

# 情報通信審議会 郵政政策部会 郵便局活性化委員会（第14回）議事録

1 日時 平成30年12月27日（木）16時00分～18時05分

2 場所 総務省8階 第1特別会議室

3 出席者

(1) 構成員（敬称略）

米山 高生（主査）、東條 吉純（主査代理）、泉本 小夜子、藤沢 久美、  
関口 博正、竹内 健蔵、横田 純子

(2) 日本郵便株式会社

諫山 親（執行役員副社長）、小池 信也（執行役員）

(3) 一般社団法人 生命保険協会

駒田 勇人（企画部担当部長）

(4) 独立行政法人 国民生活センター

福井 晶喜（相談第2課長）、玉木 祐介（相談第2課員）

(5) 総務省

鈴木 茂樹（総務審議官）

(6) 事務局

（情報流通行政局）

巻口 英司（郵政行政部長）、野水 学（企画課長）、藤田 清太郎（郵便課長）、  
増山 寛（信書便事業課長）

4 議題

(1) ヒアリング

- ・一般社団法人 生命保険協会
- ・独立行政法人 国民生活センター

(2) 論点に対する説明

(3) その他

## 開 会

○米山主査 当委員会の主査の米山でございます。ただいまから第14回郵便局活性化委員会を開催いたします。

本日はカメラ撮りの申し出がありましたので、会議冒頭の部分を撮影しております。ご出席の皆様におかれましては、あらかじめご了承ください。

それでは、撮影されている方々は、このあたりで撮影を終了してください。カメラ撮りのみで、傍聴を希望されていない方はご退室願います。なおこれ以降、傍聴席を含め、撮影はご容赦願いたいと思います。

## 議 題

○米山主査 本日使用する資料につきましては、電子データでお配りしているものと、紙に印刷してお配りしているものがございますので、議事に入る前に事務局から資料をご確認いただきたいと思っております。それでは、よろしくお願いたします。

○藤田郵便課長 本日の配付資料を確認させていただきます。議題1のヒアリングの各資料は電子データをご用意しておりますので、タブレット端末からご覧ください。議題2で使用します資料3と4につきましては、紙で卓上配付しております。目次もあわせてご確認ください。このほか、前回の12月7日の会議の資料を参照用にタブレットの中に再掲しておりますので、並行してご覧いただければと思います。なお、こちらの資料につきましては、傍聴の皆様にはご用意ございませんので、ご容赦ください。以上です。

### (1) ヒアリング

- ・一般社団法人 生命保険協会
- ・独立行政法人 国民生活センター

○米山主査 それでは、お手元の議事次第にしたがいまして、議事を進めてまいります。

これまでの議論において、利用者のニーズを踏まえた郵便サービスの提供が重要である点について、意見が出てきたところでございます。そこで本日は議題(1)のヒアリ

ングとして一般社団法人生命保険協会と独立行政法人国民生活センターの2つの団体にお越しいただき、主に利用者視点の立場からお話を伺いたいと思います。

まずは、多くの大口の郵便ユーザーを抱えていらっしゃる一般社団法人生命保険協会から現在の郵便サービスの利用状況について、ご説明いただきます。それでは、一般社団法人生命保険協会企画部担当部長の駒田様、よろしく願いいたします。

○駒田担当部長 生命保険協会の駒田と申します。本日はよろしく願いいたします。

それでは資料1に基づきまして、生命保険業界の概要、生命保険業界における郵便サービスの利用状況、それから郵便制度の見直しに伴う影響、意見・要望についてご説明させていただきます。

それでは、次のページをお願いいたします。本資料の構成は目次のとおりでございます。

それでは、次のページをお願いいたします。まず生命保険協会について、少しご紹介させていただきます。生命保険協会は、本年創立110周年を迎える団体でございます。日本で営業活動を行う全ての生命保険会社が加入しておりまして、資料に記載の事業を行っております。

それでは、次のページをお願いいたします。ご参考までに生命保険協会の会員会社を記載させていただいております。記載の41社で構成しております。

次のページをご覧ください。生命保険会社全41社で、約1億7,000万件のご契約をお預かりしておりまして、年間1,400万件の新規のご契約をいただいております。また、企業様のご契約者となり、その役員・従業員が被保険者となる団体保険についても3万5,000件の団体様、それから4,000万人の被保険者様にご加入いただいております。万が一の際や入院等の場合にお支払いいたします保険金・給付金は、年間19兆円を超えてございます。生命保険会社は、こうした多くのお客様に対するコミュニケーションツールの一つとして郵便を活用させていただいております。

次のページをお願いいたします。具体的な郵便サービスの利用状況をご紹介します。本ページ以降の郵便物に係るデータです。今回の機会に際しまして、大手4社からヒアリングした内容でございます。そのデータ収集の都合上、日本生命、第一生命、明治安田生命、住友生命の4社本社の物流部門が把握している数字の合計でございます。

その4社がお預かりする生命保険契約数は、全ての保険会社がお預かりする生命保険契約数の約3割を占めております。単純に考えますと、全ての保険会社が発信・受信す

る郵便物は、お示ししました数字の3倍ぐらいと考えていただければ結構かと思います。大手4社のみで、郵便物は年間で発信・受信合計で1億2,000万通、郵便料金の負担は90億円を超えてございます。なお、第一生命1社に確認したところ、このうち普通郵便がほとんど全てを占めているということでございます。

次のページをお願いいたします。続いて、発信する郵便物の具体的な内容をご紹介します。最も多い郵便物は、お客様にご契約いただいております生命保険の契約内容や業績、各種サービスのお知らせをお伝えするために定期的に発信しているものでございます。次いで多いのが、控除証明書等となります。年末調整や確定申告で生命保険料控除を受ける場合に、添付書類として提出する必要があるものでございます。そのほか各種お手続きに関するもの、株主様や総代様へのご連絡等に関するものとなります。受信郵便物の具体的な内容は、お手続きに関する書類、株主総会議決権行使書等となります。

次のページをお願いいたします。今回の郵便制度の見直し案に伴う影響についてご紹介いたします。11月16日の本委員会において、今回の見直し内容をお示しいただいておりますが、それを踏まえますと、週末をまたぐ郵便物や中遠距離の郵便物を中心に到着までの日数が延びることが考えられます。

次のページをお願いいたします。郵便物の到着が遅れることによる生命保険業界への影響についてです。基本的には大きな影響はないと考えてございますが、お客様の手続遅延、お客様に対応いただく期間の短期化、お客様からの郵便未着に係るお問い合わせ・苦情等の増加が考えられるところでございます。こうした影響に対しては、社内手続のスケジュールの見直し、速達郵便やその他手段の検討、社内の周知徹底を検討する必要があるところでございます。

次のページをお願いいたします。以上を踏まえて、郵便制度見直し案への意見・要望は次のとおりとなります。今回の郵便制度の見直し案は、生命保険各社の実務に影響を与える可能性が一定程度あり、万一お客様にも影響が及んだ場合には、お客様苦情が発生する可能性も考えられるところでございます。生命保険業界としても、今回の郵便制度見直し案による影響を最小限にとどめるべく、お客様への確実なご説明ですとか業務運営の見直し等を行うことで、できる限りの協力をしてまいりたいと考えてございます。

お客様苦情を発生させないようにする観点から、お客様に郵便物の到着までの日数が延長する可能性があることを十分にご認識いただくということが肝要でありまして、今

回の見直し案について、日本郵便様においてもお客様に広くご理解いただけるような徹底した周知をお願いしたいということでございます。

ご説明は以上となります。ありがとうございました。

○米山主査 ありがとうございます。

それでは、ただいまのご説明につきまして、委員の先生方からご質問・ご意見はございますでしょうか。

東條主査代理。

○東條主査代理 どうもありがとうございました。

スライドで言うと6ページです。サービス利用状況の中で、ほとんどが普通郵便だというお話でしたけれども、それに対応する形で、スライドの9ページ、速達郵便その他手段の利用を検討するというようなことがございますが、大体どのぐらいの割合について検討があり得ると想定できるか。もし見込みがあれば、教えていただきたいのですが。

○駒田担当部長 生命保険会社の対応の想定と書いてありますが、何か手続をする上で期日があるものについては、基本的には前倒しをして郵送する必要があるということで、まず前倒しの検討をするということですが、お客様から再発行の依頼を受けて、再度再発行したときに後の日数が限られている場合については、速達を利用するケースが一定程度増えるのではないかとというぐらいの想定でございます。実際どの程度の影響があるかというのは、これも保険会社にヒアリングしたのですが、これは状況を見ないとわからないということでございます。

これは最後の要望につながりますが、お客様でどの程度の日数がかかるかというのが常識的にわかるようになれば、それほどの影響はないのかなというふうには思っていますので、そのような意味で周知の徹底をお願いしたいということです。

○東條主査代理 ありがとうございます。

○米山主査 藤沢委員。

○藤沢委員 ご説明ありがとうございました。

デジタル化についての質問です。今いろいろなものがどんどんデジタルでお届けしてよいというふうになってきていると思うのですが、生命保険に関しては、さまざまな通知をデジタル化することが、まだルール上できないのでしょうか。もしくは、できるのであれば、今郵便でこれだけコストを使っているけれども、デジタル化することによってこの部分が減っていくというようなことは業界として、トレンドとして

あるのでしょうか。

○駒田担当部長 見通しとして立っているかということ、郵送で発送するものとデジタルで発送するものといった、事務を複線化することについては、非常にコストもかかります。そのような意味では、もっとデジタル化が一般化して、郵送のケースが非常に少ないケースになってきて初めてそうしたことが一挙に進んでいくのかなと思います。今々の見通しとしては、一挙にデジタル化のほうに動いていくということは、すぐにはないのかなという見通しです。

○藤沢委員 ありがとうございます。

○米山主査 ほかに何かございませんでしょうか。

竹内専門委員。

○竹内専門委員 ご説明ありがとうございました。

スライドの9番のところですが、ご対応として、速達郵便その他手段の利用検討とあるのですが、具体的にその他手段というのはどういうものが考えられるということなのでしょうか。

○駒田担当部長 この辺りは、きちんと検討して書いているわけではなくて、基本的には速達なのかなというふうには考えております。

○竹内専門委員 お尋ねの趣旨は、要するに日本郵便のサービス以外のものを利用するということは含まれるのかということです。そのような可能性もあるということでしょうか。

○駒田担当部長 基本的には日本郵便のサービスなのかなと思います。

○米山主査 よろしいでしょうか。

そのほかございませんでしょうか。

それでは、今回の提案に対して、特に大きな深刻な影響はないようですが、やはり周知徹底ということで、できるだけお客様の苦情というものが無いようにしていただきたいというのが、生命保険協会の取りまとめた結果ということで受けとめてさせていただきます。

特にほかにございませんでしょうか。それでは、年の瀬にもかかわらず今日は貴重なお話を聞かせていただきまして、ありがとうございます。一般社団法人生命保険協会の皆様は、ご都合によりここで退席なされることとなります。どうもありがとうございました。

○駒田担当部長　　ありがとうございました。

○米山主査　　続きまして、全国約1,200カ所に設置されている消費者生活センターと連携して、国民消費者から相談を日々収集されていらっしゃる独立行政法人国民生活センターから、郵便サービスに対して寄せられる相談等の状況について、ご報告いただきたいと思います。それでは、独立行政法人国民生活センター相談情報部相談第2課長の福井様、ご説明をお願いいたします。

○福井相談第2課長　　国民生活センターの福井と申します。本日は、このような機会を設けていただき、まことにありがとうございます。

資料2の「郵便サービスに関する消費生活相談について」に基づき、ご説明させていただきます。

2ページ目のスライドになります。本資料では、これ以降、消費生活相談のデータや事例をお示ししておりますけれども、それは先ほどご説明いただきましたが、消費生活センターが全国に約1,200カ所ございまして、消費者と事業者との間の消費生活トラブルについて、相談を受け付けております。その受け付けた相談については、図の中ほどにありますものですが、国民生活センターが運営しておりますP I O-N E Tというデータベースで情報を収集しております。以降は、このP I O-N E Tに登録されました相談について、データや事例をご紹介させていただければと思います。

3ページ目のスライドになります。P I O-N E Tに入力されております日本郵便に関する相談のうち、郵便・貨物運送サービスというP I O-N E T上の分類がございまして、その分類に関する相談件数の推移を示しております。全体を棒グラフの上の数字で記載しておりますけれども、年度によって異なりますが、大体800件以上の相談が寄せられております。全体のうち、郵便・信書便サービスが大体500から700件、宅配便サービスが200件から300件ということで推移しているところです。

続いてこの内容について、都道府県別の相談件数を示したものが、4ページ目のスライドになります。見ていただければと思いますが、人口の多い都市部で相談が多いということがわかります。

続きまして、どのような方から相談が寄せられているかを示したものが、5ページ目のスライドになります。男女ともに40歳以上の相談が多く、30歳代以下では、年代が低くなるにつれて相談が少なくなっております。また、20歳未満の相談はほとんどないという状況になっております。

続いては、どういう相談事例が寄せられているかを6ページ目のスライドに示しております。まず配達ミス、郵便物の未着等に関する相談が寄せられております。消費者の申し出内容を見てみますと、郵便物の配達が遅れている、他人の住所に配達された。発信者として送付したのだけれども、宛先に届かなかった。逆に受信者として、受け取るはずが受け取ることができなかった。転居届けを出していたのに旧住所に郵便物が届いたというようなもの。また、配達休止の手続をしていたのに郵便物が届いたというような相談内容が見られます。

具体的な相談事例を7ページと8ページのスライドに示しておりますけれども、時間の関係がございますので、後ほどご確認いただければと思います。

先ほど説明させていただいたような、届かないということなどがきっかけとなって、続いて消費者への対応に関する相談も寄せられております。内容を見てみますと、郵便物が届かなくて、問い合わせても普通郵便のため追跡ができないと言われた、調査を依頼したのだけれども結果が出るのに時間がかかった、また料金に誤りがあり、余分に支払った分を返してもらうことになったが、切手で返すと言われた。同じように料金に誤りがあって問い合わせたのだけれども、余分に支払った分を返してもらえると最初説明されたが、それは実は案内間違いで返金できないと言われた。郵便物の紛失により補償を求めたが、普通郵便の場合は補償がないと言われ、応じてもらえなかったというような相談がございます。

その後の2つですけれども、個人情報ですとかプライバシーに関しての相談も寄せられております。他人の住所や旧住所に郵便物を配達されてしまい、他人に郵便物の中身が見られてしまった、履歴書、契約書、請求書など個人情報が記載された書類を普通郵便で送付したが紛失されてしまったというようなケースも相談としては寄せられております。

9ページ目のスライドの具体的な相談事例を10、11、12のスライドに記載しております。

最後に、スライド13に、消費者生活相談から見る郵便サービスへの期待・課題などをまとめております。1つ目に、郵便物が相当の期間内に確実に宛先に届くこと。2つ目に、郵便物の機密性が維持されることとしております。これは、利用者の個人間での郵便のやりとりだけでなく、特に消費者と事業者との契約関係で見えますと、事業者から消費者には機微な個人情報が記載された契約書、そのほかパンフレット、重要事項

説明書、また各種お知らせなどが送付されております。一方消費者から事業者には申込書ですとか解約通知や、クーリング・オフの解除通知を送付するというのが郵便を利用して行われております。

こうしたことから郵便物が相当の期間内に機密性が確保されたまま、誤って配達されたり紛失されたりすることなく、確実に宛先に届くことが求められていると考えております。

3つ目に、正確・丁寧・迅速な説明や対応がされることとしておりますが、サービスを利用する前や、あるいは消費者から届かないといった問い合わせがあった場合に、今後も正確なご説明や迅速なご対応をしていただければと考えております。

また、3つ目のポツに多様な郵便サービスの内容・価格の違いを周知する必要があるとしております。いろいろな郵便サービスが提供されておりますけれども、消費者にサービスの内容や価格の違いを十分に周知し、消費者にご理解いただいた上でサービスを選択してもらうことも一つの方法かと考えております。

郵便サービスに求められている役割は大きく、以上3つの点につきましては、制度の見直しをする場合も引き続き意識してサービスをご提供いただければと考えているところです。

最後、※の部分ですが、制度の見直しをされる場合ですが、国民の生活に影響がある可能性がございますので、制度の改正内容や改正時期などについては、十分にご周知いただければと考えております。以上でございます。

○米山主査 ありがとうございます。

それでは、ただいまのご説明につきましてご質問・ご意見はございますでしょうか。

それでは、関口専門委員、お願いします。

○関口専門委員 今ご説明のなかった15枚目です。この参考2のところ、国民生活センターの下から事業者向けに要望というのがございますけれども、ただいまご説明いただいたような事故事例のようなことについては、日本郵便と何らかの形での要望とコンタクトということがあるのでしょうか。

○福井相談第2課長 ありがとうございます。要望と書いておりますけれども、いろいろな要望の仕方をしておりまして、1つはこうした相談が寄せられてきたときに、個別の相談の中で事業者の方に意見として要望を伝えさせていただくことがございます。また、相談件数にそれなりのボリュームがある、急激に相談件数が増加しているなどの場

合には、その個別の相談処理とは別に改善の要望をお願いするということもございます。  
日本郵便に対しては、個別の相談の中でお伝えしているところではないかと考えております。

○関口専門委員 ありがとうございます。

○米山主査 どうもありがとうございます。

ほかにございませんでしょうか。

特にないようでしたら、質疑を終えたいと思います。独立行政法人国民生活センターの皆様におかれましても、ご都合によりまして、ここで退席となります。本日は年の瀬にもかかわらず貴重なお話をお聞かせいただき、まことにありがとうございました。どうもありがとうございます。

○福井相談第2課長 ありがとうございます。

## (2) 論点に対する説明

○米山主査 続きまして、議事(2)論点に対する説明に移りたいと思います。本議事につきましては、3つのパートに分けまして、まず日本郵便から、これまでの郵便局活性化委員会での議論を踏まえた主要論点についてご説明いただき、次に事務局から、前回、前々回の委員会で委員から事務局へ寄せられた意見・質問への回答をいたします。そして最後に日本郵便から、日本郵便へ寄せられた意見・質問への回答ということで進めさせていただきたいと思います。

日本郵便の資料3につきましては、前半にⅠ部分、そして後半にⅡとⅢの部分の説明いただくということになります。また、質疑応答の時間はそれぞれのパートごとに設けますので、あらかじめお含みおきください。

それでは、まずは資料3のⅠについて、日本郵便株式会社執行役員副社長の諫山様よりご説明をお願いいたします。

○諫山副社長 諫山でございます。よろしくお願いいたします。

資料に沿ってご説明させていただきたいと思います。資料の3ページをご覧くださいればと思います。これまでのご議論を踏まえて、主要な論点を3つにまとめさせていただきましたので、まずこれをご説明させていただきたいということでございます。

順番にご説明させていただきたいと思います。まず4ページでございます。働き方改

革の関係でございます。働き方改革に本当に資することになるのかということでございます。結論から申し上げますと、週5日配達とすることによりまして、現在土曜配達のために郵便と荷物合わせて全体で9万人の社員が土曜日に出勤しておりますが、これを5割程度削減することが可能ではないかと見ております。また、送達日数の繰り下げによりまして、現在郵便と荷物の仕分け等のために郵便と荷物合わせて全体で1万1,000人の社員が深夜帯に勤務をしているわけでございますけれども、これを同じく5割程度削減することが可能ではないかと見込んでおります。

まず上段が週5日配達でございますので、ご覧いただければと思います。左のほうに現行配置とございますけれども、現在普通扱いの郵便の配達担当ということで5万5,000人、それからその他ということで3万5,000人の計9万人の配達担当者が土曜日に出勤をしております。この普通扱いの郵便配達担当の5万5,000人の中には書留や速達をあわせて配達している者がおりまして、その分8,000人が土曜日に残らざるを得ないだろうと見ております。また、右のところ、再配置見込人数とあるところでございますが、今後速達やゆうパックの増加に対応するために土曜日に残らざるを得ない者が、少し幅のある数字でございますけれども、2,000人から5,000人程度土曜日に残ることになると想定しております。その結果、一番右でございますが、土曜日に勤務する社員は、大体4万5,000人から4万8,000人程度に減少するだろうと見込んでいる。これが先ほど5割程度と申し上げた数字でございます。

それから、下の段は送達日数の繰り下げでございます。一番左のところでございますように、現在送達日数を維持するために郵便で8,700人、これは荷物の発着や窓口も含んでいる数字でございます。また下のところ、物流で2,300人、合計1万1,000人の内務社員が仕分け等の作業を行うために、毎日深夜帯に勤務をしております。この郵便担当の8,700人でございますが、このうち3,100人は速達や書留、あるいは発着等の作業を担当しておりますので、これは深夜勤ということで残らざるを得ないだろうと見ております。また、先ほどと同様に今後の速達やゆうパックの増加を考えますと、さらに600人程度は深夜勤に残ると想定しております。その結果、深夜帯に勤務する社員、一番右でございますが、6,000人程度となると見込んでおります。これが、同じく先ほど5割程度に削減されると申し上げた数字でございます。

なお、週5日配達によりまして、配達担当社員の超過勤務の削減につきましても検討しております。なかなか想定が難しく、まだ資料をお出しするところまで至っており

ませんけれども、今のところ、郵便と荷物合わせまして全体で二、三割程度の超勤の削減効果が得られるのではないかと考えているところでございます。

働き方改革につきましては以上のとおり、相当程度の働き方改革の推進に資するのではないかと見ているということでございます。

2番目でございます。5ページをご覧くださいと思います。物流と荷物分野を除いた郵便事業単体の改善効果でございます。前回、金額としては600億円程度ということでご説明させていただきましたが、試算の内訳につきまして、ご説明させていただきたいということでございます。

なお、繰り返しになりまして恐縮でございますが、この効果見込額は、あくまでも郵便事業単体のものでございます。実際には郵便分野の要員を荷物の分野に再配置をするということを想定しておりますので、郵便と荷物全体で見ますと、基本的には要員の削減となるものではなく、この金額が全て削減されるものではないということでご理解いただければと思います。

まず5ページは週5日配達の関係でございます。効果が見込まれるものとして、書かせていただいております。人件費につきましては、土曜配達のための要員の人件費、それから超過勤務手当が削減されることになると見ております。他方で月曜の配達量が増加するというので、これまで何回かご説明させていただいております。これに対応するための人件費の増加を考慮いたしますと、全体では一番右の欄にございますが、約530億円程度の削減が見込まれるということでございます。またその下の物件費でございます。こちらも土曜配達のための二輪車の燃料費が削減されるわけでございますが、これも月曜日の燃料費の増加を考慮いたしますと、大体5億円程度の削減になると見込んでおります。このため、合計では535億円程度の効果が、週5日配達とすることによりまして得られると見込んでいるというものでございます。

続きまして、6ページをご覧くださいと思います。送達日数の繰り下げの関係でございます。こちらもまずは人件費でございます。下の図の①のところをご覧くださいと思います。配達ごとに仕分けをして、かつ配達順路ごとに郵便物を並びかえる作業。こうした作業をご覧のとおり深夜の2時ごろから行っているわけでございます。これが昼間の時間帯、青い帯で示しているところが変わるということで、昼間帯に移行いたしますので、深夜勤に係る手当等が削減されると見ております。

少しわかりにくいので、詳しく説明させていただきます。現行というところの左の端

をご覧くださいればと思います。現在、集配局では、17時ごろまでに差し出された郵便物につきましては、18時から19時の間に地域区分局に輸送するというようになっております。これを受けました地域区分局では、これを全国宛てに仕分けをして、概ね21時ごろから全国に向けて輸送を行います。この輸送を受けた配達側の地域区分局、先ほどの①のところでございます。配達側の地域区分局では、これを深夜2時ごろから配達局ごとに仕分けをして、配達順路に郵便物を並びかえる作業を行いまして、朝の6時から7時くらいの中に配達局に輸送を行います。これを配達局では受けとりまして、配達準備をした上で、9時ごろから1日かけて配達する。これが現行の郵便の配達の仕組みでございます。

これを下の図に見直すということでございます。この見直し後でございますけれども、②のところで、午前8時ごろから1日をかけて配達局ごとに仕分けや、配達順路ごとに並びかえる作業を行うことになるわけございまして、このような移行をすることによりまして、時間帯も少し延びておりますので作業を全体として平準化することができる。山を崩してなすことができますので、これによる人件費の削減が見込まれるだろうと考えております。

この2つの効果の結果、全体では人件費といたしまして、75億円程度の削減の効果を見込んでいるということでございます。

また、その下の物件費でございます。③のところでございます。確実に翌日配達を行うために、③のところで運送便を手厚く設定しているわけでございます。これを余裕を持った設定に変更することができるということで、これによりまして15億円程度の運送費の削減が可能だろうと見込んでおります。このため合計では、約90億円程度の削減効果が、送達日数の繰り下げによりまして得られるだろうと見込んでいるということでございます。これが600億円と申し上げました内訳ということでご理解いただければと思います。

3点目でございます。7ページをご覧くださいればと思います。最後にお客様への対応をどうするのかということでございます。これにつきましては、何回か申し上げさせていただいておりますけれども、速達をさらに使い勝手のよい料金に見直すことによりまして、ぜひお客様、ご利用の皆様のご理解を得たいと考えているところでございます。

まず速達の現状でございます。送達速度はご覧のとおりでございます。東京差し出しを想定しておりますが、東京から比較的近隣に差し出された場合、最も遠くても大阪市

ということになります。普通扱いでは翌日配達となるわけですが、速達では翌日午前の配達となる場合がございます。また、遠方に差し出された場合は、普通扱いでは翌々日配達となっておりますが、速達では翌日午後の配達となる場合があるということでございます。これが現状の速達の送達速度でございます。

通数でございます。その下をご覧くださいと思います。1975年、もう随分昔でございますが、この年が3億9,000万通ということで、速達のピークでございます。その後、減少を続けておりまして、現在では約8,000万通程度という状況でございます。

現状は以上でございますけれども、次の8ページをご覧くださいと思います。見直し前後における送達日数と料金のイメージを図示したものでございます。横軸が送達日数、縦軸が料金ということで設定しております。また、点線が現状でございまして、実線が見直し後ということでご覧くださいと思います。

ご覧のとおり、黒と青で書いてありますが、余裕承諾の郵便物と普通扱いの郵便物につきましても、料金は変わらずに送達日数が左のほうに、つまり送達日数が遅くなる方向に移動しております。これによりまして、ご覧のとおり普通扱いと速達の送達日数が、見直し前は若干重なっているわけございましたけれども、明らかな差が発生するということになるわけでございます。

これに対しまして速達でございます。こちらの送達日数は変わりませんが、料金が下のほう、つまり安くなる方向に移動するというところで今検討しているところでございます。

余裕承諾の郵便物につきましては大口のお客様が対象でございますので、一般のお客様におかれましては、見直し後は、そこにありますように普通扱いと速達、この明確に速度が違っている2つのサービスの中からニーズに応じてご選択いただくということになると考えているところでございます。

次のページをご覧くださいと思います。9ページでございます。具体的な料金につきましては、恐縮でございますがまだ検討中でございます。考慮すべき要素といたしましては2つということでございます。現在普通扱いをご利用いただいている中に、埋もれてしまっている翌日配達のニーズが見直し後は顕在化してくると思われまして、それがどの程度速達需要の増加になるのかというのが1つ。またあわせて、料金を値下げさせていただくことになると、それによりましてどの程度速達の需要が増加する

のか。こういったことが考慮すべき要素。これによりまして、当然収益や損益も違ってまいりますので、これらを踏まえながら検討していきたいと考えているところでございます。

3つまとめさせていただきました論点につきましての説明は以上でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

○米山主査 ありがとうございます。

それでは、ただいまの説明につきまして、ご質問・ご意見はございますでしょうか。藤沢委員。

○藤沢委員 ご説明ありがとうございました。

2点ほど伺いたいのですけれども、1つ目、働き方改革ということで、4ページで説明いただいたのですが、表示が全部人数なので、これが実際に働いている方の勤務時間が短くなるという理解でよいのでしょうか。土曜日だけや深夜勤務だけで働いていた方の人数が減るという傾向になり得るのでしょうか。そのあたり、郵便局で働く方の働く時間の超過量が減るといふふうに素直にとってよいのかどうか少しわからなかったので、ご説明をいただきたいというのが1つです。

もう一つは、速達のほうのコストを下げるといふお話がありました。速達が増えると、結局速達対応で深夜や土曜日の勤務が増えると考えたら、この話が何か行ったり来たりしているというか、ぐるぐる回っているような気がします。一体何を重視すべきなのかというのをどうお考えなのかを少し伺ってみたいと思いました。

○米山主査 よろしく申し上げます。

○諫山副社長 まず、働き方改革の中身でございます。ここは、あくまでも土曜日の勤務が減る。それから深夜帯の勤務が減るといふことで見ているものでございます。この資料は、全体として勤務時間ということでは影響がないということでございます。先ほども補足させていただきましたが、想定がなかなか難しいものですから検討中でございますが、超過勤務、残業が減るといふ効果が出てくるだろうと想定しておりまして、それにつきましては、先ほども申し上げましたが、まだきちんとご説明するまでに至っておりませんが、今のところの検討では、大体二、三割ぐらいの超過勤務が全体として減るだろうと見ております。そういう意味では、全体としての労働時間の削減には資するだろうと見ております。

それから速達の料金の値下げをさせていただくということで、速達がある程度増加す

るといことが想定されるわけでございます。これについては先ほどの4ページのところでも、列が4つございますが、右から2つ目の列のところ、速達、ゆうパック等の増加を見込んだ推定と書いておりますけれども、今回のサービスレベルの見直しにつきましては、郵便に対するニーズの変化というものがあるだろうということを前提とした見直しということでございます。

郵便に対してスピードを求めるニーズというのは、相当程度もう失われているのではないかとすることを前提とした見直しでございます。とはいえ、全くなくなるわけではないし、今まで普通扱いと速達が大体同じスピードでございましたが、普通扱いのスピードが1日後ろ倒しになることによりまして、やはり翌日でなくてはいけない、土曜日・日曜日の配達もしてほしいというようなニーズが出てくる可能性がございます。それを見込んだ数字をここでも出させていただいております。

週5日配達となりますけれども、速達、ゆうパック等の増加に対応する人数として、2,000人から5,000人程度、土曜日の配達で残らざるを得ない。あるいは深夜勤帯の勤務につきましても、速達・ゆうパックが増えることによりまして、600人程度は深夜勤帯の勤務に残らざるを得ないというふうに見ておりますが、全体といたしましてはこの程度でございます。速達あるいはゆうパックの当面の増加を見込んでも、大体土曜日の勤務それから深夜勤帯の勤務といったものが、現行よりは大体5割程度削減できるのではないかと見込んでいるということでございます。

○藤沢委員　ありがとうございます。

○米山主査　ほかにいかがでしょうか。

横田専門委員。

○横田専門委員　ご説明ありがとうございました。

速達の件は、私も同じだったので、お話を聞いてよかったです。

土曜日の配達がなくなることより、恐らく配達日数が延びることのほうが影響が大きいと思いますし、恐らくクレームが出やすくなると思います。

前回の会議のときもお伺いしたのですけれども、どうしても5時に締めなければいけないのかというお話もさせていただいたのですが、この資料を見せていただいたときに、夜間の方を昼間に持っていくという配置転換ですけれども、現実的には難しいのではないかと考えています。夜間働いている方が昼間も働けるというわけでもないですし、昼間自体募集をかけてもなかなか人が集まらないという話もお伺いしているのです、今いら

っしゃる9万人をがさっと動かすというのは少し現実的には難しいのかなと思っています。

人件費削減という中でお客様サービスとのバランスを考えたときに、今日本人が郵便物って翌日とか翌々日には届くんでしょと思っているものが、来週になるというときに、周知徹底が一番大事になると思います。その周知徹底をするときに、何か理由が必要であり、夜間に区分をやらなくなるというので、いろいろ考えたのですけれども、これだったらしょうがないよねというところで、パターンが必要なのではないですかというお話をさせていただいたと思います。例えば、今12時に1回速達を締めてらっしゃると思うのですが、午前中に来た普通郵便は、締め切りを今5時にしているものから12時にして、午後には区分局まで持って行って、その日のうちに区分すると翌日に届くのであれば、午前中に持ってきたものに関しては、今までと一緒です。午後に来たものは、もう夜間の区分をしないので、急ぎの方は速達でどうぞというのであれば、何となく納得できるのではないかと考えております。

全部が全部遅れますというよりは、対応できるのかなと思っているというのが1つであり、その理由として、夜間どうしても仕事が残ってしまうというのと、夜間、2時から朝の6時まで区分してらっしゃると思うのですが、その時間の人が集まらないということであれば、5時間なり6時間前倒しにすれば、もっと早い時間の方の募集をかけたから集まるのではないかなと思っています。

以前お話ししたのが、そのパターン、締め切りをもっと早くしたときに、どういうふうに回せるかとかというパターンをつくっておかれると、もしかしたら何も夜間全部抜けるというのではなくて、午前中のサービスレベルは維持しながら、午後は遅くなるというところで、そのような選択肢もあるということが見えるのではないかと考えたのですけれど、そのようなことは検討されていますでしょうか。

○米山主査 はい、どうぞ、お願いします。

○諫山副社長 まず深夜勤帯で現在働いている社員につきまして、全て昼に動かすというのは現実的に難しいだろうと思っています。要員のシフト、要員の再配置と申し上げておりますけれども、ミクロで見ますとそれぞれの方がそれぞれの都合で働いているという面もあるわけがございます。期間雇用社員の皆さんは、特に夜間で働きたいというようなニーズ、昼間は別の仕事をされるという場合もございますので、そのような個別のニーズを考慮しますと、要員の再配置を具体的にやるのは非常に難しいだろうと思

っております。全体としての規模が非常に大きくなっておりますので、希望、特に期間雇用社員の皆様には勤務に関する希望もお聞きしながら配置の転換を考えていくということで、非常に厳しい作業になるのですけれども、きちんとやっていかなくてはいけないだろうと考えております。

締め切り時間等の見直し等々につきましては、全てのパターンを私どもとしても検討してまいりました。今回こういった形で見直しをさせていただくというのを、例外をつくればつくるほど例外となる社員の数が多くなって、結局先ほどの藤沢委員のご意見ではございませんけれども、何のためにやるのかわからなくなってくるというところがございまして、非常に苦慮しているところでございます。

今回のやり方で、仮に翌日配達を維持しようとする、非常に恐縮なのですが、引き受けた局でそのまま配達するような場合で、その局で道順の組み立て等を行っている場合で、前日の昼までに窓口で、これはこの局で配達になりますという形でわかるようにお持ちいただくということをお願いできれば、特別な取り扱いでございしますが、翌日配達にすることができるというような場合等、3つほど洗い出しました。

ただ、これは本当に前日に配達の間まで持ってきていただいて、窓口でこれはこの局で配達になるものとわかるようにして出していただくということで、お客様に対してお願いする条件が非常にきついものでございます。郵便局ごとに事情が異なるところがございまして、一般的なパターンとして、こういう場合には翌日配達になりますということで、一般的に周知をするということもなかなか難しいというのが、本当に申しわけございませんが、結論でございまして。

ただ、郵便局ごとに何とかありませんかというご相談があったときには、その局ごとに、このようにやっていただければ翌日配達になりますというご案内はできるということで、その辺りはできるだけやっていきたいと思っております。弊社の専門家の検討結果ですので、そのような結論になっているということでございます。ご理解いただければと、本当に申しわけございませんが、よろしく願いいたします。

○横田専門委員 わかりました。いろいろなパターンの中で今の案が出てきているということであれば、また見せていただきたいと思います。ありがとうございました。

○米山主査 東條主査代理、お願いします。

○東條主査代理 今回の横田専門委員の1つ目のご指摘は非常に重要で、今のお答えだと、要するに人員の再配置は非常に困難だというお答えでしょうか。これは、私どもは、こ

のシミュレーションが実現されるので600億の削減効果だと理解して聞いていたのですが、これが現実的には難しいとなると話は随分変わってきます。どれぐらいのスパンでこの再配置を完成させるということをお考えなのか、お聞かせいただけますか。

○諫山副社長　具体的に作業を進めるに当たっては、非常に難しいというのは事実だろうと思っておりますけれども、移行につきましてはあまり時間をかけることができません。オペレーションの仕方、オペレーションの方法につきましては、一気に変更する必要がございますので、事前の準備を十分に行った上で、要員の配置とそれから一人一人の社員の皆さんの希望をきちんと両立させるような形で事前の準備を十分に行った上で、短期間で移行させることになると考えております。これは、なかなか難しいですけれどもやらざるを得ないものだと考えておりますので、全国の郵便局の管理者等を総動員して、緻密な計画を立てた上できちんとやり遂げたいと考えております。

○東條主査代理　わかりました。

○米山主査　ほかに。

泉本委員。

○泉本委員　6ページの送達日数を繰り下げた場合の図についてです。結局、速達はそのまま今までどおりの日程で配達されるということなので、恐らくこの図が違っているのではないかと思いました。改正後の図では輸送の後の絵が切れて翌日になっていますが、ここに、速達と、速達と同じようにゆうパックを分ける細い作業の線が残りますね。その人たちが4ページで言う、現状では8,000人の方の大半が再配置でき、ゆうパックなどが増えると言っても、細い線が残るだけで、大半のところは翌日の作業となるのかなと、今お話を伺っていて思いました。

です。再配置できないと、いろいろ労働条件のことを言うけれども、本当に夜間作業をやりたい、超勤手当で働きたい人は、速達の夜間作業区分のところに残るのかなと思いました。もしそれが正しければ、この次お出しになる図は少し工夫していただきたらと思います。

○米山主査　どうぞ。

○諫山副社長　ありがとうございます。泉本委員のおっしゃるとおりでございます。ただ、ここは普通扱いだけを書かせていただいたということでございまして、一緒に書くことは可能だと思いますので、少し複雑になるかもしれませんが、また機会がありましたら、そのような形でのお出しの仕方をしたいと思います。

それから配置につきましても、おっしゃるとおりでございます、全体が大きいと申し上げましたのは、深夜帯として残る者として速達、書留等の特殊取扱を処理する要員。それからゆうパック等の荷物を処理する要員。この深夜帯の社員がまだ6,000人残るわけでございますので、移行する中で普通扱いを従来担当していた者の中でも、どうしても深夜帯の勤務時間ということであれば、入れかえ等について東條主査代理からご指摘もありましたけれども、そのようなことも工夫の中の一つということで当然出てくるのだらうと思っております。

○米山主査　ほかに。

竹内専門委員、お願いします。

○竹内専門委員　ご説明ありがとうございました。

ご紹介いただいた資料の最後のほうですけれども、速達の郵便物の料金が下がるという点についてです。現在ほとんど速達郵便は普通郵便とそれほど配達に差がないという状況ですが、もし普通郵便の配達日数を伸ばすと、サービスの差が広がって、開きが出てくるというわけですね。

そうであれば、普通郵便物の料金が据え置きで速達の料金が下がるということは、サービスの水準は格差が広がるけれども、料金格差は縮まるということになります。それが、私にはよくわからないのです。というのは、サービス水準に応じた負担をお願いするというのが普通の考え方だと思うからです。つまり、サービスの差が広がりますと、これまでより普通郵便のほうが時間がかかりますから、普通郵便の値段が下がって、速達料金は据え置きかあるいは上がり、それによって料金格差と相応にサービス水準も広がるというものだと思うわけです。なぜサービス水準が広がるのに料金格差が縮まってしまうのか。それは受益者負担と相容れないように見えてしまうので、その点のご説明を頂戴できればありがたいのですが、いかがでしょうか。

○諫山副社長　現在、速達郵便物につきましては、区分等は手作業で行っております。

これは区分機を普通扱いの郵便物の処理で最大限活用しておりますので、速達につきましては通数が現状では少ないということもあるので、手作業の区分ということになっております。今後、普通扱いの郵便物の区分が昼間帯に基本的に移行していくこととなりますと、夜間、区分機があいておりますので、現在速達を手作業で行っているものを機械区分に移していくことによりまして、コストの引き下げが可能だらうと見ております。

この分がどの程度になるかわかりませんが、コストの積み上げ以外に需要と供給のよ

うなところで価格が決まるということもあるのだとは思いますが、そのような効率化効果をお客様に還元するという形での値下げも一部あるということで、今いろいろと検討しているところでございます。ですから、何も変わらないのに値段が下がるということではないということで、ご理解をいただければと思います。

○竹内専門委員 要するに費用に基づく料金か、あるいは受益に応ずるか、ということですね。これは、私の専門は郵便ではないですが、一般に公共料金の理論を論じるときに使われる考え方なのですよ。どちらが正しいかとか好ましいかとかは一概には言えないことですが、今の理由についてはよくわかりましたので、ありがとうございます。

○米山主査 横田専門委員。

○横田専門委員 1つ確認させてください。6ページの現行と改正の絵のうち現行のほうの①と③、地域区分局と集配局のこの時間は、このまま残るということでよろしいのですか。速達やゆうパックが残るので、この時間帯は動かないで、この時間帯のまま残るということでよろしいですか。改正後は見えなくなっていますけれど、現実はこの時間帯は残っているということですよ。

○諫山副社長 速達と書留等の特殊取扱、ゆうパックもございますけれども、そのためにこういう作業のラインというのは、当然残っております。

○横田専門委員 その時間が短くなるということはないということですか。今2時から6時ですけども、その時間帯はもう2時から6時で全然短くならないのでしょうか。頑張っても無理、難しいのでしょうか。

○小池執行役員 すみません。基本的には勤務する時間帯としては、早く終わってしまうというようなことはあるかもしれませんが、通勤ができる時間帯ではございませんので、この時間はどうしても8時間なり10時間なりの勤務というのはしていただくを得ない時間帯というふうにご理解いただければと思います。

○横田専門委員 そうですよ。物量が見えないところでのお話で申しわけないのですが、もしかしたら無駄な時間になる可能性もないとは言えないということですか。

○諫山副社長 全体の想定の中で、これから荷物を伸ばしていこうという中での今回の移行でございますので、恐らく暇な人間は出ないというふうに思います。

○横田専門委員 では、馬車馬のように働いていただくということで、わかりました。

○小池執行役員 1点よろしいですか。すみません、よろしいですか。

○米山主査 どうぞ、補足。

○小池執行役員 実は、既にこの地域区分局という中ではやられていることではあるのですが、繁閑の格差に応じまして、例えば手すきがあれば忙しい部に人を融通することがございます。例えばいつも忙しい部というのがあれば、当然基本配置を見直しはするのですが、どうしても郵便もありますし荷物もそうなのですが、山谷があります。繁閑の格差はございますので、基本的には共助共援といいますか、そういった融通をしておりますので、ずっと暇な人がいるという場合は、もちろん配置は考えさせていただきますけれど、そうならないように運用は現状もしておりますので、少しコメントさせていただきます。

○横田専門委員 1つ、すみません。ずっと続いてすみません。地方の場合だと、電車でなくて車勤務だと思うので、8時間でなくても帰してあげるなど、少し短くするなどいろいろできると思うので、工夫していただければと思います。

○小池執行役員 ありがとうございます。

○米山主査 ほかに何かございませんでしょうか。

それでは、二、三点。

まず、今議論のかなり重きがあります働き方改革についてですが、これまで当委員会は働き方改革についてヒアリングを行ってまいりました。そこでは超勤の削減がコストにはね返るということだけではなくて、働いている人々のインセンティブを考慮して、残業をなくすことが労働者の生産性を上げることといったことを強調されていたと受けとめております。

今回のお話は、働き方改革としてそのような面にあまり触れられておりませんが、当然このあたりについては、社内で現場の人々の働き方を無視してこのようなことをやっているわけではないはずですので、社内でどのような調整の結果、このようなものに導かれたのかということを少し説明していただくとありがたいです。よろしく申し上げます。

ほかにもありますが、それはお答えの後で質問いたします。

○諫山副社長 働き方改革については、当然前回もグループとしての長期経営計画の中に盛り込んだ上で、さまざまな取り組みをさせていただいているということは申し上げたところでございます。今回、土曜日の出勤、深夜帯の勤務、それからこのはね返りとしての超過勤務の縮減。このような効果が得られるということで、今回の見直しを社内のいろいろな議論の上で出させていただいているところでございます。

大きな議論といたしましては、足元非常に厳しい人手不足ということでございまして、このような働き方改革による取り組みということを行っていかないと、さらに要員を確保する、人手不足に対応していくことが難しくなるだろうということを考慮した上での取り組みということでございます。

そのような意味では、今働いている皆さんのインセンティブに貢献するということがございまして、これから弊社の中に飛び込んで来て、働いてみようという皆さんの採用のインセンティブというのでしょうか。そのようなことにも貢献するだろうということで、考えておるといってございまして。

○米山主査 ありがとうございます。

もう一点は、これはまだ検討中ということなので、同じように検討中というお言葉でも構いませんけれども、速達料金について今現行280円プラスということでしたが、これが大体下にどのくらいの、幾らということではなくて、大体どのくらい。1円から280円の間でしょうけれども、もう少し狭めて、検討している範囲というのがもしおわかりでしたら教えていただけませんか。

○諫山副社長 米山主査、申しわけございません。まだ検討中ございまして、水準についてもいろいろな考え方の議論をしているところでございまして……。

○米山主査 そうですね。

○諫山副社長 もう少しお時間をいただければと思います。申しわけございません。

○米山主査 はい、わかりました。どうも。

最後に月曜日に集中配達となりますが、これは今の配達のネットワークのキャパシティー次第だと思うのですけれども、平日と比べると大体単純で3倍になるわけです。これは先ほどの平準化でコストを分散するという考え方と逆行する形で、無理やコストが生じる可能性があると思うのですが、この辺りは社内で十分に検討し対応した結果なのではないでしょうか。その辺りのことをお聞かせいただきたいと思います。

○諫山副社長 月曜日の配達が増えるというのは、もう間違いないだろうと考えております。社内の検討も、最近までは連休で休配を何日か続けるということはあまり好ましくないということでやっていたのですけれども、最近では3連休あるいは4連休の後の配達というものも実際出てきております。

そのようなときの連休明けの要員配置がどのようになっているのかといった現実の問題も踏まえながら、なおかつ例えば正月元旦の年賀の配達も10億通を超える配達を1

日でやっておりますけれども、これは、きちんと完遂しております。結局、配達箇所数の問題が大きくて、配達物数の問題は、既に機械化が進んでおりまして、機械で配達の順路に並べるところまでできております。物数というよりは配達箇所数がどの程度増えるかということがポイントだろうと考えております。これはおそらく月曜日、物数は相当増えると思っておりますけれども、配達箇所数は物数ほどには増えないだろうと思っております。ですから1箇所当たりの配達物数は増えるかもしれませんが、配達箇所数は物数ほどには増えないだろうという想定のもとで、今回の想定削減額等は算定させていただいております。

○米山主査　　どうもありがとうございました。

東條主査代理。

○東條主査代理　速達のことばかり聞いて恐縮ですけれども、この委員会の審議がいつまで続くか未定ですけれども、現在は速達料金について検討中だということが、よくわかりました。この委員会の審議の期間中に何らかの見通しをお出しいただけるのでしょうか。それともまだ無理だという感じでしょうか。

○諫山副社長　　まだ事務局のほうから、いつごろというのは話もお聞きしていない状況ですので、いつまでにと。この委員会の期間までということでも、いつごろまでかというのはよくわからないところもございまして、少なくとも水準といった面で、何らかの形でお返しできるように努力したいというふうには考えております。

○東條主査代理　　ありがとうございます。

○米山主査　　ありがとうございます。

それでは、よろしいでしょうか。続いて資料4について、事務局からご説明をお願いいたします。

○藤田郵便課長　　これまでの委員の皆様からいただいた意見の回答の事務局分の資料を資料4、お手元の紙の資料でご説明します。目次のところにあります主に書かせていただいたのは4点です。1点目は、もともと論点として提示させていただいたものでございます。この4点について、ご説明いたします。

1つ目が、算定モデルにおける週5日配達による収支改善額ということでございます。この算定モデルといいますのは、総務省では平成25年から郵政事業のユニバーサルコストの算定方法の調査研究を行ってきたところでございます。ユニバーサルサービスの経済的基盤の検証を多角的に行うことを目的にしているもので、このモデルそのものは

多様な利用が可能となっております。例えば地域別のコストの算定、そのほか金融窓口サービスのコストの試算等、そのようなものも、どのくらいのコストがかかっているかということ算出できるモデルでございます。

このモデルを使いまして、今回は特にPA法という手法によって、週6日行っている配達を5日に変更した場合、どのくらいのコストが削減されるかというコストを算出してみたところです。なお、送達日数の緩和については、全体の業務としては夜間の業務を昼間に移すということございまして、このモデルでは試算に適さなかったため、こちらのほうは行っておりません。

先に結論を書いています、大まかな数字は、522億円を中心として、プラスマイナス数十億程度ということでレンジで示しております。その内容について、先に次のページから説明して、また戻ってまいります。

まずこのPA法による収支改善額の算定の考え方でございます。このPA法といいますが左の絵にございますように、現在のコスト試算、モデルに基づく収益と費用で損益を週6日配達ベースでつくってあるものを、単純に週5日に変えてしまうと、浮いたコストがどのくらいかという、わりとシンプルな考え方で出すものです。米国の規制当局でもこのPA法に基づいてコスト算出しておりまして、米国では規制当局が毎年年次報告の中で公表しております。それを見ますと、アメリカでも週6日配達を週5日に変えた場合のコスト削減メリットは大きいということになっています。前回の会議でも申し上げましたが、現在米国でもUSPSの見直しについて、この週5回配達の検討をすべきだという報告書が出されて、今検討が進められていると聞いているところです。

今回の総務省のコストモデルの算定の考え方を次のページに記しております。日本郵便から提供を受けた物数データ等に基づいて算出しています。実際にシンプルでございまして、この郵便配達についてはいろいろな工程がございまして、配達工程のところの回数が減るということで、6分の5にしたという考え方になっております。

次のページは、算定方法と配達日数減によるコストへの影響でございます。モデルの配達人件費の算定においては、コスト総額は日本郵便の実績費用と同額として置いて算出しております。人件費を図で見ますと、物数連動費と固定費に分解しまして、物数連動費というのは、配達物数と1つ当たりの単価であらわされる関数式をつくっております。一方で固定費というのは、配達箇所数と配達面積に依存する式をつくっております。これを今回6分の5にしております。

物数連動費と固定費をどの割合で想定するかということが一つのポイントになるわけでございます。このモデルをつくった当初、日本郵便ともご相談した結果、なかなか妥当する数字がなく、50対50プラスマイナス10というレンジで連動費と固定費を置いたところでございます。なお、聞くところによりますと、米国も50対50にしているということございました。

最初のページに戻っていただきまして、このように算出したものでございますが、この収益というのは、ユニバーサルサービスを行うに当たっての郵便の収益でございます。この収益と費用の全体を出しております。2016年の実績を使っていますが、2016年の物数と平均単価から算出しております。

そして費用については、標準的な局舎面積、人員、輸送コスト、物数当たりの費用をもとに算出して、モデル上の収益と費用を算出しております。今度週5日配達に変えた場合このように減るということで、522億円程度、中心帯として出しております。さらに土曜配達をやめるということに伴って、更に物数減少が発生しますと、右下の図になりますようにさらにコストは下がっていくということになります。

今回この数字はあくまで参考ということで出させていただいております。これはどのような意味があるかということでございますが、これは、三菱総合研究所様に委託してつくったモデルでございまして、ある程度大胆な割り切りでシンプルなモデルで算出しております。片方で、日本郵便の先ほどの530億というのは、具体の業務実態から積み上げて、人件費、燃料費等からつくったものということで、大きくコンセプトが違います。

結果として近い数字になっているということの意味ですが、会社の今回530億の具体的な単価や積み上げというものは示されておりませんが、それと今回大きく異なっていないということは、その数値が大きくずれていないという確認の意味があるのかなというものでございます。以上、意欲的に行ってみました試算結果でございます。

次にお手元の資料の7ページのところに、前回ご質問いただいた点として、諸外国の郵便サービスについてお答えします。週6日の配達を週5日配達に変更した際の各国の中で、どのような手続があったのかということで調べたところ、ノルウェーとオランダの事例を探しました。結局、英米仏独は6日のままなので、このようなことに取り組んだのは欧州のその他の国で探すということになり、この2国になったということでございます。

特にオランダの事例を今日ご紹介します。まず2011年に、オランダ政府はその前に行われた郵便法改正の定期レビューを実施して、国民の85%が郵便物の配達日数が1日減らされたとしても問題ないということを確認し、当時郵便事業体の経営が思わしくなかったということで、郵便法改正案を国会に提出する意向を示したのですが、国会からは影響についてさらなる調査が必要だということがあって、一旦延期されております。2012年12月、オランダ政府は再度郵便法改正案を提出しますが、このときは当初案では配達日数を減らすことは盛り込んでおりました。

それから数カ月後、配達日数減の影響に関するさらなる調査結果をまとめまして、配達日数減に関する条項を新たに追加する改正案を提出して、その後、郵便法が成立したという経緯がオランダではありました。

次のページに行きまして8ページです。都市部と過疎地で配達日数を分けている国では、過疎地をどのような基準で指定しているのかというご質問をいただきました。これもヨーロッパの事例ですが、まずEUのサービス指令では、加盟国の規制当局の判断で、例外的な地理的条件や状況にあると認めた地域については、週5日の例外を指定することは当然許容しているという原則がございます。

この中でどのようなことをしたかということでございます。まずフィンランドの例で言いますと、フィンランドでは、原則週5日の配達は今義務づけられております。ただ、商業ベースで週5日の日刊紙が配達されている地域については、郵便事業体のポスティは、他の業者に郵便物の配達を委託することが許容されておまして、ポスティ自身が配達するのは週3日でよいというふうにされております。また、全国で1,000世帯を超えない交通困難なところや離島に所在する世帯については、週1日以上郵便の配達を行えばよいとされておりました。

次にイタリアの例でございます。イタリアでは、規制庁が、郵便事業体に対して、以下のような条件を満たした場合には、隔日、1日置き配達をすることが許容されております。まず人口密度が1平方キロメートル当たり200人を下回る地方自治体。または200人を上回る自治体であっても、県で見ると200人を下回るという場合。人口3万人以下の地方自治体であって、配達間の距離が81.7メートルを超えるもの、81.7以下であってもその地域の平均世帯ごと人口が1.4を下回る。全人口の25%を超えないことと。このような細かな規定をつくって、隔日配達を許容しているということでございます。

次のページに行きまして、都市部と過疎地域の配達の対応を分けるということを決める際、ユニバーサルサービスの観点からどのような議論が行われたのかということでございます。これは今申し上げましたイタリアのルールがどのような経緯をたどってつくられたかということになりますので、それをご説明します。2015年にイタリアで隔日の配達モデルを導入するに当たっては、まず郵便事業体のポステ・イタリアーネが当初広範な自治体6,300、全自治体の75%で導入したいと希望しました。それに対して、通信規制当局が、自治体の選定が適切であるかどうかということを経過6カ月間かけて精査して、その結果このような基準がつけられたということでございます。

また、この基準を導入した後においても、社会的な影響を精査するために、2015年から17年の3年間で段階的に導入すると。1段階目の導入後にコスト削減効果を上回る悪影響が認められた場合には、それを中止する、修正するといったセーフガードの配慮も設けられていたということがございました。以上が外国の事例です。

次に、我が国の話でございます。このようなご質問をいただいております。郵便のユニバーサルサービスの構成要素として、全国あまねく公平な提供について合理的な理由があるものとして、均一な取り扱いの例外として許容される範囲はどこまでかという、難しいご質問でございます。これについてですが、郵便法上、日本郵便が提供を義務づけられている郵便サービスについては、同法に基づき全国あまねく公平な提供が原則義務づけられておりますが、郵便法上の提供義務に基づかないで、日本郵便が任意で提供する特殊取り扱い等のサービス。例えば速達のようなものがこれに該当しますが、これは利用者のニーズの有無を踏まえて、提供地域を限定して提供することも許容されるということが結論でございます。

ここにごさいますように、郵便法上、普通郵便といったものが基本的でございますが、全国あまねく郵便サービスの提供の例外とされているのが、このように3日以内の送達の例外として、離島や宛て所配達の例外があります。ここに書いてあるような配達困難所は、例外として法令で規定されているところでございます。

このように、郵便法上日本郵便が提供を義務づけられている郵便サービスにつきましては、全国あまねく公平の例外が許容されているのは、物理的に他の地域と同等の対応が困難な地域というふうに特に限定しております。例外の設定に当たっては、これまで抑制的に考えられてきておるところでございます。

次のページに、他方、先ほど申し上げた速達のような任意の特殊サービスについては、

郵便約款に定めることでサービス提供は可能になっておりまして、例外もございます。ここにありますように、例えば同日中に迅速に書類を宛先に配達してほしいという企業様のニーズに応えるために、企業集積地である大都市のみで提供する新特急郵便というサービスがございます。札幌、東京、名古屋、大阪、福岡だけで提供しているサービスです。ここにございますような料金でサービス提供がございます。このような例はありますが、あまりこれまで地域差という点に着目して多様なサービスを展開してきたという実情はないことも事実でございます。

最後に、ご心配をおかけします今委員会の意見集約に向けて、どのように進めていくかでございます。今このようにヒアリングを行いつつ、論点について精査をいただいて、丁寧な議論を進めていくようお願いいたしているところでございます。今日ヒアリングさせていただきましたが、次回は全国地域婦人団体連絡協議会、日本新聞協会を予定させていただいています。そのほかにも、今幾つかまだ入ってくる可能性もございます。

これらを踏まえまして、あり方について一定のめどが立ちましたら、中間整理案というものを最初は事務局で案をつくりまして、皆様にご審議いただいて、まとめていきたいと思っています。その後それについてのパブコメを1回行いたいと思います。そのパブコメの結果や今、別途事務局において実施していますアンケートといったものをもとにして、最終的な意見集約をこの委員会として進めていきたいということが事務局の考えでございます。具体的な日にちは入れておりませんが、順番としてはこのような順番で行きたいと思っております。引き続き皆様には活発な議論をお願いしたいと思っております。

○米山主査　　ありがとうございました。

ただいまの説明部分について、ご質問・ご意見はございますでしょうか。

東條主査代理。

○東條主査代理　　どうもありがとうございました。

幾つかありますが、まずPA法についてです。事務局からも大胆な単純化というお話がありましたけれども、日本郵便から削減効果の説明をいただいたのは、要するに夜間仕分け作業を取りやめるので、結果として1日ずれてしまいますという話だと理解しています。したがってコスト削減効果があらわれるのは、差し出し局のところの仕分けの部分ですよね。これを最後の集配から配達するところを6分の5にしています。結果として大体500から600億円という数字がたまたま合致したのかもしれない。この

ようなモデルをつくるときは、このようなものでも近似値が出るのかもしれませんが、もう少し精緻なモデルをつくるのはやはり難しいですか。

○藤田郵便課長 東條主査代理、ありがとうございます。

今回の試算は、土曜日配達廃止の部分しかしておりません。配達日数を延ばすところはモデルに合わないということでしたので、土曜日の配達をする人件費だけをこのモデルで算出したものです。ですので、全体で先ほど600億とおっしゃいましたけれど、そのうち会社が言うところの535億の部分に該当するものしか、今回試算しておりません。

確かに、もともとこのモデルは、先ほど最初に申し上げましたが金融窓口サービスのコスト試算のほか、地域の赤字地域、黒字地域等について、どこに赤字があるか、赤字地域をやめた場合どのくらいのコストメリットがあるかといったものにも応用できるようなモデルとして、長年総務省といろいろな研究会の場で作ってきたものです。これまで長年かけてきたモデルを使って、あくまで参考までに試算してみたということです。

つくるに当たって、当時関口専門委員にもご相談したら、試算してみればいいのではないかというアドバイスもいただきました。数字が近かったのは偶然かもしれませんが、何ともそこは申し上げられません。もともとつくりのコンセプトが違うので、日本郵便が出した530億というのがどのような中身なのかというのは我々も知ることはできませんが、それと近い数字が出たということは、日本郵便が出された530億にも一定の妥当性があるという一助かなと思っています。

○東條主査代理 わかりました。すみません。私も一部勘違いしておりました。

あと1、2点、諸外国の件は調べていただきまして、どうもありがとうございます。私は、やはりこの「あまねく公平な」という文言の解釈の幅が、今回の審議対象ではございませんけれども、すごく気になっている部分でもあります。1つにはイタリアは相当緩い基準で、かなり広範な自治体（約5,000自治体）というものを設定して、隔日配達を導入されたということです。

このようなことがユニバーサルサービスという概念の中で許容されるのであれば、これまで非常に限定的に公平性というものを解釈してきたというのはご説明いただいてよくわかりましたけれども、もう少し大胆な見直しということも、現行の法令の範囲内で許容する余地があるのかなというのが1点です。

もう一点は、フィンランドの例です。わが国ルール上、委託の範囲というのは非常に

例外的なケースに限定されていると理解しておりますけれども、現在日本社会が直面しているのは、物流危機と言われるものですから、シェアリング・エコノミーという観点、つまり、使えるリソース、個別に配達するリソースが複数あって、それらが重複しているいろいろな物を配達しているという状況があるのであれば、相乗りしてコスト削減をするということは、要するに、有限な物流リソースを有効活用して日本社会全体としてコスト削減することを意味します。この部分は検討の余地が今後高まってくるのかなという気はするのですけれども、いかがでしょうか。

○藤田郵便課長　まずイタリアについては、このような事例があります。ただ、検討していく必要があるかもしれませんが、欧州国と我が国で大きく異なる点だと思っております。我が国の郵便制度は、国営時代から、また民営化に当たってのいろいろな経緯等を踏まえますと、地域差を設けなくて公平にやることは郵便法1条にもありますし、重きを置いて進めてきていることは事実と思います。我が国の郵便制度の根幹には、地域差なくあまねく公平というのがもともと非常に重要に考えられてきたのかなと思っております。

イタリアの例を示しましたが、これは一生懸命探してイタリアしか見つからなかったということがございます。イタリアというのはすごく郵便料金も上がっております。私はイタリアを日本が範にする国なのかというのはまた別の議論としてあるのかなと思います。一方で、我が国と同じようにあまねく公平をいかに維持していくかという検討をしている国が多いことも事実かと思っております。

もう一つフィンランドの話でございます。フィンランドも前回申し上げましたように、北欧諸国は特に郵便物数が我が国よりも激しく減ってきています。また労働力の確保も想像するにかなり厳しい国なのかなと思うのですけれども、その中でシェアリング・エコノミーのような形で有効活用するという一つのアイデアとして出てきたのだと思います。我が国の場合、長い目で見れば、そのようなことがあるのかもしれませんが、今々はいろいろなアイデアの中でいける部分があるのかなと思います。個人的にはまずその可能性を探って、無理なら、またほかの手段という順番なのかなと思っております。

○東條主査代理　わかりました。

○米山主査　関口専門委員。

○関口専門委員　藤田課長が私に振ったので。

今回事務局からお出しいただいたPA法によるコスト削減効果の試算ですけれども、

そもそのモデルは村本先生が座長をおやりになっている数年前のときに、赤字局の集積をして、ユニバコストの全国試算をしたときのモデルを改修せずに、データだけ入れかえてそのまま採用しておりますので、ロジック等はそのままのものです。

三菱総研さんの西角さんが傍聴席にいらっしゃいますが、日本郵便さんに日参していただいて、実際の現場のフローを反映するようなモデルにしておりますので、この資料4の5ページ目のところの費用算定の考え方は、日本郵便さんの図とそう違わないはずでございます。

その意味では、コストフローについては、忠実に反映した算定モデルになっていると思っております。NAC法、PF法等複数の考え方に立脚をしているので、小回りがきくというものではありませんから、労働時間帯のシフトの影響というのはここには反映できなかったということだと思います。単純に週6日配達で週5日になるという点でのコスト削減について、ざっくりした感覚という点で言うと、桁が違わなかったという意味では、日本郵便さんのお出しになった試算値とそうそう違わないということで、モデルを出してみたものがモデルとしてもまだ使用可能だという感触と、それから日本郵便さんの実態感覚とそう乖離がなかったというふうに理解してよろしいように感じております。

○米山主査 補足的説明ありがとうございました。

それでは時間もございますので、特にならなければ、続いて日本郵便株式会社から資料3のⅡとⅢの部分について、ご説明をお願いします。執行役員副社長、諫山様、よろしくお願いします。

○諫山副社長 まず資料の10ページでございます。お聞きいただければと思います。前回第13回の会合で、質問だけお受けして回答が積み残しになっているものからご説明させていただきたいと思っております。

①のどの程度の働き方改革になるのかということと、②の見直しによる増収の内訳につきましては先ほどご説明したとおりでございますので、飛ばさせていただきます。次のページの③でございます。送達日数の繰り下げによりまして、夜間の仕分け作業が昼間に移るのかというご質問でございます。これにつきましても先ほどご説明したとおりでございます、そのとおりということでございます。図は、先ほどと同じものをつけさせていただきます。

12ページでございます。ご覧いただければと思います。郵便と荷物間の費用配賦

の割合の推移、それから特に共通的なコストにつきましては、荷物が増加すると郵便への費用配賦が減少する、荷物への費用配賦が増加するという関係にあるわけでございますけれども、それが収支見通し等においても考慮されているのかというご質問だったと思っております。費用配賦につきましては、右のところ、参考とございますが、ご覧いただければと思います。少し見にくくて恐縮でございますが、作業工程ごとに物数費、作業時間費、体積費等の配賦基準によりまして、費用をきちんと配賦するという行っております。

その結果、荷物の増加と郵便物の減少を受けまして、費用構成でございますが、(1)ののところのように推移をしてきております。括弧内が構成比、郵便物と荷物の費用の構成比でございます。郵便物のほうの割合が逡減してきていることがご覧いただけるかと思っております。収支見通しにおきまして、このような費用配賦による費用負担の割合の変化につきましては盛り込ませていただいているということでございます。

次の⑤をご覧いただければと思います。昨年6月にはがきの料金の値上げをさせていただきましたが、その結果についてでございます。そこにありますように値上げ後の1年間のはがきの差し出し物数ですけれども、値上げ前の1年間の物数に比べまして2.6%減少したということが事実でございます。当初の私どもの想定よりも減少幅は少なかったと考えております。また、このときの価格弾性値は0.135ということになります。なお、これによります増収額につきましては、前回ご説明したとおり460億円程度になったということです。

それから⑥の新技术への投資額ということでございます。これにつきましては、まことに恐縮でございますけれども、現在実証実験を開始したのものもあるといった段階でございます。将来に向けた投資額等につきましては、現時点ではまだ見通せていないという状況でございます。

それから⑦をご覧いただければと思います。自動運転の実現見込みについてでございます。国が示しているロードマップを掲出させていただいております。ご覧のとおり丸で囲っておりますけれども、例えば2022年度ごろから東京―大阪間での後続車が無人の隊列走行システムの商業化が見込まれておりますし、また2021年度ごろから限定地域での無人自動運転配送サービスの実現というものが見込まれているということでございます。このとおりになるかどうかというのは私どももよくわからないところでございますが、実証実験も含めて必要な検討は続けてまいりたいと考えております。

次のページをご覧くださいできればと思います。⑧でございます。ご質問の趣旨は、地方の社員が二、三人程度の郵便局にも今回のサービスの見直しの効果は及ぶのかといったご質問だったと考えております。郵便のネットワークについて、改めて簡単にご説明させていただきますできればと思います。

ご覧の図でございますけれども、中段のところに集配局とございますが、郵便の作業拠点、郵便の取り集めや配達を行います集配局が、左下の表をご覧くださいできればと思いますが、3,255局あるわけでございます。そのうち右下のところ、小さい字でございますが、集配局（旧集配センター）とございます。このうち社員数が4人から30人程度の小さな集配局もございます。これは旧集配センターと呼んでおりますけれども、比較的小規模な局が2,193局ございます。残りは、その上のところ、集配局で社員数が書いてございますが、社員数が400人から1,000人程度の比較的規模の大きな集配局、昔は本局と呼ばれていたところでございます。そのような集配局があるということでございます。また、その上のほうに郵便物をまとめて機械で仕分けをしたり郵便物の地域間の運送や中継を行う大きな郵便局、社員数が300から1,500人程度でございますけれども、地域区分局があるということでございます。ここは集配局の中に数としては入っておりますけれども、全国で62局ございます。

このようなネットワークで郵便の集配、運送、配達といったことを行っているわけでございます。このほか、窓口で営業を行う窓口局と簡易局という基本的には小さな郵便局がございまして、左下のところの表でございますけれども、これが合計2万局強あるということでございます。今回の見直しの直接の影響につきましては、このような窓口局には直接には及ばないということでご理解いただければと思います。

次の⑨をご覧くださいできればと思います。業務区分別収支を検証可能な形で公開してはどうかというご質問かと考えております。これらの制度につきましては前回、資料も添付させていただきましてご説明したとおりでございます。弊社といたしましては、法令によりまして計算方法の妥当性や透明性が担保されておりますし、またその計算方法に従って計算されたかどうかにつきましても、第三者である監査法人によるチェック機能も担保されているということで認識しているところでございます。ご理解いただければと思います。

最後でございますけれども、⑩、17ページでございます。郵便と荷物を別々に処理する場合と一緒に処理する場合の違いを示せないかということでございました。郵便と

荷物につきましては、基本的には先ほどご説明したネットワークを活用いたしまして、処理しているということでございます。一部例えばそれぞれに専用の区分機や運送便があったり、また従来、郵便の配達は2輪、荷物の配達は4輪というのを基本としていたことはございますけれども、基本的には共通の施設や設備、あるいは要員を共用して、郵便と荷物のサービスを提供しているというのが実態でございます。このため、これを仮に別々に提供するという事になった場合には、例えば郵便局舎、輸送トラック、配達車両、要員等につきまして二重のコスト負担が発生するだろうということでございます。ご理解いただければと思います。

続きまして18ページをご覧くださいいただければと思います。これは前々回12回の会合で、委員の皆様からご意見・ご質問があったものに対する回答ということでございます。順次ご説明させていただきます。

まず①でございます。先端技術の活用による効率化の効果についてでございます。これにつきましても、恐縮でございますけれどもドローンは一部実用化に踏み切ったという状況でございますが、効果といたしましては、まことに残念ですがまだ持ち出しという状況でございます。今後どのような範囲で活用できるか等々も含めて、実用化の検討を進める中で、このような先端技術の効率化効果につきましても検証してまいりたいと考えております。ご理解いただければと思います。

それから②の地域ごとの収支や要員の見込みといったものを出せないかということでございます。郵便業務につきましては全国均一料金制のもとで、全国あまねくサービスを提供しているということで、地域別に見ると赤字・黒字が混在しているということでございますが、国全体として事業が成り立つようにするというのが郵便事業の仕組みでございます。地域ごとの収支につきましては、もちろん支社別にきちんと管理はしておりますけれども、予測や見込みといったことにつきましては行っていないという状況でございます。

また、地域ごとの要員の過不足、偏りでございますでしょうか。そのようなものがあるのかということでございます。郵便局の要員数につきましては、業務量に応じまして毎年度見直しを行っております。地域ごとの過不足も踏まえまして採用数を決定しているということですし、地域ごとの採用事情に応じまして中途採用等も実施しております、常に調整を行っております。特に全国的に人手不足となっている中でも、要員管理につきましては厳しく指導しているところでございます。恒常的に要員が過剰になっている

といった地域はないと考えております。

続きまして、次のページをご覧くださいと思います。③でございます。ユニバーサルサービスの例外をうまく活用して、サービス水準を維持することができないかというご質問でございます。これは、ご質問・ご意見の趣旨を誤解しているおそれもございますので、もしそうだとしたらご勘弁いただければと思います。先ほどもございましたが、ユニバーサルサービスの例外は限定的なものとならざるを得ないと考えておりますので、このような形での対応というのはなかなか難しいのではないかと考えているところでございます。

④でございます。土曜日の配達の見直しとそれから送達速度、日数の見直し以外の方策についてということでございます。これも前回会合でご説明いたしましたが、繰り返させていただきますと、ほかに見直しをすれば、個別の宛て所ごとに配達をするというサービスの見直しか、郵便差出箱、郵便ポストを現在18万本ございますが、削減するかといったことになるかと思っております。

前者につきましては郵便の基本でございますので、なかなかご利用されるお客様のご理解を得られにくいだろうということ。後者につきましても簡便な差し出し方法を提供するものでございまして、これも郵便の基本に属するものだと考えております。かつ、これを削減しても、取り集めという観点でいきますと、あまり効率化の効果という点では限定的だと考えております。このような見直しにつきましても検討はいたしましたけれども、今回別の形での要望を出させていただいたということでございます。

次のページ⑤をご覧くださいと思います。深夜勤の縮減による効果につきましては、先ほどご説明させていただいたとおりでございます。

⑥、制度改正による余資の活用方策ということでございました。これにつきまして、今回の制度改正でございますけれども、会社全体といたしましては、郵便分野から成長する荷物の分野へのリソース、具体的には要員でございますが、人の再配置をすることによりまして会社全体としての経営の安定を図る。それがひいては郵便のサービスの安定的な提供にもつながるということを意図しているものでございます。そういうことでございますので、余資が生まれるというものではないと考えております。先端技術の実用化も含めまして、さらなる生産性向上のための投資は引き続き行っていきたいと思っております。お願いしている制度改正によって猶予の期間が発生すると考えておりますので、これをぜひ有効に活用させていただきたい、活用してまいりたいと考えておりま

す。

最後が⑦でございます。負担増の可能性ということでございました。サービスの見直しによりまして、休日出勤、土曜日出勤や深夜勤を軽減できると見込んでいるということにつきましては、先ほどご説明したとおりでございます。見直しによる曜日ごとの配達物数の増減が発生するわけでございますが、これについては適正な要員配置を行うことで対応していきたいと考えております。先ほど来話題になっております月曜日につきましても、先ほどご説明したとおりでございます。配達物数の増加に比べると、配達箇所数の増加は小幅だろうと見ております。配達要員の増配置もそれほど多くはないという形で対応できるのではないかと見込んでいるところでございます。

用意しました資料の説明は以上でございます。どうぞよろしくお願ひいたします。

○米山主査 ありがとうございます。

ただいまのご説明に対してご質問・ご意見はございますでしょうか。

○横田専門委員 すみません、1つだけ。

○米山主査 はい、横田専門委員。

○横田専門委員 いろいろとありがとうございました。

どこかに対しての質問ではないのですが、今物量の多いところをいろいろな局で組まれて、きちんとしたフローができています。新しいことをするときはずごく大変だと思うのですが、全部新しく考え直すぐらいの気持ちで、頭をやわらかくすると、もしかしたら新しい流れもできるのかなと思います。例えば配達時間も9時から5時でなくて午後だけにする等、いろいろ考えると、今まで見えなかったものが見えるかもしれないので、ぜひとも新しいことにも検討いただければと思いますので、よろしくお願ひいたします。

○米山主査 要望ということでよろしいですか。

○横田専門委員 要望です。すみません。

○米山主査 ほかに。

藤沢委員。

○藤沢委員 ありがとうございます。要望を言っているということであれば。すみません。

最初にご説明いただいたとき、お答えの中に、もう郵便に対してスピードを求めるニーズは減っているというお言葉があって、であるけれども速達をというお話があったの

ですけれど、まさに郵便に対してスピードを求めるニーズが減っているということを中心に、もう極端な話、速達をやめるということも、私は選択肢としてあるかもしれないし、また、ある程度このように国とのかかわりがある中でユニバーサルサービスをしていくということにおいて、一体何を一番重視するのか。本当にスピードではないのだとしたら、もっと考える根本が見えてくるのではないかと思います。

今まさに横田専門委員がおっしゃったように、柱が見えれば抜本的な柔軟なチャレンジもできると思います。今あるものを維持しながら、どのように部分を変えていくかという話になると、何となくつじつまが合わなくなっていくような気がしますので、ぜひ何を一番譲らないで、何を譲っていくかという整理をしていただけると、私も議論に参加するときに参加しやすいなと思います。以上です。

○米山主査 ありがとうございます。ご意見ということで、よろしいですね。

○藤沢委員 要望です。

○米山主査 ご要望ということで承りました。

○藤沢委員 はい。

○米山主査 関口専門委員。

○関口専門委員 12ページの郵便事業単独の収支見込みについての費用配賦率の経年推移をお出しいただきまして、どうもありがとうございました。委員限り資料を含めて非常に詳細なデータを頂戴できて、経年の、15年から17年までの3年限定ではありますけれども、非常に参考になる資料をありがとうございました。

これを拝見して、郵便が大体1%ずつ減り、荷物が1%ぐらい増えているというトレンドがこの3年間にははっきりと出ています。郵便と荷物に対して、郵便は郵便法の中で単独収支相償という必要があるわけです。この郵便と荷物で直課の部分は別として、共通経費の負担の適正さは非常に大事で、荷物のニーズが増えていながら、郵便に過大に費用を計上、押しつけているのではないかという疑いを、このようなデータをお出しいただくことで払拭ができるという意味で、非常に意味がある資料をお出しいただいたと思っています。どうもありがとうございました。

それから18枚目のところで、ドローン等はこれから期待されるのですが、なかなかコスト削減につながるほどにはいかないということは重々承知しております。情報提供としては、日本郵便、小池執行役員、ドローンと入れると、今日座ってらっしゃる小池さんがユーチューブにデビューをされていて、福島で私が拝見したのは、毎月6日間郵

便局間でドローンを飛ばして、帰還困難区域等で下に人がいないところだとやはりこのようなことができるという意味で、いい場所が実験場としては確保できたようで、9キロを16分で届けているという映像が見られます。ぜひ皆様1回ずつはカウントを増やしていただけたら。以上です。

○米山主査 情報提供も含めて、ありがとうございました。

それでは、どうでしょうか。諫山様には、これまで時間切れとなっていた回答にご丁寧に対応していただきまして、ありがとうございました。まだ議論は尽きないと思いますが、時間も来ましたので、このあたりで意見交換を終了したいと思います。

### (3) その他

○米山主査 以上で本日の議題は終了いたしました。本日は年の瀬の開催にかかわらず、お話を聞かせていただきました、もう退席されましたが、生命保険協会と国民生活センターの皆様をはじめ、ご多用の中、多くの委員の先生方、傍聴の方も含めて集まっただき、ありがとうございました。改めて感謝申し上げます。

最後に事務局から次回の会合について、ご連絡をお願いいたします。

○藤田郵便課長 次回は、来年1月23日水曜日の16時から開催いたしたく存じます。全国地域婦人団体連絡協議会、一般社団法人日本新聞協会からのヒアリングと、本日の議論を踏まえた事項につきましてを予定しております。詳細は別途ご連絡いたします。来年も引き続きよろしく願いいたします。

○米山主査 ありがとうございます。次の日程は、今、事務局からご連絡いたしましたように、年明けの1月23日水曜日となります。

## 閉 会

○米山主査 それでは、皆様、よいお年をお迎えください。以上で本日の委員会を閉会させていただきます。ありがとうございました。