

情報通信審議会 郵政政策部会 郵便料金政策委員会（第4回）議事録

- 1 日時 令和6年11月22日（金）10時02分～11時28分
- 2 場所 Web会議
- 3 出席者

(1) 構成員（敬称略）

山内 弘隆（主査）、東條 吉純（主査代理）、荒牧 知子、実積 寿也、
関口 博正、藤沢 久美、三浦 佳子

(2) 日本郵政グループ労働組合

山田 裕行（中央副執行委員長）
中熊 英樹（企画局長）
村川 望（企画局次長）

(3) 一般財団法人 マルチメディア振興センター

紺野 加奈（調査研究部 主席研究員）
高橋 幹（調査研究部 主任研究員）

(4) 事務局

牛山 智弘（郵政行政部長）、折笠 史典（郵便課長）
西岡 邦彦（郵政行政総合研究官）

4 議題

(1) 関係事業者等ヒアリング

- ・日本郵政グループ労働組合
- ・一般財団法人 マルチメディア振興センター

(2) その他

開 会

○山内主査 おはようございます。ただいまから、第4回郵便料金政策委員会を開催いたします。

本日はウェブ会議となりますので、皆様、御発言の際は、マイク及びカメラをオンにしておいていただきまして、お名前をおっしゃっていただいてから御発言をお願いいたします。

出席状況ですが、現時点で5名の委員に御出席をいただいております。大橋委員、男澤委員及び長田委員は、本日は御欠席でございます。なお、藤沢委員は途中から御参加いただける予定でございます。実積委員は途中から御参加いただける可能性があるという旨を御連絡いただいております。

議 題

(1) 関係事業者等ヒアリング

- ・日本郵政グループ労働組合

○山内主査 それでは、本日の議事に入りたいと思います。本日は関係事業者等ヒアリングを実施させていただきます。

まずは、日本郵政グループ労働組合から御説明をお願いしたいと思います。

それでは、日本郵政グループ労働組合中央副執行委員長でいらっしゃいます山田様、御説明をお願いいたします。どうぞよろしくお願いいたします。

○山田中央副執行委員長 おはようございます。日本郵政グループ労働組合の山田と申します。本日は貴重なお時間を頂戴いたしましてありがとうございます。せっかくの機会をいただきましたので、日本郵便、郵便・物流の職場で働く者の立場から、郵便料金に係る制度の在り方について、考えている意見を述べさせていただきます。今日は私どもの意見を資料にまとめさせていただきましたので、そちらに沿いまして意見を申し上げたいと思います。

資料を表示させていただきましたが、私どもの郵便料金に係る制度のあり方についての意見、まず1つ目は、これは基本的なところですが、郵便は「なるべく安い料金で、あまねく、公平に提供することによつて、公共の福祉を増進することを目的とする」という、郵便法第1条にあるとおりで、つまりユニバーサルサービスの責務があることから、郵便

法第3条の「郵便に関する料金は、郵便事業の能率的な経営の下における適正な原価を償い、かつ、適正な利潤を含むものでなければならない」との規定とともに、現行の郵便事業の収支をもって料金改定について判断する取扱いを見直す必要はないと考えています。

これはつまり、「郵便事業の収支」を「郵便・物流事業の収支」や「日本郵便の収支」とするというにはならないだろうという意見でございます。

2つ目、その上で、賃金や物価の上昇、そして郵便の減少は、残念ながら継続していく見通しにありますため、頻繁に値上げを行うこと、これはもしかしたら毎年行うことも想定せざるを得ないとも思いますが、そういうことも視野に入れまして、必要な人件費を中心とした費用の適正な計上と、簡便に料金改定を行うことのできるスキームへと見直しをしていただく必要があると考えています。

特に切手ですけれども、幾つか条件があると思いますが、1つは、お客様がストックされている分の御利用が料金改定に当たり収支に及ぼす影響、2つに、頻繁に値上げを行う場合に生じるロジの負担、3つに、特殊切手の在り方など、併せて判断する必要がありますが、イギリスやアメリカ、カナダなどで導入されている無額面切手の導入を検討すべきだと考えております。労働組合としても、無額面切手がうまく活用されていると思われるイギリスのロイヤルメールの状況などをしっかりと把握して、また具体的な検討を進めていきたいと考えております。

3つ目に、費用の大宗を占める人件費、これは賃金になるわけですが、郵便事業の収支の7割から8割がこの人件費になると思っており、これについては会社全体の業績などを見ながら、労使で決定するべきものだという考えです。しかしながら郵便事業はユニバーサルサービスの責務があるため、客観的かつ合理的な費用計上をもって料金設定に反映するべきと考えております。

つきましては、毎年の人事院勧告の内容と最低賃金を踏まえた変動分を計上して、郵便事業の収支が黒字となる料金へと改定を行うスキームとすることが適当ではないかと考えております。

ここで、参考資料①を御参照いただければと思います。民営、分社化以降の郵便・物流事業の営業損益と賃金交渉の推移等を並べているのですが、今申し上げたとおり、客観的に見れば人事院勧告などの数字と並べてみる必要があるだろうということで、私どもの労使自治で判断した賃金と人事院勧告の数字を、経年で並べているものでございます。

上から5行目の項目に人事院勧告（賃金改善）、その下に人事院勧告（一時金）があり

ますが、いわゆる正社員をベースにするところの賃金改善額と一時金の額を並べていきます。これを経年で見えていきますと、2008年度から2024年度まで、この賃金改善を合計すると1万8,394円になります。

私どもの正社員のベースアップ、一番上の行ですが、これを2024年度まで合計しますと1万3,900円。この中には、訴訟の状況を受けまして見直しをした夏期・冬期休暇の賃金への振替なども含めていますが、それを踏まえたとしても、人事院勧告の金額よりもトータルで4,494円少ない金額になっている状況を御覧いただけたと思います。

また一時金につきましても、民営、分社化をした最初の年度の2008年度、そして2009年度、2010年度は、人事院勧告よりも高い数字になっているところを御覧いただけたと思いますが、これはリーマンショックの影響もあり、世間的に社会的に賃金が下がったという傾向が反映されているところですが、私どものグループはその影響をあまり受けなかったということで、ここは人事院勧告よりも高い数字になっておりますが、この欄外にも記載しているとおり、2010年度に宅配便事業統合の混乱が生じて、1,000億円を超える赤字が出てしまったということもあり、私どもの賃金を下げて何とか営業損益をよくしようという判断に立ったことから、大幅に一時金を下げた経緯があります。

経年で御覧いただくと、最初の3年度は私どものほうが高かったのですが、2021年度にコロナの影響を受けて、人事院勧告と私どもの一時金が同じ水準になったこと以外は、私どものほうが低かった状況でございます。

ここで客観的に御覧いただきたいのは、決して人事院勧告に合わせて私どもの賃金を設定しているわけではなくて、あくまでも郵便・物流、あるいは日本郵便全体の営業損益の状況を見ながら、ぎりぎりの判断を私どもとしてもさせていただいているということです。

これはつまり、ユニバーサルサービスではない荷物分野のところの損益の影響もしっかり見ながら、私たちの努力で黒字にできるところが一時金を含めた賃金に影響が出ているということであるため、この辺りはしっかり労使自治で判断するということを前提に、ユニバーサルサービスである郵便の部分は客観的な数字として人事院勧告の数字を見ていくことは、合理的だと言えるのではないかとということです。

当然これは私どもとしてもこのように賃金に影響が出ますので、一番上の欄外に書いていますが、例えば、民営、分社化の前に非正規化を相当進めたことによって、郵便職場の配達要員の内、半分程がいわゆる非正規雇用社員になってしまったこともあり、これは

客観的におかしいぞという議論も重ねて、2014年度に「一般職創設」と書いていますが、もともとの正社員よりもちょっと賃金を下げた形で一般職をつくって、正社員比率を高めていこうということもやりました。

その後、いわゆる非正規雇用の社員の訴訟なども起きたことによって、同一労働同一賃金の観点から、その最終的な最高裁判決なども見て、正社員の労働条件を引き下げながら、全体を何とか調整していくこともやってきておりますので、人件費の部分においてもしっかりと効率的な形になるように、あるいは客観的に合理性のある形になるように、労働組合としても取り組んできているということは申し添えておきたいと思います。

本体の資料に戻っていただきまして、4つ目でございます、社会的なデジタル化の進展などにより郵便物が減少することにより、これまでのような、ビジネスエリアや人口集中エリアにおける極めて大きな需要をもって取扱量の少ないエリアなどの負担をカバーし、全体の利潤を確保するビジネスモデルが持続的でなくなっていく可能性がある。

もう既に請求書などのビジネス郵便の減少は続いているわけですが、テレビCMなどでも取り扱われるように、郵便料金の値上げなどの影響を受けて、さらに減少していきたくらうと思っています。そうした郵便は都市部や人口集中エリアに多い傾向はあると思いますので、そういったところのとても大きな需要をもって、黒字を確保することが難しい地方部の郵便の負担をカバーしてきたことが、だんだんしにくくなっていくだろうという考えにあります。

したがって、一つ一つのサービスや地域ごとの収益性なども見極めていく必要がある。これは必ずしも一通一通全て黒字にするということではなくて、改めて相応のしっかりと見直しをしていかなければいけないということです。具体的には、付帯サービスのラインナップや特殊料金の設定の在り方などについて、戦略的な見直しが必要で、特に商品サービスについては、整理（廃止・統合）なども必要です。

例えば分かりやすいところで申し上げますと、転居サービスがございます。一部転居も含めていろいろな転居事情がありますが、その際に私どもは無料で1年間転送サービスを提供しております。これはコストがかかるわけですが、一定程度料金を頂戴することや、書留サービスなども様々種類がありますので、一部は廃止をしたり、統合したり、あるいは本人限定受取郵便サービスのような非常にサービスの負担がかかるような部分は、もう少し料金を上げることもあり得るのではないかと。あるいは郵便書簡のような、制度上簡便に使っていただけるような商品もあるわけですが、時代背景なども考えて見

直していく必要があるのではないか。

細かなところは多くあるわけですが、改めて意見をまとめたいと思いますが、そんなことを考え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、第三種・第四種郵便物、ここはユニバーサルサービスに関わる場所ですが、今日的必要性なども改めて検証していく必要があるのではないか。当然心身障がい者のための郵便は引き続き低廉な料金設定とするべきだということは、あえて書かせていただいておりますが、その他の通信教育、種苗などは、一定程度コスト負担の在り方などについて検討が必要ではないかと考えているところでございます。

最後に今後の取組として、この10月に大幅な料金値上げを実施しておりますので、私どもは効率的な業務運行をしっかりと確保していく必要があると思っておりますが、今後さらに頻りに値上げを実施することになれば、効率性のさらなる追求が必要だと、労働組合の立場からも認識をしております。

しかし一方で、全国各地で環境が異なる中でも、基本的には同様の郵便サービスを提供していきたいと考えますから、その個別具体的な事象や負担の度合いなどを検証しつつ、郵便・物流事業はもとより、日本郵便全体での効率性・生産性の向上につなげていくためのオペレーション改革、付加価値の創造、柔軟な労働力配置などについて、現場を知る労働組合の立場から、引き続き具体的な提言などを行ってまいりたいと思っております。

現在、全国の組合員の立場から、どういったことができるのだろうかという意見を寄せ集めながら、具体的に効率的なやり方として私どもが提言できるものを、会社に対しては具体的な提言として訴えてまいりたいと思っております。

最後に、離島、山間・坂道、豪雪地帯、あるいは団地、タワーマンションなどもありますが、これらは一般的な集配サービスよりも労働負荷の高いところがあり、環境による制限に伴ってコスト負担が高まる状況などがありますので、これらを可能な限り具体的に費用計上を行う必要があると考えています。

これは参考資料②を御参照いただければと思います。今回郵便料金制度の在り方について検討が始まるということもありまして、私どもも改めて効率的な業務運行の在り方を検証していきたいと思っておりますが、特殊的に負担の大きいところの現実を押さえる必要があるだろうということで、例えば最初の写真は坂道です。これもバイクで届けられないところは、バイクを置けるところまでバイクで運んだ上で、徒歩で配達しなければならない。

1 ページ目が尾道、その次のページが長崎ですが、右のほうの写真を御覧いただくと、これは一般の住民の方が階段での移動は負担が大きいということで、ゴンドラを使って移動されるような状況のところも徒歩で、これは走って配達しているところを御覧いただけるようにしています。

次のページ、これは離島です。この離島はどこが負担かという、渡船、船に乗って運んでいくわけですが、島の規模によっては船の便数が非常に少なく、その便の時間に合わせて出入りをしなければならない。待ち時間が生じることもありますし、私が視察に行ってきたところでは、バイクと共に往復で2,500円から3,000円ぐらいの料金がかかると。これは毎日現金で支払っている状況が多いということも、改めて申し添えておきたいと思えます。

次のページは同じく離島の状況ですけれども、なるべく効率的にできるように、船着場のところで荷物を積み替えて、なるべくバイクに乗せられるものはバイクだけで行くこともやっています。

次のページは、ここまで雪深いところはどれだけあるのかということもありますけれども、雪深い地域の配達は夏と全く異なる状況で、冬だけ労働力を増やすということもなかなか難しい中で、苦しみながら業務運行していますが、こんな雪深いエリアにも配達は当然行きます。

次のページを御覧いただくと、バイクで行けるところまで行って徒歩で配達するということになりまして、右側の写真は、ポストが立っているところも積雪で埋まってしまうようなところがありますので、時間のたびに雪かきを行って開ける。当然これは御利用いただけるように、前も開けるようにしておきますが、こんな取組もごさいます。

この辺りが全国にいろんな形であることを、労働組合としても改めて検証して、その上で、具体的に効率的な在り方も提言していくので、そんな取組もしているという報告も申し上げまして、私どもの意見とさせていただきたいと思えます。

御清聴ありがとうございました。よろしくお願いたします。

○山内主査　　どうもありがとうございました。

それでは、ただいま御説明いただきました点について、御意見、あるいは御質問がありましたら御発言願いますが、チャット機能、あるいは挙手機能でこちらにお知らせいただきたいと思えます。

三浦委員から御意見ということですが、三浦委員、どうぞ。

○三浦委員 三浦です。御説明ありがとうございました。

普段、都会にいて急な坂道や大雪ということがあまりない状態で暮らしているの、全国くまなくユニバーサルということを見ると、このような御苦労があると再認識しました。

先日、沖縄と長崎に出張に行きまして、以前広島にも行きましたが、写真どおりのような地域が結構ありました。このような場所にも届けていることを思い出しながら、さぞかし大変だろうと。これは実際歩いたら石畳も結構きつい所で、この環境で労働力を確保し、暑い中、寒い中でも手間をかけ配達されているので、日頃の御苦労に感謝したいと思います。

併せて、効率的、合理的という話がありましたとおり、人の手だけでは限界があるのなら、例えばドローンの実装実験や、何かほかに代われるものはないのかとか、また、例えば地域のコンビニと特定郵便局が連携して、住民のお便り、荷物受取り希望者に御連絡できるようにして、取りに来てもらうシステムとか、そういうことも考えていかないと、値段さえ上げれば何とかできるということは、もう限界が来る感じがします。

私たち消費者からすれば、どこでもどんな天候でも何があろうと届けてくださるということが、日本の郵便事業の信頼につながっているとは思いますが、やはり限界があり、できないところをどう対応するか、AIなり、新しい技術なり、何かを利用して、または地域のコミュニティーと連携して、特に豪雪地や、災害を受けた地域でも何かできることはないのか、料金のことも含めて、考えていくべきだろうと思いました。

御検討をお願いいたします。

○山内主査 ありがとうございます。

それでは次、荒牧委員、どうぞ御発言ください。

○荒牧委員 荒牧でございます。非常に切実な御意見を取りまとめていただきましてありがとうございました。御指摘のように、やはり苛酷な労働環境に関しましては、そういった負担を適切な形でコストに反映し、改めて見直して検討していくということは非常に重要であると感じました。

適正な人件費、コスト面と、サービスレベルを維持しつつ、適正な郵便料金に反映していくということができればいいのですが、現状を踏まえますと、やはり人件費を適正に上げたとしても、それを全て郵便料金として賦課していくのはなかなか難しいところもあり、今後の議論だとは思いますが、何らかの形でサービスレベルの領域の見直しということ

ころに議論が踏み込んでいかないと、なかなかそのバランスは取れないと感じております。

御質問ですが、数年前に土曜日の一般の配達がなくなり、現場の配達される方にとってはその負担が減少したかと思いますが、週あたりの配達日数が1日減ったことが、どの程度働き手にとっての給与とのバランス感、満足感が、体感としてよくなったと感じているのか。

それから、今後離島とか僻地とかの配達日数を、全体で足並みをそろえないといけないのかもしれませんが、少しずつ減らしていくとか、そういった議論もあり得ると思いますが、労組の立場からそれは満足いく方向なのかどうか、教えていただきたいと思います。

以上です。

○山内主査 ありがとうございます。組合から今の御質問に対して何かあればお願いします。

○山田中央副執行委員長 ありがとうございます。三浦先生に御質問、御意見いただいたように、非常に負担の多いところを御覧いただくのが一つは有効ではないかと思いましたが、今日は、限られた数になりますが、写真を御用意させていただきました。

この後、意見募集の機会がまた頂戴いただけるということであれば、私どもとすれば映像にしまして、先生方にも御覧いただけるようなものとして、またレポートさせていただきたいと思っています。

おっしゃるように、効率的、合理的な業務運行の在り方ということを模索していかねばならないと思っております。具体的にコンビニと特定局との連携ということもおっしゃっていただきましたが、まさに私どもも、特定局も含めました郵便局が地域でお客様のお役に立っていくということ、これが非常に重要なところだと思っております。この拠点をしっかり維持していく意味においても、例えば営業時間の短縮なども検討しながら、そういったところの労働力を郵便・物流と合わせて活用していくこともできるのではないかと、私どもの組織内の議論でも行っていますし、そうした議論の上、会社にも提起していきたいと考えておまして、そのようにできるところにしっかり取り組んでいく所存でございます。

荒牧先生からいただきました御質問、私どもとすればしっかりと現場の実態を御報告させていただいて、当然それを料金に反映いただきたいと思っておりますが、やはり人件費が上がっていくところを全て価格に転嫁することの難しさというもの、併せて承知して

いるところですので、いろいろなコスト負担の部分を効率的にしていく方向で考えていきたいということもあります。

そこで、土曜休配のお話もいただきました。実際のところ郵便の配達というのは、お客様から差し出していただいたものを、定めたサービスレベルのとおり配達するということになるので、実は一番のポイントは波動性です。労働力というのは、一定程度予測の下に配置をしたいわけですが、差し出された翌日に配達するということになるのと、その短い期間で労働力の配置を柔軟に見直すことも難しいところがありますから、その波動性への対策というのは超過勤務でやることになるわけですが、そんな中で長年苦勞してきています。

土曜日の休配をさせていただきましたが、あわせまして、基本翌日の配達のところを翌々日ということで、サービスレベルを1日繰り延べしたということもあるので、どういふことが起きたかという、例えば木曜日にお出しいただいたものを、土曜日に配達するところ、土曜日は休配日ですから、月曜日になってしまうということが、週末重なりますので、お客様に御不便をおかけしているというのも当然あるのですが、私どもとすれば、月曜日の業務量に非常に山が立つということがございます。

あわせて、土曜日、日曜日に書留など、そもそものサービスレベルで休配日にも配達をするものがありますので、そういったものが物流の部分も含めて多くなっているということもありまして、土曜日、日曜日、あるいは祝日の労働力を多く配置しなければならないということと、月曜日に多く配置をしなければならない。

先ほども申し上げたように、かなり非正規化が進んでいるということもあり、その配達を受け持つエリア、ここに一人一人の濃淡もあるので、配置に非常に苦勞しているということがございます。ですから、土曜休配、配達日数の繰延べという判断をする際にも、なかなか想定どおりにコストが浮くという話にはならないだろうという意見を私どもは述べさせていただいてきましたが、今もそのように考えているところでございます。

この後、サービスレベルをまた戻すのかということにもなりませんし、御案内のとおり、例えば離島だとか、相当過疎化が進んでいるエリアに、コストをかけて毎日配達することが有効なのかどうかというようなことは、考えていかなければならないと思っております。

特に離島では、今まで直接配達するのではなくて、委託をしてその離島の中で配達いただくことが一部であるわけですが、受託者が高齢になってお辞めになるというようなこ

とも起きており、そこの労働力の確保も問題になっています。

そういう意味では、私どもから配達頻度を少なくしてほしいという要望をすることにはなりません、地方の状況を見ながら、今後の在り方について、効率的な在り方を追求しつつ考えていくことになるのではないかと考えております。

以上です。よろしくお願いいたします。

○山内主査 どうもありがとうございました。

それでは、次は東條委員、どうぞ御発言ください。

○東條主査代理 東條です。御説明どうもありがとうございました。御意見については、おおむね全くそのとおりであると拝聴いたしました。

その上で、2点お伺いしたいのですが、1点目は、先ほど三浦委員とのやり取りの中でも出てきました効率化努力です。郵便料金を頻繁に見直す際には、どうしても効率化努力も徹底して行っていただくということがセットになると理解しておりますが、労組として、例えば先ほど出た例で、営業時間の短縮となると、給与それ自体は時間を短縮すると、その分だけ減給になる場合もあると思いますが、その辺りは痛しかゆしなのかなという気もしております。

ほかに労組としてどのような効率化努力のアイデアを持っていらっしゃるか、もう少しお伺いできればと考えております。

2点目は、この山間・坂道、離島等の特殊な負荷がかかるエリアの話です。これは本当に大変な御努力をされているということと理解しましたが、日本郵便のマネジメントと労組の間で、こういったエリアの配達業務については特別な手当をして、手当を上げることが、現在なされているのかどうか、少し確認させてください。よろしくお願いいたします。

○山内主査 よろしく申し上げます。それでは、山田中央副執行委員長からお願いいたします。

○山田中央副執行委員長 ありがとうございます。効率化努力については先ほど申し上げたとおり、郵便局窓口の労働力を郵便・物流に活用できないかということです。営業時間を短縮すると、働く時間が減るということで、一人一人の賃金が低下することもあり得ますが、その方向に行くよりは、労働力不足で労働力の確保がさらに困難になっていく、現実今も、郵便・物流だけでなく郵便局窓口も、窓口をオープンするために必要な人員を確保できない、1人で窓口を開けなければいけない事態も起きております。

しかし、その拠点を簡単になくしていいのかとなると、それはまだ、銀行サービス、保

除サービスも含めまして、地域のお客様にお届けできるサービスがあるだろう。あるいは私どもとすれば、地方自治体の業務などを請け負うだけではなくて、地域で必要とされる業務を何でもやろうと考えておりますけれども、郵便局を活用するということを進めつつも、毎日平日8時間開けておく必要があるのか、それはそれだけの需要がないかもしれないことを考えますと、その閉めた時間を、今までは郵便局窓口事業で使ってきた労働力を郵便・物流と合わせた形で配置していくことになれば、一人一人の働く時間は1日8時間というのは変わらないけれども、違う業務に挑戦することで、私どもとすると、窓口の仕事として入社してきた社員に郵便・物流の仕事にも携わってもらうことになるので、労働組合としても大きな挑戦にはなりますが、まずそこはやってみようじゃないかという組織内の議論を進めているところでございまして、みんなの意思が固まったら具体的にやろうよ、と会社に提起していこうという議論をしています。

それ以外にも、例えば、これは郵便番号を7桁に設定して以降ですが、機械化を進めてきて今に至っています。物流の部分の機械化はまだ進められるところがあると思いますので、投資できる予算も剰余金でしっかり確保しながら、将来に向けて投資をして、機械化を進めていく。

ドローンもやっていくわけですが、それ以外にも、郵便の配達は、今も市区町村という枠の中に捉われた形で、市区町村の中に郵便配達を受け持つ郵便局がどこにあるかという、必ずしも真ん中にあるわけではなくて、新しい道路ができたり、スマートインターチェンジができたりと、いろんなことが起きているので、地勢的に変化が起きたところに対して、市区町村に合わせた受持ちエリアでいいのかと考えると、走る距離やお客様の利便性から考えても、もう少し柔軟に変えてみてもいいのではないかと、考えておりまして、地域区分という郵便の区分の話や輸送の関係など大きな見直しが伴ってきますが、効率性を追求する中で、私たちはそんなことにも挑戦したいというアイデアも持っています。

細かなところを含めまして、いろんな効率的にできるアイデアは、現場の目線で多くあると思いますので、今その集約をして会社に提起しようというところでございます。

特殊エリア、この山間・坂道、豪雪地などの手当などのことですが、その負担に対する手当はございません。一方で、離島に勤務してもらわなければならない人たち、あるいは豪雪地は生活をしていくに当たって、例えば燃料費などが余計にかかることは、公務員時代から、調整手当があり、離島の離れたところで働く手当と、寒冷地で暮らす手当はありますが、それは業務ということではなくて、そのエリアに対する手当、東京が勤

務地の場合に調整手当を何%支給することと同じ手当はございます。

以上でございます。

○山内主査 ありがとうございます。よろしいでしょうか。

それでは次は、藤沢委員、どうぞ御発言ください。

○藤沢委員 ありがとうございます。お話を伺って、組合員の皆様、働いている皆様というのが大変な中で、使命感の搾取になるのではないかというぐらい、大変な中で働いている方がいることはよく分かりましたし、それに対しての対応策、改善策という意味でも幅広く御検討されていて、提案に対しても私も同意するところでございます。

お話を伺っていると、これはもう組合の皆様の御尽力だけでは解決しないもので、ユニバーサルサービスの考え方自体を、国全体で考えていかないといけないという、大きなところになっていくと思います。

その上で、各地域の人口動態であるとか年齢構成というのを今後見ていくと、当然ながら高齢化、人口減少が進んでいく中で、いかに効率化をして、値上げをしたところでも、働く人がなくなる可能性はすごくあるのではないかと考えており、組合では組合員の方々の会員数、労働者の数、これが将来にわたってどのようになっていくかを、どのように推計されているのかが伺いたいことの一つ。

もう一つは、そうしたときに、何年ぐらいだったら値上げや効率化で対応できるけれども、もうそれだけではなくて、働く人の数が合わなくなっていく状況は、何年先ぐらいまで見ていらっしゃるのかを教えてくださいたいと思いました。よろしくお願いします。

○山内主査 ありがとうございます。それではよろしく願いいたします。

○山田中央副執行委員長 ありがとうございます。人口動態、年齢構成、これは地方と都市部は異なるところがございますが、私たちは全国の業務を受け持っておりますので、例えば東京の場合、タワーマンションが多く建つ、例えば川崎エリアもですが、1つのタワーマンションが建ちますと、その人口増加はその受持ち郵便局からすれば、1つの街ができたぐらいの人口増になっている。

そういう状況の中で、過疎化が進んでいるエリアから東京に労働力を移すことができるかという、一定程度コストのかかる業務が地方にはあるので、人を移すことにはならない中で、現場の努力で乗り越えるような状況に今なっています。

そういうことも含めて考えていきますと、私どもの労働力と人口動態、年齢構成というのは、ユニバーサルサービスもありますが、ほとんど構成としては一緒で、つまり、今、

いわゆる団塊ジュニアの世代が、年齢構成でいけば一番塊になっている。今18歳から20代は、採用もなかなか難しいこともありますが、少なくなっているわけです。

これは日本の状況と一緒に、どのぐらいまで持続できるだろうかということ、私どもの労働組合の持続性の観点からも、実は様々なシミュレーションを行っており、お伝えするのが恥ずかしいぐらい乏しい話になってしまいますが、客観的に考えているのは、少し長いスパンになりますが、国と同じで2040年、ここが大きなターゲットになるのではないかと思います。

団塊世代の皆さんが後期高齢者を超えて、人生を全うされる年代になってくるということですし、私たち団塊ジュニアの世代も65歳を超えてくると、その中で70歳定年の議論もあるわけですが、その境で労働力が大きく減ることになります。

当然郵便もデジタル化が進む中で、業務量も落ちてくると思いますから、その流れを見据えながら、人口というのは一番予測がつきやすい統計でございますので、それを見ながら、表現が適切かどうか分からないですけれども、うまい縮み方を考えていく。

その中で効率的な業務の在り方に随時見直ししながら、柔軟に推移できたらと思っており、私どもからすると当面2030年から2040年まで非常に慎重に進めていかなければならないと考えています。

お答えになっているかどうか分かりませんが以上です。

○藤沢委員　ありがとうございます。2030年から2040年に縮み方を具体的にしていくことは、今から2030年に向けて、その計画を明確にしていくことと思うので、大変参考になりました。ありがとうございます。

○山内主査　ありがとうございます。

それでは、関口委員、どうぞ御発言ください。

○関口委員　関口でございます。御説明いただきまして、現場の状況、大変参考になりました。どうもありがとうございました。頂戴しました4つのポイント、それぞれについて、手短かに意見をまとめさせていただきたいと思います。

まず1番目ですが、御見解としては、郵便法第3条については現状の取扱いを見直す必要はないということですが、私は会社としての政策判断の余地を残すという観点から、ここについてはもう少し柔軟に考えてもいいのではないかという意見でありまして、2番目のところとも関係しますが、値上げをこれから頻繁に行わなければいけない時の調整にも役立つのではないかと考えています。

今お話にもございましたように、人件費もかなり抑えてきていることから、今後人件費負担が増加することを想定しなければいけないし、それから外部委託をしている運送業者等についても、2024年問題があるだけではなくて、御社の場合には、中小企業庁から下請に対する値上げをしないワースト1だと指摘をされたのですから、今後委託についてもコストアップ要因になってくることから、郵便法第3条がこの状態ですと、サービス水準の低下、もしくは値上げを頻繁に繰り返さなければいけない。

ただ、サービス水準低下については先般の土曜日配達の廃止ということで、ほぼやり尽くしたと私は思っております。もちろん先ほどお話があったように、離島の配達日数の見直し等の余地があるのかもしれませんが、全般的に言うとコスト水準の見直しは厳しいし、それからサービス水準の低下も厳しいとなると、毎年のように値上げをしなければいけないこととなります。

この点、弾性値が低ければよいですが、私はむしろ負のスパイラルに陥ってしまうと思っており、その点では郵便法第3条については、柔軟な見直し、柔軟な対応が、経営陣にとって選択肢の一つになるような検討は要と思っております。これが1点目です。

2番目についても、今申し上げたような関連性が高いわけですが、本日、賃金の見直しの際に物流分野の黒字を見ていることについては、私には新しい知見でありました。物流分野の黒字を郵便に流してしまうことで、賃金の値上げに影響があるということは了解いたしました。もう少し全体を見ることも必要ではないかと感じました。

それから3番目ですが、国営企業の場合であれば人事院勧告はベンチマークとしてよかったですと思いますが、民間企業になっているということを見ると、ベンチマークとして人事院勧告を使うということについては、やや懸念があります。

それから4番目ですが、地域ごとの収益性を見極めて、労働負荷の高いところについては、可能な限り具体的な費用計上を行うことですが、私も通信のユニバーサルサービスの議論に関わっていて、通信もやはり雪の中を、かんじきを履いて、ケーブルを手で、人間が歩いて持ち運ぶことはお伺いしていますが、それが金額として出てこないという難点があり、この点では、今日も写真をたくさん頂戴しましたし、新聞配達所がないところには、郵便局が代わりに新聞を配っているという実態もあり、大変さが金額に表れにくいというのがなかなか難しいところだと思います。

具体的に離島の渡航費用等、目に見える負担というのは反映できると思っておりますが、離島に勤務する人には、エリアごとの調整手当があるものの、負荷労働に対する負担という

ことが目に見えてこない中で、今後どのように見える化するかについて、もし知見があれば教えていただければ幸いです。

以上でございます。

○山内主査 ありがとうございます。それでは組合側からお願いいたします。

○山田中央副執行委員長 ありがとうございます。最初、1番目と2番目についての先生の御意見を拝聴いたしまして、ごもっともだと受け止めさせていただく部分もございます。例えば価格弾性値。これは今回の30%の値上げもそうですが、企業が差し出す郵便への影響は非常に大きいと考えております。

これが頻繁に値上げということになれば、さらにその減少は加速するだろうという認識ですので、慎重に値上げをしていく必要があると思っておりますが、一方で、値上げをせずとも郵便の減少というのは一定程度避けられないとも考えておりますので、サービスを提供するという仕事があるうちは、しっかりと費用を負担いただく中で私たちは続けてまいりたいですし、サービスの提供の量のことも、時代とともに変化していくはずなので、そこもしっかりと見ながら、荷物分野へのシフトもそうですが、郵便局窓口事業と合わせた形で労働力を配置するなどしながら、全体でうまく縮み方を考えていく。私たちは労働者の立場からすると、そこで一生懸命働くことによって生活を守っていく考えに立っていることを申し上げておきたいと思っております。

労働力の配置を郵便局窓口事業と合わせて柔軟にやっていくということになれば、コストも合わせた形になってくることが、私どもも効率的なやり方を追求していけば、いずれ出てくることだという認識もしております。

今のところ、例えば新聞の配達などもそうですが、第三種・第四種郵便物の赤字部分も、全体の中で私たちは請け負わせていただいているということもございますので、そこはこの見直しの在り方を検討する際には、現実をしっかりとお伝えしながら、しっかりと郵便事業が黒字になるような料金を頂戴したいということは申し上げておきたいと思っております。

先ほど御説明した際に人事院勧告について、なぜこれを取り上げているかということに触れず、改めておわびしたいと思っておりますが、民営、分社化して、これまで時間がたっていますし、公務員の時代を懐かしく思いながら、その立場に戻りたいとか、その水準にしてほしいという考えはございません。

これは、いろいろな賃金統計のデータがあり、結果このように賃金が上がっているから、

それに合わせて私たちもそれをベンチマークにしてやるということも考えられますが、ほかの統計データ、実態賃金の統計を見て合わせていくと、定期昇給なども飲み込んだ形の数字になっているところもあり、なかなか比較が難しい。

振り返ってみれば私たちはユニバーサルサービスを担っており、公務員時代から引き継いできているということを考えると、ベースからどれだけ上がっているか、世間はどれだけ上がっているかを見るとすれば、民間準拠の数字で、公務員の数字はこうするべきだというもの人事院勧告の数字だということであれば、客観的にそれが民間的にも上がっているというデータとして、上がり幅を捉えるという意味では、一定程度適切ではないかと私どもとしては思っていることを、改めて申し伝えさせていただきたいと思います。

最後に、まさに離島、山間地、豪雪地のコストの部分私たちも見たいと思っています。実際のところ、例えば今日も御覧いただいている長崎の坂道の仕事なども、同じ長崎エリアで坂道の歩きの配達がないところと歩きの配達があるところの、実際にかかっている時間の違いを検証したり、雪道の場合の時間と労力がどれだけプラスになっているのかということを検証したり、取り組んでいこうと思っております。

この辺りは、その日の状況というものと毎日の状況、まさに繁閑の差などもあるので、どこまで労働組合で適切な数値が取れるのかということは問題意識としては持つわけですが、会社ともこの議論は長年やっけていまして、会社はその部分の負担は、労働力の配置に乗せるという形でやっています。

手当でではなくて、コストがかかるということは労力がかかるので、そこは、バイクで普通に配達するというところとそうでないところの負担の度合いを、労働力として上乘せするというようなことでやっているわけですが、労働力を確保すること自体が難しい。

例えば豪雪のエリアで冬だけ多く確保するということは、より一層難しいので、数値化をして、どういうサービス提供の在り方が必要なのか労働力配置の在り方がよいのかを会社に提言していきながら、私たちとしても数値をできるだけ見極めてまいりたいと思っております。

以上です。

○関口委員　どうもありがとうございました。

○山内主査　どうもありがとうございました。

最初のヒアリングについては以上とさせていただこうと思います。本日はお忙しいところありがとうございました。

・一般財団法人 マルチメディア振興センター

○山内主査　それでは続いて、諸外国における郵便料金制度等について、一般財団法人マルチメディア振興センターから御説明願いたいと思います。一般財団法人マルチメディア振興センターの調査研究部主席研究員の紺野様、御説明をお願いいたします。よろしくお願いいたします。

○紺野主席研究員　マルチメディア振興センターで海外の郵便情報の収集を担当しております紺野です。

今回諸外国の例としましては、米国、英国、ドイツ、フランス、イタリア、オーストラリアの6か国を挙げております。先に御報告いただきました組合のお話から、この中に出てきます料金規制に関してのより具体的な設定メカニズムというものが、参考になるのではないかなと感じました。私が全体を通して概要をお話し申し上げますが、私どもでは国別に担当しておりますので、もし後ほど詳細が必要な場合は、担当にて御対応させていただきます。

それでは資料を共有させていただきます。

一覧表2ページから3ページにつきましては、それぞれの国と郵便事業につきまして、大まかな現状を一覧としております。郵便事業体は国の機関であったり、民間企業であったり、それぞれ特徴も違います。その特徴が料金規制へ影響している部分もあると思われます。4ページ以降の内容の御参考などに御利用ください。

4ページ以降の内容につきましては、構成は6か国とも同様に、大項目として、郵便料金規制、郵便料金の推移、最近の主な動き等に分類してありますが、内容がつながっていることもありますので、項目をまたいでの御説明になることをお許しください。現在、どこの国でも郵便書状取扱量の減少に伴い、ユニバーサルサービスや料金枠組み状況が動いているところですので、状況の概要を掲載し、その中の注目点をピックアップして述べさせていただきます。

まず米国ですが、基本的な規制の枠組みとしまして、郵便規制機関の郵便規制委員会（P R C）が、市場支配的商品について事前の料金上限（プライスカップ）規制を行っています。P R CはU S P Sの料金引上げ案を承認、修正、または却下することができます。

2020年にP R Cは従来の消費者物価指数（C P I）に連動した料金設定に加えて、特定

の条件下でC P I を超えた追加の料金引上げを認める規制枠組みを導入しました。特に先ほどありました組合からのお話にも近いところかもしれませんが、郵便密度という考え方を取り入れております。

それから郵便料金規制の対象サービスとなっております市場支配的商品については、ファーストクラス郵便、マーケティングメール、定期刊行物、小包、特別サービス等となっております。

郵便料金の推移につきましては、米印に示しましたように、こちらの料金枠組みにつきましては、調整権限がその年に未使用の場合は、次回以降の料金調整に繰り越して使用することができることになっています。

最近の主な動きとしましては、2022年に郵便改革法が成立しまして、それまで2006年のP A E A法という法律で、U S P S の退職者に係る医療費等の事前積立基金があり、義務化されていたのですが、これが大きな赤字の問題になり、廃止されました。

その代わりに2025年1月から、U S P S 職員、年金受給者及びその家族に向け、新たな医療給付プログラムが立ち上がります。こちらにも、特定の条件下でC P I を超えた追加の料金引上げの固定費として計上されることになると思われます。

米国には独占分野がございます。350グラム以上、金額が基本料金の6倍以上に民間参入が可能となっておりますが、それ以外の部分です。U S P S は公社形態で、税金支払いは不要となっております。そのほか、財政的には無料郵便物への政府補償、財務省からの借入可能額、最近では、ゼロエミッション車購入のための資金が拠出されております。

続きまして、英国の基本的な規制枠組みです。英国では通信庁Ofcomが、セーフガードとしてプライスカップ（保護価格上限）を設定することになっています。プライスカップは毎年、消費者物価指数（C P I）によって引き上げられます。料金変更は、プライスカップの範囲内でロイヤルメールが設定することになっています。料金規制対象サービスは、セカンドクラスの切手書状ということになっています。

最近の郵便料金推移については、英国では2012年に料金規制として、上限価格が決まりました。こちらが55ペンスだったのですが、2019年に見直しが行われて、基準価格が65ペンスになり、それ以降はC P I を加えるという形で調整が行われています。

最近の主な動きとしまして、2024年1月にプライスカップに関する決定をOfcomが行いました。それまでセカンドクラスの2キロ以下の小包がプライスカップに入っておりましたが、競争能力があるということで廃止されました。現在は、プライスカップの

バスケットとしては、セカンドクラスの普通書状と大型書状を1つのバスケットとしてキャップを設定しています。

それから、2024年9月にユニバーサルサービスの見直しを行いまして、セカンドクラスの配達日数の削減案を決定しております。背景にロイヤルメールの慢性的な配達遅延がございます。

政府からの財政支援としまして、ユニバーサルサービスに係る付加価値税（VAT）は免除されます。ロイヤルメールは政府の支援を受けておりません。郵便局を運営しているのはポストオフィスという郵便局会社ですけれども、こちらはロイヤルメールとは別会社となっております。

引き続きまして、ドイツの郵便料金規制につきまして、ドイツでは連邦ネットワーク庁が料金規制を行っております。料金規制の種類は2種類ございまして、一般的な料金上限方式と個別料金認可です。

料金上限方式につきましては、競争が同程度のサービスをバスケットにして、消費者物価指数から企業の生産性向上率の目標（Xファクター）を引いております。こちらを基に連邦ネットワーク庁がバスケットごとの料金上限を設定し、上限の設定内であれば、ドイツ・ポストの申請は承認されます。バスケット内でどのサービスの料金をどれだけ引き上げるかは、ドイツ・ポストの裁量に委ねられます。

ドイツも最近の主な動きとしまして、2024年7月に改正郵便法が成立しました。内容につきましては、書状の翌日配達義務が廃止され、送達日数が緩和されました。日本に似たような制度になっていると思います。

連邦ネットワーク庁の認可を要する対象サービスについて、以前は1,000グラム以下の書状となっていたものが、現在は2,000グラム以下の書状、20キログラム以下の小包等に変更されております。

ドイツ・ポストも政府からの財政支援はを受けておりません。ただ、ユニバーサルサービスが十分に提供されていない、またはそのおそれがある地域への補償金制度が存在していますが、これまでの活用実績はありません。

続きまして、フランスの郵便料金規制ですが、基本的な枠組みとしまして、フランスの規制機関ARCEPが値上げ幅（パーセンテージ）の上限のみを決定し、その枠内でラ・ポストが料金を設定しています。

上限につきましては、ユニバーサルサービスの料金に係る複数年プライスカップを

定めており、ラ・ポストの提案も踏まえ、ARCEPが決定しています。具体的には、消費者物価指数に経済量の推移を加えて算定しています。ARCEPは、もしユニバーサルサービスに適用される原則が明らかに見合っていない場合、料金値上げの計画を修正もしくは保留することができます。

料金規制の対象サービスとなっているのは、複数年枠組みの中で指定されるバスケット商品です。

また、フランスの最近の動きとしまして、2023年6月にラ・ポストは政府との間で、最新の公共サービス契約（2023－2027年）を締結しました。この契約は、法律で定められたラ・ポストの4つの公共サービス任務の目的と実行方法を5年間で定めるものですが、ラ・ポストのユニバーサル郵便サービスにつきましては、次の理由で2025年末までとなっています。理由というのは、2025年末にラ・ポストのユニバーサルサービス事業者としての立場が満了期限を迎えるため、バーターで郵便法の改正も検討中ということになっています。

また、政府からの財政支援ですが、フランスも付加価値税（VAT）についてはユニバーサルサービスに係るものが免除されております。2021年末にフランスでは補償金制度に代えて、ユニバーサル郵便サービスへの政府からの補助金を導入しまして、欧州委員会も承認しました。

続けて、イタリアになりますが、イタリアの郵便料金規制はEU郵便指令と国内法に基づきまして、通信規制庁（AGCOM）によって管理されています。2キロ以下の書状と20キロ以下の小包についてのユニバーサルサービスの料金上限は、サービスコストや効率化目標などに基づいてAGCOMが決定します。料金上限の設定メカニズムは消費者物価指数に連動し、効率性要因も考慮した算式を使っています。

ポステ・イタリアーネは、料金変更を実施する少なくとも90日前までに、AGCOMに提案を提出しなければなりません。AGCOMは、料金変更の提案を審査し、提案された料金が法規則に準拠していない場合、それを却下し、修正を要求することができます。

郵便料金の推移につきましては、詳細は記載のとおりです。

また、最近の動きとしまして、2024年9月、イタリア政府は、経済財務省が保有するポステ・イタリアーネの株式を最大14%売却することを認める法案を可決しました。一覧表の中に保有率が書かれております。

政府からの財政支援としましては、ユニバーサルサービスに係るVATは免除されて

おります。

政府はユニバーサルサービス事業者を指名し、複数年契約でサービス水準を定めた上、ユニバーサルサービスコストを支払っております。ユニバーサルサービス義務を上記のコストで賄えない場合に備えて、免許事業者がユニバーサルサービスから得た粗利益の一部を拠出する補償基金の設置が法定化されていますが、現在は未設置の状況です。

最後にオーストラリアですが、基本的な枠組みとしまして、オーストラリア・ポストは、独占分野のうち250グラム以下の普通書状料金を改定する際に、オーストラリア競争・消費者委員会（ACCC）と、通信担当大臣に通知することが義務づけられています。

ACCCは、通知された料金引上げ案を評価し、「異議を唱えない」、「提案よりも低い料金への変更に異議を唱えない」、「値上げに反対する」という3つの選択肢から決定を下すことになっています。ACCCに料金引上げ提案を承認する権限はなく、最終的な承認権限は通信担当大臣にあります。

料金規制の対象サービスは、250グラム以下の国内普通書状と優先書状です。

ACCCの評価プロセスですが、こちらに用いているアプローチは、ビルディング・ブロック・モデルという手法です。これは、米国、英国、ドイツ、フランス、イタリアの規制機関が上限を設定するものと違い、しかもこちらのほうはほとんどCPIを目安としているのですが、オーストラリアの場合は効率的なサービス提供に係る総コストをカバーするために必要な収益額を計算するための手法をアプローチに用いて、提案された料金が、オーストラリア・ポストが事業を継続し、合理的な利益を確保するために必要かつ適切な水準であるかどうかを判断するために使われています。

評価に当たっては、投資と雇用への影響、市場支配力の濫用防止、労働コストへの影響を考慮することになっています。

郵便料金の推移については記載のとおりです。

最近の動きとしまして、政府は2024年4月に規則の改正を行い、ユニバーサルサービスの品質基準の緩和を行っております。

それからまた、オーストラリアにつきましても独占分野がございます。またコミュニティーサービス義務に基づいて、書状の配達サービスに関する純コストについて、政府から補償金を毎年受け取るようになっております。

以上、諸外国の郵便事業の説明をいたしました。配達日数の緩和など、ユニバーサルサービスの条件の変更が、実質的には料金を変更したのと同様の影響を持っていると思

います。

また政府補助金につきましては、書状配達の正味コストを補うために投入されることがほとんどですが、どの事業体も、ほぼコストの正味には満たない額の支給しか得られていないのが状況のようです。

また、EU加盟国につきましてはVAT免除がされているというのは、EU条約の中で、郵便サービスにつきましては一般的経済利益を有するサービス（SGEI）というものに指定されているために、VAT免除が認められることになっております。

それから、ユニバーサルサービスに対して国が補償金を出したり、サービス基金の補償基金を設置したりすることも、EUの郵便指令の中で推奨されている形式になります。ただ、このEU指令の中では週5日の取集を規定していますが、現在は、各国がそれぞれの問題点、アプローチの仕方によって変更しているのが現状で、これに追随する形でEUの郵便条約も変わっていくのではないかなと私どもでは思っております。

御清聴ありがとうございました。

以上です。

○山内主査 どうもありがとうございました。

それでは、御説明いただいた諸外国における郵便料金制度等について、この内容について、御質問、御意見がある方は御発言願います。先ほどと同じようにチャットでお示しいただきたいと思いますが、どなたかいらっしゃいますでしょうか。

よろしければ、まず私から質問をさせていただきます。各国の制度を御説明いただく中で、どういう料金規定があるかという御説明をいただきましたが、各国の法制度で、ユニバーサルサービスという言葉自体を使っているのでしょうか。あるいはそれに近いものもユニバーサルサービスということにして、ここで御説明いただいたのでしょうか、いかがですか。

○紺野主席研究員 大体はユニバーサルサービスという言葉を使っているところもございますし、使っていないこともあります。基本的サービス、郵便サービスのような言葉を使っていることもございます。ただ、EUではユニバーサルサービスという言葉がございません。

○山内主査 なるほど。アメリカは市場支配力を持つサービスといった言い方をされていましたが、そのような規定なのでしょうか。

○紺野主席研究員 アメリカでは市場支配的商品という言い方になります。

○山内主査 なるほど。ありがとうございました。

東條委員、どうぞ御発言ください。

○東條主査代理 御説明どうもありがとうございました。私からは2点質問ですが、1点目は、フランスの制度で、公共サービスについて、ラ・ポストが政府との間で5年単位で契約を結んでいるという御説明がございました。ここでこの契約の対象となっている公共サービスというのは、恐らくユニバーサルサービスそのものよりも広い概念かと感じたのですけれども、この中身を教えていただけますでしょうか。

日本の場合に置き換えると、郵便局ネットワークを利用して、地域を支えるような公共的な性格をもつサービスをこれから政府・自治体と日本郵便が連携して模索するときに、この公共サービス契約を結ぶというのは、一つのアイデアとして参考になるような気がいたします。

2点目はオーストラリアの制度で、ACCCが市場支配力の濫用防止について評価をするとのことでした。これはオーストラリアの競争当局ならではのと思いますが、ほかの国において、競争政策的な観点から、料金規制、上限規制とかプライスキャップを決める際に、競争当局に意見照会をするというような仕組みが取り入れられているところは、調査された範囲であるかどうか教えてください。

○紺野主席研究員 ありがとうございます。フランスにつきましては、フランスの4つの公共サービスと言われておりますが、まず1つ目が、郵便小包のユニバーサルサービスで、いわゆるユニバーサル郵便サービスの配達ということになります。

2つ目が地域開発ということになりますが、いわゆる郵便局の設置です。フランスの場合は郵便局が、地域の行政サービスとか、例えば見守りサービスであるとか、地域への福祉、厚生福利という点で利用されることが多いために、郵便局ネットワークを維持していくということが大きな課題、大きな一つの使命となっておりますので、地域開発というのが郵便局の維持ということになります。

それから3つ目が、新聞等の定期刊行物の運搬、配達ということで、日本でもあるかもしれないですが、新聞を配達するというのが郵便局の大きな使命になっておりまして、これは文化的な面、カルチャー的な面から、権利、使命というものを帯びたラ・ポストの使命ということになります。

それから4つ目は、ラ・ポストはラ・ポスト銀行というものを持っておりまして、金融サービスです。日本のゆうちょ銀行に似ているかもしれませんが、さらに使命的なところ

を帯びており、フランス中に金融排除をなくすというような使命を持ってしまして、ラ・ポストの使命になっております。

この4つがラ・ポストの公共サービスということになります。

それから、こちらの4つにつきましては、政府から補助金を受けております。

それから、2つ目のオーストラリアのような競争に関する話ですが、私が担当しているのはイギリスとフランスですので、イギリスにつきましては、もともとセーフガードの中の一つであったセカンドクラスの小包というものが、セーフガードから外れたことがあります。それはセカンドクラスの小包というものが民間の小包と比べて、今までは競争力がなかったことで、セカンドクラスのセーフガードの中に入っていました。民間も安くしていくことができるようになってきて競争力を持ったことで、それが外れたということが、上限というところに関わってきているのではないかと思います。

御回答になっているでしょうか。

○東條主査代理　　どうもありがとうございました。

○山内主査　　後ほどお調べいただいて、お答えいただくこともあるかと思いますので、よろしく願いいたします。

○紺野主席研究員　　ありがとうございます。

○山内主査　　ほかの方で御発言御希望いらっしゃいますか。よろしいですか。ありがとうございます。

何かまた御質問、あるいはいろいろ御意見がありましたら、事務局にお寄せいただいて、お答えをいただければと思います。よろしいでしょうか。どうもありがとうございました。

何か追加的に御発言が必要なことがあれば、今伺いたいと思いますけれども、議事全体を通じて何か御発言御希望ございますか。よろしいですか。ありがとうございます。

それでは、以上で本日の議題は終了ということになります。

(2) その他

○山内主査　　最後に、今後のスケジュールについて、事務局から御説明いただければと思います。

○折笠郵便課長　　ありがとうございます。今ほど主査からもございましたように、もし追加の御質問等ありましたら、事務局にメール等でお寄せいただければと思います。

また、次回の会合、第5回でございますけれども、12月3日の13時からの開催を予定しているところでございます。議事につきましては、関係者からのヒアリングを予定しております。詳細につきましては改めて御案内をさせていただきます。よろしくお願いいたします。

○山内主査　　どうもありがとうございます。

閉　　会

○山内主査　　それでは、以上をもちまして、本日の会議を終了とさせていただきます。どうもありがとうございました。

(以上)