

# 情報通信審議会 郵政政策部会 郵便料金政策委員会（第9回）議事録

1 日時 令和7年3月18日（火）16時01分～17時22分

2 場所 Web会議

3 出席者

（1）構成員（敬称略）

山内 弘隆（主査）、荒牧 知子、大橋 弘、男澤 江利子、  
実積 寿也、関口 博正、長田 三紀、藤沢 久美、三浦 佳子

（2）事務局

牛山 智弘（郵政行政部長）、折笠 史典（郵便課長）、  
横山 椋大（郵便課課長補佐）

4 議題

（1）論点の検討（透明性・適正性のある郵便料金の算定の在り方について）

（2）その他

## 開 会

○山内主査　それでは、ただいまから第9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、それからお名前をおっしゃっていただいてから御発言をお願いしたいと思います。

現時点で10名中9名の委員に出席いただいております。なお、東條主査代理は本日は御欠席であり、藤沢委員は途中で御退席されると伺っております。

## 議 題

### (1) 論点の検討（透明性・適正性のある郵便料金の算定の在り方について）

○山内主査　それでは、本日の議事に入りたいと思いますが、前回の委員会と同様に、本日も事務局から論点に関わる検討について御説明をお願いしたいと思います。今回は具体的な検討項目が若干多いということがございますので、途中で意見交換を挟みながら進行させていただければと思っております。

それでは、事務局から御説明をお願いします。

○折笠郵便課長　総務省郵便課、折笠でございます。資料9-1に基づきまして、御説明をさせていただきます。

山内主査からもございましたように、本日は資料の説明を3つのパートに分けて、途中で意見交換を挟みながら御議論をいただければと考えております。

まず、1つ目のパートといたしまして、総論的な部分と適正な原価に関する部分に関して、資料の14ページまでを御説明させていただきたいと思っております。それでは、1ページを御覧ください。こちら本日の委員会で御議論いただく論点についてです。本日は、論点のうち「(2) 透明性・適正性のある郵便料金の算定の在り方」の「①算定基準等について」、御議論をいただければと考えております。

2ページを御覧ください。こちらは前回の委員会での御議論についての簡単な振り返りでございます。前回の委員会におきましては、「論点(1) ②料金に係る規制等について」御議論いただいたところです。個別の説明は省略させていただきますが、このページに載っておりますのが当該論点について頂戴いたしました主な御意見です。

3 ページを御覧ください。前回の委員会におきまして頂戴いたしました、これらの御意見を踏まえまして、それぞれの検討項目に関する方向性の案をお示ししております。

まず、「規制の対象となる範囲」についてです。25グラム以下の定形郵便物については、上限料金による規制を維持しつつ、より主体的、機動的に上限料金を設定できるよう、上限認可制度のような日本郵便の発意に基づいて上限料金の設定等の手続を行う制度の導入を検討するとしております。また、郵便書簡及び通常葉書につきましては、引き続き上限料金による規定の対象とすることが適当であり、その際、現行規制も参考に、定形郵便物の料金の額のうち最も低いものよりも低廉な料金とするということを担保する制度が望ましいとしておりまして、こちらは現行制度を維持する方向性です。

また、3つ目の丸ですが、第三種・第四種郵便物につきましては、引き続き「料金認可制度」とした上で、同一重量の第一種郵便物よりも低廉な料金とするを担保する制度とすることが望ましいとしておりまして、こちらも現行制度を維持する方向性です。また、※1ですが、第三種・第四種郵便物の料金に関連して、第三種・第四種郵便物の料金の設定が定形郵便物等の第一種郵便物の料金の下限を実質的に定めることになる点についての整理を今後御検討いただきたいといった御意見も頂戴しており、この点について、今後の制度設計の際に検討・整理を行うことが望ましいという旨を記載しております。

また、4つ目の丸ですが、これら以外の郵便物の料金につきましては、現行の届出制を維持することが望ましいとしております。続いて、「今後の郵便事業を取り巻く経営環境等の変化への対応」についてです。引き続き、現行制度の料金変更命令等の規定は維持する必要があるという一方で、上限認可制度のような日本郵便の発意に基づいて上限料金の設定等の手続を行う制度を導入した場合につきましては、上限料金の変更命令が可能な規定についても検討を行うことが望ましいとしております。

最後に、「透明性の確保」についてです。総務省令で上限を設定しております現行制度を見直す場合につきましては、手続の透明性を確保する観点から、上限料金認可等の上限料金設定の手続につきましては、現行の省令改正の場合と同様に、審議会等への諮問を必要とすることが望ましいとしております。その一方で、届出料金については、現行でも審議会への諮問は不要ということになっておりますので、今後も諮問不要とすることが望ましいとしております。

また、※2でございますけれども、前回の委員会での御意見を踏まえまして、審議会等への諮問の際には、データの検証がしっかりできるような運用等についても併せて検討

を行うことが望ましいとしております。これらの方向性（案）につきましても、追加的な御意見等がございましたらよろしくお願いたします。

4ページを御覧ください。こちらが「本日の検討事項」についてです。本日は、これまでの委員会で御議論いただいた郵便料金に係る制度の在り方の方向性の案を踏まえた上で、上限料金の設定に係る算定基準等について御検討いただければと存じます。具体的には、「適正な原価」や「適正な利潤」等の算定の考え方、算定基準の策定に向けた今後の検討の進め方などについてご議論いただければと思います。下段には第6回委員会でお示した論点（案）について、本日の検討事項に係る分を参考までに掲載しております。

5ページから7ページにかけましては、本日の論点であります算定基準等について、これまでの委員会において頂戴した主な御意見について掲載しております。個々の説明については割愛をさせていただきますが、適宜御参照いただければと存じます。

8ページを御覧ください。ここから算定基準等に関する論点の検討になります。まず、上の枠囲いの部分は、今回の検討に当たっての経緯や前提についてです。まず、現行の制度においては、総務省令で定める25グラム以下の定形郵便物の料金の上限額について、具体的な算定方法は明確化されていない状況でございまして、昨年10月の郵便料金改定の検討過程におきましても、物価問題に関する関係閣僚会議等におきまして、次回の上限料金の改定までに算定基準等を作成することが求められております。この点に関しまして、前回の委員会でもお示した方向性（案）のとおり、今後、例えば上限認可制度のような、日本郵便の発意に基づいて上限料金の設定等を行う制度の導入が想定される場所、当該上限料金の設定に係る算定基準等を作成することが必要であると考えております。

また、3つ目のポツですが、同じく方向性（案）におきまして、郵便料金設定に関する規制につきましては、今後も「郵便事業」の原価・利潤に基づいて適正性を判断する制度とすることが望ましいと整理されておりますので、これに基づきまして、「適正な原価」、「適正な利潤」等の算定の考え方について、今回検討を行っていきます。

まず、「(i) 算定基準等の検討の方向性について」です。郵便料金につきましては、従来から個々の役務ごとに収支の均衡を図る料金の設定というものは求められておらず、郵便事業の役務全体として収支の均衡が図られる料金であればよいという、いわゆる総括原価主義の考え方が取られてきたところです。これは、例えば、第三種・第四種郵便物は政策的に低廉な料金が求められており、これらについて個別の役務の収支で料金の適正性を判断することが妥当ではないためと考えられております。

この点に関して、①現行の制度においては、郵便料金の設定に当たって総括原価主義が採用されてきたということ、また、②25グラム以下の軽量の信書の送達におきましては、国民生活への影響等の観点から上限料金規制が設けられているものであり、その上限料金については、できるだけ抑えることが望ましいこと、③実際の郵便物につきましてはポスト投函のものも相当数あり、種別や重量ごとの郵便物数を正確に把握し、費用を切り分けるということが困難であることといった点を踏まえ、上限料金の算定におきましても、現行の郵便料金の設定と同様に、総括原価主義により算定を行うことが適当ではないかと考えております。

9ページを御覧ください。「(ii) 適正な原価について」です。まず、「検討の方向性」について、これまでの議論におきましても、算定基準等を作成するに当たりまして、今でも毎年整理、公表しております郵便事業の収支の計算方法に基づいて、様々な要素を加味して行うのがよいではないかという御意見を頂戴しているところです。この点、現在の郵便事業の収支等における営業費用の算定に当たりましては、活動基準原価計算、いわゆるABC分析を用いて費用の整理を行っているところです。現在の費用整理の考え方につきましては、第3回委員会におきまして、日本郵便から御説明をいただいたところでございまして、その際の説明資料を10ページ、11ページに掲載しております。

具体的な整理の方法につきまして、10ページを御覧ください。こちらの図のとおり、郵便局等で発生した費用につきましては、作業単位ごとに細分化して整理をした上で、一定のコストドライバーを用いて、その作業ごとの原価を郵便や荷物の各商品別に整理をして、それらを集計することで、郵便事業に係る費用とその他の事業の費用等を区分して整理しております。

9ページを御覧ください。中ほどの矢印のところですが、こういった現状を踏まえて、基本的には現行制度の郵便事業の収支等の計算方法をベースに原価の算定方法を検討することとしてはいかがか、ということとしております。

続いて、「荷物事業等との費用配賦」についてです。これまでの議論におきましても、事業ごとの費用配賦につきまして、現行の費用配賦の取扱いを必要に応じて見直すことで適正な配賦の在り方を決めることが重要であるという御意見や、特に郵便と荷物事業は共通部分も多いということで、その配賦については慎重な検討が必要であるといった御意見もいただいております。

11ページを御覧ください。こちら第3回委員会で日本郵便から御説明がありました

整理の方法についての資料です。郵便・物流に係る主な作業の工程としては、図の真ん中の②にあるように、ポストからの収集等に係る「引受工程」、地域内外で郵便局間の郵便物の運送等に係る「継越工程」、それから郵便局から自宅等への配達等に係る「配達工程」があります。③にあるように、現行の収支の計算においては、「引受工程」、それから「配達工程」においては物数比を用いて、郵便と荷物に係る費用を按分している一方で、「継越工程」においては体積比で費用の按分を行っております。

この点につきまして、郵便と荷物では大きさが異なっていますので、物数比と体積比のどちらを用いるかによって、按分結果に差異が生まれることも想定されます。

再び9ページを御覧ください。3つ目の丸のところで、現時点においては、郵便事業、荷物事業における具体的な費用発生の実態の分析や、それに応じたコストドライバーの妥当性の検証などを精緻に行っていないところですが、今後、算定基準等を作成するに当たりましては、このコストドライバー等の妥当性を検討する余地はあるのではないかと考えております。

矢印のところですが、その点を踏まえて、現行の費用配賦の考え方をベースに検討を行う場合も、算定基準等に反映する際については、見直すべき点がないかということについて改めて検討を行う必要があります、その際には郵便と荷物事業の業務、それからコストの実態等も踏まえた上で、各コストドライバーの妥当性等の検討を行うことが望ましいのではないかとしております。

12ページを御覧ください。原価の考え方、特に人件費や物価の上昇等の反映についての部分です。これまでの御議論の中で、原価算定において人件費や物価の上昇を反映することが必要であり、設備投資資金の確保といった長期的な経営安定化の観点から、余裕を持たせた上限設定が必要であるという御意見をいただいた一方で、合理的に説明が可能な人件費や物価の上昇の見通し等の範囲を超えて上限を設定することは慎重であるべきといった御意見もいただいているところです。この点につきまして、まず、少なくとも合理的に説明可能な範囲において、人件費や物価の上昇を適切に反映するという点については、基本的に方向性が一致しているものと考えております。また、下段に参考で掲載していますが、例えば上の枠囲いにあります政府の経済対策におきましても、企業が得た収益を労働者に分配することで成長と分配の好循環を実現するといった方針を掲げており、また、下の枠囲いですが、公共料金の見直しの際の消費者庁のチェックポイントというのが公表されており、こちらでも料金の算定に賃上げが見込まれているかといった点も

盛り込まれていることなど、人件費や物価の上昇等について、適切に反映を行うことは、政府全体の方針とも整合的であると考えております。

13ページを御覧ください。人件費や物価の上昇等を適切に反映するに当たりまして、将来予測を反映した原価概念とする方向性等についても御意見をいただいているところで、2つ目の丸ですが、例えば鉄道の旅客運賃や電気の規制料金においては、基本的には3年間という複数年の算定期間を設定しており、郵便においても、将来にわたる一定の幅を持った期間で原価算定を行うことにより、人件費や物価の上昇等を原価に反映することが可能になると考えております。

また、※1ですが、鉄道においては、昨年算定要領等の一部改正を行い、設備投資を促進する観点から、設備投資計画の確認などを条件に3年を超えて減価償却費を計上可能にする見直しもされていることを参考までに記載しております。

3つ目の丸ですが、事業者等のヒアリングにおいても、人件費の上昇については、客観的かつ合理的な費用計上をもって料金に反映すべきとの御意見もいただいております。その際、例えば人事院勧告の活用可否についても御議論があったところです。

4つ目の丸ですが、人件費や物価の原価への適切な反映の手法につきましては、ほかの公共料金制度の例や、郵便事業の実態なども分析をすることが必要であると考えておりますが、「鉄道と電気の算定期間等について」の表にあるように、近年、ほかの公共料金においても、実績だけではなくて公的な統計データも活用できる方向での見直しが図られています。郵便事業においても、公的な統計データ等の活用の可能性も検討が必要ではないかと考えております。

矢印のところですが、これらを踏まえた方向性として、原価の算定に当たっては合理的に説明が可能な範囲で人件費や物価の上昇等を適切に反映させることが望ましいのではないかと、人件費や物価の上昇等を適切に反映する観点から、原価の算定期間については、将来にわたる一定の幅を持った期間とすることが望ましいのではないかと、人件費や物価の上昇を適切に反映する手法については、ほかの公共料金制度の例や郵便事業の実態等を精緻に分析した上で、公的な統計データの活用の可能性なども含めて検討する必要があるのではないかとしております。

14ページを御覧ください。「経営効率化の反映」についてです。これまでの議論でも御指摘をいただいていたように、上限認可制度については、効率化努力のインセンティブが働きにくいというデメリットがあります。その一方で、不当に高額な料金設定を防止する

という観点から、一定の効率化を促し、不必要な値上げを抑制することが必要であると考えており、この点、これまでの御議論においても、効率化努力の徹底が必要であるとの御意見も頂戴しております。

2つ目の丸ですが、例えば上限認可制度を採用する鉄道の旅客運賃等においては、JRや大手民鉄といったグループ毎に営業費用を比較して、事業者間の間接的な競争を通じて効率化を推進するという「ヤードスティック方式」が用いられています。ただし、郵便事業につきましては、事実上、日本郵便の独占であるということで、ヤードスティック方式にはなじまないとの御意見もいただいているところです。

この点、4つ目の丸ですが、電気の規制料金についても、ヤードスティック方式による査定を行っていますが、これに加えて効率化係数という仕組みによる査定も行われています。この効率化係数による査定の考え方が、①から③にあります。①自社の過去水準と同等の水準までの効率化、②事業者間の費用水準を比較して、上位者の平均値をベンチマークとして効率化する。③政府の中長期の経済財政に関する試算における全要素生産性の上昇率、年率1.4%を参考にした効率化を求めることなどで、効率化を促す仕組みとして効率化係数の仕組みが行われているところでございます。

5つ目の丸ですが、効率化係数の考え方のうち、②については、事業者間の平均値を用いるということで、郵便事業への適用は困難であると思われませんが、①や③については、郵便事業においても適用の可能性があり得るのではないかと考えております。

ただ、6つ目の丸にあるように、ほかの公共料金においても、費用の性質に応じて、今申し上げた査定方式のほかに個別の査定なども行われているところであり、実際に郵便事業において効率化を促す仕組みを考えるに当たっては、郵便事業の実態や特殊性なども踏まえ、実効性も加味した上での検討が必要であると考えられます。

矢印のところですが、これらの点を踏まえて、原価の算定に当たっては、効率化を促すことで不必要な値上げを抑制することが必要であり、算定基準等において一定の効率化を促す仕組みを組み込むことが望ましいのではないかと。その際には、ほかの公共料金の例も参考にしつつ、郵便事業の実態や特殊性等も踏まえ、実効性も加味した上で検討を行うことが望ましいのではないかとしております。

15ページから17ページまでは鉄道事業、電気事業における効率化の査定に関する参考資料ですので、適宜御参照いただければと思います。

ここまでが説明の1つ目のパートとなります。一旦ここで説明を区切らせていただ

ればと思います。どうぞよろしく願いいたします。

○山内主査　　どうもありがとうございました。一旦ここまでの御説明で皆さんからの御意見、あるいは御質問を受けたいと思います。より具体的な算定要領の話に入ってきているところではありますが、どなたか御質問、御意見等はございますか。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。おおむね全て賛成をしておりますが、郵便事業はヤードスティックをするための競合がないという特殊性があるところ、完全には比較できないのですが、小さな荷物や書類を運んでいるほかの民間事業者のコスト構造や賃金構造について調査の上、比較対象として参考にするのは今後検討してもいいのではないかなと思いました。

○山内主査　　ありがとうございました。実積委員、どうぞ御発言ください。

○実積委員　　基本的な考え方については賛成です。その上で、14ページにある効率化係数の考え方に関して、③については、要は政府における中長期の経済財政に対する試算のTFPの上昇率を参考にするということですが、おそらく政府における試算は日本経済全体の話を考えているものであり、技術が進んで生産性が上がりやすい部分とそうではないレガシー的な部分、つまり現状維持が精一杯、あるいは、むしろ今後悪化していく可能性があるという部分も含まれていると思うので、マクロ的な意味でのTFPの上昇率をそのまま参考にするのは少し厳しい印象を持っています。

今、藤沢委員が言われましたとおり、ほかの企業の効率化の伸び率を参考することは問題ないと思いますが、③のように、技術進歩の影響を受けて伸び代が大きい産業とそうでない産業をまとめて算定されたTFPの上昇率を参考にするのは難しいという感触です。

○山内主査　　ありがとうございます。TFPはもともとマクロで考えるところから始まっているものであるため、これをどのように考えるかということですね。関口委員、どうぞ発言ください。

○関口委員　　私もおおむね賛成ですが、ただ、やや郵便事業の特性に応じた配慮が幾つか必要であるところも散見されましたので、少し懸念される点についてコメントします。

1点は効率化を何らかの形で入れるということで、私は総論賛成ですが、ただ、郵便事業の場合は人件費率が75%と異様に高いところであり、ここで効率化を進めたときに、過度な効率化のために必要なコストを無理に削減するということによって、最低限必要な基準を満たさないリスクがあるかと思っています。この点、既に様々指摘されているところで

あり、直近では先週、朝日新聞に取り上げられた件もありますし、昨年度は、下請けに関して、日本で一番値上げに応じないと中小企業庁から指摘を受けたこともあります。そのため、効率化を達成しようとするのが過度の圧力になって、こういった手抜きが起きるということ、あるいは下請けいじめのようなことが起きるということはある程度は留意しなければいけないということで、もちろん非効率な配達をより効率的にすることや、ルートを選定等について最適化を図るということは必要なことだと思っておりますが、やや直近の事例を見るにつけ心配なところがあるという懸念があります。

それから、14ページのところで、先ほども御指摘があったところと一緒に、4番目の「①自社の過去水準と同等の水準まで効率化」というのも一つの選択肢としてはあり得ると思いますが、これについては、過去の水準までとなると、値上げを抑制的に扱うということになり、その意味では下請けに対する値上げだとか賃上げという要素について、過去の水準を過年度に遡って遡及修正するというような工夫をしないと、かえって値上げ阻止の効果が効き過ぎてしまう。この点については、やや配慮が必要な点かと思っております。

あと、9ページのコストドライバーに関して、作業の工程によって、費用配賦について物数比と体積比のいずれを用いるのかというところで、これはどちらかを用いるのか、あるいは、これらを総体的に掛け合わせていくといった、いろいろな工夫があると思いますが、いずれにしても、比較的大きな荷物と、薄い封書や葉書を体積比で按分すると、非常に大きな差が出ると思います。それを、荷物のほうに按分割合を増やすという趣旨であれば、それはそれで一つの説明になるわけですが、説得力のある比率を算出するためには、今後少し慎重な検討が必要であることは感じました。

○山内主査 ありがとうございます。次は、男澤委員、お願いいたします。

○男澤委員 私も事務局の御提示いただいた案におおむね賛成です。その上で、3点ほどコメントをさせていただきます。

まず、冒頭のところで、手続の透明性を確保する観点から上限料金の設定の手続については審議会等への諮問を必要とすることが望ましいのではないかとすることを御提案いただいております。ここは非常に重要なポイントかなと考えるところです。そこにはデータの検証がしっかりとできるような運用等についても併せて検討を行うことが望ましいと付記していただいておりますが、まずは、現状分析があって、どう改定していくかとい

うことだと思しますので、非常に重要なポイントを御指摘いただいたと理解しております。

次に、適正な原価のところでございます。ここも検討の方向性ということで、算定基準について、現状の郵便事業収支の計算方法に基づき、様々な要素を加味して考えるものかと思うという点に関して、賛成いたします。ここは私の理解不足でもあるのですが、現状の郵便事業収支ですが、例えば日本郵政グループの有価証券報告書等ですと、郵便・物流ということで一つのセグメントということになっておりますので、それについて、公表財務諸表数値として監査を受けたというようなステータスではないのかなと思うところで、もちろん何かそういった監査を受けているから、それがすべからく正しいということでもないで、それをもって何かということではないのですが、算定基準、按分方法のところに関しては、ここも透明性が重要かと思しますので、現状、活動基準原価計算で非常に工夫していただいているところかと思えますけれども、改めて、より適切な配賦の基となるファクターがないか、そういったところに関しては、必要な目を入れていくことが大事かなと考える次第です。

最後に、事業報酬のところですが、適正な利潤というのは非常に大事だと思いますが、レートベース方式を基にしたときに、非常に労働集約的な事業であると考え、何をレートベース、対象資産と考えていくか、こういったところに関しては、少し工夫も必要のかなと思しますので、検討の余地と書いていただいているところではございますが、改めて、電力、鉄道等を参考にしつつも、事業の特殊性をきちんととらまえた上で設定していくことが大事かなと考えた次第です。

○山内主査　ありがとうございます。レートベースのところは、後でまた詳しく御議論させていただくこととなりますけれども、ご意見ありがとうございます。続いて長田委員、お願いします。

○長田委員　長田です。ありがとうございます。先ほど関口委員も触れられた、費用の按分の方法について、体積比なのか、物数比なのかという点について、工程によって、その両方が現状使われているということですが、それを例えばどちらかに統一した場合、実際のどのくらいの費用になるのか、よく分からなかったもので、教えていただければと思しました。体積比で計算した場合、荷物のほうの費用負担が多くなり、郵便のほうは大分費用負担が少なくなると思えますが、どの程度大きな影響があるのか、お分かりでしたら教えていただければと思します。

○山内主査 ありがとうございます。荒牧委員、どうぞ御発言ください。

○荒牧委員 荒牧です。私も全体的な方向性については異存ございません。ただ、原価の計算のところ、2点ほど気になる点がございまして。一つは、人件費を一定期間、上昇も含めて適切に反映するという事は、これはもちろん合理的だと思いますが、一方で、今の時代に労働集約型だからといって、その形のまま移行するののかというのが一つあります。つまり、世の中の労働集約型の民間企業に関して言えば、いわゆるDX化ということで、労働集約型の業態自体に変革が起きつつある中で、そのまま人件費の上昇だけを見ていくという考えが方向性として適切なのかなというところがございます。もちろん人件費の代わりに何らかのDX投資というものが発生するので、費用全体としては変わらないかもしれない、また、場合によっては増えていくかもしれませんが、その辺りの視点の議論が多少必要と感じております。

それからもう1点は、需要予測のところは重要だと思います。例えば今年元日の年賀状については、当初の予想よりも3割以上枚数が減ったことが事実として報道されております。こういった配達物数について、大幅に予想と実態が乖離する場合に、どの程度タイムリーにアップデートされて反映されていくのか。そういった予想に幅を持たせて、一本調子ではなく、そういった下方トレンドをある程度反映して、保守的に考えていくということも考えられると思います。いずれにしても、こういった精度で需要予測を見ていくのかということも議論の余地があるかなと感じております。以上です。

○山内主査 ありがとうございます。実積委員、どうぞ。

○実積委員 2回目の意見となり申し訳ありません。3ページに、今回の上限料金の元になる総括原価については、郵便事業全体、25グラム以下に限らず、第三種・第四種郵便物を含めてかなり幅広い、現在、郵便事業として行っている全ての郵便物を包括して計算されると記載されています。そして、その総括原価の数値を使って、全体の一部である25グラム以下の定形郵便物の料金上限だけを総務省令で定めるということになります。そうすると、総括原価で定められる一律の平均料金を郵便事業全体に適用するわけではなく、25グラム以下の定形郵便物の料金については、一律の仮想的な平均料金よりも安く設定され、そのほかのサービスで一律の仮想的な平均料金よりも高く設定されると想像します。だとすれば、25グラム以下の定形郵便物に関して、今回の総括原価から機械的に算定される平均料金よりもどの程度安くして設定すべきなのかというルール作りについて検討する必要があります。また、資料の3ページにおいては日本郵便の発意に基づいてと

ありますが、ここは総務省、あるいは審議会において、制度として設定すべきだろうと考えております。理由は、現状の制度運用の場合、25グラム以下の定形郵便物の上限料金は、そのまま一般信書便事業に影響を及ぼすこととなりますので、資料の3ページの書き方は日本郵便の発意で、競争相手の上限料金まで決めてしまうということを意味し、競争政策上は問題があるのではないかと考えるからです。その意味で、日本郵便の発意に基づいてという言い方は少し問題があるのではないかと考えており、日本郵便の申請に基づいて、総務省でしっかり審査した上で上限料金を決めるという記載にさせていただく必要があると思っております。

○山内主査 ありがとうございます。

事務局から、今いただいた御意見、コメント、質問に対する回答をお願いしたいと思います。

○折笠郵便課長 貴重な御意見をたくさん頂戴いたしましてありがとうございます。順番に、コメントをさせていただければと思いますが、最初に藤沢委員からいただきました、ほかの小さな荷物や書類などを運んでいる民間事業者の費用構造等も参考になるという御指摘につきまして、どういった形で参考にできるかというところは今後の検討でありますけれども、何らか参考にできないかという点については今後、算定要領を具体化していく過程におきまして、考えていければと思っております。

それから実積委員から、1回目の御発言でいただきましたTFPの上昇率を参考にするということについて、郵便事業にそのまま当てはまるのかという御意見であります。この点についても、全要素生産性を本当にそのまま適用するのがいいのかという点も算定基準を検討するに当たっての論点の一つかと思っております。具体的な検討はこれからですが、例えば日本郵便と類似の業界である物流業界の生産性を見ることや、あるいは、労働集約的という観点から労働生産性を見るといった、様々な考え方があり得るかと思っておりますが、この点についても今後検討してまいりたいと思っております。

それから、関口委員からも郵便事業の特殊性への配慮について御意見をいただいたところございまして、郵便事業は人件費比率が75%と高いという中で過度な効率化を促すことにより、最低限の基準を満たさないリスクがあるという点につきましても、非効率な配達の適正化というのは図りながらも、必要なサービスを維持するための算定の基準というものがどういったものかという事を考えたいと思っておりますし、その際に過去水準との比較を用いるのがいいのかどうかという点も含めて検討していければと思っております。

また、コストドライバーの部分につきましても、郵便と荷物について、体積比で見ますと差があると思いますので、単純に体積比や物数比を用いるほうがいいのか、あるいは何らかの比率のような考え方がいいのか等につきましても、検討の上、外向けにも考え方を説明できるようにしていければと思います。

それから、男澤委員からいただきました手続の透明性についても、現状分析でありますとか、実際の値上げの際の検討におきましても、可能な範囲でデータの検証もしながら透明性を図っていければと思っております。また、適正な原価につきましても、適切な配賦のファクターが必要であるということで、郵便・物流事業というセグメントで有価証券の収支上は出ているかもしれませんが、それに加えて、毎年郵便事業自体の収支につきましても、日本郵便が総務大臣に報告するとともに公表しており、その過程においても、監査等を受けていると承知しておりますので、引き続き適正なやり方というものも模索していければと思います。また、事業報酬については、後ほど説明させていただければと思います。

それから長田委員から頂戴しました算定基準のコストドライバーについての御質問ですが、現在、手元に体積比で計算した場合にどうなるかというところの数値を持ち合わせていないものですからお答えすることはできませんが、郵便と荷物については体積が異なっていますので、おのずと差は出てくるのかなと思っております。

それから、荒牧委員から頂戴いたしました原価計算に係る御意見ですが、人件費等の上昇を反映することにつきまして、今の時代に、労働集約的な事業だからといってそのままではよいかという点は御指摘のとおりでございます。実際、日本郵便におきましても、機械化でありますとかDX化などの取組を進めているところでございます。そのため、人件費の賃金単価の上昇のところにつきましては適切に反映していく一方で、そういった機械化やDX化なども含めて一定の効率化も算定基準の中で求めていく必要があると思っております。また、年賀状の配達数について例に挙げていただきまして、今後の物数予測の重要性についても御指摘をいただいたところでございます。実際、これまで全面的な改定というのを約30年間やっていなかったということもあり、昨年10月の値上げの際には、消費税増税の際の価格弾性値でありますとか、少し昔の価格弾性値なども使っていたところでございますけれども、今回、全面的な料金改定を行いましたので、それに基づきまして、価格弾性値につきましても精緻化を図っていく必要があるということと、今後につきましても値上げがあった際には適切に影響を分析することとし、どの程度かという

ところは今の時点で見えておりませんが、可能な限りタイムリーにアップデートしていければと思っております。

それから、実績委員から2度目に御意見いただいた点について、算定基準において、25グラム以下の定形郵便物については、ほかの郵便物に比してより低廉にするという点については、何らか算定基準等に記載していく必要があるかと考えております。実際、日本郵便から上限額の改定について認可申請が出てきた場合については、その算定基準に基づいた算定になっているかというところを総務省が審査をして、審議会等へも諮問しながら、算定基準に定められた考え方を満たしているのかといったあたりを審査をしていくことになると思います。

○山内主査 ありがとうございます。時間の関係もございまして、次のポイントに進みたいと思います。続いては適正な利潤に関して、事務局から御説明をお願いしたいと思います。

○折笠郵便課長 資料の18ページを御覧ください。2つ目のパートは「(iii) 適正な利潤について」です。

1つ目の丸ですが、事業の継続的な実施のためには、直接的な費用を料金から回収するのみならず、設備投資等も含めて、継続的な事業運営のために必要な資金調達にかかるコストについても、適切に料金から回収することが不可欠であると考えております。このような観点から、現行の郵便料金制度や鉄道の旅客運賃、電気の規制料金においても、料金等の設定に当たり適正な利潤ということで、事業報酬についての規定がされているところであり、今回、郵便料金の算定基準を検討するに当たりまして、適正な利潤を含めて算定を行うことが妥当ではないかと考えております。

この適正な利潤の算定については、鉄道や電気料金におきましては、レートベース方式が採用されており、事業に係る真実かつ有効な事業資産の価値であるレートベースに、自己資本や他人資本に係る一定の事業報酬率を乗じて算定が行われているところです。鉄道事業、電気事業における事業報酬算定の概要は20から23ページに参考資料がございまして、適宜御参照いただければと思います。

3つ目の丸ですが、郵便料金においても適正な利潤を規定する趣旨といたしましては、電気や鉄道料金と同様に継続的な事業運営に必要な設備投資等に係る資金調達コストを賄うというものですので、まずはレートベース方式による算定を基本とする方向性が望

ましいのではないかと考えております。

4つ目の丸ですが、具体的な算定方法を検討するに当たり、郵便が鉄道や電気と比較して、より労働集約的な産業である点ですとか、法律上、日本郵便の株式を日本郵政が全て保有することが義務づけられているといった郵便事業の特殊性がありますので、そういった点も踏まえつつ、その実効性も加味した上で適切な算定方法を検討していくことが必要ではないかと考えております。

5つ目の丸ですが、先ほど原価の算定に関しまして、鉄道事業では一定の場合に減価償却費の算定期間を通常の3年より長くすることを認めていると申し上げましたが、この場合には、レートベースの算定に当たっても同様の算定期間を適用することとしておりますので、郵便についても、同様に設備投資の費用算定期間に配慮が必要かどうかといった点についての検討が必要であるとと考えております。

19ページを御覧ください。これまでの御議論の中で、郵便事業が原価割れの状態の中で利潤という言葉が独り歩きしてしまうと、利潤を上乗せして価格を決定するという点について国民の理解が得られにくいのではないかと御意見もいただいています。この点、鉄道、それから電気の料金においても適正な利潤は、事業継続のために必要な資金調達の範囲内で認められているもので、過剰な利益まで許容する趣旨ではないということで、郵便事業においても同様の考え方を取ることが必要であるとと考えております。さらに、このような利潤の趣旨について、正確に理解いただけるように周知広報が必要であるとの御意見もいただいております。適正な利潤の算定方法につきましては、算定基準等に定められた上で一般に公開する対応も必要であるとと考えております。

矢印の部分が方向性ですが、これらの点を踏まえて、まず、上限料金の算定に当たり、適正な原価に加えて適正な利潤、事業報酬を基に算定を行うことが妥当ではないか。また、適正な利潤については、鉄道や電気と同様に事業運営のために必要な資金調達に係るコストを賄うという趣旨の下で、レートベース方式による算定を基本として検討することが望ましいのではないかと。その算定に当たりましては、郵便事業の実態や特殊性等も踏まえ、実効性も加味した上で検討を行うことが望ましいのではないかとしております。さらに、適正な利潤の算定期間については、原価の算定期間と合わせることを基本としつつ、原価の減価償却費について何らかの配慮を行う場合には、適正な利潤の部分についても何らかの配慮が必要かの検討が必要ではないかとしております。

また、郵便事業の厳しい状況を踏まえると、過剰な利益を料金に転嫁しているといった

誤解を受けることがないように、適正な利潤の算定方法を算定基準等において明確にして公開するとともに、実際の算定過程につきましても、一定の開示を行うことが望ましいのではないかと考えております。

20から23ページは、先ほど申し上げましたように鉄道及び電気における考え方の参考資料ですので、説明は省略をさせていただきます。

ここまでが説明の2つ目のパートとなります。どうぞよろしく願いいたします。

○山内主査 ありがとうございます。適正な利潤ですが、公共料金を総括原価で算定する場合、このところが一番誤解を受けるところであります。言葉の問題もありますが、そういうことを前提として、分かりやすい説明等がつくような形で、適正利潤を考えていくことが重要かと思えます。

それでは、今、事務局から御提案がありました内容について御意見等をいただければと思います。いかがでしょうか。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。適正な利潤は、定義が大変難しいですし、説明も大変難しいのですが、今日御提示されたものをベースに議論していくことに全く違和感はありません。なお、今後も民間企業としても成長もしていかななくてはいけませんし、過度な効率化はよろしくないと思いますが、効率化であるとか、人が減っていく中でどう対応していくかを考えると、設備投資、研究開発、この部分に関してはしっかりと利潤として位置づけるということは重要であると思えますので、ここに関しても何らかの基準をしっかり作っていくということで、先ほど申し上げたとおりほかの民間企業の例を見るなどして、適切な設備投資というものも議論に入れていただけるとありがたいなと思いました。

○山内主査 ありがとうございます。電気や鉄道を参考にレートベースということで検討しておりますが、郵便事業は費用の構造がかなり労働集約的ということもあり、そのままの形で適用できるかどうか、そういった問題はあるということで、事務局もその辺りを念頭に置いて、資料をお作りいただいているかと思えます。

実積委員、どうぞご発言ください。

○実積委員 レートベースの考え方で算定をするということについては、示していた方向しかないのだろうとっております。その上で、質問ですが、日本郵便の株式は法律に基づいて日本郵政が全て持つことになっているというところの資本コストをどのように考えるかということに関して、通常、資本コストに関しては、金融市場から投資し

てもらおうときにリターンを返すという方式で考えられているものだと理解していますが、今回の場合は、日本郵政が持たなければならないということなので、これに関する資本コストというのは今のところ、どういう方針を念頭に置いて動かれるのか。0%を下限として、一般の資本市場の金融コストの水準を上限とした幅の中での議論になると思うんですけども、今のところ、どういった方針で、法律に基づいて保有しなければならない資本金、株主資本のコストというのを考えておられるのかということに関して、少しお考えをいただければと思います。

○山内主査　ありがとうございます。質問ということですが、回答は後ほど事務局からお答えいただきます。三浦委員、どうぞ。

○三浦委員　ありがとうございます。藤沢委員もおっしゃっていましたが、「適正な」というのは、非常にきれいな言葉ですが、何が一番「適正な」ことなのかを誰が決めるのかというのが、とても難しいことだと思います。特に郵便事業の場合は、例えば、電気、ガスのようなエネルギー部門や、鉄道のような線路の敷設をするといった部門とは異なっていて、人が物を運んでいるということが一番大きい費用であるので、賃金の上昇を一つ例に挙げるにしても、その適正さというのが、地域間に差があることもあり、難しいかなと思っています。

今ここにいるメンバーは、便利な地域に住んでいる方が多く、豪雪に見舞われることもなく、道路が狭くてバイクが通れないということもない状態で考えているケースが多いと思いますが、山間地や離島、天候に大きく左右される場所においては同じような条件ではないため、その中で適正な利益を上げていくことをどう捉えたら良いのだろうか、個人的には非常に疑問というか、なかなか答えが出せない部分です。ですが基準は必要なので、電力や鉄道をベースにする手法もあるでしょうが、それだけではない方法を取り入れないと、気の毒と言いますか、感情論で言うてはいけないのでしょうか、そう感じているという一つの意見です。

○山内主査　ありがとうございます。荒牧委員、どうぞ御発言ください。

○荒牧委員　荒牧です。先ほどの実積委員の御質問にも関連しますが、私も適正な利潤のところの、いわゆる資本コストのところというのは、外から分かりにくいと感じております。先日、議員立法の案で、日本郵政からの配当を郵便局の窓口の人件費に充当してはどうかという案が報道されておりましたが、それが実現するかどうかというのはまた別の話ですけれども、日本郵政の100%子会社という立場で、例えば配当や、様々な増減資も

含めて日本郵政が決定できるという状況の中で、何をもちて資本コストとするのか、それから自己資本と他人資本のバランスを誰がどのように適正に決められるのか、誰が検証するのか。特に今後、金利上昇局面にあると思いますが、その中で設備投資なり、何らかの長期的な資本が必要となったときに、誰がどのように自己資本と他人資本のバランスを考えるのかという、そこがなかなか外部からは見えない中で、適正な利潤の御説明、今後の考え方に関しては全く異存ありませんが、その辺りの説明はなかなか難しいのではないかなと思います。もう少し外から見える形で、その是非を検討できる機会や、情報があればいいのかなとは感じております。

○山内主査 ありがとうございます。大橋委員、どうぞ御発言ください。

○大橋委員 ありがとうございます。まず、今回のレートベースの考え方、総括原価というものを取るに当たって、一般的な考え方だと思うのですが、郵便における供給体制の適切性というのは鉄道や電気とは少し違っているところが、これまでの委員の御懸念にあるのかなと思ひまして、それは相当難しい問題と思ひています。今後、具体的な議論がされるにしても、通常の審議会とは異なる体制でやっていかないと適切性の判断というのできないのではないかなと思ひました。

2つ目は、効率化、これは前段の議論と関わるかもしれませんが、効率化という話の中に質も含めた向上というもの、これは先ほど機械化やAIを入れるという話に関連していると思うのですが、通常、この手の規制というのは、現状の技術を固定化しがちだと思うのですが、このままの技術でいくわけではないと思ひますので、先ほど研究開発の話もありましたが、そうした点も含めて、通常のコスト削減でないような、効率化、質の向上も含めて見られる形が本来は望ましいだろうなと思ひています。

以上です。

○山内主査 ありがとうございます。関口委員、どうぞ。

○関口委員 今、大橋委員がおっしゃったように供給体制の違いということで、日本郵便の場合、類似事業者がない独占企業ということで、データを取ることが困難だという状況もあるかなと思ひます。そのため、電力、鉄道等の総括原価の基本的な事業報酬の考え方とは異なる何らかの工夫をする必要が出てくるというのは、非常に大きなハードルとしてあると思ひています。現時点でどういう回答をすべきなのかというのは、私自身も確固たる答えを持っておらず、忸怩たる思ひではあるのですが、少なくとも、今までの基本的な事業報酬の算定ルールでは算定できないようなファクターが入ってきているというこ

とは、今後の検討要素としては非常に大きな点だと思います。

それから、株主構成も特殊で、日本郵政が100%株式を持っていて、日本郵政については政府保有分株式も存在しているということですが、自己資本報酬を、例えば極端に否定する場合、ゼロという場合には、これは内部留保を否定するということになるわけです。その場合、全額借金で事業運営していかなければいけないということになっていくわけであり、現実には、KITTEなどの東京とか大阪の駅前のビルの中に入っている郵便局は最新の郵便局でいいのですが、町なかの郵便局については、民営化以降は中々投資ができていない状態です。そこへの投資原資すら捻出できないことをこれからずっと続けていくのかと考えると、今後資本の厚みというのは一定程度必要になってくるだろうと思っていますから、自己資本報酬を極端に否定し、ゼロに近づけるといのは、かえってよろしくないような気がいたしますし、郵便局の支援についても会でも議論が始まっており、日本郵便自らの財源としても一定の利益を計上していくことは必要なのではないかと思っております。

○山内主査 ありがとうございます。ほかにいらっしゃいますか。

それでは、事務局からの現在のところの見解と、それから、御質問もありましたので、よろしく願いいたします。

○折笠郵便課長 貴重な御意見ありがとうございます。先ほど山内主査もおっしゃられましたように、電気や鉄道を参考にしながらも、そのまま適用できない点もあるというところについては、我々としても十分認識しているところでございます。今の時点で何が適正な報酬かというところについて、決め打ってお答えできるような状況にはないところでございますが、諸々ご指摘いただきました郵便事業ならではの特殊性等もしっかり勘案をしながら、将来的に必要な設備投資も含めてやっていけるような適正な報酬について、過剰ではない形でどのように認められるかという辺りについては、これからしっかり議論していく必要があるかと思っております。

また、実積委員から御質問をいただきました、資本構成についてどのように考えるかというところにつきましても、こちらも今の時点で何か決め打っているものではないのですが、例えば親会社である日本郵政をベースに考えることなどはあり得るのではないかとと思っておりますが、いずれにしましても、日本郵便、それから日本郵政グループにおける実態を見ながら、これからの分析をして検討していく必要があると考えているところです。

あまり具体的なところは申し上げられませんが、いただいた御意見を踏まえまして、今後、しっかり検討していければと考えております。ありがとうございます。

○山内主査　ありがとうございます。私自身も、公共料金とか、とりわけ公正報酬について今までずっと勉強してきたので、少し意見を申し上げたいと思います。このように申し上げるとさらに誤解される可能性があります。ただ、理解をいただきたいと思うのは、公正報酬率規制、レートベース規制というのは、他人資本と自己資本がどれだけかや資産がどれだけか、あるいは配当がどれだけか、あるいは支払利息はどれだけかといった点について、実際の数値を基に総括原価を作るという思想ではなく、レートベース自体が、資産の額で資本の量を測っている、いわゆる代理変数ということになります。

また、他人資本と自己資本の在り方も、電気でも鉄道でもそうですが、デットエクイティの比率というのは実際の比率と違った比率で計算をしているというのが事実です。それから、例えば資本に対するリスクを考えるとすると、 $\beta$ 値というのは、CAPMで測ったリスク指標ですけど、それもどういう測り方をするかはルールがあるわけではないので、あえて言うと、事業が仮にマーケットで存立した場合にこうだということを仮定した上で、レートベースとデットエクイティ、また、それぞれの資本コストを考えて、それを基に算定するというのが公正報酬率規制の基本です。

そのため、理論的には、日本郵便の場合もそれは計算できるはずではありますが、かなり難しいのは、さきほどから皆さんおっしゃっているように、郵便事業がかなり労働集約的であるということで、例えば、資産を資本の代理として算定できるのかというのはよく分からない。それから、 $\beta$ 値は使わなくてもよいですが、リスク要因をどうするかというのはかなり難しく、こういった点をどのように検討するのかは、非常に大変だと私は思っていますけれども、何らかの形で皆さんおっしゃるように投資、あるいは技術革新等、資金調達ができるような資本コストをちゃんと与えないといけないというのは基本的な考え方なので、そうだとすると、これを何か考えていく必要があるのではないかなと思います。そういう感触を持っているところですが、いずれにしてもこの検討はとても難しいということでもあります。

時間の問題もありますので先に進みたいと思います。残りの部分を事務局から御説明いただいて、それで全体を議論したいと思います。どうぞよろしく願いいたします。

○折笠郵便課長　ありがとうございます。山内主査からいただいた点も含めて、これから

検討していければと思います。それでは、24ページを御覧ください。これが算定基準等に関するその他の検討項目ということになるかと思います。

まず、「(iv) 将来の需要予測について」でございます。先ほどの御議論の中にもありましたが、郵便の上限料金の算定に当たりましては、将来の需要でありますところの郵便物数の予測によりまして、郵便事業の収入や原価の算定結果というものが大きく変動することが想定される場所です。この点については、これまでの議論の中でも算定根拠の透明化に当たって、需要の予測の正確性というのが非常に重要であるとの御意見も頂戴しているところでございまして、2つ目の丸ですが、この点、郵便物数が継続的に今後も減少していくということが見込まれていることに加えまして、ほかの通信手段が広く普及しているという現状も踏まえまして、平常時の物数の変動見通しに加えまして、料金改定が物数の変動に与える影響、価格弾性値についても正確に反映させていくことが必要になってくると考えられます。

矢印ですが、このため、特に昨年10月の全面的な郵便料金改定の影響につきまして精緻に分析を行うことも含めて需要予測の精度向上を図った上で、算定基準等において将来の需要予測の考え方等についても反映していく方向が望ましいのではないかと考えております。

続いて、「(v) 今後の算定基準等の検討の進め方について」です。ここまで御議論いただきましたように、算定基準等の策定に当たっては多くの論点が挙げられているということと、先ほども非常に貴重な御意見を多数いただいておりますが、具体化するに当たりましては、非常に難しい検討が多々あるという状況でございまして、算定基準等の具体化を図るに当たり、御指摘いただいた郵便事業の実態や特殊性について分析等を行った上で、基準自体が本当にやっつけられるかといったようなフィージビリティも含めて、具体的な内容を精査することが必要であると考えております。

このため、本委員会におきまして、算定基準等の検討に当たっての大きな方向性を示すという観点から先ほどから頂戴しておりますが、整理が必要な論点やその方向性、留意点などにつきまして取りまとめをいただきまして、それを踏まえて、今後、総務省におきまして、専門家等の参画も得ながら具体的な算定基準等の検討の場を設けることとしては、いかがかと考えております。

最後に、「(vi) その他」でございますが、事務局から御提示申し上げてきた項目以外にも算定基準等の検討について検討すべき事項がございましたら、御意見をいただければ

という趣旨でございます。

それから25ページを御覧ください。前回の委員会でもお示したスケジュール案をアップデートしたのとなっておりますので、こちらも御覧いただければと思います。

3つ目のパートについては、以上となります。どうぞよろしくお願ひいたします。

○山内主査　ありがとうございます。最後のパートですが、需要予測をどう考えるかというのは、とても難しい話になるわけですが、いかがでしょう。皆さんの御意見をいただければと思います。具体的に今後検討する際には、総務省においていろいろ案をつくっていただくことになるかと思いますが、その際もいろいろな御意見を参考にすることが重要かと思ひます。どなたか御発言ありますか。実積委員、どうぞ。

○実積委員　その他のところに関係する議論だと思ひますが、今回議論された総括原価に基づいて上限料金を決めるというところに関しては、現状の日本郵便の企業形態、オペレーションを前提とした議論だと思ひますが、最近ニュースでデンマークにおいて、信書の配達を完全に外部委託してしまうという、要は事業形態の抜本的な見直しというのを考えているというニュースがありました。今後の郵便料金を考えると、3年とか5年の枠内ではないと思ひますが、そうした事業のビジネスモデルを大幅に変えてしまうという可能性というのは、例えば、企業の効率性を突き詰めるとそういったことも検討していかななくてはいけない可能性が出てくると思ひます。その辺り、大きくビジネスモデルを変えて効率化を図る、あるいは生き残りを図るといった可能性については、どういう形で検討を進めることになるのでしょうか。あるいは、今回はそういった検討は枠外ということでしょうか。

○折笠郵便課長　ありがとうございます。今回の郵便料金政策委員会におきましては、基本的に料金制度について検討するというところで、ビジネスモデル自体を見直すということ自体は、直接の検討の対象外と考えておりますが、これまでの委員会におきましても料金政策に限らない御意見を多々いただいております。そういった点につきまして、今後の検討課題のような形で報告を取りまとめる過程においても整理をしていければと思ひているところでございます。

今の時点で、どのタイミングでとかいうところまで何か決まっているわけではございませんが、今後の検討が必要な課題みたいところについて整理をしてまいりたいと考えております。

○実積委員　分かりました。ありがとうございます。

○山内主査 ありがとうございました。

(2) その他

○山内主査 議論は以上ということになります。今後のスケジュールについて、事務局からお願いいたします。

○折笠郵便課長 貴重な御意見を多数いただきまして、本当にありがとうございます。

次回の会合につきまして、現在日程調整させていただいておりますが、決定次第、改めて御案内をさせていただければと存じます。よろしくお願いいたします。

○山内主査 ありがとうございました。ほかに御発言がないようでしたら以上をもちまして、本日の会議終了とさせていただきます。今日の議論の内容はかなり難しいというか、なかなか決めきれないようなところでありましたので、貴重な御意見をいただいて、事務局もよかったのではないかなと思っております。

閉 会

○山内主査 それでは、これで今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)