

郵便料金に係る算定基準等に関する検討会（第１回）
議事要旨

1. 日時 令和７年９月５日（金）15時00分～16時30分

2. 場所 Web会議

3. 出席者（敬称略）

（１）構成員

山内 弘隆（座長）、関口 博正（座長代理）、泉本 小夜子、男澤 江利子、
西村 真由美

（２）事業者等

日本郵便株式会社
株式会社三菱総合研究所

（３）総務省（事務局）

牛山 智弘（郵政行政部長）、柴山 佳徳（国際戦略局官房審議官）、
折笠 史典（郵便課長）、松岡 幸治（郵便課情報通信政策総合研究官）、
田中 沙也加（郵便課課長補佐）

4. 議題

- （１）開催要綱（案）について
- （２）本検討会について
- （３）他の公共料金制度の概要

5. 議事概要

（１）開催要綱（案）について

開催要綱（案）について事務局から説明し、案のとおり了承された。また、開催要綱に基づき、山内構成員が座長に指名され、関口構成員が座長代理に指名された。

（２）本検討会について

事務局から資料に基づき説明があった。各構成員からの主な意見は以下のとおり。

- 郵便料金は昨年値上げたばかりではないかと思うが、今後は料金算定の仕組みについて、しっかりと議論させていただきたい。
- 事務局から説明のあった検討の方向性等に関して違和感はなく、今までの議論を踏まえて適切にまとめられたものと理解した。現状の原価計算の方法をベースに検討していくことについても、実務的に極めて妥当だと思う。一方で、算定基準等の作成においては

透明性、適正性が求められるため、ヒアリング等を通じて、より適切な配賦基準等がないかしっかり見極めるとともに、検証可能性の視点も持ちながら検討していきたい。

- ゼロから算定基準等を作成するわけではなく、現行の原価計算と費用配賦について、改めて実態を確認しつつ、改めるべきは改めた上で公表に耐えられる算定基準等を作成すると認識している。

適正な利潤の算定については他の公共料金制度と同じく「レートベース方式」を基本として考えるということだが、他の公益事業は設備投資の額がとても大きい。一方、郵便事業は極めて労働集約的であり、営業費用のうち7割以上が人件費である。この状況でレートベースが概念として適切かどうかについて、本来は議論の余地がある。しかし、他に適切な方法があるかと言われれば分からない。そのため、消極的な賛成と言わざるを得ないものの、「レートベース方式」という実績のある方式に依拠することで、十分公表に耐えられる算定基準等が作られると期待している。

- デジタル化の波によって、例えば、クーリングオフ通知も電子メールで送れるようになり、郵便を使うかデジタルの手段を使うかについて現場では大きな動きがある。電子メールの場合は通信サービスの基本的な契約のみで大変安価に送ることができるのに対して、特定記録郵便等を送る場合は非常に高額になってしまうと、やや気後れする。そうでなくとも、消費者被害を受けている方が追加で費用を負担するのは心苦しく思う。今後、郵便事業の赤字を解消するために郵便料金を値上げする方向性もあると思うが、利用者の負担という点を少し懸念している。

また、事務局資料の中に、諸外国の郵便料金の変遷に関するものがあつたが、欧米諸国だけでなく、アジア諸国の状況も参考になると思う。

(3) 他の公共料金制度の概要

株式会社三菱総合研究所から資料に基づき説明があつた。各構成員からの主な意見は以下のとおり。

- 他の公共料金制度の多くで総括原価方式をベースにした料金算定が行われており、適正原価と適正利潤を念頭に、料金等の算定上は非効率性を排除する仕組みがビルトインされていると理解している。しかし、人件比率が高い事業では、料金の値上げをしないことが最もコストの不正につながることもある。日本郵便の場合は、過去に、下請けに対する労務費の適切な転嫁を行っておらず、中小企業庁が行っている価格転嫁の調査で一番低い評価となったことがあることから、下請け代金や人件費を上げる必要性が高い。形式的には非効率性を排除しながらも、実情としては下請けの代金や人件費の上昇を促す必要があるという、一見矛盾するような特殊な状況になっている。

- 点呼問題により、大型トラック約 2,500 台の使用が 5 年間にわたって停止されている。
さらに、先日の報道によると、約 100 か所の郵便局で軽自動車の使用が停止される方針だという。既に大型トラックの使用停止については、他社への委託という形で業務に支障が出ないように業務が行われているが、日本郵便の概算では年間 65 億円程度の費用増が見込まれるという報道もある。このようなペナルティに類する費用を原価に算入することを認めてしまうと罰にならないのではないかという議論もある。例えば、交通反則金のようなペナルティは、通常は損金の額に算入できないようになっている。その意味で、委託費の上昇部分をどこまで適正原価として認めるのかについては、十分に議論すべきだと思う。ただし、郵便事業はユニバーサルサービスであるため、事業運営上必要な委託の場合には、委託料を支出しなければ配達に支障が出るという悩ましい事態に陥っている。
今回は、点呼記録の改ざん等、非常に悪質な事案であったため、このような処分に至った。アルコールチェックをデジタル化して、写真として記録が残るようにするというような新たな投資も費用増の要因として出てきているが、このような費用が適正原価に含まれるかについては、慎重に議論すべき。
- 郵便のユニバーサルサービス部分のコストについて、必要不可欠なものであれば、最後は補助金の仕組みもあり得ると思う。ユニバーサルコストは地方や離島供給に要するコストを日本中で負担するという考え方だと理解しているが、もう少しこの辺りを検討してもよいのではないか。
- 鉄道の営業外費用の取扱い、鉄道・電気・ガスの特別損失の取扱いは、それぞれどうなっているか。会計的にイレギュラーな項目の取扱いを検討するに当たって参考になればよいと感じた。また、日本郵便以外の宅配便事業者の営業費用について、人件費と下請け費用を合算した場合、日本郵便の人件費率とおおよそ同じぐらいになるのではないか。
- 他の公共料金制度において、鉄道やバス等では収益の増加が見込みにくく赤字になっていると思うが、これらの分野ではどのように事業を継続しているのか。

(以上)