

郵便料金に係る算定基準等に関する検討会（第２回）
議事要旨

1. 日時 令和７年１０月２日（木）１５時００分～１７時００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）、男澤 江利子、西村 真由美

※泉本 小夜子構成員及び高橋 賢構成員からは御意見の提出有り

（２） 事業者等

国土交通省 鉄道局

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） 本日の論点

（２） 関係事業者等ヒアリング

（３） 他の公共料金制度における「適正な原価」の考え方

（４） 「適正な原価」に関する検討課題

5. 議事概要

（１） 本日の論点

事務局から資料に基づき説明があった。

（２） 関係事業者等ヒアリング

国土交通省鉄道局、日本郵便株式会社から資料に基づき説明があった。

（３） 他の公共料金制度における「適正な原価」の考え方

株式会社三菱総合研究所から資料に基づき説明があった。

（４） 「適正な原価」に関する検討課題

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。

- 大規模災害による施設喪失等に伴う特別損失の取扱いについて、発生した費用は適切に回収できるようにすべき。10 分の 1 ずつを 10 年かけて回収する原価算定の仕組みでは、各年度の現在価値分を割引考慮すると災害損失額に届かず、補助金等で適切にカバーできるのであればよいが、費用の一部が取り漏れることが懸念される。

もう 1 つの懸念点として、直近の災害損失額を初年度で回収できないとすると、残りの損失額を補填するために金融機関からの借入が必要になる可能性があり、自己資本の食いつぶしにつながるおそれがある。事業者の資金繰りの観点も考慮して、本業の料金で適切に回収できる仕組みを整備すべき。そこで、特別損失は原則として原価算入しないとした上で、第一種指定電気通信設備接続料規則（平成 12 年郵政省令第 64 号）第 3 条ただし書を参考に、例外的に原価算入することを認める余地を設けることが望ましいのではないか。BtoB と BtoC の違いはあるが、全国各地で災害が頻発しているので、全国の利用者で広く支えるという負担の考え方も成り立つのではないか。

- 災害損失を単年度で全額反映させた場合は料金の安定性に課題が生じるおそれがあることから、鉄道の旅客運賃等では、災害損失の過去 10 年間の年度平均額を原価に計上していると思料。日本郵便はインフラをあまり保有していないところ、決算情報を見る限りは、特別損失の内容が鉄道事業のものとは異なっており、例えば減損損失や構造改革費用等が含まれている。これらは災害復旧費用とは異なる性質を持つことが想定されるため、費用の内容に応じた議論が必要ではないか。

- 適正な原価算入について、特別損益項目（災害損失）をどのように期間配分し「適正原価」に組み込むかについて、5 年、10 年で均していく考えには賛同する。

- 日本郵便の ABC については構造としては問題がないと思われる。これ以上中間給付を細かくしても測定のコストが増えるだけであまり結果に変わりはないと思われる。採用されているコストドライバーも概ね妥当である。多少改変したところで細かいセグメント間でのコストの付け替えにしかならず、大勢に影響はないと思われる。したがって、問題の焦点はコストドライバーの数値に人件費上昇と物価上昇をどう反映させるかということに絞られるのではないか。

- 適正な配分について、大きく組織・営業内容が変化しないかぎり、現状の費用配分の方法でよいのではないか。殊更に理屈を考えて配分方法を工夫することまでは必用ないと思う。

- 電気の託送料金は、原価の算定期間を5年としている。ただし、5年という期間が長いことから、部分改定の仕組みが設けられている。この仕組みでは、特定の費用が上昇した場合、その部分だけを抜き出して改定を認めるという柔軟な運用が行われている。この例を踏まえると、例えば3年間の原価の算定期間を設定した上で、場合によっては部分改定のような仕組みを適用する可能性もあるかもしれない。
- コロナ禍は影響が様々な分野で生じたことを踏まえれば、原価の算定期間を5年に設定するとその影響を考慮する必要があるので、原価の算定期間はあまり長すぎない方が良いのではないか。
- 宣伝広告費などは基本的には企業側でコントロール可能な費用であり、他の業務遂行に不可欠な費用とは趣旨が異なる。このような費用における物価等の上昇等の反映の考え方が論点になるのではないか。
- 適正な原価算定期間について、郵便料金の改定に結び付く期間だと考えると3年～5年くらいが妥当ではないか。
- 経営効率化の反映について、郵便物の費用には固定費的な部分があるとのことだが、郵便事業は人件費の割合が大きく、かつ、増加しており、郵便物数の減少に伴う効率化については何らか工夫の余地があるのではないか。
- 効率化の問題についてはヤードスティック方式は採用が不可能だと思われる。効率化を測る手段としては、製造間接費予算で使われているような変動予算（費用を変動費と固定費に分類し、実際の取扱量に応じた予算値が自動的に計算される仕組み）を用いる可能性はないか。これによれば、郵便物の減少という状況での効率性も測ることができるのではないか。効率化を測るという意味では、コストドライバーに時間の要素を少し増やしてみてはどうか。（時間基準 ABC の考え方を一部援用する）
- DEA 分析について、郵便においても理論的には採用の余地はあるかと思う。DEA 分析で必要なデータを作成するよう求めること自体が、経営の効率化に向けた指針を与えることになるのではないか。
 また、ヤードスティック方式の採用は困難だと思うが、時点間の比較という意味で効率化係数を導入する余地はあるのではないか。仮に効率化係数を導入する場合は、規制当局と対象事業者との間で解釈が一致していなければ効果が十分に発揮されないため、その点についても検討する必要がある。

- 経営効率の計り方について、他の公共事業と必ずしも似ているものではないので、日本郵便としての効率化を測定することになると考える。ただし、人件費主体で、機械化による生産性 UP は必ずしも大きく望めないのではないか。

(以上)