

郵政事業に関する行政評価・監視

結果に基づく勧告

- 郵便事業の効率化・合理化、郵政三事業の事業別計理等 -

平成14年1月

総務省

前書き

我が国の郵便制度は、明治4年に創設されて以来、いつでも、誰でも、どこでも利用できる身近な通信手段として、社会、経済及び文化の発展に重要な役割を果たしてきている。

郵便事業は、郵便法(昭和23年法律第165号)に基づき、郵便の役務をなるべく安い料金で、あまねく、公平に提供することによって、公共の福祉を増進することを目的に国の独占事業として実施されており、平成12年度末現在、約14万人の職員により、年間約265億通(個)の郵便物が取り扱われている。

郵便事業を始めとする郵便貯金事業及び簡易生命保険事業の郵政三事業を経営する組織については、中央省庁等改革基本法(平成10年法律第103号)に基づき、平成13年、総務省に郵政事業の実施に関する機能を担う外局として郵政事業庁が置かれ、さらに、15年中には、国営の新たな公社に移行することとされている。

郵便事業は、平成10年度以降3年連続して単年度収支が赤字となっている。

このような中であって、総務省は、郵便事業について、各種の合理化施策を講ずること等により、収支の均衡を図り、経営の健全化に取り組んでおり、平成13年度以降においても大幅な定員削減に取り組むこととしている。

しかしながら、郵便事業については、電気通信技術の発展による通信手段の多様化や民間宅配便事業の進展に加え、中央省庁等改革基本法において郵便事業への民間事業者の参入の具体的条件の検討に入ることとされているなど、事業を取り巻く経営環境は一段と厳しいものとなってきている。このような中で、郵便事業の経営の健全性を確保し、良質なサービスを今後とも提供していくために、事業の実施体制及び事業運営全般について徹底的な見直しが求められている。

また、郵政三事業は一体的に運営されているが、三事業それぞれの経営状況や事業経営の効率性等を国民に明らかにするためには、事業別の収支や財務状況を適切に開示することが基本となる。現在、事業別の収支は、各事業共通の費用等を人員比等一定の割合によって事業別に計理することなどによって算出されているが、よりの確な事業別計理を実施することが三事業の経営実態を一層明確にしていくことに資するものとなる。

この行政評価・監視は、このような状況を踏まえ、郵便事業の運営状況及び郵政三事業に係る事業別計理の実施状況を調査し、関係行政の改善に資するため実施したものである。

目次

- 1 郵便事業の経営の効率化・合理化
 - (1) 集配郵便局の受持ち区域の統合の推進
 - (2) 内務業務・外務業務担当要員の合理化
 - (3) 運営費の縮減

ア 非常勤職員の雇用経費の節減の徹底

イ 運送委託費の縮減

(4) 郵便小包に係る業務運営の効率化・合理化

(5) 経営管理の改善

2 郵政事業の事業別計理の適切化

1 郵便事業の経営の効率化・合理化

郵便事業については、景気の低迷、情報通信サービスや民間宅配便事業者のサービスの進展などの影響によって平成10年度以降単年度収支の赤字が継続しており、このような中、中央省庁等改革基本法により郵便事業への民間事業者の参入の具体的条件の検討に入るものとするなど、同事業を取り巻く環境は極めて厳しい状況にある。

このため、総務省は、郵便事業財政の黒字体質への転換を図り、平成15年中の公社化以降における健全経営を確保し事業の基盤整備を進めていくこととし、13年3月、今後の事業経営の在り方や将来展望についての考え方をまとめた「郵便事業新生ビジョン(案)」を策定している。

同ビジョンにおいては、郵便事業の抜本的な効率化・合理化施策を実施するとともに、サービスの改善や品質管理の徹底による郵便利用の拡大を図り、自律的で弾力的な経営への転換を推進していくこととされている。この考え方に基づき、総務省では、郵便物処理の機械化の推進、非常勤職員等の活用、郵便物処理方法の見直し等の施策を講ずることにより、平成13年度以降5年間で約1万5,000人の定員の削減を予定している。そのための施策の内容について、総務省は、年度ごとに決定することとしており、年度別、施策別の削減数等の詳細は明らかではないが、その具体化に当たっては、業務環境の変化を踏まえ、厳格かつ厳密な対応が必要になると考えられる。

今回、公社化に向けて喫緊の課題の一つとなっている郵便事業の経営基盤の強化を図る観点から、その事業経営の効率化・合理化への取組状況について調査した結果、以下の状況がみられた。

(1) 集配郵便局の受持ち区域の統合の推進

総務省は、平成12年度末現在、郵便物の引受け等の窓口業務のほか、郵便ポスト等からの収集業務、受取人への配達業務、引受郵便物を配達担当郵便局ごとに仕分けし送達する業務(差立区分業務)等を行う集配郵便局を全国に4,898局(集配普通郵便局1,257局、集配特定郵便局3,641局)設置している。

集配郵便局には郵便物の配達受持ち区域(以下「郵便区」という。)がそれぞれ定められており、この郵便区は、原則として、行政区(市区町村)と合致させる形で設定することとされている。ただし、道路事情や郵便物の送達速度の関係等から、同一行政区に複数の郵便区が設定される場合や複数の行政区をまたがって郵便区が設定される場合がある。

総務省は、大都市及びその近郊で人口増等に伴い取扱郵便物数が急増している地域において、既存の集配郵便局の郵便区の中に新たに集配郵便局を設置し郵便区を分割することにより、郵便物の送達速度の維持・向上に努めてきているほか、同一行政区内に取扱郵便物数が少ない集配特定郵便局が複数設置されている場合等には、近年の道路網の整備、集配業務の機動化等を踏まえ、郵便区の統合を行うことにより、業務運営の効率化及び要員の合理化を図って

きている。

郵便区については、昭和43年7月の郵便番号制の導入以前は、郵便物のあて先を確認しながら該当する郵便区ごとに区分していたため、区分作業能率の向上や誤区分防止の観点から郵便区を行政区単位に設定する必要があったが、導入後においては、配達先の郵便区を示す郵便番号によって区分できることとなり、行政区をまたがった郵便区であっても郵便番号が記載されているものは区分が容易になったことから、郵便物をあて先ごとに区分し運送する上では、郵便区を必ずしも行政区に合致させる必要がなくなっている。

さらに、平成10年2月からは、新郵便番号制(郵便番号の7けた化)への移行とこれを受けた新郵便処理システムの導入により、差立区分から配達先の道順組立までの一連の作業を機械処理できることとなり、行政区に合致させて郵便区を設定する必要がなくなっている。その上、新郵便処理システム配備局においては、差立区分や配達の道順組立等の局内作業に要する時間を大幅に削減できるようになっている。このため、行政区をまたがって、区分作業を集中して処理することにより要員の合理化を行うことのみならず、より要員の合理化効果が認められる郵便区統合を行う余地が拡大している。

このように、郵便区の設定の在り方を取り巻く環境は大きく変化してきている。

今回、郵便区の設定の権限を有する地方郵政局における郵便区調整(統合又は組替え)の実施状況を調査した結果、次のような状況がみられた。

1. 集配郵便局を取り巻く業務環境が大きく変化してきている中において、地方郵政局では、郵便区調整については、従来どおり、原則として同一行政区内に複数の集配郵便局が設置されている場合に実施することとしている。また、新郵便処理システムの配備に際しては、それが配備される集配普通郵便局の周辺にある集配郵便局における区分作業等の集中化を行うのみで、郵便区を統合する可能性については検討をほとんど行っていない。

このため、隣接する行政区において、同システムが配備された局と取扱郵便物数の少ない集配普通郵便局又は集配特定郵便局が近接して設置されており、両局合わせた取扱郵便物数が他地域において1局で処理している物数と同程度であるにもかかわらず、それを処理する要員数は当該他地域の1局のそれよりも多くなっているもの等がある。このように、集配郵便局についてみると、業務環境の変化を踏まえた中長期的視点からの効率的な配置が十分図られているとはいえない状況がみられる。

2. 総務省は、集配郵便局の局舎の新築・増改築に当たっては、行政区画、当該郵便局の郵便区の人口、面積、地況、周辺集配郵便局の局舎状況等を勘案しつつ、その周辺郵便区の統合等を図り、業務運営の効率化及び投資効果の一層の発揮に努めることとしている。しかしながら、郵便区調整の担当部門と郵便局舎改善の担当部門との連携が十分図られていないため、周辺郵便区との統合により要員の合理化を図る余地が認められるにもかかわらずその検討が行われないまま局舎改善が行われているものがある。

したがって、総務省は、業務運営の効率化及び要員の合理化を図る観点から、次の措置を講ずる必要がある。

1. 中長期的視点に立った効率的な集配郵便局の配置を推進するため、同一市町村内に複数設置されている小規模な集配郵便局の郵便区の統合のほか、新郵便処理システムの配備計画や局舎の改善計画などに併せ、行政区をまたいだ郵便区の統合や集配普通郵便局の郵便区の統合についても積極的かつ計画的に取り組むこと。
2. 上記の取組の効果を確保するため、郵便区の統合計画の策定に際しては、郵便区調整の担当部門、機械化推進の担当部門及び郵便局舎改善の担当部門による委員会を設ける等これらの部門が一体となって郵便区統合を推進する仕組みを整備すること。

(2) 内務業務・外務業務担当要員の合理化

総務省は、窓口業務、郵便物の差立区分業務等の内務業務を実施するため、平成12年度末現在、全国で2万228局の郵便局(簡易郵便局を除く。)に合計7万9,805人の内務業務担当要員(郵政短時間職員及び時間制定数非常勤職員を含む。)を配置している。また、同省は、郵便物の取集業務、配達業務等の外務業務を実施するため、平成12年度末現在、全国で4,898局の集配郵便局に合計8万4,610人の外務業務担当要員(郵政短時間職員及び時間制定数非常勤職員を含む。)を配置している。

総務省では、内務業務及び外務業務について、各種合理化施策の実施により、平成8年度以降5年間で合計8,009人の郵便事業定員を削減してきている。また、「郵便事業新生ビジョン(案)」を踏まえ、13年度以降5年間に於いて、郵便物処理の機械化の推進、非常勤職員等の活用の拡大等により、一層の定員の削減(管理・共通部門を除く郵便事業定員1万3,000人程度)を図ることとしている。

今回、集配郵便局における内務業務及び外務業務について、担当要員の配置状況、業務の実施状況等を調査した結果、次のような状況がみられた。

1. 内務業務担当要員の配置の実態をみると、以下の状況がみられた。
 - 1) 要員数は、時間帯別の取扱郵便物数に基づき、局種(地域区分局(県レベルにおいて中核となっている局)又は一般局)別、機械化状況別等に設定された処理能率を用いて算定されている。このため、要員数は、本来、局種、機械化などの状況が同じであれば、取扱郵便物数、運送便数等の条件が同程度の郵便局間においては差異が生ずるものではない。しかしながら、取扱郵便物数等が同程度の郵便局間において当該要員の配置数に格差が生じており、業務量に対応した要員配置となっていないものがある。
 - 2) 総務省本省は、人件費の削減を進めるため、平成11年度から3か年計画で、地域区分局等99局を対象に郵便物の区分・発着作業などへ非常勤職員の活用を図るよう、地方郵政局を指導している。

この対象となっている郵便局における非常勤職員の活用状況を見ると、通常郵便物や小包郵便物等の区分、輸送容器の局内搬送・発着の担当部門については、本省から非常勤職員の活用を図るべき対象として具体的に示されていることから活用が進んでおり、その活用状況については郵便局間で格差はほとんどみられない。しかしながら、書留郵便物の担当部門については、他の部門と比較して専門的な業務知識等が必要なことを理由に非常勤職員の活用を図るべき対象として具体的に示されていないことも一因となって、その活用状況について郵便局間で相当の格差がみられる。

なお、総務省が平成13年度からの5年間で実施を予定している非常勤職員の活用拡大施策においては、書留郵便物の担当部門への活用は予定されていない。
2. 総務省は、平成9年度以降、外務業務担当要員の削減効果が大きい新郵便処理システムを、小型普通通常郵便物数が多い集配郵便局に順次配備している。これに合わせて、同省では、同システムの配備局の周辺にある小型普通通常郵便物数が多い未配備局を対象に、その道順組立等業務を配備局において集中して処理する方式を導入し、要員の合理化を進めてきている。

しかしながら、既配備局及び平成14年度配備予定局における当該業務の集中化の状況を見ると、配備局の周辺にある小型普通通常郵便物数が多い

未配備局で、かつ、その道順組立等業務を配備局で集中して処理することにより外務業務担当要員の削減を図る余地のあるものが集中化の対象とされていない例がある。これらの中には、小規模な郵便局であるため道順組立業務等の集中化により削減が見込まれる要員数が1人に満たないものもあるが、その場合、1人に満たない業務量について非常勤職員を充てて処理させること等により定員1人の削減を図ることが可能である。

したがって、総務省は、業務運営の効率化・合理化を図る観点から、次の措置を講ずる必要がある。

1. 内務業務について、1)業務量に対応した要員配置の見直しの徹底、2)書留郵便物部門における非常勤職員の活用の拡大により、要員の合理化を図ること。
2. 外務業務について、新郵便処理システムの配備局への道順組立等業務の集中化を徹底することにより、要員の合理化を図ること。集中化による削減数が1人に満たない場合には、これに係る業務について非常勤職員を充てて処理させるなど、新郵便処理システムの定員削減効果を高める工夫を行うこと。

(3) 運営費の縮減

ア 非常勤職員の雇用経費の節減の徹底

郵便事業は他律的性格が強く、季節、曜日及び時間帯によって業務量に相当の変動が生ずることから、総務省は、要員の効率的運用を図るため、非常勤職員を組織的に活用している。すなわち、1)取扱郵便物数が時間帯によって大きく変動すること等から職員(本務者)を配置して処理することが非効率である場合、2)住宅団地への郵便物の配達を実施する場合、3)突発的に発生する業務や職員(本務者)の年次有給休暇取得等による労働力不足を補充する場合等に非常勤職員を雇用しており、平成12年度の郵便事業における非常勤職員の雇用経費は1,388億円となっている。特に、近年、時間帯による業務量の変動に対応して、原則として1日8時間を超えない範囲において日々雇用される時間制定数非常勤職員数が増加してきている。この定数は、平成12年度末現在、内務業務1万6,671人、外務業務4,821人で、雇用経費は538億円(総物件費の7.5パーセント)となっており、雇用経費の効率的使用の重要性が増している。

今回、非常勤職員の雇用状況を調査した結果、次のような状況がみられた。

1. 総務省では、非常勤職員の雇用数、雇用時間数、雇用経費等をタイムリーに把握するための「賃金・超勤日別把握システム」を平成10年度に導入し、同システムを活用して、1)雇用経費計画額に対する日別の使用状況の把握、2)前年度の使用額との比較等による雇用経費総額抑制の面からの雇用管理を行っている。

一方、総務省本省は、雇用経費の節減を図る観点から、取扱郵便物数等の業務量に見合った非常勤職員の雇用を行うよう、地方郵政局を指導している。

しかしながら、同システムを活用した現行の非常勤職員の雇用管理の仕組みは、雇用経費節減の面に着目して構築されたものであることから、業務量に見合った非常勤職員の雇用管理には対応できるものとなっていない。

このため、郵便物の差立・配達区分を行う内務業務の取扱物数には曜日によって大きな変動があるが、それを踏まえた非常勤職員の雇用数の調整が十分行われていない。ちなみに、任意の1週間を抽出して最も処理能率の高い曜日を基に必要な非常勤職員の雇用数を試算したところ、業務量に

見合った雇用となっていない例が多数みられる。

2. 地方郵政局では、本省から原則四半期ごとに配分される非常勤職員の賃金予算について、管内の郵便局に対し、前年度の使用額を基にして四半期ごと又は月ごとに配分しているが、使用見込額が配分額を超過する郵便局については、事前に理由を付して追加要求するよう指導している。

しかし、地方郵政局における賃金予算の追加要求に対する審査状況をみると、地方郵政局が非常勤職員の配置を認めている作業部分以外にも継続的に非常勤職員を配置したことが一因となって雇用経費の不足が生じ追加要求を行っている郵便局に対し、地方郵政局がこれをそのまま承認しており、追加要求に係る地方郵政局の審査が的確に行われているとは認められないものがある。

したがって、総務省は、非常勤職員の雇用経費の一層の節減を図る観点から、次の措置を講ずる必要がある。

1. 賃金・超勤日別把握システムを活用した現行の雇用管理に加えて、郵便物数等の業務量に見合った非常勤職員の雇用数の調整を的確に行うことができるような仕組みを整備すること。
2. 非常勤職員の雇用経費の追加配分に当たっては、その必要性についての審査を十分に、かつ徹底して行うこと。

イ 運送委託費の縮減

総務省は、郵便局間の郵便物の運送について、遠距離あてのものは航空機、近距離あてのものは自動車を中心にして行っており、この運送のすべてを郵便物運送委託法(昭和24年法律第284号)第2条の規定に基づき民間事業者に委託している。

このうち、自動車による郵便物運送に係る委託費は、平成12年度では運送委託費全体の約8割を占め、その金額は約995億円となっている。

自動車による郵便物の運送の形態には、1.「郵便専用自動車」によるもの(運送会社に運送業務を委託)、2.「軽自動四輪車」によるもの(個人に郵便局配備の軽自動四輪車の運転業務を委託)があり、平成12年度の運送委託費は、前者が約947億円、後者が約48億円となっている。

総務省は、郵便物の運送委託について、運賃・料金の引下げや規制緩和に伴う競争契約の導入及び効率的な運送便の設定により、コストの削減を図ってきている。

今回、郵便物の運送業務の委託状況について調査した結果、次のような状況がみられた。

1. 1)一の集配郵便局が郵便専用自動車による運送路線の経由局となっており、かつ、当該経由局から別途軽自動四輪車による運送路線が設定されている場合に、郵便専用自動車待ち時間を利用して軽自動四輪車による運送路線を運行することにより、軽自動四輪車による運送路線の廃止が可能な例や、2)郵便専用自動車による運送路線において、大型車の利用等により、同一時間帯に同一郵便局に向け複数設定されている運送便の統合が可能な例がみられる。
2. 軽自動四輪車に係る運送委託費は、拘束時間に着目してそれを走行等の作業時間と待ち時間とに分けて算定されることになっており、1運行当たりの運送距離が短く、かつ、立ち寄る郵便局が少ない場合には、委託費の半分程度が待ち時間に対して支払われることとなる。このため、総務省は、コスト縮減の一環として、軽自動四輪車による運送委託路線における現行の運転委託運送方式から非常勤職員を活用した運送方式への切替えについて、それを全国的に展開することができるか否かの可能性を調査するこ

とを目的に、平成13年4月から、全国に1,403ある軽自動四輪車による運送路線の中から14路線を選定し試行を実施している。

同省では、この試行により年間約2,400万円の節減効果があると試算しているが、この試算どおりの効果が確保されているかどうかについては、分析途上であることから、現在のところ明確になっていない。また、上記方式の全国的展開については、当面試行を続け、切替えによる経済効果及び業務運行上の支障の有無を十分検討した上で決定することとしており、その時期等は明らかにしていない。

しかし、今回、試行の対象路線の中から1運行当たりの運送距離が短く、かつ、立ち寄る郵便局が少ない路線を抽出し切替えによる経済効果等を調査したところ、同省が試算した額を下回るもののその約8割について経費節減が図られており、さらに、切替えによる業務運行上の支障は特段生じていない状況にある。また、この抽出した路線と同様、1運行当たりの運送距離が短く、かつ、立ち寄る郵便局が少ない路線は、全国的に相当数みられる。

したがって、総務省は、郵便物の運送委託について、コスト縮減の徹底を図る観点から、次の措置を講ずる必要がある。

1. 郵便専用自動車による郵便物の運送委託について、経由する郵便局における待ち時間の発生状況等運送実態を踏まえて、路線及び運行便数の見直しを行うこと。
2. 軽自動四輪車による郵便物の運送委託について、非常勤職員を活用した運送方式への切替えによる効果分析を急ぎ、速やかに当該方式の全国的展開を図ること。

(4) 郵便小包に係る業務運営の効率化・合理化

郵便小包の取扱個数は近年減少傾向にあり、平成12年度においては約3億1,000万個となっており、また、その収支は8年度以降赤字を計上している状況にある。

このため、郵便小包については、民間宅配便事業との競争の激化などその取り巻く環境の変化を踏まえて、収支の健全性を確保し今後とも良質なサービスを提供していくとともに、業務運営の全般について見直しを行っていくことが求められている。

このような中であって、総務省は、郵便小包に係る収支の改善を図るため、近年、区分作業の機械化や区分作業への非常勤職員の活用を進めること等により業務運営の効率化・合理化を図るとともに、利用者ニーズを踏まえた一般小包郵便物や冊子小包郵便物の郵便料金減額制度の改善等の施策を実施してきている。

今回、郵便小包に係る業務運営状況を調査した結果、次のような状況がみられた。

1. 郵便小包に係る発着作業(パレットや容器等の局内搬送等)を行う部門についてみると、1)一般局においては地域区分局等に比べ非常勤職員の活用が進んでいない状況がみられるほか、2)非常勤職員を活用する方式を採用している大規模郵便局においては、非常勤職員の管理・監督等に係る職員(本務者)が配置されているが、外部委託方式へ切り替えることにより、これら職員の削減を図る余地のある例がみられる。
2. 郵便小包の配達については、郵便物数の増加に対応した増員措置がないため、既存の要員で配達できない場合に運送事業者に配達業務を委託しており、平成12年度の委託経費は約168億円となっている。当該委託契約は一般競争入札により行われ、その予定価格は「小包郵便物の委託配達につ

いて(依命通達)」(平成12年2月25日付け郵郵集第18号)において、基本的には郵便小包1個当たりの委託単価の限度額に配達個数を乗じて算定することとされている。この郵便小包の配達委託及び調査した民間宅配便事業者における宅配貨物の配達委託の実施状況についてみると、郵便小包の配達委託の対象となっている地域は、配達先が密集し配達個数も多い都市部が中心となっており配達効率が高くなっている。これに対して、民間宅配便事業者では、正社員である集配ドライバーによる配達では採算がとれない地域について委託を行っている。しかし、郵便小包1個当たりの委託単価は、調査した民間宅配便事業者における宅配貨物1個当たりの委託単価に比べ最低でも2割程度高くなっている。

したがって、総務省は、郵便小包に係る業務運営の効率化及び運営コストの縮減を図る観点から、次の措置を講ずる必要がある。

1. 発着作業について、一般局においては非常勤職員の活用の推進を図るとともに、大規模な郵便局においては非常勤職員を活用する方式から外部委託方式への切替えを図ること。
2. 配達委託契約の予定価格を算定する際の基となる1個当たりの委託単価の限度額について引下げを図ること。

(5) 経営管理の改善

郵便事業については、平成10年度以降、単年度収支の赤字を計上し、13年度についても赤字となる見通しとなっており、公社化以降の経営の健全化を確保するためには、徹底したコスト意識に基づく経営管理に加え、利用者ニーズを踏まえた新規サービスの導入等の増収施策の実施が要請されている。

総務省は、各種施策の実施に係る経費の見直しを行いその削減を図る一方、大口顧客に対する料金割引制度の拡大、郵便物の引受や配達方法の改善などの新規施策の導入により郵便利用の拡大を図り、増収に努めることとしている。

今回、郵便事業の経営管理の実施状況について調査した結果、次のような状況がみられた。

1. 経営の健全化を確保・維持するために、地方郵政局及び郵便局の各段階における徹底したコスト意識に基づく業務運営が求められており、そのためには地域別収支及び郵便局別収支を明確にすることが必要となっている。しかし、郵便事業の場合、収益と費用の発生場所が異なることから、これらを合理的に配分することが必要となるが、その配分方式については、現在、総務省において検討中であるため、一定の機会に試算されたものを除けば、地域別収支及び郵便局別収支は明確にされていない状況にある。このため、現場段階では、コストを意識した業務運営が十分行われておらず、前述の(1)から(4)にみられるような非効率な設備投資、要員配置及び運営費の支出が行われている状況には、このことも一因となっている。
2. 近年、民間宅配便事業者等との競争性の確保及び郵便利用の拡大の観点から導入されている増収施策についてみると、中には、導入効果の発現状況の確認が十分行われておらず、新たに類似の競合施策が導入された影響もあって、取扱実績が当初の予測を大幅に下回り多額の赤字を計上しているが、見直しを行わないまま継続されているものがある。

したがって、総務省は、徹底したコスト意識に基づく経営管理を確立する観点から、次の措置を講ずる必要がある。

1. 収益及び費用の配分方式の設定を急ぎ、郵便事業に係る地域別収支及び郵便局別収支を早期に明らかにすること。

2. 新規増収施策については、導入後の適切な時期に、期待した増収効果が得られているか否かを把握し、施策の効果が上がっていないものについては速やかに廃止する等必要な見直しを行うこと。

2 郵政事業の事業別計理の適切化

郵便事業、郵便貯金事業及び簡易生命保険事業については、各事業の健全な経営に資するため、一般会計と区分して郵政事業特別会計、郵便貯金特別会計及び簡易生命保険特別会計が設けられており、独立採算で運営されている。郵政事業の業務運営については、三つの事業が一体となっており、各事業に必要な経費は郵政事業特別会計の中で事業別に経理される仕組みがとられている。このため、三事業の業務運営に必要な経費は、三事業別に区分して計理(以下、区分して計理することを「分計」という。)されることとなっている。

なお、郵便貯金事業及び簡易生命保険事業に係る業務運営に必要な経費については、それぞれ郵便貯金特別会計及び簡易生命保険特別会計から郵政事業特別会計に繰り入れられることになっている。

このため、総務省では、三事業別に分計するための基本的事項を定めた「郵政事業事業別分計基準」(昭和55年公達第26号)を策定している。

この分計基準では、1)経費のうち、その発生原因が明らかに一の事業に係るものはその事業に計理し、二以上の事業にわたるものは人員比、庁舎使用面積比等適正かつ妥当な割合で事業別に計理するという分計の原則を定めるとともに、2)経費のうち業務費の分計については、第1段階では、総係費、郵便費、為替貯金費及び簡易生命保険費の事業科目に分計し、第2段階では、この4事業科目に分計したもののうち総係費について適正な割合で三事業別に分計することとなっている。この具体的な分計方法は、「郵政事業事業別分計基準計理要領」(平成3年3月20日付け郵経会第7号。以下「計理要領」という。)に定められている。

なお、現在、総務省で検討されている新たな公社における財務会計制度においても、適切な事業別計理が必要である。

今回、郵政事業特別会計における事業別計理の実施状況について調査した結果、次のような状況がみられた。

1. 総務省では、管理・共通経費については、その支出の発生原因から、業務を特定できる経費は直課し、その他の経費については、適正かつ妥当な基準に基づき三事業に配分することとしている。この配分については、多くの民間企業と同様に、人員数(本務者)や庁舎使用面積等の比率をその計算に用いている。
一方、総務省は、近年、業務運営の効率化・合理化に積極的に取り組んでおり、三事業ともシステム化・機械化・非常勤職員化を推進するとともに、郵便事業については、郵政短時間職員も積極的に活用している。このため、三事業別の人員構成は、徐々に変化してきている。
また、普通郵便局における電灯電力料については、庁舎使用面積比率により分計しているが、ATMの休日の稼働や窓口時間の延長など、庁舎使用面積だけでなく使用時間ともかかわりが大きいことが見込まれる。
このように、郵政三事業を取り巻く業務環境に変化が生じてきており、この変化が分計に及ぼす影響について検証する必要がある。
2. 計理要領では、普通郵便局における車両保守に係る経費(修理費を除く。)は、車両別の使用実績で事業科目別に分計することとされており、この分計は当該経費に係る契約を一元的に行っている地方郵政局において行われている。しかし、管内の車両すべてについて使用実績で分計するためには、車両ごとの日々の給油実績を事業科目別に区分して集計する必要があることから、各地方郵政局においては、集計に要する事務負荷が増加するとして、計理要領で定める使

用実績によらず事業科目別車両数の比率で分計を実施している状況がみられる。

したがって、総務省は、引き続き事業別計理の適切化を図るとともに、郵政事業の事業別の経営状況を的確に把握し、これを明らかにする観点から、次の措置を講ずる必要がある。

1. 分計に用いる比率については、郵政事業を取り巻く業務環境の変化を踏まえ、その妥当性の検証を行い、妥当性が低下したものについては必要な見直しを行うこと。
 2. 計理要領の定めるところと異なる方法で分計が行われているものについては、その実態を把握し、妥当性の検証を行った上、必要な措置を講ずること。
-