

説明資料

1	申請概要	1
	参考資料1 出資・事業分割プロセス	8
	参考資料2 現在の株式会社エアージャパン(AJX)の概要	9
	参考資料3 ANA&JPエクスプレス(AJV)の基本的なビジネスモデル	10
	参考資料4 ANAグループにおける国際貨物航空運送事業の当面の運航計画	11
	参考資料5 日本発着の国際航空貨物取扱量の推移	12
	参考資料6 ANA&JPエクスプレス(AJV)の貨物取扱量予測	13
2	審査結果	14
3	条件	19
4	日本郵政株式会社の意見	21
5	参考資料(制度の概要)	23

1 申請概要

申請者 日本郵政公社 総裁 生田正治

申請年月日 平成18年3月24日

出資しようとする
金額 4,200万円

出資の相手方 商号

株式会社ANA&JPエクスプレス

〔 全日本空輸株式会社(以下「全日空」という。)の完全子会社として2006年2月1日に設立。
2006年8月に全日空の完全子会社である株式会社エアージャパンの貨物部門を吸収分割によ
り承継することにより、国際貨物航空運送事業を実施予定。【参考資料1, 2】 〕

代表者 代表取締役社長 本坊 憲吉 ※(2006年4月1日付けで清野 端一氏に交替)

本店所在地 東京都港区汐留

設立日 2006年2月1日

貨物機運航 2006年8月(予定)

資本金 3,000万円

出資比率 全日本空輸株式会社 100%

〔 ただし、2006年4月以降8月までに、1億2600万円まで増資するとともに、
下記の出資比率とする予定。 〕

全日本空輸株式会社 51.67%

日本郵政公社 33.33%

日本通運株式会社 10.00%

株式会社商船三井 5.00%

役員・従業員数 役員… 取締役3名、監査役1名
従業員 10名 (2006年3月1日現在)

出資の財源及び方法

1 出資の財源 公社自己資金
平成18年度の郵便業務の資金繰り計画においては、当座預金口座に、常に100億円超の資金を保有する計画となっている。

2 出資の方法 株式取得(第三者割当増資)

出資の時期

2006年4月

出資の相手方が行おうとする業務の内容

国際貨物航空運送事業を主たる目的として以下の業務を実施。【参考資料3】
ANA&JPエクスプレスの事業目的(定款 第2条)

定款上の事業	想定される具体的な事業内容
1. 貨物定期航空運送事業	○ANA&JPエクスプレスの便名により路線・ダイヤを定めて行う貨物航空運送事業
2. 貨物不定期航空運送事業及び貨物航空機使用事業	○臨時の輸送需要に応じるためのANA&JPエクスプレスの便名による貨物チャーター便(貨物不定期航空運送事業) ○操縦訓練等の旅客運送・貨物運送以外の行為の請負(貨物航空機使用事業)
3. 航空運送代理店業	○全日空からの委託による全日空便の貨物スペースの販売
4. 前各号に附帯・関連する一切の事業	○全日空からの委託による運航業務の管理(全日空の便名により、ANA&JPエクスプレスの指揮監督権の下、貨物機を運航)等

(注)

「定期航空運送事業」とは、路線を定めて一定の日時により航行する航空機により行う航空運送事業をいう。
「航空機使用事業」とは、他人の需要に応じ、航空機を使用して有償で旅客又は貨物の運送以外の行為の請負を行う事業をいう。
「航空運送代理店業」とは、航空運送事業者のために航空機による運送の契約の締結の代理を行う事業をいう。

出資しようとする理由(要旨)

- 1 郵政事業を取り巻く経営環境は厳しい状況(情報通信の利用の拡大、企業の通信費節減、民間宅配事業者との競争の激化)にあり、郵便収入の大部分を占める通常郵便物は減少傾向が継続。民営化後の郵便事業が安定的な収益を確保しながら引き続き郵便のユニバーサルサービスを維持していくためには、国際物流事業を将来の柱の一つとする必要がある。
- 2 国際エクスプレスサービス、企業ニーズに対応した多様な国際物流サービス、既存の郵便事業の各事業を有機的に結合させ、将来、郵便事業会社が「総合国際物流事業者(インテグレーター)」を目指すためには、自己の航空輸送力を確保することが必要不可欠。しかし、航空事業は、公社にとって未知の事業分野であるとともに、参入障壁がきわめて高い分野であることから、既存航空事業者との提携によりノウハウ(事業計画、運航管理、整備管理、商品販売等)を獲得することが、時間も資源も限られている公社にとって唯一の道である。
- 3 以下の理由から、全日空の貨物機運航子会社である「株式会社ANA&JPエクスプレス」に出資することが有益と判断した。
 - (1) 日本発着の権益の多寡、権益確保の容易さ、企業文化等を勘案し、日系航空事業者と提携すべきであること。
 - (2) 全日空は、経営体質が良好であり、財務体質が健全であること。
 - (3) 全日空は、機材の更新・集約を進め、特にアジアに適した中型機の運航体制(機材、要員)が拡充される見込みであり、全般的に低コストであること。
 - (4) 全日空は、経営戦略において、貨物・郵便事業を国内旅客、国際旅客と並ぶ「第三のコアビジネス」と位置付ける等、貨物事業の運営方針が明確であり、ビジョンを共有できること。
- 4 以下の理由から、ANA&JPエクスプレスへの出資を民営化準備期当初(2006年4月)に行うことは、国際物流への円滑な進出のために是非とも必要である。
 - (1) 全日空グループは新たな貨物事業戦略を構築中であり、2月にANA&JPエクスプレスを設立し、4月から貨物代理店業務を開始し、8月から航空機の運航を開始。こうしたスケジュールに沿った形で、その経営判断に当初から関与する必要があること。また、ANAは今後、貨物機の運航をANA&JPエクスプレスに集約する予定であり、今回この流れの中で出資を行わないと、貨物航空運送事業者への出資の機会を逸するおそれがあること。
 - (2) 公社は、TNTとの提携子会社を通じた国際エクスプレスサービスを開始する予定であるが、ANA&JPエクスプレスがその輸送力の一端を担うことにより、国際エクスプレスサービスの競争力を高めることが可能。そのためには、年度当初から行われる(4月に原案決定、5月には調整終了。)秋冬ダイヤ(10月～3月)の調整や貨物スペース販売の営業に早い段階から関与することが必要であること。

出資の相手方の
事業計画の概要

1 事業概要

ANA & JPエクスプレスの主な事業は、全日空からの運航に関する業務の管理の委託を受けて行う貨物機運航業務である。これによりANA & JPエクスプレスは自社の指揮監督権の下で全日空便の貨物機の運航を行うことになる。併せてANA & JPエクスプレスは、全日空からの委託を受けて全日空便の貨物スペースの販売代理業務も行うこととしている。【参考資料3, 4】

<2006年度>

① エアージャパンからの事業移管に伴う運航業務(2006年8月)

- ・羽田→関空→上海の深夜便(2006年8月にエアージャパンより引き継ぎ週2便運航。10月以降、週5便の運航を目指す。)
- ・中国各都市線(香港、青島、廈門、天津、大連、上海)

② 新規路線開設

- ・中部ーシカゴ(2006年10月以降新設予定)
(シカゴ便については全日空からの受託ではなく自社便として運航の予定)

<2007年度以降>

2009年の羽田空港国際化に向けて、全日空グループの貨物機運航路線を段階的に引き継ぐとともに、北京、ソウル等への羽田発深夜便路線を順次開設予定

2 事業量予測

ANA & JPエクスプレスの初年度(2006年度)予想貨物取扱量は約3万トンであるが、その後全日空グループの貨物機運航業務路線のANA & JPエクスプレスへの集約と羽田発深夜便路線の拡充を進める予定であり、それに応じた貨物取扱量の増加が見込まれている。(2007年度約9万トン、2008年度約12.5万トン、2009年度約20万トン)

3 事業の遂行体制

<取締役の構成予定> ()は常勤取締役

ANA4(3)、郵政公社2(1)、日本通運1(0)

公社は1/3の出資比率に基づきANA & JPエクスプレスの役員2名(常勤1名、非常勤1名)を公社役員から派遣。また、ANA & JPエクスプレスの職員として公社職員2名程度を派遣予定。

出資後における出資の
相手方が行おうとする業
務の収支の見込み

出資の相手方であるANA&JPエクスプレスは全日空からの運航に関する業務の管理の委託を受けて行う貨物機運航業務が中心になることから、貨物量の多寡にかかわらず安定した運航委託料収入を得ることができる。

また、ANA&JPエクスプレスによる貨物スペースの販売代理業務については、需要が比較的安定している国際エクスプレス事業者や郵政公社が販売先になるため、安定した販売手数料収入が見込まれる。

これらの収入は、事業開始当初(2006~07年度)においては、固定費的な人件費や償却費である開業準備委託費を賄える規模ではないものの、事業規模に応じて確実に増加する収入であることから、運航便の増加に伴い収支は改善し、単年度収支での赤字は2008年度に解消、累積赤字は2010年度に解消する見込みとなっている。

出資の相手方の資産
及び負債の見通し

株式会社ANA&JPエクスプレスは、高度なノウハウと技術力を要する航空事業を行うため、資産中に開業準備委託費の占める割合が大きくなるとともに、それに要する負債(借入金)が発生する。開業準備委託費の償却期間は5年。負債(借入金)は2009年度中までに解消する見込み。

出資の相手方が行おうとする業務と同種の業務を営む事業者の利益を不当に害することのないよう特に配慮する事項

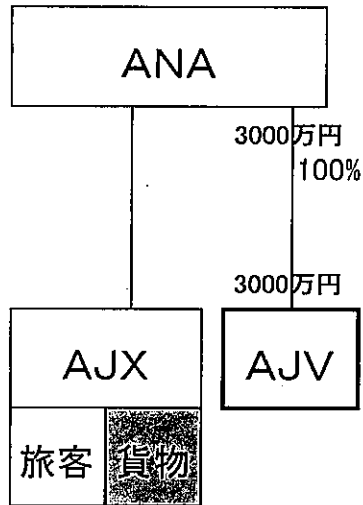
- 1 ANA&JPエクスプレスの事業量(貨物取扱量)は順調に伸びていくことが見込まれているが、日本発着の国際貨物航空運送市場全体(取扱量ベース)が年率約10%の伸びを示してきており、今後も年平均4%以上の成長が見込まれる中では、ANA&JPエクスプレスが事業計画どおり成長できたとしても、ANA&JPエクスプレスのシェアは5%程度にすぎず、事業増加量についても市場全体の事業増加量の範囲内であり、既存事業者の成長の機会には十分にある状況となっている。【参考資料5、6】
- 2 公が出資するANA&JPエクスプレスの国際貨物航空運送事業は、他の民間事業者と同様の条件により航空法に基づく許認可手続きを経て実施されるものであるとともに、公社の業務とは明確に区別されて実施されるものである。
- 3 ANA&JPエクスプレスの顧客との取引実態は、貨物機スペースの販売(販売代理)が中心になるが、スペースの販売にあたって、不当廉売や不当利益顧客誘因等の不公正取引を行わないとともに、公社の顧客名簿の使用等、公社の出資会社としての地位を利用した営業活動を行わないものである。公社としても最大株主である全日空とともにANA&JPエクスプレスのコンプライアンス確保に向けて株主としての責務を果たすこととしている。
- 4 さらに、公社は、ANA&JPエクスプレスが公社の出資会社であることを理由に、ANA&JPエクスプレスに対して違法又は不当な手段により特別な取扱・支援を行わないよう配慮することとしている。具体例としては、
 - ・ANA&JPエクスプレスのために公社の公的資源(顧客基盤、信用力)を不当に活用した営業支援活動(公社の顧客名簿の使用や公社の事業と誤認させる行為等)を行わない。
 - ・公社自身や他の公社出資子会社を通じた貨物航空輸送の利用において経済性や利便性を無視してANA&JPエクスプレスを優先利用することはしない。
 - ・公社自身や他の公社出資子会社がANA&JPエクスプレスの貨物航空輸送を利用するに際して、適正なコストに照らして不当に低廉な対価によることとはしない。等の配慮が考えられる。

出資・事業分割プロセス

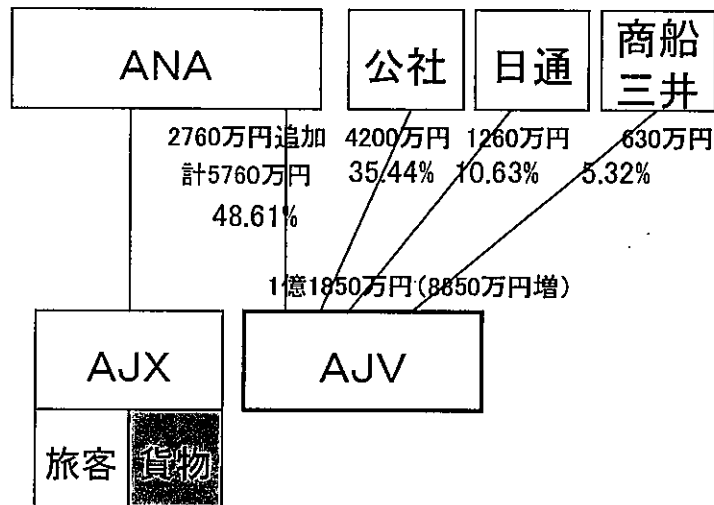
(参考資料1)

- ① 株式会社ANA&JPエクスプレス(AJV)を新設(本年2月1日)
- ② 第三者割当増資(本年4月予定)
- ③ 吸収分割に伴う資産移転(本年8月予定)

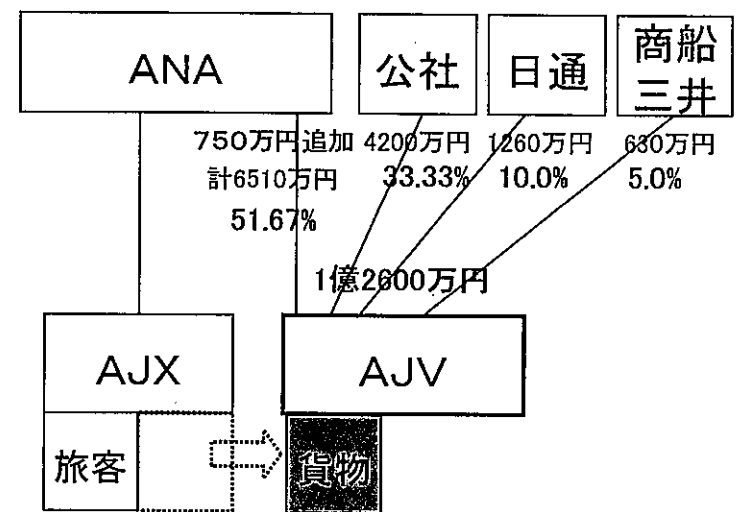
① AJV新設(2月)



② 第三者割当増資(4月予定)



③ 吸収分割(8月予定)



現在の株式会社エアー・ジャパン(AJX)の概要

全日本空輸株式会社の100%子会社で、航空運送事業(旅客及び貨物)を実施。

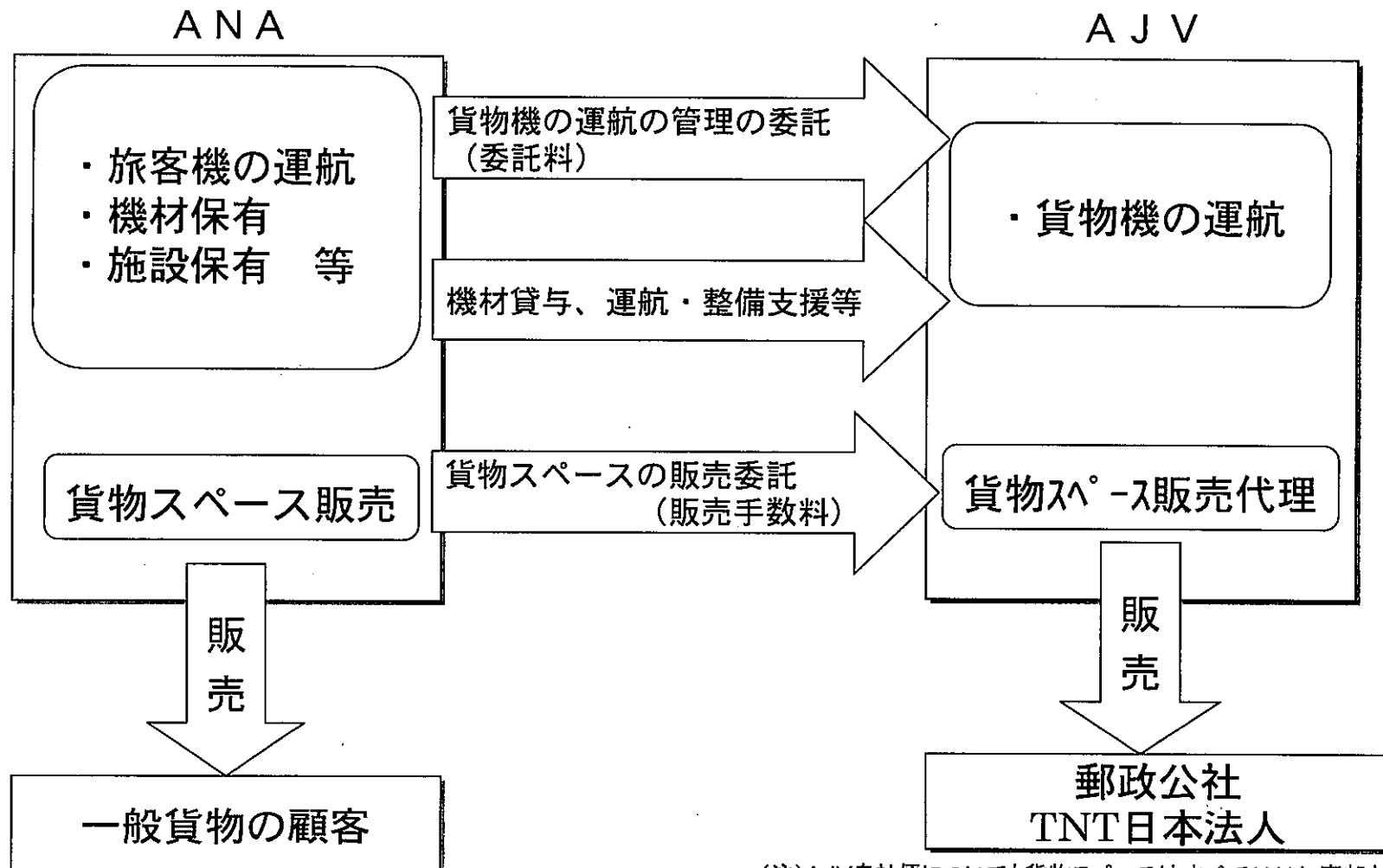
社名	株式会社 エアー・ジャパン	従業員	客室乗務員	136名
設立	平成 2年6月		運航乗務員	59名(派遣社員含む)
			地上職	28名
			合計	223名(平成17年10月1日現在)
沿革	平成 2年6月 会社設立(ワールドエアーネットワーク(株))	事業内容	航空運送事業	
	平成 3年2月 不定期航空運送事業免許取得	就航路線	成田ー香港・ホノルル、関空ー香港・グアム、羽田ーグアムチャーター その他、貨物便(成田ー大連、厦門、天津、青島、香港、上海)	
	平成 7年9月 事業休止	使用機材	ボーイング767-300型機 (ANAとの共通事業機)	
	平成12年7月 社名変更((株)エアー・ジャパン)	代表者	代表取締役社長 壺岐 公人	
		本社	東京都大田区東糶谷	
	平成13年1月 運航再開(関西ーソウル線)	国内事業所	汐留、成田空港、関西空港、羽田空港、中部空港	
	平成13年3月 関空ーグアム線就航	海外事業所	グアム、ホノルル、香港、ソウル、大連、厦門、天津、青島、上海	
	平成15年3月 成田ーホノルル線就航			
	平成15年8月 ANA羽田ーグアムチャーターの運航を受託			
	平成15年10月 ANA関空ー香港線の運航を受託			
	平成16年3月 ANA成田ー香港線の運航を受託			
	平成16年6月 ANA貨物便 成田ー大連線の運航を受託			
	平成16年6月 ANA貨物便 成田ー厦門線の運航を受託			
	平成16年9月 ANA貨物便 成田ー天津線の運航を受託			
	平成16年10月 ANA貨物便 成田ー香港線の運航を受託			
	平成16年10月 ANA貨物便 成田ー青島線の運航を受託			
	平成17年1月 ANA貨物便 成田ー上海線の運航を受託			

資本金 5,000万円(平成17年10月1日現在)

売上高 110億7千万円(平成16年度実績)

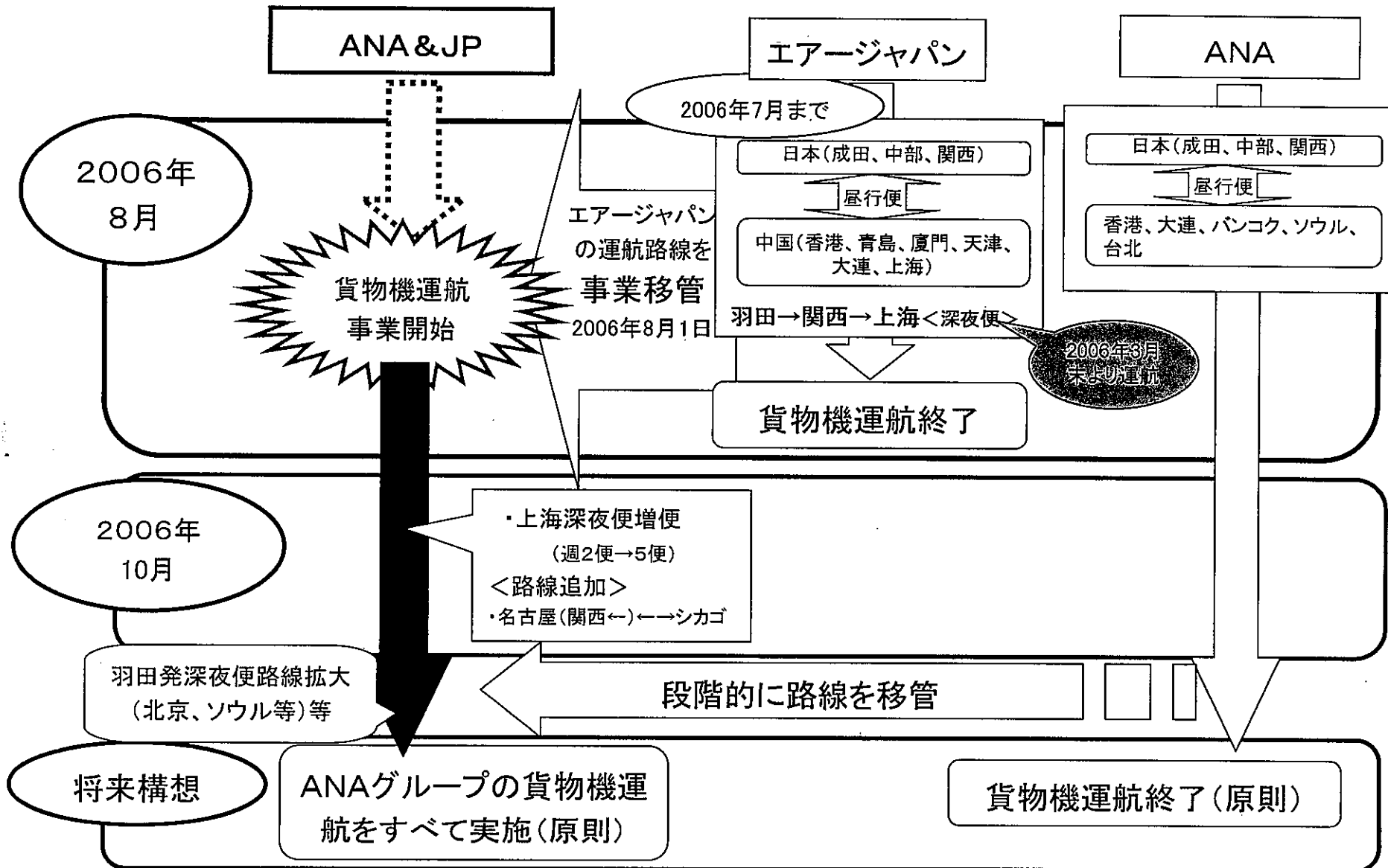
ANA & JPエクスプレス(AJV)の基本的なビジネスモデル

AJVはANAからの運航業務の管理の委託により安定した委託料収入を得る見通し。



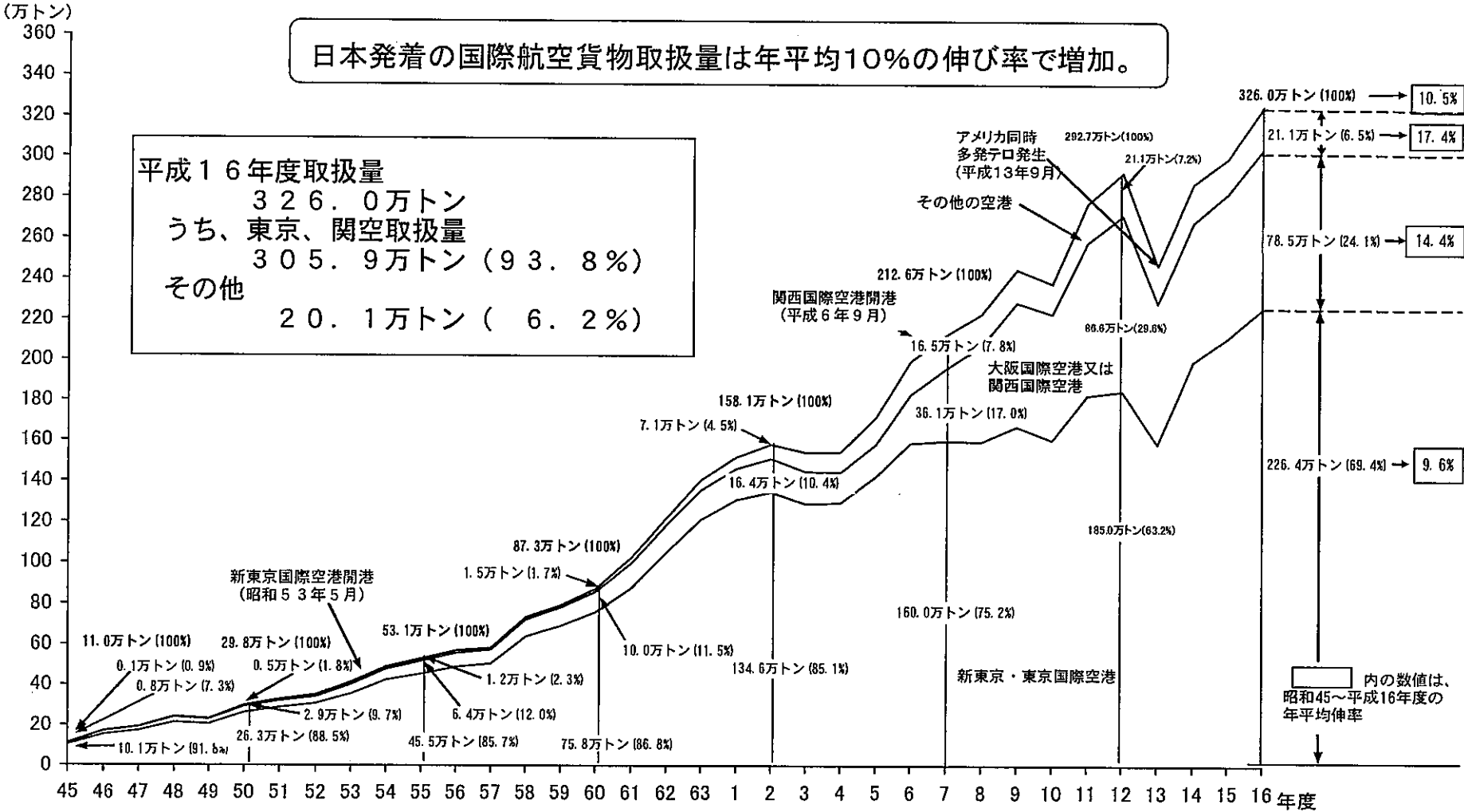
(注)AJV自社便についても貨物スペースはすべてANAに売却されるため、AJVはANAからの委託を受けてそのスペースを販売することになる。

ANAグループにおける国際貨物航空運送事業の当面の運航計画



(注)各路線は変更の可能性あり。

日本発着の国際航空貨物取扱量の推移



ANA & JPエクスプレス(AJV)の貨物取扱量予測

(参考資料6)

AJVの貨物取扱量は増加していくものの、我が国発着の国際航空貨物取扱量全体のうち5%程度のシェアにすぎず、その増加量も全体の増加量の範囲内になる見込み。

	AJV 貨物機みの運航	AJX 貨物機分のみ計上	ANA 貨物機分のみ計上	日本発着の国際航空貨物取扱総量※ 旅客機分・貨物機分の合計
2006年度	3.0万トン (シェア:0.8%)	1.3万トン	3.2万トン	371万トン
2007年度	9.0万トン (シェア:2.3%) (増加量:6.0万トン)	-----	-----	386万トン (増加量:15万トン)
2008年度	12.5万トン (シェア:3.1%) (増加量:3.5万トン)	-----	-----	403万トン (増加量:17万トン)
2009年度	20.0万トン (シェア:4.8%) (増加量:7.5万トン)	-----	-----	421万トン (増加量:18万トン)
2010年度	20.0万トン (シェア:4.5%) (増加量:0万トン)	-----	-----	440万トン (増加量:19万トン)

※取扱総量の予測値は、国土交通省交通政策審議会資料(2002年)に基づき算出。

同資料では、2007年度取扱量予測を386万トンとするとともに、年平均伸び率を00-07年は4%、07-12年は4.5%と予測している。

2 審查結果

審査結果

審査事項(認可基準)	審査結果
<p>1 出資の相手方(出資会社)は、適切な事業の計画を有しているか。特に、出資会社は、国際貨物運送に関する事業を行うことを主たる目的とする会社であるか【郵政民営化法第30条関係】。また、出資会社の収支、資産・負債の見込みは、健全なものとなっているか(それらの見込みは、市場予測や業務を行う体制等に照らして、合理性があるか。)</p>	<p>(出資の相手方は国際貨物運送に関する事業を行うことを主たる目的とする会社であるか)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 本件出資会社(以下「本会社」という。)の定款第2条及びその解説によれば、本会社は、航空機による貨物運送に関する事業を行うことを目的としているものである。 　そして、申請書記載の事業計画の概要及び収支見込みによれば、その主たる事業は、定款第2条第4号に該当するものとして行う全日本空輸株式会社(以下「全日空」という。)からの委託により行う貨物機の運航業務の管理(全日空の便名により、本会社の指揮監督権の下で貨物機を運航するもの)であり、また、当該貨物機による貨物の運送は本邦とアジア諸国を中心とした外国の間において行うものである。 ・ したがって、本会社は、「国際貨物運送に関する事業を行うことを主たる目的とする会社」であると認められる。 <p>(収支見込み等の健全性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 本会社の収支見込み(出資後5年間)は、3年目以降は黒字、5年目には累損解消となっており、また、開業時の借入も2009年度中には完済するなど資産・負債の見込みも特に問題と考えられる点はなく、健全なものとなっている。 ・ 当該見込みにおいては、収支の大半が、全日空からの貨物機の運航管理の受託業務に係るものとなっている。同社からの業務受託については、申請書記載の事業計画、収支計画については全日空も了解していることから、確実性があるものと判断される。ただし、計画どおりの路線数の拡大、便数の増加が実現するかどうかについては、外国と我が国の航空当局間協議等が必要な場合もあり、不確定要素がないとは言えないが、受託料は、貨物機の運航業務に係る経費を償うように設定することとなっており、開業費の償却費用等に起因する設立当初時期を除いて、基本的に赤字とならないような仕組みとなっていることから、収支の健全性は担保されているものと考えられる。

	<ul style="list-style-type: none"> ・ また、業務の実施体制に関しては、本会社は、航空運送事業者として従来から旅客とともに国際間の貨物の航空運送を実施している全日空の子会社である株式会社エアージャパンの貨物部門を分割承継することとしているものであることから業務の実施に必要なノウハウ等を有しており、加えて、全日空からの運航・整備支援を受けるものであることから、業務の遂行上の体制面での問題もないものと考えられる。 ・ したがって、出資会社の収支、資産・負債の見込みは健全なものとなっており、その根拠に合理性があると考えられる。 <p>以上のとおり、出資会社は適切な事業の計画を有していると考えられる。</p>
<p>2 公社の本来業務の遂行へ支障を与えるような出資となっていないか。例えば、キャッシュフロー等の面で過大な出資となっていないか。役職員を派遣する場合、本来業務に支障がでない程度となっているか。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 本件出資は、公社自己資金による4,200万円である。公社の郵便業務は、平成18年度中、常時100億円程度の手元流動性を有する計画であることから、本件4,200万円の出資は、資金繰りの面で過大なものではないと考えられる。 ・ また、公社は、本会社の役員及び職員としてそれぞれ2名程度の職員を派遣予定であるが、公社の郵便部門の職員は約11万4,000人(16年度末)であることから、本来業務たる公社の郵便業務に支障がでる人数であるとは考えられない。 ・ 本会社の収支等の見込みについては、上記のとおり健全なものとなっている。 <p>以上のとおり、本件出資は公社の本来業務の遂行へ支障を与えるようなものではないと認められる。</p>
<p>3 ノウハウの獲得等、民営化後の事業展開のための準備的行為として、民営化後に向けた発展性を有するなど、日本郵政株式会社の考え方にも整合した適切な出資であるか【法第33条関係】。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 公社は、将来、郵便事業会社が「総合国際物流事業者(インテグレーター)」となることを目指すものとし、そのためには良質な国際輸送手段として自己の航空輸送力を確保することが必要不可欠との認識の下、国際貨物航空運送事業を営む会社の経営に参画することにより、国際貨物航空運送に係る荷主のニーズや貨物オペレーション等のノウハウを獲得することを目的として本件出資を行おうとするものである。

	<ul style="list-style-type: none"> ・ 本会社は、航空運送事業者として従来から旅客とともに国際間の貨物の航空運送を実施している全日空の子会社である株式会社エアージャパンの貨物部門を分割承継することとしているものであり、国際貨物輸送事業に関するノウハウを有すると考えられる。公社においては、本件出資に伴い、本会社の役員及び職員にそれぞれ2名程度の職員を派遣する予定であり、ノウハウ獲得が期待できる。 ・ 日本郵政株式会社も、公社が本会社に出資することについて異存なしとしているところ。 <p>以上のとおり、ノウハウの獲得等、民営化後の事業展開のための準備的行為として、民営化後に向けた発展性を有するなど、日本郵政株式会社の考え方にも整合した適切な出資であると認められる。</p>
<p>4 出資会社が参入する市場の競争状況(競争事業者の現状、市場全体の伸び、出資会社のシェアの見通し等)や出資会社が取引を行う方法等に照らし、出資会社が公社の優位性を殊更に利用することにより、同種の業務を営む競争事業者の利益を不当に害することのないよう、公社として特に配慮しているか【法第35条関係】。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 事業計画によれば、本会社の業務は大別して、①全日空からの委託を受けて行う全日空便名の貨物機の運航、②貨物スペース(全日空便名による貨物機のほか本会社の便名により運航する貨物機の貨物スペースを含む。)の販売代理である。 ・ ①については、全日空が同社及び子会社であるエアージャパンの貨物機の運航を同じく子会社である本会社に集約しようとする同社グループの方針の下に行われるものであり、当該業務の受託に関して、他の会社との競合が問題となるような性格のものではない。 ・ ②については、全日空が貨物スペースの管理、販売をする中で、公社及びエクスプレス事業者(=TNT日本法人、設立予定のTNTとのJV)に対する貨物スペースの販売代理を担う会社として本会社は位置づけられている。公社は、本会社が販売代理という形でその一端を担う全日空の貨物スペースの販売に関し、同種の業務を営む競争事業者の利益を不当に害することのないよう、 <ul style="list-style-type: none"> ア 公社として、将来にわたり、本会社のために公社の公的資源(顧客基盤、信用力)を不当に活用した営業支援活動(公社の顧客名簿の使用や公社の事業と誤認させる行為等)を行わず、また、本会社が公社の顧客名簿の使用等、公社の出資会社と

しての地位を利用した営業活動を行うなどしないようコンプライアンス確保に向けて大口株主としての責務を果たすなどの配慮を行う

イ 公社は、公社自身や他の公社出資子会社が本会社の貨物航空輸送を利用するに際して、適正なコストに照らして不当に低廉な対価による提供を求めず、また、本会社が不当廉売をしないよう公社としても配慮を行う

ウ 公社は、公社自身や他の公社出資子会社を通じた貨物航空輸送の利用において経済性や利便性を無視して本会社を優先利用することはしないなどの配慮を行うと、本会社及び公社自身の活動両面から配慮することとしている。

- ・ なお、本会社が取り扱う貨物取扱量全体で見ても、日本発着の国際貨物航空運送市場全体(取扱量ベース)が年率約 10%の伸びを示してきており今後も年平均4%以上の成長が見込まれるとされている中で、本会社のシェアは、エアージャパン及び全日空から承継されるものを含め業務開始3、4年後で5%弱程度に過ぎず、また、取扱貨物増加量についても市場全体の増加量の範囲内の事業計画となっている。

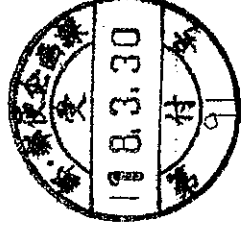
以上のとおり、本件出資に関して、公社がその優位性を殊更に利用することにより、同種の業務を営む競争事業者の利益を不当に害することがないよう、公社として特に配慮しているものと認められる。

3 条件

条 件

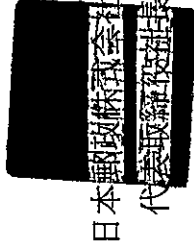
- 1 日本郵政公社（以下「公社」という。）による国際物流事業への進出は準備期における準備的行為として特例的に認められたものであることを踏まえ、公社は、申請書に「出資の相手方が行おうとする業務と同種の業務を営む事業者の利益を不当に害することのないよう特に配慮する事項」として記載された事項の着実な履行に努めること。
- 2 公社は、その本来業務の遂行に支障を生じるおそれがあり、あるいは、出資会社の業務と同種の業務を営む事業者との競争条件を大きく変更するおそれがあるような出資会社の事業計画の変更等がなされるときは、あらかじめ総務大臣に届出を行うこと。

4 日本郵政株式会社の意見



日郵第17-105号
平成18年3月30日

総務大臣
竹中 平蔵 様



西川 善文

日本郵政公社の出資の認可申請に対する日本郵政株式会社の意見の提出

郵政民営化法（平成17年法律第97号）第32条の規定に基づき、平成18年3月24日付けで総務大臣から意見聴取のあった日本郵政公社の出資の認可申請について、下記のとおり意見を提出します。

記

郵便事業は、電子メール等情報通信手段の拡大、民間宅配事業者との競争下において、通常郵便物の減少傾向が続いている。

郵便事業会社は、民営化後においても引き続き郵便のユニバーサルサービスの提供義務を負っているが、事業会社として健全な経営状況を維持しつつ、その義務を適切に果たしていくためには、通常郵便物の減少に歯止めをかけつつ、新たな事業への展開が必要であると認識している。

このため、小包の利用拡大の取組みを継続して進めていくとともに、総合物流サービスを提供する一環として国際郵便サービスに加え国際物流事業への事業展開を図り、郵便事業会社が営む事業の一つの柱としていく方向で郵便事業会社の経営戦略を検討している。

郵便事業会社が目指す国際物流事業の方向性は、国際エクスプレスサービス、ロジスティクス等の多様な国際物流サービス、EMS等既存郵便サービスの高度化を考えており、いずれのサービスにおいても物流事業にとって良質な国際輸送手段として自己の航空輸送力を確保することは必要なものと考えている。

したがって、今回日本郵政公社がANA&JPEクスプレス社へ出資することに
ついては、日本郵政株式会社として異存はない。

5 參考資料

制度の概要 (括弧内は、郵政民営化法の条番号。条文は、法律のタイトルのあるものを除き、郵政民営化法。)

1 進出形態

(1) 国際貨物運送を主たる目的とする会社に対する出資 (第 30 条)

(出資の特例)

第三十条 公社は、公社法第二十一条の規定による出資のほか、総務大臣の認可を受けて、国際貨物運送に関する事業を行うことを主たる目的とする会社に出資をすることができる。

(2) 国際貨物運送事業を主たる目的とする出資子会社からの国内貨物運送に係る業務受託 (第 29 条第 1 項)

※ 外国来貨物の国内運送又は外国宛て貨物の国内運送

(業務の特例)

第二十九条 公社は、日本郵政公社法 (以下「公社法」という。) 第十九条第一項及び第二項並びに日本郵政公社による証券投資信託の受益証券の募集の取扱い等のための日本郵政公社の業務の特例等に関する法律第三条に規定する業務のほか、これらの業務の遂行に支障のない範囲内で、国際貨物運送 (本邦と外国との間において行う貨物の運送をいう。以下この章において同じ。) に関する事業を行うことを主たる目的とする公社子会社の委託を受けて、次に掲げる業務を行うことができる。

- 一 国際貨物運送に関する事業に係る国内貨物運送 (本邦内の各地間において行う貨物の運送をいう。)
- 二 国際貨物運送に関する事業に附帯する業務

2 公社は、前項に規定する業務を行おうとするときは、総務大臣の認可を受けなければならない。

2 進出に際しての規律

(1) 進出時期及びその手続

- ① 平成18年4月1日以降、進出可能(附則第1条第3号) ※ 平成18年4月より前であっても、必要な準備行為は可能(第186条)

附 則

(施行期日)

第一条 この法律は、平成十九年十月一日から施行する。ただし、次の各号に掲げる規定は、当該各号に定める日から施行する。

- 一・二 略

三 第三章第二節及び第四章（第三十二条を除く。）の規定 平成十八年四月一日

（準備行為）

第百八十六条 公社は、第四章の規定の施行前においても、第二十九条第二項又は第三十条の認可の申請その他第二十九条第一項に規定する業務又は第三十条の規定による出資の実施に必要な準備行為をすることができる。

② 総務大臣の認可制（第 29 条第 2 項・第 30 条）

（業務の特例）

第二十九条 公社は、日本郵政公社法（平成十四年法律第九十七号。以下「公社法」という。）第十九条第一項及び第二項並びに日本郵政公社による証券投資信託の受益証券の募集の取扱い等のための日本郵政公社の業務の特例等に関する法律（平成十六年法律第百六十五号）第三条に規定する業務のほか、これらの業務の遂行に支障のない範囲内で、国際貨物運送（本邦と外国との間において行う貨物の運送をいう。以下この章において同じ。）に関する事業を行うことを主たる目的とする公社子会社の委託を受けて、次に掲げる業務を行うことができる。

一 国際貨物運送に関する事業に係る国内貨物運送（本邦内の各地間において行う貨物の運送をいう。）

二 国際貨物運送に関する事業に附帯する業務

2 公社は、前項に規定する業務を行おうとするときは、総務大臣の認可を受けなければならない。

（第 3 項 略）

（出資の特例）

第三十条 公社は、公社法第二十一条の規定による出資のほか、総務大臣の認可を受けて、国際貨物運送に関する事業を行うことを主たる目的とする会社に出資をすることができる。

③ 総務大臣は、認可申請があったときは、

・日本郵政株式会社（経営委員会）の意見を聴取（第 32 条） ※ 民営化後の経営の観点から適切な準備的行為となっているか

（日本郵政株式会社の意見の聴取）

第三十二条 総務大臣は、第二十九条第二項又は第三十条の認可の申請があったときは、日本郵政株式会社の意見を聴かななければならない。

・郵政民営化委員会の意見を聴取（第 33 条）

（民営化委員会の意見の聴取等）

第三十三条 総務大臣は、第二十九条第二項若しくは第三十条の認可の申請があったとき、又は次条第一項の規定により付した条件を変更しようとするときは、民営

化委員会の意見を聴かなければならない。

・出資の認可をしようとする時は財務大臣に協議(第31条による読替え後の日本郵政公社法第67条第1号)

日本郵政公社法(郵政民営化法第31条による読替え後)

(財務大臣との協議)

第六十七条 総務大臣は、次に掲げる場合には、財務大臣に協議しなければならない。

一 第二十一条、(略)又は郵政民営化法第三十条の規定による認可をしようとするとき。

二 略

(2) 進出を行う方法

① 資金調達の制限(第31条による読替え後の日本郵政公社法第38条第1項)

(長期借入・日本郵政公社債券の発行等の禁止) ※ 自己資金の範囲内で進出

日本郵政公社法(郵政民営化法第31条による読替え後)

(長期借入金及び日本郵政公社債券)

第三十八条 公社は、その施設の設置若しくは整備又は設備の設置に必要な費用(郵政民営化法第二十九条第一項に規定する業務に係るものを除く。)に充てるため、総務大臣の認可を受けて、長期借入金をし、又は日本郵政公社債券を発行することができる。

2～5 略

② 同業他社と同様、貨物運送法令等を適用 ※ イコールフットイング確保のため

貨物自動車運送事業法

(一般貨物自動車運送事業の許可)

第三条 一般貨物自動車運送事業を営もうとする者は、国土交通大臣の許可を受けなければならない。

(貨物軽自動車運送事業)

第三十六条 貨物軽自動車運送事業を営もうとする者は、国土交通省令で定めるところにより、営業所の名称及び位置、事業用自動車の概要その他の事項を国土交通大臣に届け出なければならない。当該届出をした者(以下「貨物軽自動車運送事業者」という。)が届出をした事項を変更しようとするときも、同様とする。

貨物利用運送事業法

(許可)

第二十条 第二種貨物利用運送事業を經營しようとする者は、国土交通大臣の許可を受けなければならない。

③ 同種の業務を営む事業者の利益を不当に害することのないよう公社が特に配慮する義務(第 35 条第 1 項)

(同種の業務を営む事業者への配慮等)

第三十五条 第二十九条第一項の規定により公社の業務が行われる場合、第三十条の規定により公社の出資が行われる場合又は同条の規定により公社が出資している会社の業務が行われる場合には、公社は、公社の当該業務又は当該出資に係る会社の業務と同種の業務を営む事業者の利益を不当に害することのないよう特に配慮しなければならない。

2 総務大臣は、前項に規定する場合において、公社の当該業務又は当該出資に係る会社の業務が、同種の業務を営む事業者の利益を不当に害し、又は害するおそれがあると認めるときは、公社に対し、必要な措置をとるべきことを命ずることができる。

3 略

日本郵政公社法（郵政民営化法第 3 1 条による読替え後）

第七十二条 次の各号のいずれかに該当する場合には、その違反行為をした公社の役員は、二十万円以下の過料に処する。ただし、その行為について刑を科すべきときは、この限りでない。

一～十四 略

十五 第六十条第一項若しくは第六十一条第一項又は郵政民営化法第三十五条第二項の規定による命令に違反したとき。

十六 略

(3) 進出後の規律

郵便事業と国際物流事業を区分した収支の状況の年度ごとの公表(第 35 条第 3 項、附則第 8 条) ※ 不当な内部相互補助の牽制のため

(同種の業務を営む事業者への配慮等)

第三十五条

1・2 略

3 第二十九条第一項の規定により公社の業務が行われる場合又は第三十条の規定により公社の出資が行われる場合には、公社は、総務省令で定めるところにより、事業年度ごとに、当該業務の収支の状況を公表しなければならない。

附則

(公社の国際貨物運送に係る業務に関する収支の状況等の公表)

第八条 第二十九条第一項の規定により公社の業務が行われる場合又は第三十条の規定により公社の出資が行われる場合には、日本郵政株式会社は、総務省令で定めるところにより、公社の平成十九年四月一日に始まる事業年度に係る同項に規定する業務に関する収支の状況又は同条の規定による出資の状況を公表しなければならない。

日本郵政公社の国際貨物運送に関する事業に係る業務等に関する規則

(収支等の状況の公表)

第四条 法第三十五条第三項及び附則第八条の規定による収支の状況の公表は、別表に掲げる事項について行うものとする。

2 前項の規定により公表する収益及び費用のうち、法第二十九条第一項に規定する業務と当該業務以外の郵便業務(法第三十一条の規定により読み替えられた公社法第二十四条第四項第二号に規定する郵便業務をいう。別表において同じ。)とに関連するものは、別表に掲げる基準によるほか、適正な基準によりそれぞれの業務に配賦しなければならない。

3 前項の場合において、当該基準によって配賦することが著しく困難なときは、その全部を主たる関連を有する業務に整理することができる。

4 法第三十五条第三項及び附則第八条の規定による出資の状況の公表は、法第三十条の規定により公社が出資した会社(以下この項において「出資会社」という。)に関する次に掲げる事項について行うものとする。

一 名称

二 主たる営業所又は事務所の所在地

三 資本金

四 事業内容

五 組織の構成

六 設立年月日

七 公社が保有する出資会社の議決権の総株主、総社員又は総出資者の議決権に占める割合

八 公社の子会社(独立行政法人等の保有する情報の公開に関する法律施行令第十三条に規定する情報提供の対象となる法人の範囲を定める省令(平成十四年総務省令第八十五号)第一条第一項に規定する子会社(同項の規定により子会社とみなされるものを含む。)をいう。)若しくは関連会社(同令第二条第二号に掲げるものをいう。)又は一の出資会社以外の出資会社が保有する当該一の出資会社の議決権の総株主、総社員又は総出資者の議決権に占める割合

九 その業務と公社の業務との関係

十 役員であって公社の役員を兼ねている者の氏名及び役職

- 5 第一項及び前項の公表は、直近の事業年度に係る財務諸表について公社法第三十条第一項（郵政民営化法等の施行に伴う関係法律の整備等に関する法律（平成十七年法律第百二号）附則第三十五条の規定によりなお従前の例によることとされる場合を含む。）の規定による総務大臣の承認を受けた日から二月以内に、官報への掲載、インターネットの利用その他の適切な方法により行うものとする。

別表（第四条）

国際貨物運送に関する事業に係る業務に関する収支（〇〇年度）
（単位 百万円）

科 目	金 額
営 業 収 益	
営 業 費 用	
営 業 利 益	

（記載上の注意）

第4条第2項に規定する基準は、次のとおりとする。

法第29条第1項に規定する業務と当該業務以外の郵便業務とに関連する営業費用は、原則として次の基準によりそれぞれの業務に配賦すること。

1 営業原価

人件費 法第29条第1項に規定する業務及び当該業務以外の郵便業務（以下「両業務」という。）に直接従事している職員の勤務時間比、両業務のいずれかの業務に直接従事している職員の人員数比又は作業内容を同じくする職員の集団ごとの業務において取り扱う件数の比若しくは体積の比

燃料費 車両を使用して直接行う業務において取り扱う件数の比又は体積の比

車両修繕費 車両を使用して直接行う業務において取り扱う件数の比又は体積の比

減価償却費 関連する固定資産価額比又は固定資産を使用して直接行う業務において取り扱う件数の比若しくは体積の比

施設使用料 面積比又は賃借施設を使用して直接行う業務において取り扱う件数の比若しくは体積の比

租税公課 関連する固定資産価額比又は固定資産を使用して直接行う業務において取り扱う件数の比若しくは体積の比

集配運送委託費 集配運送委託契約に基づき委託する業務において取り扱わせる件数の比又は体積の比

2 販売費及び一般管理費 営業収益比又は営業原価比