

## 郵政民営化委員会（第181回）議事要旨

日 時：平成30年1月24日（水）9：30～11：52

場 所：永田町合同庁舎3階 郵政民営化委員会室

出席者：岩田委員長、米澤委員長代理、老川委員、三村委員

金融庁 西田審議官、尾崎郵便貯金・保険監督総括参事官

総務省 巻口郵政行政部長、北林企画課長、野水郵便課長、牛山貯金保険課長

国土交通省自動車局 平嶋貨物課長

総合政策局 鎌田物流政策課企画室長、町田国際物流課長

### 1. 概要

- (1) 金融庁から、金融庁の取組について説明があり、質疑応答を行った。
- (2) 総務省から、総務省の取組について説明があり、質疑応答を行った。
- (3) 国土交通省から、宅配事業と国際物流の現状と課題について説明があり、質疑応答を行った。
- (4) 事務局より、今後の議論の進め方について説明があり、委員間で話し合いが行われた。

### 2. 委員会での説明・意見等

#### (1) 金融庁の取組について【資料181-1】

##### ① 説明の概要

- ・ ゆうちょ銀行は、運用利ざやの縮小による資金利益の減少傾向等がみられる。資産運用は、国債が減少する一方、日銀当座預金等が増加しており、その一部にはマイナス金利やゼロ金利が適用されている。また、外貨の流動性の確保等の観点から、外貨調達手段の多様化が課題。
- ・ ゆうちょ銀行は、貯金から投資信託へのシフト等によるバランスシートのコントロールを重視する方針に転換してきており、投資信託の販売額及び役務取引等利益は増加傾向。また、地域活性化ファンドを中心に、地域金融機関との連携が広がってきている。
- ・ 個人貯金残高の動向については、バラツキはあるが、いずれの業態においても定期性預貯金が減少し、流動性預貯金が大幅に増加している。低金利環境の継続もあって、流動性の預貯金という形で多くの資金が増加・滞留しており、この点については、ゆうちょ銀行の経営に与える影響を含め、引き続き、注意深くモニタリングしていく必要。
- ・ かんぽ生命保険は、低金利環境の継続、高齢化の進展や顧客の保障ニーズの変化に伴い、保有契約件数は減少傾向。これに伴い、基礎利益も減少傾向。
- ・ 貯蓄性商品の魅力が低下し、生保各社では保障性商品の販売にシフトする傾向。
- ・ 新契約の個人保険の動向については、かんぽ生命保険、民間生保共に保険料率改定による保険料の引上げ前に、駆け込み需要によって新規契約の保険金額が増加する傾向。本年度4月以降の新契約は、かんぽ生命保険、民間生保共に低迷。

##### ② 委員からの意見等

- ・ ゆうちょ銀行は、他行に比べて預貯金残高に対する投資信託残高の比率が低い、これを高めていくには何が必要か。

(⇒貯金残高に対する投資信託残高の比率が低いのは、むしろ投資信託の成長余力があるとも言えるのではないか。郵便局ネットワークを活用し、分かりやすく簡明な商品により長期・積立・分散型の投資信託を展開し、利用者の成功体験につながれば、裾野は広がっていくのではないか。資産運用に次ぐ収益の第2の柱として育てていくことが重要ではないか。)
- ・ ゆうちょ銀行における民間金融機関とのファンドへの共同出資に関しては、リスク管理の観点から注意する必要があるが、収益性についてどう考えるか。

(⇒収益性はまだまだ小さいが、今後、全国各地で民間金融機関との連携が図られ、エクイティ資金や運転資金の供給につながっていけば、共同出資という観点からとても望ましいことであり、また、地域経済の活性化にも貢献していくのではないか。一方で、リスク管理も重要であり、様々な角度からファンド運営者（GP）を評価していくことも必要と考えている。)
- ・ 通常貯金の何割かが投資信託に流れる仕組みとなれば、家計にとっては資産の多様化になり、ゆうちょ銀行にとっても資産運用が楽になる。そのような知恵も必要ではないか。

(⇒バランスシートを抑制するためには、調達サイドの資金をバランスシートから外していく取組みが重要であり、そのためにも、顧客にとって良い内容の商品の残高が着実に増加していることが「見える化」されることが重要ではないかと思う。足下、投資信託の残高は伸びているが、これは息の長い取組みであり、ゆうちょ銀行において顧客に受け入れられる簡明で分かりやすい、長期・積立・分散型の投資信託を販売していくことが重要であると考えている。)
- ・ ゆうちょ銀行の国内の運用利ざやは縮小している。このため、もう少しリスクを取ることが考えられるが、エクイティ性資金をどの程度まで増やしてよいのか。バーゼルⅢのアウトライヤー規制や外貨調達コストの上昇を踏まえると、外国債券についても制約が厳しくなるように思われるが、どうか。例えば、外貨建ての預金というのはいかがか。

(⇒ゆうちょ銀行の場合は、債券運用が主となるが、規制や外貨調達コストの影響等を踏まえると、安定的な収益を確保していくことが難しいことから、ゆうちょ銀行では、プライベート・エクイティ投資などのオルタナティブ投資に力を入れることとしている。

外貨調達手段が多様化されることは、リスク分散といった効果がある。市場からの調達だけに依存していると、リーマンショックのような事態が生じた時に外貨調達リスクが顕在化するおそれがある。)
- ・ かんぽ生命保険の限度額引上げ後における新契約の個人保険の動向については、引上げ後の保険料改定を考慮して調査していく必要があると感じた。

(⇒28年度のかんぽ生命保険の新契約の保険金額の増加は、かんぽ生命保険の2回の保険料改定前の駆込み需要や民間生保の一時払終身保険の販売停止などが要因と考えられる。いずれにせよ、現時点で限度額改定の影響を見極めることは難しく、引き続きモニタリングはしっかりとしていく必要があると考えている。)

## (2) 総務省の取組について【資料181-2】

### ① 説明の概要

- ・ 郵政事業に係る消費税の特例措置の創設については、30年度要望でもそれを出していたが、与党の税制大綱において、ユニバーサルサービス確保に係る負担金制度の議員立法の動きを踏まえ、同制度が法制化されることを前提に税制改正の検討は行わないという整理になった。
- ・ 郵便局における物品の一時保管業務を昨年12月より実施。駅前郵便局のスペースを活用し、荷物を一時的にお預かりし、あるいは近隣のホテルまで配送するサービスを有料で行うもの。まだ京都中央郵便局だけのサービスとなっている。
- ・ 葉書の料金の値上げについて、年賀の取扱期間に限り、年賀葉書の料金を52円のまま据え置いたが、それによる大きな混乱はなかったと日本郵便から聞いている。さらに総括的な報告を受けたいと思っているところ。
- ・ 郵便インフラの国際展開については、アジアなどを中心に各国への取組みを進めているところ。

### ② 委員からの意見等

- ・ 自治体業務の取り扱いについてはニーズが高いと思うが、郵便局における自治体業務の取り扱いの拡大に当たり、ネックは何か。  
(⇒住民の利便性や郵便局側に支払う手数料等を踏まえた上で、自治体側のニーズがあるかということ。全ての郵便局となると人的な問題もあるが、増やしていく方向で、自治体との協議や調整を進めていくべきと考えている。)
- ・ 手荷物の一時的預かりについて、JRや空港など、輸送関係企業と連携すれば、もっと広がるのではないか。  
(⇒(現在の)京都中央局での取組みは、観光客への対応のほか、郵便局の空きスペースの有効活用を行うということも考えてのもの。他の宅配事業者で、空港で荷物を預かり、ホテルに届けるサービスを実施していることは承知。今後は郵便局だけではなく、他の事業者との連携した取り組みといったことも重要と考える。)
- ・ ロシアとのeコマースの取組が紹介された。インフラを整備すると成長性があると思うが、どのように考えているのか。  
(⇒ロシアの郵便局等で、日本製品の現地販売を試みたところ、好評であった。日本郵便としては、eコマースという形で、物流に日本郵便を使った販売を拡大していきたいと考えていると聞いている。政府としても働きかけていきたい。)
- ・ ロシア郵便との間でeコマースに取り組んでいるとのことだが、ロシア以外の国へも拡大する考えはあるのか。  
(⇒郵便関係の協力の一環として、相手国にeコマースに関する需要があれば、展開していくことは考えられる。)

## (3) 宅配事業と国際物流の現状と課題について【資料181-3】

### ① 説明の概要

- ・ 若いドライバーや女性のドライバーに働いてもらいやすいような、また、現在働いているドライバーの高齢化が進んだ際にも引き続き働きやすいような環境を整えていくことが重要。現在、働き方改革に政府全体で取り組んでおり、トラックドライバ

一についてもいろいろな課題があることから、関係省庁連絡会議を設け、昨年6月から検討を開始しているところ。

- ・ 受取方法の多様化・利便性の向上を図る取組みとして、環境省と連携して、オープン型宅配ボックスの設置に対する費用の一部補助を行ったり、消費者の受取りの積極的参加推進のための環境整備として、環境省及び経済産業省と連携し、「COOL CHOICEできるだけ一回で受け取りませんかキャンペーン」などを実施している。
- ・ 生産性の向上を図るため、改正物流総合効率化法に基づき、2以上の者の連携を前提として、「輸送網の集約」や「輸配送の共同化」等の輸送の合理化によって物流の効率化を図り、省力化等を実現する取組みに対して、計画の認定や支援などを行っている。
- ・ 宅配事業者は物流の効率化を図るさまざまな取組みを行っており、国土交通省としても引き続き、こういった取組みを積極的に支援していきたい。
- ・ 国際物流については、事業者が進出国で直面する課題に対し、政府を挙げて先方の政府と議論する場を持ち、解決に向けて取り組んでいる。また、コールドチェーン物流、特に小口保冷輸送に関する国際標準化は、日本郵便も含めてオールジャパンで取り組んでいる。
- ・ 日本郵便についても、日系の物流事業者ということで、物流事業の国際展開に当たっては、積極的に支援をしてまいりたい。

## ② 委員からの意見等

- ・ コールドチェーンの日本企業の海外展開について、日本企業同士の潰し合いにならないよう、連携、協力をさせることは考えているか。また、どの分野で進出が加速しそうか。  
(⇒日本企業での潰し合いが生ずる段階ではない。まだまだ需要は高く、日本企業だけでなく、現地企業からもニーズが出ている。東南アジアでは、食品や小売りのニーズが高い。今後は、高付加価値がある医薬品のニーズが高まると想定される。)
- ・ 世界の物流事業者上位に、日本企業が入っていない理由はなぜか。  
(⇒フォワーディング事業には規模の経済が働く。フェデックスやDHLは、90年代から2000年初めにM&Aを繰り返し、成長してきたが、当時日本企業は、日系企業向けの事業を中心としており、欧米企業ほど積極的にはM&Aを行ってこなかったためと思われる。)
- ・ トラックドライバーが不足しているが、外国人ドライバーを入れるような話はあるのか。規制等はあるのか。  
(⇒トラックドライバーは、配達だけではなく、集荷や代引決済等マルチタスクが求められるため、すぐには入れられない。就労ビザと免許が必要。)
- ・ 説明のあった物流総合効率化法について、対象としている企業の規模は。  
(⇒規模を問わず、2以上の者が連携していれば対象としている。)
- ・ ドライバーの人手不足の状況の中、自動運転について、どのように捉えているか。  
(⇒自動運転については、物流への応用等で大きな力となる。省内関係部局でチームを立ち上げて、安全面、免許の点等で検討しているところ。)

## (4) 今後の議論の進め方について【資料181-4】

### ① 説明の概要

- ・ 本日のヒアリング以降は、年賀の運行状況、四半期決算、日本郵政グループの当  
面の経営の課題についてヒアリングを行っていく。
- ・ 取りまとめていただく意見書のイメージについては配布資料のとおり。

以上

(注) 議事要旨は事後修正の可能性があることに御留意ください。また、詳細については追って  
公表される議事録を御覧ください。