

郵政民営化委員会（第40回）議事録

日時：平成20年5月14日（水） 10：00 ～ 12：20

場所：虎ノ門第10森ビル5階 郵政民営化委員会会議室

○田中委員長 これより郵政民営化委員会第40回の会合を開催いたします。

本日は、委員4人出席ですので、定足数を満たしております。

お手元の議事次第に従って進めます。

まず、議題1の株式会社ゆうちょ銀行及び株式会社かんぽ生命保険の新規業務（他社商品仲介及び既存商品・サービスの見直し）の認可についてであります。

本日は、金融庁監督局から神崎郵便貯金・保険監督参事官、総務省郵政行政局から淵江貯金保険課長にお越しいただいております。

それでは、ご報告をお願いいたします。

○神崎郵便貯金・保険監督参事官 金融庁の神崎でございます。

それでは、まず私の方からゆうちょ銀行、かんぽ生命保険の新規業務の認可についてご報告をさせていただきたいと存じます。

お手元に資料1としてお配りいたしておりますが、今回認可した業務のうち、既に業務が始まったものもあり、報道等もなされておりますので、委員の皆様も既にご存じのこととは思いますが、ゆうちょ銀行によるクレジットカード業務等、かんぽ生命保険による他の保険会社の法人向け商品の受託販売等につきましては、昨年11月に認可申請がございました。1月31日の郵政民営化委員会において審査の基本的な考え方についてご説明申し上げたところでございますが、4月18日にこの一連の業務につきまして認可をいたしました。

まず、審査の結果についてご説明申し上げます。金融二社の新規業務の認可に当たりましては、郵政民営化法上、他の金融機関等との間の適正な競争関係及び利用者への役務の適切な提供を阻害するおそれがないかについて審査することになっております。

今回、認可申請のあった新規業務につきましては、特段の問題がないと認められたため、申請のとおり認可することとしたところでございます。

具体的な審査結果について簡単にご説明いたしますと、まず、他の金融機関等との間の適正な競争関係に関しましては、今回認可申請のあった業務については国の出資割合が高いことを

もって販売上有利になったり、資金規模でもって市場をかく乱・占有することは想定されないと判断いたしました。

具体的には、ゆうちょ銀行における住宅ローン等の媒介や変額個人年金保険等の生命保険募集、かんぽ生命保険における法人向け商品の受託販売につきましては、そもそも自前の商品ではなく、他の金融機関の商品を販売するに過ぎないという形の業務であるということ。また、かんぽ生命保険における入院特約の見直しは、同社の特約の内容を他社商品の水準に近づけるものであるということ。さらに、ゆうちょ銀行におけるクレジットカード業務については、利用者がクレジットカードを選定する場合には、カードの利便性や割引等の特典、ブランド等を考慮すると考えられますが、今回のゆうちょ銀行のクレジットカードは、他の銀行系カードと同様の商品性であります。いずれにせよ、国の出資割合というものが、販売等で有利になるといった事情はないと考えられること。

以上の理由から、他の金融機関等との間の適正な競争関係を阻害するおそれは特に認められないという判断をいたしました。

次に、もう一つの認可の基準として、利用者への役務の適切な提供を阻害するおそれがないかということにつきましても、各業務について、業務の特性に応じた整備計画が策定されているか否かを、先般の1月の郵政民営化委員会でご説明したチェックポイントなどに留意して審査を行ったところ、態勢整備に向けた計画が策定され、整備が図られつつあると評価することができました。

以上の審査結果にかんがみまして、先般、申請のあった業務について認可を行ったところでございます。

今後のフォローアップといたしましては、今回の新規業務の認可申請について、郵政民営化委員会からも、申請に係る業務の開始後においても金融二社の業務遂行能力・業務運営態勢が整えられ、利用者保護やリスク管理に支障がないよう業務展開が進められていることを継続的に確認する必要がある、とのご意見をいただいているところでございます。

当局といたしましては、郵政民営化法上認可した業務につきましても、引き続き、その業務運営態勢の整備状況及び当該業務の実施状況などについてフォローアップをしてみたいと考えております。

また、必要に応じて、貴委員会にもご報告をさせていただきたいと思っております。

私からは以上でございます。

○淵江貯金保険課長 補足させていただいてよろしゅうございますでしょうか。

○田中委員長 お願いいたします。

○淵江貯金保険課長 ただいま神崎参事官の方から、金融二社に対する認可についてご説明が
ありましたが、今回、ゆうちょ銀行に対して認可いたしましたクレジットカード業務につきま
して、郵便局株式会社についてゆうちょ銀行より契約の媒介に係る業務が委託されてございま
す。

既に5月1日から簡易郵便局を除く全国の約2万局で業務が開始されていると承知しており
ます。これに関しまして、4月21日に郵便局株式会社から郵便局株式会社法第4条第4項に基
づいて当該業務を営む旨、総務大臣の方に届出が出されたところでございます。

これを受けまして、委員の皆様方ご案内のとおりと思いますが、総務省としては4月24日に
郵政民営化法第93条第2項の規定に基づきまして、田中委員長あてに当該届出を受けたという
旨ご報告させていただいたところでございます。

総務省といたしましても、郵便局株式会社を含め、金融二社についての新規業務の展開状況
につきまして注視をしてみたいというふうに考えております。

今後ともよろしくお願いいたします。以上でございます。

○田中委員長 ありがとうございます。

それでは、ただいまのご報告につきまして質疑等があればお願いします。

今後、チェックポイントみたいなものは、行政当局としてはサーベイランスに当たって何か
あるんですか、具体的な業務は。

○神崎郵便貯金・保険監督参事官 金融当局といたしましては、今回認可した業務以外も含め、
適切なリスク管理、顧客保護を含むコンプライアンスができていくのかについて、金融監督の枠
組みの中で監督をしていくこととなります。

○田中委員長 同業他社と同じような視線でということですか。

○神崎郵便貯金・保険監督参事官 他の民間金融機関と同じ視線で監督をしていくというこ
とでございます。

○田中委員長 よろしいでしょうか。

本日はどうもご多用のところありがとうございました。

○田中委員長 それでは、議題2に入ります。

郵便事業株式会社の新規業務(国際貨物運送に関する貨物利用運送事業、貨物航空運送代理
店業、貨物自動車運送事業、通関業、倉庫業及びこれらに附帯する業務を組み合わせ、荷主
に対して行う国際物流業務)の認可申請についてであります。

本日は、御三方に来ていただいておりますが、本件の認可申請につきましては4月30日までを締切としまして意見募集を行いました。御三方は是非意見を述べたいというご希望がございましたので、今日ここにおいでいただきましてご意見をいただくわけです。

それでは、まず在日米国商工会議所民営化タスクフォース委員長のデビッド・フーバーさんからご説明をお願いいたします。

○フーバー委員長 おはようございます。

在日米国商工会議所、今後、ACCJと呼ばさせていただきますが、この民営化タスクフォースの委員長を務めておりますデビッド・フーバーと申します。本日このように郵便事業株式会社（以下、郵便事業会社）と山九株式会社（以下、山九）、これらの共同出資会社計画に関して意見を述べる機会をいただきましたことに感謝の意を表します。

本日ここで私がお伝えすることはACCJによって正式に承認されております。ACCJ会員の合意見解です。

今回申請された郵便事業会社の新規業務計画に関し、郵政民営化法で求められている民営化された各郵政事業会社と同種の業務を営む民間事業者との対等な競争条件が依然として確保されていない状況で、郵便事業会社と山九により既存の郵便事業のインフラを新たな競合事業を運営するために利用する意図が明示されていることに対し、ACCJは多大な懸念を抱いております。民営化後も郵便事業会社の競合サービスは、競合する民間事業者には適用されない規制上、財務上の利点を享受し続けています。

これは民営化委員会が業界から意見を求めた1年以上も前から指摘されていることであり、当時郵政公社が民間事業者と競合している状況の中、法律により郵政公社が合弁事業を設立することを認められるようになって以来この状態に変わりはありません。対等な競争条件が確保されていないにもかかわらず、郵便事業会社と山九による新たな共同出資会社は、郵便事業の集配・輸送ネットワーク、営業力、ITつまり情報管理システムを利用することになるのです。

2つ目の懸念は、郵便事業会社が国際スピード郵便（EMS）はユニバーサルサービスであるとの定義を維持したまま新共同出資会社の収益をユニバーサルサービスに利用しようと計画している点です。郵便事業会社は、山九との共同出資会社による収益がどの郵便業務を補助するかを明確にしていますが、ACCJはこの収益がEMSに流れることを懸念します。

この新事業により対等な競争条件の確保が抑制されたり妨げられないことを確実にするため、郵便事業会社が下記の3点の措置を講じることを明確にするまで、郵政民営化委員会は申請を認めないようACCJは要請します。

第1、共同出資会社からの利益で直接的、間接的にEMSのような競合サービスを補助しない。第2、郵便事業会社と共同出資会社間のすべての取引は市場相場で行われる。第3、郵便事業会社は共同出資会社との全取引の透明性を確実にし、一般市民が、補助が行われてないか、また市場価格以下で資源が共同出資会社により利用されていないかを確認できるようにする、です。

次に、なぜこのような措置が非常に重要かを説明します。

第1の措置、共同出資会社は競合サービスを相互補助することがあってはならない。

郵便事業会社は、ユニバーサルサービスの維持のためには共同出資会社が必要不可欠としています。また、共同出資会社を支援するため不公平な方法はとらないとしていますが、共同出資会社からユニバーサルサービスへ流れる資金がEMSをサポートするインフラや財務状況を同様に補助することになるという逆のリスクに関しては全く触れておりません。

郵便事業会社は引き続きEMSはユニバーサルサービスに含まれると主張しています。その結果、共同出資会社からユニバーサルサービス支援に回される資金により、EMSの運営経費を引き下げることもなります。以前、ACCJが郵政民営化委員会に対して主張しましたように、EMSは通常の郵便ではなく、重要な規制上の優遇を享受する一方で、民間のエクスプレス事業者と直接競合する付加価値サービスです。国内宅配便に関し、この点は既に認識されており、2005年に民営化法が成立した際、日本郵政公社が提供していた国内郵便小包であるゆうパックは、同等の業務を営む民間事業者に対し適用されるものと異なる規制によって優遇されることのないよう、ユニバーサルサービスから除外されました。しかし、同種の国際サービスであるEMSは、保護されているユニバーサルサービスとして依然として定義されたままであり、これによりこの新しい共同出資会社からさらなる補助を受けることがあってはならないのです。

ACCJが提言いたします第2の措置ですが、共同出資会社の収益と財務状況は透明性が確保され、公に報告されなければならない。

山九と共同出資会社を設立する計画では、郵便事業会社が収支、サービス、オペレーションやその他に関して、EMSと同じマーケットセグメントを有する新たな業務とEMSをどのように区別し、分離するかが明確にされていません。共同出資会社の財務状況や会計報告は一般に公開されるべきであり、独立した機関によりこの新会社が郵便のインフラを共有しているかを検証したり、EMSにかかわる資金の流れを確認したり、間接的・直接的相互補助がないことを確認できるよう透明性が十分確保されるべきです。

ACCJが提言します第3の措置、これはすべての市場参加者が市場相場で郵便事業のネットワークを利用できるべきであるという点です。

郵便事業会社の説明資料によると、共同出資会社では郵便事業のネットワークを利用して国内の集配・輸送が行われるとあります。郵便事業のネットワークは社会インフラであり、130年間かけ国と納税者によって作り上げられてきたものです。説明資料には新規業務が民間事業者と同じ条件で行われるとありますが、他の民間事業者は現在郵便事業のネットワークを利用することができておらず、よって、山九との共同出資会社がそのネットワークを利用できることは、国民の税金により郵便の独占領域を提供するためにつくり上げられたものを利用できることとなり、その新会社に対して範囲の経済が生じます。したがって、新共同出資会社と同等に集配・輸送サービスで競争できるよう、郵便事業会社が共同出資会社に提供するのと同条件で、民間事業者にも郵便事業のネットワークの利用を可能にするようACCJは要請します。

また、郵便事業会社と新会社間の取引はアームズ・レングスが保たれるべきです。もしこれが現実的に不可能な場合、新共同出資会社は現在もすべての市場参加者にも利用可能なゆうパックのサービスネットワークのみを利用可能とするべきです。さらに、この共同出資会社が郵便事業会社と業務の受委託を行う場合、これには郵便のITインフラや営業資源の利用も含まれますが、市場の相場で取引が行われ、そのようなサービスを提供するための郵政事業会社の実費がカバーされていることを独立した第三者機関により監視されるべきであります。

最後に、ACCJは一般に公開された限られた資料から、新共同出資会社は既存する郵便事業のインフラと資源に依存することとなるが、EMSのような競合サービスがその共同出資会社の収益によって補助されているか、また、公的な性格の強い資源を市場価格以下あるいは民間事業者では利用できないような条件で共同出資会社が利用することを認められているかどうかを監視する手段がないと理解します。

また、計画書には共同出資会社の払込資本金のような基本的情報さえも記載されていません。計画では漠然と新規業務に関連する同業他社への配慮について触れてありますが、どのようにしてそれが実現されるのかについては全く記載されていません。郵便事業会社または郵政民営化委員会が今日この場で挙げた懸案事項について解決し、対応策をとるまで、また郵便事業会社がここで指摘した3点を遂行すると明確にするまで、ACCJは郵政民営化委員会各委員に対し、この事業計画書の承認を控えるよう要請します。

終わりに、ACCJとしてこのような意見を述べる機会をいただきましたことに再度感謝の意を表します。

○田中委員長 フーバーさん、どうもありがとうございました。

あと御二方の意見もあわせてお聞きして、その後質疑としたいと思います。

続きまして、CAPECジャパン会長のギンター・ツォーンさんから説明をいただきたいと思ひます。

○ツォーン会長 皆さんおはようございます。

本日は、この郵便事業会社の新規事業、山九との合弁出資会社による新規事業計画についてコメントをする機会を頂戴しましたこと、感謝を申し上げます。CAPECのチェアマンのギンター・ツォーンでございます。

既に多くの点、私どもと共通の見解を持つ点について、デビッド・フーバー氏の方から指摘がございましたが、主要点に限定して指摘を申し上げたいと思ひます。

初めに、本日、その重要な点としてまず申し上げたいのは、EMSはユニバーサルサービスの一部ではなく民間事業者のサービスと競合するサービスだという点でありますし、この点については立証できると考えております。

郵便事業株式会社（以下日本郵便）並びに総務省は、EMSをユニバーサルサービスの範囲に含まれるとしています。例えば、郵便事業株式会社の新規業務という文書の第8ページをご参照いただければと思ひます。

しかしながら、EMSは通常の国際郵便・小包とは異なって、万国郵便条約に義務的サービスとして定義される基礎業務及び追加業務には含まれておらず、その提供が各国郵便事業体の裁量に任されている、そのほかのサービスとされています。

これをユニバーサルサービスと位置付けているのは総務省の判断であり、CAPECとしては、この定義を変更して民間事業者との公平な競争条件をつくり出すことは郵政民営化委員会に寄託された、また他の組織にはない権限であると考えております。ちなみに、小包を含む通常の国際郵便はEMSとは異なり、民間事業者の国際エクスプレスとは競合しておりません。

さて、今回の合同出資会社の問題に関して直接触れたいと思ひますが、今回、認可申請の対象となっている国際物流業務の中には国際小包の宅配サービスの提供が含まれております。この業務はEMSと同様のマーケット・セグメントに位置付けられるため、この2つのサービスの明確な定義づけが必要だと考えております。

また、新規業務の遂行に当たり、国内での集荷、配送やトラック輸送、営業活動などに関して日本郵便への業務委託が予定されています。この点は、文書の5ページ並びに7ページに記載されております。これは、ユニバーサルサービスとしての郵便事業の業務プロセスと設備・資

産を共用することを意味します。また日本郵便のITインフラも共用される計画となっています。

独占サービスである郵便事業と、日本郵便の提供するその他のサービスとの間の取引は、アームス・レングスの原則にのっとって行われるべきものです。また、民間事業者から希望があれば、日本郵便は既存の郵便事業のネットワークを、透明なプロセスのもと、新規業務を行う合弁会社に対すると同様の条件で、他の民間事業者に対しても提供することを書面にて確約すべきです。

この文書は、日本郵便の行うユニバーサルサービスを維持するために新たな収益源が必要であると明確に述べております。また、同じ1ページに、日本郵便の持つ国内物流ネットワークとのシナジー効果を期待していることも述べられています。

民営化関連法においては、日本郵政の各事業間での会計の透明性が必要であると認識されています。総務省及び郵政民営化委員会は、この原則に基づき日本郵政グループに属する各会社の財務報告を監督するとともに情報公開を要求すべきであります。特に、EMS事業に関する財務情報は、国際郵便を含む通常の郵便事業と分離されるべきものです。

文書は極めて大局的なものであって、この中ではこの合弁会社の資本金については具体的な記述がありません。これは新事業に対する理解を深めるためには重要な情報の一つです。また、将来の株式公開の可能性についても触れられていません。

日本郵便は文書の第9ページで、国際航空貨物市場規模に対し、業務開始時の売上はわずかな市場シェアにとどまる見込みであると述べています。では、新会社が事業開始後3年から5年程度の間目標としている市場シェアはどの程度のものなのでしょうか。この点をはるかに重要な点だろうと思いますが、日本郵便は、文書の第4ページから6ページに記述されているA、B、Cの3つの業務分野につき、少なくとも大まかな売上の目標値と財務計画を明らかにすべきです。

この文書の第9ページには、日本郵便とこの新合弁会社との間の取引は適切な価格で行われるとされておりますが、しかし、この点を確保する、保障する手段が確立されておられません。CAPECは、新合弁会社と日本郵便との間の取引に関して、アームス・レングス原則が遵守されているかどうかを監督するための第三者機関を設置するよう、郵政民営化委員会に要請するものです。この組織は、日本郵便、日本郵政並びに総務省から独立した組織とするべきです。

結語として申し上げたいと思いますが、郵政民営化委員会の委員の皆様はCAPECの意見に対するご理解をいただくようお願いするとともに、この新規業務を認可する前に、上述の点

を解決し、事業計画が民間事業者にとって受け入れられるものとなるよう総務省及び日本郵便に働きかけていただくことを要請いたします。

このままでは、国際航空貨物業界、特にその一部である国際エクスプレス業界が、新合弁会社による不当な競争にさらされることを危惧するものです。

最後に、このように私どもの意見を陳述する機会を頂戴しましたこと、また、ご清聴賜りましたことを感謝申し上げます。

○田中委員長 ギュンター・ツォーンさん、どうもありがとうございました。

後ほど、また質疑をさせていただきたいと存じます。

それでは、続きまして欧州ビジネス協会物流・貨物輸送委員会委員長代理のマーク・ショーニーさんにご説明をいただきます。

○ショーニー委員長代理 皆さんおはようございます。

本日は、欧州ビジネス協会に対し、計画されている郵便事業株式会社と山九株式会社の新たな共同出資会社に関して意見を述べる機会を頂戴しましたこと、感謝申し上げます。

欧州ビジネス協会物流・貨物輸送委員会を代表するマーク・ショーニーと申します。私どもの委員長のドナルド・マクガルバーは残念ながら本日都合がつかず、彼の代理として出席させていただきました。

私どもEBCとして、現在計画されている新規合弁会社に関して、以下3点懸念事項を申し上げます。

第1点として、日本郵便と計画されている合弁会社間の取引のために、ユニバーサルサービスのために提供されているインフラが使われるという点があります。第2点として、EMSと新規事業の事業範囲の間に、事業のマーケットサービスの範囲に重複があるという点。それから3番目として、今後の計画の詳細が示されていないという点があります。そして、新規事業の計画の中には、日本郵便のプロセス、施設並びにその他の資産を利用することが含まれています。その中には、日本郵便の人員あるいは営業拠点、そしてITインフラ等をそのIT資産並びに要員を経由して使うということ、それらをゲートウエーとディストリビューションセンターあるいは集荷・配送等、輸送のための車両及び人員も含めて利用することになっています。

この計画文書の中で、日本郵便はすべてのサービスに関して適切な価格レベルで取引が行われるとしています。このことは、市場相場ということの意味しているのであろうととらえるものです。しかしながら日本当局は、この計画によって市場相場が実現されることをどのように

担保されるのでしょうか。これを実現するためには以下の点が必要であると考えます。

まず、透明かつ十分な会計情報、それからこれらの取引のために認可された価格に関する移転価格を監督する第三者組織も必要だろうと考えます。アームス・レングス取引が保障できない場合、EBCとしては民間事業者との対等な条件は実現できないものと考えます。

加えて、EMSのマーケットサービスと新規事業の範囲の間に重複があると考えます。日本郵便の事業計画の8ページに示されているように、国際小包サービスとEMSの間には重複があり、その意味で4つの次元での重複が存在すると私どもは考えます。同じような対象顧客セグメント、それから荷物の寸法・重量・サービスレベル——これはその速度、トレーサビリティなどですが、それから4番目として価格レベルです。もっとも、この点につきましては新規サービスの価格レベルについて情報が示されておりません。

加えて、日本郵便に対しては、この新規事業に関する将来計画のより詳細を公表されることを促すものです。現在までの計画は大局的なものであり、これをもとにしては、どのようにパートナー2社が事業を開始するための合理的な判断を下せるのか、あるいはまた外部の関係者が判断をすることができるのか極めて難しいものではないかと思えます。ゆえに、我々はこの新規事業の全般的な影響、意味合いが十分に評価されないものと懸念いたします。

この事業計画に関する文書の中で、日本郵便は事業を開始した当初わずかなマーケットシェアのみを期待しているとしております。そして、同業他社に対し、その利益に対して不当な影響を与えるものではないとしています。しかし、新規参入者から市場を保護するためにこのような主張というのは合理的に使えるものではありません。日本郵便並びに山九が当然期待しているであろうように、この事業が成功するとすれば、当然、既存企業からマーケットシェアをとることになります。これら既存企業は、日本当局からこのようにとられるマーケットシェアと合弁会社によって獲得されるマーケットシェアというのは、自由かつ公正な市場の中で公正な競争条理のもと獲得されるものであるということを保障されなければいけません。

EBCといたしましては、郵政民営化委員会が国際貨物あるいはエクスプレスデリバリー業界が抱いております懸念を理解されることをお願いいたします。そして、新規事業に関するより詳細な事業計画が公表され、我々が詳細に表明いたしました懸念に対して十分に対応するようなものとして我々がコメントできるようにしていただきたいと思えます。

本日は、私どもの意見開陳の機会をいただき感謝を申し上げ、またご清聴ありがとうございました。

○田中委員長 それでは、最初に一言申し上げます。

御三方には、大変ご多用のところをご意見をいただいております。これは私どもにとっても大変いい機会ですので、時間をとって丁寧にそれぞれのお立場をご説明していただいたこと、大変多といたします。

それでは、これから自由討論としたいと思いますので、まず委員の方から御三方のご質問あるいは立場の表明についてのコメントをさせていただこうと思います。いかがでしょうか。

○富山委員 まず、ありがとうございます。

これは全部共通なのかもしれませんが、ACCJさんの第3の措置の「全ての市場参加者」のディフィニションなんですけど、これはユーザーとしての立場の市場参加者というものと、それからある種コンペティティブなポジションにいるけれども、そのネットワークを使いたいという2通りあるのかなと思いますけれども、これは両方とも指していると思っていてよろしいんですか。

○フーバー委員長 ここで私どもが申し上げておりますのは、すべての運送事業者に対して新規合弁会社と対等な機会を与えられるべきであるという点です。ただ、すべての運送会社——他の民間事業者といたしましょうか——が同時にネットワークにアクセスを持つということが現実的ではないかもしれません。ですから、競争入札なり、あるいは相見積もりといたしましょうか、見積もり等といった手段のもと、すべての事業者がネットワークを利用する機会を与えられるべきであるということを申し上げている次第です。ですから、もしすべてが同時に利用するということが現実でないとして、それが何らかの手段で機会を与えるべきではないかというふうに考えております。

○ツォーン会長 今、申し上げたような手続というのは、電気通信の事業の場合、ネットワークアクセスという点で同じようなプロセスでありますし、またその他インフラ、例えば電力事業などの場合にも同じようなプロセスが行われます。

それからそれに加えて、世界各地いろいろな郵便事業に関して申し上げれば、1社以上の商業会社に事業を行うスペースを提供することも一般的です。

○富山委員 ちょっとこれは辻山委員の専門領域になってしまうかもしれないんですが、私も通信の仕事を前にやっていたので、その話はよくわかっているつもりですが、例えば、アームス・レングスの時のいわゆるトランスファー・プライシングの問題もそうですし、この手の例えばオークシヨンのことをやる場合のある種のコストの積み上げの議論というのは、どういうふうにプライシングをしていくかという問題も必ず出てくるんですけれども、この手のネットワーク型のビジネスって、非常にいわゆるサunkコストとかアロケーテッドコスト、イ

ンダイレクトコストが割と大きくて、いわゆるダイレクトなマージナルコストって小さい場合が多いですよ。そのときに、アカウンティングとかコストイングのベースをフルコストイングのアロケーションで考えるのか、それともマージナルコストだから、それもロングターム・マージナルコストイングと、ショートターム・マージナルコストイングと両方ともあると思うんですが、ここで随分ゲームのルールが変わっちゃうわけですよ。

これは今の御三方のお立場として、どういうプリンシプルをお考えなのかというところを伺いたいんですが。

○フーバー委員長 まず、お断り申し上げますけれども、私ども3人——ひょっとして間違っているかもしれませんが——私ども3人いずれも恐らく会計士ではないと思いますので、いずれも法律専門家ないしはロジスティックス専門家です。

○富山委員 私もです。

○フーバー委員長 まず簡単に第1点として申し上げますと、そういった特権こそがまさに公に論ぜられるべき点であったのではないかと考えています。その対応としていろいろな考え方があるものであり、それをめぐっていろいろと議論がなされ、また実際にどうするかというようなことについていろいろと議論がなされるべきだと思います。大体1社の中でも、コストに関してはいろんな議論がなされ、例えばコストをどのように配布するかということについても議論が多々行われるものです。

私どもの基本的な考え方としては、他の御二方それぞれに考えがあるかもしれませんが、基本的な考え方としてはマージナルコストではなくて、フルコストで利用者に対して公平な形でもって配布するべきであると考えております。その方法としては、貨物の重量であるとか、あるいは価格、それに係る時間とかいろいろな基準があろうかと思いますが、その詳細については基本的に詳細にわたって討論されるべきものでありますけれども、何らかそういう形でもってフルコストをアロケートするべきであると考えます。

○ツォーン会長 新規合弁事業が成功するためには、もちろんコストのアロケーションモデルについての合意がなされなければいけないと思います。ただ、私どもの観点から言えば、コストのアロケーションモデルが一番重要なのではなくて、むしろすべての関係者に対しアームス・レングスの条件が提供されるということ、つまり透明性が確保されるということが重要だと考えております。

日本郵便が提供するネットワークに対し、その他のすべての関心ある事業者が同等条件で利用する機会を与えられるということが重要であり、それが確保されればフルコストのアカウン

ティングであろうが、あるいはマージナルコストのアカウンティングであろうが、それは重要な点ではないと考えております。

○ショーニー委員長代理 理想的な世界では、マーケットレートということがよろしいかと思えますけれども実際的ではないかもしれません。ですから、基本的にはこのコストに関する原則について合意がなされると。そしてその原則について合意がされるメカニズムが存在するということが極めて重要だと思っています。

ネットワークのような場合、極めて固定費の比率が高いものですので、マージナルコストという対応というのは余り現実的ではないと考えております。物によっては、余り追加コストもかからず、無料で移動するパッケージなどもあり得ると考えております。ですから、実際の活動ベースでフルコストのアカウンティングをするべきであろうと考えております。そしてこのような活動ベースといいましょうか、アクティビティベースの会計処理ということを日本郵便の組織全般にも適用していくべきであろうと考えております。今日、事業会社となった以上、内部管理のためにもそういった基準を日本郵便としても使っていくべきではないかと考えております。

いずれにしても、重要なのは原則について合意するという点です。そしてその点が透明であるということであり、一般の人々がどのようなベースでチャージがなされているのか、課金がなされているのかということを理解できるようにしておくことであろうと考えております。いずれにしても、実際の活動ベース、アクティビティベースのアカウンティングにすべきであると考えて、インフラの固定費並びにその他のエンドコスト等を勘案したアカウンティングにすべきだと考えております。

もう1点だけ申し上げますと、この新規合弁事業から山九の海外オペレーションへという運送が行われるわけで、その際、日本郵政のコストについて、その海外部分についても課金がなされるわけで、その部分につきましてもコストの透明性が確保されなければいけません。さもないと、海外の税務当局との間で問題を惹起しかねないということになりますので、OECDの移転価格ガイドラインを遵守することが極めて重要であると考えます。

○辻山委員 今日はどうもありがとうございました。

今日いろいろ教えていただいたことと申しますか、コメントいただいたことについて、私も2点大きくシンパシーを感じております。あとは、1つのコメントと1つの質問です。

まず、シンパシーを感じたところは、ご指摘のように、これから自由公正な市場競争が確保されなければならないというご指摘ですけれども、それは我々の委員会の使命でもありますし、

ご指摘はすべてごもっともだなというふうに感じまして、何点かその面でも参考になる意見を聞かせていただきました。

2点目ですけれども、今、お話にありましたこの問題を考えていくときに、やはりコストイングの問題が一番大きな問題なのかなということはそのとおりですし、特にご指摘の中で、少し細かい数字がなさ過ぎると。出資金等についても、まだこの段階で分らないということで、少し不明確な点があるというようなこと。前の委員会でも私も質問させていただいたんですけども、同じような感想を持っております。そういう意味では、これから特にセグメント情報というご指摘がありましたけれども、情報開示の透明性が重要であると。この点もおっしゃるとおりだと思います。

その上で、1つはコメントです。今回、山九の問題が挙がっておりますけれども、これは山九に限らず、場合によってはパートナーを組む、いろいろなところに門戸は開かれているというのが我々の理解なんですね。ですから、是非そのパートナーとして将来名乗りを上げていただくというか、そういうことも少し検討していただきたいという、これがコメントです。

最後に一つ、続けて恐縮なんですけれども、質問といいますか、ちょっと教えていただきたいことは、今日、このペーパーにもありますけれども、新共同出資会社、この収益がユニバーサルサービスというふうに定義されているEMSの方に流れるのではないかという御指摘に関してです。これは先程から議論に出ているコストイングの問題にもかかわってくるわけですが、この収益の柱というのは何だというふうにお考えなんでしょうか。要するに、共同出資会社に何らかのEMSに流れるような収益が存在する、生まれる、だから流れるんだというロジックであれば、その収益とは何だというふうにお考えなのか。これがちょっと教えていただきたい点です。

○ツォーン会長 私ども、今のご指摘ごもっともだと思います。私は、あくまでもCAPECの代表ということ。つまり、インターナショナル・エクスプレス・ビジネスという部分に限定して申し上げざるを得ません。決して国際貨物輸送全般について申し上げるわけではありませんけれども。

私どもとしては、明確かつ公正なコストイングがなされなければ、新しい合弁事業は特にエクスプレス、宅配に関して民間に対し大きな利点を享受することになる。そしてそれゆえに、非常に速やかに相当のマーケットシェアを確保するに至るであろうと懸念する次第です。民間の事業者は、あくまでもこのエクスプレス事業だけのためにインフラを維持すべく相当高いコストを負担しておりますし、また、あくまでもその事業などということであって、相互補助が

できません。我々はあくまでもエクスプレスサービスのためのサービスセンターを維持し、あるいはまたゲートウエーを維持する、それから航空機材、トラック云々を維持しなければいけないということです。それに対して新規合弁事業は既存のインフラを活用できるということで、非常に大きなコスト面での利点を享受できます。

それから、もう一つの点として、民間事業者はこの事業を行うに当たって極めて厳格なセキュリティあるいは安全性についての規則を遵守しなければいけない、あるいはまた国際運送全般にわたって極めて厳しい規則を遵守せねばならないという状況にあるわけですが、そういった点、EMSの場合にははるかに手続がリラックスしたものであり、それゆえにコストも少なく済みます。

加えて通関コストも非常に大きなものがあります。民間事業者の場合には、この通関費用を負担せねばならないわけですが、日本郵便の場合にはそれを負担する必要がないということで、この点でも非常に大きなコストの差が出てまいります。ですから、極めてルール、規則を明確にさせていただかない限り、この新規合弁会社というのは、コスト面で非常に大きな、いわば不当なほどのコスト面での利点を享受できるのであり、それが収益源になると考えます。

1つ適切に表明しなかったかもしれませんので申し上げたいと思うのですが、EMSの場合には、通関の費用負担、今申し上げたような利点があるということです。新規合弁会社によって異なったサービス、異なった商品を提供するということになれば、それによって異なった通関費用の負担というのはあるのかもしれませんが、ただ、ショーニー氏が先程申し上げましたように、EMSと新規商品の間の差というのは、いわばグレーゾーンであり、実際にサービスの売り込み、営業に当たって、どのように区別されるのかは必ずしも明確でないと思っています。

○ショーニー委員長代理 問題は詰まるところ移転価格ということになるかと思えます。EMSということであれば通関費用の負担がないということで、それは民間の場合には負担せねばならないわけですから、その意味でコスト面で有利になるということがあります。

山九との合弁会社が扱う小包がEMSの流れに乗って扱われるとすれば、これはEMSの事業規模が拡大するというので、その結果としてユニットコストは下がるということになります。それによって発生する追加利益というのは、山九との合弁会社ないしはEMS事業に流れるであろうと考えられます。

詰まるところ、基本的にもしそういうことであればEMSのコストベースがさらに下がるということになるわけですが、EMSが合弁会社に提供するサービスの価格を下げることによ

て、その合弁会社が享受できる利益がふえるか、あるいはサービスの価格を上げることによって、EMSに流れ込む利益をふやすということもあり得るわけです。

いずれにしましても、ユニットコスト、単価は下がるということになると考え、ですからどちらかの当該事業者にそういった利益が発生することになると考えます。

○フーバー委員長 他の御二方の表明した点は私も同感ですので、繰り返すことなく彼らと同感であるということだけ申し上げておきたいと思います。

基本的には、競合するサービスの問題であると考えます。多くの国では、既にその国の事業者がエクスプレスサービスから撤退しております。というのは、民間で同様の競合するサービスとして提供できると考えているからです。また、国の事業者が残っているところでも、例えば米国のような場合、あくまでも例えばEMSと競合するような、そういったケースでは明確に立法措置をとり、相互補助などを禁止する具体的な条項を設けております。そして、きちんと会計的な情報は公に公表する。各サービスのコストに関して、これが明確に公表されるように義務づけております。

○富山委員 今のポイントの確認のための質問なのですが、先程ショーニーさんがおっしゃったポイントで、既存の郵便事業会社のネットワークを山九さん、今度のニューベンチャーが使いますと、使った結果として、当然、シェアードコストの部分をユーティライズすることになりますから、どちらかで、いわばコストが相対的には下がるわけですね。それを確かにアンフェアな形で、どちらからどちらをサブシダイズするというのはアンフェアで、それはわかりますと。

ただ一方、今度話の状況を変えて、例えばそういう既存のネットワークを使う機会をいろいろな会社開放したとします。そうすると、いずれにせよ郵便事業会社のネットワーク・ユーティライゼーションは普通上がるはずですから、そうするとこの郵便事業会社側のユニットコストは普通に考えれば下がりますよね。例えばこの同じロジックで言うと、そのことをアンフェアと言うのかフェアと言うのか。それとも、そのことを通じてEMSというある種特別な扱いを受けているというご議論なんだと思うんですが、その特別な扱いを受けているビジネスを結局そのユニットコストを下げる。EMSがあるから問題があるとおっしゃっているのか、それとも郵便事業会社側のサービス、一般のユニットコストが下がるということをおっしゃっているのか。その辺は、私はEMSだからというふうに理解したんですが、そういうふうに理解してよろしいのでしょうか。

○ツォーン会長 そのとおりです。

○ショーニー委員長代理　そうです。

○飯泉委員　それぞれ御三方には、お忙しい中どうもご苦勞さまでございました。

また、特にショーニーさんの方からは、欧州、ヨーロッパにおけるタックスあるいはレギュレーションについての着眼点といたしますか、こうしたご提言もいただきまして本当にありがとうございました。

そこで1つのご質問と1つの意見を申し上げたいと思います。

御三方共通であります、1つこれは質問の点であります、財務内容であるとか、あるいは将来計画、これを公にすべきなんだと、こうした意見があるわけであり、これについては国際物流において、先程も、これはこの新しい合弁会社というものが脅威になってくるんだと。特にイコールフットイングを侵害をするものなんだと、こうしたご意見があったわけであり、本当にそういう形として、それを監視するための材料としてこうした公表を求めているのか。あるいは、新たなパートナーシップ、今回は山九という会社がパートナーシップを組むわけであり、しかし、今日もご意見としてある中に、今まで国営として行っていた郵便事業、日本の国内におけるネットワーク、これを何人もが使えるようにすべきだと、こうしたご意見が出ているわけであり、新しく郵政民営化ということで開放されるわけにして、そうした時のパートナーシップを組むチャンス、きっかけとするための判断材料として求めるのか。一体、大きくどちらなのかというのをまず1点聞きたいと思います。

そして、これを受けての形での意見ということでもあります。今も申し上げたように、今回、日本は郵政民営化ということで、この国内が国営として行っていた郵便のネットワークというものを国内だけではなくて、世界に対しても開放するということになります。そうした意味では、皆さんが正に求めていることが今回実現をしてきたところでもあります。そうした意味では、今回事業会社は山九という、いわば日本の会社を海外へ向けてのいろいろな物流についてのパートナーとして身近で選んだわけであり、これは逆に言うと、皆さんにとって一つのビジネスチャンスとした場合に、この山九と組ませてみて、それが一体、今もいろいろご質問、ご意見、意見交換があったわけなんです、どんなリスクがあつて、あるいはどんな点でこれはちゃんと事業として成り立つのかどうか。皆さんのそれぞれのお国の会社が、逆に山九になりかわって、もっと有利な条件を提示できるんだと。そうしたいいきっかけとするためのフィージビリティ・スタディとしてやらせてみて、その結果を逆に公表してみたらどうだろうか。そうした形に持っていかれた方がいいのではないのかなと。これは先程辻山委員も、もっと手を挙げてもらったらどうでしょうかとお話あったわけですが、こうした一つの質問と

ご意見を申し上げたいと思います。

○フーバー委員長 この合弁事業に関連して、透明性並びに対等な競争条件ということで、3つ懸念があると思うんです。これから申し上げるのは、必ずしも重要度の順番で申し上げるわけではありませんけれども。

まず第1点として対等な競争の土俵が提供されるのかということですが、つまりすべての民間事業者が山九と同じような機会を享受できるのかということです。

それから第2点として、この合弁事業ができた時、その他のすべての民間事業者に提供されるのと同じ条件でこの合弁会社が日本郵便のリソースを使うことになるのかということ。つまり、その点が公に見えるようになるのか、透明性があるのかという点があります。

それから3番目として、日本郵便の内部でEMSと、それからこの合弁事業によって生まれる収益との関係がどうなるのか。つまり相互補助がないのか、などの情報がきちんと報告されるかどうかということです。ですから、いずれの点も透明性、それから対等な競争条件という話になると思います。

○富山委員 ツォーンさんの意見の中で、ユニバーサルサービスに位置付けているのは総務省の判断で、それに関する郵政民営化委員会の権限云々ということがあったんですが、一応、私も民営化法はそれなりに読んでいるつもりなんですけど、これはどの条文を根拠にお考えになっていますか。教えていただければと思っているんですけども。

○フーバー委員長 簡単に申し上げますと、まず万国郵便条約、万国郵便連合（UPU）のもとで、国際サービスを相互間で行うことに合意しているわけです。

UPUの第3条のもとで基礎的サービスに言及しておりまして、その基礎的サービスを互いに提供すべきである。その第12条で基礎的サービスとは何ぞやということを書いてありますが、このEMSがUPUのもとでは基礎的サービスと指定されておられません。ですから、各国は義務的に相互に提供すべきサービスにはなっていないわけで、つまりユニバーサルサービスではないということです。

UPUの第14条で、各国間でEMSを提供したければ、それは許されるという趣旨のことが示されている。ですから、そういった意味からもEMSは義務的なサービスではありません。言い換えれば、基礎的サービスが提供されるような保護はないわけです。実際、多くの国々では、基礎的サービスとして提供することをせずに、むしろ競争にゆだねるという選択肢をとっております。つまり、基礎的サービスから除外しているわけです。

ですから、競争に配慮することによって多くの国では基礎的サービスからは取り外しており

ますし、そういった結果、基礎的サービスに提供されます法であるとか特権、その他の特別な規則の手当てといったことはないわけです。ちなみに、追加的な点としては、日本国法のもとでは基礎的サービスにまだEMSは含まれていますけれども。

誤解していただきたいんですけども、私ACCJで我が国、アメリカの場合に、実際米国のこうしたサービスがEMSを提供しておりますけれども、世界的な流れとして規制面でも対等な競争条件を提供するようになっており、基礎サービスとEMSの間での相互補助がされないようになってきているということを申し上げたいと思います。

○田中委員長 今日お話しいただいたことは、もちろん委員会でこれから審議いたしますが、今日の段階で、ちょっとこれだけ述べてみたいと思います。

アームス・レングスが必要だということ、それからトランスペアレンシーが必要だというご指摘については、委員全員がそのとおりだというふうに思っているわけです。それは2つ理由がありまして、1つは日本郵政の内部管理上もこれは不可欠だということです。コストを抑制し、そしてよく働く分野にインセンティブを与えるという、内部管理上も不可欠のことであって、これは委員会としてもこのアームス・レングスとトランスペアレンシーについては非常に強く言わざるを得ない。

もう一つは、コーポレートガバナンス、今回の場合は山九という民間会社が入るわけですから、これはコーポレートガバナンス上もこのアームス・レングスとトランスペアレンシーは不可欠になってきているということだと思います。

それから、我々委員会は郵便事業会社をどういう形で位置づけているかというのは、もちろん我々は民営化法によって動いているわけですが、民営化法上3つあるわけです。

1つは、国民の利便の向上。すなわち郵便事業に対して税金から補助金を出すということは、もうあり得ない。これを前提に、初めてこの民営化法は国会を通過いたしました。ですから、第1のポイントは、補助金は出さなくてもいいような郵便事業。もちろんユニバーサルサービスは義務としてあるんですが、ユニバーサルサービスを果たしながら、しかし、もう補助金を出すことはないという前提できています。したがって、エコノミー・オブ・スコープを初めとして、経営上使える手段は使ってくれというのが、この第1の国民の利便の向上ということから出てきます。

民営化法は、2番目に競争の重要性を言っています。ですから、競争がちゃんと行われるかどうか監視しなさいというのがある。この競争の重要性というのは内外の事業者を問いません。当然のことですが、なぜならば、我が国は我が国の現在の消費者や事業者は内外を含めたサブ

ライサイドの競争のゆえにメリットを受ける。それをもし排除するようなことがあれば、我が日本の社会の生産性は上がらない。ですから民間事業者にゆがんだ競争をさせるようなことはさせない。あるいは競争のゆがみから民間事業者が不利を受けることはない、これが前提です。

ですから、かつての国営企業だからといって、その競争上、彼らを利することは国民にとっての利便にならないという視点は民営化法上明確です。

3番目に、民営化は金融2社については完全民営に、そしてこの郵便事業会社を傘下に持つ日本郵政も株式上場を果たすようにというのが、この民営化法上の位置付けです。この委員会は、民営化が成功するための条件整備も負っています。したがって、上場というのは投資家が評価してくれるようなエクイティ・ストーリーが必要だと。そのことを日本郵政株式会社に対して、エクイティ・ストーリーがつくれるかどうかということをお我々は督促する立場でもあるということです。

今後、我々の委員会の意思決定は、今申し上げた3つの視点に沿っているかどうかということから行います。個別具体的に言うと、これはなかなかコンフリクトを起こさないわけではない。時にこの3つの視点は、コンフリクトを起こすことがある。しかし、そこを3つの視点がそれぞれに生きるような個別の意思決定をこの委員会はしていくということになります。

今日、お話を伺いました。大変いいお話を幾つもしていただきまして、我々は大変勉強しましたけれども、ご要望の中で、これから我々が意思決定していくことは、この今申し上げた3つの視点に沿って、もちろん意思決定する時には必ず説明しますが、どういう視点からこういうのをとった、とらなかったというのは説明をいたしますが、この3つの視点のバランスを考えながら、我々は決めていくということでもあります。

1つだけ感想をつけ加えますけれども、今日は合弁会社と日本郵便との取引のアームス・レングスを保証するために第三者委員会をつくったらどうだというお話がありましたけれども、これは感想ですが、現実的な可能性はほとんどないと思います。

もちろん我が国でも、テレコミュニケーション、それから郵便も含めまして第三者によるアクセスを保証するために第三者委員会をつくれという議論は日本の中でも根強くありますが、現在の日本の行政のあり方を、これは基本的に変えることですから、改革を掲げる政権が明確にできない以上、私の感想としては、すぐ第三者委員会がつくられて、そこでこの自由なアクセスを保証する委員会になるとは思われない。

そしてもう一つ、この委員会がつくられたのは、郵政民営化の過程を監視し、かつ基準をつくるためにのみ特定の目的でつくられましたので、おっしゃっていることは、もし何かご要望

があれば、この委員会に持ってきていただくということだと思います。事実、今回もこういう形で皆様方のご意見を伺いました。これは全部、委員会のホームページに出ますので、皆様方がどういうご要望を持っておられるかについては国民がすべてわかります。国民は、情報を知る立場にあります。皆様方のボイスは、確実に日本国民に伝わります。ですから、その機能は我が委員会が保証しておりますので、この委員会にお持ちいただいたら、必ず皆様方のボイスは伝わりますので。

本日はどうもご多用なところをありがとうございました。

○田中委員長 時間が押していますけれども、意見募集の結果についてご報告いただけますでしょうか。

○田尻事務局参事官 資料2-4でございますが、4月9日から30日までにわたりまして意見募集を行いましたところ、社団法人航空貨物運送協会、在日米国大使館及び個人2名の4件の意見が出ました。

まず、2ページをご覧くださいまして、社団法人航空貨物運送協会からのご意見を読み上げさせていただきます。

郵便事業株式会社の新規物流業務について

はじめに

当協会では、郵政公社の民営化に伴う民間事業への進出に際しては、「郵政民営化の基本方針」(平成16年9月10日閣議決定)や、郵政民営化法に定めるところに従い、競合する民間事業との対等な競争条件を確保するとともに、同業他社の利益を不当に害することがないように、特に配慮していただきたいと考えます。

今回意見募集に係る、郵便事業株式会社の新規物流業務への進出についても、これらの条件が守られることが、重要と考えており、そのような観点から、下記の措置を講じていただくよう要望します。

記

1. 他の民間事業者とのイコールフットィングの確保

今回申請に係る、郵便事業株式会社の新規物流業務に関しては、競合する他の民間事業者とのイコールフットィングが重要と考えております。

郵便事業株式会社は、旧郵政公社がその長い歴史の中で蓄積した経営資源、顧客情報、社会的信用力を継承していると思われませんが、これらが、当該物流子会社に、不当に低い対価

で提供されたり、流用されることとならないようにお願いします。

具体的には、本件新規業務を行う物流子会社は、郵便事業株式会社が保有する国内集配ネットワーク（営業網、集配、輸送網）を活用して、航空貨物の集配を行うこととされておりますが、当該国内集配ネットワークについて、イコールフットイングの観点から、私ども民間事業者にも適切な条件の下、開放していただくこともご検討していただくようお願いいたします。

当該新規子会社の活動等を今後もフォローしていただき、同種の業務を営む事業者の利益を不当に害していないかを定期的にチェックいただくようお願いいたします。

以上

それから、在日米国大使館からの意見でございますが、英語のところではなく、日本語の仮訳の方を読ませていただきます。6 ページでございます。

「郵便事業株式会社の新規業務(国際貨物運送に関する貨物利用運送事業、貨物航空運送代理店業、貨物自動車運送事業、通関業、倉庫業及びこれらに附帯する業務を組み合わせ、荷主に対して行う国際物流業務)の認可申請に関する郵政民営化委員会の調査審議に向けた意見募集」に対する米国政府の意見表明

米国政府は、2008年4月9日に公示された「郵便事業株式会社の新規業務(国際貨物運送に関する貨物利用運送事業、貨物航空運送代理店業、貨物自動車運送事業、通関業、倉庫業及びこれらに附帯する業務を組み合わせ、荷主に対して行う国際物流業務)の認可申請に関する郵政民営化委員会の調査審議に向けた意見募集」に対し、謹んで意見を表明します。郵政民営化委員会がこの重要な案件に関しすべての利害関係者から意見を公募することを歓迎し、提出された意見が十分に考慮され、今後の議論や提言に反映されることを求めます。

米国はこれまで、郵政民営化法第2条において日本郵政株式会社および民営化された各郵政事業株式会社と競合する民間事業との間に対等な競争条件が確保されることを定めている基本理念を常に歓迎してきました。米国は、この理念が日本郵政公社の改革および郵政民営化において確実に実現され、金融サービスやエクスプレス事業分野で民間事業者との間に対等な競争条件が確保されることを日本に要望します。

現在検討されている案件についてですが、米国政府は、郵政事業株式会社が「認可申請の概

要」の中で「国際郵便事業」に新たな機会を見出すことで事業の拡大を図っていくことへの意欲を表明したことに注視しています。

米国政府は、日本が、郵政改革から得ることのできる効率性や消費者利益を増進することを助け、国際郵便事業およびその他の国際物流業務において、規制やゆがみのない競争を実現させるために必要なすべての措置を講じる必要があるという見解を改めて強く表明します。その他の国際エクスプレス事業者との対等な競争条件を確保するためには、以下の新たな措置が必要です。

- 1) 郵便事業株式会社に対し、民間エクスプレス事業者が取り扱うものと類似する貨物に課されるものと同様な義務と、平等な扱いがされることを確保すること。これには、郵便事業株式会社のEMS（国際スピード郵便）に、民間エクスプレス事業者に課されているのと同様の通関手続（例えば、EMSに「通関申告」制度の適用）が適用されることも含む。
- 2) 郵便事業株式会社の会計とその他の関係事業内容が十分なレベルで公表され、郵便事業株式会社のEMS（国際スピード郵便）が非競争的な郵便事業や日本郵政株式会社関連のその他の事業に対して補助したり、あるいは補助されたりすることがないように確保する。また、これらの公表のすべてに関し、民間事業者に課されている同じ基準を義務付けること。

これらの具体的課題が依然解決されていないにもかかわらず、既存の郵便網を利用し、郵便事業株式会社との競争において民間事業者の立場を一層不利にさせかねない郵便事業株式会社の新規業務に係る認可申請が検討されようとしています。米国政府は、国際エクスプレス事業において、郵便事業株式会社とその他事業者との間にゆがみのない競争がもたらされるよう、日本政府が対等な競争条件に係るこれらの懸念を払拭することを最優先するよう期待します。

米国政府はこの意見表明が十分に考慮されることを求めます。

それから、個人から寄せられたご意見2つでございますが、これは概要でございますが、最初の意見でございますが、不在郵便物の再配達が遅く、取り扱いが悪過ぎる。それから、郵便事業株式会社の名称を「郵便運輸」又は「郵便宅配会社」に改めるべき。それから、ゆうちょ銀行を独立したテナントで営業させるべきとのご意見をいただいております。

それから、お二人目の個人の方からは、本件業務は、郵便事業株式会社の保有する物流ネットワークを効果的に活用することにより、国民経済全体にポジティブな影響をもたらすものとする。よって、申請どおり認可することが適当というご意見をいただいております。

以上でございます。

○田中委員長 よろしいでしょうか。

それでは、予定した時間も過ぎておりますので、議題3の委員による地方視察につきまして、飯泉委員にいろいろとお骨折りをいただきまして視察をいたしました。これを事務局で資料3にまとめてもらいましたので、お目通しください。

それでは、遅くなりましたけれども、以上をもちまして、郵政民営化委員会第40回会合を閉会いたします。

なお、次回の日程につきましては、別途事務局からご案内いたします。

本日の委員会の模様につきましては、この後、事務局からブリーフィングをいたします。

本日はどうもありがとうございました。