



2008 年 5 月 14 日 郵政民営化委員会

郵便事業株式会社と山九株式会社の合併事業計画に関する意見

ケーペック・ジャパン¹ 会長ギュンター・ツォーン

EMSはユニバーサルサービスの一部ではない

初めに、本日説明させていただく新合併事業に関するCAPECの懸念の背景となる重要なポイントについてお話ししたい。それは、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る。

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る（例えば、「郵便事業株式会社の新規業務」第8頁参照。以下「文書」と称する）。

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（第12条、13条）、その提供が各国郵便事業体の裁量に任されている「その他のサービス」とされている（第14条）。

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作り出すことは郵政民営化委員会に寄託された、また他の組織には無い、権限であると考えている。

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いない。

今回の新たな国際小包事業とEMSの違いを明確にしていきたい

さて、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いる。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為、この2つのサービスの明確な定義付けが必要である。

¹ ケーペック(CAPEC, The Conference of Asia Pacific Express Carriers)はアジアパシフィック地域におけるエクスプレス・デリバリー・サービス(EDS)事業者の利益を代表しており、FedEx, UPS, TNT 及び DHL がメンバーとなっている。

新規業務の遂行に関し、日本郵便の係わりはアームス・レングスの原則に則るべきである

また、新規業務の遂行にあたり、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る（「文書」第 5、7 頁）。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する。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る（第 23 頁）。

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・レングスの原則に則って行われるべきものである。

また、日本郵便は既存の郵便事業のネットワークを、この新規業務を行う合併会社に対すると同様、他の民間事業者に対しても希望があれば同じ条件で提供することを書面にて確約すべきである。

EMS 事業に関する財務情報は透明にすべきである

「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、と明確に述べている（第 1 頁）。また、同じ頁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る。

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る。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共に情報公開を要求すべきである。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ある。

新合併会社の資本金を明確に

「文書」の中ではこの合併会社の資本金については具体的な記述が無い。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ひとつである。また、将来の株式公開の可能性についても触れられていない。

事業計画・目標を明確に

日本郵便は「文書」の第 9 頁で、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、と述べている。では、新会社が事業開始後 3 年から 5 年程度の間に目標としている市場シェアはどの程度のものであろうか？日本郵便は、「文書」の第 4 - 6 頁に記述されている A、B、C の 3 つの業務分野に就き、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ある。

監視機関が必要

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。この組織は日本郵便、日本郵政並びに総務省からは独立した組織とすべきである。

結語

郵政民営化委員会の委員の皆様には、ケーパックの意見に対するご理解をいただくようお願いすると共に、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する。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ある。

以上

.....

補遺：

総務省並びに日本郵政は、EMSはユニバーサルサービスの一部であると主張するが、以下の点から、EMSは民間エクスプレス事業者のサービスと競合するサービスである：

- 万国郵便条約ではユニバーサルサービスの義務を負う「基礎業務」及び「追加業務」には含まれておらず、各国郵便事業体の裁量に任されている「その他のサービス」とされている。
- EMSのサービスレベルは年々向上し、民間エクスプレス事業者との差が小さくなってきている。
 - ✓ 対象国は120カ国・地域を越える
 - ✓ 所要日数は2 - 4日（アジア各国への翌日配達便もあり）
 - ✓ Webからのトラック＆トレースや保険などの付加サービスも提供
- EMSのマーケットシェアは15 - 25%程度と推定され、大きな地位を占めている。

EMSがユニバーサルサービスとして種々の利便性を享受していることにより、民間エクスプレス事業者とのイコールフットINGが阻害されている。すなわち、通関制度・危険物や社会悪貨物の取扱い・検疫対象物の空港からの持出し・駐車違反の扱いなどでEMSが有利になっている