

郵政民営化委員会（第213回）議事録

日 時：令和2年6月3日（水）16：00～17：43

開催方法：WEB会議

出席者：岩田委員長、米澤委員長代理、老川委員、清原委員、三村委員
日本郵政株式会社 谷垣専務執行役、福本常務執行役
日本郵便株式会社 小池執行役員

○岩田委員長 皆さんおそろいですので、ただいまより「郵政民営化委員会」第213回をウェブ会議で実施いたします。

本日、委員5名中5名の出席をいただいておりますので、定足数を満たしております。

それでは、本日の議事に入りたいと思います。

お手元の議事次第のとおり、「かんぼの宿・逋信病院の現状及び今後の取組」及び「EC市場の急速な発展に対する日本郵便の物流事業への対応」について議事を進めてまいります。

まずは「かんぼの宿・逋信病院の現状及び今後の取組」について日本郵政から御説明いただき、質疑を行いたいと思います。説明は簡潔に10分以内で終わるようお願いいたします。それでは、どうぞ御説明をお願いいたします。

○谷垣専務執行役 それでは、かんぼの宿の現状と今後の取組を御説明させていただきたいと思います。日本郵政の谷垣でございます。

お手元の資料を1枚めくっていただきますと目次がありまして、「宿泊事業の経緯」と書いてございます。これは前回と同じでございます。かんぼの宿は、もともと簡易保険加入者の福祉増進のために、1955年、昭和30年に開業した熱海が最初の施設でございまして、その後、民営化のときに一旦譲渡が検討されましたけれども、その後の2009年12月に株式処分凍結がございまして、譲渡または廃止が凍結されました。

その後、2012年に郵政民営化法の一部を改正する法律によりまして、日本郵政株式会社が管理、運営を行っているところでございます。

2ページでございますけれども、去年と比べて社員総数は、左下に箱が書いてございますように、2,245名、内訳、正社員412名、ちよどここのうち100人は本社にあります。また、期間雇用社員は1,833名となっております。

3ページに現在の設置状況が書いてございますけれども、昨年以降の変化といたしましては、下の※印のところにアンダーラインを引いてございますが、2019年度に郡山・磯部・勝浦・箱根・諏訪・岐阜羽鳥・富山・浜名湖三ヶ日・竹原・湯田・徳島・別府・日南の13か所、2020年3月に小樽・酒田の2か所を廃止しました。合計15か所営業終了してございます。

38番まで書いてございますが、37番、38番は別の組織でございまして、36番は委託でござい

ざいます。20番、33番の舞鶴と島原は現在休館中ですので、実質33か所が現在稼働中でございます。

4 ページはその地図上の数字でございます。

5 ページ目は経営状況を書いてございますが、2019年度は御覧のとおり、真ん中の客室稼働率を見ていただきますと、大変落ち込んでおります。宿泊人数も129万人から110万人になってございますが、これは四角囲みのところに事情を書いてございますけれども、2019年度につきましては、先ほど申し上げたように不採算の15か所の営業の終了、それから御記憶かもしれませんが、最繁忙期のお盆の1週間、そして、秋の行楽シーズンに台風15号とか19号が千葉県方面を直撃しまして、かんぽの宿の3か所くらいが一時的に休館に追い込まれたということもございます。年度でございますので、2月、3月につきましては、新型コロナウイルスによりまして出控えやキャンセルが多発しまして、この関係で利用人数が大幅に減少してございます。

なお、参考を書いてございますのは、日本全体の観光の状況でございますけれども、年度ではなくて2019年1月から12月の暦年でございまして新型コロナウイルスの影響が入っておりませんが、全体で5億4,324万人泊でございまして、その中で、外国人延べ宿泊人数というのは1億143万人泊でございます。3,400万人くらいのインバウンドの方がお見えになっているということでございます。これが現在は御案内のとおり、ほとんどなくなっているということでございます。これは暦年の全体の御参考でございます。

6 ページにかんぽの宿の損益でございまして、宿泊事業の損益状況を書いてございますが、御覧のとおり2019年度については赤字幅が63億と大変大きくなってございます。これは先ほど申し上げたように、11億円くらいが新型コロナウイルスの影響、5億円くらいが台風による休館等の影響でございまして。

7 ページにこれまでのかんぽの施設の推移を書いてございます。

くらいくらいくらいくらい 以上、簡単でございますが、御説明を終わらせていただきます。

○岩田委員長 ありがとうございます。

それでは、続きまして逓信病院をお願いします。

○福本常務執行役 それでは、逓信病院の関係について御説明いたします。

1 ページ目、逓信病院は現在、東京、京都、広島の3か所で運営をしているところでございます。

2 ページ目、病院事業につきましては、日本病院会の調査によりますと70%を超える病院が赤字でございます。診療報酬と薬価につきましては、いわゆる社会保障費の削減によりましてトータルでマイナス改定ということで、引き続き厳しい状況が続いているところでございます。

3 ページ目、病院の現状と課題でございまして。臨床研修医制度の変更に伴いまして、慢性的に医師が不足ということで、これが患者の減少に結びついているということでござい

ます。ちなみに、東京では外科、婦人科、救急総合診療、京都や広島につきましては内科の循環器、呼吸器系の医師が不足しているということでございます。こうした中におきまして、収益確保に向けて、大学病院や地域のクリニック等との連携、地域包括ケア病棟の設置等、人間ドックの受検者の拡大ということでございますけれども、右の数字を御覧いただければと思います。

2019年度の医療損益は、2018年度に比しまして53億円から20億円減の33億円の赤字となったところでございます。この20億円減った主な要因といたしましては、2019年4月に実施いたしました富山・名古屋・福岡の3つの病院の譲渡が大きな要因と考えております。さらに、赤字ではあるのですが、東京通信病院もやや改善したのも一つの要因だと考えているところでございます。

次に課題でございますけれども、外部環境といたしましては、やはり年々引き下げられます診療報酬と医療費の削減施策、あるいは病院と介護施設等のグループ経営による患者の囲い込み、今はやっております新型コロナウイルス関係が影響して今後も大きくなるものと考えておるところでございます。

内部環境といたしましては、施設・設備の老朽化に伴う支出の増加がありますので、ここはかなり懸念されるということと、先ほど申し上げました医師不足というところが挙げられると思います。

4ページ目、2019年度の経営改善に向けた取組ですけれども、収益改善のための施策といたしまして、地域連携の強化ということで、各病院とも医師の大学病院や地域の基幹病院、クリニック等を訪問して活動して、患者の受け入れをやっているところでございます。

さらに、地域包括ケア病棟の設置や、社員の利用率が大変低いものですから、利用率の向上施策といたしまして、個室料金の割引とか、紹介状なしでも初診時の選定療養費を取らないというものを御本人あるいは家族等も実施して利用率向上に取り組んでいるところでございます。

それから、専門性を生かした診療ということで、東京はがん治療、難病診療、京都におきましては肛門関係の仙骨刺激療法、広島につきましては下肢静脈瘤の手術等を行っているところでございます。

コスト管理につきましては、大量に使います医薬品の一括購入によりましてコストの削減に努めているところでございます。

5ページ目、2020年度の改善計画でございます。引き続き、医業収益の向上、医療の質の向上、安心安全な医療の提供等によりまして、地域医療の貢献に努めながら収益拡大に努めていきたいと思っております。

説明は以上でございます。

○岩田委員長 ありがとうございます。

それでは、質疑に入りたいと思います。ただいまの御説明に対しまして、御質問等がありましたら、お願いいたします。

○老川委員 逋信病院について1点お伺いします。

かつてたくさん逋信病院があつて、13年度の段階では14病院、これが今は東京、京都、広島逋3病院にまで絞られてきたということで、それぞれ地域逋他の医療機関等へ引き受けていただくということでここまで集約されてきたということで、御努力は大変だつたと思います。御苦勞さまでした。

問題は、この残つてゐる東京、京都、広島逋3病院は、今後どこか引受け手があればそれも譲渡していくという方向なのか、この3つはしっかり残してやっつていくということなのか。その場合、資料にもありましたけれども、それぞれの専門性を重視して、専門度を高めて存在価値を高めていくという方向で検討されていくのか。東京の場合、感染症の指定も受けてゐるということなので、今回は日本全体で感染症対策が非常に手薄だつたということが問題になつてゐるわけなので、もし感染症のほうに力を入れていくのであれば、その辺の力の入れ方、予算のかけ方が必要になつてくると思いますが、その辺はどのようにお考えになつてゐるのかをお話しいただければと思います。

○福本常務執行役 今後、3病院をどうするのかというお尋ねかと思いますが、まず、京都と広島につつましては、100床前後の病床ということで、なかなか100床前後で収益改善を図るのはちょっと厳しいのかなと。それから、東京は400床を超える大きな病院ではあるのですが、近隣には大学病院とか基幹病院がありまして、なかなか地理的には厳しい経営状況が続いてゐるということでございます。

ただ、こういう赤字の状況が続いておりますので、経営計画の見直しにつつましては引き続き検討したいというところでございますけれども、現在、委員もおっしゃつたように新型コロナウイルス関係もありますので、地域医療の事情等も総合的に勘案しながら、引き続きどうしていくかということを検討していきたいと考えてゐるところでございます。

○老川委員 ありがとうございます。

○三村委員 御説明ありがとうございます。

私も老川委員と同じで、逋信病院について少し御質問させていただきます。

ただ今いただいた回答と同じかもしれないのですが、当面は感染症対策、院内感染をどう防いでいくかというところがかなり中心になると思いますが、現在、各病院が患者減少で非常につらい状況に入つてゐる。その過程の中で見えてくるのは、患者とのつながりが非常にしっかりできてゐる病院は、必ず患者さんが帰つてくるという感じがします。例えばオンライン診療であるとか、あるいはその他のサポートであるとか、患者とのつながりが強化されてゐるとか、あるいは検査・予防といった支援の形が作られてゐるところには、比較的近い状況の中で患者が帰つてくるでしょう。そのときには病院が安全であるとか安心であるということを見せていかなければならないので、そのための準備をかなりしっかりと進めていただく必要があると感じております。

それから、老川委員の質問とちょっと重なるのですが、今回の感染症対策を見たときに、施設がどれだけきちんと整備されてゐるか、空調を含めてインフラとか物理的な

要素が相当大きいのかなという感じがいたします。そうすると、今後、千代田区の逋信病院をどう位置づけていくか、あるいは日本郵政グループの中の重要な機関として維持していくのだという意思決定があるならば、やはり新しい投資、老朽化施設を根本的に更新していくことが必要かもしれない。今の状況のままですと、医師も看護師の方も大変つらい状況ではないかと感じますので、そのことについて、一応コメントとしてお伝えしておきたいと思います。

○福本常務執行役 貴重な先生の御意見、ありがとうございます。

やはり信頼される病院が一番だと思います。その結果は患者さんが帰ってくるだろうということをございまして、現在におきまして当院のほうでもいろいろ検討しております、どう対応するかということはなかなか申し上げづらいのですけれども、いずれにしても地域において御満足していただける対応で、患者の皆さんから信頼される病院づくりを今後やっていくというふうを考えているところでございます。

○米澤委員 どうも御説明ありがとうございます。

やはりかんぼの宿も逋信病院も、これは予想されることでありますけれども、大変苦しいということがよく分かりました。その中において、やはり今回の新型コロナウイルスの問題で展望が見えないと思うのはかんぼの宿かなという感じがしております。そうでない場合には、インバウンドもこれからつかむ余地もあるのではないだろうかということで以前、応援した記憶もあるのでありますが、それは当面厳しいのではないかと思います。感想でございます。

○谷垣専務執行役 ありがとうございます。

おっしゃるとおり、私ども100万人の宿泊者のうちインバウンドが1万人しかおられませんので、この辺が狙い目かなと。10万人くらい来てもらっても良いのではないかと、実はホームページも中国語、英語、外国語版をそろえたり、一生懸命やっていたのです。私ども実は新型コロナウイルス感染症拡大がなかりせば中国にも行って、セールスをしてこようと思っておったのですが、御案内のとおり、去年は3,400万人お越しになりましたインバウンドの方が、当面見込めない訳であります。そうすると、国内マーケットは個人の旅行客も取り合いになるわけですね。したがって、新型コロナウイルスの影響が収まっても果たして何割の方が戻ってこられるのかということを見ないで、本当に100%戻ってくるという前提で考えていると間違えるかもしれません。

そういう状況も踏まえて、もちろん安全対策も十分踏まえながら、どういうふうにしていくかということについて、中でしっかり議論していきたいと思っております。現在、この程度の回答しかできませんけれども、また方針等が決まりましたら、御説明をさせていただきたいと思っております。

ありがとうございます。

○清原委員 丁寧に御説明いただきましたので、1点伺いたいと思っております。

通信病院について伺います。医師不足という点について冒頭に御説明がございました。新型コロナウイルス感染症拡大の中で、医師の皆さんあるいは看護師の皆さんの定着を図ることが極めて重要な課題だと思われまます。その中で、定着を図り、院内感染を防ぐのはもちろんですけれども、どんな具体的な御努力をされていらっしゃるかという点について教えていただければと思います。

○福本常務執行役 通信病院関係でございます。

今、新型コロナウイルスの関係で、手術とか人間ドック等が減っているというのが現実でございますので、これがどうやってこれから、特に新型コロナウイルスが終わることはなかなか一言ではないと思えますけれども、先ほど申し上げましたように、手術もまた再開していきたいと考えているところでございます。

医師の不足ということで委員が取り上げましたけれども、ここら辺のところも研修医の方々あるいは一度お辞めになったOBの方々の対応とか、そういう方も含めながら医師不足に対応できればと考えているところでございます。あと、看護師の対応につきましても、引き続き定着するように福利厚生の実等で努めていきたいと考えているところでございます。

○清原委員 御回答ありがとうございます。

かんぽの宿におかれましても通信病院におかれましても、いずれもいろいろな経営努力をされているプロセスで新型コロナウイルス感染症拡大という想定外の課題に直面されていると思えます。大変厳しいと思えますが、withコロナといいましょうか、新型コロナウイルスとともにこれからいろいろな取組をしていかなければならないのは皆様だけではないと思えますけれども、ぜひ経営改革の中でwithコロナでどのようなことをしていくかということについて本当にお悩みの淵にいらっしゃると思えますが、いろいろな情報収集をされながら、ぜひ少しでも望ましい計画の実現に向けて最大限の御努力をお願いしたいと思えます。

○谷垣専務執行役 ありがとうございます。

おっしゃるとおりでございます、この中で最大限の努力をしていくということに尽きると思えます。ありがとうございます。

○清原委員 よろしく申し上げます。ありがとうございました。

○岩田委員長 それでは私のほうから質問いたしたいと思えます。

通信病院についてですが、1つ目は、2ページ目にありますように、民間等病院経営というものが7割程度はみんな赤字だという非常に厳しい状況が共通している。だから、通信病院だけではないということだと思えるのです。

私は今回の新型コロナウイルス感染症の対応を見ていまして、医療のキャパシティーが全体として日本は足りないのではないかと。特に東京都の場合、ICUなども9割くらい利用が一時的に、もう少し感染者が増えると実は医療崩壊に近づいたのではないかと。私の質問は、こういう厳しい病院経営をやっているところは共通の課題なので、

民間の病院と横に連携するということは、新型コロナウイルス感染症対策でももっと横の連携が必要だと思っているのですけれども、経営上でも何か横で連絡をよく取り合うとか、医師の不足ということだと、大学の病院とか研究所というところと連携するとか、例えばがんであればがんを専門にやっているような研究所とか、何か横のつながりでこの厳しい状況を少し改善する余地はないかなと思うのですけれども、それについてはいかがかというのが1点目です。

2点目は、4ページにあるのですが、社員の利用率の向上は、もともと職域病院として発足しているわけで、お伺いしたいのは社員の方の利用率は何%くらいか。ここに入院される方とか外来でおいでになる方は16万人、40万人ということが出ているのですが、10%くらいなのか、20%くらいなのか、どの程度の比率で今、社員の方が利用されているのかというのが3つ目であります。

4つ目は、5ページに安心・安全な医療の提供とありますが、新型コロナウイルス感染症の対応で一番苦労された点はどんなところだったのか。医療用品だったのか、ICUだったのか、あるいは医師の数だったのか、実情はどうだったのかということ、つまり第2波が起こったときに何が一番困りそうかということをお伺いしたいと思います。

○福本常務執行役 それでは、通病関係について御説明いたします。

1番目の横の連携ということは、当社だけでは難しいと思いますので、ここは検討をさせていただければと思います。

2番目に社員の利用率ということで御質問があったと思いますけれども、例えば東京通病では、外来では8%くらいの社員、入院では3%くらいの利用率ということで、決して高くはないということでございます。昨年、11月から今年の1月にかけて、東京通病のドクターに来ていただきまして、例えばテーマが人間ドックとか花粉症関係とか乳がんという講座を、勤務時間が終わった6時から1時間ほど講演をしていただきました。社員利用率のアップができないかということで、そういう講座を設けたりして拡大の努力をしているということでございます。

それから、コロナの関係で一番苦労したところは、当初やはり医療用のマスクとか手袋等が不足したということもございますので、ある程度の備蓄は必要かなということは大いに反省だと思います。それから、施設の設備が古いということもございますので、こういうところの投資をきちんとやっていかなければ、患者、それから医師、看護師等の方々への院内感染防止や診療環境の整備という観点からも必要ではないかと考えているところでございます。なかなか古いもので、投資の額もかさむところもあるのですけれども、それはそれなりにやっていきたいと考えているところでございます。

以上でございます。

○岩田委員長 どうもありがとうございました。

ほかに御質問等はございますか。特段の御質問等がなければ質疑を終えたいと思います。御説明いただいた皆様、ありがとうございました。

続きまして「Eコマース市場の急速な発展に対する日本郵便の物流事業への対応」について、日本郵便から御説明いただき、質疑を行いたいと思います。説明は簡潔に15分以内で終わるよう、お願いいたします。

○小池執行役員 日本郵便の小池でございます。

それでは、資料213-3につきまして御説明をさせていただきます。幾つかテーマをいただいておりますけれども、目次でございますようなストーリーに基づきまして御説明を差し上げたいと思っております。

2ページでございますけれども、いわゆるtoCという消費者向けの荷物を取り巻く現状でございます。大きく3つ書いてございますけれども、1番目、個人による宅配便利用の機会の拡大ということで、もともとEコマース、電子商取引の市場というものが拡大してきたわけですが、加えまして今回の新型コロナウイルスの拡大ということで外出自粛を受けまして需要増ということがありました。ここがかなりあったということでございます。

大きな2点目ですけれども、効率的に荷物の受け取りができる環境を作るということの必要性がさらに高まったということでございます。これも元々あった市場の上に、さらに新型コロナウイルスの影響で非対面での受取需要というところが非常に大きなニーズがあるのだろうと考えているところでございます。

3点目の再配達問題につきまして、昨年10月の国土交通省のサンプル調査では大手3社の再配達率は15%ということでございますけれども、足元では皆様の在宅勤務、外出自粛ということでちょっと下がったのではないかと考えております。近々、国土交通省から最新の数字が出てくるものと考えております。

3ページにつきましては、この10年間で3倍にゆうパックが増えましたということで、この傾向を載せたものでございます。

4ページは、昨年7月の委員会の場で、私から再配達の削減につきまして御説明を差し上げたところでございますけれども、重複はするのですが、その際にフォローできなかった点、あるいはその後の動きなどを中心に説明したいと思います。日本郵便といたしましては、「身近で差し出し」「身近で受け取り」という言葉をコンセプトにいたしまして取組を続けているところでございます。

5ページは「身近で差し出し」の方ですけれども、最近は何でもスマホの時代ですが、スマホに「ゆうパックスマホ割」アプリというものをダウンロードしていただき、そこからゆうパックの差出人が登録をします。普通であればラベルにあて名を書くのですが、あて名を書く代わりに受け取る方の郵便番号ですとか住所、氏名を登録するわけです。それを、郵便局にスマホを持っていただきまして、スマホに表示された二次元コードを郵便局に設置されたゆうプリタッチという端末にタッチするとあて名ラベルが印字されます。ゆうプリタッチが設置されていない場合は、郵便局の窓口で二次元コードを表示していただきます。印字されたあて名ラベルはゆうパックに貼り付けて差し出しをする。運賃は既に

決済されており、しかも基本運賃から割引がありますという便利なサービスでございます。

6ページにつきましては、前回と重複する部分があるのですが、「e受取アシスト」ということで、お届け通知としてLINEとメールでお知らせするというのと、受取日時も変更できる、受け取る場所も変えることができますということでございます。

7ページには、置き配について記載しておりますが、下に絵が書いてございます7か所は、玄関前は鍵付きの容器がある場合とない場合で2回カウントして合計7か所としておりますけれども、いわゆる「OKIPPA」という袋をぶら下げていただく。あるいは、それに代わるような箱がある場合と、なくても玄関前に置かせていただきますというサービスをやっております。

それともう一点、上の囲みの2つ目の「また」というところですが、今回の新型コロナウイルスの感染拡大を受けまして、一時的に行っているものですが、書留郵便物は対面で配達する必要がありますが、御要望に応じまして郵便受箱に入れておきますということで、非対面で配達するというのもやっているということでございます。

8ページにつきましては、置き配の普及に向けまして、左側にあります「OKIPPA」のキャンペーンについて、10万世帯のお客様に無料で配りますということを前回御説明を差し上げました。結果、29万人の方の申し込みがありまして、約3倍の競争率ですが、約7割の方が安心して利用できましたというアンケートのお答えをいただいております。

右側につきましては、アマゾン様と広島廿日市で置き配の実証実験をしたという取組でございます。

9ページは、他の事業者様あるいは行政と連携した取組でございます。宅配事業とEC事業の生産性向上連絡会というものが開催されておまして、その中でさらに置き配の検討会が行われました。こちらにつきましては、今年3月末にレポートが出されておまして、その中で、例えば佐川急便様ですとか各事業者様、宅配のメンバーがどういう取組をしているかが紹介されるとともに、アマゾン様や楽天様といったEC事業者の方も入っておられまして、どういった取組をしているかという議論をした結果が出されております。

なお、法的な面につきましても、ここで整理をし、報告がなされているということでございます。例えば、マンションの共用部分を置き配で使うときには総会で決議しておくといいですよということも含まれているということでございます。

10ページ、大きな取組の2つ目ということでありますけれども、日本郵便の物流ソリューションということで取組を進めているものでございます。日本郵便も倉庫を構えまして、toCという消費者向けの荷物を日本郵便が扱う、その上流工程を双方の作業を含めてやるということで進めているものでございます。現在、ここにありますように、13か所、約9万平米の面積の倉庫を構えております。2015年度から営業を推進しておりますので、5年間でこのような広がりが出てきているということで、引き続きニーズが高いエリアにつきましては、倉庫の賃借もしながらやっていきたいと考えております。

11ページは、ほかの事業者様とどういった取組をしているかという例を挙げさせていただきます。

きました。宮崎交通様、ヤマト運輸様と共同運送をしている例、岐阜県の明知鉄道様と客貨混載ということで鉄道車両に荷物を載せまして、運送便の代わりにさせていただくという取組をしております。

スタートアップの連携につきましては、12ページにオープンイノベーションプログラムの取組について、今やいろいろな会社さんがやられていますけれども、2017年から日本郵便も取り組んでおります。こちらに挙げております会社さんと、彼らのお持ちの技術を使って、日本郵便もいろいろと工夫をして何とか成長の機会を作り出したいということで取組をしているというものでございます。

13ページは課題です。急速な市場の拡大に対して日本郵便が何を課題として認識をして、何をしたいかということでございますけれども、下に3つ書いてございますが、荷物がどんどん増えていくだろうということを考えておりますので、1点目は差し出しやすさ、受け取りやすさをさらに深めたい。2点目につきましては、新型コロナウイルスへの対処も前提にないといけませんので、お客様にも社員にも安全確実な配達をしたい。3点目として、不在再配達の比率を削減したいということでございます。

14ページでございますけれども、方向性としてどうするのかということで3つ書いております。非対面の差し出し、受け取りをさらに増やしていく。2点目として、デジタルトランスフォーメーションを一生懸命やっていく。3点目として、経営資源を郵便から荷物にシフトするという方向性を考えているということでございます。

具体的な取組として、15ページでございますけれども、1点目は置き配でございます。昨日の日経夕刊にも盗難が相次ぐという記事が出ておりましたが、我々もそういったことがあるかということで、例えば損害保険が使えるのではないかとということで、現在も保険会社様とどういった対応ができるかということで連携しているという状況でございます。

16ページでございますけれども、小型荷物を増やせるのではないかとということで小型荷物差し出しの誘導をしています。我々日本郵便は、バイクで郵便物を配達するときに、荷物も一緒にバイクで配達できることが強みでございますので、メルカリ様限定ですけれども、通常は3センチ以内としているところを、ここにありますような7センチ、もう少し厚いものでもお取扱いできる専用の箱を作って対応している例もございます。

最後に、17ページでございますが、経営資源の郵便から荷物へのシフトということで、我々も既に進めているところではあります。2018年8月から総務省の情報通信審議会郵便局活性化委員会において議論を進めていただいて、2019年9月には総務大臣に情報通信審議会から郵便制度の見直しについて答申が出されております。我々としてもこういった要望をさせていただいている立場ですけれども、引き続き適切な対応をさせていただきたいと考えているものでございます。

私の説明は以上でございます。ありがとうございました。

○岩田委員長 ありがとうございます。

それでは、質疑に入りたいと思います。ただいまの御説明に対して御質問等がありまし

たらお願いいたします。

○老川委員 御説明ありがとうございました。1点だけ伺います。

置き配というのが非常に強調されていて、私は取り越し苦労なのかもしれないのですが、盗難とかそういう事故が起きないようにというのを非常に心配しているわけなのです。

8ページのモニターのアンケートを見ても、結局置き配バッグ「OKIPPA」が非常に喜ばれているということで、だから置き配が喜ばれているのではなくて、ぽんと置かれていたら心配だと、こういうものがあれば安心だという意味なのだろうと思うのです。今のところはあまり大きな事故はないようですけれども、例えば、昔、ニューヨークの犯罪が非常に多発しているのをジュリアーニ市長がうまく改善した。それは何かというと、割れ窓理論、Broken Windows Theory、つまり大きな犯罪を取り締まるのではなくて、ほんの小さな窓が割れているというものを直していくということから、つまり犯罪を誘発するようなことがないようにということなのです。だから、子供などがちょっとした出来心、遊び心で持って行ってしまったというものが結局犯罪につながる。これが、後々子供が成長した場合に非常に辛い経験になってしまったりということがあり得ると思いますので、くれぐれも事故がないように。

僕は極力こういうものに頼らないで、マンションなどだと大体宅配ボックスがあるからこういう問題が生じないかもしれないけれども、一戸建ての場合はこういう間違いが生じないような対策を関係する類似の業者の方々と、ここでも勉強会をやっておられるようですから、よりよい方法というものを考えていただきたい。これは意見であります。

○岩田委員長 何かコメントはございますでしょうか。

○小池執行役員 日本郵便でございます。ありがとうございます。

まさしく懸念していたことが現在も盗難として起きているというのは事実でございますので、ほかの事業者様ともいろいろ連携を取っていこうということで考えておりますが、先ほども申しあげましたような保険について、事後的になるのですけれども、使えないかということで検討はしております。

置き配につきましては、7ページで御説明を差しあげましたように、玄関前にそのまま置くという選択肢もあります。ただ、これは受け取る方の御了解がないと当然そういうことはしませんので、もちろん勝手に置かせていただくことにはならないのですけれども、基本的には袋なり箱があって、そこにに入れておくということが当然良いと思いますし、あとは、老川委員もおっしゃいましたように、宅配ボックスがあればそれに越したことはございませんので、そういったものを使っていただく御要望があればそこに入れさせていただきます。

あるいは、詳しく説明をしなかったのですけれども、6ページの右のほうに「e受取チョイス」と書いてありますけれども、今、3万1,000か所以上のコンビニエンスストアで受け取ることもできます。いろいろな受取手段がありますので、御自宅で受け取るのも便利だと思いますけれども、郵便局とかコンビニといった選択肢もお選びいただくなど、より

安心してお使いいただけるようなやり方を引き続き深めていきたいと考えてございます。

置き配につきましては、以上でございます。

○老川委員 ありがとうございます。

○三村委員 御説明ありがとうございます。

それでは、3点質問させていただきます。

今後、恐らくEC関係の物流ニーズが非常に高まってくると思いますし、この流れは変わらないと思います。それをどのように日本郵便として戦略的に取り組んでいくかということなのですけれども、10ページ目にソリューションセンターとか営業倉庫、非常に重要な概念が定義されています。それにつきまして、2つ質問させていただきます。

まず、そこでソリューションという表現、あるいはワンストップ物流ソリューションの提供ということなのですけれども、例えば具体的にどのようなサービスメニューを提供されているのか。

顧客対応ということだと思えるのですけれども、例えばECに取り組む荷主に対して、ECの受注とか納品とか決済を含めた全体プロセスをどういうようにしていけばいいかということについて、どのようなコンサルテーションとか企画提案をお考えなのか。あるいは、恐らくここは商品を保管される場所として定義されていると思うのですけれども、どのような具体的活用の可能性があるのか、さらにその中でどのようなチーム編成体制があるのかということでございます。

これに関しての2つ目の質問ですけれども、実はここで物流営業倉庫の配置を拝見いたしますと、一応全国ベースなのですが、実は仙台エリアと福岡・佐賀エリアが空白になっておりまして、一般的に物流センターだと必ず配置されるはずの仙台・福岡エリアに配置がないという状況にあります。先ほど需要があるところを優先的にとおっしゃっていたのですけれども、むしろその点につきましては、全国的なワンストップ物流ソリューションの営業倉庫ネットワークを整備されていくという考えがあるのかどうか。現在、13拠点までできたということでもありますけれども、今後の展開としてどう考えているかという点について質問させていただきます。

3つ目の質問は11ページで、客貨混載は非常に面白い話ではありますし、恐らく地元のバス会社、それから明知鉄道は地元のローカル鉄道なのですけれども、それと組んでというのは大変いい考え方だと思います。ただ、これだけの事例ですと展開力がないということで、輸送手段をできるだけ複合化するというのは非常に大きな流れでありますし、トラックドライバーの人手不足に対応するという日本の物流の問題解決に大変重要な話でありますので、日本郵便としてその点について少し長期的な見通しを持っていらっしゃるのか。例えば、最近、航空会社はお客さんがいなくなって非常に困っているのですけれども、むしろ荷物を載せたほうがいいのかという話も出てきます。そうすると、航空輸送という非常に付加価値の高いサービスに関しては可能性があるかもしれません。複合型の物流ソリューションについて、どのような可能性を見ていらっしゃるのかということで質

間させていただきます。

○小池執行役員 ありがとうございます。それでは、お答えさせていただきます。

1点目ですけれども、物流ソリューションの関係ですが、これから非常に重要であるということで我々も考えておりました、全体でどのような提案をしてどういう具体的な営業のスタイルを取っているのかという御質問と思いますが、チーム編成も営業部隊を実際に作ってやっておりますけれども、スルー型、いわゆる保管をしないで倉庫に入れてすぐに出すということもやっておりますし、保管型もやっております、パッケージとしていわゆるWMSという倉庫管理システムの提供もしております。カスタマイズもして、お客様に要望をお聞きしながら、どういう品目が多くあって、これでシステムをお客様に見えるもの、中側の倉庫のシステムをどう組んで、注文がどう入ってきて、それをどうピッキングして、どうパッキングして配送するためのラベルを貼って、どれだけの数が出そうだから、ゆうパックがいいのか、ゆうパケットにするのかということも全部パッケージで御提案をするということも現在やっております。

2015年からこのような営業活動を開始しております、そういったスキルを持つ営業パーソンは元々弊社にはいなかったのですけれども、現在一生懸命養成しております。今まではゆうパックの運賃が幾らですから差し出してくださいという、言ってみれば単純にそういう営業をしてきたわけですけれども、それだけではフォローできない。上流からお客様に御満足いただく。荷物の発送、あるいは注文を受けたところから担当しますという営業活動を今やっております、それを全国に展開しているということでございます。まさに流通全般にわたる、いわゆるBtoCの上流ということで、BtoBtoCの上のほうのBtoBといったところでの作業を我々日本郵便がさせていただきますという御提案ができるようになってきているということでございます。これが1点目でございます。

2点目ですけれども、営業倉庫の配置につきまして、確かに御指摘いただきましたように全国まだカバーしていないところでございます。東北としては、仙台に近いところでは、岩手に1か所地域区分局を設置した関係で1つ設けているという状況でございます。

それから、九州にないというのは本当に痛いところでございまして、まさに九州というのは通販のメッカといったところで、御指摘のとおりかと思っております。我々もすぐに建物を建てられればいいのですけれども、そういった投資ということになりますとそれなりの金額もかかりますので、ニーズを見ながら検討しているということでございます。九州に倉庫がないということは我々も当然承知した上で、自前で作るか、あるいは借りるかということも含めまして、社内では九州についての検討は進めているという状況でございます。本当に御指摘ありがとうございます。

3点目ですけれども、客貨混載につきましては、御指摘いただきましたように、個々に行っているものを例示させていただいたというのは正直そのとおりでございます。

あと、今日は資料に入れておりませんが、現在、取組としては高速道路で連結のフルトレーラーの実験をヤマト運輸様、西濃運輸様、日本通運様と4社でやっておりますけれど

も、そういった隊列走行につながるような実証実験も行っているというものもございます。

それから、航空につきまして、今は旅客機の貨物室に荷物を積ませていただいています。航空便が激減いたしましたので、旅客が減ってしまったので荷物を客席に積ませていただくという取組もあるということをご承知しております。そういった中で可能であれば航空機に積みたいと思っておりますのと、あとはどれだけ旅客が戻るのかということで、貨物室に荷物がどれだけ戻るのかということを見ながら、客席を使わせていただくというところは、航空会社さんと御相談させていただくのかなと考えております。

長期的な見通しをということでありまして、先ほどのフルトレーラーといった隊列走行も見据えた、他社様との共同での長距離の輸送といったところが今のところは中心になっていくのかなと考えているところでございます。

私の回答は以上でございますが、いかがでございましょうか。

○三村委員 ありがとうございます。結構でございます。

○米澤委員 どうもいろいろ細かいこと、ありがとうございます。2点ほど伺いたいと思います。

1点目は、ここでは表面的には出てこないのですけれども、Eコマースになってから料金ですね、料金イコールコストではないのですけれども、どのくらいのコストがかかってどのくらい我々は料金を払っているのか。そうやってしまうと、間で利益がどのくらいということになってしまうのですけれども、こういうのはどういうふうに理解したらいいのか。しかも、例えばBtoBだと結構大きなところで独占、例えばアマゾンと日本郵便みたいなところでどういうふうに料金が決まっているのかということです。その辺が我々外から見ると見えにくくなっているんで、平気で再配達を無料でやってもらうようなことがありますので、もう少しそここのところを見える化していくのがいいのではないだろうかと思っています。

アマゾンとか見ても、プライムだと料金が無料だとかなっているのですけれども、もちろん無料でできるわけがないので、その辺のところは今後お客さんに負担をかけるときになかなか料金のところに上乘せができないのではないだろうかということです。

それと関連して1点質問なのですけれども、20ページを取組案のところ、いろいろ審議会等でもって議論されていて、特に3つ目の昨年9月の概要のところ、国民に対して丁寧に理解を求めていくことによって今後の見直しの実施は可能と考えるという内容は具体的にどういうことですか。今言った料金の話ではないのでしょうか。この点をまとめて1つの問題としてお聞きしたいと思います。

もう一点は、先ほども御質問が出たのですけれども、もう少し輸送に鉄道を使うという案はないのか。今、意外なところで、ESGでCO2とか盛んに出し過ぎるということで問題になってくるところもあるのですけれども、航空であるとか、山間のバスとか出てきたのですけれども、昔は国鉄のときは郵便列車を連結して輸送していたわけですが、結果、効率が悪いということで自動車に変わったのだと思うのですけれども、日本郵便くらいだ

ったらどうして新幹線で荷物を輸送しないのか不思議なくらいなのです。効率は多少落ちるかもしれませんが、CO2などの話で、今後中長期的には鉄道も見直されていいのではないだろうか。佐川などは自分たちの車両を持っていますよね。ですから、ああいう方向で見ていったらいいのではないだろうか。一つはCO2の問題の側面からも考えていったらいいのではないだろうかということでございます。

この2点に関してお聞きしたいと思います。

○小池執行役員 ありがとうございます。

大きく2つで、1点目の料金の決め方というところでございますけれども、ゆうパックの運賃につきましては、いわゆる一般のお客様が郵便局にお持ちいただければ適用する運賃表があるわけです。それと大口のお客様との間で相対で運賃を決める方法があります。当然大口のお客様につきましては一般のお客様がお使いになるものと違う個別の契約をしているということでございます。

それを全部開示するというのは、相手のお客様がある中で正直難しいところがございます。ただ、利益が出ているのか出ていないのかということと言いますと、宅配クライシスの中で、ヤマト運輸様や佐川急便様、日本郵便も、全ての個別の契約のお客様にお願いをして運賃の見直しをやってきたというのがここ何年かの経緯であるところでございます。荷物の利益が出ているのかということにつきましては、間違いなく出ているというのが現状でございます。

次に、米澤委員のおっしゃる透明性はどうかといったところでございます。儲け過ぎているのではないかというところは議論があるところかと思えますけれども、当然、再配達、御指摘いただきましたようにコストがかかっていますので、そういった再配達を極力減らす努力を、我々日本郵便もしますし、出していただく事業者様におかれましても、例えば荷姿を小さくしていただくとか、そういう御努力をしていただきながら、それぞれ工夫をして、なるべく我々にとってはコストを抑え、差し出しをするお客様にとってもコストであるところの運賃を下げる。なるべく高くしないでという努力をお互いにしながら、何とか運賃については交渉してきているということまで今に至っているところでございます。

ちょっと回りくどい言い方で大変申し訳ないのですが、当然差し出しをするお客様にとっては、極端に高い運賃など承諾できるわけはありませんので、我々日本郵便としても効率化をする努力をしながら、なるべくお安くお使いいただけるようにという努力はしてきているところでございますし、これからもやるということでございます。

それから、2番目の17ページの総務省の審議会で国民に対し丁寧に理解を求めていくことによって、今回の見直しの実施は可能という答申については、郵便制度の改正につきまして審議会で議論されたものでございますので、具体的に申しますと、1つ目は今、普通扱いの郵便は郵便法に規定されております週に6日配達しなければいけないところを週に5日、要は1日減らして土曜日を休配にしてもいいのではないかというのが1点目でございます。

2点目は、これも普通郵便ですけれども、全国に郵便物をお届けする送達の日数を、今は差し出しをしてから、離島は除きますけれども、3日以内に配達しなさいというものをプラス1日で4日以内ということに緩和してもいいのではないかというのが2点目でございます。大きく言うとその2点につきまして、審議会から総務大臣に答申がなされたというのが17ページの内容でございます。

それから、大きな2つ目で鉄道輸送を使うことは考えていないのかということでございます。こちらにも貴重な御指摘をいただきまして、ありがとうございます。

実際、現在のところは2ページのところで、鉄道輸送を実は使ってはいるのですけれども、かつては米澤委員がおっしゃっていただいたように列車に鉄道郵便車を連結して、その中で区分しながら輸送していたのですが、現在はカタログですとかパンフレット類のような、配達までに何日か余裕承諾をいただいている郵便物やゆうメールを鉄道コンテナで輸送しています。例えば、何日か余裕承諾をいただければ急いで配達地域に輸送しなくても、長距離輸送というものはある程度時間があるものですから、そういったものにつきましてはJR貨物様をお願いいたしまして、鉄道コンテナに載せて目的地まで輸送していくという使い方をしております。

それから、荷物について新幹線で運ぶというのも、一部、JR東日本様との間で、例えば朝採れ野菜を新幹線で輸送し、その日のうちに東京のKITTEで売るといったような取り扱いをしたりするなど、協力させていただいているということがございます。

私の御回答は以上でございます。

○米澤委員 どうも突っ込んだところまで御回答いただきましてありがとうございます。

○清原委員 お時間のないところすみませんが、取り急ぎ2点質問いたします。

1点目は5ページのゆうパックスマホ割についてです。私も取り越し苦労のほうなので、これはSNSの時代に廉価で差し出しできるという利便性はあるのですが、SNSを活用することで住所が分からない相手にも発送可能で、郵便局を指定すると100円割引と。だから、正しき物が配達されるならば全く利便性のあることなのでしょうけれども、あしき物が住所も分からないまま配達されることもあるのかなということで、ちょっと心配になりまして、現在の利用状況の中で健全に使われているということがお分かりになれば、それを補足して御説明していただければと思います。

2点目は、新型コロナウイルス感染症で皆さんがステイホームになったので、本当にいわゆる宅配便というものが増えてきて、市で資源ごみとして紙ごみを収集している人にインタビューしたのですが、この期間、段ボールが増えたことと。今まで段ボールなど出されなかったお宅も段ボールを出されていると。

私は資源のことを考えますと、やはり16ページにありますゆうパケットプラスというのは大変有効だと思うのです。と申しますのは、中身が本当にささやかな物しか入っていないのに、段ボールだけ大きい荷物というものもこのステイホームの中で顕在化したそうです。ですから、ほんのちょっとしたものなのに仰々しい段ボールでというのは、環境問題

からいっても大変深刻だと思っております、日本郵便さんの小型荷物への誘導というのは環境問題的にもメリットがあると認識しております。それをより知っていただくということが重要ですし、ゆうパケットプラスの場合には、ポストインではなくて印鑑、サインが必要な大きさではないかと思うのです。ですけれども、できるだけポストインができれば、もっと省エネできるし、環境問題にもいいのかなと思ひまして、環境問題との関係で何かコメントがあればよろしく申し上げます。

○小池執行役員 ありがとうございます。

それでは、1点目ですが、スマホ割の匿名サービスで住所が分からなくても送れるということにつきましては、実は差し出す方は受け取る方の住所は分からないのですけれども、間に日本郵便が事務局として入っておりますので、誰に宛てて送られるかというのは、オークションですとかメルカリ様といった中継ぎのEコマースの方々がいるのですが、中身について日本郵便がとやかくは言えないのですけれども、受け取る方と差し出す方がはっきりとしているわけです。したがいまして、受け取る方も自分の住所をさらしたくないけれども、買ったものを受け取りたいというニーズに対して対応しているサービスということで御理解をいただければと存じます。これが1点目でございます。

2点目ですけれども、資源ごみが増えるということで、まさに包装材料につきましては御指摘のとおりでございます。日本郵便としても、以前よくありましたのは、御指摘いただきましたように、本当に小さいものなのに大きな箱に入っているということもありましたので、そういったことについて個々の差出人の方になるべく梱包するものを小さくしていただくお願いをしてきたところでもございます。現在、ゆうパケットプラスにつきましては、7センチなので原則対面で配達をしております。これはいわゆるサインをしていたかなくても、結果的に対面配達となるというのは御指摘のとおりです。

それ以外にも、今日は明確に話をさせていただかなかったのですけれども、レターパックライトというものがポストに投函をする商品でございます。3センチまでのものであればレターパックライトをお使いになっていただくと、370円で封筒を買っていただければ段ボールほどの資源も使わずに済むということもございまして、もっと小さい文庫本1冊のサイズでしたらスマートレターという180円の商品もお使いいただけるということで、これらの商品はコロナでものすごく需要が増えているという状況でございます。

資源につきましても、我々としても認識を持っておりますので、これからもしっかり対応していきたいと思っております。

以上でございます。

○清原委員 ありがとうございます。よろしく申し上げます。

○岩田委員長 それでは、私から最後に御質問したいと思います。

1つ目は老川委員と同じなのですが、8ページに置き配でアマゾンジャパンとの廿日市市との例が書いてあるのですが、この中で例えば自転車かごへの配達というのがあるので、すけれども、すぐに持っていかれそうで、いかにも危ないなど。それから、この写真も玄

関脇に置かれているのですけれども、すぐに持っていかれそうな非常に危ない感じがするのですが、協力関係をやってみて、反響といいますか、左の「OKIPPA」のほうはいろいろアンケート調査がありますけれども、やってみてどうだったかという点をお伺いしたいと思います。

2つ目は10ページで、ワンストップ物流ソリューションは大変結構なのですが、この図で常を感じるのは国際物流の関係がどうしても出てこないのかなと。トール社のものがあると思うのですけれども、私は医薬品については非常にいいサプライチェーンを持っていて、日本でもマスクでも何でも医療用品は今ニーズが非常に高いと思うのです。そのときに、こういう図にどうしてもインテグレートされていないのか。つまり、ポスト・マージャー・インテグレーションというのは、日本国内においてほとんど進捗していないのかなという印象を受けるのですが、それはいかがでしょうかというのが2点目です。

3点目はCO2削減、ドライバー不足で、三村委員からも指摘がありましたけれども、ドライバー不足は深刻だと思うのです。それから、シェアリングエコノミーということを見ると、車も日本全体でシェアする。人も全体でシェアするというコンセプトが求められているように私は思うのです。

最近の例で言うと、スマートシティというものが、今度法律が通りましたけれども、ここでも物流をどのくらいスマートにできるのか。一度どこかの市のインターチェンジとか何かで共同で倉庫を使うとか車庫を共同で使うというお話も伺ったことがありますし、ドライバーが不足していたら、会社は異なってもドライバーはある経路だけを担当するという、全国ネットワークでこういうリソースをうまく活用するということが求められているのではないかと思うのです。

ここに挙げられている例は非常にローカルな部分で、私はこれも大変いいことだと思いますけれども、もっと日本全体で物流のネットワークでシェアリングしていくというコンセプトが必要なのではないかと思うのですが、いかがかと。特にスマートシティなどができたら、何かお考えはありますかというのが3つ目です。

くらい

○小池執行役員 ありがとうございます。

それでは、お答えを差し上げたいと思います。

アマゾン様との廿日市市の実験につきまして、確かに御指摘をいただきましたように結果について、写真も本当にここに置いていいのかということでございますけれども、実験の期間が1週間程度ではありましたが、自転車かごへの置き配はアマゾン様が御自分で配達される場合につきまして行っておりますが、日本郵便では自転車かごへの置き配は現在行っておりません。アマゾン様は自転車かごに入れて写真を撮って配達しましたという通知をするということをされています。11月に実験をしたときには特段問題はなかったということでございますが、詳細に何がよかったのか悪かったのかということにつきましては、概して置き配につきまして特に問題はなかったということで聞いているものでござい

ます。

この後、アマゾン様も御自身の配達ネットワークの中で、ここにありますように日本郵便も置き配をやっていますけれども、アマゾン様も御自身で自転車かごみたいなのところも含めて置き配をやられていると我々も承知しておるところでございます。

いずれにしても盗難のリスクもありますし、雨に濡れてしまったりするリスクもありますので、我々日本郵便といたしましては、引き続き啓発をしていくつもりではありますけれども、できれば「OKIPPA」のような袋に入れるということで、そういったものを御用意いただくのが一番いいのかなと思っているところでございます。

2番目、10ページの物流ソリューションですけれども、国際物流につきまして確かにここに載っておりません。御指摘をいただきましたように、国内は国内、国外は国外という感じに今なっておるというのが正直なところではありますが、そういうことではいけないということで、子会社でJPトールロジスティクスという会社を2018年につくりまして、国外のお客様あるいは国外からの物流、日本から出していくものにつきましても、日本国内の資源を使ってできないかということで、顧客の開拓、営業もしております。まだなかなかその成果は出てきていないのですけれども、トールを使っての物流も広げていこうという取組をしております。ここには全然書いておらず、むしろここは国内の物流ソリューションの話で閉じており、まさに岩田委員長御指摘をいただいたとおりでございます。

今後につきましては、既にJPトールロジスティクスといった会社を活用して日本国内の資源を外国のトールの持つ資源も物理的なもの、営業のノウハウも使って営業しておりますので、せっかくM&Aをしたわけですから、今後も活用を図っていく努力をしていくといったところでございます。

3番目ですけれども、ドライバー不足はこれからも続くということで、シェアリングエコノミーということで、全国ネットワークで他社と競合でといったところでございますが、スマートシティができたということにつきましても当然範疇に入れながら、我々だけでできること、できないことと言えば、当然資源の制約の中でどれだけ売り上げなりを最大化していくかということが求められるのは弊社だけではございませんので、協力できるところはやっていくということは当然の流れだと思っております。

先ほどの国の検討会の話もございました。あれはEC需要が増えていく中でどうやって対応をしていくかという、そういう切り口でありましたけれども、昨年6月の成長戦略のフォローアップの中にも、まさに岩田委員長が御指摘されたようなシェアリングしていくという話も載っておったと思います。例えば、先ほど申し上げましたような高速道路における隊列走行につながるような連結トラックといったところから始めているわけですが、長い目で見ればそれだけで済まなくて、もっと末端の配達網ですとか、区分するようなセンターのようなところも含めての協力関係ができるような必要が出てくると思いますので、そういう意味ではITの基盤の共有化も含めまして、どういったことができるかということこれから考えていかなければいけないという認識を少なくとも事務方としては持

っております。それをどう今後各社と展開するかというところはもっと大きな経営判断の話になると思いますけれども、そういう観点を持ちながら対応をしてみたいと思っております。

○岩田委員長 分かりました。どうも御説明ありがとうございます。

ほかに特段の御質問等がなければ質疑を終えたいと思います。よろしいでしょうか。

それでは、以上で本日の議題は終了いたしました。

事務局から何かございますか。

○北林事務局次長 次回の委員会の開催は別途御連絡させていただきます。

ありがとうございました。

○岩田委員長 それでは、以上をもちまして本日の「郵政民営化委員会」を閉会いたします。

本日はありがとうございました。

以上