

郵政民営化委員会（第276回）議事録

日 時：令和6年7月22日（月）15:20～16:30

場 所：郵政民営化委員会室（永田町合同庁舎3階）

出席者：山内委員長、関口委員長代理、甲田委員、佐藤委員、横前委員
（敬称略）

日本郵便株式会社 指宿執行役員、古閑郵便・物流業務部長、
榊P-DX推進室長

○山内委員長 それでは、時間でございますので、ただいまから「郵政民営化委員会」の第276回を開催いたします。

本日の出席状況は、委員5名中5名の御出席でありますので、当然、定足数を満たしているわけです。

それでは、お手元の議事次第に従いまして、議事を進めさせていただきます。

まずは「2024年問題に対する日本郵便株式会社の対応について」、日本郵便の指宿執行役員から全体で40分程度で御説明をお願いいたします。

○指宿執行役員 指宿でございます。本日はよろしくようお願いいたします。

では、資料に沿って御説明させていただきたいと思っております。

ページをめくっていただきまして、3ページ目になります。こちらは2023年3月期の日本郵便の経営状況等につきましてでございます。

営業収益につきましては、郵便や荷物の減収のほか、年賀はがきの減収もあり、前期比808億円、約3.9%の減収となっております。営業費用につきましては、コストコントロールの取組なども進めているものの、やはり昨今の人件費単価の上昇であったり、集配運送委託の増加等もございまして207億円、1.0%増加し、結果的に営業損益につきましては前期比1,016億円減少の686億円の赤字計上となっております。

取扱数量につきましては、総計で5.8%の減少となっております。郵便が6.0%減、ゆうメールは7.7%減。ゆうパックにつきましては、ゆうパケットの取扱数の増加により3.0%の増となっております。

次の4ページをお願いいたします。郵便物等の推移となっております。

こちらが2001年からの郵便物等の推移でございますが、郵便物数につきましては、インターネットやSNSの普及、各種請求書等のウェブ化の進展、各企業の通信費や販促費の削減の動き、個人間通信の減少等により大幅に減少しております。内国の郵便物の総物数につきましては、2001年度が267億通で、これが過去最大の年となっております。2023年度につきましては175億通となっておりまして、22年間で34.5%減少いたしました。こちらは年平均で換算しますと1.6%ずつ毎年減っているということで、大幅に減少している状況となっております。弊社といたしましては、郵便物の減少に代わる収入確保のために荷物分野へのシフトを図っているところでございます。

物流業界の中で、J Pグループとしては、トラック事業として、宅配、特積み、また、倉庫業も行っており、宅配事業を伸ばすとともに、ロジスティクス部門の拡大も必要と考えております。

次の5ページをお願いいたします。こちらが郵便と物流の基本的なネットワークの構成となっております。

弊社の郵便と荷物のネットワークにつきましては、郵便と荷物の混載を基本として効率的なネットワークを継続していくという基本的な構造となっております。郵便は基本、配達側の地域区分局等に書状区分機を集約し、配達順まで区分を行うことでより効率的な処理を行っております。

郵便につきましては、地域区分局に書状区分機を集約したことで地域区分局において配達順まで区分を行うことを可能とし、集配局の負担軽減など、より効率的な処理を行っております。一方で荷物につきましては、配達側の地域区分局において集配局ごとに区分し、集配局において配達区ごとの区分を行っております。

次の6ページをお願いいたします。こちらがより詳細に描いたものとなっております。先ほど御説明させていただきましたとおり、基本的に郵便と荷物は混載として同じオペレーションをしております。

まず、引受業務につきましてはですが、お客様からの集荷やポストからの取り集めなどによりお引き受けした郵便・荷物は集配局に集められます。集荷や取集の業務につきましては、自社社員、協力会社により行っております。集配局から地域区分局への運送につきましては、子会社である日本郵便輸送が担当しております。

引受側の地域区分局では、郵便は書状区分機、荷物は小包区分機により配達側の地域区分局ごとに区分されます。区分された郵便・荷物は主にトラックに混載して、配達側の地域区分局に輸送されます。地域区分局間の輸送は幹線輸送と呼ばれ、トラックによる輸送が中心となっておりますが、商品によっては鉄道による鉄道コンテナや飛行機、船によっても輸送しております。

配達側の地域区分局でも同様に、郵便は書状区分機、荷物は小包区分機により配達側の集配局ごとに区分いたします。郵便につきましては、書状区分機により配達順まで区分で並べております。運送は基本的に郵便と荷物を混載し、日本郵便輸送が担当する運送便により輸送されます。地域によっては、配達側の集配局から旧集配センターと呼ばれる、より小規模な配達を担う郵便局へ移送されることがあります。郵便配達は主に自社社員が実施しており、荷物につきましては自社社員と協力会社において配達を行っております。

次の7ページをお願いいたします。郵便及び荷物のネットワークにつきましては、郵便・荷物の混載を基本とした効率的なネットワークを継続しております。郵便は基本、配達側の地域区分局ごとに。

7ページなのですが、現在、郵便・物流のネットワークといたしましては、地域区分局は若干、以前よりも集約して62か所となっております。おおむね、各都道府県に1か所程

度配置しておりますが、規模の大きい都道府県につきましては県内に2か所以上設置していることもございます。

集配局は、全国で1,053か所となっております。地域別の内訳は資料のとおりとなります。

次の8ページをお願いいたします。こちらが郵便・物流関係の子会社のうち、特に大きい3社となっております。

日本郵便輸送につきましては、日本郵便の100%子会社であり、郵便・物流事業の基盤である郵便物運送業務において、臨機・自在のコントロールが利く運送業務の確立を図るため設立されました。郵便局間におけるトラック運送を一元的に管理しております。

J P ロジスティクス株式会社は、日本郵便の100%子会社であり、海外へ輸出入する貨物に対する物流全般のコーディネートなどを行うフォワーディング事業、貨物の一時保管や流通加工を担うロジスティクス事業、保有するトラックを活用し企業間物流を担うエクスプレス事業を中心に事業を行っております。詳細は補助資料のとおりとなっております。

J P 楽天ロジスティクス株式会社は、楽天グループ株式会社との共同出資で設立され、楽天グループ様と日本郵便、双方の資産と知見を最大限活用し、商品の保管から配送まで、EC物理のリアルとデジタルを一气通貫でつなげることにより、効率的で利便性の高い「物流DXプラットフォーム」を構築するために設立されました。

9ページをお願いいたします。2024年問題と呼ばれる物流課題への対応についてお話をさせていただきます。

我が社では、物流課題の対応として大きく3つに分けて取り組んでおります。まずは法令改正への適切な対応ということで、厚生労働省の改善基準告示に基づき、ドライバーの働き方改革にて時間外労働時間の上限規制の遵守に取り組んでおります。

具体的には、1日の拘束時間13時間以内、11時間以上の休息时间付与、連続運転時間4時間以内について取り組んでおります。

次の10ページをお願いいたします。また、経済産業省、農林水産省、国土交通省が作成したガイドラインに基づき、物流の適正化・生産性向上に取り組んでおります。

効率的な物流の実現に向けて、発荷主事業者、物流事業者、着荷主事業者が連携・協働して、現状の改善を図るため、日本郵便として自主行動計画を作成し公表しております。具体的な内容は後述いたします。

次に、11ページ目となっております。さらに、内閣官房が作成した政策パッケージに基づき、荷主、消費者の行動変容に向けて、再配達削減に取り組んでおります。

具体的には、置き配等の指定場所配達拡大等の取組を推進することにより再配達削減に向けて取り組んでおります。

次の12ページ目をお願いいたします。こちらが日本郵便が作成した自主行動計画となっております。

日本郵便の場合、荷主事業者と運送事業者として両方の側面を持っておりますので、荷主事業者としての取組、運送事業者としての取組、そして、両者共通の取組ということで、

A、B、C、3つに分けた形でこのような自主行動計画を定めております。

次に、13ページをお願いいたします。今回、2024年問題、改善基準告示の改正等を踏まえ、2024年4月より、ゆうパック及び速達郵便物などのサービスの見直しを行いました。

法令改正などに適切に対応するため、今まで1人で運行することを前提としてきたトラックの長距離輸送便について、中継しながらの輸送などに切り替えました。そのため、到着時間が後ろ倒しになることから、対象となるエリアでのお届け日数について見直しを実施いたしました。

なお、速達郵便物などにつきましては、航空輸送を最大限活用することで可能な限り、従来のお届け日数を維持しております。

また、配達を担当する社員などの拘束時間の削減に向け、本年10月1日にゆうパックの20時から21時の配達希望時間帯について廃止し、現在の7区分から6区分に変更することを予定しております。

次の14ページをお願いいたします。こちらは前の13ページで少し御説明させていただいたのですが、長距離輸送に関しまして、改善基準告示に基づき、1日の拘束時間、連続運転時間の上限が変更となったことから、2024年3月末に長時間運送便の見直しを実施いたしました。

具体的には、従来は運行時間の上限を14時間として、発地から着地まで14時間で輸送できるところまでは1つのトラックで運んでいたのですが、今回、14時間の上限が12時間に短縮されたことから、このような12時間を超える地域につきましては、下の見直し後の図のように、トラックを分割しまして、一旦、中継施設まで運んで、その次に最終目的地まで運ぶといったオペレーションに見直しをしております。こういった形で便を分割したときに、やはり中継施設に立ち寄って乗り継ぎを行うということで、若干、運送時間のロスが発生することから、一部のサービス地域についてサービスレベルの見直しを行わせていただいたものです。

次が15ページになります。2024年問題に関しましては、他の物流事業者様との協業も推進しております。セイノーグループ様とは2024年5月に、幹線輸送の共同運行に向けた業務提携に関する基本合意書を締結いたしました。

2024年2月～5月にかけて、隣接する拠点を活用した荷物の積合せ、積載率の下がる土日の荷物の集約、中継施設としての他社施設の利用に関してトライアルを実施いたしました。トライアルの実施区間につきましては資料中に表記しておりますが、東京～大阪・滋賀であったり、東京～名古屋、神奈川～栃木、埼玉～福島・宮城、大阪～徳島、福井～埼玉、青森～埼玉、東京～大阪といった地域で2月から5月にかけてトライアルを行っております。

次の16ページをお願いします。セイノーグループ様とは、トライアルの結果、既存のお届け日数を変更することがなくても、一定のトラック台数の削減などの効果が期待できることが確認されましたので、今後、ルールや仕組みづくりを行いながら、1年間かけて、

こういった地域で幹線共同便が定常的に運行することができるかなどの検証を行った上で、実質的な本格展開に向けて進めていきたいと考えております。

次に、17ページをお願いいたします。佐川急便様とは2021年9月に「協業に関する基本合意書」を締結いたしました。佐川急便様がお預かりした小型荷物・国際荷物を、ゆうパケット等として日本郵便の配送網でお届けしているほか、幹線輸送や拠点受取の共同化を実施しております。

なお、セイノ様、佐川様とこういった協業の取組を進めてきたわけですが、やはり幾つか苦勞した点もございます。まず一つが荷姿の違いで、セイノ様や佐川様はトラックに荷物を積むときに、直積みといいまして、例えば段ボールなどでしたら、段ボールをそのままトラックに積んでいくのです。それに対して弊社はロールパレットといいまして、籠のような形になったパレットの中に荷物を積んで、そのトラックにはパレット単位で積んでいくということで、積み方が違うこともございまして、J P側の運転手はやはり普段、直積みの対応などはしておりませんので、相手方が弊社のトラックに載せる場合は、セイノ様などですと板パレットを御用意いただいて、板パレットに載せていただいたり、また、佐川様のときであれば弊社のお貸ししたパレットに積載していただくとかといった形の工夫をして行っております。

また、業者のサービスレベルを維持していかなければいけないということで、両社の拠点を立ち寄って出発し、立ち寄って配達することになりますとやはり時間がかかることになりまして、お客様にお約束しているお届け日数の範囲内で協業ができる路線も限られてくるということで、その中で路線の選定などにも苦勞しているところがございます。

次が18ページになります。こちらはヤマトグループ様とのものになるのですが、セイノ様と佐川様とは主に運送便の抑制を中心とした協業の取組を行っておりますが、ヤマトグループ様とは物流業界の全体的な課題解決に向け取組を行っているため、全体の取組とは内容が異なっております。

ヤマトグループ様とは、2023年6月に持続可能な物流サービスの推進に向けた基本合意書を締結しております。小型薄物荷物領域では、ヤマト運輸様が扱っていた「ネコポス」を「クロネコゆうパケット」として日本郵便の配送網でお届けすることとし、2023年10月から、順次、サービスを開始し、2024年度末までに全国で展開することとしております。

19ページをお願いいたします。また、メール便の領域では、ヤマト運輸様を取り扱っていた「クロネコDM便」のサービスを「クロネコゆうメール」として、2024年2月から全国で日本郵便の配送網でお届けすることといたしました。

これらの取組により、年間取扱個数が8.0億個の「クロネコDM便」、同じく4.1億個の「ネコポス」について、日本郵便の配達網を活用することにより、安定した業務運行を確保することとしております。

20ページをお願いいたします。ヤマトグループ様とは、相互のリソースを活用することで、物流業界が抱える様々な社会課題に対し解決を目指すこととしております。

前述の「クロネコゆうパケット」「クロネコゆうメール」以外にも、令和6年能登半島地震におきましては、ヤマトグループ様と施設共同利用や荷物共同輸送といった取組を実施いたしました。

具体的には、奥能登地域において、ヤマト運輸様の能登営業所を活用し、日本郵便のゆうパックの引渡し拠点として活用いたしました。また、能登営業所に輸送する両社の荷物を共同輸送し、効率的な輸送の実現と地域の渋滞解消に貢献いたしました。

21ページ目をお願いいたします。ここからが日本郵便におけるDXの取組となります。日本郵便では、当社ならではの配達先情報を活用し、データ駆動型のオペレーションサービスを実現するための郵便・物流事業改革をP-DXとして取り組むこととしております。

配達効率の社員間の差異や、配達進捗状況の把握といった業務が属人化し、配達状況が可視化できていない現在の状況について、スマートフォンによる業務サポートによる業務の標準化・効率化を図るとともに、デジタルによるお客様サービスの充実に伴うオペレーションの変化をデジタルで支援することとしております。

具体的には、配達順を自動的にルーティングする支援であったり、進捗を可視化し進捗に応じた業務指示が実施できるよう取り組んでおります。

次の22ページをお願いいたします。また、P-DXとして「配送高度化」に向けたドローン活用の取組も進めております。

2019年度から実施してきた東京都奥多摩町での実績を踏まえ、2020年度は新たに実用化候補地の三重県熊野市における配送に続き、2022年12月の改正航空法施行に伴い日本初となる「レベル4」飛行を2023年3月に実施いたしました。

さらに、2024年3月には兵庫県豊岡市但東町の奥矢根区及び唐川地区において、コミュニティ配送モデルの実証実験を実施いたしました。出石郵便局の敷地内で配送物をドローンに積載し、郵便局敷地内の遠隔監視・操作拠点から離陸を指示、あらかじめ設定した経路に沿って配送先エリアに向け自動飛行し、着陸地点に自動着陸するものです。2024年度は同地で継続的な試行に取り組むこととしております。

次に、23ページとなります。お客様に「いつでも」「どこでも」郵便局サービスを御利用いただけるよう、2023年10月12日に郵便局アプリをリリースし、郵便局のサービスのうち、利用頻度の高い「送る・受け取る」などの郵便・物流サービスから提供を開始しております。2024年5月27日には金融機能を新たに追加し、2024年6月末時点で約220万のダウンロードをいただいているところです。

主な機能といたしましては、下に書いてあるのですが、アプリで荷物を発送すると180円割引になりますという割引のサービスであったり、送り状を簡単に作成できるということで、手書きのラベルでこれまで書いていただいたものを、アプリを使って、郵便局に設置されたプリンターで打ち出すことで送り状を簡単に作成できるような機能を入れております。また、荷物の配送状況もこちらで簡単に検索ができるようにしております。

次の24ページなのですが、郵便局やポストなどの場所を検索したり、自分がよく使うと

ころの登録をできるようにしております。

また、ポストから郵便物を集める時間であったり、投函口サイズ、ポストの特徴なども事前に分かるようにしております。郵便局はなかなか比較的簡単に検索で見つかるのですが、恐らく郵便ポストは、近くはどこだろうということで探す機会は結構あったかと思うのですが、今回、こんなアプリを入れることで簡単に検索できるようにしております。

次に、金融関連のサービスで、こちらも順次入れていこうとしているものなのですが、アプリで郵便局での金融関連の御相談予約ができるものであったり、また「かんぽマイページ」などとも連携するようしております。

最後に、デジタル発券機のところなのですが、デジタル発券機の設置郵便局につきましては、混雑時にアプリで整理券を発行することができること。また、郵便局の混雑状況などもアプリ上で確認できるというものを、まだこちらは一部の郵便局なのですが、少し試行という形で始めております。

以上となります。

○山内委員長 御説明は以上でよろしいですか。

○指宿執行役員 はい。

○山内委員長 どうもありがとうございました。

それでは、質疑に入りたいと思いますけれども、ただいま御説明いただいた2024年問題に対応することで日本郵便さんはどういうことをやっているかということではありますが、説明内容について、御質問あるいは御意見があれば御発言願いたいと思いますが、いかがでしょうか。

どうぞ。

○横前委員 ただいまの説明ありがとうございました。横前でございます。

私、聞き落としてしまったかもしれませんのでお伺いするのですが、配送の問題等々、人件費等がかかるということで、686億円の赤字という話でございました。3ページですか。これは、将来的にいろいろ効率化を図る。DXとかを行うことによって埋め合わせをするというか、この赤字を解消していくといった方向かなと思いますが、これは例えば、また来年度、次期のときにも赤字は生まれてくる可能性は高いものなののでしょうか。教えていただければと思います。

○指宿執行役員 本年10月に郵便料金の値上げも予定しておりまして、それにより一旦黒字化できるのではないかと考えています。

他方、一旦黒字化しても郵便物の減少傾向は引き続き続くと思われまますので、そういった中でもう一段、どういった経営改善をしていかなければいけないかということで、増収の部分につきましては荷物分野に、よりもう一段、力を入れていくことでそういった増収を図るということであったり、より少し効率的なオペレーションも考えていかなければいけませんので、郵便物が減少していく中で、紙の郵便などが減って荷物が増えていく中で、やはりオペレーション全体も再構築していく必要があるだろうと考えております。

○横前委員 ありがとうございます。

今のお話で、紙のはがきとかが減少していくということで、10月に値上げされるというお話で、多少、それで埋め合わせができるのではないかというお話だったと思うのですが、毎年、今のこの資料を伺っても減っております。そういった中で、今度の値上げをすればさらに減る。

それで、泰阜村は私の地元ですけれども、やはり郵便は、例えば木曜日に発送しても、村内に着くのが月曜日になるので、木曜日に出しても月曜日、4日後に着くという、村内に持っていたほうが早いということになるのですが、こういったことは今の物流の関係でどうしても時間がかかってしまうということだとは思いますが、今のこういった状況にさらに加えて値上がりすることになると、極端な言い方かもしれませんが、これは減っても仕方ないのだということで、ある意味、見切りをつけているのではないかなと見受けられるのですが、これは世界においてはこういった動きをしているのかどうなのか、もしお分かりであれば教えていただければと思います。

○指宿執行役員 今、委員がおっしゃったようなところは先般、土曜日の通常郵便の配達休止を行い、また、送達速度をプラス1日にした影響で、木曜日に出すとそのような近いところでもなるという形になっております。その際には、やはり郵便につきましては、郵便と荷物では利用の仕方にも違いがあるのではないかと思います、荷物のほうがスピードに対するニーズが比較的高いこともあり、郵便と荷物でそこら辺のオペレーションを差をつけたものとなります。

他方、やはり郵便の中にも、そうはいつでも、急いで届けてほしいものもございまして、その際に速達の特典取扱料の引下げなども行っておりまして、速達で出していただければ従来どおり翌日に届きますので、そういったところで、お客様のニーズに応じた形でサービスの違いをつけるという形をしております。

それで、諸外国におきましては、やはり国により相当違うところが多いかと思えます。これまでどおり週6日の配達を維持しているところもあれば、サービスの引下げに入っているところもございまして。ここは国としての補助の仕方であったり、また、料金としてどこまで値上げを認めるかとかという、そことのいろいろな全体的なバランスの中で各国で政策としてやっているものと理解しております。

○横前委員 分かりました。ありがとうございます。

○山内委員長 よろしいですか。

○横前委員 はい。

○山内委員長 ほかにいかがですか。

どうぞ。

○佐藤委員 御説明ありがとうございました。

私からは、一つは22ページで、ドローンの活用です。日本初の「レベル4」飛行が2023年3月実施ということで、着々と実証実験が進んでいるようですが、これは最終的にはい

頃、実際に使えるようになるのかなとか、あるいは本当に使うために必要不可欠な法改正とか、何か障害になっているものがあれば知りたいと思いました。

あとは、戻りまして4ページですが、ここには国内の郵便物は載っているのだと思うのですが、海外ECは載っているのでしょうか。最近ファッションとか、よくインターネットサイトで頼んだら、中国から来たりします。そういうものがこの総引受数の項目に入っているのか、またそれが増えているのか、あるいはその取扱いはこの企業が強いのか。その辺を教えていただけるとありがたいです。よろしくお願いします。

○指宿執行役員 まず、1点目のドローンなのですが、制度的な制約もそうなのですが、それ以前として、まだ現時点においては技術的にどこまでできるかを確立していくところかなと思っています。

郵便・物流事業につきましては多分、使い方もいろいろとあるのかなと思っておりまして、比較的分かりやすく言いますと、配達に使うのか、拠点間の輸送で使うのかによってもまた違うのではないのかと思っております。やはり配達で各世帯宛てに配るものと、田舎とか、例えば離島とかに運ぶものを置いて、その現地の人間が配るとか、いろいろな使い方があるかと思うのですが、そこら辺もまだ、ここでいくと固まっているというよりは、こういった実証実験を繰り返しながら、また、ドローン自体の技術進歩などでどれだけ運べる重さとか量が増えるかも相当絡んできますので、そういったことを見据えながら、現時点においては、いつからドローン中心に切り替わるというよりは、もう少し先を見据えて、先行投資的にいろいろと実験していく段階かなと思っております。

次の3ページ目のほうなのですが、こちらは引受物数ですので、外国から来るものにつきましては入ってございません。

ただ、やはり委員の御指摘のとおり、外国から来る通販でのものは相当増えてきておりまして、服の形状で送ってきているアパレル関係のものなどは国際局などで相当、物量としては増えてきているのかなと思っております。

○佐藤委員 そこでまず、ドローンのほうは、結局まだまだ先の話ではるけれど、イノベーションにつながるので少しずつやっけていこうということは評価しています。それはどこかスタートアップの企業と協業していたりしますか。

あとは海外ECの件で言いますと、これから私は伸びていくのだと思うので、そこをどう開拓するのかどのようにお考えなのか教えていただきたいです。

○指宿執行役員 ドローンのほうにつきましては、おっしゃるとおり、我が社だけではとてもできないので、そこら辺の得意としているような企業の方々と一緒にやりながらというふうの実験しているという段階になります。

国際ECは、向こうから荷物を出してくる形なので、そこをどうやって取り組んでいくかということになりますので、そこら辺は、海外郵政事業体もそうなのですが、それ以外とどういった形で拡大していくのかということは今、検討しているという段階になります。

○佐藤委員 ありがとうございます。

○山内委員長 ありがとうございます。

ほかにいかがでしょうか。

甲田委員、どうぞ。

○甲田委員 御説明ありがとうございました。私から3点あります。

J P 楽天ロジスティクス様との共同出資の会社でECの、そこからの物流が増えているという話があったのですけれども、質問として、ほかのEC事業者との協業等による荷物の取扱いを拡充させていくといった考え方があるのかどうか1点目です。

2点目は、人口減少下においてヤマト様とか佐川様とかと協働が進んで、恐らく物流効率を上げる点からするとかなりいい感じになっているのかなと思うのですが、一方で、ユーザーから見たときのサービスの競争性とかサービス優位性とかはどこを担保しているのかというところや、ユーザーに対して、どこを選んでも同じであれば差別化がなくなってしまうので、その辺りはどのように説明されているのかが2点目です。

3点目は、先ほど佐藤先生からもお話があったとおり、ドローンのところです。実証では高齢者福祉施設までの手前側のコミュニティーセンターを一応ハブとして届けるということだったと思うのですけれども、この飛行経路8kmの間にクレームとかがなかったのかとか、次なる展開を図っていくときに、いきなり高齢者施設にドローンで物を運ぶなどは恐らく取り扱える人がいなかったりと思うので、これを拡張させていく段階のときに考えられている課題とか拡張させるための条件とかが今の段階で分かっていたら教えてください。

すみません。ちょっと多くなりますが、よろしくお願いします。

○指宿執行役員 まず、1つ目の御質問に関してなのですが、楽天様以外とでもそこら辺の取組は進めさせていただきます。やはり現在、この世の中の的に物流が増えているのは、通信販売の関係の荷物の配送がすごい増えておりますので、そこは楽天様に限った話ではなく、いろいろな会社様の荷物を取り扱っていかうということで取組を進めております。

また、その中で、単に配送だけではなく、倉庫での保管であったり荷物の発送みたいなことも総合的に御提案していくということもやっておりまして、そういった形でこういった小荷物のところを物流全体としての取組として進めております。

2点目なのですが、お互いに協力しているところは協力しているのですが、やはり一番のボリュームゾーンのようなところにつきましてはお互い競争していくということかなと思っています。

それで、セイノー様、佐川様、ヤマト様でそれぞれ取組の仕方は違うのですが、やはり比較的効率が悪いので、一緒にやったほうが効率がよくなるころはお互い効率化もしていきましょうということにもなりますし、それ以外にも、では、ここの部分はお任せしましょうみたいなところで、ただ、全部が全部のサービスを相手に任せる形には恐らくならないと思いますので、その中でそれぞれがサービスに少しずつ差をつけたり工夫していくということかなというふうになっているかと思っています。

すみません。ドローンのほうは分かりますか。

○榊P-DX推進室長 まず、飛行経路の片道8kmのところに関しましては、ここは山あいのところになりまして、今回の経路に関しては国道の上を通る形にしていますので、特にこれに対してクレーム等は入っておりません。

あと、コミュニティー配送とか公民館を着地地点にするところの、この先なのですけれども、一応、地方自治体からも、老人が引き籠もるといいますか、ずっと家にいる状況から、公民館などに出向いて、運動して健康を維持するとかの目的もあるので、そういったところで来ていただいて自分で取ってもらうとか、そういったことを考えております。

○甲田委員 ありがとうございます。

○山内委員長 よろしいですか。

○甲田委員 はい。ありがとうございます。

○山内委員長 では、関口さん、お願いします。

○関口委員長代理 協業について教えていただきたいのですが、「ネコポス」さんのほうは以前御説明を頂戴したので、コスト配分等については理解したのですが、セイノーさん、佐川さんとの関係で、コスト配分、コスト負担については何か教えていただいても大丈夫なところがあれば公表できる範囲でお話しいただければと思います。

○指宿執行役員 まさにこちらはこれから検討していくところだと思うのですが、やはり大前提として、両者で一緒にやったらトータルのコストが下がらないと話にならないのかなとは思っております。そこで、例えば両社が10便ずつ、20便トラックを走らせているのが、一緒にやれば18便とか19便になりますとなったときに、では、その差をどうシェアしていくのかというところで、その順位決めもこれからやっていくところかなと思っております。

○関口委員長代理 そこは何かトラックの積載個数とか、そういうことの配分みたいなことはお考えですか。

○指宿執行役員 使い方にもよると思うのですが、パレット単位でやるのであれば、パレット一個幾らというふうにするのか、それこそ容積比割でやるのかとか、いろいろなやり方はあるとは思っておりますけれども、やはり当然、受託するほうは高ければ高いほどいいですし、委託するほうが安ければ安いほどいいということで、その中でお互いが折り合えるような条件を今後探っていくということかなと思っております。

○関口委員長代理 分かりました。

○山内委員長 ほかによろしいですか。まだまだ時間がたっぷりあるのですが、どうぞ。

○佐藤委員 23ページの郵便局アプリが2023年10月にリリースされたということなのですが、私は知らなかったのですが、これはすごく便利そうだし、あとは荷物も180円も割引になるのはすごいなと思いました。この辺りのコマースルというか、人に教えないとこれは使っていただけないと思うのですが、そのような取組は何かしていらっしゃるの

でしょうか。

○指宿執行役員 御指摘のとおり、そこら辺の話で言うと、いろいろな方々からいろいろな部分でいただくのですが、なかなかPRが下手というか、よくこういった形で、そんないいサービスがあるとは全く知りませんでしたと言われることが多々ありまして、そこら辺は弊社としてもそういった面でもしっかりとPRの仕方は進めていきたいなと思っております。

○佐藤委員 お願いします。

○山内委員長 ほかによろしいですか。

私は結構、アプリを使っていますけれども、これは再配達などは便利ですね。勤め先とか近所とかを決めておけばすぐにそっちにも回してくれるし、日付もそうですね。

それから「ぼすくま」も使っていますけれども、これもなかなか使えますね。

私から質問というか、自分の解釈とか意見も含めて言うのですけれども、やはり物流というか、物の輸送・配送についてはかなり曲がり角にあるということで、今日も2024年問題ということなのですが、一つは2024年問題で、働き方改革になって、かなり今までどおりの人の使い方はできなくなるということです。

それで、日本郵便の場合は、これは業務委託に含まれる人件費も換算すると、人件費率は75%ぐらいと聞いています。これはかなりの人件費の割合でありまして、その意味では今回の2024年問題は大きく利いてくるのだらうなと思っています。

一つはそれなのですけれども、これは他の物流事業者さん、大手ですとヤマトとか、そういうところと比べて、どうなのですか。その効果というのも変ですね。影響といいますか、そういうものはどんなふうに考えていらっしゃるのかが一つ御質問したい点なのです。75%というとかかなり大きいです。

いつも言うのですが、タクシーが大体60%前後なのです。それで、私の前にいた大学は文化系の大学だったものですから人件費率がなくて、毎年の予算に占める人件費割合といいますか、教員と職員の割合が大体60%ぐらいです。でも、それも高いなと思ったのですけれども、75%は結構高いなと思っています。

そういう中で、いろいろ、先ほど装置等についての技術革新とか、あるいはドローンを使うとか、いろいろなこともありますし、考えていらっしゃるのだらうけれども、人件費率の高さをどう考えているかが1つ目の質問なのですが、これはいかがですか。

○指宿執行役員 人件費が高い理由は、郵便とかの割合が高いことも影響はしているのかなと思っています。やはり全体に占める輸送の割合がそれほど高くなくて、どうしても配達とかの人件費割合が高いので、そこかなと思っています。この先、郵便が減っていったら荷物が増えていくと、そこは若干、比率は変わっていくのかなとは思っております。

他方、やはり我が社においても、現在、募集をしても人が集まらない状況で、採用が定員割れをずっと起こしているという状況になっておりますので、どちらかというところ、サービスを維持していくためにどうやって人を雇うかということも課題としてはあるのかなと

考えております。

○山内委員長 逆に言うと、今、一般の人件費が随分上がっていて、学生のバイトなども時給がかなり上がっている。そういうこともあって、これはある意味では政府の政策として賃上げをしていくことがあるわけですから、それには従っていると思うのです。

2つ目に伺いたいのは、今回、セイノーさんとの輸送部門の協業などを始めはしましたけれども、その中で、先ほどもおっしゃっていましたが、例えば荷姿が違って運び方が違うとか、あるいは多分、システムとかなんとかも全部違うのだと思うのです。そういうものはかなりこれから障害になるのではないかなと思っています。

それで私は、これは個人的な意見ですけれども、物の輸送に対しては2024年問題とか、もう一つ、今日はあまり出てこなかったですが、環境問題というか、脱炭素問題があって、それがかなり輸送の在り方を変える要素として一方ではあります。

一方で、先ほども横前委員もおっしゃっていたけれども、物の輸送については逆にサービスが、よいサービスが求められる。特に速達性ですね。一時話題になりましたが、Amazonなどは朝頼むと夕方来ますみたいなものがあるって、でも、そういうサービスの質の向上みたいなものと、輸送の大きな2024年問題と、環境問題とといいますか、脱炭素問題があって、これをいかに調和させるかがすごく大事だと思うのです。

それで、マクロ的に見ると、それを例えば先ほどの輸送事業者とシステムが違い過ぎるとか、あるいは一緒に規模の経済を出そうとか範囲の経済を出そうとしても、なかなかそういったところが、今、申し上げたような技術的な違いもあって出せないところがあるって、個人的にはそういうものを社会的になるべく効率化するためにはシステムの統一とか、あるいはさっきの荷姿の話もありましたけれども、ある程度、一緒に共通化するとか、そういうことは重要ではないかと思っています。

そこで伺いたいのは、やはり御社の場合は、公共的な郵便を扱っていますし、それから、規模もかなり大きいわけで、そういったところで社会的な効率化、あるいは輸送自体の効率化とか、そういうことについて何かお考えがあるかないか。個人的に言うと、そういうところこそ日本郵便さんが率先していただいで、それで社会的な効率化みたいなものを達成できるといいなと思っていますのですけれども、そんなことはあまり考えていらっしやらないですか。

○指宿執行役員 そこら辺は、やはり国土交通省様も総合物流施策大綱なども出しておまして、そういった取組の中にはぜひしっかりと協力もしていかなければと思っております。やはり2024年問題で、この目先もそうなのですが、2030年に向けて、相当、トラックの輸送能力が減少していくということがほぼ確実視されているような状況かと思えます。その中で現状、日本の物流業界を見ますと、トラックが空に近い状態で運んでいるものの割合が相当高いことが問題視もされておまして、そこをいかに少ないドライバーに運んでいただくということで、いかに積載効率を上げて運ぶかになってきますので、そこは国の政策にも協力しながらやっていく必要はあるのかなと考えております。

他方、過疎地などが特にそうなのですが、ラストワンマイルのところをどうやって担っていくのかは国全体としての問題だと思います。その中で日本郵便の場合、全国に郵便局も、簡易局も含めて2万4,000局設置もしておりますし、そういった過疎地などにも郵便ポストなども設置していく関係で、毎日取り集めなどにも回らなければいけませんので、そういった中で、本当にそういうところの中でどういった形でラストワンマイルということで、やはり一定、そういったところについては、ほかの物流業者様のものをうちが受託してまとめて配るということもやっていかなければならないかなということも考えておりました、そういった中で、国全体としてどう維持していくのかは我が社としてもしっかり取り組んでいきたいと考えております。

○山内委員長　すごく重要な点で、特にヤマトさんとの協業についてはまさにラストワンマイルを御社が担うような形になった。

それで具体的に、例えばヤマトさんとそういう協業する場合に、さっき言ったシステムの問題とか輸送上の技術的な問題とかはやはりかなりあると考えていいですか。

○古閑郵便・物流業務部長　すみません。今、ヤマト運輸様からゆうパケットとゆうメールをお預かりしてございます。こちらについては、例えば弊社側で配達完了した情報を最終的にはヤマトさん側のホームページでお客様に提供する形になります。この辺りについてはスタート前にヤマト様と個別に協議いたしまして、そのシステムの連携の部分について改修を図るなど、一定のお客様目線で、最終的にJ Pがどう入って、いつ配達したのかが分かるようにといった形で、システム対応というか、両者間のシステムは全然違うところがございまして、その改修対応を行ってきたところでございます。

○山内委員長　ある程度、それによって共通化ができるということでもいいのですか。

○古閑郵便・物流業務部長　ヤマト様がお預かりしたものをうちにバトンタッチする、バトンタッチの仕方は今、一定程度、やり方は確立してございます。ただ、それがもっと広い範囲での協業、例えば運送便の共同運行みたいな話になってくると、また別視点での対応は必要になってくるかなと思っております。

○山内委員長　さっき、まさに空のトラックをどう埋めるかというので政策パッケージをつくったりとか指針とかをやられていますけれども、これは外から見ていて思うのですが、DXの問題も、要するに空で移動しているところに物を載せる意味ではマッチングで、最近、マッチングのアプリはかなりいろいろな分野で出てきていて、運輸で言えば、今話題のライドシェアなどもそうなのわけですがけれども、ECもみんな、大体そういうことだと思うのですが、その面ではそういったDXも、生産面でのいわゆるプロセスのイノベーションみたいなものを起こすようなDXはどうですか。これから期待できないでしょうか。

○指宿執行役員　求貨求車システムも、今世紀に入った当初ぐらいからずっとやってきてもなかなか伸び切っていない現状があるのかなと思っております。

他方、これから先はそうも言っていられないので、そうすると多分、運べない状況になってくるので、それは荷主側も運送会社側もやっていくしかないところになってくるので、

やはり一定、必然的に進んでいくのではないのかなとは思っております。

○山内委員長 だから、B to Cで、消費者の方にDXは、さっきも御紹介があったし、私も使っていて便利になったのですが、逆にB to Bの荷主さんと輸送は、あまり御社はやっていないけれども、そのシステムといいますか、マッチングといいますか、それがすごく重要ではないかなと思うのですが、これは意見です。ありがとうございます。

では、細かい点でいいですか。さっき資料を見ていたら見つけたのですがけれども、脱炭素で燃料サーチャージというものがあって、これはどんな感じですか。これは荷主として、これは12ページの自主行動計画の中の真ん中のちょうど②のBで、これはどんな内容なのか。

○指宿執行役員 やはり輸送なので、本当にガソリン代とかがすごい上がってしまったときに、その分、上乘せという形で設定するという形でやっております。

○山内委員長 これは御社が荷主として運送会社さんを使うときに、その分のサーチャージは払う側からですか。

○指宿執行役員 払う側です。

○山内委員長 最近、ヤマトさんが脱炭素型の輸送ですということで少しサーチャージを取ったりとか、それはDHLもやっていますけれども、あるいは航空会社などもそういうことをやっていますが、これは今の燃料費の変動の話ですけれども、逆に脱炭素のためにコストが上がって、その分をサービス対価として頂戴するものがあるわけですが、その辺についてはいかがお考えですか。

○指宿執行役員 あくまでも個人的な見解ですが、やはり個人の方へのものはなかなか簡単には難しい。例えば郵便料金に乗せられるかと言われますと、結構厳しいのかなという気はしますので、比較的、大口とかで特約で、相対で結んでいるようなところは価格の交渉の中で入れていくことはあるのかなとは思っております。

○山内委員長 ありがとうございます。

今のこの話に戻って、燃料サーチャージについては、鉄道とか、今、電気の一部が規制料金という形で認可制になっていて、算定要領になっているのです。電気についてはサーチャージがついていて、まさに燃料が上下すると、その分、高くなるやり方をしているのですがけれども、一部交通でも、鉄道ですが、そこでもそういうものを入れたらいいのではないかという議論もあるわけですが、かなり外的なリスクを事業者と需要家の間でシェアするということですね。かなり合意が必要なのですが、この場合、御社の場合は荷主としての側面で、輸送業者さんとの間だから、これはやりやすいということなのかなと思いますけれども、世の中の的には多分、そういうことが出てくるのかなと思います。

どうもありがとうございました。

ほかに何か御質問とかは。

どうぞ。

○甲田委員 すみません。追加でお願いします。

他社さんとの協業の部分なのですけれども、配送の途中で例えば物が壊れてしまったみたいなきに、いろいろなところとコラボレーションしたら、最終的にどこが責任を負うことになっているのかみたいな取決めがあったら教えていただきたいなと思っています。

あと、全国でまちづくりとか、住民さんといろいろな話をするところが多いので、その目線から見たときに、途中でトラブルがあったりとかしたときもそうなのですけれども、配送業者を選ぶときに、配送が期日どおりで丁寧だから某事業者さんを選んでみたいなのを選び方をしているところがすごく多いのに、途中で実はほかの事業者さんとテレコになっていましたみたいなことをほとんどの国民は知らないのではないかなと思っています、その辺を自分の好みでサービスを選びたいことが現在できているのかなという疑問があるのですが、その辺はどうお考えになられていますか。

○指宿執行役員 基本的には、お客様と契約した会社が賠償責任を負うことになっています。その上で相手に求償できるかできないかということだとは思っています。

他方、これは我が社に限らずなのですが、特に輸送では一定の割合で委託している会社が多いのが実態かと思っています。例えば、それこそ鉄道で輸送する場合はまさにそうだと思うのですが、ほとんどJR貨物さんをお願いしないと、自分で貨物列車を運行することができないので、トラックであればそうなのですが、それは飛行機も、ヤマトさんは今回、飛行機を買われたりもしましたが、基本、飛行機で輸送する場合はやはりどこかの航空会社さんをお願いして、その分は運んでいただくということになるので、そこら辺は消費者の方がどこまで理解しているかという問題はあるものの、一定、そこはやった上で、その委託先の管理まで含めてのトータルのサービス品質なのかなと理解しております。

○甲田委員 理解しました。ありがとうございます。

○山内委員長 ほかに。

どうぞ。

○関口委員長代理 長期的な話になるので、あまり確たるお答えはいただけないかもしれないと思うのですが、この荷物と郵便とのバランスが、ウエートが明らかに変わってきている中で、荷物の集配の場所が利便性を高める意味で充実していく方向に行くと思うのですが、利用の減ってしまうポストについて、今後、どういう形で維持管理していくのかについてお伺いしたいと思うのです。

以前、御社からの御説明の中では、ポストの内側にセンサーをつけて、投函されていないポストがどの程度あるか等の管理をされていることはお伺いしたのですけれども、ポストの数を減らさずに、そういう形での収集の効率化を図っていくということの方向性は変えずに御検討されているのかについてお伺いしたいと思っています。

というのは、実は設置が義務付けられている第一種公衆電話については4分の1まで減らすことを認め、災害時用の公衆電話は、ふだんは公民館などで机の中に突っ込んでおいて、災害時用だけ出していくという、特設公衆電話といたりしていますが、そのような

形で代替すればいい形で、利用の極端に少ない公衆電話は撤去してもいいということをおお幅に認めたわけですけれども、ポストの利用が減って荷物が増えたときに、このポスト17万個をどうするのだろうかというのはどのようにお考えでしょうか。

○指宿執行役員 そこは今すぐという話にはならないと思うのですが、やはり郵便の減少の中で、特に個人の方の利用が相当減ってきていることもあって、どうしても切手貼付の割合が減ってきているのも事実かと思えます。その中でポストの1か所で、ゼロにならないまでも、相当減っているポストが相当出てきていることも事実です。

他方、やはり郵便の引受方法の基本が郵便差出箱への投函を基本としておりますので、その中で、郵便のユニバーサルサービスの水準との関係を今後どう考えていくのかをまさに政府とも御相談しながらということかなと考えております。

○関口委員長代理 ありがとうございます。

○山内委員長 ほかにいかがですか。

事務局は特によろしいですか。特にないですか。

どうぞ。

○藤野局長 事務局から伺うのはいいのか、分からなかったのですけれども、すみません。

2024年問題で、配達とか、特に荷物で時間の関係の見直しなどをされたことがあったのですけれども、函館から東京の翌日に着いたものが翌々日になると、報道であった気もするのですが、その中でもかなり一生懸命、早期に配ろうというものを、今、取り組んでおられると思うのですけれども、割と私などの周辺では、何となく日本郵便のゆうパックあるいはゆうパケットのサービスは他社に比べて品質が必ずしもよくないのではないかという人がいる。結構、早期に届ける意味では確かにそういった標準的な日数では恐らく遜色ないのだと思うのですけれども、もしあるとすれば再配達のところがあるのかもしれない。再配達をなくすか、あるいは迅速に行うということですね。

結構、配達の方は、これは他社ですけれども、携帯電話を持っておられて、すぐにもう一回来てくれるとかというのはなかなか、今、日本郵便で取組が難しいところはあるかと思えますが、先ほどの置き配とか、それから、このアプリは私もまだ使いこなしていないのですけれども、何かそういったところの取組かなと思えますが、そういうところを強化する、今後、こういったことをすごく取り組んでいきますという、もし何かそういうものがあつたら教えていただけたらと思ったのですけれども、再配達の対策です。

○指宿執行役員 おっしゃるとおりで、再配達のところで、やはりカーボンニュートラルという観点もそうですし、数年前から再配達の割合を下げようということで取組はしております。現在、その中で指定場所配達の拡大は柱の一つかなと思っておりまして、この中計期間中なども含めまして、もう一段、再配達の割合を引き下げたいということで、今、取組を進めているところであります。

やはり現状、柱の一つは指定場所配達で、利用者の方から自分宛てのものについてもここに置いていってくださいますかみたいなものを登録していただくのもありますし、逆に言うと、

大口の荷主さんに、通販などで注文するときに、では、ここに指定場所ということをお客様から注文段階でやっていただいて、そこに配達するという形をして、荷主側、または受取側、両方に働きかけをしていくことで再配達率そのものを引き下げていきたいというふうに取り組んでおります。

○藤野局長 ありがとうございます。

○山内委員長 よろしいですか。

ありがとうございます。

社会的に再配達をなくそうという雰囲気の中で、逆に率先してやっているということなのでしょね。

私、ちょっと加えてですけれども、ローソンと提携されて、ローソンの中に郵便ポストを置かれて、あれも日本郵便で集配しているわけですね。

○古閑郵便・物流業務部長 そうです。取り集めています。

○山内委員長 あれを例えばローソンの集配トラックに載せるのは法的にできないのですか。

○指宿執行役員 法律上は委託すれば可能だと思うのですが、どちらかというと、ローソンでゆうパックの引受けをやっていただくので、それを取りに行ったときに、ついでにポストの分を取ってくるという運用を基本としております。

○山内委員長 では、そんなにあれは負担にはならないということですか。

○指宿執行役員 そうです。そこまで負担にはならないと思います。

○山内委員長 では、さっきのものと同じで、コンビニの集配というか、配送のトラックも共同化しているので、そこに日本郵便が乗るのもあるかなと思ったけれども、物の流れの方向が違うから無理かなと思うのですけれどもね。

ほかはいかがでしょうか。

それでは、大体予定していた時刻も近づいておりますので、この辺で本日の議題についての議論は終了させていただこうと思います。

本日はどうも、御協力いただきありがとうございました。

それでは、議題は終了ですけれども、事務局から何か御連絡等があれば。

○岡本次長 次回の当委員会の開催につきましては、別途御連絡させていただきます。

以上です。

○山内委員長 ありがとうございます。

それでは、以上をもちまして、本日の「郵政民営化委員会」を閉会とさせていただきます。

後ほど私から記者会見を行うことにしております。

本日はどうもありがとうございました。

以上