

郵政民営化委員会（第288回）議事録

日 時：令和7年7月29日（火）13:30～14:07

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

総務省 片桐情報流通行政局郵政行政部企画課長、

折笠情報流通行政局郵政行政部郵便課長

日本郵便株式会社 五味執行役員

○山内委員長 それでは、ただいまより「郵政民営化委員会」第288回を開催いたします。

本日の出席状況ですが、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、お手元の議事次第に従い、議事を進めてまいりたいと思います。

まず「株式会社ゆうちょ銀行の新規業務に関する届出制の運用に係る郵政民営化委員会の方針（案）について」、事務局より御説明を5分程度でお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。

○森次長 事務局次長、森と申します。よろしくお願いいたします。

それでは、ゆうちょ銀行新規業務に関する届出制の運用に関する方針（案）ということでございます。

前回の6月23日の委員会開催時点では、日本郵政株式会社の有するゆうちょ銀行株を2分の1以上処分した旨の郵政民営化法上の総務大臣への届出が提出されている状況にはございませんでしたが、6月27日には、同届出が総務大臣になされ、当委員会にその旨の通知がございました。これを踏まえ、改めて方針（案）を御確認いただいた上、成案とさせていただきます。

まず、資料288-1-1でございます。こちらは、前回御説明いたしましたとおり、本件について163件の御意見をいただいているということでございます。

よろしければ、資料288-1-2でございます。「方針案に対する主な意見の概要とそれに対する当委員会の考え方（案）」でございます。こちらも前回御審議いただき、委員の皆様には御同意いただいたところでございます。特に修正の必要はないと考えておりますので、前回お示しした内容で決定をさせていただくこととしたいと考えております。

なお、この考え方（案）の3ページ目ございます項目の4を御覧いただけますでしょうか。ここでは、左の欄ですが、調査審議の実施要否について、その判断理由を個別案件ごとに公表すべきという御意見に対し、右の欄でございますが、その旨について方針に明記するというふうに回答することとしております。

資料288-1-3を御覧いただけますでしょうか。方針（案）の3ページ目でございます。一番最後の部分に当該内容を2行追加いたしております。読み上げさせていただきますと、

「調査審議を行うか否かを決定するに至った理由、調査審議の内容、結果及び理由等は、当委員会の議事録等において公表する」という2行を追加させていただきました。なお、調査審議の実施要否の判断理由、調査審議の内容及び結果、理由等は、これまでのかんぽ生命における運用においても個別案件ごとに議事録等において公表しております。これまでの運用と異なることはございませんので、念のため申し添えさせていただきます。

御説明は以上でございます。御審議のほどよろしくお願いいたします。

○山内委員長　ありがとうございました。

それでは、審議に移ります。

ただいまの説明に対して御意見あるいは御質問がございましたら、御発言いただきたいと思いますと思いますが、どなたかいらっしゃいますか。よろしゅうございますか。

ありがとうございました。

それでは、お諮りいたします。考え方（案）及び方針（案）を成案として決定したいと思いますが、よろしゅうございますか。

（「結構です」の声あり）

○山内委員長　異議なしということでありますので、そのように決定することといたしました。

続きまして「郵便局における点呼業務の不備に関する監督上の命令等について」であります。これは総務省から御説明いただくということでありますので、入室をお願いしたいと思います。

（総務省、日本郵便株式会社入室）

○山内委員長　それでは、改めまして、2つ目の議題でありますけれども、「郵便局における点呼業務の不備に関する監督上の命令等について」であります。

総務省から10分程度で御説明をお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。

○折笠郵便課長　総務省郵政行政部郵便課の折笠でございます。

2つ目の議題であります「郵便局における点呼業務の不備に関する監督上の命令等について」、資料288－2に基づきまして御説明をさせていただきます。

なお、本件でございますけれども、前回の287回の委員会におきまして日本郵便から御説明がありました点呼業務不備事案に関しまして、総務省における対応について御説明をさせていただきますものでございます。

資料をおめくりいただきまして1ページ目を御覧いただければと思います。

まず、経緯等の部分から御説明申し上げます。

前回、日本郵便からも御説明があったかと存じますが、貨物自動車運送事業法に定める点呼業務に関しまして日本郵便が実施した緊急調査の結果につきまして、4月23日に総務省、それから国土交通省において報告を受けたところでございます。いただいた報告の中におきましては、全国の2,391の郵便局において点呼業務に関し何らかの不備があったという内容でございましたので、これを受けまして、同日、総務省におきましては、日本郵

便株式会社法第16条第1項に基づきまして報告徴求命令を出しております。

その中身といたしましては、本件事案の要因とそれを踏まえた再発防止策について、それから、郵便のユニバーサルサービスを含む郵便・物流サービスの提供を維持するための措置について、6月末までに報告をしてほしいということの報告徴求命令でございます。

その後、※2のところでございますけれども、国土交通省においては特別監査などを通じまして事実関係の精査を行ってきたということで承知しておりまして、その結果を受けまして、6月25日付で国土交通省は日本郵便に対しまして一般貨物自動車運送事業、トラック運送の部分でございますけれども、これに係る許可の取消処分等を行ったところでございます。

2つ目の丸のところでございますけれども、同日に日本郵便から総務省に対しまして報告をいただいております。これは4月の報告徴求命令に対する報告ということでございますが、その内容といたしましては、点呼業務の不備事案に関する事実関係でありますとか、6月25日に行われました国土交通省からの行政処分の内容、それから、4月の報告徴求において求めておりました本件事案の原因分析の結果と、これを受けまして講じる再発防止策、それから、国土交通省の行政処分を受けて郵便・物流サービスの提供を維持するために講じる措置の内容と、それらのサービスの提供の状況を内容とする報告が提出されまして、総務省としてこれを受領したところでございます。

矢印のところでございますけれども、この報告を受けまして、まず、本件事案が郵便のユニバーサルサービスを含めた日本郵便の事業に及ぼす影響は重大であるということ、また、郵便のユニバーサルサービスの確実な提供を維持するための措置でありますとか、再発防止策といった今後の対応につきまして着実に実施してもらう必要があるといったことから、同じ6月25日に、日本郵便株式会社法に基づく最も重い行政処分でありますところの監督上の命令を日本郵便に対して発出したところでございます。監督上の命令などの内容は下の枠囲いのとおりでございます。

まず「1 日本郵便株式会社法15条2項に基づく監督上の命令」でございます。国土交通省による処分後におきましても、例えばほかの運送事業者との連携などのオペレーションの見直しによりまして、郵便のユニバーサルサービスの維持でありますとか、郵便・物流サービスの利用者の利便の確保を図ってもらう必要があるということで、(1)でございますが、「一般貨物自動車運送事業の許可の取消処分等を受けた以降においても、郵便のユニバーサルサービスの確実な提供を維持するとともに、郵便・物流サービスにおける利用者の利便を確保するための措置を実施すること」を求めております。

加えて、本件に係る国土交通省による事実関係の精査というものはまだ継続している状況でございますので、今後、追加的な処分もあり得るということに鑑みまして、「また、必要に応じてこれらの措置の見直しを行うこと」を求めているところでございます。

続いて(2)でございます。報告いただいた中には、一定の再発防止策に係る内容もいただいたところでございまして、まず、国民等からの信頼回復に向けて再発防止を行うこ

とは不可欠の前提であると考えられますことから、策定した再発防止策を着実・早急に実施する必要があるということで、（２）にありますように、本件報告徴求、これは４月２３日の報告徴求でございますけれども、これに対し「貴社が報告した本件事案に係る再発防止策について着実に実施し、必要に応じて見直していくこと」を求めているところでございます。

加えまして、本件事案も含めまして、日本郵便において法令違反に係る問題が継続して発生しているということもございますので、本件事案に限らず、全社的にコンプライアンス、あるいはガバナンスに係る体制を再構築していただきまして、確実な法令遵守を図っていただく必要があると考えられるところでございます。このため、「また」以下のところでございますけれども、「本件事案に係る観点に限らず、貴社の事業を取り巻く法令等を確実に把握し、遵守するための措置について検討し、実施すること」を求めているところでございます。

続いて、２の部分でございます。１の命令に基づき講じた措置の実施状況につきまして、日本郵便を監督する立場にある総務省といたしましても適時把握する必要があると考えておりますことから、令和７年７月以降、つまり今月以降、「当面の間、毎月末に状況を報告すること」、それから、「この期限に関わらず、報告した内容に重大な追加・変更があった場合には、その都度報告すること」を求めているところでございます。

矢印の後段部分のところに戻りますけれども、総務省といたしましては、今後も継続的に状況の報告をいただきまして、仮に必要があれば追加的な対応を行うことなども含めまして適切に監督を実施してまいりたいと考えているところでございます。

駆け足で恐縮ですが、説明は以上になります。どうぞよろしくお願いいたします。

○山内委員長　ありがとうございました。

それでは、ただいまの御説明に対して質疑に入りたいと思います。

この質疑には日本郵便の側にも御参加いただきたいと思います。

ただいまの御説明に対して御意見あるいは御質問がありましたら、御発言を願います。いかがでございでしょうか。どなたかいらっしゃいますか。

どうぞ。

○佐藤委員　御説明ありがとうございました。

この処分についてなのですが、日本郵便株式会社法の中で最も重い処分ということなのですが、過去にこの重い処分を出したのは何回ぐらいあるのでしょうか。あと、この処分以外にどんな処分が今までなされてきて、今回の処分の位置づけみたいなものを知りたいのですが、教えてください。

○折笠郵便課長　ありがとうございます。

まず、今回行いました監督上の命令でございますけれども、日本郵便に対して行ったのは、令和元年１２月に行いましたかんぽ生命保険の不適正募集に係る問題の際以来、２回目でございます。それとは別に、会社が統合する前の郵便事業株式会社でありますとか、日

本郵政に対しましては数回出しているという状況でございます。

また、処分の位置づけでございますけれども、日本郵便株式会社法上、最も重い処分と申し上げましたが、1つには、この命令に違反した場合には罰則が科されているということで、非常に重いものとなっておりますということ。

これ以外にどういう処分があるかということにつきましては、今回も併せて出しておりますのは、報告徴求命令などがありますほか、監督権限が総務大臣に対して付されておりますので、それに基づいて行政指導をやるといったことなどもこれまでも実施してきたところでございます。

○佐藤委員 どうもありがとうございました。

○山内委員長 よろしいですか。

そのほかいかがですか。

どなたかいらっしゃいますか。甲田委員、よろしいですか。

○甲田委員 大丈夫です。

○山内委員長 それでは、佐藤委員、もう一度。

○佐藤委員 ということは、最も重い処分が3年ぶり、4年ぶりぐらいですかね。

○折笠郵便課長 令和元年ですので、6年ぶりです。

○佐藤委員 6年ぶり、2回目ということは、郵政の民営化が始まってから10数年たちますが、コンプライアンスやガバナンスに関連するようなこの処分が近年になって発出されているのだとしたら、民営化されてからガバナンスあるいはコンプラ違反みたいなものがどんどん悪くなってきていると考えるべきなのか、それともたまたま近年頻発しているだけと考えるべきなのか、その辺はどのようにお考えになりますか。

○折笠郵便課長 ありがとうございます。

民営化されてから悪くなったと申し上げますよりは、むしろ、民営化される前につきましては郵政省としてやっていた事業でございますので、多分、こういう監督上の命令みたいな形での処分はなされなかったということで、もしその時点で不適切な行為がありましたら、その都度内部的な処分などはなされていたものと考えております。

○佐藤委員 民営化されて表に出てくるようになったという理解をしてよろしいでしょうか。

○折笠郵便課長 そうですね。民営化以前につきましても、多分、不祥事の中身によってはこういうことはしていたと思いますけれども、表に出てくるようになったというよりは、そういう監督上の命令の制度がつくられて、その対象に民営化された以降になったということで御理解いただければと思います。

○佐藤委員 ありがとうございます。

○山内委員長 ほかにいかがですか。

どうぞ。

○横前委員 確認の意味で伺いますが、この重い処分は4年間でしたか、5年間でしたか。

○折笠郵便課長 総務省の処分につきましては、特に何年間と書いてあるわけではございませんが、今、横前委員がおっしゃられましたのは、恐らく国土交通省の一般貨物自動車運送事業の許可の取消処分かと思います。こちらにつきましては、処分後5年間、欠格事由の対象になるというふうに承知しております。

○横前委員 分かりました。そうすると、国土交通省のほうかもしれませんが、継続的に状況をいろいろ報告していただく中で、適切に運営されているか監督していく。そのときに、これはちょっとまずいぞというようなことがあれば、それがまた延長されるというふうに解釈してよろしいでしょうか。

○折笠郵便課長 そうですね。一般貨物自動車運送事業に係る処分については延長があるかどうかは存じ上げておらず、国土交通省さんの御判断かと思います。

他方で、総務省といたしまして、今回、監督上の命令を発出いたしまして、併せて、先ほど申し上げましたように、報告徴求命令ということで、当面の間は毎月末報告を上げていただくということを命令しているところでございます。

これを受けまして、もし何か対応が足りないとかいうことがありましたら、今、具体的にどうということが決まっているわけではありませんけれども、追加的に総務省としての何らかの対応をして、もし是正が図られていないところなどがありましたら、当然是正を求めていくことになるかと思います。

○横前委員 ありがとうございます。

○山内委員長 そのほかいかがですか。

関口委員、どうぞ。

○関口委員長代理 御説明ありがとうございました。

今回の国土交通省の許可の取消処分で2,500台の1トン以上のトラックが使えなくなったのですが、それにもかかわらずと言うべきなのか、サービスに支障がない形で運用ができていらっしゃるのとは脅威的にすばらしいことだと思っています。1つは、恐らくJPTに2,500台はまだ手つかずであったということと、他社への委託がうまくいったということだと思うのです。これからの5年間、このような形が順調にいけばいいなと思っています。

それから、この委託によってどのぐらいのコストアップがあるか等については分析すらまだこれからだとは思いますが、自社で保有しているトラックを他社に委託するというので、当然ながら何がしかのコストアップ要因にはなっているということ等も、委員会としても少しずつ情報を得ていけたらと思っています。

前にも五味さんには申し上げたのですが、5年後、この状況をどうしていくのか。委託を解消していくのか、自社便を残すのかといったことも、今からある程度の全体像を構築しておかないといけないだろうと思っています。その意味での日本郵便に対する総務省の報告徴求というのは非常に重要だなと思っています。

以上です。

○山内委員長 コメントありますか。

○五味執行役員 関口先生、ありがとうございました。

おっしゃったとおりでして、前回、民営化委員会で御報告させたのが6月23日、その後の6月25日に許可の取消しということになったわけですが、7月はお中元の時期でもございましたし、ECの各種のセールもあった。それに加えて、報告期日が7月31日、初回が月末なものですから、今、鋭意最終の調整中というところで、こちらにまだ資料の確定版ということでお出しできないので申し訳ないのですが、まさに今回いただいています報告徴求の中身では、サービスの提供状況ということで、今回、夏、7月で、物流そのものは非常に忙しい時期なのですが、これに加えて参議院選挙もあった7月でございまして、オペレーション上は非常に緊張感を持って、特にトラックが使えないということもあったものですから、全国のオペレーション状況を注視しながら、特にサービスを含めて、さらに信頼といいますか、お客様に御迷惑をおかけすることがあってはいけないということで、オペレーションの中も全力を尽くしてやってきたところです。

そういう意味では、協力いただいた全国の協力事業者の皆さんもそうですし、郵便局現場も含めて本当に一生懸命やってもらって、特別暑い夏でありましたので、熱中症なども前年比で3倍になるような非常に厳しい夏季の状況であったわけです。いずれにしても、7月、この段階になって、おかげさまで、今の時点ではサービス上の大きな混乱は生じていないかと思っています。

ただ、この後、御指摘いただきましたとおり、委託も含めてパッチワークでつないでいるところがありますので、この辺りのオペレーションの状況がどうなのか。当初見込んでいたよりは、便の統合ですとか、そのようなものも含めて進める中で、一定コンパクトなオペレーションに仕上げられているかなというのはあるのです。ただ、一定のコストの精査ですとか、この後、秋以降については、軽四輪車の部分についても処分が予定されている部分もあります。トラックがしっかり乗り切れたものですから、秋以降の軽四輪車の部分も含めて、それぞれのシミュレーションも綿密にやっていく中で、サービスについては影響ないようにやり切れると思っています。ただ、こういったところの部分でもありますし、経営への影響などもあります。この後決算ですから、いろいろなところも含めて数値が出てくるわけですが、またこの委員会の中でも、経営への影響ですとか、そのようなものに対しての見通し、あるいは将来像に向けたネットワークの在り方とか、そのようなものについても順次御説明をしていきたいと思えます。

○山内委員長 よろしいですか。

○関口委員長代理 はい。

○山内委員長 甲田委員、何かありますか。よろしいでしょうか。

すみません。私、伺いたいことがあるのですが、これは一般貨物自動車運送事業の法律ですね。それで、点呼業務の不適切ということなのかもしれませんが、一般貨物自動車運送事業法も運行管理者を置いていて、運行管理者がこういった運行全体を取り仕切る

といいますか、それを差配することになっていて、そこによって基本的には究極的な目的は安全性を確保することだと思えるのですけれども、許可の取消しが出たことに対して、日本郵便として、運行管理者に対する責任問題というのはどんなふうに考えていらっしゃるんですか。

○五味執行役員　ありがとうございます。

おっしゃっているように、一義的に一般貨物の中で現場で点呼も含めて取り仕切っていくのは運行管理者の責務ということで法定もされている。ある意味での国家資格といいますか、そのような形の中で認定を受けてやっているところでもあります。当然、郵便局ごとにやっているこの運行管理者、あるいはそれを監督する立場の郵便局の管理者もいますし、さらに支社・本社という部分もそうなのですが、おっしゃっていただいたように、まずはこの点呼執行者あるいは運行管理者のところの部分。一般貨物について言えば、そこが安全に関しての一義的な責任を負うという形の法の立てつけにもなっていますので、こういった法の立てつけを踏まえながら、一方で、それを監督する側の立場も含めてでありますものですから、一定トラックの部分については、先日、6月23日の時点で御報告させていただきましたが、本社も社長以下、役員、部長も含めてですし、支社あるいは郵便局、それは運行管理者も含まれますが、それぞれのところの処分量定、その責任の度合いに応じて社内処分を今行ったということになってございます。

○山内委員長　これは貨物自動車運送ですので、例えば旅客自動車のような、社会的な影響力が、レベルがちょっと違うのですけれども、ただ、これを旅客で見ると、有名なのは、十数年前、軽井沢でバス事故がありまして、若い方がたくさん亡くなられた。それについては、実はそのための処理の委員会ができて、対策として何を取るかを決めて、そのフォローアップを十数年かけて今まだやっているのです。例えばその中で、旅客自動車運送法だと、運行管理者の資格の年限を限って5年更新だったかな、そんな形にしたり。いってみれば、事業者さんの組織の中でどういうふうに安全を確保するかについての細かいところまで、ある意味での行政の規制とか介入みたいなものをつくってそれで確保することになった。申し上げたように、十数年たってどこまで来たかというのは、今でもやっていますということなのですね。

これは貨物自動車運送ですので、実際に旅客を運搬するのではないので、そこまでの大きさは違うということではあるのですけれども、御承知のように、去年でしたか、千葉県ですけれども、貨物自動車が酒気帯び運転で小学生をはねた、そういうことがあるので、安全性の問題というのは組織内部の問題、あるいは旅客・貨物の運送だけではなくて、非常に大きな外部効果を持っています。その意味では、かなり大きな管理の責任があると思っています。その辺についてはやはり考えなければいけないのではないかと思います。

これも非常に複雑で、5年間の許可取消しということなのですから、先ほども御質問がありましたが、5年たってどうなるかということです。どうなのですかね。許可が自動的に復活するわけではなくて、恐らくもう一回許可申請を出さなければならない。そう

すると、それまでに、申し上げたような組織の運営体制を整えて、それを証明しなければならないということになると思うのです。その辺についてはどんなふうにお考えでしょうか。

○五味執行委員　ありがとうございます。

山内先生には釈迦に説法というか、そういう形ですけれども、横前さんがおっしゃっていたように、5年間のところということはあるのですけれども、5年たてば自動的に復活とか、こういうことではありません。何か資格が停止しているということではなくて、大本の許可自体が取り消された、実際に許可がない状態ということです。その許可を再申請するのに、欠格事由、その部分で以前に違反を犯したから欠格者だということになっていて、再申請できる資格が復活するのが5年後だということになっています。

そういうことでいうと、先ほどの御質問で言えば、この間に何かあったときに5年が8年になるとか、そういうことではないのですけれども、5年後にそれが自動的に復活するのではなくて、改めて許可をもう一度取り直さなければいけない。その許可を取り直す申請の時点で、山内先生がおっしゃったように、そういう再発防止の体制ですとか、そういうものが整っているか。整っていないと許可は出されないということでの許可制だと思っていますので、そこまでにそういう体制を整えるということだと思います。それが整っていないければ、裏を返せば、許可が通らない。そういう意味では、トラックのところの事業を営む資格がない状態が続くということなのだろうと理解しています。

その上で、山内先生がおっしゃったように、これは旅客か貨物かの違いこそあれど、基本的には法定事項の運行管理が安全の要だと言われていますけれども、この点呼の部分が組織的にしっかりできていなかった事案ですので、これだけ大きくお叱りをいただいているわけです。ここの社内体制のところは、おっしゃっていただいたように、行政のほうともいろいろ御指導いただく中で、今回、まさに7月31日、安全確保命令の中でも、改めて、今、引き続き軽四輪車で事業を続けているわけです。軽四輪車の処分は、これから特別監査があつて具体的な車両停止とか、そういう処分も出ると思うのですが、出るまでの間においても、これだけトラックで違反を犯した事業体だからそのままにしておくわけにいかないからという中での安全確保命令なのだということは念押しをされています。そういう意味では、安全確保命令の期間中、またその中での再発防止の実効性という意味では、これも山内先生に釈迦に説法ですけれども、運用安全マネジメントのこういう仕組みの中でも、会社、事業者それぞれの社内の体制がどのような形になっているのか、やりっ放しということではなくて、適切に現行化できるような形の仕組みが平時のコミットの中でしっかり回っているのかという部分が、以前から法制上もされているところですし、そこについてしっかりできていなかったというのが明らかになった事案かなと思います。

そういうことでいうと、まさに我々は再発防止の中にも書きたいと思っているのですけれども、一般貨物の事業者ではなくなったものですから法定事項ではないのですが、軽四輪車のところで引き続き行動を発して事業を行う、これだけの規模で事業を行う、しかも

一般貨物の中でこれだけ御心配、御迷惑をおかけしているということですので、トラック版の運用マネジメントの仕組みについては、厳しい基準ですけれども、安全統括管理者も含めてで、基本的に軽四輪車の部分の事業の中でも社内の仕組みの中で踏襲しようと思っています。安全統括管理者に改めて指名をした上で、その中でその仕組みが回っているかどうか、それも表面上の書面だけだったとか、そういうところで反省点は非常に多くございますので、これがちゃんと回っているかどうか、それがちゃんと現行化できるかという仕組みも含めて、再発防止策の中で世の中にもオープンにしっかり御説明していきたいと思えますし、国土交通省からも、それが業界の水準と比べてちゃんと適切に、事業を行う事業者としての水準にしっかり達しているかどうかについては、厳しく監督いただくことになるのかなと思っています。これも含めた安全確保命令かなと思っていまして、そこを踏まえた形で再発防止の計画ですとか、その後の定期報告についても対応してまいりたいと思っています。

○山内委員長 ありがとうございます。

基本的に今のところが一番重要ではないかと思っています。前々回ですか、その辺についてちょっとお話をさせていただきましたけれども、日本郵便として郵便事業と物流事業と一緒にやっていくわけですが、その中で物流についてはその部分をしっかりやっていただきたいとともに、もう一つ重要なのは、24年問題はもう過ぎてしまいましたけれども、物流のやり方自体を変えるというのは、大綱をいろいろつくって、これは荷主さんも含めて物流の基本的な管理者、物流全体の管理者、CLO（チーフ・ロジスティクス・オフィサー）と呼んでいますけれども、今、こういう形を取ろうとしています。運送だけではなくて荷主まで含めてそういうことなので、そういった点も考慮して対策をいただければと思っています。

これは感想でございます。ありがとうございます。

そのほかいかがですか。

どうぞ。

○藤野局長 事務局からです。

今のお話だと、事業許可の欠格事由が5年間、それからさらにまた許可を取ってという手続が要るということであると、今回のこの報告徴求命令は当面の間報告となっていますけれども、恐らくしばらくは続くことになるのかなというのが1つ。

それから、今の資料の1ページ目で言うと、監督上の命令等の枠囲いの1番の（2）の2行目「また」以下ですが、ほかのところはこの点呼業務に関するものだと思うのですが、「本件事案に係る観点に限らず」とあるので、これは多分全ての法令のコンプライアンスに関係するものだと思うのです。そうすると、「貴社の事業をとりまく法令等」というのはかなり広いので、恐らくその規定を一個一個洗っていくのか、リストアップするのか分からないですけれども、それでどういったものがあってどういうことを遵守するのかを求めることなのかなと思いましたが、どういうふうな報告において措置をしましたと

ということが期待されているのか、教えていただければと思いました。

○折笠郵便課長　ありがとうございます。

まず、当面の間でございますけれども、今の時点でいつまでということは決まっているわけではございませんが、1のところで2つ命令している事項がございます。1つは、郵便であるとか郵便・物流のサービスのオペレーションというのが国交省さんがやられるような処分を一通り受けた後も安定的に提供できることが確認できているということが要るかと思っております。また、後段のほうにつきましても、本件に関する再発防止策でありますとか、今、藤野局長からもありましたように、社内におけるコンプライアンスとかの確保の体制がしっかり構築されているかどうか。そういったことがある程度確認できた段階で改めて当面の間というのはここまでで終えていいかどうかを判断していくことになるのかなと思っております。

(2)の後段の部分でございますけれども、まさに点呼業務以外につきましても、近年、法令違反に関する事項がいろいろあったということもありますので、社内におきまして、まずは、事業をやるに当たってどのような法律が適用されていて、社内的にちゃんと守らなければいけないことを何らかの形で周知されているのかということでもありますとか、法令にのっとった業務の運用が社内的に確保できるような、例えば2線とか3線による確認とかも含めてだと思えますけれども、そういった体制をしっかりとつくってほしいということをこの中では趣旨としては考えているところでございまして、その辺りについて今後御報告をいただければと思っているところでございます。

○藤野局長　分かりました。ありがとうございます。

○山内委員長　いいですか。ありがとうございます。

ほかに。よろしゅうございますか。

ありがとうございました。この件については特に何か結論ということではございませんので、議論は以上で終了とさせていただきます。

御退室をお願いします。

(総務省、日本郵便株式会社退室)

○山内委員長　それでは、以上で本日の議題は終了とさせていただきます。

事務局から何かございますか。

○岡本次長　次回の郵政民営化委員会の開催については別途御連絡をさせていただきます。

○山内委員長　ありがとうございます。

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。

なお、後ほど私から記者会見を行うこととしております。

本日はどうもありがとうございました。

以上