

郵政民営化委員会（第289回）議事録

日 時：令和7年8月25日（月）13:30～15:02

場 所：郵政民営化委員会室（永田町合同庁舎3階）及びオンライン

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

日本郵政株式会社 石川経理・財務部長、竹村経営企画部長

日本郵便株式会社 田中常務執行役員、松岡執行役員、五味執行役員

株式会社ゆうちょ銀行 黒崎財務部長、植田執行役営業統括部長

株式会社かんぽ生命保険 宮澤専務執行役

○山内委員長 それでは、ただいまより「郵政民営化委員会」第289回を開催いたします。

本日の出席状況は、委員5名中5名の出席となっておりますので、当然、定足数を満たしているということになります。

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「日本郵政グループの2026年3月期第1四半期決算等について」、日本郵政グループ各社より御説明いただきまして質疑を行うということであります。

それでは、全体で30分程度で御説明をお願いしたいと思いますので、どうぞよろしくお願いいたします。

○黒崎財務部長 ゆうちょ銀行財務部の黒崎と申します。よろしくお願いいたします。

それでは、資料289-1-2に従いまして、ゆうちょ銀行の第1四半期決算の概要について御説明させていただきます。

まず2ページを御覧いただければと思います。決算の総括でございますけれども、一番下、親会社株主に帰属する四半期純利益は、連結ベースですけれども、1,048億円と、前年同期比86億円増益となりました。外債投資信託からの収益減少及び外債償還益の減少等によって、2行目、資金利益、また4行目、その他業務利益は減少したのですけれども、プライベートエクイティ等からの収益増加、また、昨年度から引き続き株式のリスク調整オペレーションを行っておりまして、それに伴う売却益の増加によって、10行目、臨時損益が増加しました。結果として、通期業績予想4,700億円に対する進捗率、対計画比で22.3%の進捗となっております。

それでは、3ページを御覧いただければと思います。資金利益・利ざやの推移でございます。資金利益は、前年同期比298億円減少の2,287億円となっております。左の折れ線グラフに記載しておりますが、資金粗利ざやは若干低下しております。右上の表の2行目、資金運用収益は、国内金利上昇に伴う国債、日銀預け金からの利息収入の増加基調が継続しているのですけれども、外債投資信託からの収益が減少したこと等によって51億円の減少となりました。一番下の資金調達費用については、貯金金利の引上げに伴う貯金利息の増加を主因に、247億円増加となりました。

続いて、4ページを御覧いただければと思います。役務取引等利益の状況でございますが、前年同期比17億円増加の408億円となりました。右上の表に内訳をお示ししております。

為替・決済関連手数料は前年同期比18億円増加しており、こちらはお客様の利用が伸びた結果と認識しております。またA T M関連手数料及び投資信託関連手数料については前年同期比おおむね横ばいとなりました。

それでは、5ページを御覧いただければと思います。こちらは営業経費の推移でございますけれども、営業経費は全体で前年同期比28億円増加となりました。人件費については前年同期比おおむね横ばいです。物件費は、郵政管理・支援機構への拠出金の増加及びシステムへの成長投資を行ったことによって前年同期比64億円の増加となりました。

それでは、6ページを御覧いただきたいと思います。バランスシート of の状況です。左の一番上に数字を記載しておりますけれども、総資産230.9兆円と、前年度末比でいうと2.6兆円の減少となりました。貯金残高については後ほど御説明させていただきたいと思います。

それでは、7ページを御覧ください。資産運用の状況でございますが、2025年6月末のトータル運用資産残高は227.8兆円となりました。右の表の2行目、国債は40.8兆円となりまして、運用資産に占める割合は17.9%となっております。国内金利上昇を受けて、引き続き、10年債を中心に新規投資を行っておりまして、前年度末と比較して増加しております。

また、4行目、外国証券等は87.3兆円、運用資産に占める割合は38.3%となりました。こちらは適切なリスク管理の下で引き続き慎重に国際分散投資を進めております。

9行目、貸出金については、政府向けの貸出金が増加したことを主因に、前年度末と比較して8,679億円増加しております。

また、10行目、預け金等は、大宗を日銀預け金が占めておりまして、足元では減少しております。

それでは、8ページを御覧いただければと思います。評価損益の状況ですが、一番下、12行目、その他目的の評価損益は、国内金利が上昇基調にあるものの、クレジットスプレッドの縮小等を受けて外債投資信託等の評価益が増加したことによって、前年度末比でいうと1,366億円改善しております。

続いて、9ページを御覧いただければと思います、こちらは自己資本比率の推移ですが、連結ベースの自己資本比率は15.48%となりました。こちらは、国内基準行の規制水準は4%以上となっております、これとの比較では引き続き高い水準を維持しております。

私の説明は以上となります。

それでは、貯金残高の説明に移ります。

○植田執行役営業統括部長 続きまして、資料の289-1-3を御覧いただけますでしょうか。2025年度第1四半期の貯金残高について御説明させていただきます。

同資料をめくっていただいて1ページ目を御覧ください。個人貯金等でございます。下の表のAの部分になりますが、2025年3月末対比で0.5兆円増加して186.6兆円となっております。内訳を御覧いただきますと、Bのところですが、流動性貯金であります通常貯

金につきましては、定期性貯金からの満期金の振替預入資金の滞留等によりまして引き続き増加傾向であります、増加の規模としては縮小をしてきているということであり、Cの定期性貯金の部分ですが、こちらは減少傾向が続いているところでございます。

続きまして、2ページ目を御覧ください。各業態の個人預貯金残高の増減率となります。当行はグリーンの折れ線でございますけれども、当行は前年対比でマイナスとなっておりまして、引き続き低位で推移をしているところでございます。

続いて、3ページ、4ページは参考でございます。

まず、3ページは「家計の金融資産」に占める当行の貯金の割合、4ページは家計部門の「預金」に占める当行の貯金の割合でございますが、こちらは大きな変化はございません。限度額改定による他の金融機関さんからの資金シフトは発生していないと考えてございます。

以上でございます。

○宮澤専務執行役 続きまして、かんぽ生命保険の決算につきまして御説明いたします。資料は289-1-4になります。宮澤から御説明いたします。

同資料の右下1ページ目、決算サマリーを御覧ください。この第1四半期は、利益はほぼ計画どおり順調な一方、営業面につきましては、新契約件数が昨年度の同じ時期に比べますと6割減少するなど厳しい結果となっております。連結の四半期純利益は346億円、前年同期と比べますと137億円の増加、率ではプラス65.4%でございます。今期は、一時払終身保険の予定利率を金融庁が定める標準利率以下に設定したということで、標準責任準備金の積立負担がほぼない状況でございまして、昨年度ございました標準責任準備金の積立負担が減少したということ、それから、運用環境の好転によりまして順ぎやが増加したことで純利益が増加してございます。

新契約の初年度の標準責任準備金の積立負担と、のれん償却による影響を調整しました修正利益351億円と、15億円の増加、率で4.6%の増加となっております。

続いて、業績の方ですけれども、新契約件数は11.6万件、年換算保険料268億円ということで、大幅に減少してございます。昨年度は一時払終身保険の販売が20万件を超えてございまして、これが減少したことによります。背景としては、郵便局窓口での来局誘致が止まっている影響が出ていることと、6月に入りまして、一時払終身保険の受入利率を7月から0.95から1.25に引き上げる、保険料の値下げを公表したこと、売り控えといひますか、積極的な提案ができなかった影響もございまして。あと、保有契約の件数は1,849万件ということで、減少傾向は続いてございます。

続いて、3ページに飛んでいただけますでしょうか。こちらは当社の単体ベースの主な損益でございます。上から、基礎利益920億円ということで、485億円の増加。その内訳の保険関係損益は446億円と増加してございまして、こちらは標準責任準備金の積立負担が減少したことと事業費が減少したことが大きな要因でございます。順ぎやは473億円で、プラス218億円。株式からの配当ですとか、オルタナティブ資産からの配当の増加、為替のへ

ッジコストの減少によるものでございます。総資産が減少しておりますので、公社債や外国債券の利息配当金は減少しましたがけれども、それを打ち消す形で必要利息も減少しております、順ざやは確保できてございます。

キャピタル損益は、ネットで195億円の売却損。主に社債を売却したことによります。あと、昨年度は投資信託の解約益を計上しておりましたけれども、今期はほぼないということでございます。キャピタル損益は価格変動準備金の繰入れ・戻入れと相殺する会計方針を持っておりますので、特別損益に反映されるということで、結果、経常利益は683億円とほぼ前年並みとなっております。特別損益は主に価格変動準備金の繰入れ・戻入れが該当しますけれども、今期は売却損が生じておりますので、繰入れとなっております。結果、四半期純利益(単体)は359億円、154億円の増加となっております。

続いて、4ページを御覧いただけますでしょうか。契約の状況でございます。左側に新契約件数を記載してございますが、11.6万件ということでございます。一時払終身保険の販売がなかった2年前の第1四半期の実績12万6,000件も下回る状況でございますが、次のページに、新契約年換算保険料を記載してございますが、こちらは2年前を上回っているということでございます。

右側の第三分野の年換算保険料は、特約の付加率の低い一時払終身保険の販売が約4割を占めておりますので、減少傾向ということでございます。

資料は飛びまして7ページ目を御覧ください。資産運用の状況でございます。左側に総資産の推移を記載してございますが、総資産は58兆9,000億円です。収益追求資産は11兆4,000億円ということで、占率では19.5%。右側に内訳を記載してございますが、国内株式は時価の上昇で増加しているということでございます。

また資料は飛びまして9ページ目を御覧いただけますでしょうか。こちらは有価証券の時価情報です。全体では1,200億円の含み益でございます。金利の上昇の関係で満期保有目的債券は1兆5,000億円の含み損、責任準備金対応債券の含み損は7,500億円となっております。時価評価されるその他有価証券の含み益は、国内外の株価の上昇によりまして2兆4,000億円ほど確保してございます。責任準備金対応債券で含み損率が50%を超える銘柄はございませんで、減損対象はございません。あと、満期保有目的債券では、含み損率50%を超える銘柄はございますけれども、満期まで保有することを宣言しておりまして、減損は回避しているということでございます。

続いて、資料10ページ目をお願いいたします。事業費等の状況でございます。事業費は1,006億円ということで、68億円減少しておりますけれども、主に日本郵便に支払う委託手数料の減少によるものでございます。新契約手数料で50億円、維持・集金手数料で30億円減少ということでございます。

最後、14ページ目を御覧いただけますでしょうか。こちらは連結の業績予想でございます。業績予想に対する進捗率は、経常収益、経常利益、当期純利益とも25%を超えておりまして、計画を上回る状況で推移してございます。右側の順ざやにつきましても、年間2,000

億円ということで掲げておりますけれども、ほぼ巡航速度と見ております。利益の方は順調ですけれども、新契約の回復が課題でございます。

説明は以上となります。

○田中常務執行役員　続きまして、日本郵便、私、田中から当社の第1四半期決算の概況につきまして説明申し上げます。

資料につきましては、恐縮ですけれども、さかのぼっていただきまして、資料289-1-1の一部を参照させていただきたく存じます。具体的には、ページをめくっていただきまして、7ページ以降で、各セグメント、また会社全体の概況について説明申し上げます。

右下にページを振ってございますけれども、7ページ目、郵便・物流事業セグメントの概要でございます。右上に取扱数量を積上げグラフで記載しておりまして、郵便につきましては減少傾向が続いております。一方で、荷物につきましては、プラスとマイナスのものが混在しておりまして、ゆうメールにつきましては減少しておりますけれども、ゆうパック、ゆうパケットにつきましてはいずれも前期から上回っております。今期、第1四半期に限って申し上げますと、ゆうパケットとゆうパックを比べまして、ゆうパケットの方がゆうパックを上回る数量になっているという状況でございました。

左の方に営業損益の滝図を記載しております。増収が926億円とございますけれども、この一部は第1四半期から連結対象にいたしましたJ P トナミグループ株式会社（以下「J P トナミグループ社」といいます。）のものも加算されております。具体的には411億円がこの内数ということでございます。普通郵便につきましては、料金改定の影響ということでございまして、全体では926億円の増収でございました。

一方、営業費用につきましても、J P トナミグループ社の連結の影響が。こちらも加算しておりますけれども、人件費、経費についてもそれぞれプラスに働いております。それを除きましても、人件費につきましてはベースアップの影響ですとか、集配・運送関係の単価の見直しなども全体といたしましては経費を押し上げる方向、営業損益を押し下げる方向に働いているという状況でございました。最終的に営業損益につきましては、前期から369億円改善いたしましたして、辛うじて黒字4億円という状況でございました。

以上、郵便・物流事業の状況でございます。

次、8ページ目でございまして、こちらは郵便局窓口事業セグメント。右上に積上げで営業収益の収益構造を表しております。郵便局ネットワーク維持交付金の増加につきましては、先ほどゆうちょ銀行からの説明にもありましたけれども、郵便局ネットワーク維持のために必要な経費の配分方法の見直しがありまして、結果的に日本郵便につきましてはその負担割合が減ったことで維持交付金の収入が増えたという状況でございます。保険手数料のマイナスは、先ほどかんぽ生命からの説明にもありましたけれども、新契約件数の減少、また、保有件数の減少もこちらにも影響しております。銀行手数料の減少につきましては、送金決済の件数の減少ですとか、預かり資産の減少も影響しているということでございます。郵便手数料は若干増えておりますけれども、こちらは料金改定の影響も一部

ございました。

左の方に営業損益の滝図を同様に記載しております。交付金の増加、またその他の収益もございましたけれども、全体としましては、受託手数料の減少を跳ね返すには至りませんでした。人件費のマイナスもございましたけれども、全体としましては、前期から比べますと経費の増加もございまして、76億円減益の62億円の営業利益にとどまっているという状況でございました。

9 ページ目は、当社によります国際物流事業セグメントの状況でございます。右上に、E B I Tベースですけれども、営業損益の推移3期分を記載しております。結果といたしましては、ロジスティクス事業、フォワーディング事業、いずれにつきましてもおおむね前期並みの状況でございまして、国際物流事業全体でもおおむね前年同期と同水準だと考えております。

左の方にE B I Tの滝図を記載しておりますが、フォワーディング事業につきましては、事業収入、取扱数量が減少しましたので下振れておりますけれども、一方で経費も減りますので、全体としましては前期並みでございます。

10ページ、不動産事業セグメントにつきましては、日本郵便にとどまらず、日本郵政傘下の不動産関係子会社の損益、業績も含めましたセグメントの概況でございますので、後ほど日本郵政の方から説明を申し上げさせていただきます。

最後、11ページ目、日本郵便全体、連結ベースでございます。左の方に純損益、税引き後の損益の滝図を記載しております。郵便・物流事業につきましては、料金改定の影響が大きく貢献いたしまして増益でございましたけれども、ほかの事業につきましては、数字こそ大きく違いますが、下振れている、前期から減少ということでございます。前期から比べますと、黒字ではございましたが、24億円の税引き後利益であったということでございます。

日本郵便の概況につきましては、簡単ですが、以上とさせていただきます。

○石川経理・財務課長 日本郵政の石川でございます。私からは、不動産事業とグループ連結業績について説明させていただきます。

資料は、今と同じ、資料289－1－1の10ページを御覧ください。

まず、不動産事業でございます。こちらは、日本郵便の不動産部門と当社の子会社であります日本郵政不動産の数字を合算したものでございます。右上の営業収益の推移を御覧ください。賃貸収入につきましては159億円ということで、対前年で33億円の増収という形になっております。こちらは、麻布台や五反田、大阪の物件の稼働率が上昇したことによるものでございます。一方、分譲収益につきましては31億円でございます、対前年で130億円の減収という形になっております。こちらは、麻布台のマンションの販売戸数が大きく減ったことによるものでございます。

結果としまして、右下のP Lを御覧ください。営業収益が対前年で95億円マイナスの201億円、営業利益も30億円マイナスの54億円となりました。

続きまして、グループ連結業績について説明します。資料につきましては1ページまで戻ってください。

まず、こちらの表の2行目の経常利益を御覧ください。グループ連結の経常利益につきましては2,251億円でございます、対前年で137億円のプラスとなっております。アフラックの持分法投資損益がマイナスになりましたけれども、日本郵便とゆうちょ銀行が増益になった結果、経常利益は増益という形になっております。一方、親会社株主に帰属する四半期純利益でございますけれども、こちらは対前年比では70億円減益の677億円にとどまったところでございます。こちらは、本年3月にゆうちょ銀行株式を売却したことによりまして、当社の持分比率が低下したことによるものでございます。

1ページ飛ばしていただきまして3ページを御覧ください。こちらは当社のセグメント別の業績を表にしたものでございます。当グループにつきましては、現在、6セグメントございまして、第1四半期につきましては全てのセグメントが黒字になったということでございます。ただし、増益になっているものにつきましては郵便・物流とゆうちょ銀行、銀行業セグメントのみでございます。

次の4ページを御覧ください。こちらは増減を分析したものでございます。一番左でございますけれども、昨年度の第1四半期の四半期純利益は747億円でございます。その右側が今期の業績の変動要因でございます。6つのセグメントのうち、郵便・物流事業、銀行業につきましては増益、一方、残る4つのセグメントについては減益という形になっております。また、この点線の最後のところ、その他経常損益は274億円の減益要因となっておりますけれども、大宗が、アフラックの持分法投資損益が252億円の減益になったことによるものでございます。結果としまして、経常利益はプラス137億円の増益という形になっております。

一方、その右2つでございますけれども、非支配株主損益は、ゆうちょ銀行の株式の売却に伴いまして非支配株主の持分が増加したことによるものでございます。結果としまして、当社にとりましては減益要因という形になりますので、最終的には当期の四半期純利益は677億円、対前年で70億円の減益となりました。

以上でございます。

○山内委員長 よろしいですか。

それでは、次に移りたいと思います。

ただいまの御説明に対して御意見、御質問等がございましたら、御発言願いたいと思いますが、どなたかいらっしゃいますでしょうか。

どうぞ。

○佐藤委員 御説明ありがとうございました。

ゆうちょ銀行さんにお聞きしたいのですが、今までいろいろ見せていただいて、いつも、連結粗利益がマイナスだと臨時損益がプラスになるような形になっていて、利益を安定させるためにこのリスク調整オペレーションみたいなことを行っているのかなと予

想したのですけれども、そうなのかなというのがまず1点です。

もう一点は、15ページの総資金利ざやのところなのですが、以前お話しいただいたときには、私の記憶だと、日銀の利上げの影響がまだ出ていなかったからマイナスだったということなのですが、そろそろ利上げの影響が出てきて、ここのところがプラスになるのかなと思ったら、逆に去年よりもマイナスになっていたりして、これは余り気にならないものなのでしょうか。

この2点がゆうちょ銀行さんにお伺いしたかったことです。

あとは、かんぽ生命さんのところですか。保険料値上げというのをお聞きしたのですが、それはなぜ今のタイミングでやったのかというのを教えていただきたいと思います。

それと、日本郵便さんについては、資料289-1-1の7ページ目、J P トナミグループの連結子会社化によって926億円の増収ということなのですが、損益のほうに与える影響というのはどのくらいだったのかなというのを知りたいと思いました。

以上です。よろしくお願いします。

○山内委員長 それでは、順にお答えいただければと思います。

○黒崎財務部長 ゆうちょ銀行でございます。

昨年度については業務純益の方はプラスとなっております、株式リスク調整オペレーションは少なかったというところもあります。ただ、今期については、昨年度を超えた事象があったのですけれども、基本的に我々は国債投資、オルタナ投資、あと株式投資をやっておりまして、株式投資も一つの投資として考えております。ただ、銀行の勘定科目の都合上、どうしても株式の売却益とか、そういったものがこの臨時損益に含まれる関係でこういった形になっております。基本的に株式の売却オペレーションをやっているのは自己資本比率規制で、バーゼル規制対応がありまして、リスクアセットが株式については今後1.3倍とか2.5倍とか増やされるものですから、基本的にその株式の残高減で抑制しようとして。

○佐藤委員 だから、増えてきたら減らす。

○黒崎財務部長 そうですね。昨年度から引き続きずっと調整して残高を減らすような形になっておりまして、その延長でまた今期もやっているという状況でございます。

続きまして、15ページの質問。今回、「4. 利鞘」については、粗利ざやが0.39%、前年同期比0.04%下がっているのですけれども、この下の5行目「5. 資金運用・調達の平均残高、利息、利回り」に記載しておりますが、この「うち預け金等」についてはプラスになっているのです。これは、日銀預け金の利息が増加したことによってプラスになっている。ですので、去年は少なかったのですけれども、今、年利で0.5%計上されていますので、これがプラスになったというのが日銀預け金の要因でございます。

以上でございます。

○宮澤専務執行役 続きまして、かんぽ生命から御説明いたします。

先ほど説明の中で、予定利率を引き上げて保険料を下げたという説明があつて、すみま

せん、分かりにくくて申し訳ないです。

資料289－1－4の20ページに「標準利率の算出方法」と「利率の推移」という絵がございまして、上の方に、一時払終身等というので、1月1日、4月1日、7月1日、10月1日と3か月ごとに見直すことになっていまして、7月に1.25になりました。具体的には、ちょっと細かくて恐縮ですけれども、下にグラフがございまして、標準利率(一時払い)が黒い点線でございます。今、足元の2025年7月に1.25、その前が1でしたので、1から1.25に標準利率が引き上がった。このタイミングで当社の予定利率を従来の0.95から1.25に引き上げた。予定利率を引き上げると割引率が高くなりますので、その分保険料は安くなるということで、7月から保険料が安くなるのを6月12日に公表したのです。安くなりますよというのを公表した関係で、6月中は一時払終身保険の販売がスローダウンしたということでございます。

○佐藤委員 分かりました。ありがとうございます。

○田中常務執行役員 続きまして、日本郵便から報告、説明申し上げます。

先ほどお尋ねいただきましたJ P トナミグループ社の連結の損益の影響でございます。対外公表をしていませんけれども、J P トナミグループ社の第1四半期の営業損益は黒字でございましたので、これがなかりせばということでは計算してはいないのですけれども、そのような状況だということでここでは御理解いただければと思います。

○山内委員長 よろしいですか。

○佐藤委員 はい。

○山内委員長 ほかにいかがでしょうか。

横前委員、どうぞ。

○横前委員 御説明ありがとうございました。

ちょっと気になって御質問させていただくのですが、かんぽ生命で早期の底打ち反転を目指すという文言がございまして。日本全体が少子化になっていく中で、そういった反転を目指すということが、本当に現実的にこれから先見通しとして可能なのかどうなのか、新たな商品があるのかどうなのか、そこら辺も含めてお願いしたいと思います。

○宮澤専務執行役 ありがとうございます。足元は、郵便局窓口の来局誘致が止まっていたり、コンサルタントの方もアフターフォローを中心にお客様本位の活動をやっているのですけれども、それが新規の方になかなか結びついていないという現状がございまして、そこは我々の努力で改善できると思っております。

民営化後の新区分につきましては、減少の幅も少しずつ改善してきておりますので、次の中期経営計画期間中ぐらいには、民営化後の契約区分は反転させて、その次の次ぐらいの中期経営計画では会社全体の保有件数を増やしていこうとは思っております。

そのための武器といいますか、新しい材料はあるのかといいますと、金利が上がってきておりますので、今、一時払終身保険の予定利率を上げて保険料を安くしましたが、基本部分ですね。平準払いの契約につきましても予定利率を引き上げて保険料を安くする

というところで今準備しております。それができれば、それをきっかけに増やしていこうというところ。

あと、他社がやっている第三分野の就業不能保険ですとか介護保険とか、そういうところも今準備してございますので、そういうところを使って何とか保有契約の反転を目指していきたいと思ってございます。

マーケットが縮小しているのではないかという御指摘もありますけれども、当社の場合は、お客様は、契約者、被保険者の合計でいきますと1,700万人いらっしゃいまして、全てのお客様にタッチといいますか、接触できているわけではございませんので、そういうところをしっかりとグリップして契約の反転を目指していきたいと思ってございます。

○横前委員 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。

そのほかにいかがでしょうか。

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す。

先ほどかんぽ生命さんから今後の見通しについてもお伺いしたわけですが、実は、窓口事業セグメントとの関係でいうと、片方が減ると片方がダメージを受けるようになってしまっていますよね。資料289-1-1の8ページ目の「収益構造の推移」に書いてありますように、保険手数料は80億円。先ほど内訳としては新規契約の手数料50億円、維持交付金手数料が30億円、合計80億円がすぽんと抜けてしまっているわけで、まだ再開の見通しも立たないとなると、これが継続的に続いてしまうということになるわけですね。ユニバーサルサービスに該当しているこの窓口事業の今後は御社に随分影響を受けてしまうというのは、今後の推移を注視しなければいけないのかなという気がいたしました。

これは感想です。

○宮澤専務執行役 ありがとうございます。

○関口委員長代理 日本郵便さんの方は、先日、外部委託は年間65億円という概算が公表されて、これが少なくとも最低5年間は上乗せでかかってくると思わなければいけないとは思っているのですが、今後、物数の減少の中でこれがどのくらい効いてくるとお考えですか。当面は値上げしないで頑張るという表明をされていらっしゃいますけれども。

○松岡執行役員 ありがとうございます。

これも具体的にはこれからでございますけれども、正直、この第1四半期のところは収益の面ではそこまでまだ影響は出ていないという状況ではございます。

○関口委員長代理 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、何か御質問ございますか。

○甲田委員 今のところ大丈夫です。

○山内委員長 ありがとうございます。

私から質問なのですが、グループ全体では増収減益ということになっていると思うのですが、そのうちでアフラックの件があって、調整局面というか、これについて将来的にどのようにお考えになりますか。

○石川経理・財務部長 アフラックですけれども、正直なところ、アフラックについては、我々も、子会社でもなく関連会社ということでございますので、アフラックの経営まで直接タッチしておりませんので、アフラックの将来的な業績等についてコメントすることは難しいのかなと思っております。

○山内委員長 特にグループとして、全体、アフラックの見方というのは公表していないということですか。

○石川経理・財務部長 そうです。計画についても、業績予想についても、アフラックから数字をもらって作ったものでもございませんで、過去のアフラックの業績からこちらの方で推察して数字をつくって計画に織り込んでいるということでございます。アフラックの将来的な姿については我々もコメントはできないのかなと思っております。

○山内委員長 ありがとうございます。

ほかによろしいでしょうか。もしよろしいようでしたら、以上で終了とさせていただきます。御説明とお答え、どうもありがとうございました。

(日本郵政グループ退室)

○山内委員長 続きまして「日本郵便株式会社の業務区分別収支及び郵便事業の収支の状況等について」であります。

日本郵便から10分程度で御説明いただきたいと思います。よろしくお願いいたします。

○松岡執行役員 よろしく申し上げます。

2024年度の業務区分別収支と郵便事業の収支の状況について御説明差し上げたいと思います。資料をめくっていただいて次のページでございすけれども、まず業務区分別収支の方でございす。

第一号業務です。これもユニバの部分でございすけれども、郵便業務等ということでマイナス675億の営業損失になってございす。第二号の方も赤でございまして、マイナス353億円。第三号の方も、先ほど関口委員から御心配もいただきましたけれども、マイナス99億円ということで、いずれもユニバのところが赤字というかなり危機的な状況になってございす。第四号、その他のところが黒字でございまして、1,028億円のプラスでございすので、差引きマイナス98億円という形になっているのが業務区分別収支でございす。

郵便事業の収支の状況でございすけれども、次のページを御覧いただければと思います。24年度のところでございすけれども、内国郵便全体でマイナス630億円の赤字で、前回の営業損益のところからは料金改定の分だけ若干よくなってございすけれども、それでもいまだに赤字という状況ではございす。第一種郵便物がマイナス365億円、第二種のはがきのところがマイナス163億円でございす。第三種がマイナス74億円、第四種がマイナス10億円、義務的特殊がマイナス91億円で、任意だけが73億円の黒字でございす。

国際郵便業務についてはちょうどゼロでございますけれども、通常郵便物についてはマイナス15億円、小包郵便物についてはマイナス1億円、EMSがプラスで17億円で、差引きゼロとなっております、合計が630億円でございます。

なお、参考値ということで一番下を書いてございますけれども、郵便・物流の荷物の方に関して申し上げますと、413億円ということで、営業損益が黒字になってございます。

最後、交付金の関係でございます。

次のページをお願いいたします。「交付金額等の状況」というところでございます。こちらは、(1)の表にあるとおり、合計額については8,483億円でございますけれども、機構法に基づく形で、次のページのポンチ絵で説明した方がわかりやすいのかなと思いますが、ユニバ提供に必要な部分を切り出した場合には4,491億円でございます、そのうち銀行と保険に係るところが交付金としていただける額となりますので、この部分が3,030億円といった形になってございます。

差分でございますけれども、ここに書いてございますとおり、若干増えている。交付金額においては30億円程度の増でございます。

簡単ですが、説明は以上でございます。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す。

それでは、質疑に入ります。

ただいまの御説明に対して御意見、御質問があれば、御発言願いたいと思いますが、どなたか御希望ありますか。

○佐藤委員 御説明ありがとうございます。

内国郵便業務は、時勢や時代の流れもあるので、赤字を減らすことしかできなくて、そんなに大きく伸びるところではないと思うのですが、一方、国際郵便の中の小包とかEMSは、売り上げ全体の中でいったら、まだすごく小さいと思いますけれども、海外ECなどは伸びてくるのではないかとされるのですけれども、その辺の御社の取組みたいなものをお聞かせいただけますでしょうか。

○松岡執行役員 ありがとうございます。

越境ECの分野は、当社においても一つ可能性のある分野と認識してございます。この分野というのは佐川さんの独壇場なのではございますけれども、当社としてもここで何とか取っていきたいと思ってございまして、ゆうパケットパフという商品ですけれども、一定の袋に入る大きさのものであれば一定の料金でお運びしますよみたいなものを越境ECの事業者向けに御提供している。こういったサービスも導入してございます。

それはなぜ安価で提供できるかというと、原則置き配としておりますので、そういったことで、当社のコストダウンと、越境ECをなるべくお安くということと両立させるような形で商品構成などもして、この部分、営業などでもしっかり取り組んでまいりたいと思ってございます。御指摘のとおり、越境ECというのはまだこれから伸びる部分があるかと思っていますので、この分野で戦略的な商品とかがほかにはないかということも

含めてしっかり検討してまいりたいと考えているところでございます。

○山内委員長 よろしいですか。ほかはいかがでしょう。

今のと関連して。3月にトールのシンガポールの拠点を視察させていただいたのですが、そのときにトール自身が越境E Cといいますか、eコマースの中間的ないろいろな、流通でいうと流通加工みたいなことをやられていたり、あるいは、紹介のページをつくられていたりしているのですけれども、その辺とのつながりといいますか、今のお話ですね。何か考えられているのでしょうか。

○松岡執行役員 ありがとうございます。

トールとの連携もしっかりしていかなければいけないという認識はございまして、これを考えた場合に、なかなか一気通貫というような、当社の場合はJ P ロジスティクスという会社とかもあったりはするのですけれども、この部分を、トールの規模感から国内に持ってくる場所までは真ん中の部分が。ラストはうちは強いのですけれども、トールが川上の部分を持っているのですけれども、その間が弱いのかなと思っています。

この部分に関しては、M&Aとかも含めて、今回トナミをやらせていただきまして、その一部のパーツを担っていただけるということは期待してございますけれども、さらにそういったことができないのか、いわゆる総合物流企業として何とかこのトールの部分も活用できないかと、このようなことを考えてございますので、国際の部分から国内のラストワンマイルまで一気通貫でやっていけるビジネスモデルといったものをしっかり構築していきたい。総合物流企業への転換といったものを中期の中で何とかしっかり発揮していきたいと考えてございます。

○山内委員長 ありがとうございます。

トールは単体で黒字が出ているので、それはそれでよいのかもしれませんけれども、もったいないですね。あれは東南アジアにネットワークを持っているので。可能性はちゃんと感じています。

○松岡執行役員 ありがとうございます。

○山内委員長

ほかに何か御質問等ございますか。特によろしいですか。

ありがとうございました。

それでは、以上で終了とさせていただきます。お答えいただきましてどうもありがとうございました。

(松岡執行役員退室)

(五味執行役員入室)

○山内委員長 続きまして「自動二輪車の点呼状況に関する調査結果について」。これは10分程度で御説明をいただきたいと思います。よろしくお願いいたします。

○五味執行役員 改めまして、よろしくお願いいたします。日本郵便の五味でございます。

改めて、この点呼の不備事案の関係、金曜日にもこの二輪の調査の関係を報道発表させ

ていただきまして、週末にかけて大きく報道されております。御心配をおかけしまして申し訳ございません。この調査の結果については報道等もされていますけれども、ポイントだけに絞って御説明をさせていただきたいと思います。

初めに、この資料本編の真ん中の表の調査結果の部分でございます。これは結構報道されていますが、全体の3,188は営業所の数、郵便局とほぼ同旨と考えていただければと思います。これのうち、不適切な割合が57.5%、1,834の郵便局において不適切な事案が確認されたということでございます。点呼執行数、レコードのベースで申しますと、今回調査したのが61万5,000件程度でございまして、不適切な割合は15万1,000件、24.6%程度となっております。

調査の前提でございますけれども、本文の上から3行目にもありますが、今回の調査は四輪と同様の時期、2025年1月下旬から3月上旬までの時期にやりました。つまり、点呼の事案が明るみに出る手前の段階での調査でございまして、その後の中では再発防止策等を講じていますし、今、四輪の日々の点呼の状況と同様に二輪もこのチェックをやっていますので、現在においては点呼自体はしっかりなされている、不備はほぼないということと言えるのかなと思っています。

また、四輪についてこの時期に先行して行った調査の中で、二輪の部分をサンプルで取っているところの中では、二輪については完璧にできていて四輪だけでできていないという不適切な状況は、同一の事業所、同一の時期ですので基本はあり得ません。四輪の状況を見る中では、こういった結果といったら変ですけれども、不適切な点呼の状況は二輪についても一定程度あるのだろうということはある程度想定されていた部分ではあります。ただ、時期をずらして注意喚起後の状況を確認するということではなくて、四輪のところであった不備が二輪についても定量的にどれぐらい起こっていたのかというところをしっかりと直視して、うみを出し切るところから、この再発防止をやっていかなければいけないのだろう。

一方で、この再発防止というのは、その不適切な状況というのが一定程度広がっているというのは分かっていたものですから、当初のときから二輪の部分も含めた形で点呼が確実にできているかどうかのチェック、再発防止の取組というのは、3月、4月以降、二輪も含めてやってきたということでございます。今も点呼の状況については日々チェックをしていますけれども、二輪の部分も含めて、ここは不適切なまま放置されているということではなくて、現時点は再発防止も含めて一定機能しているのだろうということについては申し上げられるのかなと思っています。

また、委員長からも事前に御指摘いただいたことでありますけれども、この法的な位置づけといいますか、制度上の立てつけでございます。二輪の部分についてはご案内のとおりかもしれませんが、いわゆる貨物自動車運送事業法の対象からは外れるという形でございます。厳密には、貨物自動車運送事業における法律でいうところの点呼という部分とは意味合いが若干異なるわけでございますけれども、同じように自動車を使って公道を使っ

て日々運送業務を行っているという形のものでありますので、従来から乗務前後のアルコールチェックですとか、乗務前の免許証の確認ですとか、このようなものについては社内の規定、マニュアルにおいて、これは二輪に乗務する際も同じようにやるということを社内の規定の中で義務づけているというのが1つございます。

一方で、法律上の立てつけの中では、一定の車両数、これは道路交通法上において義務づけられている換算台数で5台ということで、四輪でいうと5台なのですけれども、バイクでも50ccよりももう少し上の90とか110のところが対象になりますけれども、これは0.5台の換算でやっていくということでございまして、いわゆるバイクでいうと10台以上、軽四と足し合わせて5台以上ある形の営業所というのは、道路交通法上、安全運転管理者を選任しなければいけない。その安全運転管理者の責務としてアルコールチェックを乗務前後でやらなければいけないということが道路交通法上も定められているということでございます。厳密に申しますと、そこの事業所に対してのいわゆる業法上の許認可とは違いますので、使用者に対しての罰則規定とか、そのようなものは基本的にはないということでもあります。ただ、道路交通法上のそういう形での安全運転管理者の選任自体はしているのですけれども、その安全運転管理者の義務として、乗務者に対してのアルコールチェックをやっていくということが義務づけられているということでございます。

こういったところの部分に照らして申し上げますと、社内規定に定める、または道路交通法に定めるアルコールチェックというのが乗務前後のところでなされていないというのは、厳密な意味で申し上げれば法令違反に当たる部分が出てくるのだらうと思っております。

ちなみに、この3,188のうち、こういう事業所に当たる部分が2,493ありまして、このうちの57.9%、全体の割合と類似ということですが、このような事業所において2,493の選任局に対して1,444、57.9%の不備があるということでして、こちらについて厳密には道路交通法における法令違反という形になるのかなと思っております。

いずれにいたしましても、社内規定は悉皆でかかってくるところでありますし、規模の大小というのは法律上の便宜も含めて安全運転管理者を選任してという形の義務づけだと思っておりますが、会社トータルとして見た場合には、全国で当たり前ですけれども、二輪、四輪、このようなものを使ってしっかり公道を使って運送事業を行っていく。特にバイクというのは、法律上、そういったところの規定は軽四とは違いますが、これだけのバイクを使って公道を使って運転をしている。飲酒運転が禁じられているのは無論のことです。ですので、こういった部分について徹底ができていなかったことについては大変重く受け止めなければいけないし、今も既に展開していますけれども、四輪と同様に二輪の部分についても改めて点呼を確実に実施していく、また飲酒運転を防止していくということに向けた一層の取組が求められるのだらうということ。これまでこういう形ができていなかったことは極めて不適切な事案でありますので、こちらについて大変重く受け止めるとともに、まずはこの再発防止の取組をしっかりと展開していく、確実に実施していくことが重要なのだらうと受け止めてございます。

補足の説明は以上でございます。

○山内委員長 ありがとうございます。

それでは、今の御説明に対して御質問、御意見があれば、御発言願いたいと思います。いかがでしょうか。

どうぞ。

○横前委員 御説明ありがとうございます。再発防止対策ですね。四輪の場合もう始まって、当然違反はないということでおると思いますけれども、日本は広いものですから多少。多少というのは、再発防止対策を講じていても、温度差があって、一律に全部同じようにやらなければいけないのですけれども、そうはいつてもなかなか浸透し切れなくて。今、報告するほどではない、重大な過失というか違反まではいかないのですが、若干、これはまずいぞというようなことも支部から本部に上がってくるとか。そういったものは、今ここでお話しできるのかどうか分かりませんが、あるのでしょうか。

○五味執行委員 横前先生、ありがとうございます。

正直なところ、今、毎日毎日10万人以上のメンバーが出ている。乗務前、乗務後、点呼という形で二輪、四輪にかかわらずやっていく中では、ある意味、20万の。単純計算でいっても、午前・午後とかで言うともう少しなのですから、大体25万ぐらいの点呼を日々行っているということでございます。もちろんこちらを確実にやっていかなければいけないということではあるのですけれども、特に施策の展開後の中でも、一方でこの発車台というのは、少なくともこの2月、3月時点までで、四輪で申し上げれば7割5分、二輪で申しまして半分以上を越える57.5%の不備があった。一定程度面的にあったということでございます。

そういうことで申し上げますと、その4月以降も含めて、毎日、確実な点呼を二重、三重にチェックも含めてやっていく。直近では、デジタルを用いた形で、業務プロセスなどはフローなども変えながら確実にやれる仕組みもやっていますけれども、その前のタイミングの中では、まずは確実にチェックしなさいということをやってきた。

申し訳ありませんけれども、そういうところの中で、例えば典型的には、かなり減ってきてはいるのですが、10人、20人、点呼執行者が執行するときに、周りから声をかけられたときによそ見をしてしまって、その人がアルコールチェックをやっているところをしっかり見切れていなかったり、そのプロセスの中で話しかけられるときに飛ばしてしまった、そのようなものが散見された時期がありました。これは日に数件程度でありますけれども、そのようなものというのが全国で。そのカメラを管理職ないしは2線の検査部門がチェックするときにそのようなことがこの人について確実にできていないではないかという形の指摘を受ける。それをフィードバックする中で、ケアレスミスも含めて、ここで話しかけられたからこういうふうには飛ばしてしまったのだよねという話が。意図的に全てを回避するという事案はさすがにゼロと言っていると思いますが、そういう形の事案というのが多少出てきている部分は一部でありました。

それに対しても、本社、支社、郵便局の方でそれぞれに点呼の確実な実施に関する対策本部を立ち上げていまして、これをチェックしてすぐに検知して、すぐに指導ができるような形の仕組みを、報告体制も含めてずうっとPDCAを回すような形にしています。その中で、どうしてもアルコールチェックのチェッカーの感度が悪かったり、何度も何度も吹いていく中で、これがうまく機能しないねとか、やっている中で点呼に集中できる環境ができていないのではないかということで、日めくり方式でやったり、運転者に対する意識づけをやったり、いろいろな形の中で策を講じてきまして、現在はほぼゼロになっているかなという形であります。

ただ、これもいろいろな緩みの中で出てきてもいけませんし、これを確実に検知できる方法として、従来から御紹介しているデジタル点呼の幾つかのところの中で、確実にログが残って、飛ばしていたらすぐにアラートが立つような仕組み。このようなものを少し浸透させていこうというので、今も順次入れているのです。こういう工夫をしていく中で、大変申し訳ないですけれども、いけば全国一律ですぐにゼロになるという形の現場ではなくて、そういったところに浸透するまでは、多少の紆余曲折といいますか苦労があったというのは事実であります。いずれにしても、そういうところに対して目を向けていって、ゼロに向けて取り組んでいかなければいけない。こちらは、都度出てくる検知の結果についても、国交省とも連携しながら、アドバイスもいただきながら、今、ゼロに向けて取り組んでいるというのが現状です。

○横前委員 ありがとうございます。

うみを出すという意味で、二度目はないよということでしっかりと取り組んでいただきたいと思います。ありがとうございます。

○山内委員長 ほかにいかがでしょう。

どうぞ。

○佐藤委員 御説明、いつもありがとうございます。

四輪のときと同じように、国交省からの業務停止命令みたいなものは二輪に関してもあり得るのでしょうか。

○五味執行役員 ありがとうございます。

二輪の部分については、いわゆる業として行っている中での何かの許認可に係るようなところというわけではありませんので、基本的には、こちらについて何かの停止命令だとか、そのようなものが出るという形は今の時点ではないのかなと思ってございます。

ただ、少しあるとすれば、道交法の所管自体が警察なものですから、事前にも警察庁さんにも情報提供しながら、これは再発防止策を確実に講じてもらいたいという中で御指導いただいているわけですが、プラスアルファで1つあるとすれば、道交法が定める安全運転管理者というのがしっかり機能していなかったのではないかということに対してのお話はいただけるのではないかと。記者さんやいろいろな人たちからも日々声もいただいているわけですが、安全運転管理者そのものをもう少し再教育する、ないしは、場

合によっては選び直すとか、そういうものも含めての対策は一定程度あり得るかなと思っていますが、法令上は、いわゆる事業の停止命令みたいなものが出るという立てつけにはなっていないのかなと思っています。

○佐藤委員 ありがとうございます。

○山内委員長 よろしいですか。ほかにいかがですか。

甲田さん、何かありますか。

○甲田委員 お願いいたします。

先ほど村長が言われたことと若干重複するのですが、今回、四輪、二輪ともに大多数のところで行われていなかった現状を深刻に受け止めるとすると、今後、定期的もしくは不定期の検査を行っていく予定はありますでしょうか。ある方が望ましいのではないかと思いますのが1点目です。

これまでこういったことが行われていなかったことを考えると、飲酒や酒気帯び運転が本当に行われていなかったのかどうかの検査は自主的に先にやった方がいいのではないかと。また、ないと思いますが、過去の事故、もしくはヒヤリハット事件みたいなもので飲酒や酒気帯びによるものはなかったのか。これも率先して、後から「実は」みたいなことがないように調べた方がいいのではないかとということを危惧しましたが、いかがでしょうか。

以上です。

○五味執行役員 甲田さん、ありがとうございます。

おっしゃっていただいたとおり、今、我々、再発防止策でも少し書かせていただいていますけれども、いわゆる我々業務執行サイドとして、点呼執行者が検査をやっているかどうか、そのチェックを現場の管理職やそのような者がモニタリングしながらやっていくというのが1つ。

また、それとは別に、第三者的にというか、2線のチェックの機能、検査部というのが検査官も含めて相当程度ありますけれども、その検査部の方がこの1線がしっかりチェックをしているかどうかも含めてチェックをしていくという形の重層的な仕組みをやっているかなければいけないと思っています。

実はこれは従前からあった仕組みではあります。ただ、チェックの方法として、紙の点呼執行記録簿というのがあるわけですが、この点呼記録簿に丸がついていることをそのまま是として表面のチェックにとどまっていた。これが、1線モニタリングにおいても、2線の検査においても、そのような書面を基にした形でのチェックになっていて、その書面の真実性というものがすっぱり抜け落ちていたというのが今回の点呼の部分なのかなと思っています。

そういうことで申しますと、より客観的な証拠で、帳簿の改ざんができないような形の仕組みということで、今、このデジタルの仕組みも含めて入れているということでもあります。一方で、そのチェックが形骸化しないようにという中で、それがちゃんとできているかどうかの部分で、当面は定期というか、ほぼ毎日のような形で頻度を決めて管理者のモ

ニタリング、あるいはビデオカメラですとか、そういう証拠を用いながらのチェックですとか、検査部のところもかなり頻度を高くして毎月毎月全局を回るような形でやっています。裏を返せば、今、見られているから単にやっているだけだろうという部分にもつながってくる面もあるかなと思っていますので、ある意味で不定期・抜き打ちのような形で、その検査自体が効果的に働くような頻度とか、そのようなものについてもしっかりとやっていきたいと思っています。

いずれにしても、単に書くだけではなくて、実効性のあるような形でチェックの仕組みをつくることが重要なと思っていますので、この辺りの方法というのは、少しオープンな形で様々な御意見をいただきながら、今のチェックというのがしっかりと働いているかどうかというのを、3線内部監査も含めて、持ち株も含めて、様々な目線の中でこのチェックの仕組みが有効に働くかどうかの部分を見ていただきたいというのが1点目です。

2点目についてもおっしゃるとおりでして、今、飲酒運転については、実は先ほどの横前さんの御指摘も含めてありましたが、実は4月、5月に出た事案として、これもプレスリリースをさせていただいているのですが、若干悪意を持ってですけれども、ドライバーの方が前日から飲んでいたお酒をチェックされるのではないかと。今までは点呼そのものがかなり形骸化していた部分もありますから、そこは容易にすり抜けられたのかも分かりません。後から聞いてみると、かなりアルコール依存症の方だったのかなという感じですが、そのドライバーの方が意図的にアルコールチェックを吹いているようなふりをして、点呼をすり抜けて公道に出た。チェックがしっかりとされていないことに後から気づいた管理者が、今はGPSのログが取られているものですから、公道に出ているところをお昼にしっかり押さえに行って、実際に吹かしたらアルコールの検知が出たというのが新宿の事案でありました。

また、これは芝の事案であります。これも点呼の記録が残っていなかったのですけれども、出たら、乗務後にお酒を飲んでいることが判明した。たまたま事故につながっていない事例ですが、やはり点呼をすり抜けて、業務時間中も事実上の飲酒運転。この端緒になったその前の戸塚の事案もそうですけれども、このようなものがサンプル的に出ています。裏を返せばそのような形の事案というのがしっかりと検知できる形になっている。

また、その予備軍として、これも報道発表させていただいていますけれども、業務にはつかせていないのだけれども、業務の前の段階の乗務前のアルコールチェックをやった結果、微量のものが大半ですが、かなり残っているものも一部あるのです。前日のお酒が残っていて、アルコールチェックで水際で止めたような事案。これは乗務はさせていませんけれども、乗務をする前の段階の、ある意味で水際まで行った、そのまま放っておけば飲酒運転につながったような事案というのがこの時点においても月々20件近くあるというのが実態であります。

そのような水際の事案も検知して、飲酒運転のガイドラインですとか相談窓口を作ったり、そのような形の部分の。事前にもしっかりと残さないでそれをしていくような形のも

のも。これは未遂で水際で防いだからそれでいいだろうという問題ではないのだと思っています。通勤中のものも含めて、そのまま業務をしようと思って出てきているわけですから、そのまま放っておいたら、これが飲酒運転事案につながってしまう事案だと思っています。まさに甲田さんがおっしゃるように、先取り先取りでそのようなものを自主的にしっかり展開して、予備軍も含めて潰し込んでいく部分がこれからの取組の中で重要なのだろうと。今も着手していますけれども、依然としてまだその道半ばというか、そういう予備軍は一定程度あるということです。航空会社さんや鉄道会社さんやいろいろな形の事故事例を我々も勉強・研究させていただきながら、これをしっかり防いでいく。この飲酒運転を防いでいくためにどういう意識づけが必要か、あるいはそのチェックの仕組みが必要かということについては、引き続きこの取組は進めていきたいと思っています。

○甲田委員 ありがとうございます。

おっしゃられるとおり、水際で防げばいいというものではなくて、万が一、通学中の子供たちに突っ込みましたみたいなことにでもなれば、業務停止どころでは済まない。今日、業績発表もありましたけれども、そんなところでは済まないことになると思うので、事前のチェック体制。それから、人ですから、昨日深酒してしまったとかということがあると思いますから、そういったときには相談しやすい相談窓口の設置ですとか、そういったことも前向きに御検討いただければいいなと思いました。

以上です。

○山内委員長 ほかにいかがですか。

どうぞ。

○関口委員長代理 これは安全運転管理者がしっかりと業務をしてくだされば絶対起きないことにはなるので、あくまで頭の体操としての質問でありますけれども、先ほどのお話の事例にあったような事故寸前のような状況だとか、明らかに酩酊しているのが分かっているような状態で、これは安全運転管理者がアルコールチェックをして止めるということで未然に防げた事案ですけれども、例えば事故を起こしてしまったりして、警察がやってきたときには、運転手としての個人の免許取消しということにもなると理解してよろしいですね。

○五味執行役員 もちろんです。そういうことでいうと、運転者個人に対しては、もちろん飲酒運転に対しての公的なサンクションというか、そのようなものもありますし、我々は、その事前の段階の、先ほど甲田さんからお話のあった、乗務前点呼のときに、前日からのアルコールで乗務につかせられる状態ではないということで検知した事案というのが月に20件ほどあります。そのようなものについても全て警察通報しています。警察の方は、現行犯で捕まえて警察の方で現認しないと刑事事案までは持っていけないという部分が実はあるわけですが、そのようなものが明らかに。通勤も含めてです。通勤はそれまでに乗っているという部分があるわけですから、その通勤の対応みたいなものも含めて、我々の方で検知したものについては基本的には警察通報もしていきながら、その中で対応を進

めていって、もちろんそこで引っかかった事案、先ほど御紹介した新宿ですとかそのような形というのは、現地で捕まえて現認して警察にその場で通報して、それ自体はシロというか、そういう形になった事案でありましたけれども、運転手個人にも当然それがかかっていくという形にはなっています。

○関口委員長代理 現行犯でお巡りさんが見つけてしまうと処分せざるを得ないということ。今まではそういうことには至らなかったということが、よかったというのか、それが重く認識しないことにつながってしまったというのか、不幸中の幸い。そうやって現行犯で事案が判明して大々的にそれが出てしまうというリスクが常にあったということですね。

○五味執行役員 そうだと思います。現行犯でしっかり捕まらなければ検挙されないということに対して、ある意味での慣れというか甘えみたいなものも正直なところあったのではないかと思います。実際に乗務前のところで見つけても、酔いがさめるまでというか、そういう形にしながら、前日から残ることはあるよねと言ったら変ですけども、そのような中での甘さが非常にあった。そういうようなものを根絶していく。そこもしっかり警察に通報するとか、そのようなものを低量のものまで含めて報道発表しています。プライバシーの観点で、通勤中の事案や乗務前に点呼で発覚した飲酒運転の件数を発表している事業者というのは余りないと思います。ただ、そこら辺の部分が遠因になって、今も甲田さんからもありましたし、関口先生からもありましたけれども、未遂みたいな事案だとか、そのようなものに対しての認識の甘さみたいなものが最終的にここまで広がっている遠因になっているのだとすると、我々というのは普通の事業者と違う。

また、ある意味でいうと、二輪の部分も含めてですけども、四輪のトラックやそのようなものは、業法上も含めてそのような中で非常に厳しいサンクションがかかっているところに対して、これ自体、我々は一番重たい処分を受けているわけですが、二輪の部分についてそういう形の業法とは少し違うような形の中で、ただ、繰り返しになりますが、これだけの台数が公道を走っているわけですね。こういったところに対しての一つ一つの認識の甘さが会社の今みたいな事案につながっているのだとすると、少なくとも今月のところまで行くまでの当面の間については、通勤中の事案であっても、未遂の事案であっても、そのようなものについてこれだけありましたということ。非常にお叱りをいただくわけですけども、そのようなものについてはしっかり公表して、再発防止の部分の取組や意識がどれぐらい変わってきているのかということを世の中に見ていただくような形の指標という意味では必要なかなということを我々は感じているところです。

○山内委員長 よろしいですか。

私、事務局にも調べていただいて、されたのかどうか分からないのですが、確認をさせていただきたいのですが、貨物自動車運送事業法で、125cc以下のバイクについては事業法としての許可事業とかの対象ではないということですね。報道等においても、道路交通法の違反だということになっていて、道路交通法では、先ほどもちょっと御説明がありましたけれども、安全運転管理者を置くということになっていて、軽四輪と自動二

輪についてはそうだと。

点呼義務について、安全運転管理者を置いている場合はその義務が課される。けれども、安全運転管理者について、運行管理者を選任している場合については必ずしも義務ではないという理解ですよね。そうだとすると、運行管理者はトラックとか軽四で一応置いていてという理解だとすると、自動二輪については必ずしも置かなくてもよいということにはならないのですか。

○五味執行役員　そこは先生の御理解のとおりでして、実際には、運行管理者を明示的に置いている部分については、安全運転管理者の選任義務という部分からは外れるという形です。運行管理者は、いわゆる管理法に言う運行管理者ですので、この場合でいうと、ある意味で選任義務が免じられるところというのはいわゆる300のトラックの事業者で、軽のところについては、いわゆる運行管理者の選任義務は基本はない形ですので、運行管理者の中でのそこからは外れないという形ではあります。

ただ、我々の運用としては、その300の拠点についても、ある意味で、郵便局内の業務の実態に合わせて、運行管理者が見ているのはトラックですとか、この場でも御紹介しましたけれども、基本的には大口の集荷やそのようなものについている。バイクで郵便配達をする部分を主に部署として見ている、特に運行管理者が設置されている郵便局というのは比較的大きな数百人規模の郵便局でありますので、ここは選任義務という形ではないのですけれども、重複して安全運転管理者というものは、選任対象のものについては運行管理者を置いていようが選任しているというのが基本的な立てつけであります。なので、22,493についてはそのところの選任に入る。

○山内委員長　そういう立てつけは分かりました。それは日本郵便がそういう立てつけにしているということですか。

○五味執行役員　そういうことです。

○山内委員長　あえて言うのと、置かないでいけば点呼の話もなかったと。

○五味執行役員　なかったというのがあれかというのと、法令のということで申しますと、法令で言う非選任局のところの幅が広がるというか、選任義務がないという意味合いの中では少し広がるというのは御指摘のとおりです。

○山内委員長　これは別に日本郵便の話ではなくて、法制度上の問題はどうかというものは少しくクリアにした方がいいということですよ。それは解釈の問題ではなくて、立法上の問題だと思います。これはコメントでもいいですけども、何かありますか。

○五味執行役員　これはこの後のところの立法論の問題になると思いますけれども、この事案を受ける形の中で、官邸内閣の方も、そういうことを言うと、警察、国交省、総務省も含めて、どういう形で網をかけるのか。今のところの部分で網かけとして適切なのかどうかとか。特に二輪ですとか、このようなところもいわゆるフードデリバリーやメールの速達サービスみたいなものですとか、様々な形で、二輪ないしは小型の三輪みたいなものも含めて、原付仕様やそのようなもの、あるいは電動キックボードとか、最近そのような

形の中での利用というのが従来とは違う形でかなり広がってきている部分がありますので、同じく公道を使用しながら、飲酒運転の撲滅対策の中で、もちろん運転手さんには直接あらゆる形でかかってくるわけですが、その事業を行う中で、事業者としてどういうふうに飲酒運転防止対策に対して有効に働くかということについては少し議論がなされているということを聞いていますので、そういう意味ではそのところの立法論を当然見ながら、その部分に対しての法令遵守をきっちりやっていくというのは、我々としてもその動向も注視していかなければいけないなと思っています。

○山内委員長　ありがとうございます。

逆に言うと、今、フードデリバリーの話があったけれども、ギグワーカーの人で、要するに従業員ではなく個人委託事業者。これについてどういうふうに考えるかというのがすごく重要。逆に、そういうものがあるからこういうのが必要だねという議論もできるかもしれないですね。

○五味執行役員　御指摘のとおりです。そういう個人事業主の方が、実際には、スポットワーカー、ギグワーカーのような形で働かれる形の委託の構造みたいなものも、軽の部分でも、あるいは二輪の部分でもありますので、いわゆる換算5台のところの中でのそういう規制があるわけですが、これがこのままで適切なのか、あるいはそこに満たない人たちに対してどういうふうな飲酒運転のチェックの対策があり得るのか。

そういうことで申しますと、再発防止の中で、我々自身ができていなかったわけですので、誰に言われるのだといういろいろな反発もあるわけです。我々自身がパートナー会社としてやっていただいている協力会社さん、このような方々に対しても、お願いベースで、契約のところを含めて変えていくような形ですが、やはり郵便局のユニホームを着て、郵便局のゆうパックとして配っていくというのがあるわけです。こういう委託事業さんの中でも、従来から、今でもですが、わずかではありますけれども、やはりその部分で。今、局に来て業務に従事する前にアルコールチェックを吹いていただくような形にしています。実はそういった中で水際で引っかかるものもあります。

過去にもそういう事例がありました。業務中、コンビニで飲酒しているところを見て、その方が「ゆうパックと書いてありますよ」ということで郵便局に通報された。実はそれは協力会社の方だったりするのですが、そのような方の事案というのもあります。協力会社の部分についても、元請としてどういう対策をしていけるのかということもやはり網をかけていかなければいけない部分もあるかなと思っていますので、我々は自主的にそういったところを。我々としてのサンクションの義務づけという部分からはもう少し拡張した概念になるかもしれませんが、世の中に対して果たす役割だとか、元請としての役割というので、契約事業者さん、協力事業者さんともそういうお話はしているのですが、そういったところに対して、まさに先生がおっしゃったように、委託の事業者さんに対してどういう規制、網のかけ方があり得るかというのは一つ論点にはなり得るのかなと思います。

○山内委員長　すみません、もう時間があれなので終わりにしますけれども、一言だけ言

うと、今の論点というのは、ここのところ2、3年ずっと議論しているライドシェアの問題と全く同じ。というか、それ自身がそうなのです。ライドシェアの場合には、旅客だから、そういった委託契約についてはかなり厳しくて、それで公共ライドシェアという制度もつくったのだけれども、さらにいうと、御社はウーバーとライドシェアをやる、あれがどうなのか。逆に言うと、それを期待してしまうのですね。

○五味執行役員 その議論も、そういうことで加賀市さんとウーバーさんでいろいろやらせていただいているようなものもあります。逆に上士幌では、郵便車に対して旅客、人流の担い手みたいなことでやっているような形の事例もありました。地域交通ですとか、そこと物流というのをどういうふうに持続的な形にしていけるのか。そのときに当然求められる事業者としての義務やそういったところの中で、法令上の義務のかかり方みたいなのところについては、我々自身が、繰り返しになるのですが、できていない状況というのをまずしっかり注意してという部分が大前提ではありますけれども、この辺りのところも持続可能な形の、利用者の皆さんにも世の中の皆さんにも安心していただけるような仕組みづくりにも我々自身も議論として参画していかなければいけないと思っています。この辺りのライドシェアの仕組みとか、そこに係るところの法的な位置づけとかについても、関係省庁の皆さんともいろいろディスカッションさせていただきながら、事業者としての部分の中で必要な提言等もしていきたいと思っています。

○山内委員長 それは非常に期待するところです。ありがとうございます。

ちょっと余計なことまでいろいろ聞いてすみません。

ほかはよろしいですか。

事務局、大丈夫ですか。

それでは、以上で議論を終了とさせていただきます。お答えいただきましてどうもありがとうございました。

(五味執行役員退室)

○山内委員長 以上で本日の議題は全て終了ということですが、事務局から何かございますでしょうか。

○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 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。

なお、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