

## 郵政民営化委員会（第290回）議事録

日 時：令和7年10月23日（木）13:30～15:10

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

日本郵便株式会社 長谷川常務執行役員、行木常務執行役員、五味執行役員

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

○山内委員長 それでは、ただいまより「郵政民営化委員会」第290回を開催いたします。

本日の出席状況は5名中5名の御出席ということでありますので、当然、定足数は満たしております。

それでは、お手元の議事次第に従いまして議事を進めてまいります。本日の資料には委員限りというものがございまして、こちらに含まれている数値、その他の内容は非公表ということでございまして、資料の取扱いには十分御注意していただくようお願い申し上げます。

まず、令和7年10月14日付で金融庁長官及び総務大臣から当委員会委員長宛てに、かんぽ生命保険の新規業務の届出についての通知がございました。この通知を受けて、今回届出のあった新規業務に関しまして「株式会社かんぽ生命保険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」、これは令和3年10月でありますけれども、これにのっとりまして、調査審議が必要かどうか、この検討を行いたいと思います。

それでは、「株式会社かんぽ生命保険の新規業務の届出について」、事務局から5分程度で御説明をお願いしたいと思います。よろしく願いいたします。

○岡本次長 まず、内容の説明に入ります前に、先ほど委員長からも言及がございましたが、資料290-1-2につきましては、資料の提出者が非公開を希望しておりますので、この委員会の議事規則第6条第3項の規定に基づき、非公開とさせていただきます。

○森次長 それでは、私のほうから資料に基づいて御説明いたします。資料290-1-1を御覧いただければと存じます。

1 ページ目、届出の内容でございまして。内容としては2つございまして。

1つ目、かんぽ生命保険では、養老保険及び平準払終身保険においては、保険金の倍額支払、以下「倍額保障」と申し上げますが、これを基本契約の一部として設けております。倍額保障というのは、突発的な事故などで死亡された場合に、その御遺族に対する精神的、経済的負担のケアを提供するために国営の時代から設けているものでございまして。現行の倍額保障には、加入初期1年6か月、復活後6か月、このような支払対象外の期間がございまして。この支払対象外の期間を廃止し、倍額保障の保障期間を保険期間と同じにしようという改定でございまして。

2つ目は、かんぽ生命は、終身保険に付加できる特約、これは医療特約などですが、その中で無解約返戻金型の特約を取り扱っております。無解約返戻金型というのは、保険解

約時の返戻金・積立金をなくすことで保険料を割安にするというものでございます。保険期間を終身とする現行の無解約返戻金型の特約は払込期間を設けておまして、それは95歳を上限としております。これを終身として、保険料払込期間を保険期間と同一とするという改定を行うものでございます。これによりまして、保険料をより低廉にするというものでございます。

2 ページ目、改定の概要を御覧ください。上の四角囲みには、今、御説明申し上げた内容、その下には改定例を図で示しております。

図のほうでございますが、上段が倍額保障でございまして、今、御説明申し上げましたように、契約日から1年6か月までは支払対象外、これを改定後は基本保障と同様に契約日から支払対象としたいというものでございます。利用者利便の向上につながるのではないかと考えられます。

下の図は、無解約返戻金型の特約改定でございまして、現行では保険料払込期間が95歳までとされていたものを終身払いに変更するというものでございます。こちらは保険料の払込期間を延ばし、長期の保険料払込期間とすることで保険料をより低廉にするというものでございます。

御説明は以上でございまして。

○山内委員長 ありがとうございます。

郵政民営化法において、かんぽ生命保険が新規業務を行うに当たっては、他の生命保険会社との適正な競争関係と利用者への役務の適切な提供を阻害することのないように特に配慮しなければならないと定められているところであります。

まず、私から御意見を申し上げたいのですが、ただいま事務局に御説明いただきました内容について、お聞きいただいたように、今回の届出については、既に提供している保険サービスの支払い対象期間や払込期間に関する軽微な変更というものと捉えられると思います。また、他の生命保険会社との適正な競争関係あるいは利用者への役務の適切な提供を阻害するおそれはないというふうに考えられます。したがって、私の意見としては、今回の届出については調査審議を行う必要はないと考えております。本件について何か御意見等ありましたら御発言願いますが、いかがでございましてか。

○甲田委員 委員長に同意です。

○山内委員長 ありがとうございます。

それでは、かんぽ生命保険の新規業務の届出について、当委員会では調査審議を行わず、実施しても問題なしと決定したいと思っておりますが、よろしゅうございましてか。

(「異議なし」の声あり)

○山内委員長 ありがとうございます。それでは、そのように決定することといたします。

議事を進めさせていただきますが、次は「日本郵便株式会社に対する行政指導について」、これは郵便物の放棄・隠匿等に関する公表等ではありますが、総務省から御説明いただきましたと思います。御入室のほう、よろしくお願いたします。

(日本郵便・総務省入室)

○山内委員長 それでは、この件については総務省から5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 総務省郵便課の折笠でございます。よろしくお願いいたします。

それでは、私から議題の2「日本郵便株式会社に対する行政指導（郵便物の放棄・隠匿等に関する公表等）」について」の概要を御説明させていただきます。

お手元の資料の本文の頭の部分からになりますけれども、総務省におきましては、郵便物の放棄・隠匿等を含めまして、不祥事に関する公表につきまして、令和3年7月に日本郵便株式会社に対する監督指針というものを策定しております中で「業務に関わる不祥事が生じた場合は、警察に相談中又は捜査中の事案を除き、速やかに公表が行われることを確保する」と定めているところでございまして、この指針に沿った適切な対応を求めてきたところでございます。しかしながら、今般、日本郵便において非公表とした放棄・隠匿等の事案に関しまして、非公表とした具体的な理由でありますとか、最終的に郵便物等が受取人の方等に配達されたのかといったような点について確認しましたところ、改善が必要と思われる点があったというところでございます。具体的には大きく2点でございます。

まず、1点目といたしましては、郵便法の罰則規定に抵触する事実があったような事案につきましては、郵便事業に関する国民への説明責任ですとか、郵便に対する信頼確保といったような観点から、原則として公表を行うことが適切と考えられるということでございます。

また、2点目といたしましては、法令に抵触しない場合につきましても、郵便物につきましても、紛失したり汚損が生じたりということで差出人あるいは受取人に配達や返還が困難になったような事案につきましては、利用者の保護という観点から、原則として公表することによりまして、差出人あるいは受取人が当該事案について認識できるようにすることが適切であると考えられるということがございます。このため、9月26日付けで郵政行政部長から日本郵便社長に対する要請の行政指導を行ったところでございます。

要請の内容につきましては、「記」の下の部分になりますが、まず、1点目といたしまして、日本郵便において郵便法第5章の規定に抵触する事実があった場合は、原則として総務省への報告を実施し、併せて公表を行うことでございます。2点目といたしまして、法令への抵触の有無にかかわらず、郵便物の紛失等が生じ、配達・返還等の対応が困難な事案については、利用者保護の観点から、利用者が当該事案について認識できるよう、原則として公表を行い、併せて当省への報告を実施することでございます。3点目といたしまして、このような公表の取扱いにつきましては、全国で統一的な判断基準によって対応を行うことを要請したところでございます。

この要請を受けた日本郵便の対応方針につきましては今月末までに、それから、対応方針を受けた具体的な進捗や履行の状況につきましては、来年の1月末から1年間の間、3か月ごとに総務省に御報告いただくということを併せて要請しているということでござい

ます。

現在、日本郵便におきまして、対応方針について御検討いただいているところと承知しているところでございます。総務省といたしましては、頂いた御報告を受けまして、適切に今後も監督を実施してまいりたいと考えております。

私からの説明は以上です。よろしく願いいたします。

○山内委員長 ありがとうございます。

それでは、質疑に入りたいと思います。質疑には日本郵便にも加わっていただきまして、御出席いただいておりますので、お願いいたします。

それでは、ただいまの御説明に対して御意見、御質問ございましたら御発言願いますが、どなたかいらっしゃいますか。

どうぞ。

○佐藤委員 御説明どうもありがとうございました。

確認なのですが、総務省さんの新たな部分は「記」の中の2のところに当たるといふことでよろしいのでしょうかというのが一点と、令和8年1月末から令和9年の1月末までの1年間、3か月ごとに報告して、その後の報告というのは特になのでしょうか。この2点、教えていただきたいと思います。

○折笠郵便課長 ありがとうございます。

御質問の1点目は、新しい部分はどこかということでございます。委員がおっしゃいましたように、記の2も新しいところではありますけれども、1についても、過去に具体的に非公表とされていた事案を調べてみますと、郵便法第5章の規定に抵触する事実があった事案につきましても必ずしも全てが公表されているわけではなかったという意味で、過去には1に当たるもの、2に当たるもの、どちらも公表されている部分とされていない部分がございます。ただ、1、2のいずれもそういうものに当たるものについては今後は原則として公表していただきたいという基準を新しく明確にしたということになります。

御質問の2点目、来年の1月以降1年間、報告を求めまして、その後はどうなるのかという御質問かと思っております。基本的には、今の時点では1年間報告を頂きまして、その都度、進捗状況とか履行の状況を確認させていただきますので、示していただいた対応方針にちゃんとのっぴきあってずっとやっておられて、問題ないと思いましたら、そこで報告としては一旦終了になるかなと思っております。もし途中で何か必要が生じれば、そのときまた検討ということになるかと思っておりますけれども、一旦はそこで終了というのを想定しております。ありがとうございます。

○山内委員長 ほかに、どうぞ。

○横前委員 御説明ありがとうございます。

一点、教えていただきたいのですが、「利用者保護の観点から、原則として」という言葉が使われておりますが、この「原則として」というのは拘束力がどうかという気がします。ここら辺、こういった言い回ししかできない理由みたいなものがあるのでは

ようか。

○折笠郵便課長 ありがとうございます。

2の「原則として」の部分について御質問かと思えます。おっしゃるとおり「原則として」ということで、基本は、こういった事案があったときには公表していただくものだと思っております。ただ、内部でも議論する中で、例えば非常に大規模な災害とかがあって、改めて公表しなかったとしても、御自身の郵便物が災害に巻き込まれてしまった結果、滅失していることが分かってしまうような場合まで絶対公表しなければいけないのかというようなこともあり得るだろうという議論もあり、「原則として」を2のところにつけております。ちなみに、1のほうは、まさに警察の捜査中の事案とかもありますので、「原則として」をつけているということで記載したものになっております。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 そうすると、日本郵便さんのほうでは、この「原則として」というのは、今の総務省さんのお話のように、災害とか、そういったことを除けば、基本的には公表するというスタンスでよろしいのでしょうか。

○長谷川常務執行役員 御指摘のとおりでございます。極めて限定的に捉えさせていただいております。

○山内委員長 ほかにいかがでしょうか。

どうぞ。

○藤野局長 今の佐藤先生と横前先生に関連するのですけれども、前の方針と差分があるということであれば、監督指針の見直しはやることになるのかというのが一つと、横前先生の関係ですけれども、「原則として」というのは「記」の1と2で、1は「報告」にかかって見えます。2が「公表」にかかって見えるのですが、「報告」も「公表」も「原則として」なのか、見たとおりに、上は「報告」で、下は「公表」と、ちょっと細かいことですが。

○折笠郵便課長 ありがとうございます。

1点目につきましては、監督指針の見直しが必要かどうかということも含めて、今、検討しているという状況でございます。

2点目につきましては、構文的に厳密にはどうかというところはございますけれども、「原則として」は「報告」「公表」の両方にかかっているという趣旨で考えております。

なぜ「報告」「公表」の順番が違うかというところを簡単に御説明申し上げますと、1のほうは、まさに郵便法に書いてあることに違反することがあったので、まずは監督省庁たる総務省に報告するところが出てくるでしょうということに対して、2は法令違反ではないわけでございますけれども、利用者保護の観点から「公表」「報告」してもらうということで、先に「公表」が来ているというものであり、趣旨としては、おっしゃっていただきましたように「原則として」は「報告」「公表」の両方にかかるというつもり

で書いているものでございます。

○山内委員長 よろしいですか。

ほかにいかがでしょうか。特によろしいですか。ありがとうございます。

各文とも公表ということですので、ぜひともお願いしたいと思います。よろしくお願ひいたします。

それでは、この件については審議終了とさせていただきます。どうもありがとうございました。

(日本郵便・総務省退室)

(五味執行役員入室)

○山内委員長 それでは、続きまして「点呼業務不備事案に関する追加の行政処分及び日本郵便株式会社の対応について」であります。これについて、まず日本郵便から15分程度で御説明をお願いしたいと思います。どうぞよろしくお願ひいたします。

○五味執行役員 五味でございます。よろしくお願ひいたします。

点呼業務の関係、この間も非常に御心配をおかけしておりますけれども、直近のところからの更新箇所を中心にポイントを絞って御説明させていただきたいと思ひます。

順番が前後して申し訳ありませんが、まず、資料290-3-2から御覧いただけますでしょうか。こちらが10月1日に受けたもので、報道発表させていただいたものになります。報道等でも大きく取り上げられていますが、3段落目でございますけれども、軽四輪車について処分が始まったということでございます。

経緯としては、4月に結果を報告させていただいて、6月にトラックの部分から先行して許可の取消し処分を受けたわけでございます。これに引き続いて、軽四のところについても特別監査ということで継続していたわけですけれども、軽四の部分につきましても、10月1日付けで郵便局に対して運輸支局から行政処分の執行通知を頂きました。この対象になっていたのが、別紙の2枚目以降にもございますが、全国で111局ということございまして、10月1日に処分執行通知を頂いて、車両の停止としては1週間後の10月8日からということで、停止の処分を111局について受けたということでございます。

もちろん処分の出し方、タイミング、量定、こういうようなものについては、我々は処分を受ける側ですので、国交省さんの専権事項であって、予断を持つものではないですけれども、その後も、10月1日に初回の処分通知を頂いたわけですが、同じように110局前後の中で、10月8日の処分執行通知で10月15日から、10月15日の処分執行通知で10月22日からということで昨日までであったわけですが、毎週水曜日に昨日までで処分通知自体は4回、処分の執行自体は3巡目に入ってきたということで、10月22日現在で申しますと、330局前後、処分を頂いているということでございます。

先ほど申し上げましたとおり、処分の全体像というところは、もちろん処分を受ける側ですので、処分する側、国交省さんの専権事項であるわけですが、この事案の経緯として、私どものほうで3月に全国の調査を行いました。その調査の結果に基づいて国交省さんの

ほうで特別監査を含めてやっていただいているということでございます。もともとこれは公表しておりますが、我々自身が把握している全体像を申しますと、これも報道されているとおりですが、郵便の集配局は全体で3,100前後あります。このうち75%程度、2,000局強のところについて何らかの不備があったということで、こちらが処分対象と見ております。そういうことで申しますと、大体100局前後で毎週出てくるということですので、全体は2,000局強のところの対象になってくる。つまり、このペースでいきますと、20週前後にわたって毎週100局前後の処分が順次出てくる。そう申しますと、10月1日を皮切りに半年程度、年度内いっぱいぐらいまでこの処分が続いてくるような形でこの後も推移してくるのかなというふうに見ております。

ただ、いずれにいたしましても、この処分がある程度出てくる中で、先ほど申しましたとおり、3月の時点で我々自身が全国調査をして、局別の不備の内容、不実記載があったか、なかったか、あるいは点呼がどの程度しっかり行われてきたかというところについては我々のほうで局別の調査結果を持っていますし、それに基づいて、これはあくまで我々のシミュレーションですけれども、処分基準に基づいて局別にどの程度の量定になってくるかについても3月からずっとシミュレーションを重ねてきたということもあります。

ここは何台が何日ぐらい止まるかというところについて一定程度のシミュレーションを重ねる中で、ここの車両が止まったら委託をしようとか、あるいは委託の確保がなかなか難しいから、処分を受けていない自社の車両で、他局の車両であるケースもありますし、自社だけで賄えるケースもありますが、時期によっても繁忙期に重なるのか、閑散期のところなのかによっても随分違うわけですが、こういうものを細かくシミュレーションしていく中で、他社への委託と自社の保有車両の活用の中でサービスそのものについてはこういう場合はこうしようというところについてのシミュレーションを重ねてきて、今、それどおりにしっかり運用されているかということについて確認しながらでありますけれども、いずれにいたしましても、10月1日以降、既に3巡目に入っているわけですが、処分執行、300局においてありますけれども、郵便物や荷物のサービスといったところについて遅れやサービス提供そのものが困難になるような事態は一切生じていないという形でございます。

また、横前委員の泰阜村についても、これは第一弾の処分局の対象になってということでありましたけれども、泰阜郵便局についても一例ということで申し上げれば、飯田の郵便局から応援の車両を手配いたしまして、泰阜はもともと1台でやっていたところでしたが、飯田の郵便局からの手配などもしていく中で、サービスについて、毎日の業務運行についてはしっかり確保できているという形でございます。

いずれにいたしましても、一連の報道では配送に影響が出るのではないかと、物流業界全体に対しても影響が出るのではないかと御不安、御心配の向きがございましたけれども、こちらについては、サービスについて先ほど申し上げたようなシミュレーションをしっかりとやられているのかどうか、一方で、シミュレーション、机上では一定の目途と

ますか、手配はついているということではございますが、ただ、これからもインフルエンザやコロナのようなパンデミック、あるいは当てにしていた車両が交通事故に遭ってしまうとか、いろんな不測の事態も想定されます。また、物流自体も荷動きは繁忙、閑散、いろんな部分がございますので、こういったところの業務運行については緊張感を持ちながら、これから1年で一番忙しい時期に入っていきますので、支社、郵便局ともしっかり連携を取りながら、サービス提供、業務運行自体は遺漏のないように全社を挙げて取り組んでいきたいと考えております。

こちらは10月1日の直近のところでは一番大きなトピックスでしたけれども、軽四車両の処分状況についての御報告でございました。

もう一点、資料290-3-1で、こちらは毎月定例ということでありまして、点呼業務の不備事案に関して総務省及び国交省にそれぞれ御報告しております。今回、9月については総務省さんへの報告の月ということでありまして、こちらポイントを絞って、再発防止策の進捗状況やサービスの提供状況についてまとめていますので、御報告させていただきたいと思っております。

別添のほうで御説明したいと思っております。再発防止策等の進捗状況ということで、それぞれ再発防止策として出したものが、その後、定期的に毎月ごとにどの程度進捗しているのかを確認いただくような形で項目ごとにまとめているものです。

進捗のあったものとして、意識改革のところでは飲酒運転のガイドラインを作成しました。人間の中でどれぐらいの分解速度でやっていくのか、前日の飲酒量はこれぐらいまでに抑えておきましょうとか、一定のガイドラインを同業他社、航空会社やバス会社のものをいろいろ勉強させていただきながら、私どもいろんな業務の社員がいるものですから、全社向けにガイドラインのようなものを作って、最終的には社員証に入るようなポケットサイズというか、名刺サイズのリーフレットというか、紙にまとめて全社員に携行してもらおうと思っていて、こちらの手配に入っています。これは報告書の立てつけ上というか、8月末現在のものを9月末に御報告するというサイクルでやっていますが、「第2四半期中のリリースに向けて」と書いていますけれども、今の時点、9月末までにしっかり完了して、ガイドラインについての周知が終わっているという状況です。

また、階層別研修も9月末までに順次実施ということで、支社向けの研修メニューの中でそれぞれ書いていますが、安全マネジメント研修についても9月末までに終わっています。

また、職場マネジメントの中で、新しい制度ですが、貨物軽自動車安全管理者というものを国交省さんとも相談して、「軽安管」と呼んでいますけれども、こちらについて5万人を選任するということを計画的に進めていこうと、年度内の取組を進めています。これは最終的にまだ取りまとめは終わっていませんけれども、現時点で6,000人を超えるような形で講習を進めているところです。

デジタル化の部分についても、8月は483局で15%ですけれども、9月、10月に山を立てて集中的にデジタル点呼を導入することになっていますので、9月現在で50%を超える形に

持ってきているかと思っています。

最後ですけれども、特にデジタル点呼が入ってきてという部分もありますので、モニタリングについても、9月以降についてはデジタル点呼を前提とした部分については従来とフローが変わっていますので、監査項目や点検項目もカスタマイズして、デジタル点呼がそのとおりに運用されているかということで確認手法などもアップデートしているということです。

また、安全推進部という組織を9月から新たに立ち上げまして、統括部署ということで体制についても整えているということでございます。

別添2については、先ほど申し上げましたような貨物軽自動車の行政処分に関する対応が10月1日から予想される状況であり、弁明通知も受領していたということでございますので、こちらについて準備を進めているということに記載しています。

サービスについての影響は、今のところ、点呼にてサービスが乱れることがないようにしっかり取り組んでいるということについても記載しています。

私からの説明は以上です。

○山内委員長 ありがとうございます。

それでは、質疑に入りたいと思います。ただいま御説明していただいた内容について御意見、御質問があれば御発言願いたいと思いますが、どなたかいらっしゃいますか。

どうぞ。

○横前委員 御説明ありがとうございます。

泰阜村という名前が出てきたものですから、一言、委員としても発言というか、感想的なことなので、議事録に残さなくても結構でございます、残すことでもないと思っておりますが、地元の地方紙に載ったものですから、信越の支社長さんからすぐに電話を頂いて、影響がないよというか、実際には影響は出ませんから、先ほど言われたように、飯田局のほうから車を回すので問題ありませんから、安心して下さいというお電話を頂戴いたしました。その後、地元の郵便局長が私のところに来てくださりまして、事の成り行きを細かく説明していただきました。

その内容はともかくといたしまして、その中で、ここは国土交通省さんにお伺いしたいと思っていたのですが、今日はいらっしゃらないので、なんですけれども、点呼のやり方、これはまさしく厳粛に受け止めなければいけないということだと思いますが、田舎のような小さな局というのは、午前中にバイクに乗って、午後から車に乗ってとか、その逆もあります。バイクでも、もしかするとAというバイク、途中からBというバイクに乗るかもしれない。それは少ないことかもしれませんが、そのときに、朝、点呼をして、アルコールチェックする。最後、業務を終えて夕方にアルコールチェックする。これは当然やっておるのですが、途中で車を換えたりするたびに、車の点検業務、ライトがつく、ブレーキランプがつく、それは当然なのですが、その下にアルコールチェックするということで、人についてチェックするのではなくて、車というか、バイクも含めて、それについてチェ

ックするということはそうなのですね。そうすると、大きな郵便局さんのほうでは、車を乗り換えるとかあまりないかもしれませんが、地方の郵便局というのは、その都度、乗ったり、乗り換えたり、そのたびにチェック、チェックというと、無駄とは言いませんけれども、ちょっと腑に落ちない部分があって、日本郵便さんにお伺いしても、それは当然やるべきですという話になるかもしれませんが、いかがなものかなと局長には今日、話をしました。そこら辺、御理解というか、何か回答をお持ちでありましたら、お聞きしたいと思います。よろしくお願いします。

○五味執行役員 横前先生、ありがとうございます。

おっしゃっていただいたとおり、実はこの議論は社内の会議で毎回いろいろ出てくるテーマでございます。どういう方法がいいのかというところについて、何か予断を持ってということではないのですが、基本的に国土交通省のルールの中では、今、おっしゃっていただいたような事例のときに、特に乗り換えの都度、アルコールチェックそのものが全て義務づけられているというよりも、人が一連の勤務の単位のところできりなさいと、ここはしっかり義務づけられているということにして、乗り換えの都度、こうというようなものが直接義務づけられているということではないのです。

ただ、我々の運用では難しく、社内ルール上は一運行の単位で乗務前・乗務後にやるようにしています。というのは、ここでも御紹介したかもしれませんが、二輪というのは、いわゆる貨物自動車運送事業の射程ではないのです。道路交通法上の義務づけである。一方で、四輪は、軽のところ、トラックのところ、それぞれありますけれども、そこは、いわゆる貨物自動車運送事業の射程ということで法制上の義務づけがあります。つまり、四輪で乗る場合と二輪で乗る場合、義務づけられている項目や点検方法が若干違うのです。違うときに、重いものが軽いものを包含するようなことは概念的に言うところではあるわけです。四輪の方が点検項目が多いのですけれども、ただ、乗るときには、二輪において日常点検みたいなものは、車両点検は車両単位でやらなければいけないものもあります。一方で、二輪から四輪に乗り換えるようなときは、四輪の項目に二輪に含まれていないような項目が概念上あるのです。こういうようなものについては、ここを当然満たしていないといけません。四輪に乗り換えるタイミングでそれをやらなければいけない。

このときに共通項目については、例えば、アルコールチェックのようなものについては省ける項目もあるわけですが、こっち側で測っているからこれは有効ということで省ける項目があるわけですが、これを類型化して、そういうことも含めてということで、これは実は今も継続して考えているのですけれども、ただ、どうしてもそういうことの中で、これはやっつけていい、ここからこの場合にはこれはやらなければいけないけれども、これは省けるとか、こっちからこっちのケースだったら、またこれは違うとか、パターンごとにやっつけていたりとか、それだけでなく「やれよ」といったことがしっかり徹底できていなかったという今の会社の状況がありますので、今はそういう意味では安全めにとりか、運行単位のところできちんと抜け漏れがないようにということを一連のパッケージにしてチ

ェックできるように、記録簿やデジタルでそういうことをやっていこうということで、今は網をかけてやっているというところがあります。ただ、おっしゃっていただいたように、特に地域の事情の中で、限られた人間で様々やるときに、やらなくていいようなものまで含めてやっていくというのは、むしろ、メリハリと申しますか、そういう中でもいかななものかという意見は様々、フロントからも頂いています。

まだまだ処分を受けている最中でもありますし、これだけ多くの局でできていなかった部分があるものですから、ここはまず我々としてはしっかりやっていくというところに軸足を移して、そのフローがちゃんと定着するようというところに重点を置いて取組を進めたいと思っているのですが、この後、どういうやり方が考えられるのか、ロスやそういうようなものが多くて、地方を支えるという中で多くの社員が働いているという環境でもありますので、ここは現場の実態も含めてよく見ながら、また、国土交通省も含めて、漏れがあったりとか、次の事故が起こることというのは、もちろん本意ではありませんので、そういうことがないように組み合わせる中で、どういうことが考えられるのか、継続して考えていきたいと思っています。お答えになっていないかもしれません。

○横前委員 分かりました。

○山内委員長 ほかにいかがですか。

○藤野局長 今の話で、あまり時間をかけないようにしますが、一応これは日本郵便さんの運用だとして、でも、乗り換える合間に飲んでもらうと困るわけですね。そういうのをチェックしようと思ったら、やむを得ないやり方かもしれないと思ったのです。最初だけ見ればいいわけではなくて、途中で飲んでしまうかもしれないから。

○横前委員 終わりもまたチェックするんですね。

○藤野局長 なるほど。

○五味執行役員 あるときに、午前の運行をやって、午後の運行をやってという場合に、午前・午後で四輪・四輪でやる場合も当然あるわけですが、四輪・四輪でやる場合、基本的に乗務の一番最初と最後にチェックすることになります。これを乗り換えるようなケースのときに、真ん中のところでもやるというのが、そういうことでいうと4回もあって、やや煩瑣ではないのという、後ろをやるのだったら、同じだったらそこでやればいいのか、そういう御意見ですね。

○山内委員長 ほかに何か、どうぞ。

○関口委員長代理 今のお話なんかも、デジタル化の推進というのが進めば、いろんなオプションの中でパターン化が全部入っていて、重複する点検については省略できるようなことは実現すると思っているのですが、ただ、新聞報道でも、導入したデジタル化がバグがあつて止まってしまうとか、そういう走りながらやっていっしょるのを考えると、少し時間をかけて、そういった類型化みたいなことは先の課題としてやらざるを得ないのだろうと思っています。3分の2の局に不備があったということを考えると、少し煩雑かもしれないけれども、初めは生真面目に車やバイクを乗り換えるたびに検査してもらうとい

うことは、当事者の運転者さんたちにとっては負担かもしれないけれども、社全体の中では必要なことのような気がいたします。

○五味執行役員 ありがとうございます。

まさに我々自身が襟を正してというか、そういう形でやっていかなければいけない。業務のところが一義的には今回のこの問題になっているわけですがけれども、マイカーで例えば出張で営業に向かうようなケースとか、あるいは社用車で別の営業やいろんなところの中で乗って行くようなケースもあります。こういうようなところも含めて、社全体でウイングを広げて、飲酒運転のようなものは根絶していこうという取組を進めていることでもありますので、全員が当事者意識を持つ中で、今はこれだけ多くの郵便局でということでも社会にも御心配をおかけしている事案でもありますので、そこは襟を正してということで、まずは基本形の定着をやっていききたい。ただ一方で、先生がおっしゃるように、デジタルやいろんなやっていく中で、そういった連携や、抜け漏れがないようなフローをつくり上げることができると思っていますので、この辺りは慎重に、同時並行的にいろんな検討をしていききたいと思っています。

ただ、これだけの拠点で入れている点呼システムというのはなかなかございませんので、9月も含めて、先ほど申し上げたように、一回に入れる郵便局が多くにわたったときに、いろんな設定の閾値、そういった中で同時アクセスでややつながりにくくなったりということがあったわけですが、数日のうちにこれについてはしっかり原因を突き止めて解決して、正常に運行できるようになっています。直前直後の中では何が起こるか分からないので、そういったところは並行運用で、ゴーを出したら駄目だった場合にはすぐに戻れるようにということも併せて出しているのです、そういう意味では「よし、今日からデジタルだ」と張り切っていた郵便局からすると「えっ」というのは、初日、2日目あったかも分かりませんが、そこはリカバリーも含めて、全体の流れということではデジタル点呼というのは順調に進められているかと思っています。

○関口委員長代理 ありがとうございます。

山内先生と私は、郵便課のほうで進めている料金算定基準の公表に向けたお手伝いもしているのですが、処分に伴うコストそのものは、ペナルティーとして受けているので、原価性がないと認識しているのですが、デジタル化の推進というのは御社のやや遅れぎみなDX化の中で売りになるというか、やっとなら世間並みではないけれども、ここは原価算入を可とするような方向で今、検討していて、ぜひ紙ベースから離脱して、デジタルで記録がしっかりと残るような体制に移行していただくことを希望いたしております。

○山内委員長 ありがとうございます。

ほかに、よろしいですか。

私、質問があるのですがけれども、資料3-2の別紙のところでは停止車両数と停止日数があります。さっきのお話だと、3月の時点で大体分かるのでシミュレーションされたとおっしゃったですね、一つの質問は、これは国交省に聞くべきなのか分からないけれども、

こういう事案があったときに、これくらいの量刑といたら変だけれども、停止車両数、日数というのは大体の基準みたいなものがあるのですか。

○五味執行役員 まさに先生がおっしゃったように国交省の領域ではありますけれども、基準というのが公表されております。

○山内委員長 これを見ると、台数が多いところは日数が少ないということは、掛け合わせるというか、面積で見ると同じぐらいになるようになっていくという理解なのかなと思いましたけれども、そういう理解ですか、マニュアルをよく知らないのです。

○五味執行役員 これも国交省さんの運用と、どういう判定になったかというのは、個々の話なのですが、概して申し上げた場合に、多くのところが、いわゆる日車という形で事業所ごとに出るのですが、その日車がマックスになるのが大体120日車から160日車です。内訳の配点のところでは60に当たるようなものというのが、ある意味で不実記載の認定があったものというのが大きいのです。点呼の実施のところは、点呼の実施の制度によって、適切にできていた、できていなかったという中で割合に応じての配点、100点ぐらいのところの中で、割合に応じて点数の階段があるようなイメージですが、不実記載をやっていると、大きいところ、小さいところに限らず60点つくような量定になっています。

そういうことでいうと、大きな郵便局でも小さな郵便局でも、多くのところは似ていると言うと変ですけれども、乗務前はやっていたけれども、乗務後のアルコールチェックが漏れていたとか、こういうようなものがあった場合に、そのサンプルに対して、点呼で拾った調査の件数に対して正確にやれていた割合が100点に対しての配点で、不実記載をやったところについては、やったか、やらないかで60とか、こういうような形になっているものですから、細かいところは若干あるのですが、大きな事業所も小さな事業所も、概して言うと120から160日車のところが多い。

日車の部分というのが先に決まり、停止の車両数というのは、多くのところは2分の1を超えないような範囲で量定をつくるということになっているものですから、多くのところの1台局が、ここで見ていただくと、120や160というのが幾つかあるような形になっています。一方で、掛け算をしていくと、マネジメント局というか、大規模局の場合は一定のところではやれている割合もあったりするものですから、そういうところが点数になって、相対的に処分期間からすると、規模の小さいところが期間としては長めに、逆に言えば規模の大きいところは期間としては短めに出るような傾向があります。日車数そのものについては、事業所ごとに出るときの基礎点の配点が少し乗ってくる関係があるので、大きいところに多くの日車、小さいところに小さな日車ということではなくて、今回の処分の対応に当てはめると、大きいところも小さいところも同じような日車数の処分を受けるケースが多くて、そうすると台数を持っているところについては処分期間は相対的に短く、台数が少ないところについては処分期間が長く、こういう形になります。

これもまさに出し方は国交省さんのお話なのですが、これで見ると、処分の期間が小規模局のほうが比較的長いものですから、長いところは処分のお尻までに時間が

かかるわけです。処分のお尻のところというのも意識されているのかどうか分かりませんが、全国的な傾向で見ると、処分期間の長いところから局としては出ているかと、終わりの部分も含めて一定程度見せる中で、そういうところから出ている傾向があるかと思えます。委託の事業者さんや、代替策が1台分の1台ですので、代替策を取るのが難しい郵便局というので、我々自身が業務確保でいうと難易度が高い郵便局だと見ていたものですから、逆にそういうところから先行して、通知自体は9月に出されていましたがけれども、そういう中で困ったというか、一番最初のところを乗り切るのが一番ポイントだということで我々自身は見たときに考えていたのですけれども、何とかこの10月をしっかりと乗り切れているので、あとは11月、12月、繁忙の期間もこのペースでしっかりと乗り切っていく形でやっていきたいと考えています。

○山内委員長 もう一つ質問があるのですけれども、これを決めるのは運輸局で決めるのか、本省で決めるのか。

○五味執行役員 細部は分からないところがあるのですけれども、全国で運輸局ごとにある程度バランスというか、全体がきれいにというか、大体100になるような形で毎週出ているので、今、頂いている処分も、全国、割と満遍なく、ただ一方で、北海道なんかが多いかなという感じがしていて、冬季の積雪の時期とかも含めて若干考慮されているかなという感じはするのですけれども。

○山内委員長 多分、運輸局で決めるとは思いますが、最後にもう一つ言いたいところは、さっきの点呼の話もそうなのだけれども、例えば、ずっとトラック運送事業をやっている会社に対して貨物自動車運送事業法でレギュレーション、規制をかけるじゃないですか。それが今の法体系というか、ルールになってきたものだけれども、この前申し上げたように、日本郵便の場合にはそもそも貨物自動車会社ではないので、オートバイに乗って、四輪に乗ってとか、軽に乗ってとか、通常の貨物運送業者ではあまりないのだと思います。にもかかわらず同じ規制をされると、効果もあると、さっきお話もあったけれども、要するにレギュレーション自体がちょっと御社に向いていないというか、何かあるのかなという感じもするのです。では、どうするか、どこでどういうふうに整合させるかとか、ちょっと難しい話なので、それはまた別なのだけれども、一つは、御社のほうでそれに合わせて組織あるいは運行の方法とか変えなければいけない面はもちろんある。日本郵便という会社が、荷物のほう、荷物と言うのだよね。国交省は貨物なのだけれども、それを含めて、何かもうちょっとすり合わせるとか、整合するとか、そういうことが必要かなというのが感想なのですけれども、いかがですかね。

○五味執行役員 ありがとうございます。

先ほどのお話もそうなのですが、我々自身のところの先ほどのオートバイの乗り換えの話なんかもありましたけれども、日本全国でこれだけやっていてというところもありますので、特殊だから、その部分で当てはめを何かとかいうようなことでは全くないのですけれども、安全確保の中でやらなければいけないことについてはしっかりとやっていかなければ

ばいけないし、やらなければいけないことができていなかったこと自体も非常に重く受け止める必要があると思っています。

ただ一方で、これからの実効性のある規制の在り方とか考えていくとすると、これはまさに立法、行政のお話かも分かりませんが、そのところを単純に当てはめる中での幾つかの不整合とか、あるいは非効率なところが幾つか出てくるかも分かりません。この辺りをこの事業に合うような形で、逆に規制の中で、我々は自主的な部分も含めて、二輪についても同じような形で、二輪については基本的には、いわゆる行政の事業ということであると、若干範疇外みたいなところがあるわけですが、バイクについても公道を走って事業を営んでいるという意味では全く変わらないわけでありますので、こういったところについても、当然、飲酒運転やそういうようなものがないことは、道路交通法上の規制は当たり前ですけれども、これに加えて、通常の状態のチェックや点呼に近いようなものについては我々は必要なものはやっていかなければいけないという部分もあります。

そういったところも含めて、少し抜けになるところも逆にそれが過重というか、規制の対応が事業の形態に若干合わないようなところだとか、こういうものがあると思っているので、まずは法令上やらなければいけないことについてしっかり受け止めて、現行の法体系の中でも安心して任せさせていただけるようにやっていくというのは大前提です。その上で、よりこの事業に合ったような規制の在り方がどういう形なのかというのは、また別のところでも、我々の業務実態やいろんなものも、こういう場もそうですし、関係当局ともいろいろなやり取りをさせていただく中で、しっかり網をかけていかなければいけないところ、逆に変な形で二重になっているようなところがあるのだとすると、そういうところはデジタルやそういうところで代替して、現場も含めて、これは広い意味で2024年問題ではないですけれども、供給力やいろんなものが人手の確保も含めて非常に難しい時世に入っているところもありますので、効率的で、かつ効果的な、こういう業務というのがどういうふうにあるべきなのかというのは我々からもしっかりそういった実態を発信というか、御説明していくようなことは必要なかと改めて思っています。

○山内委員長 さっきのデジタルの話があると思うのです。それがトラック事業の業態自体を変えるし、そういう中で事業規制の在り方なんかも収れんしていくというのは一つあると思います。

あと、もう一つ、2024年問題で国交省と経産省でいろいろなパッケージを出して施策を打っている。そういうものに御社のポジションとか、やり方をちゃんと入れていかなければいけないかなと思います。

○五味執行役員 もちろんこれだけやらなければいけないことができていなかった、そういう事業体ということではありますので、ここは謙虚にしっかり反省しつつというのはあります。ただ一方で、やはり物流のところの一定のインフラといいますか、雇用という意味でもそうかもしれませんし、その担い手で事業を日本全国にサービスとして提供している主体でもありますので、私どものほうから、しっかり持続的な事業の在り方に向けてど

うということが課題になっているのか、こういうようなものについては関係当局ともしっかりとコミュニケーションを取ったり、あるいはそういう検討会、研究会にも積極的に参画させていただきながら、意見や今の実態について御説明していくというのは積極的にやっていきたいと思えます。

○山内委員長 ありがとうございます。

もっと言いたいことがあるのだけれども、この辺で。

それでは、どうもありがとうございました。この案件については以上とさせていただきます。

(五味執行役員退室)

(行木常務執行役員入室)

○山内委員長 それでは、続きまして「日本郵便株式会社によるロジスティードホールディングス株式会社の株式取得並びに同社及び同社中核子会社との資本業務提携契約締結について」であります。これについて議題といたします。日本郵便から10分程度で御説明いただきます。どうぞよろしくお願いいたします。

○行木常務執行役員 日本郵便で物流を担当しております行木でございます。よろしくお願いいたします。

お手元の資料290-4に基づきまして、概要を説明させていただきたいと思えます。

こちらはプレリリースでございますけれども、先般10月6日に公表いたしましたロジスティード、旧日立物流様の株式取得等及び資本業務提携についてでございます。

まず、目的ですが、御案内のとおり、手前ども日本郵政グループは、お客様と地域を支える「共創プラットフォーム」を掲げ、特に2024年5月に発表させていただきました「JPビジョン2025+」では「成長ステージへの転換」という形で、成長分野であります物流への資金・人材の積極的な配分を進めてまいりました。また、今年の6月には、トナミホールディングスの非上場化を実施するなど、他社様との提携・協業を進めているところでございます。こういった中での物流サービスの提供をよりスピード感を持って実現するための3PL、コントラクト・ロジのトッププレイヤーであります日立物流は、名前が2年ほど前に「ロジスティード」と変わっておりますが、今回、ロジスティード様と新たなパートナーシップを結ぶ運びとなったということでございます。

お手元の4枚目でスキームを御説明させていただきたいと思えます。ロジスティード(旧日立物流)様は、もともと日立製作所のグループの物流会社だったのですが、上場も当時されていて、また、日立グループ以外の外販もかなり進められていて、日本の物流業界の中では、冒頭申し上げたとおり、トップのシェアを誇る物流会社でございます。その日立物流が、日立グループから出る形になって、KKRというグローバルのPEファンドがございましてけれども、KKRと日立製作所が併せて非上場化するような形になっていたということでございます。この非上場化後、今回、日本郵便が19.9%、金額にすると1,423億円を取得させていただくということでございます。

本件の戦略的意義でございますけれども、当社は、一気通貫での物流サプライチェーン網の確立へということを目指しておりまして、これまでの郵便・宅配中心のところから企業間物流を、収益の多様化の一環として稼げる事業体になるために、こういった分野もしっかりやっていきたいと思っております。

次のページは、総合物流企業について具体的にお示ししております。真ん中に図がございますけれども、左が海外、中央から右は国内で、事業領域、ビジネスチェーンという形ですと、海外から入ってきたもの、取り扱っているものが日本国内に入って、それが倉庫のコントラクト・ロジ、3PLの中で取り扱われて、一つは宅配という形で、手前どもが取り扱っているゆうパックがございますけれども、こちらがラストワンマイルとして業務を行ってございます。もう一つは、宅配で収まらない大きな、B to B 輸送になりますけれども、市場としては非常に大きいものでございますので、そういったものも国内輸送として併せて取り扱えるようにしていきたいというのが全体の物流の流れでございます。

日本郵便グループでいいますと、ラストワンマイルのところは祖業、コアでございますが、御案内のとおり、2015年に海外のトールという会社を買収しまして、左の国際物流のところを担当する形にしているわけです。このところでトールをより生かすためには、物流というのは国内のベースの物流、企業間物流があった上での海外という形で考えますと、正直申せば、トールの買収、外に向かっていくという方面ではよかったのかなと思っておりますが、やはり国内の物流基盤の確立というところを、一足飛びで物流で外に出たという側面があったと思っております。手前どものチームはトールを担当していますが、このトールを今後生かすためには、しっかりと国内の物流基盤があってこそ、物流会社としてのシナジーを出していけるものと思っております。

中大口配送につきましては、子会社のJPロジスティクスだけでは規模感が不足するというので、先般、トナミさんの案件も私たちのチームで担当しまして、これも今、PMIを順調に進めております。こちらはしっかり成果を出させていただくと同時に、今回、御縁あってロジスティードさんの株を取得すると同時に、提携していく形に相なったということでございます。

どういったシナジーがあるのかということでございますが、協業イメージということで申し上げますと、図がございます、各法人格別に申し上げます。当社が担う一番右下のラストワンマイルのところとロジスティードさんは基本的には国内のコントラクト・ロジ、あと、海外のコントラクト・ロジ、フォワーディングをやっておりますので、そういった意味でこのA、B、Cという関係、結節点があると思っております。

Aで申し上げますと、国際物流におきましては、トールとのシナジーがあるということでございます。内容としましては、お客様の開拓、例えばトールはほとんどのお客様は非日系でございますので、日系のお客様を相手に商売するというのはなかなか難しいところがございます。他方、ロジスティード様は非日系のみならず日系のお客様もベースとしてかなりお持ちですので、そういった意味での協働営業も進めていきたいと思っております。

一方、Bでございますが、こちらのJ Pロジスティクスとトナミはどちらかという足回り、国内のエクスプレスというのが事業としては主でございます。ですので、倉庫の業務で併せて出るような荷物の配送をJ Pロジスティクス、トナミ自体がパートナーとして一緒に担うというのは、両者が非常にシナジーが出ていく関係にあると思っておりますし、日本郵便のラストワンマイルという形ですと、荷物が宅配で出るということでも非常に効率的な物流が組めると思っております。日本郵便本体でも、規模はさほど大きくはございませんが、倉庫業務をやっています。始めて年月は長くないのですが、今後の伸び代を考えますと、業界でトップの方に来ていただいてしっかり指導といいますか、アドバイス等々頂いて、当社の事業の中の倉庫事業をより伸ばしていくというのも非常に重要だと思っております。

その下のところでございますが、戦略的なもの、人材的なものの定性的なシナジーというものもあると思っております。日本郵便がこれから物流を本格的に進めていくに当たりまして、人材の教育というのが非常に重要と思っておりますが、手前どもの現場だけで物流の人材を育成するというのは正直、限界もあると思っております。そういった意味で、今回、ロジスティード様との業務提携の中で、人材交流という項目もございます。人材を外に向けて教育の場に出すことで、職員のモチベーションと能力のスキルアップのために役立てていきたいと思っております。

簡単でございますが、そういった形での提携を進めさせていただきたいと思っております。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、御説明いただいた内容について質疑に入りたいと思います。御意見、御質問ありましたら、御発言はいかがでしょうか。

どうぞ。

○佐藤委員 御説明ありがとうございます。

大変いい提携だと思っております。19%の株式取得だけでも、議決権ベースでは14.9%ということなのですが、一定の経営参加はできると思っておりますが、役員への派遣とか、その辺りは今後どうなっていくのか、教えていただきたいと思います。

○行木常務執行役員 御質問ありがとうございます。

まず役員への派遣については、取締役を1名派遣するというところでしっかりシナジーを出せるように、リレーションも含めてやっていきます。あとは、若い人たちだけでなく、その他の中間管理職、この辺りも手前どもとしては、投資する、されるという一方通行ではなくて、両方向の人材交流を進めさせていただきたいと思っております。議決権が14.9%になったというのは、あまりここを狙ったわけではないのですが、いろんな議論の結果、今はこうなっていますが、最終的には全部転換できますので、14.9%は最終的には19.9%に変わるものだというふうに御理解いただければと思います。

○佐藤委員 20%になると連結子会社ということですか。

○行木常務執行役員 そうですね。これ、持分法は適用されないのですが、まず、シナジーを出して、先ほど言いましたように、手前どもの物流をしっかりやっていく基盤の一つとしてさせていただくということです。このパーセントがこうだからというよりも、いかにシナジーを出していくか、何も持分を持たないでシナジーを出していこうという業務提携もありますが、やはりコミットという面においては資本があったほうがよろしかろうということで、こういった形にさせていただきました。

○山内委員長 よろしいですか。

○佐藤委員 理解できました。ありがとうございます。

○山内委員長 御質問等あれば、ほかにいかがでしょうか。

では、関口委員、どうぞ。

○関口委員長代理 御説明どうもありがとうございました。

感想になるのですけれども、トールという、非日系に完結した会社をお持ちになっていて、ここだけが浮いていたという印象を強く持っていましたが、今回のロジスティードの取得によって日系が海外に出ていくときの物流とくっつけられるという点ではぴったりと駒がはまったという印象を受けまして、ようやくこれで国内・国際がつながるようになったと思っております。JPロジスティクスさんは平塚にもトラックがあるのだけれども、ずっとトールというブランドだけで、JPというブランドが入ってこなかったということで、トラックの塗装も変えないのだと思っていたのですが、いよいよこれでようやく3つがくっついてくるということで期待しております。

○行木常務執行役員 ありがとうございます。

そういった面でしっかり各社と連携しながら、協業を進められるように頑張ってもらいたいと思います。

○山内委員長 ほかにいかがでしょうか。

事実関係なのだけれども、JPロジスティクスというのはもともとあった会社で、今、調べたら、日本郵便とJPロジスティクスとの関係、それからJPロジスティクスというのは今、トールの一部になっている、その辺を御説明いただけますか。

○行木常務執行役員 こちらの4枚目のところに会社名を書いたものがございますが、JPロジスティクスは、トールを買収したときには「トールエクスプレスジャパン」という名前です。その前身は「フットワークエクスプレス」という。

○山内委員長 日通とやったやつ。

○行木常務執行役員 日通ではありませんで、特積みで、白に赤いダックスフントのマークでF1のスポンサーとかやられていた物流会社さんがもともとあったのですが、その会社が当時経営破綻しました。もともと上場していたのですが、この古い歴史のある会社をたまたまトールが買収して行って、その買収していた会社をうちが買ったものですから、一緒に入ってきたわけです。同じ日本の会社でトールの下にあったのですけれども、約3年前に資本は全部トールから切り離して日本郵便の直下にして、会社の名前も「JP」と

いう名前を付けて、ブランドも全部赤に変えて、うちの J P のマークにしようということで変わっております。

御指摘のあった、基本的には関西圏で強い、関西・九州でやるのですが、トラックの色を随時入れ替えているのですが、どうしても昔のロゴのトラックを、いきなり3,000台とか4,000台を全部変えるのもコストがかかるものですから、トラックの更改とともに塗装も変えています。一部トールというロゴを付けたトラックがまだ残っているのですが、徐々に更改されて、J P のロゴのトラックという形で変わっています。そういったトラックの基盤というの、全国網でしっかりやっていくというのもトラックのインフラとしては重要なことだと思っていますので、そこをしっかりと取り組んでいきたいと思っています。

○山内委員長 2015年にトールは今の形になったわけですね。

○行木常務執行役員 そうです。

○山内委員長 その前はこの会社があって、この会社のもっと前まで、さらに言うと民営化になる前は荷物をやっていたわけでしょう。

○行木常務執行役員 そうです。

○山内委員長 荷物の会社、事業形態というのはどうなっているかよく分からないけれども、その部分というのは昔からあって。

○行木常務執行役員 そうです。

○山内委員長それで、トールと一緒に今の J P ロジの会社があって、それで統合したというふうに考えていい。

○行木常務執行役員 事業はそのまま、トールが買収する前から、いわゆるトラックの混載便、宅配の大きいものだと考えていただければいいのですが、そういったものを取り扱ってしまして、特積みと言われる業態です。

特積みですと、今、大手は西濃運輸さん、福山通運さんが大手なのですが、順位にして J P ロジだけですと8番手か、そのぐらいの位置づけです。ちなみに、トナミさんは特積みの中では3番手、4番手ぐらいなので、そのトナミと J P ロジが一緒になると一定程度の事業規模になります。

○山内委員長 トールが J P ロジの前身の会社を買うような形になった。

○行木常務執行役員 そのとおりです。

○山内委員長 トールが日本国内とアジアのネットワークを結んで、そういうネットワークをつくりたい、そういう願望があった。

○行木常務執行役員 当時、トールはもともとオーストラリアだけの会社だったのですが、オーストラリアだけではなくてアジアにも進出していこうということで、シンガポールから香港の会社を買収して行って、次は日本だということで、日本の当時のフットワークエクスプレスを買収、そのときはトールだけではなくてオリックスさんも一緒に買収したのですが、そういった形が出ていった。日本に出ても、オーストラリアから見ますと、

ビジネスを日本語でやるというのはなかなか難しいですし、どうしようかと彼らも悩んでいた矢先に、日本郵便という会社がトールの株主になったので、じゃあ、それはということで、当時はトールエクスプレスジャパンの社長もオーストラリア人だったのですが、社長は日本郵便から出すように、日本人に替えたというような経緯がございます。

○山内委員長 トールの話は、その後、エクスプレスが駄目になって、そこだけ外して、減損を出して、当時いろいろ言われたわけですね。この間もちょっと伺ったけれども、5ページの左側、ここのところをトールと一緒に、今度はロジスティードも入れて、そういう流れになるということですね。

○行木常務執行役員 はい。5ページ目のところでいきますと、トールがやっていたオペレーションといいますのは、コントラクト・ロジとフォワーディング以外に、オーストラリアのエクスプレスをやっていたのです。それが大きな損を出していたわけです。彼らで言う豪州の国内ですけれども、このオーストラリアのエクスプレスを2021年に切り離した。その意味では赤字の部分なくなって、残ったのが国際物流コントラクト・フォワーディングなので、トールの残っている部分と、ロジスティードさんの国内、海外とありますけれども、海外のところというのは一定のシナジーが出るというような感じを持っていますので、手前どもとしては、両面、ロジスティードさんの協業の意味があると思っています。

○山内委員長 なるほど、これでやっと仕組みが分かったのですが、では、JPロジがあって、トナミがあって、トールがあって、そこにロジスティードが入ってくる。

○行木常務執行役員 御理解のとおりです。

○山内委員長 おっしゃるようにコントラクトがあまり得意ではなかったのも、そこを補いましょう、そういうことですね。

○行木常務執行役員 そうです。

○山内委員長 でも、コントラクトというのは荷主との関係が結構強いから、コントラクトに特化している事業のほうが、ロジスティードがそこに特化していけるのだというふうなことなのかもしれないけれども、本当の総合的な力でそこで発揮できるという感じでもないような気がするのだけれども。

○行木常務執行役員 御指摘の点もそうだと思うのですが、ロジスティードさんは、ここにも書いていますけれども、国内外に非常に大きなお客様の基盤、ネットワークをお持ちでいらっしゃいますので、そういったものが、行く行くはどこかで配送ということになりますから、それが宅配なのか、トラックなのか、手前どものネットワークと、あとは特にオーストラリアとかアジアでやるのであれば、トールも一緒になってさせていただいて、新たな荷主様を獲得というようなことをやっていけば、日本郵便の郵便局以外のところもこういった分野をしっかりと稼いでいけるような形に早く持っていきたいと思っています。

○山内委員長 最後に、さっきおっしゃった確認だけれども、KKRとの関係は、金融の面で今までもコラボ的なことはやってこられた。かなり良好である、そういうことですね。

○行木常務執行役員 そうですね。かんぽ生命のことですので直接的なコメントは控えさ

させていただきますが、基本的には良好な取引関係を維持していると聞いております。これはたまたまKKRさんがどちらの分野もやっていたということなのです。

○山内委員長 20%で1,400億でしょう。これを5倍した額が全体の規模感だね。そこで分かるじゃないですか。

○行木常務執行役員 全部の株式価値ということだと7,100億円ほどになります。

○山内委員長 どうぞ。

○佐藤委員 投資に関して、大変魅力的なお話だと思いますが、上場までの過程に想定されるリスクはありますか。

○行木常務執行役員 考え方は様々だと思いますが、先方との継続的な対話が非常に重要だと思っております。

○山内委員長 すごく勉強になりまして、理解できました。

時間のほうが来ています。よろしいですか。

それでは、どうもありがとうございました。

(行木常務執行役員退室)

○山内委員長 どうもありがとうございました。

今日の議題は以上で終了であります。事務局から何かありますか。

○岡本次長 次回の郵政民営化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。

○山内委員長 ありがとうございました。

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