



平成 18 年 5 月 22 日

公正取引委員会総務局経済取引局調整課殿

CAPEC Japan¹

Tel: [REDACTED]

FAX: [REDACTED]

「郵政民営化関連法律の施行に伴う郵政事業と競争政策上の問題点について」(案)に対する
意見書

平素は CAPEC Japan 各社の業務に関しまして格別のご高配を賜り、厚く御礼申し上げます。
平成 19 年 10 月郵政民営化に先立ち、特例として本年 4 月以降に郵政公社が国際物流事業へ進出することが認められている中、この時期に郵政事業と競争政策上の問題点に関して公正取引委員会が包括的な報告書を取りまとめられることを、CAPEC Japan は称賛します。
表記の件について CAPEC Japan として意見を下記のように述べさせていただきます。

1) イコールフットィングと公的特権

EMS は万国郵便条約上サービスの内容が明記されているが、提供義務は課せられていない。同条約で提供することを義務づけられている国際郵便と同じ規制の枠組みの中で EMS を取り扱うのではなく、CAPEC Japan は競争分野の 1 事業としてユニバーサルサービスの対象から外れた小包郵便のように EMS を取り扱うべきであると確信する。理由としては、日本郵政公社は民間国際エクスプレス事業者のサービスと競合できるように EMS サービスを向上させることを公言し、事実、近年 EMS サービスがかなり向上した。国際エクスプレスサービスは本質的に、そのスピード、信頼性そして荷物の追跡サービスが可能であることにより、他の配送サービスと区別される。現在、EMS は中国、香港では翌日配達保証が可能になり、また主要 50 カ国・地域で貨物の追跡サービスが可能となっており、民間の国際エクスプレスサービスと十分競合できる付加価値の高い性質を有しているからである。このような状況で、EMS が下記のように取り扱われない限り、民間の国際エクスプレス事業者の利益を不当に害することが起こるであろう。

¹ CAPEC とは Conference of Asia Pacific Express Carriers の略であり、国際エクスプレス貨物業界団体。Japan Express Association はその前身である。

- 同一の官庁が監督すべきである。総務省ではなく、業務内容に応じて国土交通省、財務省が監督すべきである。
- 通関手続き、道路交通法上の交通規制、保安規則など民間事業者と同一の規制を適用すべきである。
- EMS の集配および通関に利用されるなどの郵便インフラに対しても、郵便事業株式会社は公正かつ正当な市場価値の支払いをすべきである。
- 不公平な競争慣行を避けるための規制枠組みと規則に従うものとする。

具体的には下記を記す。

<通関手続き> 賦課課税方式から申告納税方式へ切り替え、日本郵政公社職員が NACCS を利用して通関手続きを行い、それに掛かる費用は EMS 料金へ反映させる。またすべての貨物に関して、民間の国際エクスプレス事業者と同等の申告書を要求する。現在では、民間の国際エクスプレス事業者に適用されている制度と日本郵政公社に適用されている制度には大きな開きがある。例えば、すべての郵便物に対して詳細な申告書が求められていないために、1 万円以上の貨物に課税されているかが不明である。CAPEC Japan 各社は EMS で送付の場合は 3 万円未満は課税されないことが多いとのクレームを顧客より受理することが多々ある。現状を鑑み、また税関当局と通関業者の業務効率化・迅速化のため、EMS および民間の国際エクスプレス貨物双方ともに適用される小額免税限度額を 1 万円から 3 万円へ引き上げることを望む。

<保安規則> EMS には、民間の国際エクスプレス業者に適用される保安規則は適用されておらず、かつどのような保安規則に従っているか不明である。このような不一致は保安の目的に適切にかなうものではなく、より多くの保安費用を負担している民間エクスプレス事業者にとって競争上の不利益である。旅客便の搭載貨物として同じ機材に EMS も民間事業者の貨物も搭載されることから、同一の保安規則が適用されるべきである。

<道路交通法上の交通規則> 民営化後は貨物自動車運送事業法および貨物利用運送事業法が郵便事業会社に適用されることになっているが、交通規制免除は各都道府県の公安委員会が定めることができる。現行では「郵便物の集配のため使用する車両」が、駐車禁止および時間制限駐車区間の規制対象除外となっている。この公的特権が引き続き認められるならば、競合関係にある事業者にも公平性の観点からこれを認めるべきである。また EMS の集配に利用される郵便車両が、民間エクスプレス事業者の車両には与えられていない規制面での便宜を享受すべきではない。

2) 範囲の経済

現在総務大臣主催の研究会において、郵便事業のユニバーサルサービス提供義務の履行を担保するために、リザーブドエリアの明確化に関する検討が行われている。日本の手紙・はがき内国料金は米国の 2 倍という高設定となっており、また信書と非信書の区分も重量区分と比較すると曖昧な定義のままである。ユニバーサルサービス提供のため、リザーブドエリアを設定するならば、その設定は価格においてもまた定義においても透明性の高いものである必要がある。さらに、その独占領域の事業からの収益が EMS のような競争分野の事業へ利用されないことを確実にするようキャッシュフローを明確にする必要がある。また共通費用とされる部分の算出に関しては窓口引受だけを見ても、普通局、特定局、簡易局、と費用構造が多岐に渡り、さらに局の規模にかかわらず、集配局と無集配局がある中で、より正確な共通費用の算出にあたっては、明確な会計基準と透明性確保を望む。

3) ネットワークの開放

同報告書(案)では、郵便ネットワークの開放が検討されているが、CAPEC Japan はこれを支持する。郵便ネットワークは明治初めに制度が始まって以来 130 年間、国と国民によって築き上げられた社会的インフラである。その開放により日本郵政公社が占有している範囲の経済を競争事業者も利用可能にすることは、より公正な競争環境を創出するばかりでなく、さらに広く捉えれば、日本郵政公社が提供している業務区分ごとの費用が明確になるという利点も有する。一例を挙げれば、民間の事業者は地方で営業所を開設するには車両 5 台を配置しなければならない。それはビジネスが成長しているものの 5 台の車両を利用するには十分でない地域へ、民間事業者が事業を拡大する妨げとなっている。そのような規制のない日本郵政公社は、「ラストワンマイル」の集配を EMS の集配に課されるのと同等の内部接続料金で民間事業者が公社へ委託することを認めるべきであり、それは現状の不公平の是正を促進する。

4) その他

同報告書(案)において下記の表記を改めていただきたい。

① 「ジャパン エクスプレス アソシエーション」(13 ページ)に「同アソシエーションは平成 17 年 9 月に CAPEC Japan へ変更」と脚注を入れていただきたい。

総括

平成 19 年 10 月に誕生する日本郵政株式会社を持株会社とするグループは正社員 27 万人を抱える、日本最大の企業となる。またその持株会社は 10 年間の移行期後も政府が 3 分の 1 を越える株式を保有し、さらに移行期に郵便保険会社と郵便貯金銀行株を売却する持株会社自身が郵便事業会社と郵便局会社を 100% 保有する。その観点からしても、国際物流事業を行うであろう郵便事業会社には官の意向が働き、また莫大な資金が持株会社から投入される可能性は高い。このような状況の中、日本公正取引委員会が「信書事業において支配力を有する日本郵政公社が、隣接する国際物流事業や小包郵便事業において信書便事業のリソースを使って不当に競争者を排除する行為は、独占禁止法上の私的独占や不公正は取引方法に該当し得る」²と明確にその姿勢を示していることを、CAPEC Japan は強く支持する。また今後発表される継承計画等に対しても継続的に公正な評価を下されることを期待する。

以上

² 「郵政民営化関連法律の施行に伴う郵政事業と競争政策上の問題点について」(案)、34 ページ