

平成18年5月22日

公正取引委員会
事務総局 経済取引局 調整課 御中

在日米国商工会議所
民営化タスクフォース

「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

謹啓 時下ますますご清祥のこととお慶び申し上げます。
平素は格別のご高配を賜り、厚く御礼申し上げます。

さて、郵政事業における競争政策上の論点について公正取引委員会（以下「公取委」）のまとめられた「郵政民営化関連法律の施行に伴う郵便事業と競争政策上の問題点について」(案)（以下「報告書案」）に関しまして、在日米国商工会議所（以下「ACCJ」）はパブリック・コメントを提出する機会をいただいたこと、このような重要な問題に公取委が注力されていることに感謝いたします。ACCJは、日本郵政公社の民営化プロセスが進む中、公取委が日本の急送宅配、保険、銀行業界において公正かつ透明な規制環境の確立を速めるために非常に重要な役割を担われていると確信しております。ACCJは公取委に対し、郵政公社の民営化プロセスが、民営化後の郵政新会社とその民間競合者の間に対等な競争条件を確立することを確実にするために、積極的な役割を担っていただくようお願いいたします。

公取委の発表された報告書案について、ACCJの意見を以下、具体的に述べさせていただきます。ACCJは、競争法および民営化に関する法律上の義務と整合する形で、郵政公社の金融サービス業の規制環境が公正で透明なものとなるよう、公取委がとるべき方法について、今後もこのような意見具申の機会をいただけますことを願っております。

1) 競争上のイコールフットィングと公的特権

郵政民営化法第2条にもとづき、日本政府は「[民営化後の郵政新会社]の業務と同種の業務を営む事業者との対等な競争条件を確保するための措置」を講じる義務を負う。民営化による恩恵を実現するためには、民営化後の郵政新会社が市場で競争を拡大することを許可される前に、このような措置を実施することが必要である。民営化の恩恵として、消費者へのより良いサービスのより低価格での提供、政府支援の撤廃と資源配置の適正化、資金の官から民へのシフト（による日本の潜在成長力の促進および財政基盤の強化）等が挙げられる。現在、日本郵政公社は民間競合者が享受していない多大な恩恵を受けており、原価割れの価格設定を可能にしている。民営化が進むにつれ、こうした状況は略率的価格形成を招く可能性がある。

報告書案が言及しているサービスについて、ACCJの意見を以下に述べる。

<国際スピード郵便 (EMS) > 万国郵便条約はEMSのサービス内容を明確に規定しているが、提供義務は課していない。ACCJは、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枠の中でEMSを取り扱うのではなく、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競争分野の一事業としてEMSを取り扱うことを望む。理由としては、近年EMSサービスがすでに単なる国際郵便機能とは言えず、民間国際エクスプレス事業者の提供する商品と同等と言えるほどまで向上しているからである。たとえば中国、香港向け郵便物の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いる等、EMSは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。

ACCJはEMSの取り扱いについて以下のとおり要望する。

- ・ 民間事業者もEMSも同一の官庁が監督すべきである。総務省ではなく、民間事業者を監督している国土交通省がEMSも監督すべきである。また財務省も、民間事業者を監督するのと同じ範囲・水準でEMSを監督すべきである。
- ・ 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。

<通関手続き > 日本郵政公社および民営化後の郵政新会社は、賦課課税方式から申告納税方式へ切り替え、郵政公社職員がNACCSを利用して通関手続きを行い、それにかかる費用はEMS料金へ反映させるようにすべきである。またすべての貨物に関して、民間の国際エクスプレス業者と同等の申告書の提出を要求する。現在では、すべての郵便物に関して申告書が提出されているわけではないため、1万円以上の貨物について課税されているかどうか判別できない。ACCJはEMSで送付の場合、3万円未満の郵便物については課税されないことが多いと理解している。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、またそのほかのどのような保安規則に従っているか不明である。これは競争上の視点から公正でないだけでなく、保安規則から国内最大の郵便事業者を適用外とすることで国の保安目標が達成できるのか疑問である。ACCJは、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と考える。

<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。

2) 筆囲の経済とスタンドアローンコスト方式

民営化後の郵政新会社が、長年にわたる政府の特別待遇や保護によって得た規模や市場支配力によって生じる優位性を濫用できないようにするための対策が必要である。特に、日本郵政公社が莫大な市場支配力を有する事業分野で得た収入を、競争が激しい他の事業分野への内部援助や資金融通に充当するといった、市場支配力の濫用を許されるべきではない。郵政新会社は市場支配力やユニバーサルサービス提供義務を利用して、特定の分野でコストと同額以下の価格で商品・サービスを提供することを許されるべきではない。郵政関連会社の巨大な規模だけでも、民間競合者との公正な競争の確保を困難にしていることに鑑み、郵政新会社どうし、および民営化前から保有している保険契約・貯金を管理するために設立される独立行政法人・郵政新会社の間での内部援助を防止するための厳しい措置が必要である。

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にリザーブエリアを設定するならば、その設定は価格についてもまた定義についても透明性の高いものであり、その独占領域の事業からの収益が競争分野の事業への内部補助に使わ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。もしリザーブエリアが残るならば、ACCJは報告書案で検討されているスタンドアローン方式を原価割れの判断基準に用いることを、また郵政新会社が子会社から国際物流業務を受託する場合、受託業務についてはスタンドアローンコスト方式に基づいて受託料金の算定を行うことを支持する。しかし、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

報告書案では、郵政新会社の民間競合者に対する郵便ネットワークの開放が検討されている。ACCJはこの提案が競争の促進、内部援助リスクの低減に役立つものと理解している。これは郵政民営化法が義務付けている対等な競争条件の確立という目標と整合するものである。民間事業者は現在、規制上いくつもの不利な待遇を受けているが、公正な価格で郵便ネットワークを利用することを認められればそれは部分的に解消されるだろう。たとえば民間の事業者は営業所を開設するには車両5台を保有しなければならず、地方での営業所開設が困難となっている。そのような規制が撤廃されることがもっとも合理的ではあるが、郵便ネットワークを公正な価格で利用することが可能となれば、民間事業者は郵政新会社の拠点に地方集配を委託することを選択するかもしれない。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。それを開放することにより、郵政新会社が占有している範囲の経済を競合事業者も利用できるようになるばかりでなく、業務区分ごとの費用が明確になるという利点も挙げられる。

以上