

第3部 各 論

第1章 郵 便

第1節 概 況

昭和47年度の郵便事業は比較的順調に推移した。

45年12月の郵政審議会の「郵便事業の正常運営を確保するための方策に関する答申」を受けて、46年4月に小包郵便物の料金の改正を、また同年7月に事業を弾力的に運営できるよう諸制度の整備を行うとともに、第三種郵便物、第四種郵便物及び特殊取扱料金を改正し、更に47年2月には第一種郵便物及び第二種郵便物の料金改正を行った。

また、世論の要請にこたえて46年10月に全国の集配郵便局において、全国の主要なあて地に配達するまでに要する日数を示した「郵便日数表（郵便物標準送達所要日数表）」を公表することにより、「郵便遅配が日常的となったかのような感すら与えている。」（前掲の郵政審議会答申）とまで言われた郵便の業務運行も、これを契機としておおむね安定化に向かいつつある。

しかしながら、郵便物の利用増、人口の大都市集中などに即応する体制の整備が必要であり、郵便局舎をはじめとする各種作業施設の改善を進めるほか、事業の死命を制する労働力の確保を図ることが重要な課題となっている。これまでも機械化、作業方法の改善、利用者への協力依頼などに努力を重ねて省力化を図ってきているが、郵便事業においては、我が国の労働力人口の増加が今後あまり期待できないなかで、いかにして必要な労働力を確保していくかは一つの大きな課題である。そのためには、新しい労働力の給源の開拓に工夫をするとともに、職員の処遇や労働条件の改善に努め、あるい

は、モラルの向上や能力の開発など職員の能力を充分発揮できるような措置を講じていかなければならない。

労使関係がとかく円滑を欠き、事業運営の障害となることもしばしばであるので、健全な労使関係の樹立も急務である。

また、郵便事業の運営に必要な経費の中で人件費関係の経費が約90%を占めている現状に加えて、今後の人件費の推移は郵便事業財政にとって重大な問題となってこよう。

事業の近代化合理化の努力はたゆまず続けられている。43年7月に導入された郵便番号制は、大量の郵便物を処理するシステムとしては画期的なものであり、郵便番号自動読取区分機の活用と相まって郵便物の区分作業の省力化に威力を発揮している。このように、郵便事業の近代化合理化については、事業の内部で真剣な努力が続けられなければならないことは当然であるが、郵便番号の記載をはじめ、受箱の設置、住居表示制度の導入など国民利用者の協力を必要とする分野も多くなっている。今後どのようにして国民利用者の理解と協力を求めていくかも郵便事業にとって大切な問題である。

第2節 郵便の利用状況

1 郵便物数の動向

昭和47年度は、46年12月に行われた円の大幅な切り上げのため、我が国の経済成長に悲観的観測が流れていたが、結果的には実質国民総生産で対前年度比約11.0%増と46年度の6.6%より高い成長率を示した。

また、市民生活にとっては、消費者物価の上昇に加えてそれまで比較的安定していた卸売物価まで上昇し始めた年でもあった。

このような環境のなかにあつて47年4月から48年3月までの1年間に差し出された郵便物の総数は、125億6,038万通（個）であつて、前年度の122億8,632万通（個）に比べて2.2%増加した。

年間引受郵便物数の推移を46年度からみると第3—1—1表のとおりであ

第3-1-1表 年間引受郵便物数の推移

(単位:千通(個))

種 類 別	46 年 度		47 年 度	
	物 数	対前年度 増△減率	物 数	対前年度 増△減率
総 計 (引受)	12,286,320	4.1%	12,560,384	2.2%
内 国 (引受)	12,169,349	4.2	12,473,803	2.5
通 常	12,001,232	4.5	12,297,945	2.5
普 通	11,431,058	4.7	11,721,958	2.5
(年 賀)	(1,963,971)	(5.7)	(2,074,656)	(5.6)
(選 挙)	(74,619)	(666.0)	(29,210)	(△60.9)
書 留	243,271	1.0	249,169	2.4
(書留速達)	(42,854)	(△2.1)	(43,304)	(1.1)
普通速達	326,903	△ 1.0	326,818	△ 0.0
小 包	168,117	△ 14.1	175,858	4.6
普 通	127,293	△ 12.0	135,922	6.8
書 留	16,665	△ 21.4	15,575	△ 6.5
(書留速達)	(4,078)	(△31.0)	(3,876)	(△5.0)
普通速達	24,159	△ 19.0	24,361	0.8
外 国 (差立)	116,971	1.3	86,581	△ 26.0
通 常	114,662	1.5	84,573	△ 26.2
小 包	2,309	△ 7.7	2,008	△ 13.1

- (注) 1. 有料郵便物と無料郵便物との合計である。
 2. 年賀及び選挙は普通通常の再掲である。
 3. 書留速達は書留の再掲である。
 4. 書籍小包は小包の各種類に含めてある。
 5. 47年度は、沖縄県引受けの郵便物数を含む。

る。

特殊取扱の料金及び内国通常郵便物のうちの第三種郵便物及び第四種郵便物の料金は46年7月1日に、第一種郵便物及び第二種郵便物の料金は47年2月1日に改正された。その影響を受けて47年度の内国通常郵便物数は前年度に比べ2.5%の増加にとどまり、46年度がその前年度に比べて4.5%の増加であったのに比較すると、対前年度増加率は著しく低い結果となった。この傾向は48年度においても多少残ることが予想される。

小包郵便物については、46年4月に料金改正が行われ、その影響が予想以上に大きく、46年度においては前年度に比べ14.1%減少したが、47年度は回復の兆しを見せて前年度に比べ4.6%増加した。

この1年間の郵便物数の推移を種類別にみると、普通通常の第一種郵便物は、前年度に比べ2.1%増加した。ただし、このうち定形外郵便物は6.7%減少した。これは料金の改正率が比較的高かったことによるとみられる。

第二種郵便物は、前年度に比べ4.1%増加したが、特に衆議院議員選挙を控えた11月は対前年同月比19.0%と高い増加率を示した。

第三種郵便物は、料金改正後ちょうど1年目に当たる6月までは前年同月に比べて大きな減少を示したが、7月以降は増加に転じ、年度累計では前年度に比べ0.9%の減少にとどまった。

第四種郵便物は、前年度に比べ、全体として0.8%減少したが、このうち通信教育は1.9%、盲人用点字は9.6%、学術刊行物は12.6%と増加したのに対し、農産種苗は23.4%の減であった。なお、農産種苗の減少は近年著しく、最高を示した40年度物数の半数以下となった。

書留通常郵便物は、前年度に比べ2.4%増加した。このうち一般書留が0.7%減少したのに対し簡易書留は15.9%増加した。これは、一般書留から簡易書留への移行が進んだためとみられる。

普通速達通常郵便物は、ほぼ前年度と同数（前年度比△0.0%）にとどまった。これは料金改正の影響もあるが、普通通常郵便物の送達速度の安定によるところが大きいものと思われる。

小包郵便物は、4月は対前年同月比で10.4%減少したが、5月以降は増加に転じ年累計では4.6%増加した。ただし、このうち書籍小包は、前年度に比べ69.1%と著しく増加したが、それ以外の小包は0.1%減少した。

年賀郵便物は、料金改正の影響はあまり見られず、前年度に比べ5.6%増加した。

選挙郵便物は、47年12月に衆議院議員選挙が行われたが、参議院議員選挙、統一地方選挙が行われた46年度の物数を大きく下回った。

2 郵便物の流れと利用構造

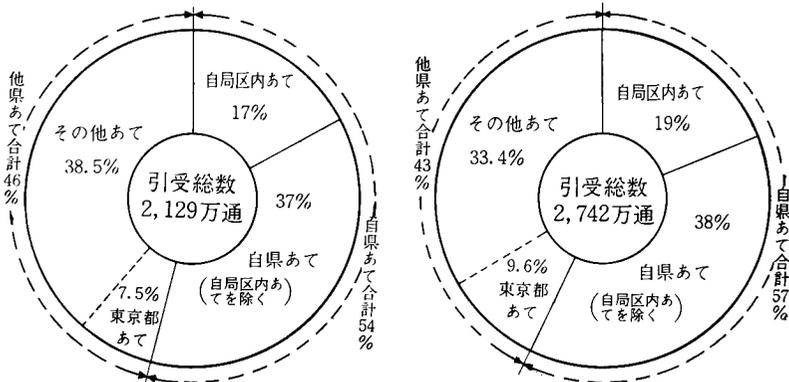
(1) 地域間交流状況

全国各地で差し出された郵便物はどのようなところにあてられているのだろうか。

郵政省では3年ごとにあて地別の物数調査を行っているが、最近では45年9月に行った。これによると、我が国の郵便物の地域間交流状況は次のような傾向を示している。

ア. 郵便物は近距離にあてられたものが多い。

第3-1-2図 自局区内あて及び自県内あて郵便物数の割合
昭和39年度 昭和45年度



(注) 引受総数はいずれも1日当たりである。

郵便物は、その大半（全国平均57%）が引き受けられた都道府県（以下「県」という。）内で配達されており、しかもそのうちの約3分の1は引き受けられた郵便局で配達されている。

また、この割合は過去の調査結果と対比してみると、徐々に増大する傾向にある（第3—1—2図参照）。

もう少し細かくみると、大都市及びその近接県は総じて自県あての割合が低く、逆に地方県においては高い傾向にある。特に奈良県、東京都23区、大阪市における自県あての割合はそれぞれ40%、44%、49%で全国の最低位にあり、これに対し、北海道、高知県がそれぞれ85%、73%と最高位を示している。

イ．郵便物は、大都市では引き受けが配達より多い。

配達郵便物数と引受郵便物数の比をみると、東京都23区、大阪市、名古屋市、京都市、札幌市、仙台市、広島市、福岡市においては、引受郵便物が配達郵便物を上回っているが、他の地域においてはすべて配達郵便物が引受郵便物を上回っている。

ウ．郵便物は東京都から来るものが多い。

配達郵便物についてみると、通常郵便物においては、自県内で引き受けられたものが最も多い。他県から入ってくるものの割合をみると、東京都と兵庫県を除くすべての県において東京都からの郵便物が第1順位となっており、東京都の比重は非常に大きい。

なお、東京都と兵庫県は大阪府からの郵便物が第1順位である。

エ．郵便物は東京都にあてられたものが多い。

ア．で述べたように引受郵便物の約6割は自県あてであるが、他県あてのもの主要あて地は大部分が大都市及び近接県となっている。

他県にあてられた郵便物をあて地別にみると、46都道府県中38県が東京都を第1順位としており、他県から東京都にあてられた郵便物は、全国の他県あて郵便物数の17.4%を占め、東京都から東京都へあてたものを含めて東京都には全国で差し出された郵便物の約20.6%が集中している。

残り8県の第1順位をみると、京都府、兵庫、奈良、和歌山の各県は大
阪府、東京都は神奈川県、岐阜県は愛知県、香川県は愛媛県、佐賀県は福
岡県である。

第2，第3順位をみると近接県が多い。

(2) 郵便の利用構造

42年度に行われた「事業用郵便の利用に関する調査」及び43年度に行われ
た「普通世帯に発着する郵便物の調査」によれば、郵便の利用者及び利用目
的は次のとおりである。

ア. 郵便の利用者

郵便物の差出人と受取人とをそれぞれ事業所と家庭とに分け、相互の交
流状況をみると第3—1—3表のとおりである。

これをみると、家庭から家庭への郵便物は全体の約20%にすぎず、その
他の郵便物は何らかの形で事業所が関係しているものであり、いわゆる業
務用通信の比重が大きいがわかる。

第3—1—3表 事業所家庭間郵便交流状況 (単位：%)

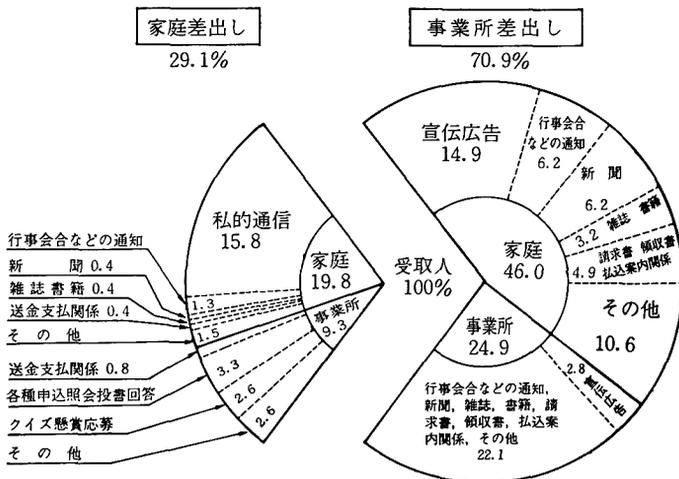
差出人 \ 受取人	家 庭	事 業 所 (含官公署)	計
家 庭	19.8	9.3	29.1
事 業 所 (含官公署)	46.0	24.9	70.9
計	65.8	34.2	100.0

(参 考) 米国の郵便物の流れ (単位：%)

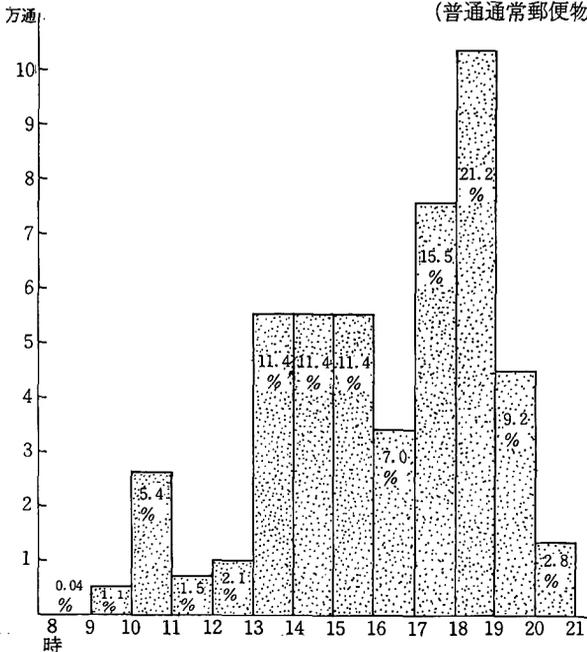
差出人 \ 受取人	家 庭	事 業 所 (含官公署)	計
家 庭	14.0	6.2	20.2
事 業 所 (含官公署)	50.4	29.4	79.8
計	64.4	35.6	100.0

1968年6月郵便事業の組織に関する大統領委員会報告による。

第 3-1-4 図 郵便の利用目的別構成



第 3-1-5 図 日本橋郵便局における時間別郵便物引受状況 (普通通常郵便物)



(注) 47年10月18日から3日間調査の1日平均である。

イ. 郵便の利用目的

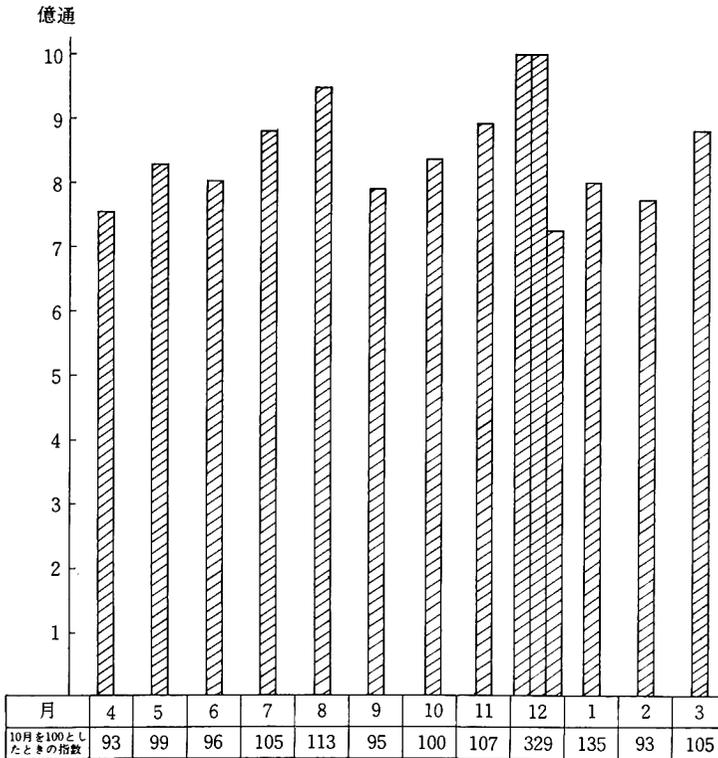
郵便の利用目的別構成は第3-1-4図のとおりである。

これをみると、家庭（個人）から家庭（個人）あてに差し出される郵便物（19.8％）のうち80％に相当するものが私的通信（15.8％）であり、また、事業所から家庭あてに差し出される郵便物（46.0％）のうち宣伝広告を目的としているものが3分の1を占めている。

(3) 郵便物引受の波動性

郵便物の引受状況を見ると、一日の時間帯によっても、また月によっても相当波動性がみられる。

第3-1-6図 月別通常郵便物引受状況



一日のうちの時間別波動をみると比較的夕刻以降の差出しが多く、ビジネス地域では特にこの傾向は顕著である（第3—1—5図参照）。

月別波動をみると、贈答用小包や年賀状の出回る12月及び1月の引受郵便物数が多い。特に12月は平常月の3倍を示している。次いで暑中見舞や中元関係の多い7月及び8月が多くなっている（第3—1—6図参照）。

第3節 郵便事業の現況

1 サービスの現況

(1) 業務運行の現況

昭和47年度の郵便業務は、郵便日数表の公表を契機として安定したサービスを維持し、定着させることに努力が払われた。

年間を通じての最大の繁忙期である年末年始も、前半には本来の繁忙に12月10日に行われた総選挙による選挙関係郵便物が加わったところへ、労組の闘争が重なり業務運行が乱れたが、全般的には46年度に引き続いて順調に推移し、20億通を超える年賀はがきも円滑に処理することができた。この結果、ごく限られた一部の地域、あるいは特定の期間を除いて、年間を通じてほぼ利用者に約束したとおりの送達速度を確保することができた。

しかし、個別にみると大都市とその周辺地域は、人口の急激な流入や移動、交通事情の悪化、周辺発展地の地番の混乱、若年労働力の確保難等郵便業務の円滑な運行を阻害する要因が多く、これらの地域内の一部の郵便局では業務運行が不安定であり、遅配を完全に解消するまでには至っていない。また全通労組が、春期及び年末期に経済要求と併せて郵政省の労務政策の変更を求め、あるいは事業の合理化に反対して実施した闘争により、短期間ではあるが関係の郵便局において利用者に迷惑をかける結果となった。

(2) 沖縄の現況

47年5月15日に沖縄が本土に復帰した。沖縄の郵便業務は、既に復帰前から琉球政府下で本土と大差のない制度が実施されており、本土—沖縄間の外

国郵便にも内国郵便制度が大幅に取り入れられていたので、復帰に伴って制度上大きな変化はなかった。しかしながら、過渡的に従来の取扱内容を引き継がざるを得ず、窓口取扱時間、沖縄県内相互の速達の未実施など、本土との格差が残った面もある。なお、速達については、48年2月から那覇市あてに限って県内全域から出せるようになった。

復帰を機に、本土—沖縄間の郵便物の輸送は、第一種定形郵便物及び第二種郵便物が全面的に航空輸送に切り替えられ、従来船便扱いとなっていたものが、同一料金のままスピードアップされた。

2 施設及び要員の現況

(1) 郵便局

ア. 郵便局の現況

47年度末現在と46年度末現在の郵便局数を比較すると第3—1—7表の

第3—1—7表 郵便局数の推移

区別	総計	普通郵便局						特定郵便局			簡易郵便局
		計	集配局	無集配局	集中局	鉄道郵便局	船舶内郵便局	計	集配局	無集配局	
46年度	閉10 定9							閉3 定7			閉7 定2
	20,976	1,072	1,013	40	3	14	216,350	4,675	11,675	3,554	
対前年度 増△減数	333	21	21	—	—	—	147	△21	168	165	
47年度	閉8 定9						閉2 定6			閉6 定3	
	21,408	1,097	1,035	42	4	14	216,641	4,730	11,911	3,670	
対前年度 増△減数	閉△2 定0	432	25	22	2	1	—	閉△1 定△1	閉△1 定△1	閉△1 定1	
	432	25	22	2	1	—	291	55	236	116	

- (注) 1. 局数は年度末現在数である。
 2. 定は定期開設局、閉は閉鎖中の局で、いずれも再掲である。
 3. 47年度の対前年度増△減数には47年5月15日本土に復帰した沖縄県分を含んでいる。

とおりである。

郵便局の数は、46年度末現在に比べ432増加したが、このなかには本土に復帰した沖縄県のもの104（集配普通局7，無集配普通局1，集配特定局70，無集配特定局26）が含まれているので、これを除いた純増加数は328である。

その内訳をみると、地況の発展あるいは利用者サービス向上のために集配普通局3，無集配特定局224，簡易郵便局138の新設が行われ、一方、炭鉱の閉山等人口の流出により利用者が減少した地域では無集配特定局15，簡易郵便局23が廃止された。

イ. 郵便局の普及状況

1 郵便局当たりの平均人口及び平均面積の年度別推移は第3—1—8表のとおりである。

第3—1—8表 郵便局普及状況の推移

区 別 年 度	郵便局数 局	人 口 千人	1局当 たり人口 人	1局当 たり面 積 km ²	1,000 人 当 たり局数 局
43	20,093	101,408	5,047	18.41	0.20
44	20,374	102,648	5,038	18.16	0.20
45	20,643	103,720	5,024	17.93	0.20
46	20,976	105,006	5,006	17.64	0.20
47	21,408	107,332	5,014	17.63	0.20

人口は、「都道府県人口の推計」，「日本統計年鑑」（総理府）による。

（注）47年度は、沖縄県を含む。

全国都道府県別に1局当たり平均人口をみると、最も多い県は神奈川県
の1万1,675人、最も少ない県は島根県の2,082人である。1局当たりの平
均面積を比較すると、東京都の1.81km²が最小で、北海道の52.73km²が
最大である。

(2) 要員

ア. 郵便物と定員の推移

47年度の郵便業務定員は総人員13万195人で、そのうち内勤者は5万7,138人(44%)、外勤者は7万3,057人(56%)である。最近5年間の郵便物数の増加と定員の伸びを比較すると第3-1-9表のとおりである。

これによると、43年度を100とした場合、47年度では、物数は120、定員は106であって、郵便物数が増加したほどには定員は増加していない。労働力の需給関係がひっ迫するとともに、年々人件費が上昇を続け、それが郵便事業財政を圧迫する要因となっていることを考えると、郵便事業にと

第3-1-9表 郵便物数と郵便業務定員の推移

年度		43	44	45	46	47
定員	内勤者	53,603人 (100)	54,503人 (102)	55,433人 (103)	56,065人 (105)	57,138人 (107)
	外勤者	69,104 (100)	69,582 (101)	70,465 (102)	71,913 (104)	73,057 (106)
	計	122,707 (100)	124,085 (101)	125,898 (103)	127,978 (104)	130,195 (106)
郵便物数		百万通 10,451 (100)	百万通 11,135 (107)	百万通 11,797 (113)	百万通 12,286 (118)	百万通 12,560 (120)

第3-1-10表 郵便業務定員の増減状況 (単位:人)

年度		43	44	45	46	47
業務量増による増員		1,958	1,332	2,040	2,400	1,845
合理化による減員		50	54	327	410	297
内	輸送施設改善	—	—	7	21	7
	集配施設改善	12	16	11	16	11
	自動二輪車等の配備	38	38	36	96	162
局内作業の機械化	—	—	273	277	117	
差引増減		1,908	1,278	1,713	1,990	1,548

って労働力の節減を図ることは緊急の課題である。郵政省はそのために各種の施策を講じ、定員の節減を図っている（第3—1—10表参照）。

イ. 職員の時間外労働及び臨時職員の雇用

郵便の取扱量は、日又は月により極めて波動性が大きい。取扱量の波動に対しては、主として職員の時間外労働により処理しているが、特に、贈答用小包、年賀はがき等により、郵便物数が増大する年末年始においては、職員の時間外労働だけでは処理することができないので、大量の臨時職員を雇用して業務の円滑な運行を確保することとしている。

また、新規学卒者の採用が困難になってきているので、これに対処するため、大都市及びその近郊発展地の郵便局においては、住宅団地にあてた郵便物の配達や短時間の局内軽作業に学生や主婦の労働力を導入したり、小包郵便物の配達の一部を民間に委託したりすることを試行している。

なお、47年度において、職員の時間外労働は延べ1,639万時間、臨時職員の雇用は延べ324万人にのぼっている。

(3) 集 配

ア. 配達区画

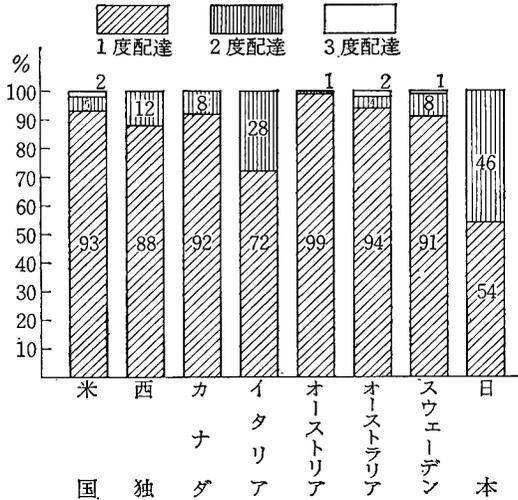
郵便物の配達は、配達すべき郵便物数や箇所数を考慮して1日に1人で分担できる区画に分割して行っている。この区画を配達区というが、通常郵便物を1日に配達する度数によって分けると第3—1—11表のとおりである。

第3—1—11表 郵便配達区画の状況

(47年度末現在)

区 別	区 数	同左構成割合	配達か所数	同左構成割合
1 度 配 達 区	25,898	53.6%	1,111万か所	38.9%
2 度 配 達 区	22,342	46.2	1,736	60.8
3 度 配 達 区	121	0.2	10	0.3
計	48,361	100.0	2,857	100.0

第3—1—12図 諸外国における郵便配達区画の状況



(注) 45年6月調査、ただし、日本は47年度末現在である。

郵便物数の増加、核家族化の進行に伴う配達箇所数の増加、地況の発展などによって過去5年間で通常郵便物の配達区数は毎年平均900区増加しており、47年度末においては配達区数は全国で4万8,361区となっている。

ちなみに、諸外国における通常郵便物の配達度数別の配達区数分布状況は第3—1—12図のとおりである。

諸外国においては、2度以上の配達区域はおおむね限られた地域となっている。これに比べ、我が国では2度以上の配達区数は約半数を占めており多数の労働力を必要とする状況にある。

イ. 速達配達区域

速達配達区域は、長年、配達受持郵便局から陸路4km以内の場所とされてきた。最近人口の集中による都市及びその周辺地域の著しい発展により、配達受持郵便局から4kmを超える場所に大規模な団地が建設されるなど郵便需要の高い地域が出現するようになった。そこで42年に配達受持郵便局から陸路4kmを超え、かつ6km以内であって住宅等が集中する場所のうち速達郵便物に対する需要の多い場所等にまで速達配達区域を拡

張し、46年には更に「6 km 以内」を「8 km 以内」にまで拡張した。この措置により47年度末現在では全国の世帯の90%に相当する約2,800万世帯が速達配達区域に含まれることになった。

ウ. ポストの設置状況

我が国におけるポストの設置数は、47年度末現在で13万1,746個である。ポストの数、ポスト1個当たり人口及び面積の年度ごとの推移は、第3—1—13表のとおりである。

第3—1—13表 郵便ポスト普及状況

区 別 年 度	郵 便 ポ ス ト 数	人 口	1個当たり 人 口	1個当たり 面 積	1,000人当 たりポスト数
	個	千人	人	km ²	個
43	123,074	101,408	824	3.01	1.21
44	124,780	102,648	823	2.97	1.22
45	126,752	103,720	818	2.92	1.22
46	128,621	105,006	816	2.88	1.22
47	131,746	107,332	815	2.87	1.23

(注) 47年度は沖縄県を含む。

毎年、都市周辺などの地況の発展に対応して、ポストの設置が行われてきているので、普及度は逐年向上している。

現在全国主要都市の一部地域には、速達専用のポスト（青色）が、また、東京都23区内全域、大阪市及び名古屋市の大部分、横浜市、京都市及び札幌市の一部地域には、区分作業をスピード化することをねらいとして差出口があて先の方面別に二つあるポストが設置されている。

エ. へき地等における集配施設

特に交通困難であるため、直接集配を実施することができない地域については、郵便規則第85条を適用して、周年又は期間を限って郵便物を受持郵便局の窓口で交付し、又は郵便局長の指定する場所に設置された郵便受箱（「集合受箱」といわれている。）に配達するなどの方法をとっている。最近における郵便規則第85条適用地の増減状況は第3—1—14表のとおり

第3—1—14表 郵便規則第85条適用地の状況 (単位：世帯)

区 別 \ 年 度	43	44	45	46	47
郵便局の窓口交付 (85条第1項)	8,510	7,933	7,749	7,462	7,232
集合受箱配達 (85条第4項)	2,546	2,865	2,878	3,099	3,193
計	11,056	10,798	10,627	10,561	10,425

(注) 各年度とも年度末現在である。

であるが、全体としてこれらの地域は若干減少する傾向にある。

(4) 輸 送

ア. 輸送施設の現況

郵便局と郵便局との間の郵便物の輸送は、遠いところは主として航空機と鉄道によって、近いところ又は大都市の中では主として自動車によって行われている。

年々増加する郵便物を円滑に、かつ、より速く輸送するため、輸送手段については各種輸送機関の動向をみながら種々施策を講じている。

郵便物を輸送している線路の単料程を輸送機関別に示すと第3—1—15表のとおりである。

これをみると、自動車及び航空の単料程は年々増加しているが、鉄道及び道路の単料程は減少している。これは、国鉄及び私鉄の合理化の推進に

第3—1—15表 郵便物輸送機関別単料程

(単位：km)

区 別 \ 年 度	総 計	鉄 道	自 動 車	航 空	水 路	道 路
45	123,350	28,719	52,141	27,366	8,964	6,160
46	137,787	27,699	57,452	38,296	8,769	5,571
47	159,811	26,130	60,432	51,062	17,709	4,478

- (注) 1. 各年度とも年度末現在である。
 2. 「道路」は主として請負人による運送である。

より郵便輸送に適さなくなった鉄道線路が出てきたこと、また、道路状況が改善されたことによって自動車輸送に切り替えられたこと、夜間の航空郵便専用便に加えて、昼間にも航空便を多数開設したことによるものである。

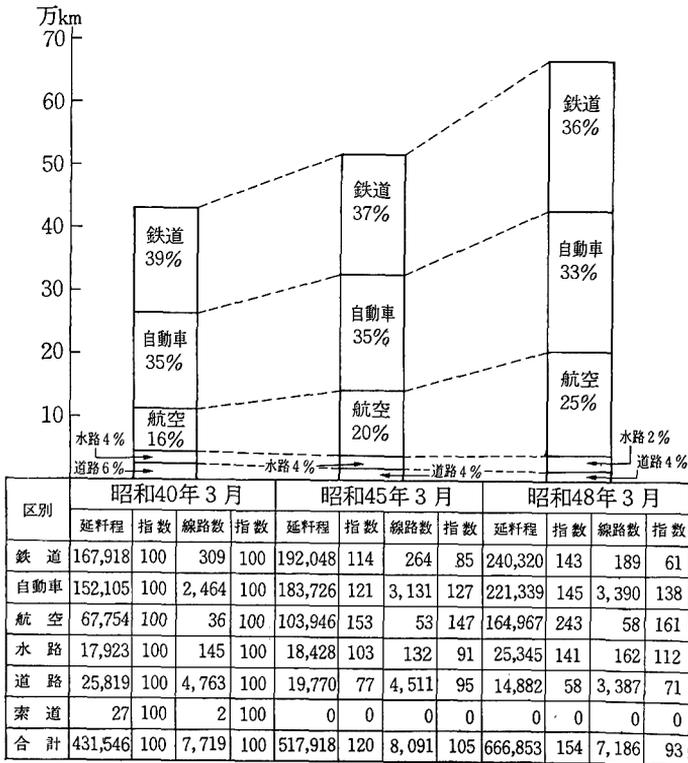
また、47年度については、沖縄復帰に伴い、航空、水路の単程が特に大幅に増加している。

イ. 郵便輸送機関別シェアの推移

郵便線路の総延程に占める輸送機関別分担率の推移は第3—1—16図のとおりであり、戦後における航空機、自動車のめざましい発達に郵便輸送にも幾多の変革をもたらし、鉄道便の比率が低下し、自動車便及び航空

第 3 — 1 — 16 図 郵便の輸送機関別分担率の推移

(40年3月～48年3月)



便のシェアが増加してきている。

3 事業経営状況

(1) 郵便料金

郵便料金はどのような原則で決められるべきであろうか。

46年7月の郵便法改正により「郵便事業の能率的な経営の下における適正な費用を償い、その健全な運営を図ることができるに足る収入を確保するものでなければならない。」(法第3条)という規定が新設され、郵便に関する料金決定の原則が明確にされた。

また、個々の郵便料金については、第一種郵便物及び第二種郵便物の料金は、国がその送達を独占している信書が含まれているので郵便法で定めているが、その送達を独占としない第三種郵便物、第四種郵便物及び小包郵便物の料金は、郵政大臣が郵政審議会に諮問した上で省令で定めることになっている。

なお、現在の郵便料金をみると、第三種郵便物及び第四種郵便物は第一種郵便物及び第二種郵便物に比較して大幅に割安になっている。これらは郵便制度が創設された明治時代に、文化の普及、福祉の向上、農業の振興などのために政策的に設けられ現在に至っているものであるが、このような種類と割安料金については種々議論のあるところであって、45年12月の郵政審議会の答申においても、「第三種郵便物の料金については、その必要とする適正な原価を償うべきだという議論もある。しかしながら、従来 of 経緯、社会的影響等を考慮すれば、急激にこれを実現することは困難である。」と述べており、更に、将来検討すべき課題として、「割安の料金を設定しなければならない場合においても一定の限度にとどめるべきであって、例えばそれぞれの役務の提供に直接要する費用はこれを償うものとするのが考えられる。」という指摘がなされている。

(2) 郵便事業の財政

最近における郵便事業の収支状況は、第3—1—17表のとおりである。

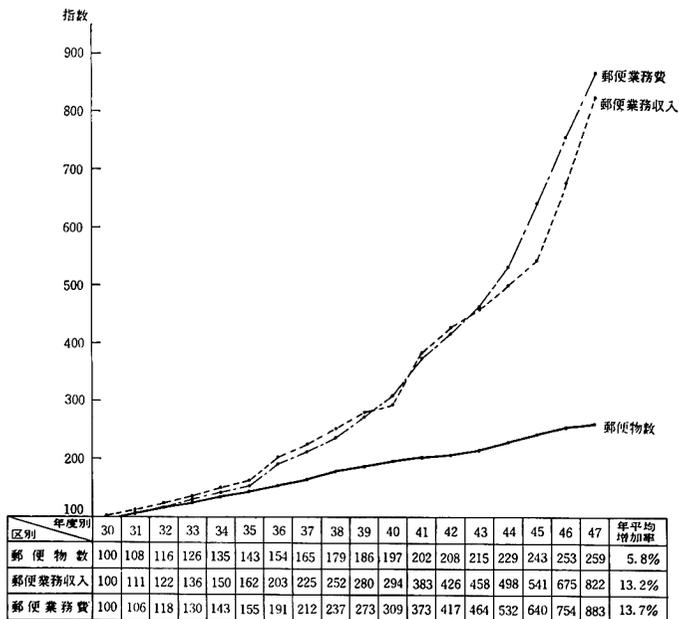
第3—1—17表 郵便事業の収支状況

(単位：億円)

区 別	年 度 予決算の別	46	47	48
		決 算	決 算	予 算
収	入	2,946	3,599	3,778
	郵便業務収入	2,742	3,321	3,520
	その他雑収入	204	278	258
支	出	3,038	3,564	3,911
	人件費	2,193	2,583	2,701
	物件費	845	981	1,210
収 支 差 額		△ 92	35	△133

(注) この数字は、郵政事業特別会計の収支のうち郵便事業に係る部分を集計したものである。

第3—1—18図 年度別郵便物数、郵便業務収入及び郵便業務費の推移



(注) 各年度の数字は昭和30年度を100とした場合の指数である。

郵便事業は人力依存の度合いが極めて高く、業務運営に必要な経費のなかで人件費関係の経費がほとんどを占めている。

近年人件費は、毎年十数パーセント上昇を続けており、このことが事業財政を圧迫する最大の要因となっている。第3—1—18図をみると30～47年度の郵便費の年平均増加率は13.7%と高率で、郵便物数の増加に基づく収入の増加を上回っている。

もちろん、こうした実情にかんがみ事務を機械化、合理化するなど省力化のための各種の施策を講じて、郵便物数の増加に伴う人員の増加を極力抑制してきているが、郵便作業の性質上その効果にも限界があり、人件費の増加を企業努力のみで吸収することは困難な状況にある。

そのため36年度、41年度及び46年度に郵便料金の値上げを行わざるを得ない事態に至った。46年度の料金改正は、46年4月に小包郵便物、7月に第三種郵便物及び第四種郵便物の料金並びに特殊取扱いの料金、47年2月に第一種郵便物及び第二種郵便物の料金をそれぞれ引き上げた。この一連の料金改正は46～48年度の3か年間の収支を賄うことを前提にその改正幅が定められた。

この措置により、事業収支も46、47年度はほぼ計画どおりに推移したものの人件費の大幅な上昇などにより、48年度は133億円の赤字予算を編成せざるを得ない事態に立ち至り、これについては持越現金を充当することとして

第3—1—19表 郵政事業の人件費上昇率及び給与ベースの推移

区別 年度	人件費上昇率			給与ベース		(参考) 人事院勧告 (定昇を除く)
	仲裁裁定	定昇	計	月額	指数	
43	7.93%	3.3%	11.49%	47,042円	100	8.0%
44	10.05	3.2	13.57	53,176	113	10.2
45	12.44	3.0	15.81	61,639	131	12.67
46	11.62	2.8	14.75	70,473	150	11.74
47	10.55	2.7	13.53	79,010	168	10.68

いるが、49年度以降の財政の見通しは極めて憂慮すべき状態となっている。

(3) 郵便料金と物価，家計

総理府統計局が実施している「家計調査報告」によれば、家計に占める郵便支出の割合は、47年度における年間消費支出額118万6,518円中1,645円で0.14%にすぎない。この割合は過去10年間についてみても0.12%～0.15%で大きな変化はない。

消費者物価に及ぼす影響についても、この家計調査に基づいて定められている消費者物価指数算定に当たっての郵便料のウェイトは総合で10,000のうちの21になっている。

第4節 郵便事業の近代化合理化

1 郵便物の種類体系と制度の合理化

(1) 種類体系の合理化

現行の通常郵便物の種類体系は、昭和41年7月に従来のものが改正されてできたものである。

この改正の主な点をあげると次のとおりである。

① 第一種郵便物

従来には第五種という種類があった。これは印刷した書状や業務用書類、商品見本などを内容としたものであって、その内容を検査できるように開封として差し出されることを要件とし、料金は主として手紙などを内容とする第一種郵便物よりも安くしてあったが、内容を検査しなければならないので、その取扱いが煩雑であった。そこで、郵便物の種類の基準を内容に求めることをやめて第一種郵便物と第五種郵便物とを統合し、実際の取扱いの難易、将来の機械処理等を考慮して、取扱い上便利な一定形状のもの（定形郵便物）とそれ以外のもの（定形外郵便物）とに分類することとした。なお、現在第一種郵便物のうち88%は定形郵便物である。

② 第二種郵便物

年賀はがきの低料扱いが廃止された。また、はがきの規格を大きくし、紙質もよくした。

③ 第四種郵便物

従来は、樹皮、きのこ、家さんの卵、はち及び食用がえるを内容とするものが含まれていたが、これらのものはほとんど郵送されていないので、その取扱いを廃止し、他方、新たに学術振興に資するため学術刊行物を内容とするものを第四種郵便物として取り扱うこととした。

④ 書籍小包郵便物

小包郵便物についても、このときに書籍の郵送料が割高になったことを考慮して書籍小包の取扱いを新設し、全国均一料金で利用できることとした。

(2) 制度の合理化

郵便の制度の基本は、郵便法に定められている。郵便法は最近では41年7月と46年7月に大きな改正が行われたが、この改正を中心に最近改められた郵便の制度の主な点は次のとおりである。

ア. 郵便物処理の合理化

- ① 郵便物の取扱いの能率化を図るため、利用者にはできるだけ不便をかけない範囲で郵便物の重量と大きさについての基準を改め、軽量化、小型化を図った（41年法改正）。
- ② 大量に差し出される第一種郵便物又は第二種郵便物については、差出人があて地別にあらかじめ区分をしておくなど、一定の要件を満たして差し出した場合には料金の割引を行う制度を設け、業務運行の円滑化に資するみちを開いた（41年法改正）。
- ③ 郵便物の引受けと配達についてのみ記録し送達の途中の記録は省略する簡易書留制度を創設し、取扱いの簡素化を図った（41年法改正）。
- ④ 郵便私書箱の利用を促進し配達作業を軽減するため、一定の要件を満たす利用者には使用料を免除することとした（41年法改正）。

イ. サービスの改善

- ① 書き損じたりした官製はがきや郵便書簡などを一定の手数料により交換することとした（41年法改正）。
- ② 天災など非常災害があった場合においては、救助用物資を内容とする小包郵便物の料金を免除するみちを開いた（41年法改正）。
- ③ 大都市に所在する同一企業内の事業所相互間又は関連企業間において、業務用書類などを早急に届けたいといった需要にこたえ、書留速達郵便物を差出しの当日中又は翌日の始業前までに交付する特別な取扱い（ビジネス郵便）を43年に開始した。

- ④ 速達小包については航空便によって運送を行う航空小包の取扱いを44年に開始した。
- ⑤ 需要に応じて新しいサービスを適時適切に提供できるみちを開いた(46年法改正)。

2 郵便番号制

(1) 郵便番号制の目的

43年7月から郵便番号制がスタートした。郵便番号は、全国約6,000の集配郵便局の配達受持区域のひとつひとつに付定された番号であって、郵便物の運送経路に従って体系化されている。

郵便番号制を実施する目的は、郵便番号自動読取区分機を導入できること、誰にでも簡単に区分ができること、最初から配達局あての区分が容易になることなどで、作業の効率化及び送達速度の安定と向上を図ることにある。

この郵便番号制は、そのシステムや考え方に違いはあるが、既にオーストラリア、オーストリア、ベルギー、カナダ、デンマーク、フィンランド、フランス、西独、東独、イタリア、韓国、ノールウェー、フィリピン、スウェーデン、スイス、ソ連、英国、米国、ルーマニア、ユーゴスラビアなど多くの国で実施されている。

(2) 郵便番号記載状況

郵便番号は、郵便物に実際に記載されていなければ何の役にも立たない。この郵便番号制の成否は、利用者の番号記載協力いかににかかっているので、郵政省は、郵便番号簿を全国の各世帯や事業所に配布して、利用者の協力が得られるよう強力なPR活動を展開してきた。

これにより利用者の協力を得て郵便番号の記載率は年々上昇を示し、実施後約5年を経過した48年3月現在で記載率は94.7%に達している。

なお、48年には、新しく沖縄県も含めた郵便番号簿を配布した。

(3) 郵便番号による区分

郵便番号による郵便物の区分は、43年10月から一部試行されたが、現在で

はすべての郵便物があて名による区分から郵便番号による区分に切り替えられている。

これにより、郵便物の区分作業は、自動読取区分機が配備されている局も増えてきたので従来よりも容易に、かつスピーディにできるようになった。特に年末のように一時に大量の郵便物が差し出されるときなどは、自動読取区分機はフル回転をしており、また、臨時職員による作業の効率化にも郵便番号はその威力を十二分に発揮している。

3 局舎の改善と機械化

(1) 局舎の改善

郵便局舎は、事業運営の拠点であって、その良否は直接業務運行に影響するところが大きい。これまでも数次にわたる長期計画をたて、郵便局舎の改善に努力をしてきた。しかしながら、現在なお改善しなければならない局舎を多く残しており、特に人口と産業の集中により郵便物数の急激な増加が続いている大都市とその周辺において土地の確保難などもあって作業スペースが不足し、作業環境の改善を要する局舎が多く、このことが業務の円滑な運行を阻害する要因の一つとなっているのが実情である。

最近における郵便局舎の改善状況は第3—1—20表のとおりである。

第3—1—20表 年度別郵便局舎改善状況

年 度	全国普通郵便局 局数		全国普通郵便局 局舎総面積		局舎改善局数		鉄筋化率 (普通局) %	普通郵便局 1局当たり 平均面積	
	総局数	指数	総面積	㎡指数	普通郵便局	特定郵便局		㎡	指数
30	683	100	916,297	100	24	188	42.3	1,342	100
・									
42	975	143	1,768,768	193	56	706	81.0	1,814	135
43	1,002	147	1,853,865	202	43	693	83.8	1,850	138
44	1,035	152	2,059,605	225	35	635	86.0	1,990	148
45	1,051	154	2,161,330	236	21	602	87.8	2,056	153
46	1,072	157	2,302,934	251	34	586	89.6	2,148	160
47	1,097	161	2,468,082	269	35	470	90.6	2,250	168

30年度以降47年度までに、普通郵便局629局、特定郵便局8,857局が改善された。

この間、普通郵便局については局舎総面積で2.7倍近くに、また、鉄筋化率は42%から90%へと増加し、1局当たり面積も平均68%増と大型化し、局舎事情は次第に好転してきている。

特に東京においては、大型普通通常郵便物の集中処理のために、42年5月に晴海通常郵便集中局が、また、小包郵便物の集中処理のために、42年6月に東京北部小包集中局が、43年6月に東京南部小包集中局が設置された。更に、大阪においては47年9月には大阪小包集中局が設置された。これらの局においては、同一種類の郵便物のみを取り扱う集中局の特殊性を生かし、徹底した搬送及び区分作業の機械化とともに、周辺局との間の輸送にコンテナ便を使い、従来、発着場から作業場まで重い大郵袋を幾度も人手によりあげ降ろししていた作業形態を一変させた。

しかしながら、このような改善の実績とこの間の業務量の増加とを比較してみると、30年度以降47年度までに、郵便物の引受総数は、2.6倍になったのに対し、全郵便局の局舎総面積は1.88倍にとどまっており、まだ相当数の狭あいな局舎が残っている。したがって今後とも、将来の郵便物の増加、輸送手段の改革、作業機械の開発、作業環境の改善状況等を見通しながら、長期的視野にたった局舎改善が積極的に推進されねばならない。

(2) 郵便作業の機械化

郵便の作業は、大部分を人手に頼らざるを得ないものであるが、それでもできる限りの機械化を行い省力化の努力がなされなければならない。

郵便物を取り集めたり配達したりする作業は、その性質上おのずから機械化に限度があるが、局舎内での郵便物の区分や郵袋の搬送作業には、最近の技術の発達とともに機械化が取り入れられている。

ア. 引受区分

従来、郵便物はその形態が多様多様であるところから、手紙やはがきを選別したり、取りそろえたり、切手を消印したり、あて先別に区分したり

する作業は、機械化になじみにくいとされてきた。先に述べたように、41年度に従来の第一種郵便物と第五種郵便物が形状により第一種定形郵便物と定形外郵便物とに分けられ、郵便物の規格化が実現した。更に、43年に実施された郵便番号制により、郵便物には郵便番号が記載されるようになり、数字による区分が可能になった。このような条件が整うとともに、科学技術の分野、特にエレクトロニクスの分野の飛躍的な発展に支えられて、ポストから取り集められた郵便物のなかから手紙、はがきなどの定形郵便物を自動的に選別し、切手の位置にあわせて上下表裏を取りそろえ、1時間に約2万4,000通のスピードで切手類を消印する「郵便物自動選別取揃押印機」と、定形郵便物を1時間に約2万2,000通のスピードで100ないし150方面に区分けする「郵便番号自動読取区分機」が実用化された。

前者については、我が国独特の色検知方式（切手の色で速達扱いと普通扱いに分ける。）の採用がすぐれた特徴となっており、また、後者については、手書きあるいは印刷された千差万別の郵便番号の数字を自動的に読み取る方式をとっており、これは国際的にもその実用性が高く評価されているものである。

47年度末現在、全国で郵便物自動選別取揃押印機は77台、郵便番号自動読取区分機は71台が配備されている。また、45年には両機の自動連結にも成功し、選別、消印から区分作業まで一貫した機械処理が可能となり、一層の省力化と増加する郵便物の迅速な処理に大きく貢献している。

イ. 搬送設備

郵便局の中での郵便処理の過程では、郵便物を搬送する作業量が極めて大きく、この面での機械化は、比較的容易なこともあって、早くから進められてきた。最近では、全国の主な郵便局には、産業界における運搬管理技術の成果を大幅に取り入れた各種新鋭搬送設備、小包区分機等が設備されている。

ウ. その他の作業機器

局内作業については以上のほか、窓口事務や送状類等各種証拠書類の作成、郵便物の授受、は束、郵袋の開閉、査数など多くの作業がある。

これらの分野についてもできる限り省力化を図るためその作業に応じた機器類の開発が進められている。現在使用されている主な作業機器をあげると、書留郵便物の配達証を作成する「書留郵便物配達証作成機」、手紙とはがきを併せて消印できる「書状自動押印機」、あて先別に区分けされた郵便物をは束する「郵便物束機」、郵便物を査数する「郵便物計数器」また、窓口事務関係では、「郵便料金計器」や「別納料金受領証作成機」、「郵便切手発売機」、「郵便はがき発売機」等がある。

4 集配作業の合理化

郵便物をポストから取り集めてくる作業と郵便物を郵便局から各戸に配達する作業は、郵便送達過程の最初と最後の部分を受け持つものであるが、前にも述べたように、これらの作業の機械化といえば自転車や自動二輪車等に切り替えるといった程度のものであって、どうしても人手に依存せざるを得ない分野である。

この分野の作業は次のような事情により年々困難性を増してきており、加えて労働力の確保難が悩みの種となっている。

- ① 郵便物数の増加及び郵便物の大型化
- ② 大都市とその周辺地域における事業所数及び世帯数の増加による配達か所数の増加
- ③ 高層ビルの増加
- ④ 道路交通事情の悪化

以上のような状況のもとで集配作業の合理化を図るため、次のような施策を推進している。

(1) 自動車二輪車等の増備

郵便物の集配作業を能率化するために、第3-1-21表のとおり自動二輪車等の増備を図ってきた。

第3—1—21表 郵便関係自動二輪車等配備状況

区 別 年 度	配 備 車 両 数			外勤者数 人	外勤者1人当 たり車両数 両
	自動二輪車 両	軽四輪車 両	計 両		
43	33,314	2,849	36,163	69,104	0.52
44	36,333	3,084	39,417	69,582	0.57
45	39,079	3,419	42,498	70,465	0.60
46	40,485	3,794	44,279	71,913	0.62
47	43,143	4,240	47,383	73,057	0.65

(注) 各年度とも年度末現在である。

47年度末現在で、全国の集配郵便局に軽四輪車4,240両及び自動二輪車4万3,143両の計4万7,383両が配備されている。郵便外勤者1人当たりの車両数は43年度末に0.52両であったものが、47年度末には0.65両となり、着実に配備率が向上してきている。今後とも配備効果のあがる地域を対象に増備を図っていくこととしている。

(2) 運送業者への委託の推進

取集作業の効率化を図るために、運送業者の郵便専用自動車による取集作業の実施を推進しているが、近年の実施状況は第3—1—22表のとおりである。

47年度末現在で、大都市を主体に中都市以上の地域において、1,323区を実施しており、全国の取集区（取集作業のみを1人で行っている区画）に対する割合は、43年度末に20.3%であったものが47年度末には21.6%になった。今後とも、郵便物の荷量等が多い取集区等を対象に引き続き拡大していく必要がある。

第3—1—22表 運送業者の郵便専用自動車による取集作業の実施状況（単位：区）

区 別	年 度	43	44	45	46	47
運送業者による取集区数①		1,198	1,241	1,276	1,334	1,323
全取集区数	②	5,900	5,864	5,936	6,035	6,135
①/②×100 (%)		20.3	21.2	21.5	22.1	21.6

(注) 各年度とも年度末現在である。

(3) 高層ビル配達方法の改善

都市におけるビルの大型、高層化及びこれにあてた郵便物の激増等は、著しく郵便外務員の肉体的負担を重くするなど、郵便配達作業を困難なものとしている。

この対策として、第一には、36年6月から、エレベーター設備のない3階以上の高層ビル等については、集合受箱の設置が郵便物の配達を受けるための条件とされることとなった(36年郵便法改正)。

第二には、上記以外の高層ビルについては、集合受箱設置等の勧奨を推進することとして、43年7月からは、実質上必要経費の一部を助成することとした。

第三には、超高層ビル、商工業団地等については、郵便私書箱を設置する方法もとることとしている。

これらの施策にもかかわらず、47年度末において、受箱設置が郵便物の配達を受けるための条件とされていないエレベーター設備のある高層ビルの全棟数の4.2%に相当する約700棟、配達か所数にして約2万8,600か所がなお集合受箱などの設置が行われていない。また、エレベーターのある高層ビルは年々約2,200棟、約6万9,600か所も新たに増加している。これらに対する配達作業の能率化を図るための対策を講じていく必要がある。

(4) 住居表示制度の実施の促進

我が国における町名地番の混乱は、郵便配達作業にとって著しい支障となっているのみならず、国民経済的にみても少なからぬ損失を招く原因となっていたので、合理的な住居表示制度を実施するため、37年5月、「住居表示に関する法律」が施行された。しかし、47年9月末現在における新しい住居表示の進捗状況は、地方自治体の実施計画世帯数1,371万世帯に対して実施済み世帯数892万世帯で、実施率65%にすぎない。殊にここ2、3年の実施率の伸びは小さい。

郵政省としては、これを促進するため、47年度までに住居番号表示板の寄贈等に約3億円を投じているほか、46年度からは住居表示制度の促進に資す

るため、簡易保険積立金の短期融資のみちを開いたが、今後とも中央及び地方関係機関に協力して実施促進の方策を講じていくこととしている。

住居表示制度が実施されると、郵便配達作業にとっては、街区、住居番号のもつ序列性に着目した合理的な新しい作業方法を導入することができるようになり、作業の能率化に非常に役立つこととなる。

(5) 郵便受箱の設置の勧奨

配達郵便物の安全保護及び郵便配達作業の能率化を図るため、43年11月に、郵便物の形状等を考慮し、郵便物の安全確実な収容に適した受箱の標準規格を定め、44年度から5か年計画で全戸を目標に設置の勧奨運動を展開した。その結果、47年度末までに対象箇所約2,747万のうち、その約77%に相当する約2,105万か所の設置協力を得られたが、なお642万か所が未設置となっている。今後も引き続き設置勧奨運動を展開することとしている。

5 輸送業務の近代化

(1) 47年度における輸送施設の改善

ア. 鉄道輸送

47年3月の国鉄ダイヤ改正により、東海道本線、山陽本線では、今まで郵便車を連結していた急行旅客列車が特別急行列車に格上げされたり、あるいは廃止されたりしたために、その郵便車は荷物専用列車に連結替えを余儀なくされたが、同時にその荷物専用列車も拠点間集約輸送ということで停車駅が大幅に整理（従来の停車駅96駅が41駅）されたこともあって、その代替施設として延べ5,405kmに及ぶ専用自動車便を開設して対処した。

少量単位輸送と積卸作業の効率化を推進するため、46年10月に引き続いて47年10月に汐留駅—東小倉駅間にパレット専用締切便を上下各1便増強した。

47年10月の国鉄ダイヤ改正では、日本海縦貫線の客荷分離が行われ、郵便車の一部が荷物専用列車に連結替えされたが、郵便送達速度を確保する

第3-1-23表 鉄道郵便施設増強状況

区 別	1日当たり運行車キロ				1日当たり 使用コンテナ		備 考
	郵便車	貨 車	合 計	指数	個 数	指 数	
41年10月	車キロ 85,949	車キロ 3,457	車キロ 89,406	100	個 32	100	「車キロ」とは、 各種の郵便車（全 車、半車、3分の 1車）及び貨車の 走行キロを全車郵 便車の走行キロに 換算、集計したも のである。
42年10月	86,484	3,549	90,033	101	41	128	
43年10月	88,229	3,703	91,932	103	51	159	
44年10月	88,410	5,100	93,510	105	58	181	
45年10月	88,826	5,467	94,293	105	84	263	
46年10月	92,136	5,881	98,017	110	104	325	
47年10月	94,773	2,359	97,132	109	153	478	

ため富山—泊間ほか5区間で延べ471kmの専用自動車便を開設した。

郵便物送達日数の短縮と安定を図るため、小包郵便物を輸送している貨車便の一部（17便）をコンテナ便化（1日コンテナ数43個）した。なお、国鉄の荷物輸送の拠点間集約輸送方式の整備に即応し、郵便輸送においても拠点間直行のコンテナ輸送を大幅に増強した。その結果47年10月では、1日153個のコンテナを郵便で使用することになり、41年時の1日32個に比べるとコンテナ使用数は約5倍になっている（第3-1-23表参照）。

このほか大阪—和歌山間の郵便輸送を鉄道から自動車に変更した。

イ. 自動車輸送

前述の鉄道輸送方式の変更に伴い、47年度中に全国で50線路延べ8,500kmに及ぶ自動車便の大幅な増強を行った。

大阪小包集中局の開局（47年9月）に伴い、集中局と集中区域内各局（39局）及び京都、神戸両中央局との間に「郵便コンテナ」による輸送方式を採用した（18線路延べ2,200km）。

発展の著しい福岡地区について、自動車線路の再編成を行うほか、バスのワンマン化、路線の廃止など一般輸送機関の合理化に対処するため、全国で13線路延べ1,700kmの自動車便を新設した。

なお、輸送量の少ない62区間については軽四輪車による運送便を開設した。

ウ．航空輸送

沖縄の復帰に当たり、本土と沖縄間の輸送力確保と送達速度向上のため次のとおり航空便の増強を実施した。

東 京—那覇間	1日上下各3便
大 阪— "	" 3 "
福 岡— "	" 1 "
鹿 児 島— "	" 1 "
名 瀬— "	" 1 "

また、沖縄本島と先島諸島間についても航空便の便数を増加した。

エ．船舶輸送

カーフェリー、コンテナを利用した海陸一貫輸送を進めており、46年度に大阪—高知間に、また47年10月からは東京（川崎港）—延岡（日向港）間に長距離のカーフェリー・コンテナ便を開設し、京浜地区南九州間の大型通常及び小包郵便物の大幅なスピードアップを図った。

本土沖縄間についても、復帰時から船舶輸送便の増強を行った。

(2) 今後の郵便輸送

各種輸送機関の近代化の方向は次のとおりである。

- ① 国鉄では、都市間旅客輸送、中長距離大量貨物輸送、大都市通勤輸送の3点を今後の方策の重点としている。荷貨物輸送については、拠点間直行輸送方式、物資別適合輸送方式を推進することとし、大量高速輸送を図ろうとしている。
- ② 自動車輸送は、大量物資の専用輸送、小口扱貨物のコンテナ、パレットによるユニットロードシステムと機械荷役の結合による一貫輸送方式が推進されている。
- ③ 航空輸送は、航空機の大型化高速化が急速に進められ、荷貨物輸送については貨物ターミナルの設備改善と併せ、空陸一貫輸送方式の開発導

入の研究が進められている。

これらに対応する今後の郵便輸送網は、拠点局相互間を結ぶ「拠点間輸送」と拠点局を起点とする「地域内輸送」とに分離され、拠点間輸送では、長距離区間は航空機、高速鉄道、中距離区間は鉄道郵便車や国鉄フレートライナー、船舶のほか、高速道路、バイパスを利用した自動車輸送が主体となろうし、自動車による輸送は高速道路の整備に伴って長距離区間にまで拡大されよう。

また、コンテナ、パレットの使用やカーフェリーの利用により荷役の合理化を推進して輸送時間、授受時間の短縮を図る必要がある。

すなわち、今後の郵便輸送の課題は、ますます増大する郵便物の「大量輸送」、交通機関の多様化や発展に即応した「高速輸送」及び省力化に着目した少経費多効果の「合理的輸送」の三要素をいかに充足させるかにあるといえる。

第5節 外国郵便

1 外国郵便物数の動向

(1) 概況

外国郵便は、第2次世界大戦後の昭和21年9月に種々の制約のもとに再開されたが、再開直後の物数は、戦前（9年～11年）の水準の1割にも達しなかった。しかしながら、戦後初の国際条約への加入となった万国郵便連合のパリ条約への加入、数次にわたる取扱業務の拡張、日本経済の復興等に伴って、漸次回復に向かい、34年度～35年度の間には戦前の水準にまで回復した。

その後も、貿易の拡大、国際交流の進展を反映して利用物数は急激に伸張し、40年度には、30年度の物数の2.5倍の物数となった。すなわち、この間通常郵便物は年平均増加率11%、小包郵便物で平均16.4%の大幅な伸びを示した。

41年度以降45年度までは、この伸び率もやや低下したが、通常郵便物で年平均増加率9.1%、小包郵便物で年平均増加率7.3%と安定した漸増傾向を示した。

46年度になると、物数の伸びが鈍化し、通常郵便物の増加率は、対前年度比1.5%と戦後最低のものとなり、小包郵便物に至っては、対前年度比で7.6%の減少を示した。もっとも、これは、前年度の利用物数が万国博覧会開催という特殊な事情のもとでのものであったので、この反動が現れたことと、46年8月以降のドルショック、多数国間通貨調整等の国際的経済要因の影響によるものと考えられる。

47年度の外国郵便物数は、外国あて通常郵便物が8,500万通、同小包郵便物は201万個であり、外国来通常郵便物は1億700万通、同小包郵便物は134万個であった。これを46年度に比較すると、外国あて郵便物が大幅に減少しているが、これは、沖縄あて郵便物が47年5月15日の沖縄本土復帰に伴い、内国郵便物となったためである。

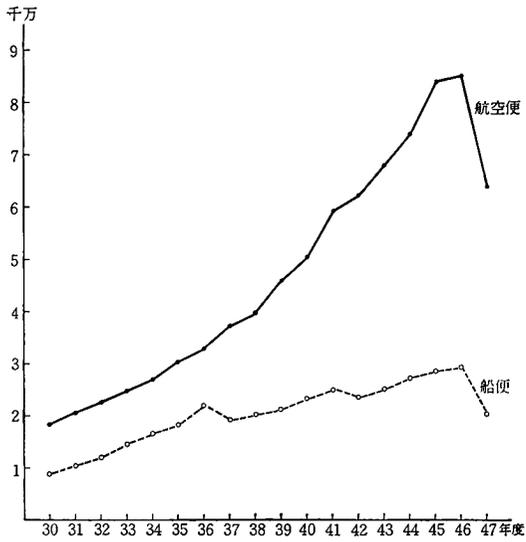
(2) 船便航空便別の利用動向

外国あて通常郵便物について船便航空便別の利用動向をみると、30年代の前半までは、船便、航空便とも毎年高い増加率を示し、ほぼ平行したカーブで増加したが、後半からは航空便の利用が急激に増加したのに反し、船便の増加率はやや鈍化した。特に40年代に入ると、この傾向に更に拍車がかけられ、航空便と船便との利用物数の格差は極めて大きなものとなった。すなわち、35年度に63対37であった航空便と船便との利用物数比は、47年度には、76対24となり、船便から航空便への利用の移行が強くみられた。

この利用の移行は、外国あて小包郵便物についても例外ではなかった。すなわち、30年から一貫して利用物数上優位を占めていた船便小包は、次第に航空小包の利用の増加で格差が縮められ、46年度では逆に航空小包が優位を占めるに至った。もっとも、航空料金が比較的高額であるため、重量の重い小包については、なお船便で送付されるものが多く、逆に、航空小包は軽量な小包が圧倒的に多いことからみれば、船便から航空便への移行は、小包郵

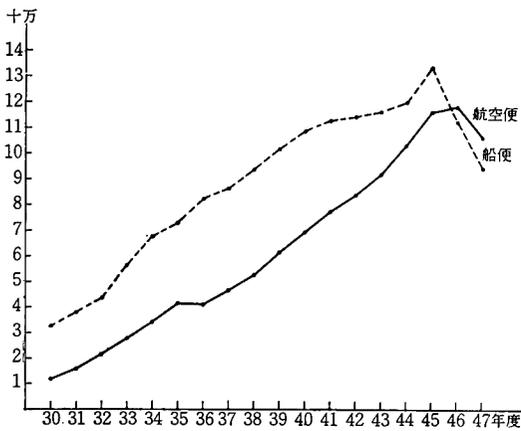
第3-1-24図 年度別外国あて通常郵便物数

(単位：1,000万通)



第3-1-25図 年度別外国あて小包郵便物数

(単位：10万個)

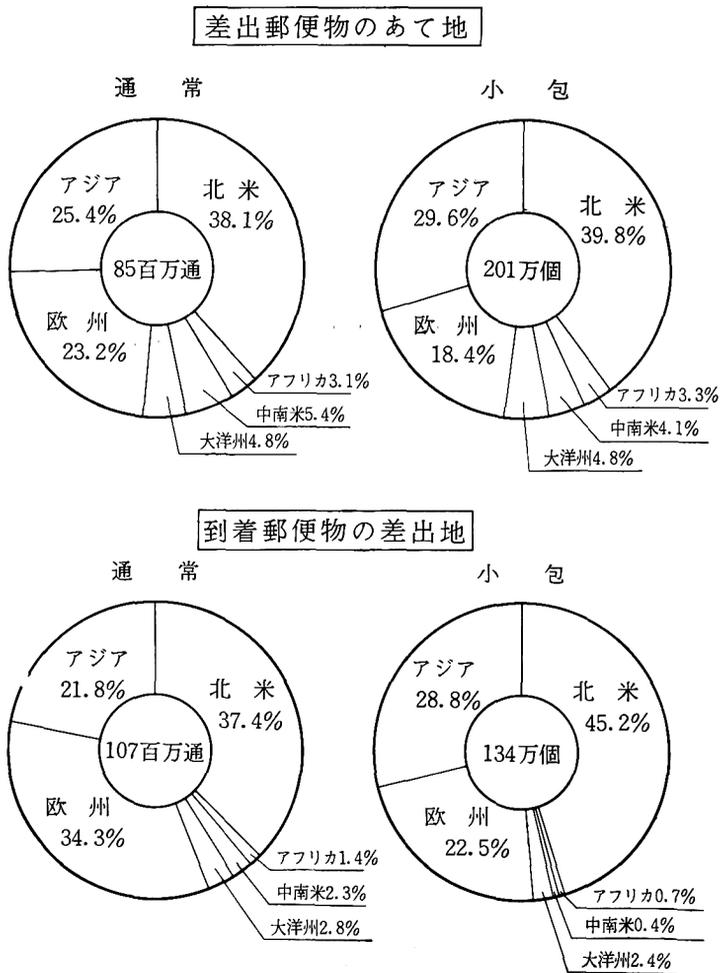


便物の場合は、通常郵便物の場合ほど顕著ではない（第 3—1—24 図及び第 3—1—25 図参照）。

(3) 本邦発着郵便物の地域別構成

本邦発着外国郵便物の地域別の物数分布は年度によって多少の差はあるが、ここ数年間大きな変化はない。

第 3—1—26 図 本邦発着外国郵便物の地域別構成（47年度）



47年度の調査によれば、外国あて郵便物は、通常郵便物及び小包郵便物とも北米あてが断然1位を占め、第2位のアジアあて郵便物と合計すると、通常郵便物の64%、小包郵便物の69%がこの両地域で占められている。

一方、外国から来る郵便物についても、北米から我が国にあてられる郵便物が最も多く1位を占め、第2位は、通常郵便物の場合は欧州、小包郵便物の場合はアジアとなっており、1位と2位とを合計すると通常郵便物で72%、小包郵便物で74%がこれら両地域で占められている。

この地域別構成は、日本とこれらの地域との経済、文化等各般の密接なつながりを表すものといえる（第3—1—26図参照）。

2 サービスの現況

(1) 送達制限地域

47年度末現在、通常郵便物は、我が国から世界中のあらゆる地域に送達することができるが、小包郵便物については、北ヴィエトナム及びブータンあてには送達することができない。

これは、小包交換に関して我が国から現在適当な送達のルートがないからである。

(2) 郵便物の取扱い

我が国の外国郵便業務では、すべての種類の通常郵便物（書状、はがき、印刷物、点字郵便物及び小形包装物）及び小包郵便物を取り扱っており、また、特殊取扱いとしても、書留、受取通知、航空、別配達及び価格表記のすべての取扱いを行っている（もっとも、名あて国によって、別配達及び価格表記の取扱いは行われない場合がある。）。

書留は内国郵便の「簡易書留」に、受取通知は「配達証明」に、別配達は「速達」に、また、価格表記は「一般書留」におおむね類似した取扱いである。

外国あて郵便物は、引受後、名あて地への発送のため、船便扱いと航空便扱いの別にそれぞれ所轄の交換局に送られ、同局で税関による通関検査が行わ

れた後、指定された船舶及び航空機にとう載されて外国に向けて発送される。

交換局は、外国と郵便物を直接に交換する局であり、現在、我が国には、船便の交換局が9局（東京国際局、横浜港局、名古屋中央局、大阪中央局、神戸港局、下関局、門司局、長崎中央局、那覇局）、航空便の交換局が6局（東京空港局、東京国際局、名古屋中央局、大阪中央局、博多局、那覇局）ある。

我が国の交換局と郵便交換を行う外国の交換局は約140局に及ぶが、これらの局との間の運送便の確保のためには、40社に近い船舶会社の定期船及び20社を超える航空会社の航空機が利用されている。我が国からの発送回数は、相手国別にみると郵便物の数量、運送便の就航状況にもよるが、航空便では週3回から7回、船便では月2回から10回程度となっている。

(3) 海上輸送のコンテナ化

航空路線網の拡充、航空機のスピード化、大型化によって航空輸送は近年大幅な変容を遂げたが、船舶海上輸送においても、ここ4、5年の間に革命的な大きな変化がもたらされてきている。すなわち、コンテナ輸送化がそれであり、荷役作業の合理化とその速い船足によって、船便郵便物の送達所要日数の短縮に大きく寄与している。

現に、43年に米国との船便郵便物の交換がコンテナ化されたが、その後は、関釜フェリーを利用した日本—韓国間をはじめ、カナダ航路、オーストラリア航路、欧州航路と相次いで海上コンテナによる郵便輸送が開始されている。

郵便輸送量からみて、コンテナ船によらない輸送が現在のところ約半分を占めているが、将来は、コンテナ化が更に大幅に進み、海上郵便輸送は大半がこれによることとなるものと予測される。

3 外国郵便業務の改善

(1) 外国郵便の種類統合

現在、万国郵便条約に定める外国郵便の通常郵便物の種類は、書状、郵便

はがき、印刷物、点字郵便物、小形包装物の5種類である。

外国郵便の通常郵便物の種類を簡素化する問題が以前から研究されていたが、45年に万国郵便連合の東京大会議で採択された新しい万国郵便条約では往復郵便はがきが廃止されたほか、「商品見本」と「録音郵便物」の2種類が「小形包装物」のなかに統合されることになり、46年7月から実施された。往復郵便はがきは、外国郵便においては非常に利用が少ないことのほか機械処理に適さないので廃止されることとなったものである。

また、小形包装物については、これを取り扱うか否かは、従来各国の任意とされてきたが、「商品見本」(重量制限500g)を廃止したことによる利用者の不便をなくすために、500gまでの小形包装物の取扱いは各国とも義務的となった。

(2) 定形郵便物制度の導入

郵便物の規格統一を図り、機械処理に適した郵便物を増加させるために、我が国で実施されている定形郵便物と同じような制度が外国郵便でも取り入れられ、48年10月から実施されることとなった。

定形郵便物は、重量(20gまで)、大きさ(国内の定形郵便物と同じ。ただし、縦と横の比が1対1.4以上)、厚さ(5mm以内)、郵便切手のちょう付場所等の条件を具備する必要がある。差出郵政庁は、定形郵便物の条件を満たさない書状と印刷物に対し追加料金を課すことができることとされている。

(3) 地帯別小包料金の導入

外国郵便における小包郵便物の料金は、従来、経済上の要請で、個々の小包につき差出国、名あて国及び場合により仲介国の取扱費用を合計して、その合計額に等しい額とすることが必要であった。このため、小包料金は、名あて国ごと、送達経路ごとに異なる多岐なものとなり、また、関係国の取扱費用の変動、送達経路の変更によってしばしば改正の必要があった。

42年に東京で採択された新しい万国郵便条約においては、前記の原則が改められ、小包料金は、利用者から徴収する料金の合計が、総体としてすべての関係国の取扱費用の総額を超えない範囲内で定めることができることとさ

れた。そこで、46年7月から全世界を15地帯（連合小包関係11地帯，特約小包関係4地帯）に分けた地帯別の小包料金を設定し施行した。

この地帯別料金では，重量きざみも，船便小包については1kgごと，航空小包については500gごととし，料金体系の簡素化が図られた。