

第2部 各 論

第1章 郵 便

第1節 概 況

昭和48年度の郵便事業運営の概況は、まず郵便物数の推移をみると、年度途中までは景気の好調に支えられて順調に増加したが、11月以降は石油危機等による経済情勢の激変と資源の節約ムードを反映して、増加傾向は著しく鈍化した。年間を通じてみると、引受総郵便物数は130億通を超え、前年度に比し5.1%とほぼ平年度並みの増加率を示す結果となった。

業務運行状況についてみると、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され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）」を公表し、その送達速度を安定させるために、輸送、施設、要員などについて種々の施策を推進した結果、47年度まではおおむね安定した郵便の業務運行が図られてきた。

しかしながら、48年度に入ってから、主として大都市及びその周辺部において、年度当初からともすれば郵便物の配送に円滑を欠き、一部の郵便物について郵便日数表どおりの送達速度を維持できない事態が生じがちであった。その原因は、これらの地域における人口及び産業の集中に伴う郵便取扱業務量激増と、労働組合の闘争が行われるなど労使関係の安定を著しく欠いたことによる点が多いものと考えられる。とりわけ、年末期においては、郵便及び交通関係労組の広範かつし烈な闘争が長期間継続し、空前の郵便物の滞留を生じ、業務運行は大幅に乱れた。

また、航空機の騒音問題に関連して、大阪国際空港における郵便専用機の

夜間発着規制を行ったが、これが郵便物の送達速度に少なからざる影響を与え、郵便日数表の一部変更を行うところとなった。今後、現在の郵便物の送達速度を維持するに当たって新たな問題を提起している。

事業収支をみると、郵便業務収入はほぼ計画どおり確保されたが、支出の面では、仲裁裁定の実施等による給与改善が17.5%と大幅な上昇を示したため人件費の支出増が著しく、収支差額は250億円の赤字を計上せざるを得なかった。郵便事業は、運営経費のなかで人件費関係の経費が約90%を占めている現状であり、近年の引き続き高率の人件費増のため、郵便事業財政は極めて憂慮すべき事態に立ち至った。

このような郵便事業財政悪化の事態に対処するため、48年10月郵政審議会に対し郵便事業の健全な経営を維持する方策について諮問がなされ、同年12月その答申が行われた。答申は、郵便事業経営はこのまま推移すると危機にひんするものと認め、その収支を改善するためには郵便料金の改正によらざるを得ないこと、社会的変化に適応した郵便の在るべき姿について長期的視野に立って検討すること、少なくとも実情に即しないサービスの再検討をすること、機械化を積極的に推進すること等、今後事業経営上採るべき措置について提言を行っている。これらの提言の趣旨にそって、健全経営維持のための各般にわたる施策を推進することが郵便事業の今後の大きな課題となっている。

第2節 郵便の利用状況

1 郵便物数の動向

48年度の引受総郵便物数は、132億87万6千通（個）で、対前年度比5.1%の増加であった。

そのうち、内国平常信（年賀郵便物及び選挙郵便物を除く。以下同じ。）は、108億9,695万4千通（個）で、対前年度比5.1%の増加、年賀郵便物は、22億1,187万7千通、6.6%の増加、選挙郵便物は867万4千通、70.3%の減

少、外国（差立）郵便物は、8,337万1千通(個)、3.7%の減少であった。

その結果、国民1人当たり利用数は、前年度より4.4通増加して121.4通となった。しかし、米国の400通以上、スイスなど欧州先進諸国の200～300通以上と比較した場合、相当の隔りがある。

内国平常信の年間の種類別の動向等についてみると、内国平常信は、その約8割を占める第一種及び第二種郵便物が料金改定後1年を経過しその影響を脱したこともあって、4月から10月までは対前年度同期間比で8.1%増と順調な増加を示していたが、11月以降は、石油危機に始まる物不足、物価高騰等による社会の節約ムードを反映して、著しい鈍化傾向を示し、同期間中の増加率はわずか1.1%にとどまった（第2—1—1表参照）。

これを種類別にみると、普通通常約52%を占める第一種は、4月から10月までは7.5%の増加であったのが、11月以降では逆に0.2%の減少を示し、年間で4.3%の増加となった。第一種を更に定形と定形外に分けると、定形の4.4%の増加に対し、定形外は3.0%の増加となっている。これは、定形外が定形化（小型化）の方向に進んだためと推定され、今後も一層この傾向が強まるものと考えられる。

普通通常約36%（47年度は約35%）を占める第二種は、6.5%増と第一種に比較しかなり高い増加率を示したが、これは、ここ数年来の傾向で、第一種定形外の定形化（小型化）、更には第二種（軽量化）への移行が進んでいることのほか、公共料金の自動振替払込システムの普及に伴う領収書等、業務用郵便の利用増によるものであると考えられる。

第三種は、第一種と同じような傾向で推移し、2.8%増にとどまった。

第四種は、10月を除き、対前年同月比で毎月減少を示して、年間では11.0%の減少となった。なかでも、農産種苗は8年連続して減少している。

書留通常は7.0%増とかなり高い増加率を示したが、その中で一般書留が5.4%増であるのに対し、簡易書留は12.8%増と高い増加率を示している。これは一般書留から簡易書留への移行によるほか、簡易書留自体の利用が増大していることによるものと考えられる。

第2—1—1表 年間引受郵便物数の推移 (単位：千通(個))

区 別	47 年 度		48 年 度			
	物 数	対前年度 増△減率	物 数	対前年度増△減率		
				年 間	4月～ 10月	11月～ 3月
		%		%	%	%
総 計	12,560,384	2.2	13,200,876	5.1	7.9	1.1
内 国	12,473,803	2.5	13,117,505	5.2	8.1	1.1
平 常 信	10,369,937	2.4	10,896,954	5.1	8.1	1.1
通 常	10,194,079	2.3	10,716,765	5.1	8.1	1.1
普 通	9,618,092	2.4	10,082,943	4.8	7.9	0.7
第一種	4,998,254	2.1	5,211,702	4.3	7.5	△ 0.2
定 形	4,409,225	3.4	4,605,048	4.4	7.6	0.1
定形外	589,029	△ 6.7	606,654	3.0	7.0	△ 2.5
第二種	3,404,771	4.1	3,625,386	6.5	9.5	2.5
第三種	1,191,955	△ 0.9	1,225,284	2.8	5.2	△ 0.4
第四種	23,112	△ 0.8	20,571	△ 11.0	△ 13.3	△ 7.6
書 留	249,169	2.4	266,585	7.0	9.0	4.4
普通速達	326,818	△ 0.0	367,237	12.4	14.0	10.2
小 包	175,858	4.6	180,189	2.5	5.0	△ 0.5
普 通	135,922	6.8	138,527	1.9	4.4	△ 1.0
書 留	15,575	△ 6.5	15,197	△ 2.4	0.2	△ 5.5
普通速達	24,361	0.8	26,465	8.6	11.6	5.4
年 賀	2,074,656	5.6	2,211,877	6.6	—	—
選 挙	29,210	△ 60.9	8,674	△ 70.3	—	—
外 国	86,581	△ 26.0	83,371	△ 3.7	△ 5.7	△ 1.1
通 常	84,573	△ 26.2	81,565	△ 3.6	△ 5.6	△ 0.9
小 包	2,008	△ 13.1	1,806	△ 10.1	△ 10.5	△ 9.4

- (注) 1. 有料郵便物と無料郵便物との合計である。
 2. 書籍小包は小包の各種類に含めてある。
 3. 47年5月15日以降の沖縄県引受けの郵便物数を含む。

普通速達通常は12.4%増と最近においては比較的高い増加率を示したが、これは、前年度が0.03%の減少であったことにもよるが、春期、年末闘争時の業務運行状況が影響したものと考えられる。

小包は4月に対前年同月比1.2%の減少であったが、5月以降は増加に転じた。しかし物不足、物価高騰等による社会の節約ムード、また年末における引受制限の影響による12月の11.0%減が大きく響き、年間では2.5%の増にとどまった。その内訳をみると、書籍小包が6.6%の増となっているのに対し、一般小包は2.0%増にとどまっている。

2 郵便物の地域間交流状況

全国各地で差し出された郵便物がどこにあてられているのだろうか。郵政省では3年ごとに郵便物のあて地別調査（全種別について1日間調査するもの）を行っており、最近では48年10月に調査した。これによると、我が国の郵便物の地域間交流状況はおおむね次のような傾向を示している。

(1) 郵便物は比較的近距离にあてられたものが多い。

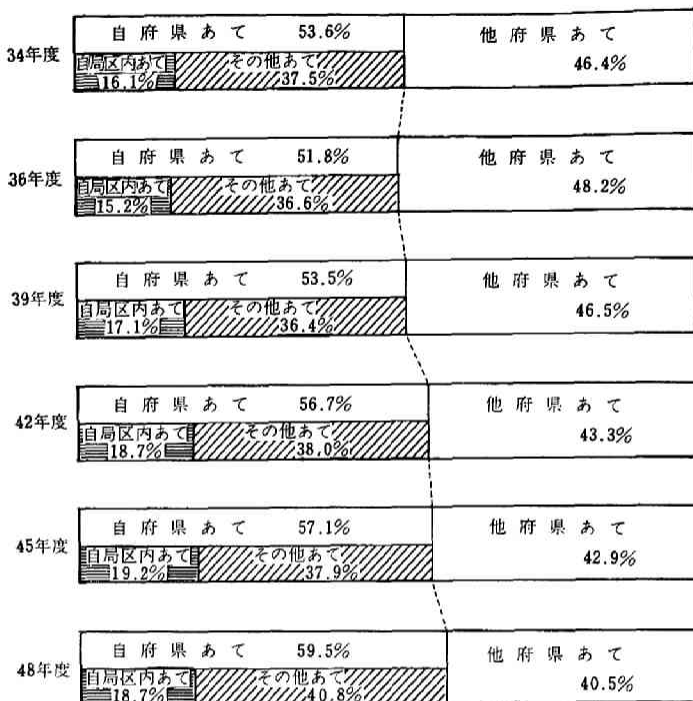
ア. 郵便物全体では、その約60%が引き受けられた都道府県（以下「府県」という。）内で配達され、しかもそのうちの約3分の1は引き受けられた郵便局（自局区内）で配達されている。

また、自府県あての割合を過去の調査結果と比較してみると、徐々にではあるが増大する傾向にあり、郵便物は比較的近距离にあてられたものが多いといえる（第2—1—2図参照）。

しかし、種類別にみると、第2—1—3表に示すとおり必ずしも平均してはいない。特に、普通速達通常、書留通常、小包については、自府県あての割合がかなり低く、また、自局区内あての割合が極端に低いのが目立っている。

イ. 各府県ごとに自府県あての割合をみると、大都市及びその近接府県は総じて低い割合を示し、逆に地方府県は高い傾向にあり、その傾向は過去の調査でもほぼ同様である。

第2—1—2図 自府県及び自局区内あて郵便物数の割合（郵便物全体）



全国平均より低い府県は、奈良（自府県あての割合37%）、東京（同45%）、埼玉（同55%）、岡山（同56%）、大阪（同57%）、京都（同58%）の6府県である。

一方、自府県あての割合が高い府県は、北海道、山形、高知など残りの41府県で、特に北海道は86%と極端に高い割合を示し、地域的なまとまりをみせている。

（2）郵便物は、自府県以外では東京都にあてられるもの及び東京都から来るものが多い。

（1）で述べたように、引受郵便物のあて地及び配達郵便物の引受地は自府県が約6割に達しているが、自府県以外についてみると、次のとおり、あて地、引受地ともに東京都が大きなウエイトを占めている。

第2—1—3表 自府県及び自局区内あて郵便物数の割合（郵便物の種類別）

郵便物の種類	自局区内あての割合	
	18.7	%
		自府県内（含自局区内）あての割合
		59.5
		%
郵便物全体	18.7	%
通常郵便物	18.9	60.0
第一種定形・第二種	21.2	64.5
第一種定形外	11.2	54.3
第三種・第四種	14.6	45.3
普通速達通常	2.8	34.6
書留通常	5.8	41.0
小包郵便物	1.7	22.2
非速達小包	2.0	23.9
速達小包	0.4	14.3

ア. 引受郵便物の自府県以外のあて地は、第2—1—4表に示すように、第一順位が東京都である府県が38府県に達し、残り9府県の第一順位は、近畿地方の5府県が大阪府あて、ほかに神奈川、愛知、兵庫、福岡の各府県となっている。このうち、神奈川、愛知、兵庫、福岡、あてが第一順位となっている府県はいずれもそれらの府県の隣接府県であり、東京都以外の各府県の通信圏が地域的に限定されているといえることができる。

また、東京都あてが第一順位とならなかった府県でも第二順位は必ず東京都あてとなっており、東京都のウエイトがいかに大きいかをうかがうことができる。

第二、第三順位には、大阪府及び各府県の近接府県があげられる。

イ. 配達郵便物の自府県以外の引受地をみると、東京都が第一順位を占める府県が42府県にも達し、東京都のウエイトが更に高いのが目立っている。特に、神奈川、埼玉、千葉の首都圏3府県は配達郵便物の40%以上が東京

第2-1-4表 各府県の引受郵便物のうち他府県あての第一順位あて地

年度 あて先府県	34	36	39	42	45	48
東京都あて	27府県 (下記以外の県)	28府県 (下記以外の県)	28府県 (下記以外の県)	32府県 (下記以外の県)	38府県 (下記以外の県)	38府県 (下記以外の県)
大阪府あて	11府県 滋賀, 京都, 兵庫, 奈良, 和歌山, 鳥取, 島根, 徳島, 香川, 愛媛, 高知	11府県 滋賀, 京都, 兵庫, 奈良, 和歌山, 鳥取, 岡山, 徳島, 香川, 愛媛, 高知	11府県 滋賀, 京都, 兵庫, 奈良, 和歌山, 徳島, 香川, 鳥取, 岡山, 愛媛, 高知	7府県 滋賀, 京都, 兵庫, 奈良, 和歌山, 徳島, 香川	4府県 京都, 兵庫, 奈良, 和歌山	5府県 滋賀, 京都, 兵庫, 奈良, 和歌山
神奈川県あて	東京	東京	東京	東京	東京	東京
愛知県あて	2府県 岐阜, 三重	2府県 岐阜, 三重	2府県 岐阜, 三重	2府県 岐阜, 三重	岐阜	岐阜
兵庫県あて	大阪	—	—	大阪	—	大阪
愛媛県あて	—	—	—	—	香川	—
佐賀県あて	—	長崎	—	—	—	—
福岡県あて	4府県 佐賀, 長崎, 熊本, 大分	3府県 佐賀, 熊本, 大分	4府県 佐賀, 長崎, 熊本, 大分	3府県 佐賀, 長崎, 大分	佐賀	佐賀

第2-1-5表 東京から及び東京あての郵便物の推移

区 別 年 度	全国引受物数 ① 千通	東京からの郵便物		東京あての郵便物		
		物 数 ② 千通	全国に対する 割合 ②/①×100 %	物 数 ③ 千通	全国に対する 割合 ③/①×100 %	東京からの物数 に対する割合 ③/②×100 %
34	14,917	2,217	14.9	1,147	7.7	51.7
36	17,571	2,767	15.7	996	5.7	36.0
39	21,290	3,294	15.5	1,586	7.4	48.1
42	24,283	3,611	14.9	1,759	7.2	48.7
45	27,422	4,406	16.1	2,053	7.5	46.6
48	32,238	5,416	16.8	2,141	6.6	39.5

(注) 1. 物数は1日の物数である。

2. 「東京からの郵便物」及び「東京あての郵便物」には東京↔東京の郵便物は含まない。

都から送られている。

第二順位以下についてはアと同様の傾向を示している。

このように、東京都のウエイトが大きいことは、更に第2—1—5表からも知ることができる。

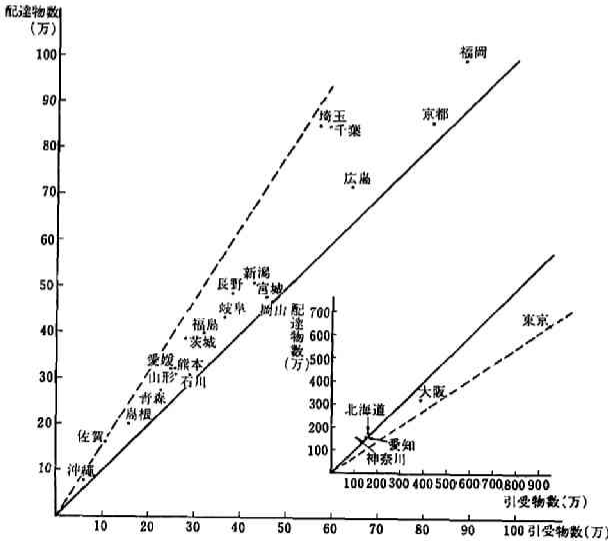
(3) 郵便物は、東京都及び大阪府では配達物数より引受物数が多い。

ア. 全種類の郵便物について、府県ごとに引受物数に対する配達物数の割合（以下「配達比率」という。）をみると、東京都及び大阪府は100%を割り配達より引受けが多く、他の府県はすべて逆に配達が多くなっている（第2—1—6図参照）。東京都についてみると、東京都あての郵便物に比べて東京都からの郵便物の増加率が大きく、いわゆる下りの郵便物が上りより多い傾向が一層強くなっている（第2—1—5表参照）。

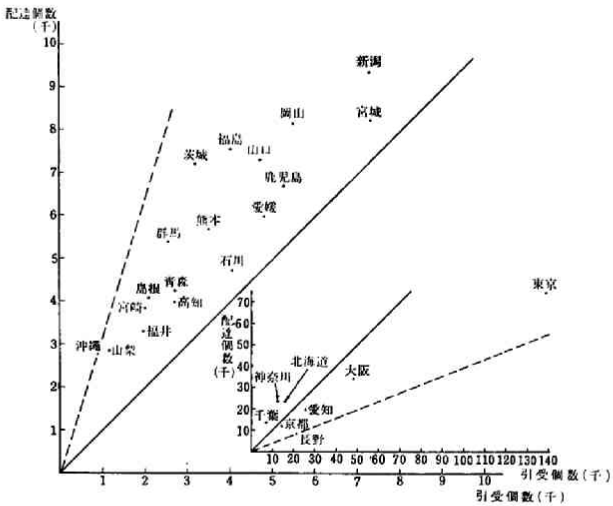
配達比率を12大都市（政令指定都市及び仙台市、広島市）についてみると、横浜、川崎、北九州の3市以外はすべて100%を下回っている。

イ. 配達比率を郵便物の種類別にみると、種類により異なった様相をみせて

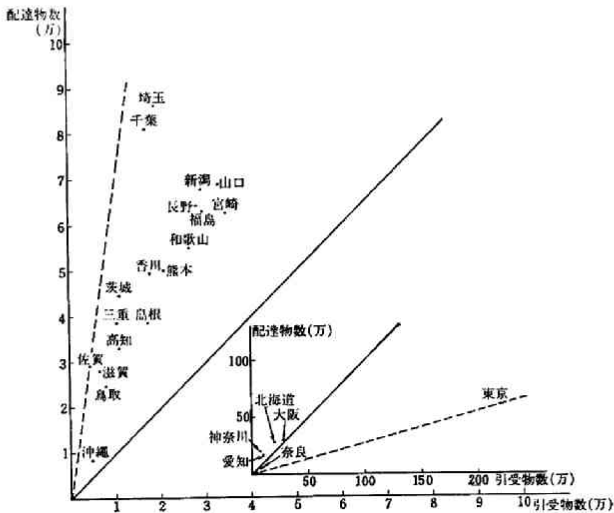
第2—1—6図 主要府県の引受け及び配達物数（通常郵便物）



第2-1-7図 主要府県の引受け及び配達物数（小包郵便物）



第2-1-8図 主要府県の引受け及び配達物数
(第三種及び第四種郵便物)



いるが、このうち代表的なもの、特異なものを第2—1—6図～第2—1—8図に示した。

配達より引受けの多い府県として、東京都及び大阪府以外に、小包では長野、愛知、京都が、第三種及び第四種では奈良が登場しているが、これらの府県は、それぞれの種類について大口利用者があるためである。また、東京都では第三種及び第四種の配達比率が23%と極端に低い割合を示している。

なお、大阪府では第三種及び第四種について配達が引受けを上回っている。

3 郵便の利用動向

郵便はだれに、どのような目的で利用されているのだろうか。郵政省では48年9月、普通通常郵便物について全国的な規模で「郵便利用構造調査」を実施したが、調査結果のあらまは次のとおりである。

(1) 業務用として差し出される郵便物が全体の80%を占めている。

郵便物が、差出人からみてその業務に関係するもの（以下「業務用」という。）であるか、その業務に関係のないもの（以下「私用」という。）であるかに分けてみると、80.5%が業務用であり、私用は19.5%である。44年に行った類似の調査では、差出人からみて業務用が70.9%、私用が29.1%となつて

第2—1—9表 郵便物の利用状況

差出側 \ 受取側	私 用		業 務 用		計
		%		%	%
私 用	17.1		2.4		19.5
業 務 用	39.4		41.1		80.5
計	56.5		43.5		100.0

(注) この調査は、調査対象郵便物の受取人又はその代理人がその郵便物の内容を判別してアンケート票に回答する方法によつたものである。

おり、この間に郵便利用構造が変動してきている。これは、郵便物数の増加が業務用通信の増加に支えられてきたためである。

これを受取人からみて業務用であるか私用であるかを組み合わせてみると、差出人からみて業務用郵便物は、受取人からみると業務用と私用がそれぞれ同程度になっているのに対し、差出人からみて私用であるものは、その90%が受取人からみても私用となっている。

(2) 差出物数の第一位は卸・小売業である。

産業別の差出物数をみると、第2-1-10図のとおり、卸・小売業の差出しが最も多く全体の20.8%を占め、この卸・小売業と印刷・出版業、金融・保険業、サービス業の4産業で全体の約50%を占めている。

各産業から差し出される郵便物のあて先をみると、各産業とも平均して私人あてが50%程度を占めているが、農林水産業、建設業、製造業（印刷・出版を除く。）の3業種はその割合が低くなっている。

また、産業相互間でみると、印刷・出版業の例外を除いて、同一産業あての割合が高い。

第2-1-10図 差出人の産業別構成

(単位：%)

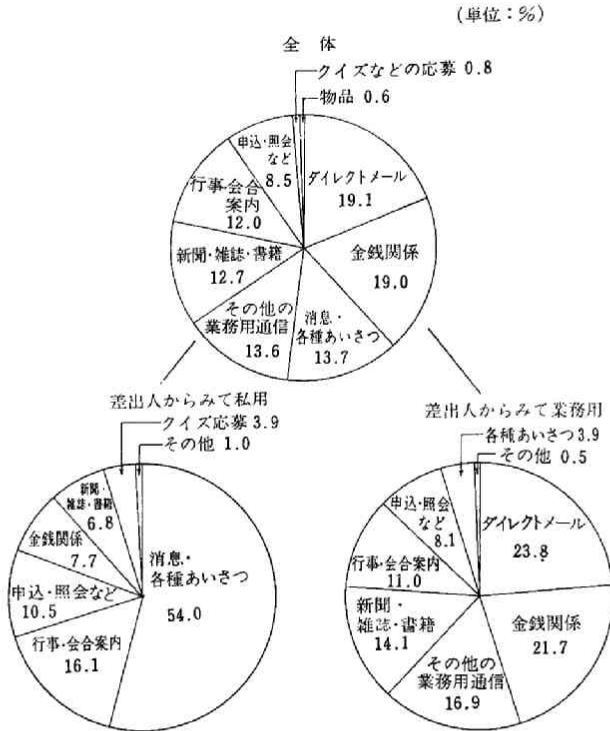
私・人	卸・小売業	印刷・出版業	金融・保険業	サービス業	運輸・通信業	製造業除印刷出版	公務	その他
19.5	20.8	10.2	9.8	9.3	7.1	6.9	6.6	9.8

(3) 郵便の利用目的は、ダイレクトメール、金銭関係がそれぞれ19%で上位を占めている。

郵便物の利用目的をみると、全体では、第2-1-11図のとおり、消息・各種あいさつ、いわゆる安否通信は13.7%にすぎず、ダイレクトメール、金銭関係が19%ずつと最も多い。

これを差出人からみて、業務用及び私用別にみると、私用の場合は消息・各種あいさつが54%を占めているが、業務用の場合はダイレクトメール(23.8%)、金銭関係(21.7%)を筆頭にその利用目的は多様である。

第2—1—11 図 郵便物の利用目的



(4) 形状別には、その利用目的は多彩である。

郵便物の形状別はその利用目的を示したのが第2—1—12図である。

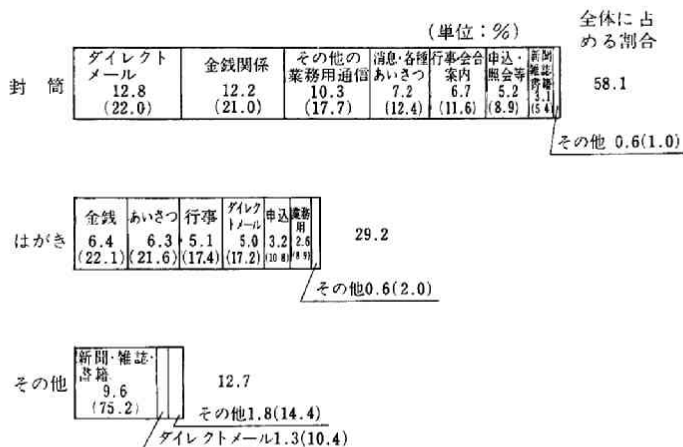
封筒などの郵便物はその大半が新聞、雑誌・書籍で占められているが、封筒やはがきについては幅広くいろいろな目的に使われている。

封筒やはがきの利用目的のうち上位のものをみると、①ダイレクトメールは封筒がより多く使われていること、②はがきは消息・各種あいさつ、行事・会合案内など比較的簡便な通信に使われていることが特色となっている。

また、金銭関係については、過去の類似の調査(44年3月)と比較してみると、大きな動きがある。すなわち、私人にあてられる業務用郵便物全体に占める金銭関係郵便物の割合は、44年には10.4%であったものが、48年には

第2—1—12図 形状別利用目的

(単位：%)



(注) ()内は、封筒、はがき、その他をそれぞれ100%とした場合のものである。

19.9%に増加し、それを形状別にみるとはがきを利用するものが大幅に増えている。このように金銭関係の郵便物、とりわけ私人あてのはがきが増加した理由として、近年、電気、ガス、水道、電話、放送等の料金を金融機関の振替口座を利用して支払う方式が広く一般家庭にまで普及し、それに伴う領収書、請求書等が増加したことが考えられる。

第3節 郵便サービスの現状

1 昭和48年度の業務運行

(1) 業務運行

48年度の郵便業務運行は、安定したサービスの確保のための努力にもかかわらず、前年度より円滑を欠く傾向が強くなった。従来から、大都市とその周辺部を中心とする特定の地域において、一部の郵便局がとかく業務運行を乱しがちではあったが、この年度に入ってから、これが慢性化する傾向が

生ずるとともに、従来余り問題のなかった郵便局においても労務事情が新たな業務運行の混乱につながるケースが多くなった。すなわち、春期闘争、それに引き続く東京での独自闘争、秋期年末闘争など大きな組合闘争が実施されていた時期に業務運行が大きく混乱したのをはじめ、労使関係の不安定さが増大していることを反映して、郵便業務繁忙期以外の時期においても一部の郵便局における能率ダウンや時間外労働の拒否によって、地域的に郵便物の流れが乱れたり、同一の郵便局の配達区域内で特定の地区のみの配達が極端に遅延するなどの傾向が顕著になってきた。

特に、年間を通じて最大の郵便業務繁忙期である年末期には、全通労組が能率ダウンや4次にわたるストライキなど違法な闘争戦術を行使したため、短期間に前例のない大量の未処理郵便物が発生することとなり、12月10日には、内務処理段階で約1,400万通、配達段階で約2,300万通の通常郵便物の滞留となった。また、国鉄の貨物輸送事情の混乱で小包郵便物の運送が困難となり、12月4日正午から12月6日までの間、遠距離あての小包郵便物の引受けを停止するなどの緊急措置がとられた。以上の結果、配達段階で、1日の平均配達物数（約3,000万通）の約3%に当たる100万通を超える滞留郵便物が発生した日が年度を通じて約200日もあり、46年10月に郵便日数表によって公表した標準送達日数どおりに送達できない郵便物が増加する状況となった。

(2) 標準送達速度の一部変更

全国主要都市間の郵便物の翌日配達を確保するため、41年10月から速達郵便物のほか第一種定形及び第二種郵便物の航空機輸送を行っているが、郵便物は午後から夕方にかけて差し出されるものが多いため、夜間便も設けて送達している。しかし、大阪国際空港について、航空機騒音が社会問題化したのに対処し、49年3月1日から、同空港には午後10時から午前7時までの間、郵便専用機の発着を行わないこととした。これに伴い従来この時間帯に大阪国際空港に発着する郵便専用機によって運送されていた郵便物の送達速度が、表にあげるように半日ないし1日程度低下することとなった（第2—

1—13表参照)。

第2—1—13表 東京中央郵便局掲出の郵便日数表
(郵便物標準送達所要日数表)

あて地	日数	あて地	日数	あて地	日数		
東京都		川越市	1~2	(群馬)			
		越谷市	1~2	前橋市	1~2		
都内各区	1~2	所沢市	1~2	高崎市	1~2		
都下各市	1~2	草加市	1~2	桐生市	1~2		
近 県		上尾市	1~2	(山梨)			
		秩父市	1~2	甲府市	1~2		
		(千葉)		富士吉田市	1~2		
		千葉市	1~2	そ の 他			
		市原市	1~2				
		横浜市	1~2	船橋市	1~2	(北海道)	
		川崎市	1~2	市川市	1~2	札幌市	1~2
		横須賀市	1~2	松戸市	1~2	函館市	2~3
		相模原市	1~2	柏市	1~2	釧路市	2~3
		藤沢市	1~2	銚子市	1~2	旭川市	1~2
平塚市	1~2	館山市	1~2	(東北)			
小田原市	1~2	木更津市	1~2	青森市	2~3		
鎌倉市	1~2	(茨城)		八戸市	2~3		
茅ヶ崎市	1~2	水戸市	1~2	盛岡市	1~2		
厚木市	1~2	日立市	1~2	秋田市	1~2		
大和市	1~2	土浦市	1~2	山形市	1~2		
(埼玉)		(栃木)		仙台市	1~2		
浦和市	1~2	宇都宮市	1~2	福島市	1~2		
大宮市	1~2	足利市	1~2	いわき市	1~2		
川口市	1~2	小山市	1~2	郡山市	1~2		
熊谷市	1~2						

あ て 地	日 数	あ て 地	日 数	あ て 地	日 数
(信越)		津 市	1~2	山 口 市	2~3
新 潟 市	1~2	四 日 市 市	1~2	(四国)	
長 岡 市	1~2	(近畿)		高 松 市	2~3
長 野 市	1~2	大 津 市	2~3	徳 島 市	2~3
松 本 市	1~2	京 都 市	2~3	松 山 市	2~3
(北陸)		大 阪 市	2~3	新 居 浜 市	2~3
富 山 市	1~2	堺 市	2~3	高 知 市	2~3
高 岡 市	2~3	東 大 阪 市	2~3	(九州)	
金 沢 市	1~2	神 戸 市	2~3	福 岡 市	2~3
福 井 市	1~2	姫 路 市	2~3	北 九 州 市	2~3
(東海)		奈 良 市	2~3	佐 賀 市	2~3
静 岡 市	1~2	和 歌 山 市	2~3	大 分 市	2~3
浜 松 市	1~2	(中国)		熊 本 市	2~3
沼 津 市	1~2	鳥 取 市	2~3	長 崎 市	2~3
名 古 屋 市	1~2	岡 山 市	2~3	佐 世 保 市	2~3
豊 橋 市	1~2	松 江 市	2~3	宮 崎 市	2~3
岐 阜 市	1~2	広 島 市	2~3	鹿 児 島 市	2~3

(注) 内は、1日遅くなったものを示す。

(3) 年始の休配

49年の年始には、元旦に約17億通、全体で約22億通の年賀郵便物を配達したが、例年と特に異なった点は、1月2日にはじめて配達休止を実施したことである。これは従来から年末年始には大量の年賀郵便物を扱うため、郵便関係職員は原則としてこの繁忙のピークを過ぎてから休暇を与えられていたのであるが、かねてから年始には休みたいという職員の希望があり、また、元旦には全体の80%近い年賀郵便物を配達することができ、一般郵便物は年間を通じて最も少ない時期であるので、利用者を与える影響は比較的少

ないものと認められる等のことから実施に踏み切ったものである。

この結果、1月3日以降の処理に相当の負担が生じ、休配の影響がほぼ解消したのは7日ごろとなった。

(4) 郵便物不着等の事故申告の状況

郵便物の不着、内容品亡失、不法開ひ、誤配達及び遅延に関し利用者から申出があった場合は、郵便物事故申告処理制度により迅速に関係郵便局等を

第2-1-14表 郵便物事故申告受付件数等

年度		46	47	48	備 考
区 別					
申告受付件数		94,779 (100) 件	92,050 (97) 件	112,316 (119) 件	()は46年度を 100とした指数
事故の 種類別内訳	不着	89,376 (94%)	86,595 (94%)	106,410 (95%)	()は各年度ごとの 構成比
	内容品 亡失	4,483 (5%)	4,644 (5%)	4,744 (4%)	
	その他	920 (1%)	811 (1%)	1,162 (1%)	
郵便物の 種類別内訳	普通通常	37,350 (39%)	38,323 (42%)	39,452 (35%)	()は各年度ごとの 構成比
	書留通常	31,002 (33%)	28,423 (31%)	35,740 (32%)	
	普通小包	21,469 (23%)	21,176 (23%)	30,908 (27%)	
	書留小包	4,958 (5%)	4,128 (4%)	6,216 (6%)	
解決件数 (解決率)		64,359 (68%)	60,163 (65%)	81,399 (72%)	()は各年度ごとの 解決率

(注) 普通通常、普通小包にはそれぞれ普通速達を含み、書留通常、書留小包にはそれぞれ書留速達を含む。

調査の上、その結果を利用者に知らせるとともに、規定に従って損害賠償等の措置を行っている。

48年度における申告受付件数は11万2,316件で、前年度に比べ2万266件(22%)増加した。増加率の大きかった主な原因は、労働組合の長期にわたる激しい闘争により業務運行が著しく混乱したためと思われる。ちなみに、申告受付件数を内国郵便物の引受物数に対比すると、11万6,800通につき1件の割合となっている。

申告の内訳をみると、事故の種類別では、「不着」が全体の95%を占めている。また、郵便物の種類別では、「普通通常」が全体の35%と最も多く、以下「書留通常」(32%)、「普通小包」(27%)と続き、「書留小包」に対するものが6%と最も少ない。

なお、解決件数の中には受取人に異常なく配達済み、差出人の差出漏れなど利用者側の思い違いによるもの、あて名の不記載や包装が不完全なためによる配達不能のものが含まれている。

2 集配サービス

(1) ポストの設置状況

ポストの設置数は48年度末で13万3,551本となっている。ポスト1本当たり人口及び面積は第2—1—15表のとおりである。

毎年、都市周辺部などの地況の発展に応じて、ポストを設置してきている

第2—1—15表 郵便ポスト普及状況

年度末	區別 郵便ポスト 数	人 口	1本当たり 人 口	1本当たり 面 積	千人当たり ポスト数
	本	千人	人	km ²	本
44	124,780	102,536	822	2.97	1.22
45	126,752	103,720	818	2.92	1.22
46	128,621	105,014	816	2.88	1.22
47	131,746	107,332	815	2.87	1.23
48	133,551	108,710	814	2.83	1.23

ため、普及度は逐年向上しているが、最近の郵便の利用状況は別後納郵便物の増加に比べて、切手ちょう付の郵便物が鈍化の傾向にあり、ポスト1本当たりの投入郵便物数は、逆に減少している状況にある。

なお、48年度における約3,000本の増設は、その75%が郵便物の差出量の多い中都市以上の都市及び周辺部に重点的に実施されている。

(2) 取集度数

ポストに投入された郵便物及び無集配局の窓口に差し出された郵便物の取集作業には郵便物の配達作業を行いながら実施する形態と、配達作業と分離して単独に実施する形態とがある。

前者の場合は、主として通信力の比較的低い地域が対象となっているため、取集度数も1日1度となっているが、後者の場合は、通信力の比較的高い地域が対象となっているため、配達区とは別に単独の取集区を設定しており、取集度数は郵便物の多少により1度から5度までの間で定めている。

取集度数別の取集区数は第2—1—16表のとおりであるが、取集区域は作業の効率化のため、該当の郵便局の受持配達区域と合致しない場合がある。

第2—1—16表 取集度数別の取集区数

年度末 度数	46	47	48
1	1,088 区	1,109 区	1,122 区
2	3,101	3,151	3,165
3	489	504	498
4	1,143	1,155	1,173
5	214	216	220
計	6,035	6,135	6,178

46年度末から48年度末までの間に143区増加しているが、取集度数1～2度区においては、配達作業と同時に行っていた取集作業を分離したものであり、3度区以上については、中都市以上の地域において、取集郵便物数の増

加に伴い、増区したものである。

なお、取集物数の多い都市では軽四輪車を使用するほか、運送業者に郵便専用自動車による取集作業を委託し、取集度数も3度以上となっている。

(3) 配達度数

郵便物の配達作業は、配達すべき郵便物数と配達箇所数を考慮して、1日につき1人が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い、48年度末において、全国4万9,134区となっている。通常郵便物を1日に配達する度数別の配達区数は第2—1—17表のとおりである。

第2—1—17表 郵便配達区画の状況

(48年度末現在)

区 別	配 達 区		配 達 箇 所	
	区 数	構成割合	箇所数	構成割合
1 度 配 達	26,278 区	53.5 %	1,221 万箇所	40.6 %
2 度 "	22,738	46.3	1,775	59.1
3 度 "	118	0.2	10	0.3
計	49,134	100.0	3,006	100.0

郵便物の増加、職住分離及び核家族化の進行等に伴う配達地域の拡大、配達箇所数の増加などによって、48年度において、配達区は773区増加したが、この増加は、主として大都市及びその周辺部の発展地域を対象としたもので、過疎地域における配達区を併合するなどして再編成し、それによって減じた配達区を発展地域の配達区へ組み替えている。また、第2—1—17表のとおり、2度以上の配達区数が約半数を占め、多大の労働力を必要としているところから、48年12月における郵政審議会の答申は「労働力の効率的活用をはかり、経済的な業務運行を維持するためにも、配達度数を1日1度とすることについて、具体的に取り組むべきである」としている。

(4) 辺地集配

特に交通困難のため、直接集配を実施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郵便局の窓口において交付し、あるいは、郵便局長の指定する場所に設置された集合郵便受箱に配達する方法をとっている。

最近における郵便規則第85条適用地の推移は第2—1—18表のとおりである。

第2—1—18表 郵便規則第85条適用地の推移

(単位：世帯)

年度末	44	45	46	47	48
区別					
郵便局の窓口交付	7,933	7,749	7,462	7,232	7,330
集合郵便受箱配達	2,865	2,878	3,099	3,193	3,165
計	10,798	10,627	10,561	10,425	10,495

(5) 集配作業環境の改善

集配作業は郵便物の処理の最初と最後の作業であって、郵便物の送達速度及び利用者の郵便に対する信用度合いに大きな影響を有しており、最も重要な部門である。これに従事している職員数は、郵便事業全体の約60%を占めている。しかし、その作業環境は、高層ビルの増加、地番の混乱のままの住宅の増加及び交通難の激化などにより次第に悪化しており、円滑に集配サービスを提供するためには、利用者の協力を得て作業環境の改善を図る必要がある。これまでの改善の状況は次のとおりである。

第一に、都市における高層ビルの増加に伴う配達作業難を解消するため、集合郵便受箱の設置が義務化されていないビル（エレベーターの設備のあるビル）についても集合郵便受箱設置等の勧奨を推進してきた。48年度においてはこれらのビルのうち約1万6千とうに集合郵便受箱が設置された。しかし、これらのビルは年々増加しており、48年度末において全とう数の4.8%に当たる約700とうに集合郵便受箱の設置が行われていない。

第二に、配達郵便物の安全保護及び配達作業の能率化を図るため、一般の郵便受箱の設置について、利用者の協力を求めてきたところであるが、48年

度においては、約100万箇所に新たな郵便受箱の設置が行われ、48年度末現在で、全配達対象箇所約2,841万箇所のうち約77%に当たる約2,199万箇所の設置協力が得られた。

第三に、地番等の混乱に伴う配達作業難を解消するため、関係機関と協力して新住居表示制度の実施促進の方策を講じてきたところであるが、48年9月末現在における新住居表示制度実施の進ちょく状況は、地方自治体の実施計画世帯数約1,420万世帯に対し、実施済み世帯数は約956万世帯と67%（全世帯の30%）である。これを前年同期と比較すると実施済み世帯数は約64万世帯の増加にすぎず、実施地域の拡大は伸び悩みの状況にある。

第4節 郵便施設の現状

1 郵便局

(1) 郵便局数

48年度末現在と47年度末現在の郵便局数を比較すると、第2-1-19表のとおりである。

郵便局の数は前年度末現在に比べ271局増加しているが、これは主として、地況の発展又は利用者サービスの向上のために集配普通郵便局2局、無集配特定郵便局185局及び簡易郵便局117局の新設が行われたことによるものである。

また、人口1万人当たり及び面積10km²当たり郵便局数の年度別推移は第2-1-20表のとおりである。

(2) 郵便局舎の改善

48年度末現在における普通郵便局の局舎総面積は261万1,803m²であり、48年度においては47年度に比して14万3,721m²、5.8%の局舎面積の増加が図られた。

最近5年間における普通郵便局の局舎面積の増加と普通郵便局の定員の増加を比較すると第2-1-21表のとおりである。これによると、44年度を

第2-1-19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	
47 年 度	閉 8 定 9							閉 2 定 6		閉 2 定 6	閉 6 定 3
	21,408	1,097	1,035	42	4	14	2	16,641	4,730	11,911	3,670
対 前 年 度	閉△ 2 定 0							閉△ 1 定△ 1		閉△ 1 定△ 1	閉△ 1 定 1
増 △ 減 数	432	25	22	2	1			291	55	236	116
48 年 度	閉 10 定 9							閉 1 定 5		閉 1 定 5	閉 9 定 4
	21,679	1,106	1,045	41	4	14	2	16,810	4,711	12,099	3,763
対 前 年 度	閉 2 定 0							閉△ 1 定△ 1		閉△ 1 定△ 1	閉 3 定 1
増 △ 減 数	271	9	10	△ 1				169	△ 19	188	93

- (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。

第2-1-20表 郵便局普及状況の推移

年 度	区 別	人 口	人口1万人当 たり局数	面積10km ² 当 たり局数
	郵 便 局 数			
	局	千人	局	局
44	20,374	102,536	1.99	0.55
45	20,643	103,720	1.99	0.56
46	20,976	105,014	2.00	0.57
47	21,408	107,332	1.99	0.57
48	21,679	108,710	1.99	0.57

100とした場合、48年度では定員は107であるが、局舎面積は127であり、局舎面積の増加が定員の増加を上回っている。このように総体としての局舎事情は次第に好転してきているといえるが、個別的にみると大都市及びその周辺部を中心に改善を要する局舎がなお相当数存在している。また、年末年始において多量に差し出される贈答用小包や年賀はがきを処理するために要する仮設局舎の建設等の状況は第2-1-21表のとおり年々増加傾向にあるが、都市部における用地の確保難等もあり、仮設局舎の確保が次第に困難になりつつある。

したがって、今後これらの局舎については、着実に増加することが予想される郵便物を効率的かつ円滑に処理し、時代の進展に対応したサービスを確保するために局舎の改善を図っていくことが必要な状況にある。

特定郵便局の局舎については、48年度において493局の改善が実施された。これは、47年度459局に比べ7.4%の増である。

2 郵便集配施設

(1) 郵便集配作業用車両

郵便集配用車両としては、集配作業を能率化するため主として軽四輪車、自動二輪車を使用しており、第2-1-22表のとおり、これら車両類の増備を図っている。

第2—1—21表 年度別普通郵便局局舎改善状況

区 別 年 度	全国普通郵便局 総 局 数		全国普通郵便局 局 舎 総 面 積		普 通 郵 便 局 局 舎 改 善 局 数	全国普通郵便局 総 定 員		普 通 郵 便 局 1局当たり平均 面 積		年 末 年 始 郵 便 業 務 繁 忙 期 に お け る 仮 設 局 舎 等 総 面 積	
	局 数	指 数	m ² 指 数	局	人 指 数	m ² 指 数	指 数	m ² 指 数	m ² 指 数	指 数	
44	1,035	100	2,059,605	100	35	133,568	100	1,990	100	123,400	100
45	1,051	102	2,161,330	105	21	135,499	101	2,056	103	121,648	99
46	1,072	104	2,302,934	112	34	137,843	103	2,148	108	140,102	114
47	1,097	106	2,468,082	120	35	140,533	105	2,250	113	139,012	113
48	1,106	107	2,611,803	127	66	143,147	107	2,361	119	149,987	122

第 2—1—22 表 郵便集配作業用車両の配備状況

(単位：両)

年度末	配 備 車 両 数		
	自 動 二 輪 車	軽 四 輪 車	計
44	35,486	2,227	37,713
45	38,136	2,462	40,598
46	39,565	2,742	42,307
47	42,204	3,050	45,254
48	44,588	3,296	47,884

48年度末現在で全国の配備両数は、軽四輪車 3,296 両、自動二輪車 4万 4,588 両の計 4万 7,884 両となっている。

(2) 集配作業の外部委託

ア. 取集関係

差出物数の多い地域に所在する郵便局においては、配達作業と分離した取集作業を単独に実施しているが、そのうち大都市を中心に中都市以上に所在する郵便局の取集区については取集作業の効率化を図るため、運送業者等に委託して取集作業を郵便専用自動車で実施している。

48年度末で全国の取集区数 6,178 区のうち 22.4%に当たる 1,384 区については運送業者等に委託しているが、今後とも郵便物の多い取集区を対象に引き続き拡大していくこととしている。

イ. 辺地、離島の集配関係

辺地、離島においては、1日の配達物数、取集物数ともきん少にかかわらず、地況、交通事情等の関係から集配作業に比較的長時間を要しているのので、効率化を図るためこれらの地域における集配作業を民間に委託している。

3 郵便輸送施設

(1) 郵便輸送施設の推移

郵便局と郵便局との間の郵便物の輸送は遠距離地間は主として航空機と鉄道によって、近距離又は大都市内は主として自動車によって行われているが、近年、国鉄線については旅客輸送と荷物輸送とを分離する輸送形態への変更や荷物輸送を自動車輸送に切り替える等の合理化施策が推進されつつあり、これに伴い郵便輸送も鉄道便から自動車輸送へと次第に移行しつつあ

第2-1-23表 郵便の輸送施設の推移（延ベキ里程）

（単位：km）

区 別 年度末	計	鉄 道	自 動 車	航 空	船 舶	道 路
34	378,596 (100)	163,046 (100)	128,851 (100)	36,513 (100)	16,975 (100)	33,211 (100)
39	431,546 (114)	167,918 (103)	152,105 (118)	67,754 (186)	17,923 (106)	25,846 (78)
44	517,918 (137)	192,048 (118)	183,726 (143)	103,946 (285)	18,428 (109)	19,770 (60)
48	677,569 (179)	242,365 (149)	230,009 (179)	165,546 (453)	26,741 (158)	12,908 (39)

(注) 1. 34年度及び39年度末の道路欄には索道の延ベキ里程が、それぞれ63km及び27km含まれている。

2. ()内は34年度末を100とした指数である。

第2-1-24表 専用自動車線路の推移

区 別	線 路 数	1日当たり延ベキ 里程	1線路平均キロ程
40年10月	1,028	92,792 km	90 km
45年10月	1,161	121,023	104
48年10月	1,367	162,575	119

る。

第2—1—23表は郵便の輸送施設の推移をみるために延ベキ里程を示したものであり、また、第2—1—24表は自動車線路の増加状況と線路の長距離化傾向を示したものである。

今後もこの国鉄の施策拡大とともに、一方、高速道路をはじめとする自動車網の整備拡充も図られるので、自動車による郵便輸送の分野は更に拡大していくこととなろう。

また、最近までの航空機の高速、大型化と空港の整備拡充も目覚ましいものがあり、郵便送達速度の向上と安定を図るため、高速輸送機関としての航空機による郵便輸送の拡大も進められてきている。

(2) 郵便輸送施設の主な開廃

ア. 航空輸送

航空機による郵便物の輸送は遠隔地間の郵便物の送達速度の向上に大きな役割を果たしてきたところであるが、近年大阪国際空港における航空機騒音が社会問題化し、同空港に発着する郵便専用機の深夜の運航については代替輸送手段を考慮し段階的に解消することとしていた。

このため、郵便専用機に代わり得る郵便物の輸送方法について、国鉄新幹線の利用その他について検討を重ねてきたが、現在のところ、従前の郵便物の送達速度を維持できる適当な代替輸送手段を見出すことができないと判断し、49年3月から大阪国際空港に発着する郵便専用機の発着時刻を同空港の規制時間（22時から7時まで）外とするほか、早朝及び最終の旅客機による輸送を行うこととするとともに、一部、高速道専用自動車便の増強、鉄道便への振替輸送等を行った。

イ. 鉄道輸送

国鉄の施策変更を受けて次のとおり施設の変更を行ったほか、郵便物の送達速度の向上、安定を図るため貨車便（7便）の廃止とコンテナ便（22便）の増強を実施した。

(ア) 柏崎・新潟線の鉄道荷扱廃止及び松阪・鳥羽間の気動車化に伴い、そ

の区間の鉄道郵便輸送を廃止し専用自動車によることとした。

(イ) 亀山・大阪線の客荷分離による鉄道郵便車の荷物専用列車への連結替え及び直江津・新潟間の郵便車施設の変更に伴い、専用自動車便を含めた施設調整を行った。

ウ．自動車輸送

国鉄のダイヤ改正及び航空ダイヤ改正に伴い上記のとおり専用自動車便を増強したほか、バスのワンマン化等によるバス託送難の救済と郵便物の送達速度の安定等を図るため、専用自動車便の増強等を行った。すなわち、千葉県西北部地域については、従来東京から各郵便局立ち寄りの比較的長い自動車便によっていたが、輸送効率を高め郵便物の送達速度の安定を図るため、市川、千葉両局を中継基地とする自動車輸送網に編成替えした。その他福岡県筑豊地域、久留米地域についても同様趣旨から自動車線路の再編成を行った。

(3) 今後の郵便輸送

各種輸送機関の近代化に対応し、今後の郵便輸送網は拠点局相互間を結ぶ「拠点間輸送」と拠点局を核とする「地域内輸送」とに分離され、拠点間輸送では遠隔地間は航空機、鉄道及び船舶が、近距離は自動車輸送が主力となり、地域内輸送は自動車輸送がその主体となるであろう。更に自動車による輸送は有効ダイヤの設定が容易であり、長距離高速道路の整備いかんによっては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作業の省力化を行うとともに輸送時間の短縮を図っていく必要がある。

4 郵便作業の機械化

郵便の作業は、その性質上人力に依存する度合いが高い。特に局外作業については機動車や自動車により運搬作業の能率化を図ることができても、ポストから郵便物を取り集めたり各戸ごとに配達する作業自体を機械化することによって能率化を図ることは難しい。したがって郵便作業の機械化は、最

近の技術の発達とともに局内作業を中心として行われており、省力化が図られている。

(1) 引受け・区分

ポスト等から取り集めた郵便物を形状により選別したり、取りそろえたり、切手を消印したり、あて先別に区分けしたりする作業は、郵便物の形状が多様多様であったこと等から機械化になじみにくいものとして人力に依存してきたが、41年に創設した定形郵便物の制度と43年から実施された郵便番号制により郵便物の形状とあて先についての情報表示が規格化されるとともに、科学技術の飛躍的な発展に支えられ42年～43年の間においてこの分野の機械化に成功した。

機械化の内容は、ポスト等から取り集められた郵便物のうち手紙やはがき等の形の整った郵便物を自動的に選別し、切手の位置に合わせ上下、表裏を取りそろえ、1時間に2万5千通のスピードで切手類を消印し、速達、普通の扱い別に集積する「郵便物自動選別取揃押印機」とこれらの郵便物を1時間に2万2千通のスピードで100ないし150方面に区分する「郵便番号自動読取区分機」であり、更にその後これら両機種種の自動連結にも成功し、郵便物の選別、取りそろえ、押印から区分まで一貫した機械処理を行えるようになった。

これらの機械類については、43年以降全国主要郵便局を対象に配備を進め、48年度においても「郵便物自動選別取揃押印機」は14局に14台、「郵便番号自動読取区分機」は10局に10台、また両機種種の「自動連結機」は11局に12台の増備を行った結果、48年度末現在の全国総配備台数は「郵便物自動選別取揃押印機」は74局に91台、「郵便番号自動読取区分機」は52局に81台、また両機の「自動連結機」は29局に37台に達している。また機械の性能面についても逐次改良を加えてきた結果、郵便番号自動読取区分機の区分率（番号記載郵便物に対する区分処理率）も最近では90%以上に向上した。

しかしながら、これらの機械を配備することにより郵便物処理の効率化を図ることのできる郵便局は、取扱量の多い大都市等に所在する主要局に限ら

れ、現在機械により処理している郵便物も1日の全国総引受物数に対し20%にすぎない。今後更にこの面の機械化を推進していくためには、できるだけ郵便物を集中し機械処理を可能にしていくシステムを取り入れる必要がある。

(2) 機械化局の設置

郵便利用の集中する東京、大阪の両都市内における処理の円滑化を図るため、小包や大型通常郵便物等かさ高のものを別々に集中して処理する専門局を4局（東京；小包集中局2局，通常集中局1局，大阪；小包集中局1局）設け、同一種類の郵便物のみを取り扱うという特殊性を生かし、局内全般にわたり徹底した搬送、区分作業の機械化を行い効果をあげている。また、特に取扱物数の多い主要局に対しても取扱内容に応じ搬送及び小包区分関係を中心に大型の各種機械を取り入れており、機械化局は18局となっている。48年度に新設又は新築された郵便局のうち浜松西、日本橋、金沢中央、仙台中央の各郵便局には最新の技術を取り入れた各種新鋭機を設備している。

(3) その他の機械化

局内作業としては、以上に述べたもののほか、窓口事務や作業工程に従って行う必要のある郵便物の受渡し、物数検査、記録書の作成等多くの作業がある。

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を進めており、47年度までに実用化したものに「定形用配達証作成機」「書状自動押印機」「郵便物は束機」及び「郵便物計数器」が、また窓口事務関係として「郵便料金計器」「別納料金受領証作成機」「郵便切手発売機」及び「郵便はがき発売機」等がある。48年度においては、記録を主とした証拠書類作成という単純作業の機械化に力を注いだ結果、書留通常郵便物のすべてについて、配達証を作成する「配達証作成機」、定形書留郵便物の配達証作成と送達証の作成を兼用できる「配達証送達証作成機」の実用化（いずれも郵便物の表面を転写し所要の書類を作成するもの）に成功し、全国主要郵便局を対象に前者については33局に、後者については26局にそれぞれ

れ1台ずつ配備した。これにより従来手作業により相当の手数を要していた書留通常郵便物の配達局段階及び中継局段階における証拠書類の作成事務が機械化されたわけで、この面の省力化に成果をあげている。

5 要 員

48年度の郵便事業定員は総人員13万1,816人で、そのうち内勤者は5万7,707人(44%)、外勤者は7万4,109人(56%)である。前年度と比較すると内勤者は569人、外勤者は1,052人それぞれ増加している。都市化の進展とともに大都市及びその周辺部における郵便物の増加が著しく、増員のほとんどはこれらの地域にあてられている。

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2—1—25表のとおりである。これによると、44年度を100とした場合、48年度においては、郵便物数は119、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。郵便事業は人力依存度が極めて高いので、集配運送施設の改善、作業の機械化、合理化等を進めて、要員の節減を図る努力をしている(第2—1—26表)。

郵便の取扱事務量は、日又は月により極めて波動性が高いが、これにつ

第2—1—25表 郵便物数と郵便業務定員の推移

年度		44	45	46	47	48
区 別						
定 員	内勤者	54,503 (100)	55,433 (102)	56,065 (103)	57,138 (105)	57,707 (106)
	外勤者	69,582 (100)	70,465 (101)	71,913 (103)	73,057 (105)	74,109 (107)
	計	124,085 (100)	125,898 (101)	127,978 (103)	130,195 (105)	131,816 (106)
郵 便 物 数	百万通 11,136 (100)	百万通 11,797 (106)	百万通 12,286 (110)	百万通 12,560 (113)	百万通 13,201 (119)	

(注) ()内は44年度を100とした指数である。

第2—1—26表 郵便業務定員の増減状況

(単位：人)

区 別		年 度				
		44	45	46	47	48
業務量増による増員		1,332	2,040	2,400	1,845	1,730
合理化による減員		54	327	410	297	209
内 訳	輸送施設改善	—	7	21	7	5
	集配施設改善	16	11	16	11	11
	自動二輪車等の配備	38	36	96	162	129
	局内作業の機械化	—	273	277	117	64
差 引 増 減		1,278	1,713	1,990	1,548	1,521

いては職員の時間外労働あるいは臨時職員の雇用により対処している。

また、大都市及びその周辺部では雇用難が著しいため主婦、学生等の労働力を活用したり、小包配達の間委託を代行している。

なお、48年度において職員の時間外労働は延べ1,687万時間、臨時職員の雇用は延べ334万人に達している。

第5節 事業財政の現状

最近における郵便事業の収支状況は、第2—1—27表のとおりである。

事業経営に必要な経費のなかで人件費関係経費の占める割合が極めて高いため、近年における人件費の高騰は、郵便事業財政を著しく圧迫している。

48年度においては、46年度14.7%、47年度13.5%と、高率の賃金上昇が引き続いたことなどにより、当初から133億円の赤字予算を編成せざるを得ない事態となり、これについては、持越現金の充当により対処することとしたが、更に、48年度における賃金上昇が17.5%と大幅なものになったことよって年度決算において250億円の赤字となり、財政事情は一層ひっ迫の度を

第 2—1—27 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	49
		決 算	決 算	決 算	予 算
収	入	2,946	3,599	3,814	4,174
郵便業務	収入	2,742	3,321	3,490	3,801
その他	雑収入	204	278	324	373
支	出	3,038	3,564	4,064	4,870
人件	費	2,193	2,583	2,927	3,370
物件	費	845	981	1,137	1,500
収支差額		△ 92	35	△ 250	△ 696

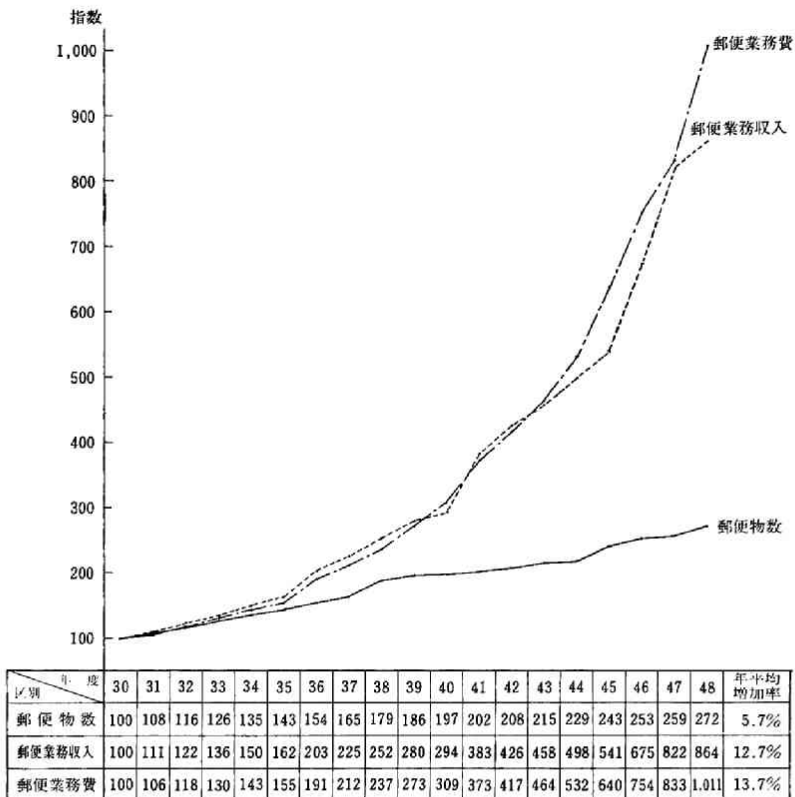
(注) この数字は、郵政事業特別会計の収支のうち郵便事業に係る部分を集計したものである。

加え、事業経営は極めて憂慮すべき事態となった。

なお、郵便物数、郵便業務収入及び郵便業務費の推移(30～48年度)は第2—1—28図のとおりである。

このような事業財政の悪化に対処するため、48年10月、郵政大臣から郵政審議会に対し「郵便事業の健全な経営を維持する方策について」諮問が行われ、同年12月、同審議会から大臣へ答申がなされた。その答申においては、「近年の賃金高騰などにより事業財政がひっ迫の度を加え、このまま推移すると、事業経営は危機にひんする状況にあると認め、また、事業収支の不足額は、郵便事業にとって少なからざるものであり、かつ、労働集約的な郵便事業の特質もあって、各種の合理化施策によっても、短時日に効果的にその不足額を償う方策はないと認めた。一方、利用者負担の原則をはなれた事業収支改善の方途は、一時的な糊塗策にすぎず、また、企業の利用が圧倒的部分を占める最近の郵便利用の実態などからみても、適切なものではないと判断した。加えて、今日の諸情勢の下においては、現行料金のまますえ置くなれば、近い将来において大幅な値上げを余儀なくされるなど、かえって国民

第2-1-28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。

に大きな迷惑をかけ、その措置いかんでは、健全な経営を維持することを一層困難にするものと思われる。以上総合的に勘案した結果、事業収支の改善をはかるためには、この際郵便料金を改正することが適当である。」として、具体的料金改正案が提起された。

しかしながら、たまたま、石油危機に端を発した資源不足や物価高などを背景とした政府の公共料金抑制策の一環として、小包料金を除いては料金改正を織り込まないこととして、49年度予算の編成を行ったため、49年度にお

第 2-1-29 表 郵政事業の person 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	
44	10.05%	3.2%	13.57%	53,176 円	100	10.2%
45	12.44	3.0	15.81	61,639	116	12.67
46	11.62	2.8	14.75	70,473	133	11.74
47	10.55	2.7	13.53	79,010	149	10.68
48	14.68	2.5	17.55	92,863	175	15.39

ける事業財政は年度当初から約 700 億円の赤字を抱える立場におかれた。

独立採算制を建前として経営する郵便事業としては、やはり事業の置かれているこうした実情について、国民の深い理解と協力を得ることに努め、できる限り早期に財政改善措置を行う必要に迫られている。

第 6 節 外国郵便

1 外国郵便の利用状況

(1) 外国郵便物数の動向

ア. 概 況

外国あて郵便物数は、第 2 次世界大戦後、我が国の国際社会への復帰に伴う貿易の拡大、国際交流の進展を反映して、毎年順調な増加を示してきたが、46年度をピークとして、その後は減少の傾向にある。48年度の物数は、船便通常1,727万5千通、航空通常6,429万通、船便小包79万7千個、航空小包100万9千個であるが、これを対前年度比で見ると、船便の通常及び小包郵便物については、それぞれ14.2%減、14.0%減となっており、航空便については、通常郵便物が0.9%増とわずかながら伸びを示しているものの、小

包郵便物は4.2%減となった。

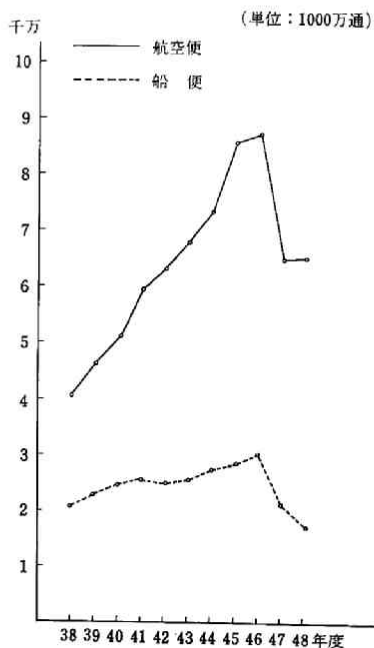
一方、外国来郵便物数は、48年度は、船便通常3,757万6千通、航空通常7,283万1千通、船便小包77万4千個、航空小包66万6千個と対前年度比で船便通常5.2%減、航空通常9.4%増、船便小包4.0%増、航空小包18.0%増と船便通常郵便物のみが減少した。

イ. 船便航空便別の利用動向

外国あて郵便物について、過去10年間における船便航空便別の利用動向をみると、38年度において通常郵便物で航空便67に対し船便33であったものが、48年度では79：21となっており、小包郵便物においても36：64であったものが56：44と逆転している。

また、外国から到着する郵便物についても、同様に、船便から航空便への

第2—1—30 図 年度別外国あて通常郵便物数



利用の移行がみられる。

すなわち、38年度において、通常郵便物で航空便と船便の利用比は58：42であったのが、48年度においては66：34と格差を広げており、小包郵便物については、38年度は26：74と船便が圧倒的に優位であったが、48年度には46：54と格差が縮まっており、近い将来、航空小包が優位に立つことが予想される（第2—1—30図～第2—1—33図参照）。

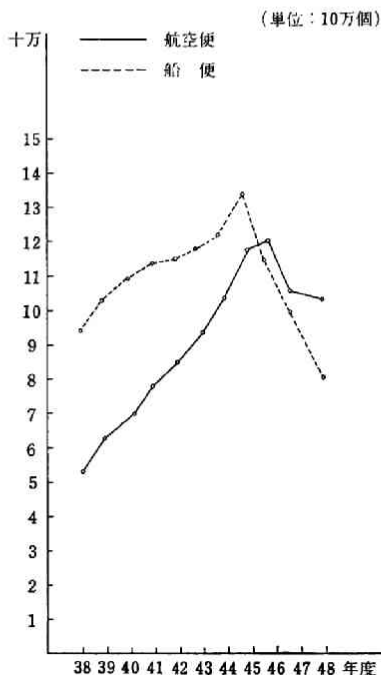
このことは、外国郵便の利用形態が船便から航空便に急速に移行していることを示しているものといえよう。

（2）外国郵便物の流れと利用実態

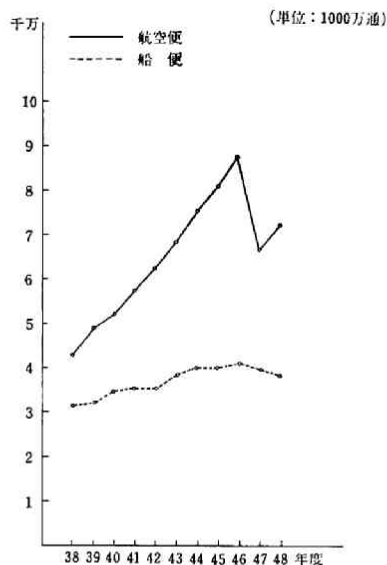
ア．地域別交流状況

48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

第2—1—31図 年度別外国あて小包郵便物数



第2-1-32図 年度別外国来通常郵便物数



も北米あてが断然第一位を占め、第二位のアジア州あて郵便物と合計すると、通常郵便物の62.3%、小包郵便物の68.3%がこの両地域で占められている。

一方、外国から到着する郵便物についても、北米からの郵便物が最も多く第一位を占め、第二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州となっており、第一位と第二位とを合計すると通常郵便物で70.9%、小包郵便物で73.1%がこれら両地域で占められている。この傾向は、年度により多少の差はあっても、ここ数年間大きな変化はない。

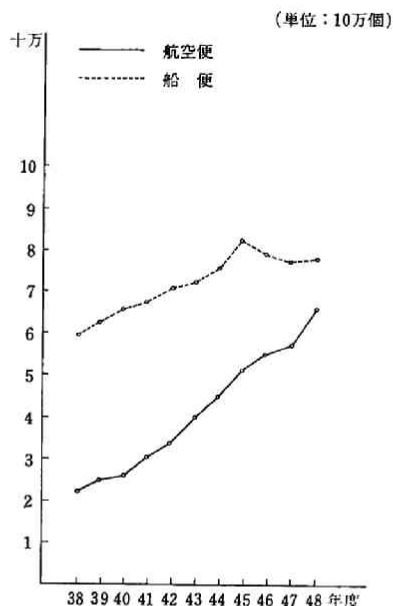
また、この地域別構成は、我が国の国際経済社会等における交流状況の実態を反映している（第2-1-34図参照）。

なお、国別にみると、国交回復後の中国との交流物数が国交回復前に比べて大幅に増加している。

イ. 種類別利用状況

外国あて航空通常郵便物についてみると、「書状（航空書簡を含む。）」の

第2—1—33 図 年度別外国来小包郵便物数



利用が最も多く、航空通常郵便物数全体の71.0%を占めているが、これに対して外国あて船便通常郵便物では、「印刷物」の利用が最も多く、全体の87.1%を占めている。

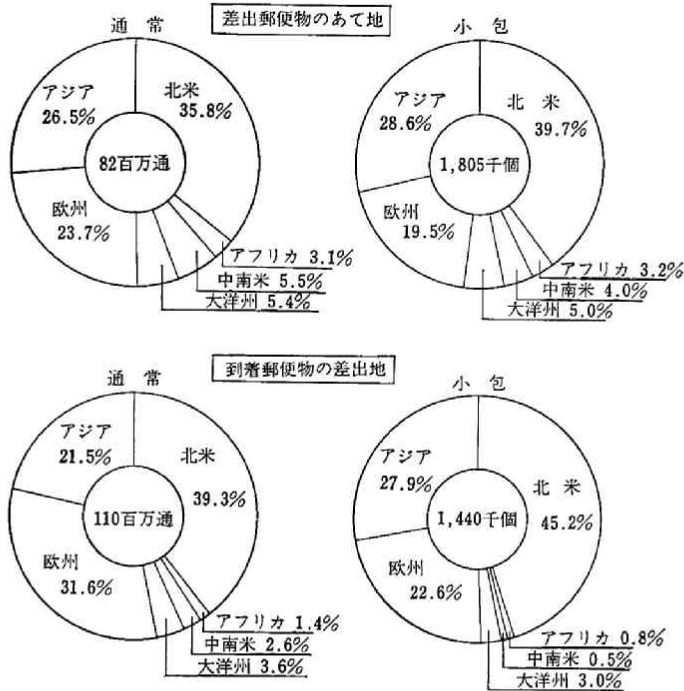
外国来通常郵便物の種別についても、外国あて郵便物と同じ傾向を示し、航空便では「書状（航空書簡を含む）」が最も多く、また船便では「印刷物」が最も多い（第2—1—35図参照）。

ウ. 利用実態

48年3月に東京都区内及び大阪市内の外国郵便大口利用会社150社（業種別内訳—「貿易・商事」50%、「製造業」13.3%、「金融・保険業」10%、「運輸・通信業」10%、「デパート」6.7%、「その他」10%）を対象に実施した「外国郵便の利用動向等に関する調査」によれば、その利用実態は次のとおりである。

(ア) 差出回数及び差出方法

第2-1-34図 本邦発着外国郵便物の地域別構成

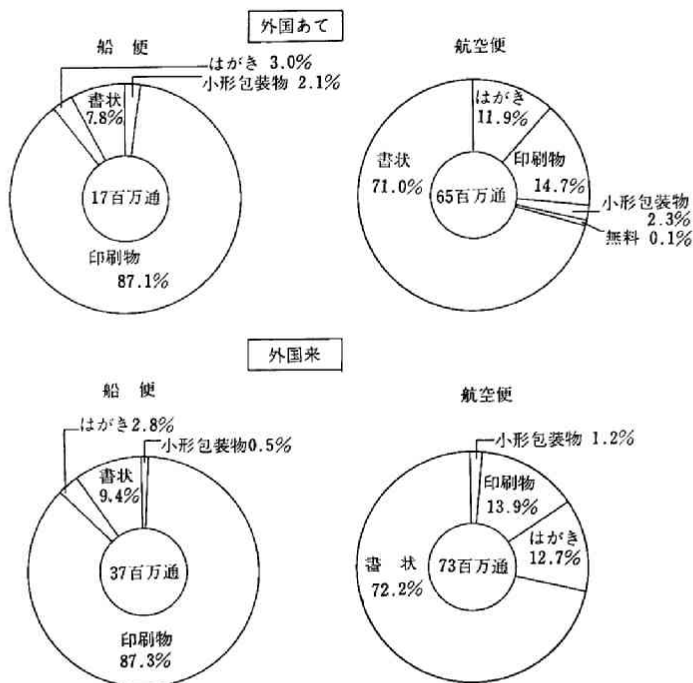


調査対象会社の外国あて郵便物の差出回数は、「1日2回以上」差し出している会社が45%と半数近くを占め、「少なくとも1日1回」差し出している会社(40%)がこれに次ぎ、合わせて全体の85.2%の会社が毎日外国あてに郵便物を差し出している(第2-1-36図参照)。

このように定期的に差し出される外国あて郵便物を効率的に処理するために、自社の「郵便課(通信課又は発送課)」で一括して発送している会社は全体の半数以上にのぼり、更に「発送代行会社に委託して差出しを行っている」会社もかなりある。

また、「定期的に航空郵便物を発送しているあて先のリスト」を備えている会社がほぼ半数あり、特定の受取人あての郵便物が多いことを反映している。

第 2—1—35 図 外国通常郵便物の種類別構成



(注) 無料郵便物及び点字郵便物の数はわずかであるため省いた。

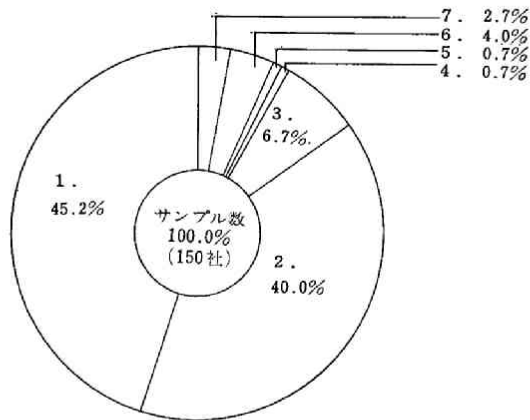
(イ) 内容品目別の利用状況

郵便により外国へ送られる品物にはどのようなものがあるかを、郵便物の種類ごとに発送通数についてみると第 2—1—37 図のとおりである。

すなわち、航空通常郵便物では、「通信文」が最も多く、次いで「船荷証券」、「その他の業務用書類」、「送り状」、「小切手」の順となっており、航空小包郵便物では「商品見本」が第一位を占め、以下「宣伝広告物件」、「パンフレット」、「その他の業務用書類」、「定期刊行物」の順になっている。

次に、船便通常郵便物については「カレンダー」、「定期刊行物」、「商品」、「パンフレット」、「通信文」、「書籍」の順に差出しが多く、船便小包郵便物

第2—1—36図 外国あて郵便物発送回数



(注) 図中の番号は次の調査項目を表している。

1. 1日2回以上
2. 少なくとも1日1回
3. ほぼ毎日出しているがとぎれることもある
4. 1日に1回
5. 1か月のうち数日集中的に差し出している
6. 定期的に出すものと毎日出すものがある
7. その他

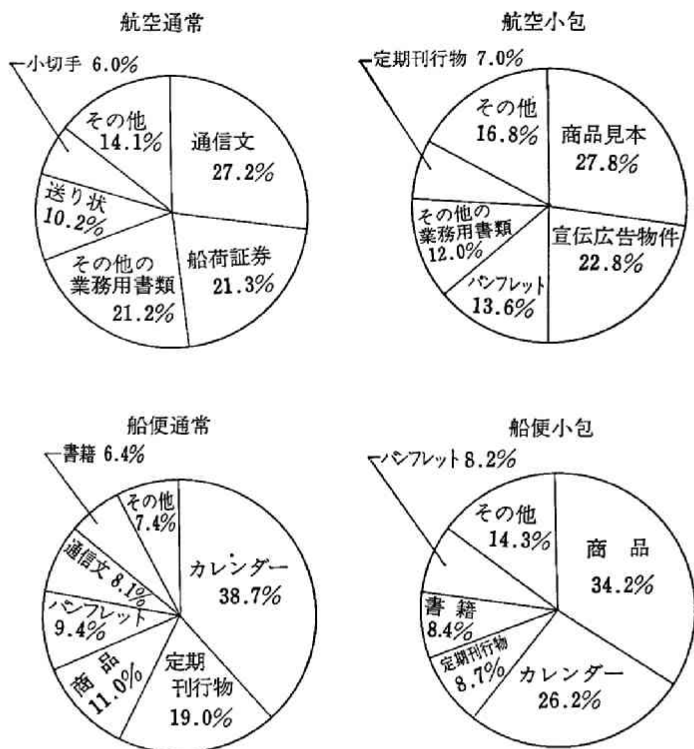
では「商品」、「カレンダー」、「定期刊行物」、「書籍」、「パンフレット」の順になっている。

2 外国郵便サービスの現状

(1) 業務運行

48年度における外国郵便の業務運行は、48年10月初めに起きた中東紛争とそれに引き続く石油危機により、国際航空便のスケジュールがしばしば大幅に変更になり、航空郵便物の安定した送達方法の確保を阻害する要因となったほか、船便郵便物については、11月末から12月中旬にかけて行われた港湾ストライキの影響により、クリスマスメールの処理に若干の支障を来したが、それ以外はおおむね順調に推移した。

第 2—1—37 図 内容品目別利用状況 (物数比)



(2) 海上コンテナ輸送の拡大

船便郵便物の海上コンテナ輸送は、外国あてのものについては、米国、カナダ、韓国、オーストラリア、英国、西独向けに、外国来のものについては、米国、カナダ (49年5月廃止)、韓国、オーストラリア、英国、西独、オランダ、フランス、シンガポール、香港等のものについて行われているが、49年4月からオーストリア、スイス、デンマーク、東独あて郵便物についてもハンブルグ (西独) 向けの高速度コンテナ船により送達し、送達所要日数を短縮した。

(3) 航空郵便ネットワークの拡大

航空郵便物の送達ネットワークは、航空路線の拡大、増便、航空機の大型

化等によって毎年拡充されているが、48年度は、次の都市あてに直接締切郵便袋を作成することによって、送達ネットワークを拡大し、郵便物の速達化を図った。

都 市 名	国 名
ドハ	カタール
リヤド	サウディ・アラビア（通常郵便物のみ）
サヌア	イエメン・アラブ共和国
アブダビ	アラブ首長国連邦
トリポリ	リビア
カトマンズ	ネパール（通常郵便物のみ）
北京、上海、広東	中国（小包郵便物）
パペーテ	フランス領ポリネシア

この結果、航空郵便物の送達ネットワークは、通常郵便物については132都市（108か国）、小包郵便物については135都市（120か国）に拡大された。