

第2部 各 論

第1章 郵 便

第1節 概 況

49年度、郵便事業は人件費の急騰等により、収支のバランスが大きく崩れ、事業財政が急激に悪化したため、このような事業収支を改善し、財政基盤を確立することが、本年度の喫緊の課題であった。

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、年度当初から696億円の赤字予算を編成せざるを得なかったことに加え、支出の面では仲裁裁定等の実施によりベースアップが29.7%というかつてない大幅なものとなったため、人件費の支出増が著しく、1,247億円の赤字となり、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見通しの上に立って、48年12月郵政審議会は郵政大臣の諮問「郵便事業の健全な経営を維持する方策について」に対し、「この際郵便料金の改正を行うことが適当である」旨の答申を行った。しかしながら、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49年度における郵便料金の改正は実施されなかったために、依然として郵便事業財政状況は改善されず、49年11月郵政大臣から再度同審議会に対し、「郵便料金の改正について」の諮問がなされた。これに対し第一種50円、第二種30円とし50年4月から実施することを骨子とする料金改定案が答申されたが、物価を極力抑制するという政府の方針の下に実施時期については50年10月に延期するほか、第二種については20円に抑えることとして「郵便法の一部を改正する法律」案が第75通常国会に提出されたが、審議未了となった。

次に、業務運行状況についてみると、年度当初からとかく安定を欠きがち

で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ていたが、特に春期及び年末期において労働組合が業務規制闘争や大規模なストライキを実施したため、この時期の業務運行は一部において乱れた。また、大阪国際空港における航空機の騒音問題に関連して、49年3月から同空港における深夜の郵便専用機の発着を廃止し、同年11月からは全国的に郵便専用機が廃止され、これに伴い一部地域の郵便物送達速度が半日ないし1日程度低下することとなり、郵便日数表の一部を変更した。

郵便の需要、事業経営等の観点から長期的視野に立って郵便の将来ビジョンを探るため、49年6月いろいろな分野の学識経験者によって構成された「郵便の将来展望に関する調査会」が設置された。1年目の調査研究の結果は、50年3月に、郵便の本質論、主体論、機能論、比較メディア論を内容とする郵便コミュニケーションの理論的考察、郵便利用の大宗をなす企業の通信手段の利用実態や郵便と他の通信メディアとの代替、補完の関係に関する定性的分析、一般の利用者の郵便利用に関する意識調査等を内容として中間報告された。

第2節 郵便の利用状況

1 郵便物数の動向

49年度の引受総郵便物数は、140億5,648万通（個）で、対前年度比6.5%の増加であった（第2—1—1表参照）。

49年度の実質経済成長率は、48年末の石油危機の影響等により、戦後初めてマイナスを記録したが、郵便物数はここ数年来最高の増加率を示した。このようにかつてない景気の落ち込みにもかかわらず郵便の利用が増加したのは、平常信が49年度前半（4～10月）については7月の参議院議員選挙に伴う関連郵便物が大量に出回ったこともあって対前年度比3.7%増、後半（11～3月）については比較のベースとなる48年度後半が石油危機のあおりで対47年度同期比1.1%増と低かった反面、49年度末には統一地方選挙関連の郵

便物が大量に出回ったこともあって対前年度同期比 6.5% 増と高い増加率となり、49年度を通じて対前年度比 4.9% 増となったこと、更に年賀郵便物が対前年度比 13.9% もの高い増加率を示したことが考えられる。

これを種類別にみると、普通通常の約 51% を占める第一種は 3.0% の増加であった。第一種を更に定形と定形外に分けると、定形が 3.4% 増加したのに対し、定形外は 0.1% の減少とほぼ横ばいで推移した。

普通通常の約 38% を占める第二種は、9.7% 増と第一種に比較しかなり高い増加率を示した。これは、さきに述べた選挙関連郵便物の利用が増加したことに加えて、ここ数年来の傾向で、公共料金等の自動振替払込システムの普及拡大に伴う領収書等の業務用としての利用が増加してきたことなどによるものとみられ、今後もこの傾向が続くものと予想される。

第三種は、0.4% の減少であるが、そのうち、「低料扱い」が 2.8% の減少であるのに対し、「その他」は逆に 4.0% の増加を示した。

第四種は、5.7% の増加となった。なかでも、農産種苗は 8 年連続して下降線をたどっていたのが、45.4% の増加となった。これは、最近の園芸ブームにより、種子苗木等の通信販売が増加したことによるものと思われる。

書留通常は 4.2% の増加を示したが、その中で一般書留が 0.1% 減であるのに対し、簡易書留は 19.0% と高い増加率を示している。

簡易書留は創設以来、49年度まで毎年 10% 以上の高い増加率で利用が増大してきている。

普通速達通常は 5.2% の増加を示したが、特に、4 月は春期闘争時の業務運行状況が影響したためか、15.6% 増と高い増加率であった。

小包は 4 月から 9 月までは 5.1% 増と順調な増加率を示したが、料金改定後の 10 月から 3 月までは 8.3% 減と大幅な利用減を示し、年間では、1.9% の減少となった。また、その内訳をみると、一般小包が 1.7% の減、書籍小包は 3.9% の減となっている。

年賀郵便物は 25 億通と 13.9% の大幅な増加となった。

選挙郵便物は、48年度は大きな選挙がなかったのに対し、49年度は参議院

第 2—1—1 表 49 年度引受郵便物数

(単位：千通(個))

区 別		計		料金別納・料金後納		そ の 他	
		物 数	増△減率	物 数	増△減率	物 数	増△減率
総 計		14,056,475	6.5%	5,469,033	7.2%	8,587,442	6.0%
内平通普第	国信常通種形簡便の特 市郵定市所第低通農特書一現の速小普書一簡通速年選外通小	13,970,152	6.5	5,469,033	7.2	8,501,119	6.1
		11,425,987	4.9	5,469,033	7.2	5,956,954	2.8
		11,249,229	5.0	5,417,132	7.4	5,832,097	2.8
		10,585,165	5.0	5,319,030	7.3	5,266,135	2.8
		5,365,636	3.0	2,515,019	5.3	2,850,617	1.0
		4,759,565	3.4	2,230,846	6.0	2,528,719	1.2
		473,069	0.6	470,659	0.7	2,410	△15.0
		3,462	△14.0	—	—	3,462	△14.0
		4,283,034	3.7	1,760,187	7.5	2,522,847	1.2
		606,071	△0.1	284,173	0.4	321,898	△0.6
		15,706	△6.1	15,552	△6.5	154	63.8
		590,365	0.1	268,621	0.9	321,744	△0.6
		3,977,786	9.7	1,675,950	16.1	2,301,836	5.5
		1,220,002	△0.4	1,114,524	△0.1	105,478	△3.6
		780,663	△2.8	719,837	△2.8	60,826	△2.2
		439,339	4.0	394,687	5.2	44,652	△5.6
		21,741	5.7	13,537	9.5	8,204	△0.1
		14,161	△1.3	8,588	△2.6	5,573	0.7
		1,482	△7.3	—	—	1,482	△7.3
		3,589	45.4	2,656	65.0	933	8.6
		2,509	16.5	2,293	18.3	216	0.5
		664,064	4.8	98,102	13.9	565,962	3.3
		277,772	4.2	64,284	18.2	213,488	0.6
		206,866	△0.1	25,912	3.2	180,954	△0.5
		97,794	2.3	1,639	△12.3	96,255	2.5
		109,072	△2.1	24,373	4.4	84,699	△3.8
		70,906	19.0	38,372	31.1	32,534	7.4
		386,292	5.2	33,818	6.4	352,474	5.1
		176,758	△1.9	51,901	△5.0	124,857	△0.5
		134,888	△2.6	47,122	△4.6	87,766	△1.5
		14,596	△4.0	2,447	△9.2	12,149	△2.8
		12,870	△1.9	1,775	0.5	11,095	△2.3
		1,726	△16.7	672	△27.7	1,054	△7.9
		27,274	3.1	2,332	△8.6	24,942	4.3
		(19,677)	(△3.9)	(14,193)	(△5.6)	(5,484)	(1.0)
		2,518,320	13.9			2,518,320	13.9
		25,845	198.0			25,845	198.0
		86,323	3.5			86,323	3.5
		84,379	3.5			84,379	3.5
		1,944	7.6			1,944	7.6

(注) 1. 書籍小包は再掲である。

2. 内国年賀・選挙・外国郵便物については、全部を「その他」に含めた。

議員選挙があったため、大幅な増加となった。

外国（差立）郵便物は3.5%の増加となった。

なお、一般に大口利用者が利用すると推定される料金別後納郵便物の増加が49年度もその他の郵便物の増加よりもかなり上回った。

2 大口事業所の郵便利用状況

48年9月に実施した郵便利用構造調査によると、郵便物の約80%が業務用として事業所から差し出されているが、それらの事業所の中でも大量に郵便を利用するいわゆる大口事業所が郵便物全体の利用動向に大きな影響力をもっている。

郵政省では、これらの大口事業所の分布が事業所の産業により、また地域によりどのような特色があるか、その差出物数とともに把握するため、49年10月、大口事業所の郵便利用状況に関する調査を行った。その調査結果のあらましは次のとおりである。

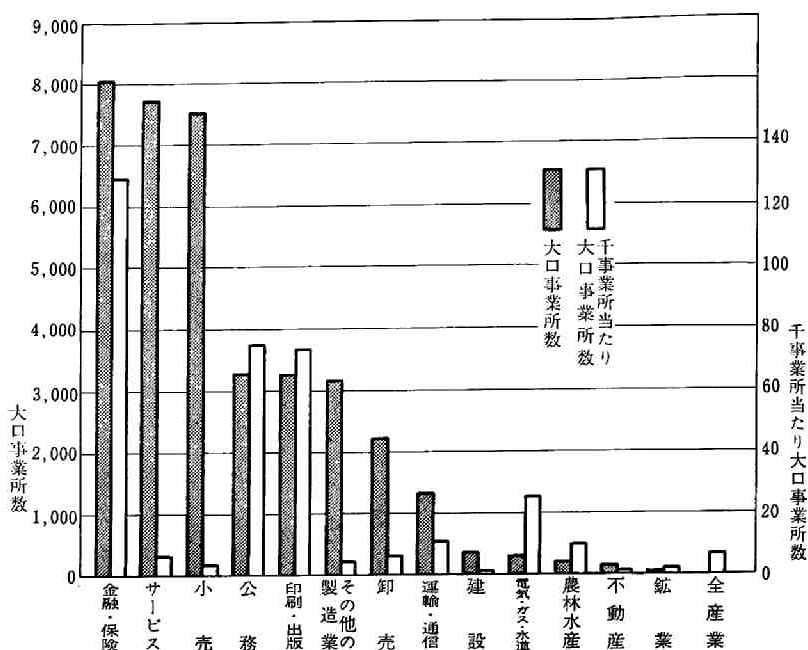
なお、この調査においては、大口事業所を、1か月平均1千通以上の通常郵便物を差し出す事業所としたところ、その数は全国で約3万8千に上り、それら大口事業所が差し出す郵便物数は3億6千5百万通に達した。そのうち3億4千8百万通は料金別後納郵便物であった。49年10月の全国引受郵便物数は9億2千万通でそのうち4億6千2百万通が料金別後納郵便物であるので、大口事業所の差し出す物数は前者の約40%、後者の約75%にも及ぶ高いシェアを示している。

（1）大口事業所数及びその総事業所数に対する割合

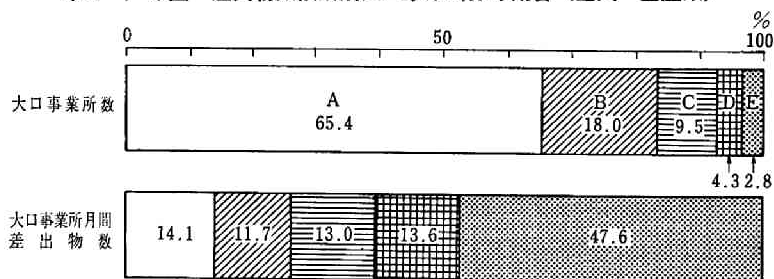
大口事業所数の総事業所数に対する割合をみると、第2—1—2図のとおり、全産業では1,000事業所について7.1事業所の割合となっているが、産業により大きな差異がある。特に、金融・保険、公務、印刷・出版の3産業の割合が高いのが目立っている。

大口事業所を差出物数規模別に分類し、その分類により大口事業所数と差出物数の構成割合をみると、第2—1—3図のとおり、少数の大規模事業所が

第 2—1—2 図 産業別大口事業所発生割合



第 2—1—3 図 差出物数段階別大口事業所分布割合 (全国・全産業)



グループ分類

A グループ		月間差出物数 1 ～ 4 千通の大口事業所	
B グループ		5 ～ 9 千通	〃
C グループ		10 ～ 20 千通	〃
D グループ		21 ～ 50 千通	〃
E グループ		51 千通以上	〃

差出物数に大きな影響力をもっていることが分かる。

すなわち、事業所数ではAグループが65%を占め、これにBグループを加えると全体の83%にも達しているが、差出物数ではEグループのみで48%に及んでいる。

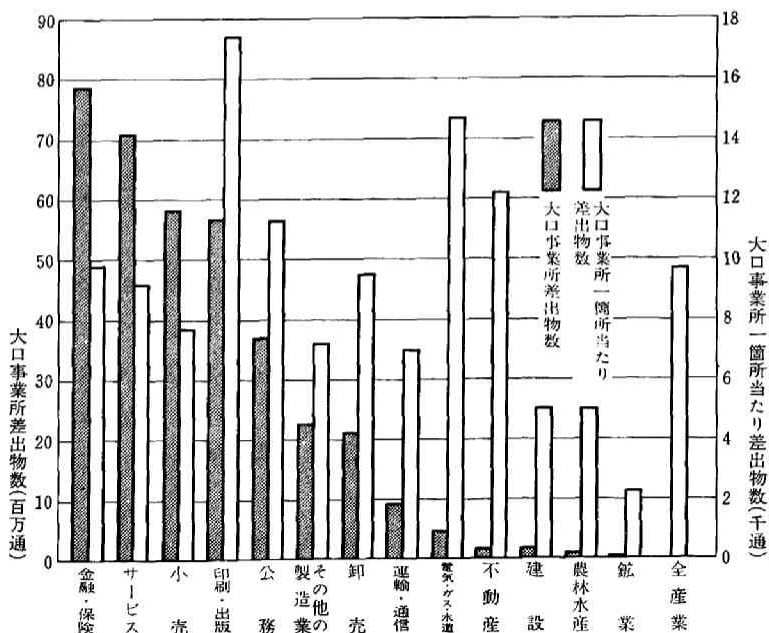
(2) 大口事業所月間差出物数

大口事業所の月間差出物数とその産業別構成割合及び大口事業所1箇所当たりの差出物数についてみると、第2-1-4図及び第2-1-5図のとおり産業によりかなり差異がみられる。

月間差出物数では、金融・保険、サービス、小売、印刷・出版の4産業で大口事業所差出物数の73%に達し、上位グループとして注目される。

次に、中程度のグループとして公務、その他の製造業、卸売が続く、運輸・通信以下の6産業は全体の5%程度で、他の産業に比べて非常に少ない。

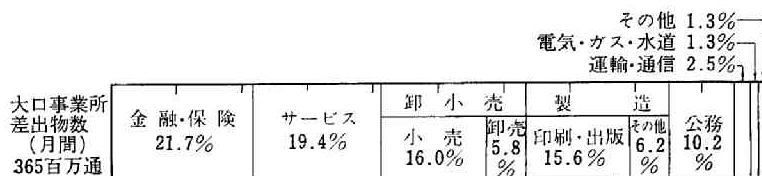
第2-1-4図 産業別大口事業所差出状況



1箇所当たり差出物数では、印刷・出版が最も多く、電気・ガス・水道がこれに次いでいる。更に、全産業平均（9.7千通）と比較してみると、不動産、公務が平均を大きく上回り、金融・保険、卸売、サービスはほぼ平均に近く、小売、その他の製造業、運輸・通信は平均をかなり下回っている。

また、残る建設、農林水産、鉱業の3産業は平均を大きく下回っている。

第2—1—5図 産業別大口事業所差出物数構成割合



第3節 郵便事業の現状

1 郵便局

(1) 郵便局数

49年度末現在の郵便局（簡易郵便局を含む。）数を48年度末現在のそれと比較すると、第2—1—6表のとおりである。

郵便局（簡易郵便局を含む。）の数は、前年度末現在に比べ192局増加しているが、これは主として地況の発展に対応するため又は利用者サービスの向上を図るために集配普通局3局、無集配普通局2局（うち1局は船舶内局）、無集配特定局129局及び簡易郵便局79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当たりの郵便局（簡易郵便局を含む。）数の年度別推移は第2—1—7表のとおりである。

(2) 郵便局舎の改善

49年度末現在における普通郵便局の局舎総面積は275万8,127㎡であり、49年度においては、48年度に比べ、14万6,324㎡の局舎面積の増加が図られた。

第2-1-6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	
48 年 度 末	21,679 (閉 10 定 9)	1,106	1,045	41	4	14	2	16,810 (閉 1 定 5)	4,711	12,099 (閉 1 定 5)	3,763 (閉 9 定 4)
対前年度末 増 △ 減 数	271 (閉 2 定 0)	9	10	△ 1	0	0	0	169 (閉 △ 1 定 △ 1)	△ 19	188 (閉 △ 1 定 △ 1)	93 (閉 3 定 1)
49 年 度 末	21,871 (閉 11 定 9)	1,119	1,056	42	4	14	3	16,926 (閉 1 定 5)	4,698	12,228 (閉 1 定 5)	3,826 (閉 10 定 4)
対前年度末 増 △ 減 数	192 (閉 1 定 0)	13	11	1	0	0	1	116 (閉 0 定 0)	△ 13	129 (閉 0 定 0)	63 (閉 1 定 0)

(注) 「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—7表 郵便局普及状況の推移

区別 年度	郵便局数 (含簡易局)	人 口	人口1万人 当たり局数	面積10km ² 当たり局数
	局	千人	局	局
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
49	21,871	110,049	1.99	0.58

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—8表のとおりである。これによると、45年度末を100とした場合、49年度末では定員は107であるが、局舎面積は128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普通郵便局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、主として大都市及びその周辺部に改善を要する局舎がなお存在している。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—8表のとおり増加の傾向にあるが、都市部における用地の確保難等もあり、仮設局舎の建設に当たって困難な条件が付加されるようになっている。

今後とも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

第2—1—8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
	局指数	m ² 指数	局	人指数	m ² 指数	m ² 指数
45	1,051 100	2,161,330 100	21	135,499 100	2,056 100	121,648 100
46	1,072 102	2,302,934 107	34	137,843 102	2,148 104	140,102 115
47	1,097 104	2,468,082 114	35	140,533 104	2,250 109	139,012 114
48	1,106 105	2,611,803 121	66	143,147 106	2,361 115	149,987 123
49	1,119 106	2,758,127 128	53	145,253 107	2,467 120	148,457 122

代の進展に対応した郵便サービスを確保していくため、引き続き普通郵便局の局舎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も、49年度において470局の改善が実施された。これは47年度の459局及び48年度の493局とほぼ同程度の改善である。

2 郵便集配サービスと郵便集配施設

(1) 取集サービス

ポストの設置数は、49年度末で13万5,271本となっているが、大都市やその近郊など、人口が集中しているところを中心に、同年度中に1,720本増設した。この普及状況の推移は、第2—1—9表のとおり逐年向上しているが、一方ポスト1本当たりの投入郵便物は、窓口引受郵便物の比率が高くなっているため、減少の傾向にある。

第2—1—9表 郵便ポスト普及状況

区別 年度末	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
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	2.86	1.23
48	133,551	108,710	814	2.83	1.23
49	135,271	110,049	814	2.79	1.23

また、都市内に設置されているポストについては、最近の交通規制に伴い取集作業に困難を来しており、移設を必要とするポストが増加している。

ポストからの取集度数は、郵便物の多少により、1日1度から5度までの間に設定されているが、最近、都市では交通難のために取集作業時間がかなり延伸し、定められた運送便への接続が困難になりつつある。

一方、49年に行ったポスト別、取集便別差出物数調査によれば、1便当たり差出物数がわずかに20通にも満たないポストが全体の約6割も占めている現状にあり、1日最大5便の取集度数は効率的でなくなっている。そこで

取集度数を減らして取集便を再編成することによって、安定的な取集サービスを確保し、運送便へ確実に接続するよう検討する必要があるが生じている。

(2) 配達サービス

ア. 配達度数

配達区（1日、1人が配達を分担する区画）は、49年度末現在、4万8,889区あり、同年度中において、発展する大都市及びその周辺を中心に総体で670区増加した。なお、過疎過密化現象の進行に即して、過疎地の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区を過密地に増区する努力も引き続き行っている。

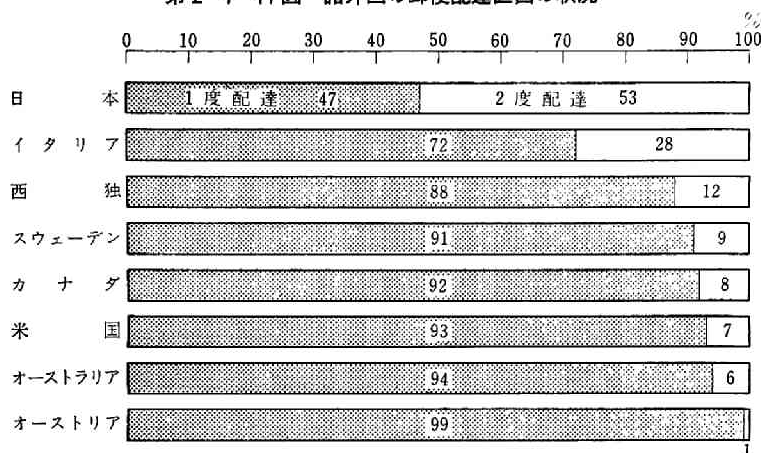
また、49年度末現在の1日に配達する度数別の配達区画の現状は、第2—1—10表のとおりである。これを諸外国と比較すると第2—1—11図のとおり、配達2度以上の区が諸外国の場合はごく限られた地域であるのに比べ、日本の場合は、全配達区の半数近く、世帯数の約6割、配達物数の約7割をカバーしており、著しく比率が高くなっている。

第2—1—10表 郵便配達区画の状況

区別 度数	配 達 区		配 達 箇 所	
	区 数	構 成 割 合	箇 所 数	構 成 割 合
1 度 配 達	26,078	53.3%	1,281	41.4%
2 度配達以上	22,811	46.7	1,814	58.6
計	48,889	100.0	3,095	100.0

1日2度以上の配達については、1度配達に比べて多量の労働力を必要とすることから、48年12月の郵政審議会の答申にも、「郵便が確実に、かつ、安定した送達速度で1日1度配達されるならば、おおかたの利用者の意向に沿うものと思慮され……………労働力の効率的活用を図り、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」と書かれており、今後検討を進めるべき大きな問題である。

第2-1-11図 諸外国の郵便配達区画の状況



(注) 日本 50年3月末現在

外国 45年6月調べ

イ. 速達配達

速達配達区域は郵便局から陸路4km以内の地域及び4kmを超え8kmまでであり、かつ、速達郵便の配達物数の多い地域とされている。49年度末現在では、全国の世帯数の91%に相当する2,900万世帯が速達配達区域に含まれている。

(3) 辺地集配

郵便の集配サービスについては、辺地に至るまで原則として毎日各戸配達を行っているが、特に過疎地域(過疎地域対策緊急措置法に基づき公示された約1千の過疎地域市町村で、国土総面積の41.8%を占めている。)においては、人口密度がこれら地域以外の地域に比べて極めて小さく(過疎地域以外の地域が440人/km²であるのに対し過疎地域は58人/km²である。)、かつ、道路の整備も十分でない状況にあるため、郵便物の1通当たりの配達コストは極めて割高となっている。例えば、北海道で過疎地域対策緊急措置法の適用をうけている地域に所在する集配特定郵便局は312局あるが、このうち受持世帯数が300世帯以下の局は142局あって、1局平均の受持世帯数138世帯、受持配達区数2.3区、1区当たりの1日平均配達物数139通と きん

少であり、集配作業の効率は著しく低い。

そこで経営の合理化等の観点から、郵政省は配達物数がきん少であり、交通が困難な地域については、郵便規則第85条を適用して、年間を通じ、又は期間を限って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採っている。この対象世帯は約1万世帯で全国の世帯数の0.03%となっている。

また、それに準じた地域についても、実情に応じて配達度を減じ、1日おきに配達するなどの方法を採っている。この対象世帯は約1万2千世帯で全国の世帯数の0.04%となっている。

最近においても、これらの地域を含めて過疎地域における過疎化が更に進行し、35年から40年、40年から45年の各5年間に於いて、人口がそれぞれ13.1%、13.3%と著しく減少しており、その結果、郵便の取扱通数が減少しているため、各戸配達がますます非効率的なものとなっている。

一方、郵便局から遠く離れた丘陵地や山の斜面等にまで、住宅、別荘団地等が建設される事例も多く、各戸配達が著しく困難なものになってきている。そこで、郵政審議会は、48年12月、「地域の出入口の幹線道路沿いに集合受箱の設置を義務づけるなどの措置を検討すべきである」と答申し、各戸配達についての再検討を示唆している。

(4) 集配作業環境の改善

集配サービスの作業環境は、特に都市部において、高層ビルディングの増加、交通難の激化、急激な都市化による地番の混乱等により、次第に悪化している。したがって、円滑な集配サービスを提供するには、郵政省の経営努力とともに、利用者の協力を得て作業環境の改善を図る必要がますます大きくなっている。これまでの施策の状況は次のとおりである。

ア. 高層ビルディング配達

都市における建築物の大型化、高層化により、これらあての郵便物の物数及び重量がますます増加し、配達作業が困難になってきている。これに対処するため、36年6月の郵便規則の改正により、3階以上のエレベータのない建

築物については、郵便受箱の設置を郵便の配達を受けるための条件とした。

一方、エレベータのある建築物についても、集合受箱の設置、一括配達の勧奨を推進し、43年7月からは、勧奨の効果を高めるため協力者に謝礼金を交付している。しかし、49年度末現在、上記エレベータのある建築物のうち全棟数の2.8%に当たる約600棟（配達箇所約2万4千箇所）に集合受箱が設置されておらず、また、エレベータのある高層ビルディングが毎年約3千棟（同約11万箇所）建設されているので、今後とも上記各施策を強力に進めていく必要がある。

そのほか、超高層ビルディングについては、43年から、そこに設置された無集配局等に郵便私書箱を設置し、居住者全員に無料で貸与する方法も採っており、49年度末現在9局で実施している。

イ. 郵便受箱及び表札

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、44年から48年までの5か年計画で、全戸に郵便受箱を設置する勧奨運動を行ってきたが、設置率は77%にとどまったので、引き続き勧奨を行い、49年度末現在では80%となっている。この点についても、48年12月に郵政審議会は、配達作業の能率化を図るために、「2階以上の建物、集合住宅について、集合受箱設置の義務化を検討すべきである」と答申している。

なお、配達箇所が2箇所以上ある2階建の建物は、全国で約41万棟あり、その配達箇所数は約260万箇所、全国の配達箇所数約3,010万箇所の約9%に相当する。

また、最近、都市及び周辺の地域においては、人口の移動が激しく、各配達局で区内の居住者をは握することが困難になりつつあるので、正確な配達を期するため、受箱の設置勧奨に並行して、表札の掲出を勧奨してきたところであるが、49年度末現在での掲出率は91%にとどまっている。

ウ. 住居表示

地番等の混乱による作業難を解消するため、37年5月、「住居表示に関する法律」が施行されて以来、今日まで、郵政省は関係機関に働き掛けて新住

居表示の実施促進を図るとともに、住居表示制度実施地域に対して、住居番号表示板を寄贈するなどのバックアップをしてきたところである。しかし、49年9月末の進ちょく率は、地方自治体の実施計画数1,464万世帯に対して、実施済世帯数は1,026万世帯で、実施率は70％にすぎず、かつ、最近の実施率の伸びは小さい。

実施困難な理由の一つに、地方自治体の財政事情があると思われ、郵政省では46年度から簡易保険積立金による短期融資のみちを開いている。

エ. 交通安全対策

最近における道路交通事情の悪化等から郵便外務員の交通事故が増加し、49年度では4,736件にも上っているので、外務員に対し安全運転意識を徹底させるとともに、運転技術の向上を図り、交通事故を防止するため、安全運転技術講習会等の各種講習会、車両の点検整備の強化等交通事故防止対策に力を入れている（第2—1—12表参照）。

第2—1—12表 郵便外務員の交通事故件数

年	度	件	数
			件
	45	4,685	
	46	5,106	
	47	4,892	
	48	4,917	
	49	4,736	

（5）郵便集配作業用機動車

外務員の労力の軽減と作業の能率化のため、集配作業に軽四輪車、自動二輪車の導入を進めてきたが、49年度末現在で、全国の配備両数は軽四輪車が3,438両、自動二輪車が4万5,676両、計4万9,114両となっている。これら車両類の配備状況は、第2—1—13表のとおりである。

第2—1—13表 郵便集配作業用機動車の配備状況

区 別 年度末	軽四輪車	自動二輪車	計
	両	両	両
45	2,462	38,136	40,598
46	2,742	39,565	42,307
47	3,050	42,204	45,254
48	3,296	44,588	47,884
49	3,438	45,676	49,114

(6) 集配作業の外部委託

ア. 取 集 関 係

大都市を中心に、中都市以上に所在する郵便局の取集作業の効率化を図るため、49年度末で全国の集配郵便局5,754局のうち232局において郵便専用自動車による通常（小包）郵便物の取集作業を運送業者に委託している。

イ. 小包配達関係

都市における労働力の確保難に対処するため、45年に小包配達の外部委託を試行し、その後逐次拡大してきているが、49年度末現在180局で行っている。

ウ. 辺地、離島の集配関係

辺地、離島においては、取扱物数がきん少であり、地況、交通等の関係で、職員が郵便局から直接集配することが困難な場合があるので集配作業を外部に委託している。これらの委託区は、49年度末で1,542区となっている。

3 郵便輸送施設

(1) 郵便輸送施設の推移

郵便物の輸送手段として、鉄道、自動車、航空機、船舶等があり、遠距離は主として航空機、鉄道により、近距離又は大都市内（近郊を含む。）は主として自動車により輸送を行っている。

鉄道については、大部分を国鉄に依存しているが、近年、国鉄にお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（客荷分離）や荷物輸送を自動車輸送に切り替える（自動車代行輸送）などの合理化施策が推進されつつあり、これに伴い郵便も鉄道輸送から自動車輸送へと移行しつつある（第2—1—14表参照）。

第2—1—14表 郵便輸送施設の推移（1日当たり延べキロ程）

（単位：km）

区別 年度末	計	鉄 道	自 動 車	航 空	船 舶	その他
40	452,122 (100)	169,771 (100)	156,722 (100)	84,016 (100)	17,909 (100)	23,704 (100)
45	535,795 (119)	197,771 (116)	189,850 (121)	111,380 (133)	17,927 (100)	18,867 (80)
49	709,571 (157)	249,332 (147)	237,112 (151)	184,257 (219)	26,797 (150)	12,073 (51)

郵便線路統計（郵政省）による。

- （注） 1. （ ）内は40年度末を100とした指数である。
2. 「その他」欄は人力及び索道（ケーブル）による運送である。

（2）郵便輸送施設の主な開設及び廃止

ア. 航空輸送

郵便専用機は、札幌・東京間上下各1便、東京・大阪間上下各3便（うち下り1便名古屋立寄）、大阪・福岡間上下各1便合計10便がいずれも深夜に運航されていたが、大阪国際空港における航空機騒音に関連し、49年3月から同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）外としたほか、東京・大阪間上下各2便を廃止した。その後、東京国際空港など他の空港についても、同年11月から残りの6便を全面的に廃止し、一般旅客機を利用する輸送に変更した。

イ. 鉄道輸送

鉄道輸送施設の改正は、例年10月に実施しているが、49年度は国鉄の山陽

新幹線岡山・博多間の開業に合わせ、50年3月10日から次のとおり実施した。

(ア) 門司・鹿児島西回線（鹿児島本線）関係

従来、旅客列車にも連結されていた郵便車が全面的に荷物専用列車に連結替えられ、小駅には停車しない「拠点間輸送」となったため、門司・鹿児島西回線の乗務員の郵便車内での継送・区分作業を簡素化し、郵便物は到着地の拠点局で区分することとしたほか、沿線に自動車便を大幅に新設した。

また、熊本・三角線及び伊集院・枕崎線（私鉄）の郵便輸送を鉄道輸送から自動車輸送へ切り替えた。

(イ) 東京・門司線（東海道・山陽本線）関係

新幹線の延長により、急行列車「阿蘇号」が廃止されたため、これに連結していた名古屋・門司間護送便1往復が廃止された。これに代わる輸送手段として汐留・東小倉間にパレット締切便1往復を新設した。

(ウ) そ の 他

A. 東京・塩尻線及び東京・銚子南回線で郵便車を電車郵便車に置き替えた。

B. コンテナ便を次のとおり開設又は廃止した。

開設 保土ヶ谷→淀川、隅田川→札幌、新宿→南松本各1便

廃止 汐留→梅田、梅田→汐留、隅田川→函館各1便

ウ. 自動車輸送

国鉄のダイヤ改正に伴い上記イのとおり専用自動車便を開設したほか、国鉄、私鉄、バス等による託送難の救済と、郵便物の送達速度の安定等を図るため、専用自動車便の開設又は増強を行った。

エ. 船舶輸送

49年10月から大阪・徳島間にカーフェリーによるコンテナ郵便線路を開設し、海陸一貫輸送により荷役作業の省力化等を図った。

(3) 今後の郵便輸送

近年、特に48年末の石油危機以来、各種輸送機関を取り巻く諸条件が流動的であり、郵便輸送についても、これらの情勢を踏まえ、施設の効率化を図ることが必要とされる。

そのためには、国鉄の拠点間直行輸送方式等の合理化計画の推進状況を見守るとともに、航空、自動車、船舶等運輸業界全般の動向をは握しながら、現行郵便輸送施設の効率化、荷役作業の省力化（郵便輸送に適合したパレットやコンテナの検討、それらの運送用車両開発による一貫輸送等）等を実施し、社会経済情勢に応じた効率的な郵便輸送システムの確立を目指すこととなろう。

4 郵便作業の機械化

郵便作業の機械化については、事業近代化の一環として、東京・大阪両都市における集中処理局の建設をはじめ、郵便番号自動読取区分機、郵便物自動選別取りそろえ押印機、小包区分装置、配達証作成機及び各種の局内搬送機器等の各種機械を導入して、省力化と業務の円滑な運行を図ってきた。

(1) 主要機械の配備状況

49年度においても、引き続き各種機械類の配備の拡大を図ってきた。その結果、50年3月現在で、郵便番号自動読取区分機は58局に88台、郵便物自動選別取りそろえ押印機は83局に100台が配備されており、その中の32局の41システムは、郵便物の選別から取りそろえ、押印、区分までが一貫した全自動処理システムとなっている。

また、小包区分装置は、回転式、パン式及び斜行ベルト式を合わせて15局に46台が配備されており、配達証作成機、配達証送達証作成機及び定形用配達証作成機は全部で125局に152台が配備されている。

(2) 機械の性能向上

機械の性能向上については、機械の小型化、消費電力量の減少、機械発声音の低減等も併せて、不断の努力が払われている。その中で特筆すべきもの

を数点上げると、まず、郵便番号自動読取区分機については、読取率90%以上、処理速度毎時2万4千通（ただし、年賀郵便物は毎時3万通）の新性能機が誕生した。次に、郵便物自動選別取りそろえ押印機については、その処理能力は、選別部において毎時3万通、取りそろえ押印部において毎時2万5千通となっており、従来のものと比べると大幅な向上を示している上に、機械は小型化され、使用電力量は、従来型が14kVAであったのに対し、新鋭機では8.5kVAとなっている。

機械の小型化に関しては、処理速度をやや低下させたものの、大幅な小型化に成功した新型機のほか、中規模局への配備を対象として、選別作業を人手で行いながら取りそろえ及び押印を自動的に行う新型機の開発に成功している。

次に、これらの機械の配備から発生する問題の一つとしての安全問題については、放熱量の減少、発生音の減少及び機械的安全性を高めるための改良が不断に行われている。

（3）機械か動効率

各種の機械を効果的にか動させるためには、利用者の協力、適切な機械保守、機械運用体制の確立、より効果的な郵便処理システムの採用等が必要である。

郵便番号自動読取区分機が性能を発揮するための基本的条件であるところの郵便物への郵便番号の記載は、利用者国民の協力により年を追って向上しており、機械の区分性能の向上と相まって、区分効率は向上の一途をたどっている。

また、郵便物の機械処理をより効率化するため、従来の郵便局内の郵便物処理フローを改善し、レイアウトや作業手続を改めることを推進している。

最後に、機械配備局が全国的に増えてきた現在においては、機械のか動効率を高めるためには現行の郵便処理システムに検討を加えることも考えなくてはならないであろう。

5 要 員

49年度の郵便事業定員は総人員 13 万 3,755 人で、そのうち内勤者は 5 万 8,475 人 (44%)、外勤者は 7 万 5,280 人 (56%) である。

前年度と比較すると内勤者 768 人、外勤者 1,171 人と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、増員のはほとんどはこれらの地域に充てられている。

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—15 表のとおりである。これによると、45 年度を 100 とした場合、49 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。これは取扱処理の集約化、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ためである (第 2—1—16 表参照)。

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、小包配達の間接委託を試行している。

第 2—1—15 表 郵便物数と郵便業務定員の推移

年度 区別		45	46	47	48	49
定 員	内勤者	55,433 (100)	56,065 (101)	57,138 (103)	57,707 (104)	58,475 (105)
	外勤者	70,465 (100)	71,913 (102)	73,057 (104)	74,109 (105)	75,280 (107)
	計	125,898 (100)	127,978 (102)	130,195 (103)	131,816 (105)	133,755 (106)
郵便物数		百万通 11,797 (100)	百万通 12,286 (104)	百万通 12,560 (106)	百万通 13,201 (112)	百万通 14,056 (119)

(注) () 内は 45 年度を 100 とした指数である。

第2—1—16表 郵便業務定員の増減状況

(単位：人)

年度 区別		45	46	47	48	49
業務量増による増員		2,040	2,400	1,845	1,730	2,047
合理化による減員		△ 327	△ 410	△ 297	△ 209	△ 208
内 訳	輸送施設改善	△ 7	△ 21	△ 7	△ 5	△ 2
	集配施設改善	△ 47	△ 112	△ 173	△ 140	△ 148
	局内作業の機械化	△ 273	△ 277	△ 117	△ 64	△ 58
差 引 増 減		1,713	1,990	1,548	1,521	1,839

なお、49年度において職員の時間外労働は延べ1,974万時間、臨時職員の雇用は延べ368万人に達している。

第4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—17表のとおりである。

事業経営に必要な経費の中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。46年度14.7%、47年度13.5%、48年度17.5%と、高率の賃金上昇が引き続いたことなどにより、49年度においては当初から、696億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、借入金の充当により対処することとした。更に、49年度における賃金上昇が29.7%とかつてない大幅なものになったことによって年度決算において1,247億円の赤字となり、財政事情は一層ひっ迫の度を加え、事業経営は極めて憂慮すべき事態となった（第2—1—18表参照）。

なお、郵便物数、郵便業務収入及び郵便業務費の推移（40～49年度）は第2—1—19図のとおりである。

第2-1-17表 郵便事業の収支状況

(単位：億円)

年度 予決算の別 區別	46	47	48	49	50
	決 算	決 算	決 算	決 算	予 算
収 入	2,946	3,599	3,814	4,183	5,846
郵便業務収入	2,742	3,321	3,490	3,793	5,450
その他雑収入	204	278	324	390	396
支 出	3,038	3,564	4,064	5,430	6,447
人件費	2,193	2,583	2,927	4,039	4,519
物件費	845	981	1,137	1,391	1,928
収 支 差 額	△ 92	35	△ 250	△ 1,247	△ 601

(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。

このような事業財政悪化の推移を踏まえ、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離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らば、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、事業収支の改善を図るためには、この際、郵便料金を改正することが適當である。」として具

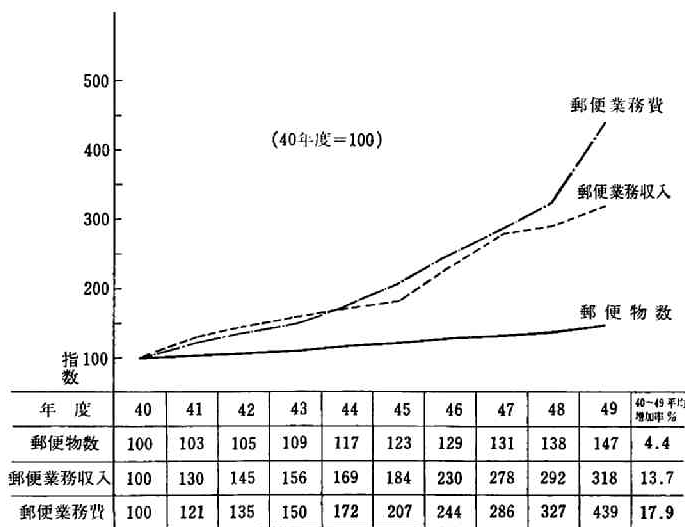
第2-1-18表 郵政事業の人件費上昇率及び給与ベースの推移

年度	区別	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	
		%	%	%	円		%
45		12.44	3.0	15.81	61,639	100	12.67
46		11.62	2.8	14.75	70,473	114	11.74
47		10.55	2.7	13.53	79,010	128	10.68
48		14.68	2.5	17.55	92,863	151	15.39
49		26.63	2.4	29.67	120,292	195	29.64

体的な料金改定案が提起されたが、たまたま、石油危機に端を発した資源不足や物価高騰等を背景とした政府の公共料金抑制策の一環として、小包料金は10月1日から改定されたが、その他の郵便料金の改定は見送られた。

このため、郵便事業財政は、ますます窮迫の度を加え、49年11月、郵政大臣から再度郵政審議会に対し諮問が行われ、同年12月、同審議会から、「こ

第2-1-19図 年度別郵便物数、郵便業務収入及び郵便業務費の推移



のような財政をたてなおすため、第一種50円、第二種30円を骨子とする料金案で、50年4月から料金改正を実施すること。」として答申がなされたが、なお公共料金を極力抑制するという政府の方針の下に、料金改定実施の時期を6か月延期して50年10月からとするほか、第二種について、その改定幅を圧縮して20円とすることとして、50年1月31日「郵便法の一部を改正する法律」案が第75通常国会に提出された。しかし、この法律案は同年7月4日、同国会において審議未了となった。

郵便事業は郵便法第三条の規定により、事業運営上必要な費用は受益者負担としての料金収入で賄うのが原則であるが、上述のように現下の経済情勢の中にあつて、物価抑制が最大の政治課題であるとの判断から料金改定幅等を圧縮したために生ずる収入不足は、当面の措置として借入金をもって充てることとしている。しかしながら、独立採算制を建前として経営する郵便事業としては更に一層、事業の近代化合理化施策を推進するとともに、やはり事業の置かれているこうした厳しい実情について、国民の深い理解と協力を得て、今後できる限り早期に財政基盤の改善を図る必要に迫られている。

第5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

49年度の外国郵便物数は、第2—1—20表のとおりである。

これを対前年度比でみると、外国あてのものについては、船便の通常及び小包郵便物でそれぞれ5.8%減、2.1%減となっているのに対し、航空便は通常及び小包郵便物ともそれぞれ5.9%増、15.4%増となっており、特に航空小包郵便物の伸びが著しかった。

また、外国来郵便物については、船便通常0.7%減、船便小包2.6%増、航空通常横ばい、航空小包2.8%減と船便小包郵便物のみが増加した。

第2-1-20表 49年度の外国郵便物数

(単位：千通(個))

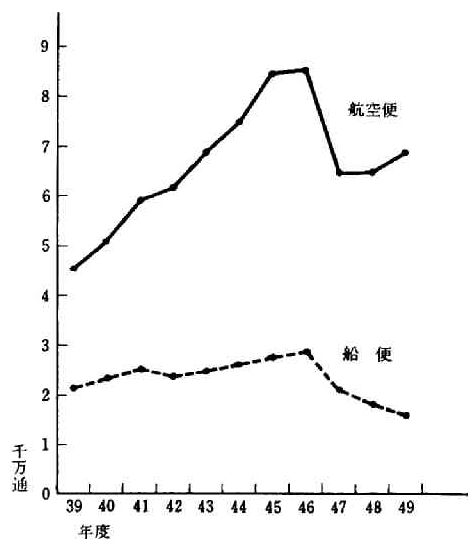
区 別	外 国 あ て		外 国 来	
	通 常	小 包	通 常	小 包
船 便	16,277	780	37,320	795
航 空 便	68,102	1,164	72,850	647
計	84,379	1,944	110,170	1,442

次に、外国あてと外国来の郵便物数を比較してみると、通常郵便物については外国来のものが外国あてのものより多い。一方、小包郵便物にあっては外国あてのものが外国来のものより多い。

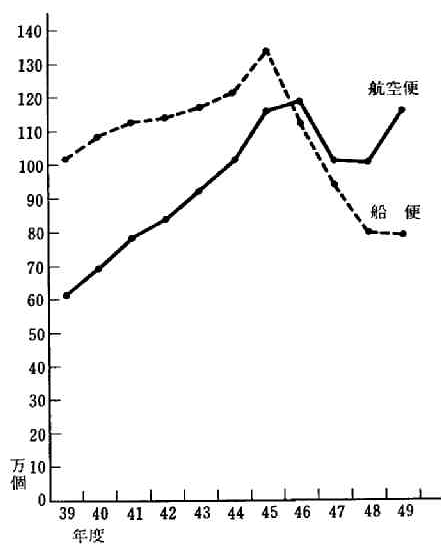
イ. 船便航空便別の利用動向

この10年間における外国あて通常郵便物の動きをみると、10年前に比べて

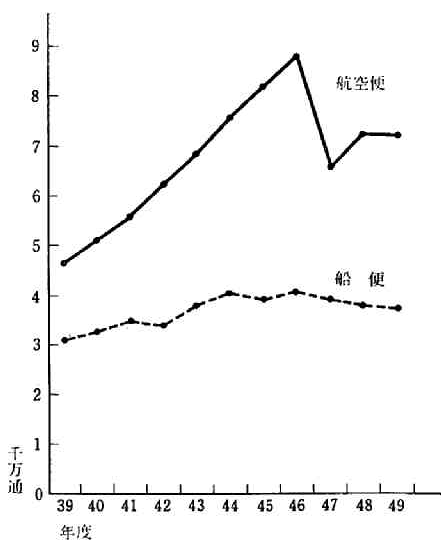
第2-1-21図 年度別外国あて通常郵便物数



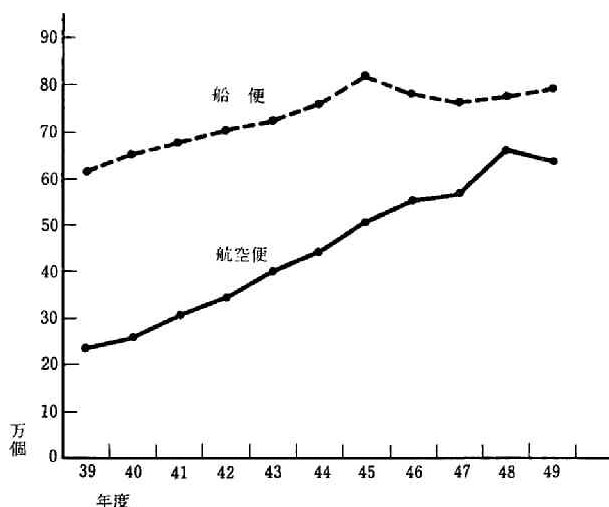
第2-1-22図 年度別外国あて小包郵便物数



第2-1-23図 年度別外国来通常郵便物数



第2—1—24図 年度別外国来小包郵便物数



航空便が48.0%増加しているのに対して、船便は24.1%減少しており、航空便と船便の物数比は、39年度において航空便 68 に対して船便 32 であったのが、49年度では81：19となっている。また小包郵便物については、38：62であったが、60：40と逆転している。

一方、外国から到着する郵便物については、10年前に比べて通常郵便物で航空便が53.2%、船便が19.7%増加しており、航空便と船便の利用比は、39年度において60：40であったのが、49年度では66：34と格差を広げている。小包郵便物については、39年度は28：72と船便が圧倒的に優位であったのが、49年度では45：55と格差が縮まってきている。

このことは、外国郵便の利用形態が船便から航空便に移行していることを示しているものといえよう(第2—1—21図～第2—1—24図参照)。

(2) 外国郵便物の地域別交流状況

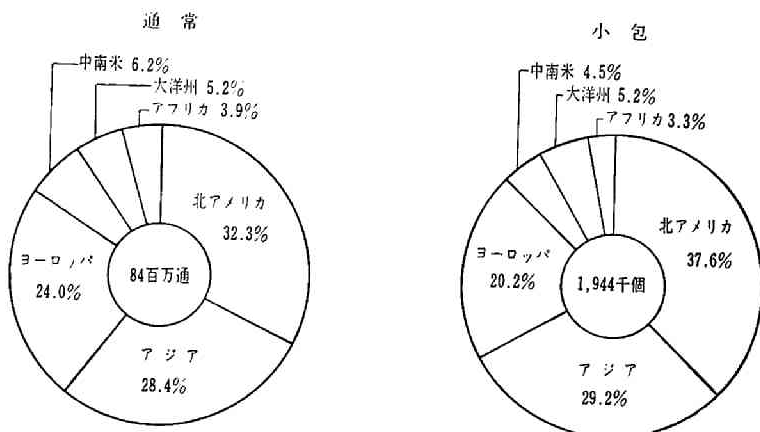
49年度の調査によれば、外国あて郵便物は、通常及び小包郵便物とも北米あてが、前年度に比べてそれぞれ6%弱の減とはなったものの、依然として第1位を占め、第2位のアジアあて郵便物と合計すると、通常郵便物で57.8

%, 小包郵便物で62.7%と半数以上がこの両地域で占められている。

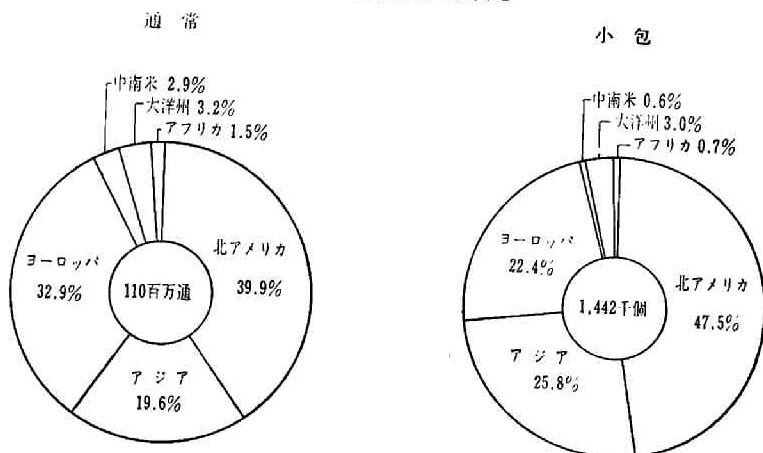
一方、外国から到着する郵便物についても、北米からの郵便物が最も多く第1位を占め、特に小包郵便物は44.3%と圧倒的に多い。第2位は、通常郵便物の場合は欧州、小包郵便物の場合はアジアとなっており、第1位と第2

第2—1—25図 本邦発着外国郵便物の地域別構成

差出郵便物のあて地



到着郵便物の差出地

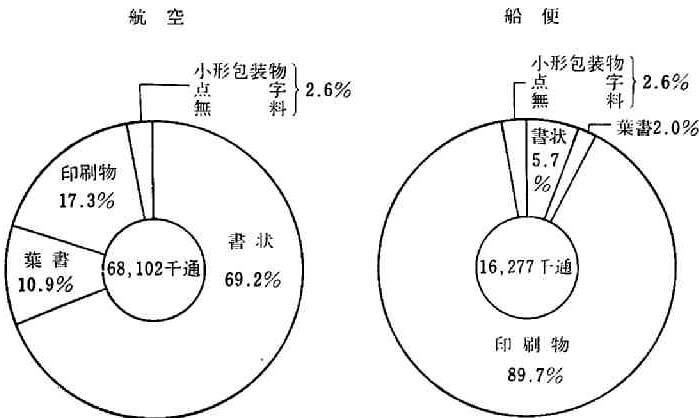


位とを合計すると通常郵便物で71.0%，小包郵便物で70.1%がこれら兩地域で占められている。

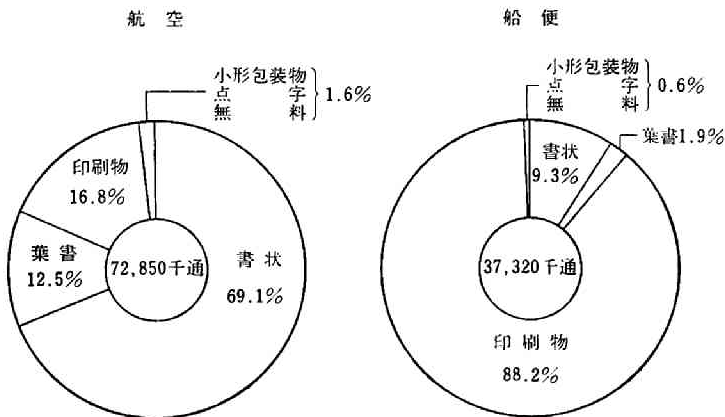
なお、この傾向は、年度により多少の差はあるが、ここ数年間大きな変化はない。

第2—1—26 図 外国通常郵便物種別利用比

外国あて



外国来



また、この地域別構成は、我が国とこれらの地域との経済、文化等諸般の密接なつながりを表しているともいえる（第2—1—25図参照）。

（3）外国通常郵便物の種類別利用状況

航空郵便物についてみると、外国あて及び外国来とも書状の利用が最も多く、それぞれ航空郵便物全体の70%近くを占めているが、これに対して船便郵便物では、印刷物の利用が断然多く、外国あて及び外国来とも船便郵便物全体の90%近くを占めている（第2—1—26図参照）。

2 外国郵便サービスの現状

（1）業務運行

49年度における外国郵便の業務運行は、前年度石油危機等により安定性を欠いた国際航空便も本年度はスムーズに運行し、また、大規模な港湾ストライキもなかったため、航空及び船便郵便物ともおおむね安定したサービスの確保が図られた。

しかしながら、フランス、カナダ等との間に発着する航空郵便物については、これらの国における郵便職員のストライキのため一時交換が停止され、特にフランスについては、ストライキが約40日間にわたって行われたため、両国間の郵便による通信交換は長期間にわたって途絶することになった。

（2）国際ビジネス郵便の取扱い開始

近年、経済の発展に伴って企業活動は国際化と多様化の方向をたどっており、外国郵便の大口利用者は、その活動の効果的な運営を図るため、迅速かつ確実な新しい外国郵便サービスの実現を強く期待するようになった。一方、欧米各国においては、これらの需要を満たすためデータポスト、エクスプレス・メール、スピードポスト等の新サービスを実現しており、我が国にもこれに参加するよう要請してきた。

我が国のこの種サービスへの参加は、内外の期待にこたえるばかりでなく、国際郵便通信の今後の発展に寄与することができるので、50年3月3日から、英国、ブラジル及び香港との間に、また、50年6月16日から米国との間に交

換する航空郵便物について、航空、書留及び別配達（米国を除く。）の現行制度を組み合わせた航空郵便物の特別取扱い（国際ビジネス郵便）を開始した。

この特別取扱いの概要は次のとおりである。

- ① 取扱対象国(地域) 英国、ブラジル、香港、米国。
- ② サービス基準 差出人は、特定の曜日に特定の受取人にあてて定期的に、かつ、継続的に郵便物を差し出すことを条件とされており、郵便物の交換は、受取人、差出曜日、利用航空機名のリストを関係国と事前に交換し、定時に配達（交付）することになっている。
 なお、我が国においては、窓口引受及び私書箱交付であるが、外国では特別配達及び特別取集される。
- ③ 取 扱 局 この郵便物の引受及び配達を行う郵便局は、我が国では東京国際郵便局及び大阪中央郵便局である。
- ④ 郵便物の種類 航空、書留及び別配達（米国を除く。）とする書状。
- ⑤ 送達(受領)可能物品 業務通信、せん孔済みデータ（コンピュータカード、パンチカード）、業務用書類、船積書類、金融機関間の小切手で無価値なもの及び関税が課されないものに限られる。なお、個人用通信、磁気テープ、マイクロフィルム、通貨、流通証券類その他の有価物は除かれる。
- ⑥ 大きさと重量 重量については 1 kg 以上 4 kg 以下とし、大きさの制限は「書状」と同一である。

(3) 日本・中国間航空郵便物の直接交換開始

49年4月20日、我が国と中華人民共和国との間に「航空運送協定」が調印され、同年9月29日から東京・大阪～北京・上海間に航空便の運行が開始された。

日中間の航空直行便の開設に伴い、我が国と中国との間の航空郵便物は、直行便により交換されることとなり、中国あて航空郵便物は、従来の香港経由による送達に比べて、送達所要日数が1～3日短縮されることとなった。