

第2節 昭和初期までの郵便・為替貯金事業、関東大震災

1 郵便事業

【郵便自動車網の拡大】

郵便物の遠距離の輸送には鉄道の発達後は主に鉄道を利用したが、投函された郵便物の取集めや近距離及び鉄道の未設地域への輸送は、創業以来主として人力に頼っていた。馬や馬車も用いたが、その範囲は限られていた。

1908(明治41)年12月になって、東京市内では郵便物の輸送に初めて自動車を用いるようになった。しかし、その区間はわずかに東京中央郵便局・新橋駅間及び同局・銭亀町分室間に限られていた。これらは、東京逓信局が民間の自動車会社に請け負わせたもので、1.5t積み程度の小型貨物自動車を用いていた。

なお、自転車については、1911年2月から速達郵便の取扱いを実施した際、速達の実効を上げる必要から正式に採り入れた。自転車よりも速度や荷量の点で優れるオートバイについては、1925(大正14)年秋から郵便物の輸送及び集配に用いるようになった。

東京市内で郵便物の輸送に自動車を用いる区間は次第に増加していったが、1923年9月の関東大震災で鉄道が壊滅した際、これに代わるものとして自動車の利用がにわかに盛んとなった。1926年2月には、従来馬車及び自動車の2本立てとしていた東京市内の伝送線路を全て自動車に代替した。

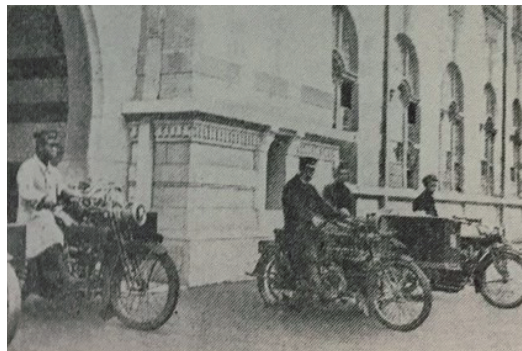
東京以外の地方都市で自動車運送便を開設したのは1922年以降であるが、地方の大都市内の伝送線路及び受渡線路も次々に自動車便化していった。

ところで、これらに先立ち、地方の鉄道未敷設地域には次第に旅客用乗合自動車の運行が開始されていた。そこで、1916年、伊豆半島の大仁駅(駿豆鉄道の終点)・下田間を運行していた乗合自動車を利用し、郵便物を搭載して輸送するという、いわゆる自動車託送便を開設した。乗合自動車は発着時刻がおおむね正確であり、人夫、馬車等に比較して速度も著しく速く、かつ、経済性に

【1908年頃の郵便自動車(東京)】



【利用初期のオートバイ】



も優れていたため、乗合自動車の路線が開設された場合には人夫送り、馬車送り等の区間を極力乗合自動車による託送便に代替する方針を採った。

一部の地域では、定期路線による貨物自動車も郵便物の輸送に利用し、郵便物の速達化は一段と向上した。

【航空機による郵便物の輸送・航空郵便】

【東京・大阪間の航空機による郵便物の輸送の試行】



航空機による郵便物の輸送は、1911(明治44)年にまず英国で試みられた。我が国での初めての航空機による郵便物の輸送は、非公式なものであるが、1912年6月に米国人の飛行士が東京・横浜間で水上機で行ったものであった。日本人による初めてのものは、これも非公式なものであるが、帝国飛行協会が逓信省及び陸軍省の了解を得て1915(大正4)年2月に陸軍の航空機2機が東京(所沢)・大阪間の往復飛行を試みたものであった。

公式の航空機による郵便物の輸送は、帝国飛行協会による引き受ける郵便物を第一種の有封書状及び第二種の葉書類に限って1919年10月4日に大阪に向けて飛び立ち、5日に大阪から復航するという計画のものであったが、4

日及び5日とも天候不良のために飛び立つことができず、実際の実施は、往航が22日、復航が23日となった。なお、これらは、公式とはいえ、あくまでも試行であった。

ところで、当時の民間航空は、欧米の先進諸国でもその収入のほとんどを郵便物の輸送に依存していた。我が国で民間の航空路が開設されたのは1925年4月の東京・大阪間及び大阪・福岡間であるが、航空機の安全性や実用性も徐々にではあるものの一般に認められてきたため、同月20日から、当分の間という条件で、郵便物の定期的な航空機による輸送を東京・大阪間及び大阪・福岡間ですることとし、同日、東京及び大阪からそれぞれ1号機が赤い干の記号を機体の胴に付けて飛び立った。5月には大阪・今治間でも輸送を開始し、1926年5月には輸送区間を更に今治から大分まで延長した。

郵便物の航空機による輸送を始めたが、まだ航空郵便の制度を正式に定めたわけではなかった。このため、郵便物の表面に「飛行」と朱書して差し出せば、特別の料金を徴収することなく航空機で運んだ。ただし、取り扱う郵便物は第一種及び第二種の普通郵便物に限った。

また、3線の航空路は、いずれも週3回の飛行にすぎず、しかも当時の航空機の性能からして運行が気象条件に左右されがちであったため、遅発着や欠航の回数も多く、「急がぬ郵便なら飛行郵便で」と言われていたのが実情であった。

したがって、郵便物はもちろん旅客や貨物も定期的には輸送されず、なお試行の域を脱しないものであった。

1926年には大阪・大連間で内地と朝鮮及び満洲を結ぶ連絡飛行が開始されたため、同年9月、大阪と京城及び大連の相互間に発着する郵便物についても「飛行」の取扱いを始めた。もっとも、この区間の飛行予定回数は年間6往復にすぎなかった。

一方、諸外国の航空界は第一次世界大戦後目覚ましい発展を遂げ、航空機は優秀な交通機関として客貨及び郵便物の輸送に一大革命をもたらしつつあった。我が国でも、航空事業を保護・助長するため、一大国策会社を設立して航空輸送業務を確立すべきであるとの気運が高まってきた。当時（1923年以降）航空行政は逓信省の所管であったため、同省は、1927(昭和2)年8月から官民合同による航空輸送会社の設立の準備を進め、1928年10月20日、国庫補助の下に資本金1,000万円をもって日本航空輸送株が発足した。

この結果、従来の東京・大阪線及び大阪・福岡線の2航空路は廃止し、1929年4月1日、国により東京、大阪及び福岡の各公共飛行場が開設され、東京・福岡間幹線航空路の運行が日本航空輸送によって開始された。大阪・大分線は支線としてそのまま残した。これに伴い、同日に本格的な航空郵便の制度を創設した。

航空郵便の制度の創設当初は、輸送区間は東京・福岡間であったが、1929年6月から東京・大連間とし、大阪・松山間もこれに加えた。運行回数は、いずれも日曜日を除き、1週のうち東京・大阪間は12回、大阪・福岡間は9回、福岡・大連間は3回、大阪・松山間は6回であった。9月には東京・新潟間の取扱い（週3回）も開始した。

新制度で取り扱うこととした航空郵便は、従来の制限を全部撤廃するという画期的なものである。航空郵便物に対する表示も、従来は「飛行」としていたが、新制度では「航空」と朱記し、又は「航空」と記載した票符を付けることに改めた。また、速達郵便の取扱地域に宛てたものは速達取扱いとすることを認めた。この取扱いをした航空郵便物は輸送、配達ともに極めて迅速となった。このような航空郵便の取扱いのためには、もちろん特別の料金の納付を要するものとした。

航空郵便の託送料は主として日本航空輸送に支払った。同社の1934年及び1935年の営業収入の32%は郵便収入であり、同社の経営に占める郵便物輸送の比重は非常に高かった。

【機械化】

自動車の利用や航空郵便の開始は郵便物の送達を一層速くするためのもので

あったが、激増する郵便物の処理を促進する方策として、局内の作業では、通信日附印の押印の機械化（自動押印機）を試みていた。郵便事業での機械化の最初のものであると考えられる。

我が国での自動押印機の開発は、1885(明治18)年頃にドイツ製の足踏み式押印機の試験的輸入から始まったが、実用に至らずに終わった。その後、国産の押印機の研究もし、ローラーの回転とゴム輪の連動方式による手回し式押印機を数台試作して実用化への改良を続けた。1911年には林式自動押印機（林理作発明）を考案した。この押印機は、当初は手回し式であったが、後に電動式のものも製作し、いずれも官製葉書だけでなく、厚さがまちまちである私製葉書にも使用することができた。押印能力は1分間に手回し式で約250枚、電動式で約300枚という高いもので、1930(昭和5)年頃までに約30台製作し、仙台、東京、名古屋その他の通信局管内で実用に供した。林式以外にも、①小代式自動押印機（小代為重発明）、②林式を改良して電動機を応用した大賀式自動押印機（大賀福太郎発明）、③大賀式に後述する米国のユニバーサルD型自動押印機の長所を取り入れ、しかも価格はその半額以下という押印機、④やはり林式を改良した平川式自動押印機（平川常弥発明）といったものを考案し、又は試作し、主要郵便局で使用した。

ところで、増加する郵便物を処理するためには、より性能が優れた自動押印機を使用することが必要となっていた。既に外国では完全とも言える優秀な自動押印機が使用されていたため、1919(大正8)年秋に米国からユニバーサルD型自動押印機3台を輸入した。これらは、同年11月から、東京中央、日本橋及び大阪中央郵便局で第一種及び第二種郵便物に使用した。このD型押印機は、引き続き輸入し、配備局数も次第に増加していった。1932年に至り、その局数を更に増やす必要から、この押印機の国産化を図ることとし、同年から1935年までの間に手回し式約60台及び電動式約300台が完成した。これらの国産の押印機的能力は1分間に手回し式で250枚、電動式では600枚に達した。特に電動式的能力には格段の差異があり、それだけ郵便物の処理の能率を上げることができた。

郵便事業での機械化としては、そのほか、郵便物引受け事務の効率化に貢献したものとして特殊通常郵便物引受用番号器及び自動秤があった。番号器は1914年に正式に使用を開始したもので、その名のとおり従来の手書きを改めて一連番号の刻印を自動的にするものであった。自動秤は、小包受付用自動上皿秤と行囊秤量用があり、郵便物の重量を測定する際、重りを増やす加減や重りを動かす手数を省略できた。

【その他のサービスの改善等】

1917(大正6)年1月16日、常時多量の郵便物を差し出す事業所等の便益を図る

ため、私設ポストを置くことを認めた。

1919年4月20日、激増していた郵便物の処理能率を向上させる一方、多量の郵便物を差し出す事業所等の利便を考慮に入れ、切手別納の制度を創設した。この制度を利用することができるのは同一内容の通常郵便物を同時に100通以上差し出す者とした。この条件は、1923年9月17日に、種別及び料金が同一であれば同一内容であることを要しないこととし、差出し通数も同時に50通以上に緩和した。

1925年3月、かねて待望されていた衆議院議員選挙法（通称：普通選挙法）が遂に成立し、同年5月5日に公布されて（大14法律47）、1928（昭和3）年2月に行われた総選挙に際し初めて適用されることとなった。選挙時の有権者数は約1,250万人と従来に比べて一挙に4倍弱の増加となり、我が国の総人口の22%を占めた。このため、従来のような方法で選挙運動をすることとすれば、これに要する立候補者が支出すべき費用は著しく多額となり、選挙の公正も期せられなくなることが考えられた。そこで、普通選挙法では、費用の軽減及び公正な選挙運動の助長を目的として、演説による運動のために一定の公共施設を使用することが認められ、また、文書による選挙運動のためにその選挙区内の選挙人1人につき通常郵便物1通を無料で差し出すことが認められた（選挙無料郵便）。

選挙無料郵便に類似するものは諸外国にもあまり例がなく、わずかに英国が選挙の政見発表のためにする第1回目の通信を無料としているだけであった。

選挙無料郵便に関する基本規定は、普通選挙法及び衆議院議員選挙法施行令（大15勅令3）で定められたが、それらのほか、1926年2月3日、選挙無料郵便規則を制定した。

差し出すことができる選挙無料郵便物については、議員候補者の選挙運動のための重量10匁（37.5g）³⁸までの無封の書状又は私製葉書とし、特殊取扱とすることはできないとする制限を設けた。選挙無料郵便の取扱いは、年賀特別郵便と並び郵便事業にとって2大繁忙期をもたらすものとなった。

郵便料金については、書状及び葉書の料金は、1899（明治32）年4月にそれぞれ3銭、通常葉書で1銭5厘としてから据え置いてきていた。1934年4月に通信事業特別会計を設けたが、一般会計への納付金等の負担で、黒字を続けていたとはいえ施設の拡充、サービスの改善や職員の待遇の改善をするゆとりがなくなったため、1937年4月、書状及び通常葉書の料金をそれぞれ4銭、2銭に改定した³⁹。

この料金の改定で得た財源によるサービスの改善としては、郵便のスピード

³⁸ メートル法の施行後は35gとした。

³⁹ 郵便法中改正法律（昭12法律2）で措置された。

化に対する要望が当時いよいよ強かったため、1937年8月16日、速達郵便⁴⁰を全国で実施した。郵便物を特別に速く送達する制度としては、速達郵便のほか、航空郵便及び別配達郵便の制度を設けていたが、速達郵便の全国での実施に当たり、両制度は、内地相互間で発着する郵便物については速達郵便の制度に統合した。内地と朝鮮、台湾、関東州及び南洋群島の相互間に発着する郵便物については残した。速達郵便物（基本料金は8銭）は、「航空」の指定がなくとも航空郵便線路を利用できるものはこれによって輸送した。この結果、1932年度までは年間400万通台にとどまっていた速達郵便物は、1937年度に2,000万通を超え、1938年度には4,000万通にまで増加した。

切手類については、1934年4月20日の第1回通信記念日⁴¹に当たり、当時の航空郵便用切手4種を組み合わせで印刷した我が国としては初めての組合せ切手（小型シート）を発行した。

1934年5月、特殊通信日附印よりひと回り小さい小型記念通信日附印を初めて使用した。従来、国家的な記念行事の際には特殊通信日附印を使用していたが、その回数は必ずしも多くはなかった。しかし、いわゆるスタンプの愛好熱は日増しに高まり、地方の小さな行事のためにも記念スタンプを使用したいとの要望が相次いでいた。さらに、1931年7月に風景入り通信日附印（いわゆる名所スタンプ）を使用し始めていたことがスタンプ熱を倍加させていた。小型記念通信日附印は、このような背景もあって使用することとし、初めてのものは、5月22日から24日まで、徳島県の小松島築港の完成記念に際して使用した。このとき以降、小型記念通信日附印については、全国各地で行事が開催されるごとに使用の申請が次々となされ、年間で200回を超えて使用するに至った。

1935年12月、年を追っていよいよ盛んになっていた年賀郵便を一層助長するため、私製の年賀葉書用の切手を初めて発行した。この切手については、年賀郵便に使用するほかは、1936年1月1日より前の使用は禁じた。年賀切手は、1936年及び1937年にもそれぞれの翌新年用として発行したが、日中戦争に突入し、戦時体制に入ると年賀郵便も激減したため、1938年以降は発行しなかった。

そのほか、郵便料金の改定をした際は新しい料額の切手類を発行しなければならないが、1937年4月の改定に当たっては、5月10日に乃木希典陸軍大将の肖像の2銭切手、8月1日に東郷平八郎海軍元帥の肖像の4銭切手を発行した。これ

⁴⁰ 速達郵便の取扱いは、1911年2月に京浜地方で開始し、1912年4月には京阪神地方でも開始した。しかし、これら以外の地方に拡大することは容易ではなく、ようやく1933年に至って名古屋市内相互間及び下関と北九州（福岡を含む。）の諸都市相互間、1936年に札幌市及び小樽市に拡大するにとどまっていた。

⁴¹ 1934年4月に通信事業特別会計を設けるに当たり、郵便事業の創業を記念し、事業精神の高揚を図るため、新式郵便を創業した3月1日の太陽暦による4月20日を「通信記念日」とし、後には「郵政記念日」とした。

らは、従来の普通切手とは全く異なるデザインであり、乃木も東郷も当時の国民の英雄ではあったが、軍人が切手の上に現れたことは、まさしく時代を象徴していた。

【乃木切手・東郷切手】



2 為替貯金事業

1915(大正4)年3月、為替貯金の附帯業務として、各官庁の歳入金及び歳出金のうち特定のものの受払いを開始した。この業務は、郵便為替及び郵便振替貯金のいずれにも関しないものである。また、国債関係の取扱いは、日露戦争当時の1904(明治37)年に郵便局で国債の売出し募集をしたのを始めとして1918年には外国貿易にかかわる為替資金調達のための国債証券募集を開始していたが、1919年からは、元利金の支払を含めて国債関係業務を郵便振替貯金の附帯業務として取り扱うこととした。

1915年11月10日から17日まで、大正天皇の即位の大礼が挙行されたが、この際、記念切手及び記念絵葉書のほか、初めて記念郵便貯金台紙2種を発行した。

1920年10月、郵便貯金の総額制限額を1,000円から2,000円に引き上げた⁴²。また、1922年9月、第一次世界大戦後の反動恐慌で郵便貯金が不振であったことへの対策の1つとして、据置貯金の金利を、5分4毛(5.04%)と通常郵便貯金より2厘4毛高くした。これにより、郵便貯金に初めて金利が異なる種類のものが生まれた。

1928(昭和3)年2月、以下のような制度の月掛郵便貯金を創設した。金利は年5分4毛とした。

毎月1回一定の金額を継続して預入する。

一定期間払戻しをしない。

郵便局員が預金者宅に赴いて集金する。

この月掛郵便貯金については、他の貯蓄機関との摩擦を避けるため、市制施行地及び東京市隣接町では実施しなかった。月掛郵便貯金の利用は、創設した1928年の年末では預金者23万人、預入金額600万円というものであったが、預金者等はその後増加し、郵便貯金の増加の1要因としての役割を果たした。

1931年4月、外国郵便振替の取扱いを開始した。外国郵便振替は、我が国の郵便振替貯金加入者の口座と外国の郵便振替加入者の口座との間で預金の振替をするものである。国際間の郵便振替は、1890年にオーストリア・ハンガリー間で開始されたのが最初で、1910年からはスイス、ドイツ、オーストリア、ベルギー等の諸国間で行われていたが、これらは各国間の個別条約に基づいたも

⁴² 郵便貯金法中改正法律(大9法律33)で措置された。

のであった。国際的に統一された郵便振替の制度が成立したのは我が国も参加した1920年のスペイン・マドリードでの万国郵便連合の第7回大会議であり、この際に採択された郵便振替約定は、1921年に公布され、1922年1月から施行された。同年2月には外国郵便振替規則を制定したが、外国為替相場が不安定なため、我が国は実際には開始しなかった。郵便振替約定は、その後、1924年のスウェーデン・ストックホルムでの第8回大会議で改定されたが、この際も、関東大震災からの復興途上にあったため、我が国は開始しなかった。その後の1929年の英国・ロンドンでの第9回大会議で採択された郵便振替約定に基づき、我が国はようやく1931年4月に外国郵便振替を開始した。開始当初の交換国は、ドイツ、スイス、ベルギー等9か国であった。

ところで、外国郵便振替には通常振替及び電信振替の2種があり、電信振替は1934年のエジプト・カイロでの第10回大会議で創設されたものであるが、我が国は第二次世界大戦前はこれを取り扱わなかった。郵便振替約定では、外国郵便振替で振替金額を表示する貨幣については、払出国又は振宛国のいずれか

の貨幣によるべきこととされていたが、我が国は、振宛国の貨幣によることとした。振替金額の最高限度については、同一加入者が1日又は一定期間内に請求することができる総金額について払出郵政庁は制限を設けることができるとされていたが、我が国は日本払出し及び外国払出しともに制限は設けなかった。

外国郵便振替の利用は、業務を開始した1931年度で日本払出しが口数275口、金額1万2,587円、外国払出しが同じく14口、361円であった。

【被災した神田郵便局(東京)】



3 関東大震災

【郵便貯金・簡易保険の非常対策】

1923(大正12)年9月1日午前11時58分、関東大震災が発生した。被災者は340万人に上り、そのうち死者及び行方不明者は合わせて10万人を超えた。東京及び横浜は壊滅に近い状態であった。

逓信省も、本省の庁舎を始めとして貯金局、簡易保険局、郵便局、電信電話局等の庁舎及び局舎が焼失し、又は倒壊して、その延べ面積は6万3,000坪(約20万8,000㎡)余りに達した。被災した郵便局は東京市内で157局、神奈川県下で39局

【被災した横浜郵便局】



及び静岡県下で1局の計197局であった。このように多くの郵便局が被災し、事業用品もほとんど壊滅したため、郵便を含む通信事業全般の復旧対策としては、まず被災した職員の救済を第1とし、通信の疎通に関しては、これを第2として扱うという基本方針を立てた。そして、この第2の通信疎通対策としては、治安の維持及び救護に関する官公報の疎通を図ることを第1順位、被災者から親族、知己等に差し出す被災通信の取扱いを開始することを第2順位、被災者に対して送金の途を開くことを第3順位とし、これら以外の取扱いについては順を追って再開に努めるという大体的な方針の下に復旧を進めることとした。一方、国民にとって最も切実な問題は、郵便貯金がどうなるかということであった。

当時の貯金局は、原簿所管庁の事務も取り扱っていたが、618万口座の貯金原簿を始めとして振替貯金加入申込書以外の一切の関係書類が焼失した。だからといって、市中銀行の業務が一時停止されているのに郵便貯金の窓口業務を行わずに放置しておくことはできない。よって、郵便貯金は、9月3日から、一定の金額の範囲内で通帳や印章がない者にも払戻しをし、また、確認払制限額を超過しても支払をする非常確認払の制度を実施して被災者による払戻しに応じた。

このような非常措置を講じつつ、逓信省は、被災して不明となった郵便貯金に関する債権債務の再確認という困難な作業に取り組んだ。この作業に際しては、何を根拠として貯金額の確認をするかという方法論的原則を巡って省内で論議を重ねたが、結局、預金者の申告によって決定するという原則を採用することとした。「郵便貯金郵便為替等ノ権利ノ申告ニ関スル件」等の関係規程は10月に制定し、11月1日から2か月間、貯金額の申告を受け付けた。なお、焼失した貯金原簿の復旧及び通帳の再交付がほぼ完了したのは1932(昭和7)年であった。

簡易保険も、事業中央部が焼失して多くの書類及び資料を失う等の被害を被ったが、早急に非常対策に取り組み、9月5日に加入者のために非常局待払を開始して、保険金の支払や契約者貸付けを迅速かつ簡単に行うよう努めた。また、保険料の払込みの特別猶予期間を設け、貸付金利を引き下げる等の暫定措置も講じた。

【郵便の復旧】

郵便については、首都である東京が大災害を受けたことで地方から大量の見舞状及び救済用小包が殺到する懸念があった。しかし、それらの郵便物が到着しても、配達する途は全くなかった。そのため、直ちに各逓信局に対し、東京市内及び近郊地宛ての郵便物並びに東京を継ぎ越してそれ以遠に宛てた郵便物は何分の通知をするまで適宜保管しておくよう通達した。そして、1923(大正

12)年9月6日に至って、少数の郵便物についての取扱いをようやく開始した。被災郵便局のうち執務不能にまではならなかった局ではそれぞれ独自に適宜事務を取り扱うという状況であったが、これらの局に対しては、その取扱範囲を、書状及び葉書のうち、災害関係について官公署に発着するもの、被災地から他の地方に差し出すもの及び官報に限るとする制限を加えた。差出しも、郵便局の窓口に限り、また、郵便受付時間は午前8時から午後5時までとした。25日には、ポストからの取集めを開始した地域では差出しをポストにしてもかまわないこととした。

また、郵便料金の持合せがない被災者については、内地宛ての書状又は私製葉書に限り、その表面に「罹災通信」と記載して差し出せば、配達郵便局が未納料金を受取人から徴収することとしてそのまま配達することとし、9月9日から実施した。この措置は、事態の平静化に伴い、11月1日限りで廃止した。

大震災のほとぼりもさめ、民心が平静化するに及んで、被災者から差し出される郵便物は日ごとに激増し、次第に滞留するようになった。このため、9月8日、これらを排送するために一宮までの自動車便を開設した。また、同日から芝、上野、浅草等の公園又は広場に自転車を用いたいわゆる移動郵便局を開設し、切手類の売りさばき及び郵便物の引受けをした。

被災郵便局での事務の再開については、引き続き努力した結果、9月16日には東京市内の集配郵便局を全局再開できた。22日、それまで差し止めていた地方から被災地に宛てて差し出す郵便物のうち普通扱いの第一種及び第二種郵便物の取扱いを再開し、25日には第一種及び第二種郵便物に限って書留としたものの取扱いも再開した。

ところで、郵便物の輸送について見逃すことができないのは民間飛行団体及び飛行士らの活躍であり、郵便での航空機の役割が改めて認識された。9月5日、静岡県日本楽器(株)の航空機が静岡県から救援用の食糧品を積んで代々木練兵場に飛来し、その翌日の帰途に当たって書状数千通を運んだ。これを始めとして、日本飛行学校、第一航空学校及び東西定期航空会の飛行機も、それぞれ東京・立川、東京・横浜又は立川・大阪の間で郵便物の輸送に従事した。日本航空(株)の水上飛行機は、9月2日から品川・江尻(静岡県)間を飛行して大震災前からの滞留郵便物を含めて約6万通を輸送した。

大震災では、切手類及び収入印紙もことごとく灰となり、創業以来の切手類や記録類も全て失われた。印刷局の工場も焼失したため、新しく切手を製造することもできなかった。ところが、全国の郵便局に貯蔵している切手類は約3か月分のもので、10月から12月までの分は9月中に補充すべきこととなっていた。これらのため、直ちに着手することとした応急の切手の製造は民間の印刷会社

に委託した。応急の切手、いわゆる震災切手9種は、10月25日に発行した。紙質は悪く、印刷は平版であり、裏のりも目打ちも施さなかった。通常葉書も、紙質を低下させ、大きさも縮め、表面に宛所記載欄を設けたものを11月15日に発行した。これらの切手類の発行は1925年4月30日まで継続した。これらとともに、切手の不足に対処するため、書留、切手別納郵便等（外国郵便物を除く。）については、当分の間、料金を現金で納付できることとし、この措置は1年余り続けた。

1923年末の年賀特別郵便の取扱いも休止した。また、同年11月に予定されていた皇太子裕仁親王と久邇宮良子女王^{く にのみやなが こ}の結婚の儀を祝う記念切手及び記念絵葉書の発行も中止した。

なお、大震災で庁舎が焼失した逓信省の本省は、時を移さず、東京駅前の東京中央郵便局仮局舎⁴³内に移転した。やがて余燼も治まり、大蔵省臨時営繕局は逓信省本省の仮庁舎の建築に取りかかった。敷地は麴町区（現千代田区）の大手町の印刷局跡⁴⁴に決まり、1924年4月に完成した。もとより震災後の混乱の中での建築であり、木造の平屋建てのいわゆるバラック建築にすぎなかった。本省の仮庁舎への移転は5月に完了した。

ところで、大震災は建築界にも大きな教訓を与え、今後の建築は耐震・耐火の構造を備えたものでなければならないことが強く認識された。木造はいうまでもなく、レンガ造りでさえも大震災には弱いことが証明され、将来の建築はもはや鉄筋コンクリート造りでなければならないと考えられた。逓信省の建築も大震災後はほとんど鉄筋コンクリート造りに統一されるようになった。

大震災では本省の庁舎と同一構内（木挽町）にあった貯金局の庁舎も本省の庁舎と運命をともにしたが、1923年末から同地の焼け跡に仮庁舎を建てて執務をしていた同局の庁舎については、1928(昭和3)年2月に至り、麻布区（現港区）の飯倉の6,730坪（2万2,209㎡）の敷地に本建築することとした。1931年1月に完成した庁舎は、鉄筋コンクリート造り（一部は鉄骨造り）4階建てで更に地下室が附属し、建坪2,380坪（7,854㎡）、延べ1万2,244坪であった。

一方、本省の庁舎の本建築については、敷地

【貯金局新庁舎（後の逓信省本省庁舎）】



⁴³ 東京中央郵便局の旧局舎は1917年に完成したものであったが、関東大震災に先立つ1922年1月にストーブの失火で焼失し、その後は仮局舎で執務していた。

⁴⁴ 現在の日本郵政グループの本社社屋（千代田区大手町二丁目）所在地

は帝国議会議事堂の完成後の旧仮議院跡に決定された。しかし、議事堂の完成が遅れた後にやがて戦時体制に入ったため、上述した飯倉の庁舎を本省の庁舎として使用することとし、1943年12月に移転した⁴⁵。

第3節 戦時下の事業

1 郵便事業

[サービスの制限・低下]

昭和に入って、1931(昭和6)年9月に満州事変が勃発し、1936年の二・二六事件を契機として我が国は準戦時体制に入った。1937年7月には日中戦争に突入して全面的な戦時体制をとった。郵便事業については、同戦争への突入の後もしばらくの間は近代化、特にサービスの改善を図ることができたが、同戦争が長期化するに従い、郵便の業務運行も次第に戦争の遂行に主眼を置いたものとなっていった。国策のための通信を円滑に運行することが最大の目標となり、そのため、一般の通信はともすれば不要不急のものともみなしてその利用を抑制することとなった。サービスが次第に低下の傾向をたどったのは、労働力や資材の不足の影響も大きかった。そして、1941年12月の太平洋戦争の開戦後、中でも戦局が日を追って悪化するに至ってからは、かろうじて通信網の最低機能を保持するにとどまった。

【女性郵便集配員】



1940年には、集配回数を減らすようになった。同年6月には、集配員に女性を採用し始めた。11月には、まず市内郵便の制度を廃止し、速達郵便物については、最終配達時刻を繰り上げて夜間の配達を廃止した。航空郵便も、10月1日から東京・福岡、福岡・大連等の間の輸送の回数を減らしたほか、東京・札幌、東京・新潟、大阪・長野、大阪・高知、大阪・別府及び福岡・北京の間の路線を廃止した。

小包に至ってはその抑制を非常に大きなものとした。既に「贅沢は敵だ」と叫ばれ、米、砂糖等は切符制になっていたが、物資は、都会でこそ不足しているものの、地方にはあった。そのため、小包が地方から都会に向かって殺到していた。これを抑えるため、1940年11月、米穀及び木炭を小包として送ることを禁止するとともに、60cm及び6kgまでとしていた小包の容積及び重量を、50cm及び4kgまでに制限した。小包の速達扱いも停止した。これらは、配達等の人手も足りず、輸送の能力も減退していたため、小包を制

⁴⁵ 戦時下に海陸輸送の一元化を目指して行われた中央官庁の統廃合で通信省は1943年11月1日に廃止されており、移転した時点では運輸通信省の外局である通信院となっていた。