

第3章 郵便事業

第1節 業務運行方法の改善

1 輸送システムの改正

郵便物の地域拠点間の輸送については、長距離郵便専用自動車便の開設等を逐次してもなお鉄道を利用することを中心としていたが、国鉄の方針で鉄道郵便車が連結替えされた荷物列車は旅客列車より幹線の便数が少ない、荷物列車の停車駅が削減される、というようなことで、鉄道は、郵便物の輸送に適合しなくなってきていた。また、国鉄の経営改善のために郵便車使用料が数次にわたって値上げされ、経費面でも鉄道を利用した輸送の優位性は急速に失われていた。さらに、この時期、急成長していた民間宅配便にスピード等サービスの各面で劣る小包の利用が急減し始め、そのサービスを改善する必要性が生じていた。

このようなことから、同一府県宛ては翌日配達、隣接する府県宛ても可能な限り翌日配達できる体制の確立を目標として、1984(昭和59)年2月1日、郵便物の輸送方式を鉄道主体から自主的にダイヤを組める自動車主体に切り替え、輸送ルートを「地域間輸送(幹線輸送)」と「地域内輸送」とに分離する郵便輸送システムの大改正をした。地域間輸送は、郵便物を区分輸送する上で拠点となる全国の地域区分局間を直行輸送し、地域内輸送は、地域区分局からその受持地域内の集配郵便局に放射状に設定した自動車便で輸送することとした。

この郵便輸送システムの大改正は、実施期日は国鉄のダイヤ改正に合わせたものの、従来の国鉄の合理化等の計画に伴う受け身的な改正とは異なり、省の政策として主体的に取り組んだもので、これによる送達スピードの改善が減少を続けていた小包の利用の回復にも大きな役割を果たした。しかしながら、一方では、この大改正は、鉄道郵便車内の車中継送区分制度の廃止、41線区の鉄道郵便輸送の廃止、240便に上る鉄道輸送便の削減、28の鉄道郵便局分局の廃止等、鉄道郵便局を中心とする大規模な施設の改廃を伴うものであり、その結果、鉄道郵便局等の職員を地域区分局を中心とする各地の郵便局に大幅に配置転換することが必要となった。

郵便輸送システムの改正及び鉄道郵便施設の改廃は、1984年2月1日のものに続き、1985年3月14日並びに1986年3月1日及び10月1日に段階的にして完了した。1986年10月1日のものは、1984年2月1日の目標に加えて、同一府県宛て以外は

可能な限り翌日配達、翌日配達困難な地域宛ては原則として翌々日配達する体制の確立を目標とした。これら4次にわたる郵便輸送システムの改正等で、鉄道を利用した輸送は1986年9月30日をもって全廃し、1872(明治5)年から郵便輸送の一翼を担い、その後鉄道の近代化とともに長きにわたって郵便輸送の中心であった鉄道郵便が終わりを迎えた。1903年4月に誕生した鉄道郵便局については、1983年3月の臨時行政調査会の第5次答申－最終答申－及びそれを受けた閣議決定でその在り方について抜本的に検討することとされたところであったが、1986年3月1日に廃止していた旭川、新潟、金沢、米子及び高松の各局に続き、札幌、青森、仙台、東京、長野、名古屋、大阪、広島及び熊本の各局を廃止して全廃とし、代替施設として、地域区分事務、大郵袋の継越事務等を取り扱う自動車輸送の拠点である輸送郵便局6局及び3センターを置いた。

2 平面処理システムの採用・次世代の集中処理局の設置

【郵便専用自動車へのロールパレットの積み込み】



【東京多摩郵便局】



郵便物を輸送する際の容器については、郵袋を用いていたが、郵袋は、郵便物の保護や作業効率の向上に当たっては難があった。取扱注意小包が増え、従来の上方から落としていく重力を利用した小包区分装置では品質管理が困難となってきたという事情もあった。これらのため、郵便物を丁寧に取り扱い、荷傷みや破損を防止するとともに、郵便車との積降し作業等の省力化及び時間の短縮を図ることができるものとしてロールパレット及びパレットケースを開発し、1986(昭和61)年からこれらによる輸送をして逐次拡大した。

ロールパレット及びパレットケースを郵便物の輸送容器として用いることとしたため、次の世代の大型の集中処理局は、平面処理システムを採用し、低層で横に広がるものとした。

1988年9月5日、発展著しい東京都多摩地域を受け持つ地域区分局として東京多摩郵便局を置いたが、同局については、平面処理システムを採用した低層超大型のものとした。また、取扱注意小包も区分できる小包区分機、郵便局では初めての

ロールパレットや運搬車を局内の所定の場所に牽引する無人搬送車等、これまでの施設とは異なる画期的な局内郵便処理システムも導入した。

続いて、全国の約1/3の郵便物が集中し、更に増大を続ける東京都特別区内の郵便事情に対応するため、従来の東京中央郵便局、東京輸送郵便局、晴海通常郵便集中局、東京北部小包集中局及び東京南部小包集中局の機能を集約して東京都特別区内の郵便ネットワークの統合・再編成を図り、更に全国の郵便輸

送ネットワークの改善を図ることとし、1990(平成2)年8月6日、新東京郵便局及び東京小包郵便局を置いた。また、これに合わせて、同日からロールパレット及びパレットケースによる輸送を全国実施した。

両局の合計の建物延べ面積は約10万㎡で、当時の郵便局の建物としては我が国最大、世界でも最大級であり、両局については、低階と大平面で郵便物を処理し、郵便物の輸送容器としてロールパレット及びパレットケースを使用することはもちろん、郵便物の処理のスピードアップと品質管理の徹底を最重視したマンマシンシステムや、広大な局舎で大量の郵便物の到着から差立てまでのスムーズな処理をバックアップするための業務運行支援システム(運送便到着管理システム、局内物流情報システム及びITVシステム²²⁾)を導入した。両局の設置に伴い、東京輸送郵便局、晴海通常郵便集中局、東京北部小包集中局及び東京南部小包集中局は廃止した。

【新東京郵便局・東京小包郵便局】



3 効率化・合理化・機械化

事業財政が厳しく、1970年代に3次にわたって料金の改定をせざるを得なかった郵便事業に対しては、郵政審議会や臨時行政調査会及び3次にわたる臨時行政改革推進審議会からのものを含めて事業運営の効率化・合理化が求められた。1981(昭和56)年度は郵便の「営業元年」と位置付けたが、同年度については、同時に「効率化元年」と位置付けた。

²² 広大な局舎内の郵便物の流れや処理状況、各種機械の稼働状況等を視覚的に把握するため、各作業場の必要な箇所にカメラを置き、そのカメラからの情報を中央制御室等に置いているモニタに映すシステム。「ITV」は、industrial televisionの略称

効率化・合理化の方策の1つは、配達度数の見直しであった。通常郵便配達については、1981年3月2日、同月下旬以降、23の郵便局で1度化の実験をすることを決定した。本実施は、1984年2月1日の郵便輸送システムの大改正に合わせてした。ただし、東京都特別区部、道府県庁所在都市及び人口20万人以上の市の商業地域の一部は2度地として残した。また、この際、速達については、配達度数を原則として3度とし、輸送便との調整をして送達速度を強化した。

郵便の局内作業の機械化については、この時期は、バーコードによる書留通常郵便物処理システムを1984年2月から導入し、これを1984年度に全国展開した。また、従来機械化が困難と言われていた配達区分もできる郵便物宛名自動読取区分機を開発し、1989(平成元)年3月12日以降、下谷(現上野)、足立、京橋(東京都中央区)及び大阪西の各郵便局でこの区分機による配達区分を順次試行した。その結果、読取り率等で実用に耐えることができる状況に達したため、1991年3月、赤坂(東京都港区)、目黒、川崎中央の各郵便局にも配備し、5月から本実施に切り替えた²³。これは、小型普通通常郵便物の手書き又は印刷活字の宛名情報の中から町名、丁目、街区符号及び大口受取事業所の漢字、仮名文字及び数字を読み取ってするものであり、当時の光学式文字読取装置技術としては世界に類のない開発であった。

郵便窓口事務の機械化については、お客さまサービスの向上及び事務処理の効率化を図るため、郵便料金の計算、証紙の発行、別納料金受領証の作成、販売代金の集計等を簡単な操作で迅速にすることができる郵便窓口端末機を開発し、1989年4月21日、その試行配備を開始した。

そのほか、1989年9月1日、急増する郵便物を適切かつ効率的に処理するため、カタログ小包郵便物の創設と同時に郵便物の「カラー管理システム」を実施した。

このシステムは、送達期間に余裕がある郵便物をカラー紙札やカラー票札で区別しておき、主として日勤及び中勤の時間帯で内務処理をして計画的に配送することで郵便物の処理作業を平準化し、スピードを要する郵便物の安定した送達を確保するものである。

施設面でも、1990年8月に廃止した東京南部小包集中局の施設を活用し、お客さまが直接差し出す大口郵便物及び東京都特別区内の主要郵便局で引き受けた大口郵便物のこのシステムによる集中処理を専門的にする初めての新しいタイプの郵便局として、1991年3月29日、銀座郵便局を置いた。

²³ これらの郵便局の中には現在は配達をしていない局もある。また、現在は、地域区分局が受持地域内の郵便局の配達区分までをしようになっている。