

郵便規畫

楊
樞



郵便規畫目次

第一編 總論

第一章 郵便規畫之意義	一
第二章 規畫之種類	二
第一節 維持規畫	三
第二節 改良規畫	三
第三章 規畫之要旨	四
第一節 交通上之變遷	五
第二節 經濟上之籌算	五
第三節 事實上之緩急	六
第四章 規畫之材料	六
第一節 實地觀察	七

第二節 諸般報告……………八

第三節 統計……………八

第二編 全部規畫

第一章 局所之配置……………九

 第一節 殷盛之場所……………九

 第二節 衝要之場所……………一〇

 第三節 遞送上無支障之場所……………一一

 第四節 集配上無支障之場所……………一二

第二章 同名之採擇……………一四

 第一節 遠距離主義……………一五

 第二節 近距離主義……………一五

第三章 局舍之區畫……………一七

第四章	通信之區畫	二一
第五章	集配之區畫	二五
第一節	集配分割之標準	二八
第二節	集配度數之限制	三一
第三節	集配時刻之規定	三三
第一款	因郵便物停留時間以規定者	三三
第二款	因遞送便開發時間以規定者	三四
第三款	因取集之便利以規定者	三五
第四款	因配達之便利以規定者	三五

第三編 一部規畫

第一章	駐在地之集配方法	三七
第一節	駐在地之集配	三八

第二節 駐在地之聯絡	三九
第二章 駐在集配局	三九
第三章 集配特例	四二
第一節 度數之變更	四三
第二節 郵便函之開閉	四六
第一款 遞送人開閉之場合	四六
第二款 鐵道乘務員開閉之場合	四九
第三款 遞送人兼掌郵便配達之場合	五〇
第四章 郵便函之配置	五二
第一節 郵便柱函之設置	五二
第二節 郵便掛函之設置	五三
第三節 設置郵便函之注意	五四
第五章 郵便切手賣捌所	五四

第六章	關於集配之區劃	五六
第七章	郵便線路	五九
第一節	鐵道郵便線路	五九
第二節	水路郵便線路	六〇
第三節	通常道路線路	六〇
第四節	鐵索線路	六一
第八章	郵便線路之等級	六四

郵便規畫

遞信省屬 雨田勸太郎講述

浙江山陰 唐 李 慎 典 編輯

第一編 總論

第一章 郵便規畫之意義

郵者郵驛也。便者便利也。謂關於一切通信事務。由各郵驛傳遞。而取便利之意也。然於設置之初。毫無規畫。亦難達其便利之目的。而收善良之結果。是郵便設置。以規畫二字爲一最重要之問題也。規畫二字。其意義若何。曰設計之義也。即設置之初。經營計畫。通信事務之方策也。要言之。例如局所之設立。如何分配。遞送之時間。如何規定。取扱之方法。如何處置等事。皆規畫中之要點。譬之建築。必預於修造之先。度其地勢之高低。測其面積之廣狹。且豫算其應用之材料。何者宜多。何者宜少。規畫既周。自範圍可據。而後懸一目的。從事築建。至落成時。則輪奐既美。戶庭相宜。

自成一完全之屋宇。知建築之必湏豫先籌畫。則可與語郵便之規畫矣。夫郵便既以便利爲目的。必信件往來。傳遞迅速。一任海山寥濶。江河修阻。而配達之適宜。組織之停勻。儼然千里戶庭。而後方爲完善效果。況今世界。文明進步。環球交通。各國對於郵政。有交互之便利。設非預有適宜之籌畫。更難望有完全之政策矣。故規畫爲郵政學第一要義也。且規畫與監督實務之關係。尤爲密切。監督者。乃臨事之方法。規畫者。爲先事之手續也。已見於實際之時。則重監督。當於思想之際。則重規畫。蓋事非先加以理想。籌畫萬全。而臨事未有能奏效者。也是以分言之。爲監督。規畫合言之。則爲郵便行政。其所以爲機密之關係也。

第二章 規畫之種類

規畫種類者。必於何等郵便物。何種性質。規畫一是。除通貨金銀寶石珠玉其他價高之物品。及容積重積合於制限不反成規之外。如妨害公安。壞亂風俗之文書。圖畫。以及爆發性。發火性。危險性。之合物件。均規畫而定。爲禁制之品。又能加危害於郵便吏員與能損害他郵便物之物件。亦規畫爲禁制。所以昭鄭重而求發達也。

第一節 維持規畫

維持規畫者。即繼續現狀支辦之事。於不完善者。求爲完善。於不全備者。求其全備之意義也。必竭力經營。使無毫髮之遺憾。而後方盡維持之責任。達維持之目的也。夫規畫既曰維持。必於此次之前。已有規畫之成規。與規畫之範圍。無待詳論。但於規畫上。復加以維持二字。則此次之規畫。正所以維持前此之規畫也。是此次之規畫。違反其前此之規畫成規。固屬不可。且此次之規畫。踰越其前次之規畫範圍。亦屬失當。故關於此等規畫。須按酌其已往所規畫之成規及範圍。有不良者。則規畫改良之策。以維持之。此維持規畫之原則也。又如支給金額現支百圓者。厥後能否照給之類。

第二節 改良規畫

改良規畫者。觀察事勢之變態。物理之甄幻。加以改更。以求其盡善盡美之規畫也。與上節維持規畫不同。維持規畫者。就現在事實狀況。規畫方策。使其事不至失敗。改良規畫者。因事勢之狀態。逆測將來之變局。規畫方策。以圖改革。也要言之。維持

規畫者。改良現在之失敗。改良規畫者。維持將來之失敗。仍不外求發達進步之意也。

四

右所述二種規畫。必先爲調查。日本調查維持事務。非用歷年度。即用會計年度。如自本年四月一日起。至來年三月三十一日止。調查第二之事務。而規畫之。調查改良事務。則用歷年度。自本年二月起。至五月止。調查本年一切情形。而規畫之。其所以然者。殆欲隨時改良也。

第三章 規畫之要旨

按日本郵便法。明治三十三年三月法律第五十四號。郵便爲政府掌管之。無論何人。不得私爲送達信書之營業。是要旨乃在於國家中央政府。如郵便電信。郵便爲替。郵便貯金等。皆包含於內也。所謂政府者。即行政官府。代表國家之機關。日本規定郵便之總機關。爲遞信省。遞信大臣。爲最上級官。次於遞信省大臣者。有通信局。掌管全國之郵便。掌管云者。管督掌理之意義。謂由政府全部之經營。執行而監督之行爲也。且郵便必屬於政府。而委爲民業者。其要旨概可想矣。

第一節 交通上之變遷

國家之文明。日愈進步。則交通之行政。愈求便利。若於行政上觀察之。郵便事業。可以促文化之普及。能交通商工業。殖產上快速之思想。誘啓國民福。概可想見。於是郵便之始。基設備。悉求完善。嗣因力圖迅速。而交通不能無變遷之虞。例如甲局至乙局者。初以人力遞送。以馬車遞送。厥後鐵道遍築。凡郵便物之往來。利用迅速。即用汽車運轉。則汽車比較人力車馬。便利既多。而經濟亦因之以節儉。勢不得不變厥方針。再規畫鐵路運送之策矣。

第二節 經濟上之籌算

國家設立郵便政策。本以交通便利機關靈敏爲主目的。決非經濟上之問題。故關於郵便事務。規畫要統一。取級要公平。設備要普及。報酬要低廉。一一計畫。以圖公共之利益。然規畫之時。固不得以經濟爲目的。要必具經濟之觀念。方爲有濟。蓋籌畫雖不可過爲撙節。貽誤事機。而收入支出。亦不得不注意。講求。例如甲乙丙三人。以郵便爲營業。賃金必不能割一。僻壤必不能到達。且不能期其遞送時間。有迅速

之敏活。並不能期其配達時間。毫無遺失也。若政府爲之。必能除去種種弊端。以收完備之效。然而務使於經濟上有益無害而後可。

第三節 事實上之緩急

郵便以事寔觀察之。國家設遞信省。規定郵便法。莫非爲社會上謀公同存在之政策。希圖機關靈活。以迅速二字爲元素者也。夫國家設立郵便。旣以迅速爲主目的。則凡關於郵便事務中。如配達、運轉、遞送等各項。無一不求其急。即無一可爲稍緩也。郵便事實上。惡可以緩爲哉。然即原理上論之。旣關郵便之事務。原無一時一事之可緩。而即事寔上論之。急之中有最急。以急者與最急者較。則急者可稍緩之性質生焉。設不審察郵便物之性質。而妄爲配達或急。其所緩或緩。其所急。顛先爲後。倒後爲先。措置失宜。事無紀律於事寔上。必不能達其迅速之目的。於交通上。必生停滯之障害。此規畫之所以宜先注意於事寔上之緩急。而力求其合度也。

第四章 規畫之材料

郵便規畫。固重理想。如引受、取集、集配、以及通常、普通、書留、別配達、價格表記、留置

束約等類之郵便。又遞送速度。遞送時間。及期限。各有線路。各有方法。及手續。凡關於以上各項。繁簡胥殊。皆由理想中設計。而規畫之。若網在綱。有條不紊。然徒據理想上之思索。而無實際上之考求。則游移無據。仍不能於規畫之數量。盡美盡善。故關於規畫上。必先優於理想。而後於實際上。採取各種材料。以資考求。則取資可藉。方能達善良之目的。而盡規畫之能事也。

第一節 實地觀察

凡事必深察其情形。而後着手於事寔。庶存於中。確有定見。而行乎外者。自無舉錯失當之譏。如於情形未諳。徒事懸揣。未免言之甚易。行之維艱。其不至中道而費。欲止却前者幾希矣。故規畫郵政者。尤必須親詣各處。寔地考察。以爲規畫之張本。方爲有濟。蓋世界文明進化。無論何種學問。皆須寔地練習。方於臨事之際。胸有成竹。指揮如意。否則第於理想上研究。或徒涉獵羣書。即有奇思妙想。亦不過僅具知識而已。不得謂之爲學問。蓋學問者。乃事寔上之考求。知識者。但思想上之理解耳。徒具理想。而無寔行。是如古諺所謂紙上談兵。託諸空言者。不能徵諸寔行也。是各種

學問皆重地寔觀察。郵便亦何獨不然。

第二節 諸般報告

郵便規畫。以寔地觀察爲必要。固矣。然一人之知識有限。或其所見。未能周詳。或其理解。便於一隅。亦往往生各種障害。故關於郵政之規畫。尤須用諸般報告。以濟不及。諸般報告者何。採取各種言論。以補一己之所不足。及或有便僻之處也。不如是。則僅憑一己之臆斷。冒昧直前。固見自封。必至遺悞事機而後已。焉能達爲公衆求便利之目的。特報告既多。即種類各異。非兼營並計。無以定規畫之方針。

第三節 統計

統計者。統其全體規模。而計算之之意。何謂統其全體計算。如郵便局之設立。必依各地方區域之廣狹。戶口之多寡。商業之盛衰。街署之有無爲根據。設關於此等情節。未能統計。則設立局所。定難適當。故關於郵便之規畫。尤須有統計法。將其全部規模。胥熟於胸。如奕棋者然。目注而指畫之。使無遺漏。稍一失計。則全局錯亂矣。是統計亦爲規畫上之要件之原理也。

第二編 全部規畫

第一章 局所之配置

國家之設立郵便、電報、電話、各局所也。原爲社會民生謀公共便利之目的。故郵便之局所之場合。時間也。下仿此配置失宜。亦難其爲社會民生謀公共便利之目的。故郵便之規畫。關於局所之配置。尤宜注意焉。其配置當如何規畫。是必先調查其地方之狀況。何爲繁盛之區。何爲要衝之路。配置停勻。設置周密。而後機關靈敏。往復不背。庶幾於設立之旨不相刺謬也。

第一節 殷盛之場所

國無論大小。皆有殷盛之區。規畫郵政。對於殷盛之區。尤宜加意。蓋地方既殷盛。則工商等業。與隆四方之旅客雲集。交通日繁。書信之往來。在所必要。故設立局所。當於此等地方。特別設立之一。爲可充旅客之欲望。又可利於工商營業。以資其進步發達。且關於此等場所。非必局長及局員躬親巡迴。祇以察文書往來。有無。

遲滯爲目的。而後。可是以郵便事業。其一。在於社會有交通機關之關係。又於國家行政上。須研究經濟利害之消長。故其組織。須定區域之殷盛與否。

第二節 衝要之場所

郵便局所之建築。以先選定土地爲最要。第一在郵便區內之中央遞送集配組織上。須得公衆往復之便利爲最要。例如甲乙丁三處均有鐵道。三處之往來。均由丙處經過。則丙處即爲要衝之路。當於丙處設立郵便、電報、電話等局所。以郵往來信件。交通之速度。茲將甲乙丙丁地勢示圖如左。

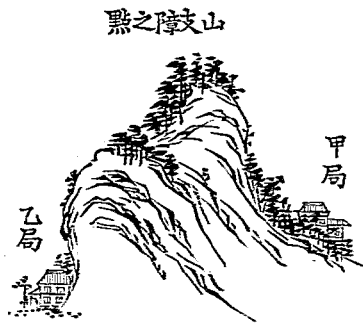


又如甲乙兩處。甲處近居海隅。乙處當鐵路之通衢。則乙處即爲衝要。其遞送集配愈形繁多。則宜擇鐵道海隅二者之間。設立郵便、電報、電話等各種局所。以便達交通之機關。

第三節 遞送上有支障之場所

國家設立郵便。原以圖普通行政上之機關。運轉有圓滑敏捷之妙。除去其一切阻礙。障害之意也。即郵便上之規畫。亦何非以除去支障爲原則。然在郵便之規畫上。固以除去支障爲原則。而在地理上講求之。則天然之支障。亦在所不免。例如甲局至乙局。其間隔有高山。遇此等場所時。則甲之郵便局與乙之郵便局。兩方之遞送往來。必生種々之支障。何也。甲局與乙局既隔一高山。山路崎嶇。遞送之時間。固不免有遲滯之支障。或失迷之錯誤也。此等場所。謂之爲遞送上有支障之場所。配置郵便者。關於此等之場所。不可不加意規畫。必使天然之支障。無妨於交通之便利。方足盡郵便規畫之能事。但此等有支障之場所。宜如何設置。方能除去其支障。必於有支障處。設一局以通兩方之遞送。則支障去矣。示圖如左。

圖 二 第



第四節 集配上 有支障之場所

集。者。郵。便。局。派。遣。人。員。向。各。郵。便。函。信。箱。子。也。收。取。信。件。之。意。也。配。者。以。信。面。所。載。之。地。名。配。置。一。處。送。交。於。受。取。人。也。受。取。人。者。受。信。之。人。也。非。徒。一。局。爲。然。各。局。皆。必。如。是。特。各。局。之。集。配。均。有。一。定。之。時。間。有。一。定。之。度。數。集。配。之。人。不。得。以。私。意。稍。有。遲。延。且。不。得。以。私。意。稍。有。迅。速。如。此。局。管。轄。之。區。域。內。有。崇。山。之。支。障。是。不。

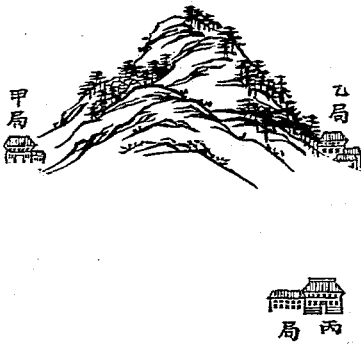
但遞送維艱。即收亦多不便。幾於集配上。有種種阻滯。而難於辦理。耶。若其戶口零星。郵便物稀少。或可勉強以從事。倘地勢既屬險峻。而郵便物又極繁多。則非於該處另設一局。何以濟集配之困難。茲將應設局所之處。列圖於左以說明之。

甲乙局遞送時間

乙局取扱時間

乙丙局之遞送時間

第三圖



例如甲乙丙三局其遞送取扱時間均有一定之規程。若甲局所轄之地方。如前圖丁局地勢高聳。兼有山嶺之隔阻。是取集配達異常困難。則於丁處宜另設一局也。

第二章 局名之採擇

凡設郵便局一所。必有一局之名稱。日本行政區名曰市、町、村。郵便局亦可以市町村之名以爲名。例如東京市內外之郵便局。即名之曰市內郵便局。市外郵便局。且市中有區。區內有町。郵便局在某區某町者。即以該區町之名名之。舉一類推。局皆如是。總之以地命名。不必另取爲原則。

(例外)

有以大建築物之名爲名者。(如公園及省名等是)如郵便局設立於司法省近旁。則此局即可名之爲司法省郵便局。設於文部省近旁。即可名之爲文部省郵便局是也。

更有以歷史之名稱爲名者。如日本之忽來關。史載曾有大蛇出現。又經

戰役。此名所載在歷史。騰諸人口。婦孺走卒。靡不知悉。故該處之局所。即可名之爲忽來關郵便局也。

又有以地理上之名稱爲名者。如著効景勝之地。與俗語吻合。即以之爲郵便局名是也。

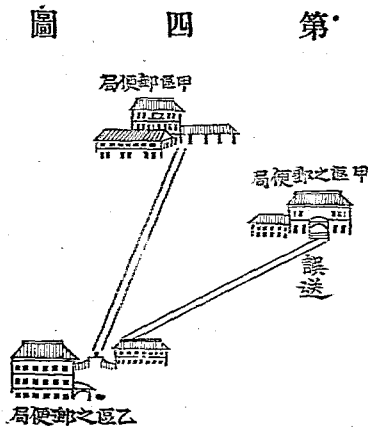
總之採擇郵便局之名稱務令一般普通之人民易知而後方爲完善斷不得好異眩奇採取虛妄怪誕之名稱使一般普通之人民雖強識其名稱而不能確解其意義以背採擇之原則也。

第一節 遠距離主義

遠距離主義者。謂以衝要之地名。名其局也。使四方人民周知其局所。而得交通之便利。況郵便者。以迅速確實安全爲目的。有流通循環運動之機關。有河水蒸騰雲結雨降之功效。如住居東京市內之一切人民。亦可知大阪、神戶、長崎等各地方之郵便局是也。

第二節 近距離主義

近距離主義者。就本處人人皆知之地名名之。使一般之人民聞而易知。如東京十五區之名是也。然行政區名。往往有相同者。若於區名相同之處。皆以該區之名。名其郵便局。則彼此混淆。易生誤送之障礙。必至多費手續。故凡有同名之各地方。則郵便局之名。稱不必假名於行政區。可按該地方之名。勝以其局所。或另設一名。以杜誤送之弊。可也。茲特別誤送之圖如左。



第三章 局舍之區畫

郵便局之構造也。既瀆便利又宜堅固。以防水火之虞。日本從前構造郵局與民房無異。四面皆以板爲壁。繼而郵便事務日遂增加。電信電話事務之開始。小包郵便之施行。則事務室須漸次增築。又慮空氣之不流通。或光線之遮斷。於配置上之秩序難免錯亂。遂力圖改良。構造悉用磚石建築。然外用磚石必內無堅柱。而後可稱美備。蓋此等局舍人員之往來既多。即行囊三輪車之出入亦復不少。若偏立堅柱。則有妨往來之便利。且局內之室均爲取扱郵便物之要地。關於此等規畫。必善爲支配。務使設備盡善。方能達郵便局便利之主目的。茲將關於局內應設備之各種室。詳列於左以說明之。

(甲) 郵便事務室 事務室者。管理關於郵便一切庶務之場所也。關於此等室。又有應附設之所列如左。

(一) 扣所 即休息所也。此所附設於事務室之內。以備郵便夫之休息。一可以防寒。威之凜烈。又可供不時之奔走。蓋此三項人員。無論有事與否。不能

遠離局所。故設此所。以待勞動。

(二)宿直室 即郵、便、吏、員、宿、所也。此室宜附於事務室之近旁。凡屬吏員。應在此泊宿。亦不必全班泊宿。以免空嘯於其間。然必留宿數員。以妨事務突來。措置無人也。

(三)公衆溜 此室附設於郵便局門首。以爲公衆往來局中休息之所。兼可防偷竊事務室內之秘密書信也。

(乙)電信事務室 管理關於電信之一切庶務也。但關於電信事務室。亦有應附設之室。列如左。

(一)電池室 使發電之源。聚蓄於此。以次發生電氣。而應通信之極需。否則恐有誤事機。

(二)電信吏員宿直室 專以爲電信吏員宿直於其中。以便通信之往來。但電信不無秘密之處。例如關於戰爭之電信。必妨因外人竊聽。以免事洩。漏必特別構造。用鉛及鉄建築一室。或於待合室。事務室之間。隔有壁障。方無機

密洩漏之虞。然過於嚴格。則遮斷光線。以至有因黑暗損壞信件之患。況空氣不能流通。而於職務者之衛生上。亦甚有防碍。日本自明治十五年。經驗以來。窗扉必用木板。雖白晝之間。亦假燈火。於職務上殊多不便利之憾。特近來已經改良。無此弊端矣。

(丙) 庶務室

(丁) 會計事務室

(戊) 局長室

(己) 監理事務室

(庚) 工務室 此室亦有附設之室如左

工夫室。凡局內一切工人。宿於其中。以便修理電桿電線等事項。蓋此種事務。時常有之。遇有損壞。即行修理。在在需人。故一切工夫。必常使宿直此處。方不至有貽誤事机之患。至若其他事務室。皆可以按地面廣狹之情形。酌量設置。不必過爲寬大。

(辛) 電話交換室

於右列七種而外。又應設備此室。但此室必另外構造。因其爲各處電信交換之區。非另行建築。必有種種滯碍。且宜附電力室。以爲原動力發生之處所也。

除右列八室外。更有應設備之場所。列如左

(一) 應接室

應接室者。局員應接來賓之場所也。必於戶口上。書明應接所字樣。使來賓一望而知。

(二) 倉庫 即保險櫃也。凡一切重要物件。均貯藏於內。但須特別建築。必使無火災之虞爲適當。

(三) 湯殿

(四) 洗面所

(五) 小使室

(六) 車置場

第四章 通信之區畫

通信之區畫者即事務之規畫也其規畫之事約有三種。

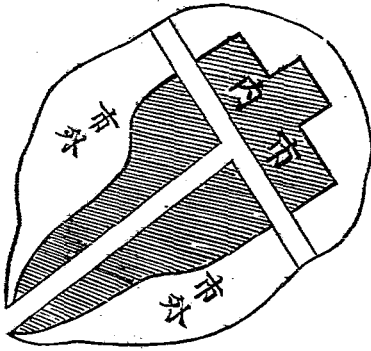
(一) 郵便區

郵便區者即郵便局受持郵便物之取扱與配達之地域也區分爲市內市外二種。何以爲此分割蓋區分不明則配達必多遲滯例如甲乙兩區爲甲乙兩人配達之區域使不先將郵便物區分之則甲所配達者而有乙區之郵便物雜於其間乙之所配達者而有甲區之郵便物混於其內待配達轉迴而爲再度之配達則必致延擱時間於遞送上生滯遲之障害故關於區畫之問題必須預爲布置之詳述於下。

(甲) 市內

市內者即郵便局之所在地也與周圍民宅連檐之部落或在六町以內之部落是也日本以六尺爲一間十間爲一町六町爲一里例如一里之地人

第五圖

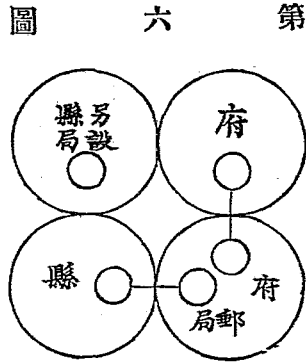


(乙)市外

民輻輳之區。中間必設一郵便局。即謂之市內郵便局也。

市外者。即六町以外之郵便局也。其所以區別之者。因市內之地。四民雲集。信件必多。較之市外之郵便局。集配之度數既多。既遞送亦宜迅速。故時時湏人集配。若市外則每一日配達一次。二次。或三次。足矣。茲將市內及市外。列圖於左以明之。

市內市外之區別。究以何爲標準。仍須依行政區畫而設置郵局於中央之地。以爲區別。例如行政區有三區連接。互有交通。則郵便局宜受三區交通之中央置之。若另有一區。距離稍遠。則諸事皆不能以迅速行之。豈非困難。遇此場合。亦須取適中之地方。另設一局。以便配達之集配。且規定郵便區。亦有原則。試列舉於左。



(1) 行政區不可分割爲二個以上之郵便區

設有甲乙丙三行政區於此。只甲乙二行政區有郵便局所。而丙行政區獨無。則甲乙兩郵便局。不可將丙之行政區分而爲二。無論屬之何區。總以全體歸併爲要。何則。爲郵利計也。例如甲處有信件一封。欲寄至丁處。應由乙處經過。而丁處已分割爲二。半屬丙局。半屬乙局。如此信係屬丙局。必再由丙局轉送。方能到達。且發信人。如居乙丙兩界之間。又將由何局發送耶。此不可分割爲二之理由也。

(2) 於交通上有密接關係之處可設同一之郵便區

如甲處與乙處交通甚繁。而丙處地近僻壤。交通亦甚鮮。則乙處之郵便應歸併甲處。而不可歸併丙處也。何則。郵便以迅速爲目的。若乙處有緊要信件寄達甲處。不能徑直發送。必須經過丙處。郵便局方能達到。則廢手續且遲延。時日其悞。事亦非淺鮮也。故必以交通之地方與交通之地方合併。一區方屬有當也。

(3) 位於集配上利便之箇所因地勢關係。可爲同一之郵便區

如甲區與乙區地勢毗連。集配上異常利便。亦可爲同一之郵便區。此地勢使然。無他關係也。

(二) 電信區

電信區者。區別電信一定之線路也。有線路則由某處至某處。地段既不能歧。時間亦不能左。此其大較也。

(三) 電話區

電話區者。分割電話受持之區域也。有區域。則取扱者既有歸屬。即使用者亦多便利。

第五章 集配之區畫

郵便區之分市內外也。無非爲表示集配度數之差異。因其集配之度數多者。即名之爲市內。因以集配之度數少者。即名之爲市外。市內之名稱。雖據於行政區。而其性質與行政區迥異。蓋行政區事務紛繁。郵便則事務簡單。無論何區。均不外左列二種之手續。

(一) 取集

取集者。即取集各郵便函之郵便物是也。郵便函爲引受郵便物之機關而設置於衝要之街衢者。然函內之物不能自來局中。必須遣人往取之。此往取之人。即取集之謂也。

(二) 配達

配達云者。將各處寄至之郵便物。配達後分送於其郵便物上所注明指定之地方也。

由此觀之。取集與配達顯然兩途。其間集配人爲聯絡之一機關也。集配人者。司一局內公衆郵便物之發受。各郵便局皆有是職。洵爲郵便上交通之一大機關也。然集配既爲交通上之一機關。則集配之區畫尤宜注意。如一郵便局而兼有市內市外以一人集配。勢必有所不能。區畫者置二人以上。將集配事務分割。甲乙區域俾甲乙二人各自取扱。各區之事務庶幾措置裕如。事理周密無遺失之弊矣。

夫集配之事。雖似單純而不複雜。然其中之分配機關亦極紛繁。例如動物上等與下等。其飲食之出入機關。外觀似無差異。然動物之下等機關。單獨若上等則複雜。實多不得強同。集配之區劃亦然。蓋下等局可以單獨之機關行之。集與配有一人兼理之足矣。若上等局則地方繁盛。郵便物亦必倍多。如不分配集與配達二種則辦理勢必棘手。而分寄亦難免刺謬。此交通豈稱便利。故交通之便利要在集配之適當與否。試列如左以明之。

市·外	市內		一 局
	集	配	
集	配		二 局
	集	配	
集	集		三 局
	配	配	

如上表第一局為交通最盛之區。市內分取集配達為兩人。市外亦然。第二局

爲繁盛稍遜之區。市內分取集配達爲二人。市外則以一人而兼理集配之事。若第三局則爲交通不甚發達之區。其郵便亦少。故無論市內市外均歸一人辦理集配之事。

第一節 集配分割之標準

集配區畫之分畫也。亦難矣。既欲其人之勞逸適當而無妨礙復欲其事無積壓而交通靈便且於經濟掙節不至困難然後可稱爲完善茲特立一標準詳述於左以明之。

(一) 第一以集配人之步度定之

集配人之行路其步度有緩者亦有急者。例如電車汽車之速力於一時間可行十里或可行十五里不等。關於集配人之步度亦如是也。必先即其步度之緩急計其若干時間可至某處若干時間不能至某處據此而分割之庶不至貽誤事機此集配分畫之標準也。

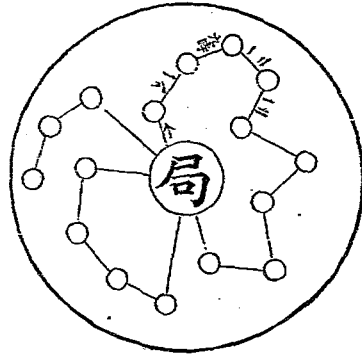
(按) 日本普通步度。三十分鐘可走一里

(二) 郵便函之開閉。普通規定。每一函須三十秒時間。六十秒爲一分。六十分爲一點鐘。

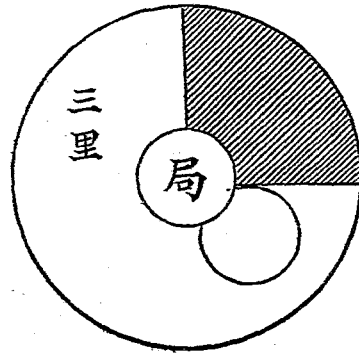
(三) 郵便物配達至人家之後。每一通須二十秒時間。此言普通之信函也。若係特別信函。或新聞。或小包郵便等物。尙須對手方自書收條押捺名印。則決非二十秒鐘之時間所能辦理者。宜依特別之規定也。

據以上三標準。而後可定集配之度數矣。但取集以三十分鐘以上爲一次。至多不得過兩時間。配達以一時間爲一次。至多亦須在三時間以內。蓋繁盛之區。度數愈多。愈速而交通亦愈靈活。即在繁盛稍遜之區。及決非繁盛之各地。方而取集亦不得越此規定之。二時間。即配達亦不得越過三時間之外。試列圖如左以明之。

第七圖



第八圖



區畫大則時刻多。區畫多則時刻少。要皆以地方之繁簡為標準。此取集之區畫也。配達則不然。例如有二百件信函於此。將欲配達。則必預按道路之距離。與送至人家之遠近。復以前段所云步度之例。及每一通信。須二十秒之時刻。合而計之。共得二時間。若配達人之能力能耐二時以上之勞。可加以多數之信件。否則不能過二百函。此配達之要點也。

集配之分割。如此成就。有郵便區者而言也。至若無郵便區之處。其集配之方法。果何如乎。夫郵便區之設也。由有郵便局。郵便局之立也。由有土地人民。有土地人民。則彼來此往。或假片紙以寒暄。或用文書以達意。絲是而通信之義。以起特通信之中。必有交通機關。以爲集配。則往來迅速便利。洵非淺鮮。故凡郵便區。無論市內市外。皆有集配之區。畫然此皆普通之可行者。若例外。則不然。如郵便規則第七十三條之規定。深山孤島及其他僻陬之地。或以普通方法。得難配達之處。則以郵便物留置於郵便局中。俟受取人出頭而交付之。如留置至三十日以後。無人領取者。仍將原物寄還本處。非不欲爲他處送達也。殆因深山孤島。未便編入郵便區內。

第二節 集配度數之限制

集配之度數。依郵便物之多寡而定。市內之取集。至多不能過十八次。至少亦須有二次。其配達至多之度數。不得過十二次。至少亦須有二次。然其度數。由二次可增至十八次。究以何等次數。爲限制之標準。曰宜以地方之繁簡。定集配度數之限制。

如市外則集配並行（即代收代送之謂）僅二次以至五次而已。總而言之。度數之多寡以該地之郵便物以爲轉移。郵便物多者必其地方人烟稠密。商務繁盛。如日本東京市內。日本橋區。京橋區是也。此等區域。人烟既稠密。商務亦繁盛。故其集配度數亦居最多數。若本鄉區之近神田區者亦然。但不拘定十八次。至於巢鴨附近之處。則商業既漸遜於日本橋區。京橋區。而人烟亦漸漸稀少。其郵便物決不能如日本橋。京橋二區域之繁多。其郵便物既稀少。則集配之度數亦應稀少矣。如此則集配度數可至二次。但非關於此等地方。以集配二次爲度數之規定。仍須視通信之狀況而決其度數之多寡可也。

至若同一市內。兩相毗連之郵便區。其度數之規定不可有多少之別。致生軒輊。例如甲郵便局與乙郵便局連區。若甲郵便局規定集配度數爲八度。乙郵便局規定集配度數爲六度。則居甲區者得迅速之利益。居乙區者有遲緩之弊害矣。其不平之事顯然暴露。惟關於此等處所。其集配之度數。須同一規定。方爲適當。如甲區八度。乙區亦八度是也。

又有限於期節而增減其集配之度數者。例如海水浴場及有溫泉浴之場所。至夏時避暑者多萃於其間。則旅客接踵往來之信件必多矣。至郵便物增加。即集配之度數亦應隨時增加。迨秋期漸至。暑氣全消。旅客皆賦歸。與往來此處者因而減少。則集配之度數亦應因之而減少矣。此增減之所以因期節而異。爲市外決定集配度數之大較也。

第三節 集配時刻之規定

集配之度數既定。而集配之時刻不定。則遲早之間。漫無紀律。縱令度數無甚差異。而行爲既錯亂。則事務必不有完全之效果。故集配上。又必劃定一定之時刻。則按期集配。整齊畫一。庶不至有貽誤事機之虞。然規定時刻其方法有四種。詳列如左。以說明之。

第一款 因郵便物停留時間以規定者

郵便物之投入郵便函。也不可使之淹留於函中。則取集之時刻不容少緩。即至取集而收入於郵便局內也。亦不可使之淹留於局中。則集配之時刻尤宜從速。此集

配之要點爲從事郵便者所宜注意者也。然集配固以迅速爲重要。主旨倘或措置失宜而手續不完備則臨事張皇未免有費時之虞矣。故郵便局之取扱郵便物也。依遞送便應於午前十時差立者。則八時三十分鐘。即向郵便函中取集。九時在郵便局取扱。至十時則差出矣。然則規定時刻之方法。果何如乎。則惟以由甲之郵便局。至乙之郵便局。差立之時刻爲斷。若午前十時交遞送便。則未遞送便以前。局中取扱時刻。至差立時。尙須一時間。取扱時既規定九時至十時。則配達人之出發時。可定。以取集一週三十分鐘爲比例。可知爲八時三十分爲取集人出發之時矣。由此觀之。集配之時刻。非即郵便物不可淹留於郵函及郵局中而定也。

第二款 因遞送便開發之時間以規定者

遞送便者。即汽車、汽船、人力車、人夫、馬車是也。蓋遞送必有憑籍。此數種者皆所以藉之以遞送郵便物者也。但開發亦有定時。必按定時刻以爲規定。而後郵便物方不至有淹留之虞也。例如午前十時遞送出發。至一時到乙局。由一時起算。局中分別支配捺印等事。亦應同取集後之取扱。以一時爲度。則必至二時方完手續。再爲

順道計。以甲乙丙丁等各家之住所。編成次序。以便順次遞送。其費時祇三十分鐘。則二時半可交附於郵便夫。送至各受取人之家中。此又集配之時刻。可依遞送便之開發而定者也。

第三款 因取集之時刻以規定者

取集時刻。有最初最終之分。最初之時刻者。就普通人興起之時刻。而後從事於取集也。如一般人民六時啓戶。必於七時取集爲適當。最終時刻者。於普通人就眠之時刻。而後必取集一次。今晚如不往取。則仍存在郵便函中。勢必至淹留以至翌日矣。如公衆十時就寢。至十時半再取集一次。是。其所以規定一定之時刻。以爲最初最終者。因郵便物不能淹留於郵便函中。而欲達設郵便函於通衢。以圖便利之目的也。

第四款 因配達之時刻以爲規定者

配達時刻。亦有最初最終之分。但其性質與取集不同。蓋一收入一發出也。發出則對手方。係一般人家。既屬一般人家。則配達之時。有時不能過爲迅速者。若最初之

時刻過早。則人家皆闔戶。即令門戶甫開。而受信人亦難免有拂情之舉。故人民興起之時間。即配達最初之時間也。最終之時刻過晚。則取集無人。即配達亦難措手。最適宜者。以一般人將就寢之時間左右爲準。如十時就寢。而配達須二時間。則於八時間爲始。迨至發行恰十時也。假令不預爲規定。以任意出之。或早至六時前。或晚至八時後。於人民皆閉戶就寢時。而猶遞送信件。則非叩門而入不可。其妨害公衆之安眠也匪淺。是於求便利中。反多不便之處。故特定期限以杜此弊。

夫取集配達均有一定之時刻。然此集配時刻皆爲一等局長規定。按日本郵便法分郵便局爲三等各局。皆有局長。而三等局受制於二等局。二等局受制於一等局。一等局長者依日本行政組織之規定。管理重要之事及實務監督等。而總其成也。至若集配時刻。日本初創郵便局時。集配尙無規定。一等局歸一等局。隨意定之。二等亦然。夫集配時刻既可隨意。其他可想見矣。且配達諸人又有私爲更改者。其不規則之行爲。洵難枚舉。嗣後改良。如將官之對兵士也。號令森嚴。凡集配時均有定限。由一等局規定。而二等三等局均不敢違。此現行之制度也。

第三編 一部規畫

第一章 駐在地之集配方法

駐在集配云者。謂於道路不便之處。專派一人駐在該地方。以司集配之事務也。例如此郵便局距離甲處約有五里（日本里一里當中國三里餘之譜）。而甲處又在部落以內。則集配寔難歸此局辦理。必於甲處專派一人以司集配事項。其性質與普通之集配不同。但必以普通之集配爲原則。此爲例外。關於此等集配方法。其條件有二。詳言如左。

（一）遠隔

遠隔云者。謂該地方與本郵便局距離之道路極遙。縱令集配人之步度迅速。亦不能刻期即能到着。（到着即中文到字之意。如以一人負擔集配之責。恐力有所不逮也。）

（二）市外

市外云者。以該地方之形勢而論也。如一日集配。祇能一回或二回以上之場。合是也。

有此二者。故不能不設註在之集配焉。然註在之集配。既與普通不同。即其辦法亦有異也。

第一節 駐在地之集配

郵便局與駐在地之交通也。必有一機關以爲之媒介。其媒介者爲何。即行囊之裝置。郵便物以爲交換者也。必置有二枚。然後彼此往來互相交付。方可無遲滯之弊。且交換亦有定時。而住在該處之集配人。必於局中人未來之先。即將一切信件取集完備。以待來者。庶不至有遲延時刻之弊。爲交通上之障害。此就遠離者而言之者也。

至若市外。則亦有同然者。例如甲乙丙丁戊五處地方。均有日本里五里之遙。午後八時專人往取。必至午後之四時。始能回局。第二次自五時起行。必至十二時乃可回局。其往來之不便利。可以概見。若丙在適中之處。則另派一人。駐在丙處。專物集

配事務。此駐在集配之方法也。

第二節 駐在地之聯絡

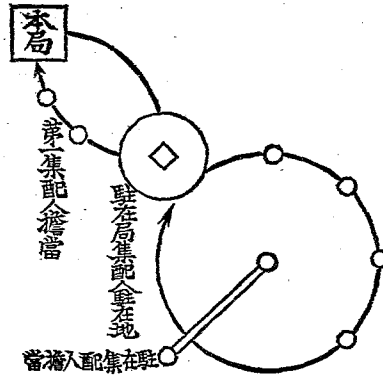
駐在地之郵便往來也。仍假遞送便之力。如東京之遞送便。要不外火車馬車之兩種。如火車六時到着此地。則郵便物亦應六時俱到着此地。故凡東京之集配人。與駐在地方之集配人。其時間務須符合。無少差異。而後方不致兩歧。此聯絡方法。寔爲駐在集配者所宜注意也。

第二章 駐在集配局

駐在集配局者。即駐在各地地方之郵便局。所而爲駐在集配人所住居之場所也。夫置郵便函於一處。必待人民投入信件之後。始遣取集人按照時間。取入郵便局內。以便配達。此普通之集配也。然有地方。雖在此郵便局部落以內。而其地方距離此郵便局。道路遙遠。設必欲使此郵便局之取集人。將其地方之郵便物。直接取回。以事配達。勢必有所不能。故關於此等去局遼遠之地方。即必在該處另設一局。專派人駐在。以便集配該地方之郵便物。此其集配與普通之集配有不同之點。試將駐

在局內之機關列舉如左。

第十圖



(一) 集配人

(二) 鐵道乘務員

鐵道乘務員者乃為郵便局所指定之人在郵便中謂之為行動郵便局又謂之為郵便物受授之媒介誠郵便中之一特色也凡郵便物之寄向遠方者必須借鐵道之力以為運送故鐵道運行之汽車有名列車者其中專載郵便

物。又有乘務員專司郵便之事。謂之爲行動郵便局。良有以也。由是觀之。鐵道中亦有郵便焉。其取集之方法。與普通取集郵便物之方法無異。但其取締規則略有不同。故又名之曰。鐵道郵便取締法。

鐵道郵便物。原有郵便係員經理。特係員之經理。祇經理於汽車以內之郵便物。若汽車以外之遞送事務。決不能兼營並理。故於鐵道停車場附近。必派有遞送人。專管理遞送郵便物之事務。其遞送之手續。蓋於鐵道停車場附近局所。專派人員。按照汽車停留時間。將附近之郵便物取扱完善。迨至汽車飛臨時。即速赴車前。將附近之郵便物。付交車中係員。再受取車中係員之郵便物。此之謂遞送郵便也。

郵便局與駐在地距離遙遠。則郵便物之往來。不以人力。皆假鐵道汽車之力。以爲遞送也。例如郵便局與駐在所。均有停車場。則雙方製布囊二枚。俟車到甲局時。甲局遣遞送人。將布囊送入車上。交付係員。而受取他處遞來之郵便物。以分送各處之受取人。車到乙局時。乙局亦如甲局之手續。是遞送人與集

配人性質雖同。而形式稍異。何則。蓋集配係以人力運送郵便物。而遞送者。則惟借汽車之力也。

(三) 遞送人

遞送人者。亦郵便媒介之一種也。其遞送之手續。與鐵道之遞送。無甚差異。但此係陸地之遞送。而非鐵路之遞送矣。遞送方法。置布囊二枚。將郵便物裝置於內。密封於外。若送至乙局。必由甲局經過之場合。則以甲局之布囊。順次遞送。如甲乙二局有郵便物。須送至此局者。亦可順次携轉。

由以上三種觀之。其名雖有異。其實則無不相同。但各處之設置。不一。有僅用集配人而不用鐵道乘務員與遞送人者。有用集配人與遞送人而不用鐵道乘務員者。亦有三種並用者。總之因地制宜。不能拘於一定。如有鐵道之地方。則乘務員不能不設。無鐵道之地方。則乘務員亦不能強設。間有並遞送亦不用者。惟集配人所在。皆有寔不能缺。

第三章 集配特例

集配者有一定之規則也。若網在網有條不紊。如甲處度數規定十度。乙處必規定七度。然特例則與普通之度數不能一律。但有特定之時期。如非其時期則不行此特例也。

第一節 度數之變更

集配之度數原有規則。屢有變更。勢難一律。若特例則有時可變更而減少之。然亦有一定之時間。試就日本現行之方法。詳言於左。

(一) 自一月一日起至七日止集配之度數當從減

當此時而必減少其度數者。所以圖遞送之迅速也。夫普通之遞送。以度數增加為迅速。然當此等場合。減少度數。據形式上觀之。似於圖遞送迅速之意有背。而其內容。寔所以達迅速之目的也。如時屆年節。慶賀往來。比比皆是。故葉書手紙。每比平時多至十倍。乃至三十倍。若仍照尋常遞送之度數辦理。則郵便物勢必積壓甚夥。週時勢難到達。必至延至異日。此一弊也。且平時之遞送人。必不敷用。勢必至增多遞送。夫遞送人既有增加。則於經濟問題殊無利益。此又一弊也。由

是幾經歷驗。幾經籌度。羣以減少度數之法爲最便。蓋度數既減。郵便物之積累必多。其中指定場所。定不少相同之處。就其相同者。連類分配。聚積一處。可一次而遞送殆盡。較之一次一送。陸續不絕。其勞逸懸殊。茲將應減之度數列表如左。

平時度數	一三度以上之地	五度以上之地	七度以上之地	九度以上之地	十一度以上之地
減少度數	一度 <small>如平時三度者此際則減少一度祇二度矣以下類推</small>	二度	三度	四度	五度

(二)自七月十一日起。至九月十日止變更日中之集配時刻

時當溽暑威烈之象無時不可以逼人然日中熱度最高之候則在午後二時氣候至此炎威益增沙石因之鎖鑠草木爲之焦卷雖處涼台亦有鬱蒸之煩浴泉亦有灼爛之慮倫於此時而仍照常集配則集配人勢必因之有妨衛生故執事者雖屬職務所應爲而於勞勦人之衛生亦不可不注意焉如當時勢危迫措置着手之時而不變通辦理仍然照例驅使彼非不奉命也但非畏縮不前即因公受病反致遲延時刻於事無濟不若逾格從緩以示體恤旣可以博其歡心躡躍以從公兼可以保其康健勤勞於事務是變更時刻寔以庇蔭集配人之勞力爲宗旨也茲將變更之時刻列表如左以明之。

前八〇〇

前一〇〇

正午〇〇〇

后二〇〇最熱之時刻

后四〇〇

后六〇〇

后八〇〇

(三)自十二月十六日起至翌年二月十五日止

至此時而必變更集配度數者其理由有二種一因道路之積雪過深步履維艱再則氣候凜烈人民之門戶早閉集配者雖欲按時遞送恐亦難啓受取人之門戶勢不得不於定限中減去一次例如平時定限五度天寒雪時則可減去一度僅四度足矣。

第二節 郵便函之開閉

郵便函者散在於通街大衢之間任公衆之投入信件所以求交通之便利誠善莫善於此者也惟集配人可開閉之職此爲一般原則然亦有特例要皆從規畫之實務而發生者也總而計之約有三種。

第一款 遞送人開閉之場合

夫普通郵便函之開閉全屬集配人而鐵道停車場之郵便函則由遞送人開閉遞

送人者。遞送郵便物於他局。或由他局帶回本局。本無集配之職務。但此則因遞送郵便物於汽車之便而兼集配之職。隨時取集該郵便函中之郵便物。交付鐵道係員。不獨可以免手續而省時間。抑亦集配人之特點也。但爲此之集配。其條件有四種。茲臚列於左。

(甲) 其列車之進行方面而可達者即交付鐵道係員以爲運送

集配人之開閉郵便函也。必將郵便物携歸郵便局內。然後配達分送。若遞送人之開閉鐵道停車場之郵便函。則可隨時經理。分別交付。凡可順列車之便以爲運送者。即交付鐵道係員以發行焉。其有不順汽車之便者。則仍返還於郵便函中。以待下次之開閉人經理。若關於此等處之郵便函。必待集配人之携歸局內。而爲種種之手續。勢必至遲延時刻。故其取出郵便物之須由汽車發送者。即行交付鐵道中係員。以憑運送。或俟下次交付。較之携回郵便局內。經種種之手續者。迅速多矣。

(乙) 於其次之列車而可送達者

經第一次之遞送人所分派之郵便物。可由其次列車送達者。此遞送人不能在此守候。仍集合留存於郵便函中。俟二次之遞送人來此開函取出。交付鐵道係員。

(丙) 在自局區內可爲配達者或經自局陸路遞送之便而可送達於他局者。其有不由鐵道發送之郵便物。寔係自局管轄區內。可以配達者。或係由自局陸路遞送人之便。可以送至他郵便局者。均必帶回郵便局內。以事配達。不得久留函中。

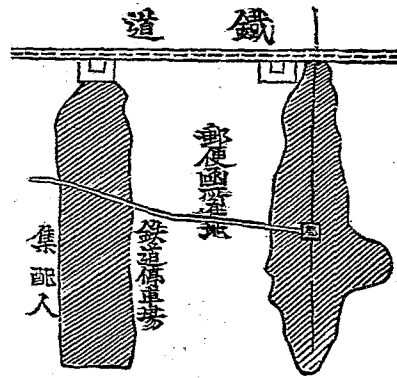
(丁) 於該停車場同時受渡應向他局遞送者。停車場之遞送人。各局皆有。且同時畢至。先後不過五分鐘。如在該處之郵便函中。取出之郵便物有應送至他局者。即隨時交付於他局之遞送人帶回。既於人工省儉。又不遲延時刻。其便利無有過於此者。如由各遞送人帶歸局內。必再着人發送。則用人既多。費時亦多。故特定各局之遞送人。於停車場之郵便物。宜互相交付帶歸本局。

以上四條。均集配之特例也。茲於特例中更有一特例焉。每年自十二月三十日起。至翌年正月十日止。此四種方法又湏一律停止。何則。時屆年節慶賀居多。其郵便物較平時不止十倍之多。而遞送人至停車場之時間。不過五分餘鐘。如仍照常清理分送。必不能如時了結。故不如帶回郵便局內。經配達後。再行分送。反得迅速之利也。

第二款 鐵道乘務員開閉之場合

凡鐵道停車場附近之處。有郵便局者。則歸遞送人經理一切。如無遞送人同至之停車場。則該場之郵便函。既非由取集人開閉。又非由遞送人開閉。則開閉是函。必湏鐵道乘務員而後可。若遇此無人經理之處。則乘務員遂即下車開函檢視。凡於列車之通行方面可送達者。隨時携去。其不順道者。仍置函內。俟集配人收取。試列圖於左以明之。

第十圖



第三款 遞送人兼掌郵便配達之場合

普通之發送郵便物也。另有配達之人。茲則因遞送人之便道而兼配達之職焉。但必視其力之所能者。而後命令兼掌。不能稍涉。勉強此其特例之一也。

若由郵局遞送郵便物於停車場時。於未至受渡時刻之先。勢必至在場守候。此守候之時間。似有荒靡之虞。必以該場附近之郵便物。責令此遞送人配達。既不荒靡

時間又不必多用人。經濟迅速兼而得之。但此中不知幾經歷驗始克有此非偶爾所能及者。此其特例之二也。

此外又有甲乙兩局距離甚遠。彼此遞送往來通過之部落。是繁有徒。則應以其沿途各部落之郵便物。由遞送人順次送發。但非有左列之三要件。不可此又其特例之三也。詳述於下。

(一) 市外

市外之郵便物稀少。無須另置配達人。可歸遞送人兼理。

(二) 得減集配人之勞力者

(三) 於遞送人之本場上無障礙者

令遞送人兼理配達之事務時。必於其本場上之一切事務。毫無支障。始爲於事有濟。若因遞送人兼理他務。遂有妨碍其本務。不若不兼理之爲愈也。其免障礙之法有二列於左。

(甲) 遞送之時間必在晝間

(乙)遞送人步度之速力在二等以下者

步度不甚迅速。爲時稍長。可以兼任。否則甚有妨礙。日本遞送步度之速力。每一時間。一等速力可行二里半。二等速力可行二里。三等速力可行一里半。遞送有二種。一肩送。二人力車送。是也。

第四章 郵便函之位置

郵便函者。受信件投入之物也。務使配置適當。人民得其便利。方能達交通之機關。又有賣捌所者。亦輔郵便之一機關也。是配置郵便函。又必設置於賣捌所之門首。以便賣捌所之取扱。故配置郵便函距離之遠近。務使適當。如日本置郵便函於賣捌所之門前。距離之遠近。可爲準則。至若他之設置。雖有不同。要皆以便利爲宗旨也。

第一節 郵便柱函之設置

柱函者。必築於交通繁盛之地。豎立街旁。如柱然。另有築建之人。故日本於東京及各通商港口。均用柱函。蓋以人民輻輳。則來往信件多也。應設置郵便之柱函之場。

所詳述如左。

- (一) 集配度數四度以上之市內 (此市內及郵便之市內非行政之市內也)
 - (二) 市內配達物數一月六千個以上之地
 - (三) 兵營或郡衙所在地
 - (四) 著名之景勝地溫泉場海水浴場
 - (五) 不能設置郵便掛函之地
- 五者之外。更有應設置之處述如左。
- (一) 因揣想其郵便物之多 (凡一月能收六十以上之信件者其數必多)
 - (二) 因此局至彼局道途迢遠。則於該處設置柱函。以便人民之投送。且建築柱函必於高上之地。若雨水浸潤或濕氣蒸薰勢必有損郵便物。

第二節 郵便掛函之設置

掛函者。掛於壁間。以受函也。用於人烟疏落之處。以人烟少而信件無多也。故日本於鄉村間。則用掛函。誠將應設置掛函之場所。分列於左。

(一)設置郵便柱函不適當之處(因無地可設柱函)

(二)船舶

(三)鐵道停車場 以往來人數多而地方又極狹隘故宜設置掛函

第三節 設置郵便函之注意

注意於設置之場所。其方針有二。一爲保護郵便函。一爲取扱郵便函。爲郵便之機關取扱郵便物又爲補助郵便之機關。其條件有五。

(一)當十字形式或丁字形式之街衢而爲衆目易觀之所

(二)人家稠密商工業繁盛之所

(三)道路取締上無支障之所

(四)足保郵便物安全之所

(五)在郵便掛函無被雨濕之虞且不爲日光乾燥以致被損壞之所

第五章 郵便切手賣捌所

切手賣捌所者。發賣一切切手之處也。與郵便函相表裏如影之隨形不可相離者。

也。切手之種類有二。

(一) 郵便切手

(二) 郵便葉書

(三) 郵便封皮

設販賣所者。所以便人民之攝取也。特此種販賣。非普通營業之可比。蓋以郵便切手爲國家之官物。其關係至爲重大。其取扱之方法不同。即監督管理之規則亦迥異。故凡關於賣捌所皆設有一定之規則焉。茲將此種類中更有種類者。條舉于左以明之。

(甲) 郵便封皮分三種

(一) 以郵便料金印成之封皮

(二) 價格表記郵便物色裝用封皮

(三) 價格表記郵便物包裝封緘紙

乙) 封皮又有二種

(一) 縱文 漢文用之

(二) 橫文 歐文用之

第六章 關於集配之區劃

集配度之區劃者。規定各地方集配度數之多少。按多少之數。以設置集配人也。此種手續。爲郵便中一大概要。其主持乎此者。厥惟局長。

局長視該區內之郵便物應配達多少度數。即置多少執事人。司集配之事務。然後方於集配上。無滯碍之點於人工。上無徒費之弊。至若規定度數之方法。亦不可不知當郵便創始之際。每日所集配之郵便物。即以其所書之地名。調查各處之信件。多寡。另置賬簿。隨時記載。迨經過一二月之後。則以二月所記載所得之總數。用二除之。爲平均數。嗣後作爲成規。預先試辦。以待逐漸改良。日臻完善。此區劃集配度數之大概也。但區劃之手續甚繁。約有四種。詳言於左。

(一) 作成調查地方繁簡圖

凡欲調查該處郵便物之多少。必先調查該處人烟之疏密。戶口之多寡。及該地。

方一切之狀況。而後方可定集配之度。數焉。例如五十戶之村落。每月配達郵便物之數。有二百五十次。則每戶應有五分。即規定爲每月五十次。而後設置適當之集配人。然其着手調查。頗費經營。使以全體地段。詳細分別。作成圖面。集配最多數之處。塗以紅色。次則塗以綠色。次則黃色。再次則青白色。故日本當日作成之圖面。其中之地。屬紅色者。配達度數。每月六十次以上。屬紫色者。每月百二十次以下。屬綠色者。每月六十次以上。屬黃色者。每月六十次以下。青色三十次以下。白色者。只五次而已。此調查地方繁簡之詳細圖之大概也。

(二) 作成就小區域分割爲大區圖

就各小區域之繁簡。區分繁者與繁者合併爲一郵便區。簡者與簡者爲一郵便區。但繁簡之程度。不無差異。仍以紅紫綠黃青白各色爲記。例如日本當日所作此圖。紅色地。每日十二次。紫色地。每日十一次。綠色地。每日九次。或八次。黃色地。每日七次。白色地。每日六次。又於各色交界之間。畫一黑線。而爲各郵便區之界限也。如行政區然。各區內之郵便局。辦理各管轄區內之郵便物。而後事有歸屬。

責無傍貸。此分割區域之圖面也。

(三) 作成集配人受持區域試辦圖

規畫圖者執行之基礎也。既以全體之繁簡而分割郵便區矣。然一區之內亦有簡繁各殊之處。則按照集配人可能之勞力於一區內分數小區。一人管理一區。若小區內又有繁簡之不同。則於人民輻輳之處區域縮小。人民寡少之方區域無妨稍大。蓋以集配之度數多者區域勢必縮小。方無遲悞之虞。集配之度數少者區域無妨展大。亦免袖手之患。由是勞力平均。集配人無畸輕畸重之虞矣。但屬創始。籌畫往往不良。執行必多障害。故特作圖試辦。以便隨時改良。此集配人受持區域試辦圖之大要也。

(四) 規定集配人受持區域執行圖

集配人受持區域雖已分割。猶恐有多未適宜。故作試辦圖。隨時改良變更。迨至更定後毫無變寶。斯集配人執行之地段可定矣。於是就各集配人執行之地段畫定受持區域。奉爲成規也。

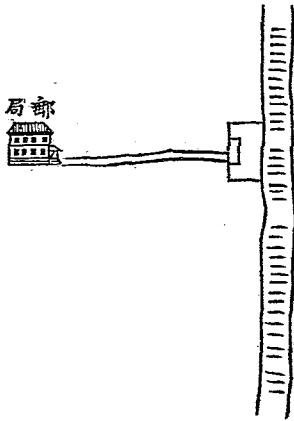
第七章 郵便線路

郵便線路者。局與局相連續之機關。如電信。電報。之以桿爲線路也。但電線以桿人所共知。而郵便線路。則相互而訂。無形可跡。非常人所得而知也。

第一節 鐵道郵便線路

鐵道線路者。沿鐵道一帶。局與局連續之界限也。因郵便物遞送上之必要。可使通二線路以上。看做爲一鐵道線路。但依線路之狀況。雖其列車之接續地。着發間隔四時間以內者。亦可使爲合同線路之取扱。列圖於左。

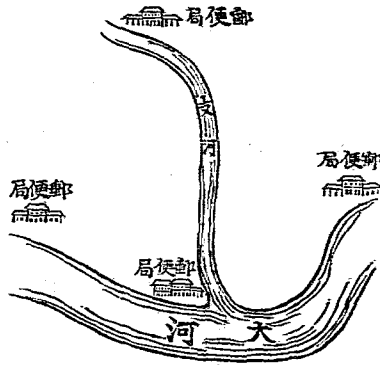
第十圖



第二節 水路郵便線路

水路郵便線路者由水中之航路而定不依船舶之種類但經過水上之線路即爲水路郵便線路若有支河於此亦必按河以定線路列圖如左以明之。

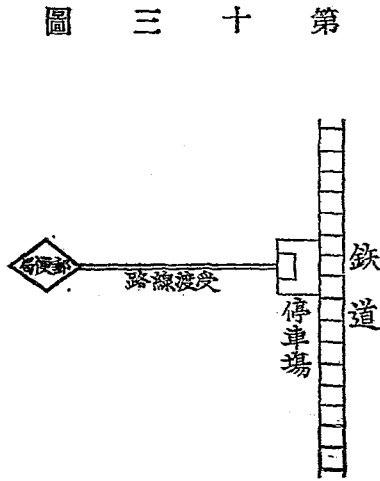
第二十圖



第三節 通常道路線路

通常道路線路者即通常行人經過地所定之線路也又有受渡線路不在鐵路線

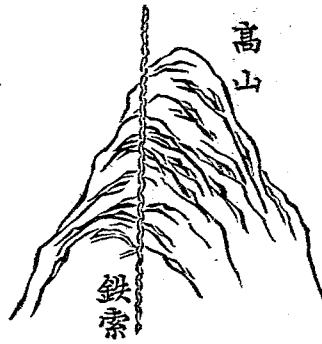
路之中而歸通常線路以內此線路在鐵道線路與通常線路之間而為郵便局遞送郵便物於鐵道之線路也列圖於左以明之。



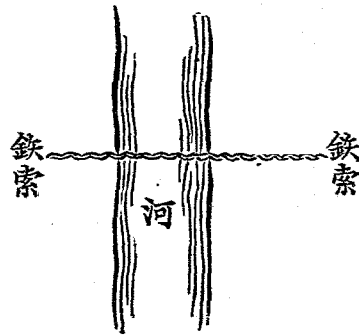
第四節 鐵索線路

鐵索線路者高山上下設置樹柱以鐵索牽之順其索以送郵便物之線路也礦山中往往有之又河川兩岸亦有設鐵索者列圖以明之。

第 十 四 圖



第 十 五 圖



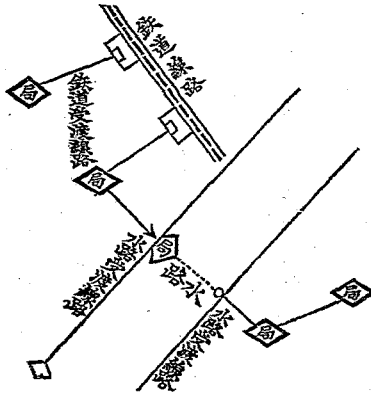
以上四節之外。又有傳送郵便線路。傳送郵便線路者。同一行政區內。而有數個之郵便局。局與局往來之線路也。此數種線路。全相連續。非各守一種線路。遂不用他種線路。有時同為一路。有時各為分歧。惟視其路之遠近耳。如甲處至乙處。距離甚遠。其中有鐵路。復有河港。始由甲處送至鐵路。此送至鐵道之路。即為受渡路。由鐵道運行須交付之處。則交付停車場近傍之郵便局。再由該局遞送至

水路船舶。此遞送至船舶之路。即爲水受渡線路。由船舶送至路上乙處。乙處即爲通常郵便線路。又如甲處有郵便物。須送至乙處。則由甲處郵便局。送交鐵道。由鐵道至丙處。由丙處船舶再送至丁處。此各種線路之明證也。

受渡線路。其地段不可過遠。遠則行走不便。勢必至多用遞送人。遞送人既多。於經濟殊無利益。有此原因。故特規定。郵便局與停車場之距離。其受渡線路。不過日里一里半。若過之。即謂之非受渡線路。不能直接停車場。縱有應遞送至停車場之郵便物。亦必須送至受渡線路之郵便局。

再由該局轉送至停車場。是之謂間接於停車場。非直接也。此無他。爲便利計耳。試列圖於左以明之。

第 十 六 圖



第八章 郵便線路之等級

線路等級者。按事務之輕重大小而定線路之等級也。等級有四。縷列於左。

一等線路

東京市內。與其他府縣廳。師團鎮守府所在地。及樞要商工業地相互間是也。

二等線路

如府縣廳。師團鎮守府所在地。及樞要商工業地相互間是也。

三等線路

各府縣廳所在地。與其管轄內。郡市役所。警察署所在地。或商工業相互間。又師團長所在地。與其管轄旅團內。其次陸軍軍衙所在地。相互間以交通爲目的之線路是也。

四等線路

以上三等線路之外。所定之線路屬之。

(甲) 規定郵便線路收發便數之標準

線路既定。而線路中收發之便利。又不可不規定焉。就原則而論。便數之多寡。以郵便物之多少爲斷。然未可爲標準也。必依前所分之等級定之。既依等級。仍與原則相符合。蓋等級大者。郵便物必多。試就前所分之等級。詳言於左。

一等線路 通常一日發着各四回以內。小包各三回以內。

二等線路 通常一日發着各三回以內。小包各二回以內。

三等線路 通常一日發着各二回以內。小包各一回以內。

四等線路 無一定之便數。須依實際上之必要。

有一日一回。一月十五回。或二十回以上者。未能預定。此等等級。大概在孤村僻陋之鄉。

以上等級。不過爲規定便者之標準。非成規也。此便數中。尙可隨時增減。未可拘於壹是。但寔事上減者居多。此日本現行之便數也。

且通常與小包之便數。雖已規定。亦可偶事變通。如通常少者。可併於小包送之。小包少者。亦可併於通常送之。非必單獨分送也。如必以單獨分送爲準。則勢必

至人浮於事。有碍經濟也。

(乙) 郵便遞送便數之時刻以差立 (發送也) (時刻爲規定上之標準) 遞送之便數。既已規定。則便數之時刻。亦不可不規定之。試將便數之時刻列表於左以明之。

便數	時刻
一回	午前十一時至十二時 午後十時至前〇時
二回	午前十一時至十二時 午後十時至前〇時
三回	午前十一時至十二時 午後四時至五時 午後十時至前〇時
四回	午前十一時至十二時 午後五時至六時 午後十時至前〇時

以上遞送便數之時刻既定。而至於規定時間之分秒。要在郵便物集散之狀況而定之。然以上所定之時刻。仍爲郵便自動之關係。其與他動之關係。不免有相衝突之時。如汽車、汽船、出帆、開輪。均有定時。不能因郵便更易時間。故郵便局有時亦宜變通其時間。以便得於汽車、汽船。不相刺謬。此外另有適當之時間二種。述如左。

(甲) 夜中十二時

夜中十二時者。爲差立最速最便之時間也。蓋雞鳴人靜。道途中毫無阻滯。且引受者晨起。即得郵便物。是之便利。既省時間。又極迅速。但此時間不適用於深山僻荒之地。或暑雨寒凍之時。所以防危險之虞也。

(乙) 每日午前四時

此亦以人民晨起。便於遞送故也。

以上二項之外。又有注意之要點。述於下。

(一) 遞送線路。按點線路中之狀況。可提前或延長其時間。不必依標準也。

例如甲乙二局。甲局送至乙局之郵便物。必需三時方可到達。若甲局定例。五時差立。二時方可送到。至乙局時。必七時矣。迨至配達完善後。必至十時。至此時則人將就寢。斷難分送。若甲局提前一時或半時。於六時或六時三十分差立。則乙局方有時間。可以分送。此提前時刻之大略也。至如延長時刻。可以類推。

(二)自本局差立郵便物時。即注意於他局之能否取扱。

郵便規畫終

光緒三十三年二月十日印刷
光緒三十三年二月廿日發行



編輯者

印刷者

印刷所

定價	普通製八角
洋製	壹元

直隸 天津 李慎典

灤州 石滄

浙江 山陰 唐豫桐

直隸 天津 李兆典

伊藤 幸吉

東京市淺草區黑舟町二十八番地

並木活版所

電話下谷百〇五番

