

婦人勞働調査資料 号外

一九五四年一二月調査

第1546号

乗合自動車業女子従業員勞働実態調査速報

—— 車掌を中心として ——

勞働省婦人少年局調

目次

I	調査の目的	3
II	調査の時期及び方法	3
III	調査対象	3
III	調査結果の概要	5
一	乗合自動車業における女子従業員の雇用	5
1.	女子従業員数	5
2.	女子従業員の特性	6
イ	年齢	6
ロ	勤続年数と経年数	7
ハ	学歴	7
ニ	家族との関係	8
ホ	就職の動機と就職の経路	9

二 労働条件

1. 労働時間

..... 10

2. 生理休暇

..... 15

3. 賃金

..... 16

4. 検査制度

..... 18

三 安全と衛生

1. 生理の状況

..... 18

2. 乗務後の身体の調子

..... 19

3. 女子車掌に多い疾病

..... 19

4. 女子車掌の災害

..... 20

四 労働組合

..... 21

五 女子従業員の生活と感想

..... 21

1. 消費生活

..... 21

2. 職業に対する女子従業員の感想

..... 23

六 女子車掌に関する労使の意見

..... 24

I 調査の目的

最近、乗合自動車業はめざましい発達をとげ、山間僻地に至るまで路線をのびし、観光に、一般交通にその果す役割は大きい。これに伴つて女子車掌の雇用も増大し、車掌の仕事は婦人労働の分野としても重要な地位を占めるようになってきたので、その労働の実情をあきらかにする目的で、労働条件、労働環境を中心に総合的な調査を実施した。

II 調査の時期及び方法

この調査は昭和二十九年十二月に実施し、賃金、労働時間等については同年十一月分をとつた。

調査の方法は、調査対象事業所々在地の婦人少年室職員が調査対象事業所を訪問し、労使に面接、又は事業所を視察し、その結果を記入した「事業所調査」及び「労働組合調査」と、賃金台帳から生年月日、入社年月、賃金、労働時間等を転記した「個人別調査」と、女子労働者自身に質問事項に対する回答の記入を依頼した「個人別質問調査」の四種からなつてゐる。

III 調査対象

一、事業所

乗合自動車業は全国で市、町、村営五〇、私営四〇〇（以上の数字は全国乗合、貸切、旅客自動車事業要覧昭和二十九年版による）と国鉄バスがある。これを経営形態別（公営・私営別）及び女子車掌数階層別に任意抽出した結果、次の五五営業所が選ばれた。

A 表 調査対象事業場数

			計	私 営	公 営	国 営
全 国 計			55	40	9	6
北海道			2	1	1	-
宮 城			2	1	1	-
東 京			5	3	2	-
神 奈 川			3	3	-	-
新 潟			2	2	-	-
長 野			2	2	-	-
岐 阜			2	2	-	-
静 岡			2	2	-	-
愛 知			3	2	-	1
京 都			3	2	-	1
大 阪			4	3	1	-
兵 庫			3	2	1	-
和 歌 山			1	1	-	-
島 根			3	1	-	2
岡 山			2	2	-	-
広 島			2	2	-	-
山 口			2	-	1	+
徳 島			1	-	1	-
愛 媛			1	1	-	-
福 岡			3	2	-	1
長 崎			2	1	1	-
熊 本			3	3	-	-
鹿 児 島			2	2	-	-

三、労働者

調査対象となつた労働者数はB表の通りで、個人別調査票では女子二、一五八人、男子四、三一九人である。これは乗合自動車業男女労働者数の約七％に当る。

個人別質問調査の対象となつた女子労働者数は二、八一二人である。

Ⅳ 調査結果の概要

一、乗合自動車業における女子従業員の利用

1 女子従業員数

乗合自動車業は一般乗合（路線バス）と一般貸切（観光バス）の運転が主要な仕事である。乗合自動車業女子従業員は全従業員数の四割を占め、又、女子従業員数の九割は車掌である。残りの一割は事務員・タイピスト・交換手・雑役等で、女子の運転手は全国でも数少ないため本調査の調査対象には一人も含まれなかつた。（オ1表）全従業員数の六割を占める男子従業員は運転手（四八％）・事務関係（四二％）が殆どで、車掌は少ない（九％）、男子車掌は女子車掌に比べても非常に少く、車掌総数中八五％が女子車掌である。観光バスの車掌（ガイド）に男子をあてゐる営業所は全国でも数少ないので本調査の対象には含まれなかつた。又、女子車掌の中でも観光バスのガイドを専門にやるものは少ない。（女子車掌数の七％・オ1表）

オ1表 職種及び男女別従業員数分布

1954年12月 婦人少年局調

	男女計	女	男
総 数	100%	100%	100%
運 転 手	30.3	—	48.4
車掌 { 路線バス	36.6	82.4	9.4
観光バス	2.5	6.8	—
事務, 其の他	30.2	10.4	41.9
不 明	0.4	0.4	0.3

B表 調査対象労働者数

1954年12月

	個人別調査票		個人別質問票
	女	男	(女ノミ)
総 数	2,158人	4,319人	2,812人
私 営	1,692	2,998	2,151
公 営	398	733	601
国 鉄	68	588	60

婦人少年局 調

なお、乗合自動車業従業者を職種別に見ると車掌が最も多く、運転手、事務その他がこれに次ぐ。
（才1表）

2 女子従業員の特性

イ 年 令

乗合自動車業の女子車掌の年令別構成は、センイ女子労働者にて、年令が低く、女子車掌の九七%が二五才未満である。観光バスのガイドを含む女子車掌の平均年令は二〇才で、十八才未満の年少者が二割を占める。（才2・3表）なかでも路線バスの車掌に十八才未満の者が多く、ガイドは高校卒以上の学歴を必要とする所が多いため十八才未満の年少者は少ない（〇・八%）。同じ乗合自動車業でも車掌を除く事務その他の女子従業員の平均年令は二六・六才で女子車掌に比べてかなり高く（才2表）

才2表 平均年令

1954年12月 婦人少年局 調

	女	男
総 数	20.7 才	31.6 才
運 転 手	—	31.6
車掌 { 路線バス 観光バス	20.0	20.9
	20.0	—
事務、其の他	26.6	33.9

才3表 年令別女子従業員数分布

1954年12月 婦人少年局調

	車掌(含ガイド)	その他の女子従業員
総 数	100.0%	100.0%
14才以下	—	—
15才-17才	21.3	0.8
18才-19才	35.1	13.6
20才-24才	40.2	44.4
25才-29才	2.9	13.9
30才-34才	0.1	9.3
35才-39才	0.2	7.4
40才-44才	—	5.2
45才-49才	0.1	2.1
50才-59才	0.1	2.9
60才以上	—	—
不 明	—	0.4

高く（才2表）一九五四年五月労働省統計調査部個人別賃金調査による全産業女子の平均年令二五・四才（才4表）よりも更に高い数少ない男子車掌も女子と

才4表 全産業の男女別平均年令、勤続年数、扶養家族数

1954年5月 労働省労働統計調査部 調

	平均年令	平均勤続年数	平均扶養家族数
男	33.2才	7.2年	2.2人
女	25.4才	3.6年	0.2人

同じく年令が低く、その平均年令は二〇・九才で、運転手の平均年令三一・六才、事務その他の三三・九才に比べかなりの開きがある（才2表）

ロ 勤続年数と経歴年数

路線バス女子車掌の平均勤続年数は二・九年、観光バス女子車掌の平均勤続年数は一・八年で、前掲個人別賃金調査全産業女子の平均勤続年数三・六年に比べて何れも短い。とくにガイドは名所案内とお客様へのサービスが主な仕事で若いことが望まれる場合が多いため、その勤続年数はきわめて短い。（才5表）

女子車掌は一般に勤続年数は短い調査した営業所の中には勤続年数二一年という特殊な例もある。

事務その他に働く女子従業員は車掌と異り平均勤続年数は四・八年で個人別賃金調査全産業女子の勤続年数をはるかにうまわる。（才5表）

女子車掌の平均経歴年数は二・五年で勤続年数と殆ど差異がないのは、事務その他から車掌への配置転換があまりないためであらう。

男子車掌の平均勤続年数は二・八年、運転手は四・八年、事務その他は九・二年である。

才5表 平均勤続年数
1954年12月 婦人少年局調

	女	男
総数	3.0年	6.4年
運転手	—	4.8
車掌 { 路線バス	2.9	2.8
観光バス	1.8	—
事務, 其の他	4.8	9.2

ハ 学歴
平均年令が低く、年少者の多い路線バスの女子車掌は、学歴も新制中学、高等小学卒乃至それ以下が九二%を占める（6表）これは綿紡女子労働者の学歴が新中、高小卒乃至それ以下九一%であるのと略々同じである（既刊婦人少年局調 綿紡績女子労働者）。ガイドは新制高校・旧制中学卒業が

過半数を占め(五六%) 才6表) 学歴は路線バス車掌よりも高い。事務その他の女子従業員は新高、旧中卒は半数に満たず(四七%) 才6表)、銀行・百貨店等の女子従業員の学歴が高校卒で過半数を占めるのに比べてやや低位である。(既刊婦人少年局調「銀行の女子職員」「百貨店女子職員労働実態調査速報」参照) 参者に男子車掌と運転手の学歴をみると、男子車掌の七〇%、運転手の九四%は高小、新中卒である。

ニ 家族との関係

車掌は勤務時間が一定せず、乗車勤務のため、身体疲労も一般事務と比べてかなり高い関係上、結婚後仕事を続けているものは少く、女子車掌中二%を占めるにすぎない。夫と離・死別して車掌の仕事についているのは〇・三%である。事務その他に働く女子従業員は有夫一三%、夫と死・離別一%で車掌の場合より若干多いが何れも未婚者が圧倒的である。(才7表)

才7表 配偶関係別女子従業員数分布
1954年12月 婦人少年局調

	車掌 (含が)	その他の 女子従業員
総数	100%	100%
未婚	88.6	72.4
夫と死・離別	0.3	11.1
有夫	1.9	13.3
不明	9.2	3.2

才8表 平均扶養家族数
1954年12月
婦人少年局調

	女	男
総数	0.05人	2.15人
運転手	—	2.38
路線バス	0.02	0.25
車掌 観光バス	0.02	—
事務、その他	0.24	2.29

才6表 学歴別女子従業員数分布

1954年12月 婦人少年局調

	路線バス	車掌 観光バス	事務その他の 女子従業員
総数	100%	100%	100%
小卒	2.5	0.6	9.7
高小、新中卒	89.0	42.4	40.8
旧中、新高卒	7.8	56.4	47.4
旧専、旧高、短大卒	0.1	—	1.4
旧大、新大卒	—	—	0.1
その他の	0.1	0.6	—
不明	0.5	—	0.6

このため扶養家族数も少く、女子車掌は平均扶養家族数が〇・〇二人、事務その他の女子が〇・二四人である。(才8表) 前掲個人別賃金調査全産業女子の平均扶養家族は〇・二〇人である。

就職動機と就職の経路

就職の動機には「家計を助けるため」「家族を養うため」「自分の生活費を得るため」というのが圧倒的で、女子車掌数の約八割を占める。これは女子車掌に限らず乗合自動車業女子従業員全部についても同様である。(才9表)

この仕事を選んだ理由は、「乗務の仕事が好きだから」というのは女子車掌の三割で、「収入が多いから」「他に仕事がなかったから」この仕事を選んだものも少ない。事務その他の女子従業員は「他に仕事がないから」或は「知人や友人がこの職場にいるから」等、なんとなくこの職業についたというものが一番多い。(才10表)

就職の経路は縁故によるものが多く、女子車掌の半数が知人や親戚・会社の人等の紹介で入社している。又広告、ラデオ等の募集で採用されたものも少なくなく学校・職業安定所を通しての採用者は僅かである。事務その他の女子従業員の縁故による就職は女子車掌の場合よりはるかに多い。(才11表)

才9表 就職動機別女子従業員数分布

1954年12月

婦人少年局調

	車掌(含ガイド)	その他の女子従業員
総 数	100%	100%
家計を助けるため	40.8	25.0
自分の生活費を得るため	11.5	18.8
家族を養うため	2.7	13.0
社会人としての経験を得るため	12.5	16.0
家計補助と社会経験を得るため	24.1	19.4
結婚費用を得るため	5.3	2.2
家にいてもすることがないから	1.8	1.6
教養をたかめ身の廻りをととのえる	0.1	0.3
不明	1.2	3.7

二 労働条件

1 労働時間

本調査によるとバスの営業所の営業時間は、朝の五時から深夜の一時までという長いものから、午前八時から午后四時までという短いものまで、まちまちであるが、五五の営業所のうち営業時間が十時間未満のところが二〇、一〇、一五時間未満のところが一四、一五、二〇時間のところが二〇であった。(才14表)

始発の発車時刻もこれに従つて最も早いところが午前四時半で、営業所の多くは午前六時〜七時迄に始発を出し、(才12表)最終車の到着時刻も午前一時二五分が一番遅い営業所で、午後十時半迄に

才10表 この仕事を選んだ理由別女子従業員数分布

1954年12月		婦人少年局 調	
	車掌(含ガイド)	その他の女子従業員	
総 数	100%	100%	
この仕事が好きだから	29.1	13.4	
収入が多いから	21.2	8.1	
知人がこの職場にいるから	9.8	23.4	
他に仕事になかつたから	23.6	25.0	
勤め先が家に近いから	7.7	12.5	
そ の 他	3.6	5.7	
不 明	5.0	11.9	

才11表 就職経路別女子従業員数分布

1954年12月		婦人少年局 調	
	車掌(含ガイド)	その他の女子従業員	
総 数	100%	100%	
縁 故	46.5	69.2	
広 告、ラ デ オ	24.1	12.7	
学 校	17.8	9.5	
職 業 安 定 所	9.6	5.4	
不 明	2.0	3.2	

は殆どの営業所が最終車の運転を終えている（才13表）。

才12表 営業所の始発時刻

1954年12月 婦人少年局調

営業所総数	55
午前4時前	—
午前4時～5時前	2
5時～6時前	14
6時～7時前	29
7時～8時前	8
8時以後	1
不明	1

才13表 営業所の最終車の到着時刻

1954年12月 婦人少年局調

営業所総数	55
午後9時前	12
9時～10時30分前	22
10時30分～12時	12
12時以後	7
不明	2

才14表 営業所の営業時間

1950年12月

婦人少年局調

営業所総数	55
10時間未満	20
10時間～15時間未満	14
15時間～20時間未満	20
不明	1

このような営業時間に対して、長いところは時差出勤・交替制などを実施しているが一人一ヶ月の平均労働時間は路線バスの女子車掌が二〇四時間、観光バスの女子車掌が二一七時間、事務その他の女子従業員が二〇五時間で、労働省調毎月勤労統計調査による同年同月の全産業女子の一人一ヶ月平均労働時間一八九時間より若干長い。男子の労働時間は女子よりかなり長く、男子車掌が二三一時間、事務その他が二一三時間、運転手は二三九時間で前掲毎月勤労統計調査同年同月の全産業男子一人一ヶ月平均労働時間二〇〇時間にくらべても大分長い（才15表）。

才15表 一人一ヶ月平均労働時間

1954年11月 婦人少年局調

	女	男
総数	205	227
運転手	—	239
路線バス	204	231
車掌 { 観光バス	217	—
事務 其他	205	213
1954年11月		
毎月勤労統計調査	189	200
全産業		

このように乗合自動車業は一般に労働時間がかかなり長いようであるが、車掌の勤務内容をみて、乗車勤務のほか、乗務前には車内の掃除、ガラス拭き、ラジエーター整備、キップや釣銭の受領、乗務後にはキップの売上金の整理等、かなりの時間をとられる。又乗務と乗務の間には待ち時間があり、これが七、八時間のながい時間になるところもある。普通は折返し運転が多いので、終点での車の待ち時間は少ないが、出発道を走るバスの中には、乗客が少くて一日に一、二往復するのがやつとの所などがあり、終点でかなりながい時間、車を休ませる。又交通量の激しい都市などではラッシュ時に車の台数を相当ふやすので、平常のダイヤに戻ると一部の乗務員が手持ちとなり、その間交替制をとる場合が多い。このため乗務員の待ち時間が、三、四時間から多いときには七、八時間にもなることが起つてくる。この車の待ち時間のことを一般に中休時間と呼んでいる。調査した五五の営業所のうち四四の営業所が中休制をとっているが、中休時間は拘束をしないで自由に使わせている営業所が多い。しかし勤務をあとにひかえているので気分的には相当の拘束をうけているようである。なおこの中休時間に対しては、給与の一部を支給しているところもある。

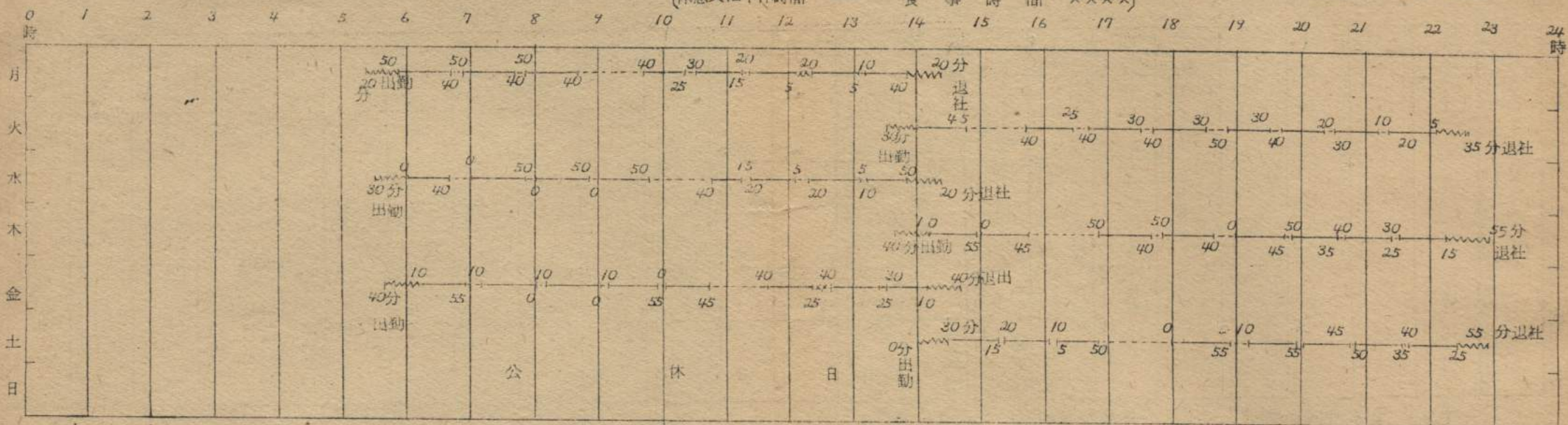
次に女子車掌の一日の勤務内容を二、三例示しよう。

〔例 1〕

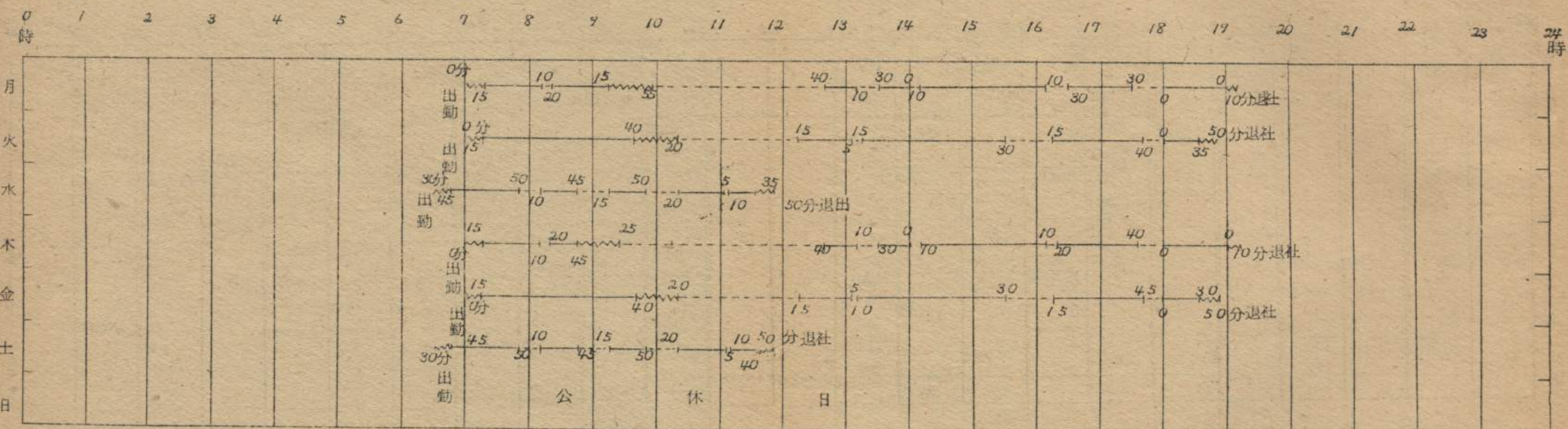
女子平掌の一週間の労働時間の実例

記入符号 乗務時間 休憩又は中休時間 乗務前後準備時間 食事時間 ××××

線上の目盛の数字は「分」を表す

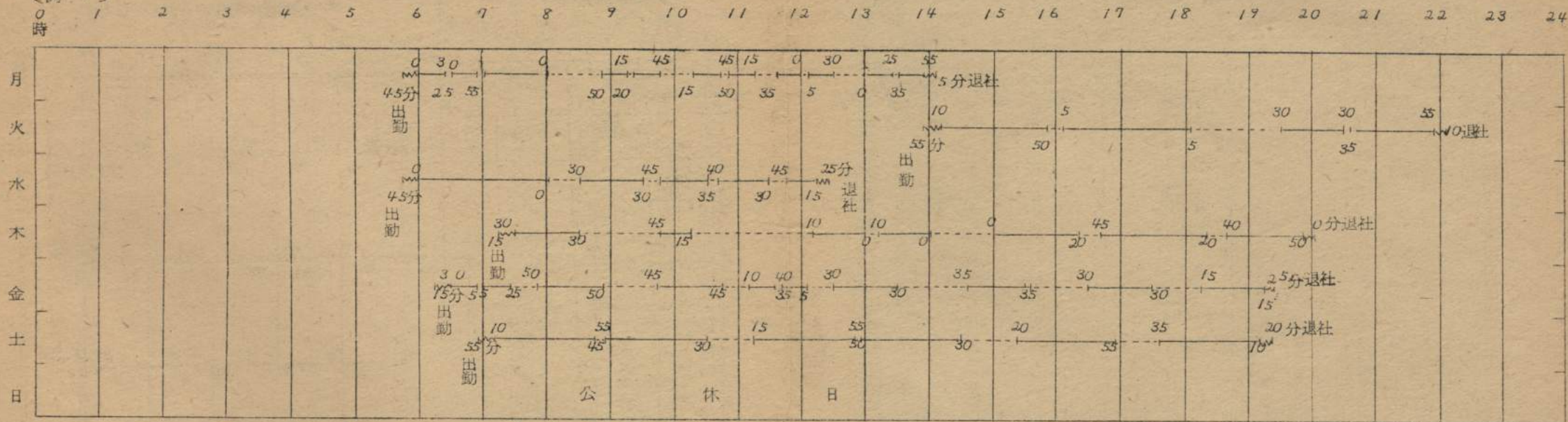


〔例 2〕



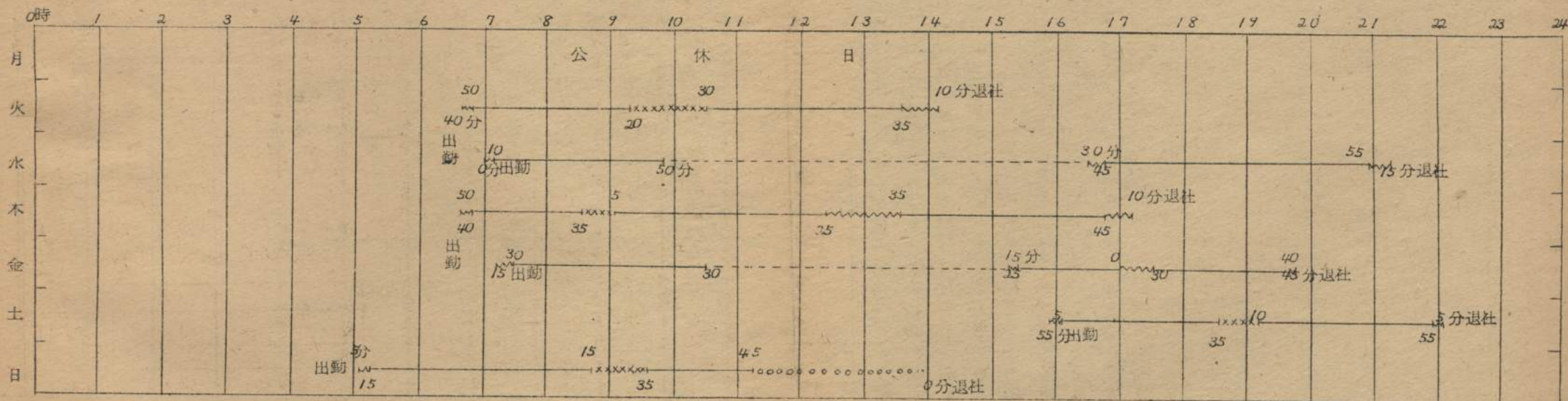
〔注〕 食事時間が明示していないが休憩時間の適当なときに食事する

〔例3〕



〔注〕 食事時間が明示していないが休憩時間の適当なときに食事をする。

〔例4〕



〔注〕 日曜日の○○○○の符号は教育の時間である。

女子の一ヶ月の平均労働日数も路線バスの車掌二五・二日、事務その他二五・六日で、毎月勤労統計調査同年同月の全産業女子の一人一ヶ月平均労働日数二三・八日に比べてかなり長い。男子は運転手二六・〇日、車掌二五・三日、事務その他二五・二日である。(才16表)

2 生理休暇

身体の振動が激しい乗務の仕事にたづさわる車掌は、生理休暇を希望するものが多いようであるが、実情はどのようになっているであらうか。女子車掌の一人一ヶ月の平均生理休暇日数は〇・七日、生理休暇をとっているものは約三割にすぎない。しかし事務その他の女子従業員一人一ヶ月平均生休日数は〇・二日、生理休暇を請求するものは僅か七%であるのに比べればその率は高い(才17表)

才17表 生理休暇請求状況
1954年11月 婦人少年局調

			車掌 (含ガイ)	その他の 女子 従業員
1人1ヶ月平均生理 休 暇 日 数			0.7日	0.2日
生理休暇請求率 女子車掌の 一人一ヶ月の 平均生理休暇 請求率を求め るに對する 調査人員の 比率	総 数		32.8%	7.3%
	1 日		6.6	2.5
	2 日		15.5	3.2
	3 日以上		10.4	1.6
	不 明		0.3	—

一九五三年一十二月の女子保護実施状況(婦人少年局調)によると製造業女子労働者の一人一ヵ月平均生理休暇日数は〇・二日である。
数字の上では事務その他の女子従業員に比べて、女子車掌は、はるかに生理休暇請求率は高いが、「生理休暇はとれますか」という質問に対して女子車掌の三七%が「とろうと思えばとれるがとりにくい」と答え「とる必要を感じない」と答えたのは僅か一三%である。これにひきかえ事務その他の女子従業員で「とろうと思えばとれるがとりにくい」と答えたのは一七%で四〇%が、

才16表 1人1ヶ月平均労働日数
1954年11月 婦人少年局調

	女	男
総数	24.6日	25.6日
運転手	—	26.0
車掌	路線バス	24.4
	観光バス	25.2
事務、その他	25.2	25.2

給 与

路線バスの車掌は新制中学卒業者が九割を占める関係から、新制高校卒業者が多い観光バスとは違つて、初任給に学歴による差があまりみられない。路線バス車掌の新中卒の平均初任給は六、五一六円で、高校卒の平均初任給は六、八七四円である。観光バスのガイドの平均初任給は新中卒が六、四七九円で路線バスより若干低い。高校卒は七、二一二円で、路線バスの初任給より大分高い。事務そ

て貰えない」のが三二%である

才18表 生理休暇は請求すればとれますか
1954年12月 婦人少年局 調

	車掌(含ガイド)	そのた女子従業員
総 数	100%	100%
いつでも請求すればとれる	32.1	25.4
とうとうと思えばとれるかとにくい	37.4	16.8
とりたくても全くとれない	11.1	6.0
とる必要を感じない	13.3	39.4
そ の 他	2.1	1.3
不 明	4.0	11.1

才19表 生理日に乗務を予備にきりかえて貰えますか
—車掌(含ガイド)について—
1954年12月 婦人少年局 調

総 数	100%
もらえ	30.2
もらえない	32.3
たまにもらえることもある	27.4
予備の人との申し合せによる	1.0
とる必要をみとめない	0.3
わからない	2.2
そ の 他	0.7
不 明	5.9

「とる必要を感じない」と答えている (才18表)。仕事のやりくりの可能な事務の仕事と違い、乗務の仕事は予備人員を充分にもたない場合、生理休暇をとりたくてもとれないことが大分多いようである。それでは生理休暇をとらない場合、又はとれない場合、生理日に乗務の仕事を予備にきりかえて貰えるかどうか。「乗務を予備に切りかえて貰える」と答えたのは三〇%で「たまに貰えることもある」のが二七%、「全くきりかえ

才20表 女子従業員の初任給
1954年11月分

婦人少年局調

	高校卒	新中卒
車掌 { 路線バス 観光バス	6,874円 7,212	6,516円 6,479
その他の女子従業員	6,869	—

才21表 1人1カ月平均現金給与総額

1954年11月分

婦人少年局調

	女	男
運 転 手	— 円	20,291円
車 掌 { 路線バス 観光バス	9,948 10,621	11,710 —
事 務 其 他	10,876	19,953

づれよりも高い。しかし、運輸通信その他の公益事業の女子の平均給与は一〇、九六八円で運輸通信関係では乗合自動車業女子の給与は低いほうである（才22表）

男子の一人一カ月平均現金給与総額は車掌一一、七一〇円、運転手二〇、二九一円、事務その他一九、九五三円で、車掌の給与は女子よりも若干高い（才21表）

の他の女子従業員の初任給は高校卒で平均六、八六九円
路線バスの車掌と略々同額である（才20表）。

一人一カ月平均現金給与総額は路線バスの女子車掌が九、九一八円、観光バスの女子ガイドが一〇、六二一円、事務その他の女子従業員は一〇、八七六円である（才21表）。

事務関係の給与が高いのは、女子車掌よりも年令や勤続年数が高いものが多いためである。

才22表 産業及び男女別1人1カ月平均現金給与総額

1954年11月

労働省毎月勤労統計調査

	女	男
総 数	8,534円	18,730円
製 造 業	7,712	18,521
運輸通信及びその他の公益事業	10,968	18,455

4 検査制度

不正防止を目的に、切符や金銭の取扱いが正當かどうかについて、車掌を検査するしきたりが多い。多くの乗合自動車関係でみうけられる。本調査でも五五の営業所のうち、乗車中金銭の取扱いをしない貸切バス專業の四社と路線バスの一二営業所を除き、三九営業所が切符売上金の不正防止の爲の検査を行つてゐる。回数は「毎日行ふ」ものから「月一回」というものもあり、その方法も「調査員の乗務検査」「見はり」「私物箱の検査」等いろいろある。

この検査に対して検査される側の女子車掌はどう考えているのか意見を聞いてみると、過半数（五二%）が「不正しないことがはつきりするからやつて貰うほうがよい」と答え「ほかに方法がなければやむをえないと思う」とやむなく承認しているものが一六%、「他に不正の出来ない方法を考へてやめてほしい」（二三%）、「不愉快だから今すぐやめてほしい」（四%）という要求もかなり多い（才23表）

三、安全と衛生

1 生理の状況

生理休暇の請求状況については既に述べた通りであるが、ここでは月経時の身体の変調についてその実状を見よう。

女子車掌の三五%が「月経不順」になつたままなおらないと答え、又、勤務して最初の数カ月間だけ不順が続き、その後は順調になつたというのが一七%で、女子車掌の半数が乗務の仕事になつてから月経時に変調をきたしている。事務その他の女子従業員では、現在の仕事についたため月経不順になつたものは一三%、そのうち不順のままなおらないものが八%あるが、殆どが就職前と変ら

才23表 検査制度に対する意見別女子従業員数分布
1954年12月 婦人少年局 調

総 数	100%
不正をしないことがはつきりするからやつて貰うほうがよい	51.8
他に方法がないとすればやむを得ないと思う	16.3
他に不正の出来ない方法を考へてやめてほしい	22.9
不愉快だから今すぐやめてほしい	4.3
その他	0.7
不明	4.0

女子車掌に多い疾病

乗務するようになってから食事時間が不規則であり、食後少ない休憩時間の後、振動の激しい乗務の仕事を作り返すために、胃腸を患うものが多く（三二％）、その他常時人混みの中にいて声をからし、生理時に必ずしも休暇がとれず、乗務中は用便も思うにまかせない、又寒風吹きすさむ屋外勤務から来る冷え込み等のために、咽喉カタル、結核等の呼吸器疾患（一一％）、生理不順その他の婦人科的疾患（七％）、膀胱炎等泌尿器的疾患（二％）にかかるものが大分みうけられる。

（才26表）

才24表 生理の状況

1954年12月 婦人少年局調

	車掌(含ガイド)	その他の 女子従業員
総 数	100%	100%
最初不順だったが 今は順調になつた	16.6	5.1
不順になつたまま なおらない	34.7	8.2
変りない	42.2	63.5
不 明	6.5	23.2

才25表 1日の乗務が終つたあと身体
の調子はどうか

—女子車掌について—

1954年12月 婦人少年局調

総 数	100%
なんでもない	8.1
少し疲れる	42.8
家に帰るとぐつたりして 何もしたくない	37.0
翌日になつても疲れがな おらない	2.0
そ の 他	1.0
不 明	9.1

2

乗務後の身体の調子

ない（才24表）

「一日の乗務が終つたあと、身体の調子はどうですか」との質問に「なんともない」と答えているのは僅かに八％で、殆どのが「少し疲れ返る」「家に帰るとぐつたりして何もしたくない」「翌日になつても疲れがなおらない」と答えている。

（才25表）

(19)

4 女子車掌の災害

本調査では調査した五五の営業所のうち、一九五三年十二月から五四年十一月の一年間に三四の営業所が災害を発生し、延一七九人の女子車掌が災害を受けている。

これは調査全女子車掌数の三・九%に当り、労働省労働基準局調、労働者死傷病報告（一九五四年一月～一二月）によると製造業女子労働者の災害率は〇・八%、全産業中比較的災害が多いと思われる鉱業の三・二%に比べてもその災害率は高い。

災害による負傷の大きなものには、

1 バスを交換するため、車の後部にいる車掌の合図

でバックしていたが、ハイヤーが後部に停止しているため停止の笛を吹いたが混雑で運転手は

気づかず、そのままバックを続け、車掌はバスとハイヤーにはさまり左下腿部挫傷で全

治一カ月の負傷。

2 バス運行の途中、満員状態になつたため、乗客の整理をしながら発車の合図をし、右手で車

体の保持棒を持ち、右足をステップにかけて発車、なお左手で乗客を整理中、路面がやや傾斜

のため車輛が左に傾いたので乗客に押されて足がステップよりはずれ転落後車輪にふれ、前胸

部挫傷・腹部擦過傷。骨盤骨折をし全治三カ月の負傷。

などがあるが、一般に打撲傷・捻挫・骨折等の負傷が多い。

表26 身体の疾患別女子車掌数分布
1954年12月 婦人少年局 調

総数		100%
あ	計	63.3
	消化器疾患	32.4
あ	呼吸器疾患	11.4
	婦人科的疾患	7.3
あ	泌尿器的疾患	2.2
	慢性疲労	5.3
あ	その他	2.7
	不明	2.0
あ	不明	6.6

四、労働組合

調査した五五の営業所のうち四八の営業所に労働組合があり女子の労働組合員数は、組合員総数の三七％に当る。組合には婦人対策の組織のあるものが多く、婦人対策の組織のない労働組合は一七である。婦人対策の組織がない理由としては、

- 1 婦人組合員の組合に対する関心がうすいから
- 2 組合員数の構成からみて女子の数が少ないため
- 3 執行部で女子の意見は充分とりあげているので必要性をみとめない

などがあげられている。

次に女子組合員について組合の会合への出席状況をたづねた処、「積極的ではないが大体出席している」という従順型が比較的多く（三七％）、「積極的に出席している」ものは一六％である。「あまり出席しない」（一四％）、「全く出席しない」（一四％）ものもかなり多い（才27表）。

五、女子従業員の生活と感想

1 消費生活

「家族を養う、家計を助ける、自分の生活費を得る」ことが主な就職動機となつた彼女たちであるから、その経済生活の面をみて、九割が給料の一部或いはその大半を生計費にあてている。「家族の一員として給料の中から毎月家に入れる」ものが一番多く、女子従業員数の七割を占めるが、「家族と離れて独立して生活している」「家族と離れて独立して生活し更に家にも送金をしている」「自分が主となつて家族の生活を支えている」ものも相当多い（二二％・才28表）。

才27表 組合出席状況別女子従業員数分布
1954年12月 婦人少年局調

総 数	100.0%
積極的に出席している	15.8
積極的ではないが大体出席している	37.2
あまり出席しない	13.7
全く出席しない	14.1
その他	2.8
不明	16.4

才28表 経済生活の実状別女子従業員数分布

1954年11月分 婦人少年局 調

総 数	100%
イ 家族とはなれて独立して生計している	7.1
ロ 家族とはなれて独立して生計し毎月送金している	6.0
ハ 自分が主になつて家族の生活を支えている	9.2
ニ 家族の一員として給料の中から毎月家に入る	69.4
ホ 家族と一諸に生計しているが家には給料を全く入れない	6.5
不明	1.8

「独立して生活している・独立して生活し家に仕送りもしている・家族を養つている」ものは食費（四〇％）・住居費（八％）送金（一五％）に六割以上かかり、他に被服費が一三％、教養娯楽費八％、化粧品費四％、貯金一五％の割で支出している。

（才30表）
才28表「イ、ロ、ハに属する女子従業員」の場合も、「ニ、ホ

給料の中から毎月家に入れる金額は平均四、一三九円で平均手取収入総額八、四一九円の五〇％に当る。これは銀行・百貨店等のオフィス・ガールの「家に入れる」金額が収入の三割内外（前掲「銀行の女子職員」及び「百貨店女子職員労働実態調査速報参照）であるのに比べて家族に依存する程度がずっと低い。「家族の一員として給料の中から毎月家に入れる」・「家族と一諸に生活しているが家には給料を全く入れてない」のケースに属する女子従業員倍（才28表ニとホ）の給料の支出内訳は、この他被服費に一九％、教養娯楽費に九％、化粧品費に五％を費し、少ない給料のうちから一割余も貯金をしている（才29表）。但しこの数字はごく僅かではあるが「家族と一諸に生活しているが家へは給料を全然入れて

才29表 才28表「イ、ロ、ハ」の支出内訳平均
1954年11月分 婦人少年局 調

収入総額	8,419円	100%
家に入る	4,139	49.1
被服費	1,607	19.1
教養娯楽費	748	8.9
化粧品費	377	4.5
貯金	1,033	12.3
その他	515	6.1

平均内訳支出「ハ、ロ、イ」表28才
 1954年11月分 婦人少年局 調

収入	総額	9,682円	100%
食費	居費	3,834	39.6
住費	被費	756	7.8
被費	娯費	1,285	13.3
教化	粧費	730	7.5
貯送	金金	375	3.9
その他	金金	827	8.5
		1,401	14.5
		474	4.9

が、つらい、というは少くて（六%）、六割余が「特別に何も考えず」漠然とその日その日を過しているようである。

又「あなたは何時までこの仕事を続けたいと思いますか」という質問には女子車掌の三割までが、「出来るだけ早くやめたい」「他の仕事が見つかるまで」と答え、「結婚する迄」というのも少ない（二五%）。しかし中には「出来るだけ長く続ける」ことを希望するものも相当多いが、（二三%）、実際には、あえて干渉はしないが、適当な時期にやめることを希望する会社もあり、当人もまた勤務が早朝や夜間にまたがり不規則で家庭生活との両立がむづかしく、又妊娠中の乗車勤務にはいろいろ難点があることなどから、結婚すると退職する場合が多く、結婚後、勤務を続けるも

に属する女子従業員」の場合も教養娯楽費が少ないが、これは生活費に沢山とられるしわよせがここにあるわれていることと勤務が交替制であり、疲労が厳しいため、映画や買物などの外出が少ないためであらう。被服費の支出も比較的少ないが、勤務中は制服が支給され、通勤にも制服を使用するものもあることなども原因の一つであらう。

2 職業に対する女子車掌の感想

「あなたは今の仕事をどう思いますか」という質問に、「つらい」と答えたのは乗務の仕事にたづさわる車掌、ガイドに多く、女子車掌、ガイドの二七%を占める。しかし逆に乗務の仕事は「楽しい」と答えているものも少なく（二一%）、乗務の仕事は人との接触が激しいので楽しいことも、つらいことも多いのではないかと思われる。事務その他の女子従業員で仕事

のも妊娠するとやめてゆくのか実情のようである。

六、女子車掌に関する労使の意見

乗合バスの車掌には女子が多く、男子車掌は僅かしかないが、最近会社によつては女子の車掌を男子にきりかえようとする動きも僅かながらでてきている。本調査によると調査した五五の営業所のうち四カ所の営業所が女子の車掌を男子にきりかえた方がよいと考え、今すぐ女子を男子にきりかえる考えはないが、女子を使用する上で不便を来たす点があるといつかあるという営業所が十三カ所あつた。しかし

表31 あなたは今の仕事をどう思いますか

1954年12月

婦人少年局 調

	車掌(含ガイド)	その他の女子従業員
総 数	100%	100%
た の し い	21.2	21.3
つ ら い	27.1	6.0
特別に考えない	44.9	60.6
不 明	6.8	12.1

表32 あなたは何時までこの仕事を続けたいと思いますか

1954年12月

婦人少年局 調

	車掌(含ガイド)	その他の女子従業員
総 数	100%	100%
出来るだけ早くやめたい	25.8	14.3
他の仕事が見つかるまで	3.7	0.6
結婚するまで	24.8	22.2
結婚して子供が出来るまで	3.6	10.2
出来るだけ長く続けたい	23.0	29.2
そ の 他	12.0	9.2
不 明	7.1	14.3

車掌には女子の方が向くという営業所のほうがはるかに多い。

車掌には女子が適切である理由としては、

1. 接待がうまく客への印象がよい。

2. 賃金がやすい

3. 金銭取扱い上のまちがいが少ない。

4. 男子は勤務年数がながいので職場転換を考えなければならぬが、女子は勤務年数が短いのでその必要がない。

等があげられ、中でも接待がうまく客への印象がよいからという理由が圧倒的に多い。賃金がやすいこと、勤務年数が短いことが女子雇用の理由となる点は紡績等の女子労働者と変りない。

車掌に女子を雇用すると不便であるといわれている点を次に二、三あげると、

1 労働基準法により女子の労働条件に男子以上の制約があること。

2 途中事故があきて帰宅できないとき宿泊に関してわづらわしいことが多い。

3 乗務先で泊りのあるとき宿泊施設に気をつかう。

4 腰かけの異動がはげしい。

5 責任感がうすく、感情的なところがある。

等々である。

女子車掌の中には職業に対する意誌が高まつてきたことや経済的な理由等から、結婚後も現職にとどまりたいと希望するものが多いようであるが、女子車掌が結婚した場合、会社側はどうこれを処置しているか、又しようとしているかを、調査した五五の営業所についてみると、結婚した場合には「退職させる」と就業規則にはつきりのせている営業所が一、「退職すること」が不文律、又は慣習になつている営業所が二あるほかは、特に表立つて「退職」を勧告する営業所はないようである。結婚すると「配置転換」をさせるところもあるが、多くの営業所では結婚すると本人が自発的に退職する、結婚後二、

三カ月で退職する。結婚後六カ月までには退職している。妊娠すると自発的に退職するから今の所特に問題はないと答えている。

しかし数多い女子車掌の中には年令が高く、勤続年数の長いものも少なくない。調査した五五の営業所のうち一七の営業所に年令が二五才以上で、勤続年数が五年以上の女子車掌が雇用されている。婦人労働者の平均年令が次才に高まり、勤続年数が延びて来たことは、一般の傾向であり、女子車掌の場合もその例にもれていないようである。ではこのような傾向に対して使用者側はどのような方針をとつてゐるであらうか。勤続の長いものが自発的に退職して行くことを希望するのはどの営業所にも共通した意向のようである。方針として適当な時期をきめて退職させることをきめている営業所は少く、事務関係への配置転換を考えているところが多いようである。

次に労働組合の立場からバスに乗務する女子車掌につき問題と思われる点があげられているので参考に列挙すると、

労働条件については

1. 労働時間が不規則である
2. 長時間拘束される
3. 労働の激しさに比して低賃金である
4. 生理休暇が完全にとれない
5. 食事時間が不規則である

労働環境については

宿舎・更衣室・休憩室の設備が不完全である。

地位については

1. 運転手より車掌のほうが地位が低いものとみなされ、運転手自身も車掌に対して優越感をも

2 観光バスのガイドは路線バスの車掌に対して優越感をもつ。

3 車掌に対して一般人は蔑視感をもつ。

その他では

結婚生活と両立しにくい。

等がある。

