

婦人労働調査資料 第25号

乗合バスの女子従業員

—実態調査報告—

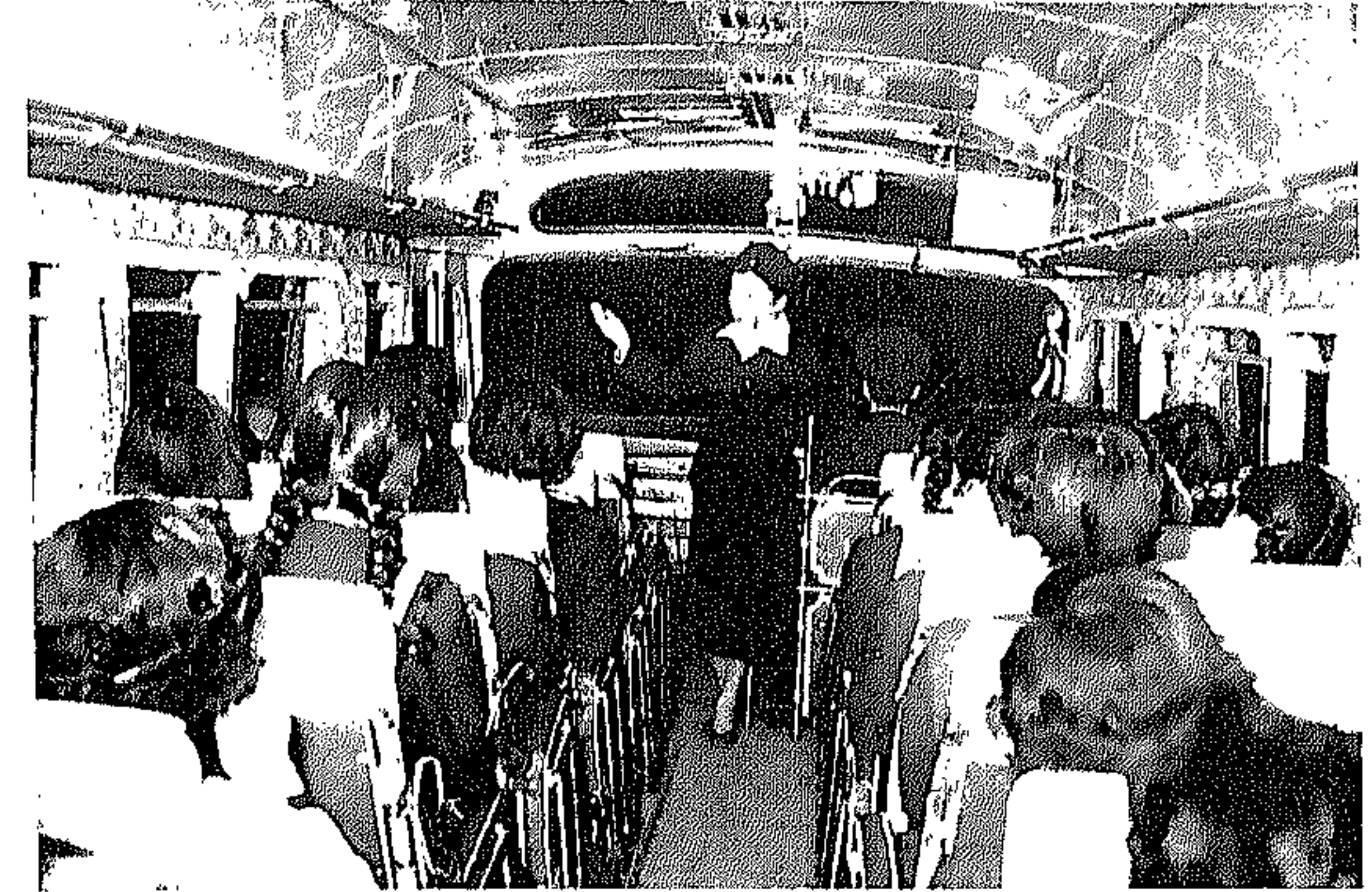
労働省婦人少年局

正 誤 表

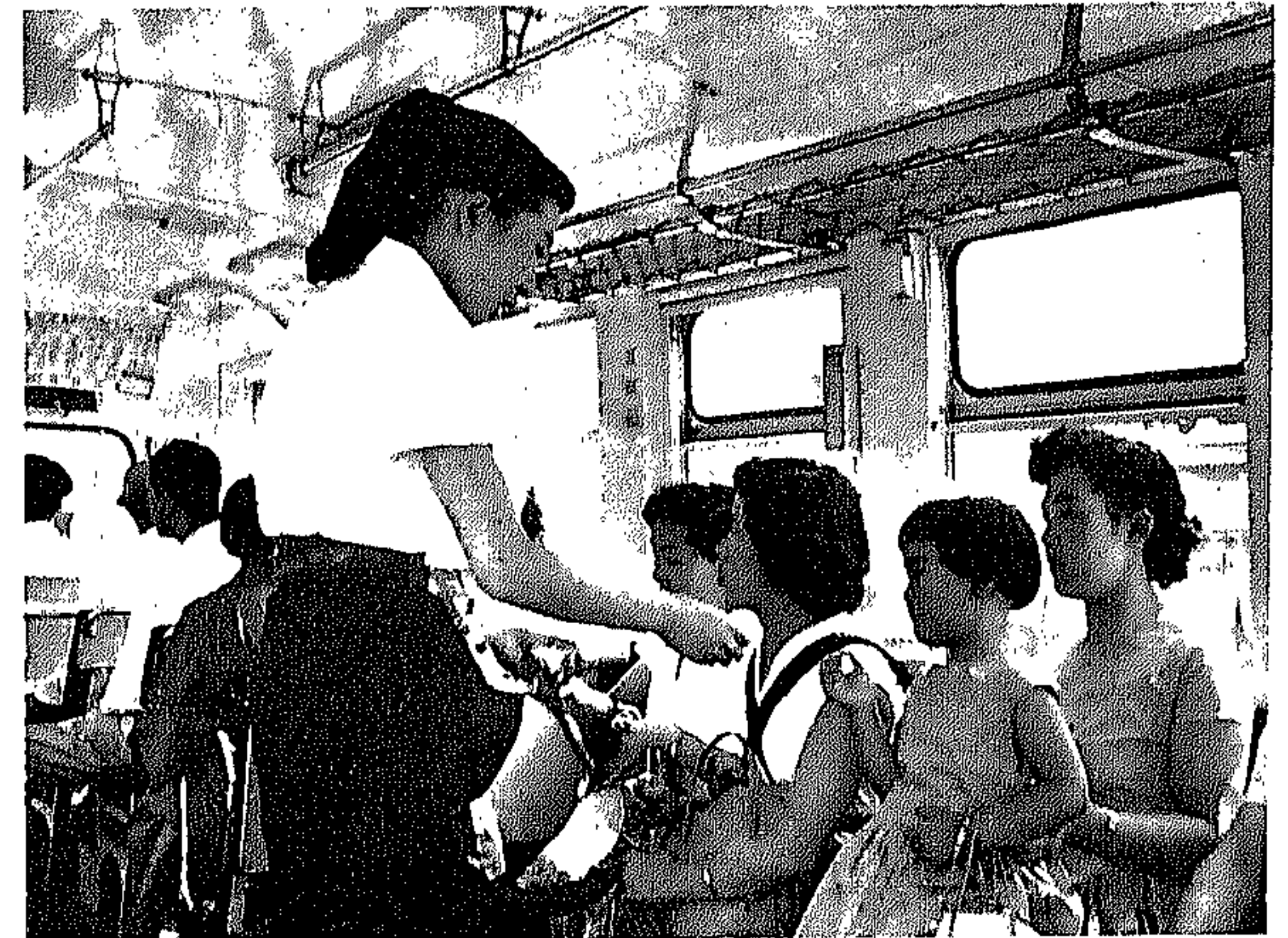
頁	行又は表	誤	正																														
2	下から 2行目	女子車掌が2年9ヵ月	女子車掌が2年11ヵ月																														
4	18行目	事務その他の女子が25.6日	事務その他の女子が25.2日																														
5	8行目	運転手20,219円	運転手20,291円																														
6	14行目	在籍100人について2.1人	在籍100人について2.2人																														
52	8行目	運転手20,219円	運転手20,291円																														
53	18行目	35才～40才	35才～39才																														
62	13行目	約束時間	拘束時間																														
8	第1表	<table border="1"> <tr> <th></th> <th>総数</th> <th>男</th> <th>女</th> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table>		総数	男	女					<table border="1"> <tr> <th></th> <th>総数</th> <th>女</th> <th>男</th> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table>		総数	女	男																		
	総数	男	女																														
	総数	女	男																														
53	第96表	注1) 第87表の注参照	注1) 第93表の注参照																														
55	第100表	注1) 第84表の注参照	"																														
"	第101表	"	"																														
56	第102表	"	"																														
57	第103表	"	"																														
"	第104表	"	"																														
60	第110表	<table border="1"> <tr> <td rowspan="6">事務員</td> <td rowspan="3">最高</td> <td>勤続1年</td> <td>12,233円</td> </tr> <tr> <td>" 3年</td> <td>14,700円</td> </tr> <tr> <td>" 5年</td> <td>19,847円</td> </tr> <tr> <td rowspan="3">最低</td> <td>勤続1年</td> <td>2,310円</td> </tr> <tr> <td>" 3年</td> <td>3,944円</td> </tr> <tr> <td>" 5年</td> <td>4,746円</td> </tr> </table>	事務員	最高	勤続1年	12,233円	" 3年	14,700円	" 5年	19,847円	最低	勤続1年	2,310円	" 3年	3,944円	" 5年	4,746円	<table border="1"> <tr> <td rowspan="6">事務員</td> <td rowspan="3">最高</td> <td>勤続1年</td> <td>18,350円</td> </tr> <tr> <td>" 3年</td> <td>22,030円</td> </tr> <tr> <td>" 5年</td> <td>30,770円</td> </tr> <tr> <td rowspan="3">最低</td> <td>勤続1年</td> <td>3,463円</td> </tr> <tr> <td>" 3年</td> <td>5,916円</td> </tr> <tr> <td>" 5年</td> <td>7,119円</td> </tr> </table>	事務員	最高	勤続1年	18,350円	" 3年	22,030円	" 5年	30,770円	最低	勤続1年	3,463円	" 3年	5,916円	" 5年	7,119円
事務員	最高	勤続1年			12,233円																												
		" 3年			14,700円																												
		" 5年		19,847円																													
	最低	勤続1年		2,310円																													
		" 3年		3,944円																													
		" 5年	4,746円																														
事務員	最高	勤続1年	18,350円																														
		" 3年	22,030円																														
		" 5年	30,770円																														
	最低	勤続1年	3,463円																														
		" 3年	5,916円																														
		" 5年	7,119円																														

乗合バスの女子従業員

— 実態調査報告 —



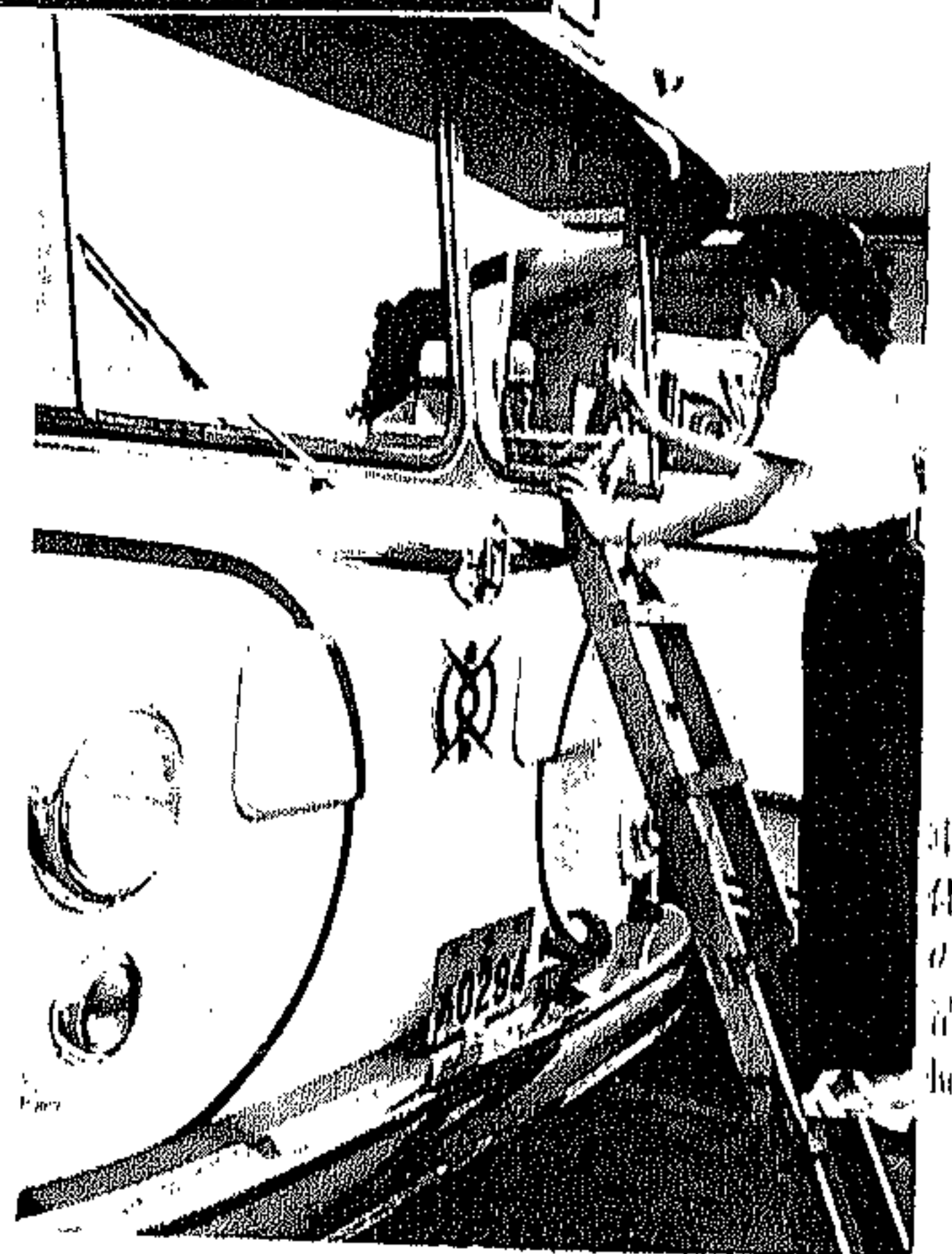
観光バスのガイド



路線バスの女子車掌



売上金の精算



車体の清掃

は し が き

最近我が国における乗合自動車業は国営、公営、私営等によつてめざましい発達ぶりをみせています。

これらの職場に働いている婦人は全従業員の4割を占め、そのうち9割は車掌又は観光バスのガイドとして乗務に従事しており、その数は年々ふえる傾向がみえます。しかし長時間の乗務労働が婦人にとつてかなりの激務であり、その労働の形態は他の婦人の職業とは異つた特色をもつています。

婦人少年局ではこのような重要な意義をもつ乗合自動車業における婦人労働の実情を、雇用の傾向、労働条件、安全衛生、職場の施設、日常生活、労働組合の活動、働く婦人自身の声などの各面から総合的に明らかにしようと今回本調査を実施しました。

この報告が婦人の労務管理や職業指導にあたる方々及び労働組合の婦人対策に苦心されている方々の仕事のうえに参考になり、乗合自動車業の婦人従業員の労働保護が一層充実され、その職業上の地位をたかめるためにお役にたてば幸いです。

おわりに、この調査の実施にあたつて多くの御援助と御協力をたまわつた労使の方々並に写真掲載に御協力下さつた方々に対し心から謝意を表したいと存じます。

1956年8月

労働省婦人少年局

乗合バスの女子従業員

目 次

は し が き

序

——調査の目的——調査の時期及び方法——調査対象——調査結果の概要

各 論

頁

第一部 乗合自動車業における女子の雇用..... 8

第一章 職場における女子従業員の地位..... 8

——労働力構成——女子従業員の地位——

第二章 女子従業員の労働力給源.....14

——出身学校——家族との関係——

第三章 採 用.....19

——採用条件——採用方法——募集方法——募集の時期——

第四章 女子車掌の教育訓練.....25

第五章 異動率と停年制.....27

——異動率——停年制——

第六章 女子従業員の雇用に関する諸問題.....30

第二部 労働条件.....32

第一章 労働時間.....32

——営業時間——労働時間——繁忙時の労働時間——労働日数——生理休暇

——産前産後休暇——

第二章 賃 金.....48

——初任給——昇給——現金給与額——賞与——退職金——その他の給与——

第三章 検査制度.....62

——検査の契機——検査存廃についての労使の意見——切符売上金過不足の

処理——

第三部 安全衛生.....65

第一章 健康管理.....65

——医務室——衛生管理者——健康診断——

第二章 健康状況.....67

——生理の状況——乗務後の身体の調子——女子車掌に多い疾病——

長期欠勤者——療養保障——

第三章 女子車掌の災害	70
第四部 職場施設等	71
第一章 職場施設	71
——食事をとる場所——更衣室——休憩室——休養施設——宿泊施設——	
車内の車掌用椅子——	
第二章 女子車掌の制服	74
——支給の有無状況——貸与給与期間——	
第三章 福利厚生施設	75
——レクリエーション——社宅、寮——	
第五部 消費生活と生活時間	76
——消費生活——生活時間——	
第六部 労働組合と女子従業員	92
第一章 労働組合の組織	92
——労働組合の組織状況——組織率——女子組合員——女子の組合役員——	
組合のとりあげた問題——	
第二章 女子組合員のための組織	94
——組織の種類——設立時期——役員——	
第三章 組合の婦人対策の活動	96
——活動方針——女子のための会合——組合が女子のためにとりあげた事項	
——組合が行った女子組合員のための行事——	
第七部 女子従業員の声	101
附 録	
1 賃金規則例	107
2 調 査 票	124

統計表目次

	頁
第 1 表 職種及び男女別従業員数分布	8
第 2 表 企業形態、職種及び男女別従業員数	9
第 3 表 平均年令	9
第 4 表 男女及び年令階級別従業員数分布（累積比）	10
第 5 表 全産業の男女及び年令階級別労働者分布（累積比）	10
第 6 表 年令及び職種別女子従業員数分布	10
第 7 表 平均勤続年数	11
第 8 表 男女及び勤続年数別従業員数分布	11
第 9 表 全産業の男女及び勤続年数別労働者分布	11
第 10 表 職種及び勤続年数別女子従業員数分布	12
第 11 表 身分制度の有無別営業所数	12
第 12 表 職種及び学歴別従業員数分布	14
第 13 表 職種及び配偶関係別女子従業員数分布	15
第 14 表 企業形態及び配偶関係別女子従業員数分布	15
第 15 表 平均扶養家族数	16
第 16 表 企業形態及び扶養家族数別従業員数分布及び平均扶養家族数	16
第 17 表 全産業の男女別平均年令、勤続年数及び扶養家族数	16
第 18 表 女子従業員の家族内の有所得者数分布	16
第 19 表 女子従業員の家族数別家族内の有所得者数分布	16
第 20 表 主たる家計の支持者別バスの女子従業員数分布及び銀行女子職員数分布	17
第 21 表 主たる家計支持者の職業別女子従業員数分布	17
第 22 表 経済生活の形態別女子従業員数分布	18
第 23 表 家族の一員として給料の一部を家に入れている場合の家にいる金額別女子従業員数分布及び 1 人 1 ヶ月家にいる平均金額	18
第 24 表 職種及び就職動機別女子従業員数分布	18
第 25 表 企業形態及び就職動機別女子従業員数分布	19
第 26 表 新規採用の有無別営業所数	19
第 27 表 採用条件別営業所数（学歴）	20
第 28 表 採用条件別営業所数（学業成績）	20
第 29 表 採用条件別営業所数（特殊技能）	21
第 30 表 採用条件別営業所数（容姿）	21
第 31 表 採用条件別営業所数（家庭状況）	22

第 32 表	採用条件別営業所数（配偶関係）	22
第 33 表	女子従業員の採用方法別営業所数	23
第 34 表	女子従業員の採用試験の有無別営業所数	23
第 35 表	女子従業員の採用試験の内容別営業所数	23
第 36 表	女子従業員の募集方法別営業所数	24
第 37 表	就職経路別女子従業員数分布	24
第 38 表	募集の時期別営業所数	25
第 39 表	路線バス車掌の教育訓練有無別営業所数	25
第 40 表	路線バス車掌の教育訓練期間別営業所数	25
第 41 表	路線バス車掌の教育訓練方法別営業所数	25
第 42 表	観光バス車掌の教育訓練有無別営業所数	26
第 43 表	観光バス車掌の教育訓練期間別営業所数	26
第 44 表	観光バス車掌の教育訓練方法別営業所数	26
第 45 表	従業員の男女別入職率	27
第 46 表	従業員の男女別離職率	28
第 47 表	停年制の有無別営業所数	29
第 48 表	営業所の営業時間別営業所数	32
第 49 表	営業所の車の始発時間別営業所数	32
第 50 表	営業所の最終車の到着時間別営業所数	33
第 51 表	1人1ヵ月平均労働時間	33
第 52 表	女子事務員の勤務内容別営業所数	33
第 53 表	時差出勤等の勤務をしていない営業所の女子事務員の一日の拘束時間別営業所数	33
第 54 表	女子事務員の休憩時間別営業所数	34
	——時差出勤等をしない営業所について——	34
第 55 表	女子事務員の休憩時間別営業所数	34
	——時差出勤等をしている営業所について——	34
第 56 表	乗務前準備時間別営業所数	34
表 57 表	乗務後精算時間別営業所数	35
第 58 表	中休制の有無別営業所数	35
第 59 表	中休時間拘束の有無別営業所数	35
第 60 表	行先での宿泊の有無別営業所数	38
	——観光バスのガイドについて——	39
第 61 表	年末年始、祭礼等のダイヤ変更のきめ方別営業所数	39
第 62 表	繁忙時の観光バスのガイドについて	39
	——出勤時間の特に早い場合——	39

第 63 表	繁忙時の観光バスのガイドについて	40
	——退社時間の特におそい場合——	40
第 64 表	繁忙時の観光バスのガイドについて	40
	——最も勤務時間の長い場合——	40
第 65 表	1人1ヵ月平均労働日数	40
第 66 表	事務員の休日	41
第 67 表	女子車掌の休日	41
第 68 表	繁忙時における路線バス女子車掌の休日について	41
第 69 表	繁忙時におけるガイドの休日について	41
第 70 表	年次有給休暇の規定の有無別営業所数	42
第 71 表	生理休暇に関する規定の有無別営業所数	43
業 72 表	生理休暇中の賃金支給の有無別営業所数	43
第 73 表	生理休暇中の賃金支給内容別営業所数	43
	——有給の営業所について——	43
第 74 表	生理休暇の請求手続別営業所数	44
第 75 表	生理休暇の手続先別営業所数	44
第 76 表	生理休暇の請求状況別営業所数	45
	——過去6ヵ月間（1954年6月～11月迄）について——	45
第 77 表	1人1回当り生理休暇請求日数と請求状況	45
第 78 表	生理休暇請求率及び労働日損失率	45
第 79 表	生理休暇は請求すればとれますか	46
第 80 表	生理日に乗務を予備にきりかえて貰えますか	46
	——車掌について——	46
第 81 表	あなたは妊娠したことがありますか	46
第 82 表	妊娠は順調でしたか	46
第 83 表	妊娠何ヵ月まで乗務していましたか	47
第 84 表	妊娠後乗務から他の仕事に変わりましたか	47
第 85 表	出産の何日前から産前休業に入りましたか	47
第 86 表	出産の何日後から出勤しましたか	47
第 87 表	出産の何日後から乗務しましたか	47
第 88 表	産前休業請求率及び1人平均産前休業日数	48
第 89 表	産後休業請求率及び1人平均産後休業日数	48
第 90 表	女子従業員の初任給	50
第 91 表	入社後一年の所定の平均給与額	50
第 92 表	女子従業員の入社後一年の平均昇給額	50

第 93 表	1人1ヵ月平均現金給与額	61
第 94 表	職種及び男女別平均現金給与月額	62
第 95 表	産業及び男女別1人1ヵ月平均現金給与総額	62
第 96 表	現金給与月額別従業員数分布	63
第 97 表	年令階級及び男女別平均現金給与月額	63
第 98 表	年令階級及び男女別賃金格差	64
第 99 表	年令階級及び男女別平均現金給与月額及び従業員数分布	64
第100 表	勤続年数及び男女別平均現金給与月額	65
第101 表	勤続年数及び男女別賃金格差	65
第102 表	勤続年数及び男女別平均現金給与月額及び従業員数分布	66
第103 表	扶養家族数及び男女別平均現金給与月額	67
第104 表	扶養家族数及び男女別賃金格差	67
第105 表	私営、公営及び国鉄バスの賃金格差	69
第106 表	賞与の有無別営業所数（規定上）	69
第107 表	賞与の有無別営業所数（事実上）	69
第108 表	年間賞与の回数別営業所数	69
第109 表	賞与支給月別営業所数	69
第110 表	最近支給された賞与の最高及び最低平均額	60
第111 表	退職金規定の有無別営業所数	60
第112 表	勤続3年の女子車掌の退職金額別営業所数	61
第113 表	中休時間の給与の有無別営業所数	61
第114 表	中休時間の給与の有給、無給別及び拘束の有無別営業所数	61
第115 表	切符売上金の不正防止のための検査の有無別営業所数	63
第116 表	検査の回数別営業所数	63
第117 表	検査の方法別営業所数	63
第118 表	検査制度に対する意見別女子従業員数分布	64
第119 表	検査の存廃について	64
第120 表	車掌の切符売上金に過不足のあつたときの処理別営業所数	64
第121 表	医務室の有無別営業所数	65
第122 表	衛生管理者の有無別営業所数	65
第123 表	医師である衛生管理者の数及び従業員数別営業所数	65
第124 表	医師でない衛生管理者数及び従業員数別営業所数	66
第125 表	採用時の健康診断の種目別営業所数	66
第126 表	定期健康診断の種目別営業所数	66
第127 表	生理の状況別女子従業員数分布	67

第128 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—	67
第129 表	身体の疾患別女子車掌数分布	67
第130 表	女子車掌に比較的多い疾病の種類	68
第131 表	男女別及び原因別長欠率	68
第132 表	長期欠勤者の医療給付状況別営業所数	70
第133 表	災害発生の有無別営業所数	70
第134 表	食事をとる場所別営業所数—女子職員—	71
第135 表	食事をとる場所別営業所数—女子車掌—	71
第136 表	更衣室の有無別営業所数	72
第137 表	制服着換の状況別営業所数	72
第138 表	女子車掌の休憩室別営業所数	72
第139 表	休憩室の床の種類別営業所数	72
第140 表	休憩室の広さ別営業所数	72
第141 表	女子従業員が気分が悪くなつたとき休養する場所別営業所数	73
第142 表	宿泊室の有無別営業所数	73
第143 表	女子車掌の退出時間が遅くなつた時の処置別営業所数 —宿泊施設のない営業所の場合—	73
第144 表	車内の車掌用椅子の状況別営業所数	74
第145 表	制服支給の方法別営業所数	74
第146 表	制服支給の期間別営業所数	74
第147 表	レクリエーションの種類	75
第148 表	社宅の有無別営業所数	75
第149 表	女子寮の有無別営業所数	75
第150 表	家族の一員として給料の一部を家に出す場合の1人1ヵ月平均支出額及び支出 内訳額	76
第151 表	家族と離れて独立して生活している場合の1人1ヵ月平均支出額及び支出内訳額	77
第152 表	上部組織への加入状況別労組数	92
第153 表	営業所の労組結成時期別営業所数	92
第154 表	労働組合組織率	93
第155 表	組合員の男女別割合	93
第156 表	組合会合への出席状況	93
第157 表	組合がとりあげた問題	94
第158 表	女子組合員のための組織の有無別労組数	95
第159 表	女子組合員のための組織の設立時期別労組数	95
第160 表	組合結成時期と女子組合員のための組織設立時期との関係別労組数	95

第161表	女子組合員のための組織の役員種類別及び性別人員	96
第162表	女子組合員のための組織の部長の性別人員	96
第163表	29年度の婦人対策の活動方針	96
第164表	労働組合が女子組合員のためにとりあげた事項	98
第165表	労働組合が女子組合員のために行つた行事	100

統計図目次

第1図	職種及び男女別従業員数分布	8
第2図	年令階級別従業員数分布（累積比）	9
第3図	勤続年数別従業員数分布	11
第4図	入職率	28
第5図	離職率	28
第6図	現金給与月額別従業員数分布	52
第7図	年令階級及び男女別賃金格差	54
第8図	勤続年数及び男女別賃金格差	56
第9図	扶養家族数及び男女別賃金格差	56
第10図	年令階級別給与の男女格差	58
第11図	勤続年数別給与の男女格差	58
第12図	扶養家族数別給与の男女格差	58

乗合バスの女子従業員

序

1. 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、その果たす役割は大きい。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、従来の女子労働実態調査と同様、その雇用、労働条件、生活環境、労働組合等、各方面から婦人のおかれている立場をありのままに総合的に把握し、そこに働いている女子従業員の労働保護と、労務管理のための資料として提供することを目的として調査を行つた。調査結果の概要は 4. に記すことにする。

2. 調査の時期及び方法

調査の実施は1954年12月であるが、賃金、労働時間、生計費等はその前月11月分である。

調査票は次の4種からなつており、調査方法はその様式によつて異つてゐるが、すべて婦人少年局長が各営業所を訪問して行つたものである。

様式A 個人別調査票（賃金台帳より、男女従業員の該当記録を調査員が転記する）

様式B 個人別質問調査票（女子従業員に調査票をわたし、回答記入を依頼する）

様式C 事業場調査票（使用者側の労務担当者に面接し、事業場備付の資料の提供、閲覧、質問によるほか、現場を調査員が観察する）

様式D 労働組合調査票（労働組合代表者に面接、質問し、資料の提供をうける）

3. 調査地及び調査対象

乗合自動車業は全国で市・町・村営50、私営400（以上の数字は全国乗合、貸切、旅客自動車事業要覧昭和29年版による）と国鉄バスがある。これを経営形態別（公・私営別）及び女子車掌数階層別に任意抽出し、次の55営業所を選んだ（A、B、C表）

A表 都道府県別調査対象事業場数

	計	私営	公営	国鉄
全 国	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	—	—

B表 営業種目別調査対象事業場数

	総数	私営	公営	国鉄
総 数	55	40	9	6
路線バス事業	11	3	3	5
貸切バス事業	4	4	—	—
路線・貸切バス兼業	40	33	6	1

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	山	1	1	-	-
島	根	3	1	-	2
岡	山	2	2	-	-
広	島	2	2	-	-
山	口	2	-	1	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	2	2	-	-

調査対象となつた労働者数はD表の通りで、個人別調査票では女子2,158人、男子4,319人である。これは乗合自動車業男女従業員数の約7%に当る。

個人別質問調査の対象となつた女子従業員数は2,812人である。

C表 在車数別調査対象事業場数

	総数	私営	公営	国鉄
総数	55	40	9	6
5台以下	2	1	-	1
6台—10台	3	3	-	-
11—30	19	13	2	4
31—50	9	8	-	1
51—100	10	6	4	-
101—500	11	8	3	-
501台以上	1	1	-	-

D表 調査対象従業員数 1954年12月

	個人別調査票		個人別質問調査 (女ノミ)
	女	男	
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

4. 調査結果の概要

1. 乗合自動車業における女子従業員の雇用

バスの需要が年々増加の傾向をたどっているのと相まって、乗合自動車業に働く従業員の数も年々増加の一途を辿っている。1953年12月から1954年11月までの1年間の従業員数の動きをみて、入職率がはるかに退職率を上まわっている(年間平均入職率2.8%, 退職率1.3%)。

乗合自動車業従業員中に占める女子従業員の割合は約40%で、このうち9割は車掌である。残りの1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が少ないため本調査の調査対象には1人も含まれなかつた。男子従業員は運転手と事務関係が殆どで、車掌は少ない(9%)。男子車掌は女子車掌に比べても非常に少なく、車掌総数中85%は女子車掌である。

平均年齢は女子車掌(路線・観光とも)が20才、事務その他の女子が26.6才である。事務その他の女子は、かなり平均年齢が高いが、人数が少ないため、女子従業員の殆ど(93%)は25才未満であり、18才未満の年少者もかなり多い(20%)。

平均勤続年数は路線バスの女子車掌が2年9カ月、観光バスのガイドは若干低くて1年9カ月、事務その他の女子は4年10カ月である。男子車掌は平均年齢20.9才、平均勤続年数2年10カ月で、女子

車掌とほぼ同じである。運転手は平均年齢31.6才、平均勤続年数4年9カ月、事務その他の男子は平均年齢33.9才、平均勤続年数9年2カ月である。

車掌及び運転手は一般に学歴が低く、新制中学・高等小学卒業またはそれ以下のものが大部分である。しかし車掌中、観光バスのガイドは新制高校卒業生のほうが多い。事務その他の女子は約半数が新制高校卒業以上で、わずかではあるが大学・専門学校卒業生もいる。事務その他の男子は新制高校卒業以上が約30%であり、そのうち大学・専門学校卒業が1割を占める。

従つて運転手・車掌等の乗務の仕事は乗合自動車業中最も主要なものであるにもかかわらず、職場における地位は、事務その他の従業員にくらべて一般に低い。とくに車掌は年も若く、勤続年数も短いものが多いので運転手よりも更に低いのが実情のようである。

停年に男女差をつけているところはほとんどないが、肉体労働者は体力の消耗が激しいからなどを理由にして運転手、車掌等の乗務関係者の停年を一般事務関係者より若くするところ、又車掌には若さが必要であるなどの理由で車掌の停年をとくに早めるところなども少くない。

入職率、退職率は、どちらも女子のほうが男子よりもやや高く、男女とも入職率のほうが退職率を上まわっている。とくに女子車掌は入職率が退職率よりずっと高い。

路線バスの女子車掌の採用条件については新制中学卒業の学歴を条件とするところが多く、あとは、未婚であることを条件にしているほかは、家庭状況、容姿等にはあまりおもきをおいていない。ガイドは新制高校卒業生であること、未婚であること、容姿の美しいことなどを条件にしているところが多い。事務その他の女子は学歴新制高校卒業を条件としているほかは女子車掌とほとんど同じであるが、配偶関係は問題にしない場合が多い。

なお入社後車掌は、短いところは数日、長いところは2カ月位の期間乗務員として必要な交通規則、切符や乗客の取扱方法、駅名称等について教育訓練をうけるのが普通のようなものである。

女子従業員家庭の世帯員数は平均5.5人で、働いている家族の数は本人を含めて平均2.6人であり、父親が家計の主たる支持者である家庭が一番多い。

従つてその経済生活の形態は「家族の一員として給料の中から毎月家に入れている」ものが大部分であるが、女子従業員の2割は家族と離れて独立して生活しているものや、自分を中心となつて家族の生活を支えているものであり、又家庭に依存した生活をしているものでも、平均給料の50%を家に入れていることなどから考えると、バスの女子従業員の経済生活は、銀行、百貨店等のオフィスガールに比べて家族に依存する程度はずつと低いようである。

2. 労働条件

イ、労働時間

バス営業所の平均営業時間は13時間04分であり、大部分の営業所では午前7時までに車の始発をだしており、午後10時30分までには最終車の運転を終えている。

従つて殆どの営業所が時差出勤や交替制勤務を行つている。路線バスの女子車掌の1人1カ月平均労働時間は204時間、観光バスのガイドは217時間であるが、その勤務内容はかなり激務のようである。すなわち乗車勤務は1日平均6時間内外であるがこのほか乗務前には車内の掃除、ガラス拭き、

ラヂエターの整備、キツプ釣銭の受領、乗務後にキツプの売上金の整理等にかかなりの時間を費している。平均準備時間は28分、乗務後の精算時間は平均26分である。又、乗務と乗務との間には待ち時間があり、これが7～8時間の長い時間に及ぶこともある。この車の待ち時間のことを一般に中休時間と呼び、中休時間は拘束しないで自由に使わせているところが多いが、勤務をあとにひかえているので、気分的にはかなりの拘束をうけているようであり、出勤から退社までの時間が相当長時間に及ぶことになる。

観光バスは朝出発して夕方戻つて来る日帰りのものや、行先が遠隔地のため1、2泊を要するものまでさまざまなので、ガイドの勤務時間もこれに従つて8時間位のものから、ときには乗客と一緒に1、2泊する場合もでて来る。

乗合バスの忙しい時期は年末年始や、春夏秋等の祭礼等のときである。年末年始を除いては一般に最終運転時間を1～2時間延長するだけであるから、乗務を1～2時間延長するか、勤務時間内の乗務の回数をふやす、又は予備人員をあてている。終夜運転をする年末年始には殆どの営業所が午後10時30分～午前5時までは男子にきりかえているようである。

女子事務員の勤務時間も営業時間に従つて長いところでは時差出勤や交替制を実施している。一日の拘束時間は8時間～9時間、休憩時間1時間のところが大部分である。営業時間の長いところでは交替制勤務ではあるが、拘束10時間～11時間という場合も若干ある。

1カ月の平均労働日数は路線バスの女子車掌が24.4日、観光バスのガイドが25.2日、事務その他の女子が25.6日である。男子車掌は25.3日、運転手26.0日、事務その他25.2日である。

営業所には休日がないので、運転手、車掌等現場関係者が全員一斉にきまつた曜日に休日をとる営業所は全くなく、交替で毎週1回休日をとっている。事務関係者も、交替で毎週1回休日をとっている場合が多い。

こうした休日でも繁忙時になると返上して出勤するような場合がしばしばでてくるが、このような場合適当な日に休日を振替えるのが普通のようなようである。

生理休暇は有給のところが多く、その請求率は女子車掌の場合約34%、事務その他の場合は0.7%であり、労働損失率は女子車掌が2.52%（1日当り平均100人につき2.5人生理休暇をとる）、事務その他の女子が0.45%（1日当り平均100人につき約0.5人生理休暇をとる）である。

女子車掌は既婚者が少ないので（女子車掌数の2.2%）産前休業は1953年12月～1954年11月迄の1年間に女子車掌10,000人につき1.4人の割合で、産後休業は同じく1.8人の割合でとっているにすぎない。事務その他の女子は既婚者が多いので（24.4%）、産前休業も産後休業も女子車掌より多く10,000人につき2.3人の割合でとっている。

ロ、賃 金

路線バス女子車掌の新中卒の平均初任給は6,516円、高校卒の平均初任給は6,874円である。観光バスガイドの平均初任給は新中卒が6,479円で路線バスより若干低いが、高校卒は7,212円で路線バス初任給より大部高い。事務その他の女子の初任給は高校卒で平均6,869円である。

初任給の決定は、乗合自動車業では職種内容がだいぶ複雑なので学歴だけにたよることは殆どなく多くは年令を基本に学歴、職能等各要素を加味しているようである。

以上の様な初任給で入社した女子従業員が入社後一年たつたときの昇給額は、新制高校新規卒業の場合、路線バス女子車掌が平均442円、ガイドが949円、事務員が605円であり、新制中学新規卒業生の路線バス女子車掌は平均527円である。

1954年11月分の1人平均現金給与額は、路線バス女子車掌が9,918円、ガイドが10,621円、事務その他の女子が10,876円である。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。男子車掌の1人1カ月平均現金給与額は11,710円、運転手20,219円、事務その他の男子は19,953円で車掌の給与は女子よりも男子のほうが若干高い。

給与額別従業員数分布をみると女子は7,000円以上10,000円未満の給与額のものが一番多く、男子は15,000円以上25,000円未満の給与額のものが多い。

従つて年令別の格差も男子より女子が少く、女子の給与が最高となる層は35才—39才であるが、18才—19才の平均給与の1.5倍で13,621円である。これに対して男子は35才—39才で平均22,466円で、18才—19才の2倍以上になり、最も給与額の高い50才—59才になると、平均給与額は28,330円となり、18才—19才の約3倍近くになる。

勤続年数別の格差についても同様で、女子は勤続20年以上で、初任給の約2倍に達するのに対し、男子は約3倍近くになる。

このようなわけで、平均給与額における男女の格差は年令が高くなり、勤続が多くなるほど大きくなる。すなわち総平均額では女子は男子の52%であるが、15才—17才の層では女子は男子の101%で男子よりやや高く、40才—44才では女子は男子の約50%、50才—59才では47%となる。

公営バスの賃金は私営・国鉄バスに比べて高く、私営バスとは24%、国鉄バスとは22%の開きがあり、この差は男子よりも女子のほうに大きく、私営バスの女子の平均賃金は公営バスの65%、国鉄バスは58%にあたる。

このほか毎月の給与のほかに年2回、6、7月と12月に賞与を出すのが普通であり、賞与の額は、女子車掌の最高が勤続3年で18,210円、最低が4,621円であり、女子事務員の最高は同勤続で22,200円、最低5,916円である。賞与額は一般に事務員のほうが車掌よりも高く、最高最低の開きが一番大きいのは私営バスの営業所である。

女子車掌の退職金を勤続3年で退職するとして計算すると、その金額はほぼ給料の1カ月分に等しい。

中休制のある42営業所中26の営業所は中休時間を有給としている。

又車掌は乗務に際して制服が支給又は貸与されるのが普通である。

ハ、検 査 制 度

多くの乗合自動車業営業所では不正防止を目的に、切符や金銭の取扱いが正当かどうかについて、車掌を検査するしきたりがみうけられる。

検査の方法は乗務検査、みはり、身体検査等が主なものである。

3. 安全衛生

イ、健康管理

営業所に医務室がおかれているところは比較的少く、55カ所中14にすぎないが、大部分の営業所では衛生管理者を1人乃至数人おいている。

採用時の健康診断及び常用労働者に対する年1回が2回の定期健康診断はすべての営業所において実施されており、何れも結核に関する検査に重点がおかれている。

ロ、女子従業員の健康状況

女子車掌の52%は「月経不順になつたままなおらない」「勤務して最初の数カ月間不順が続いた」等と訴えている。事務その他の女子では、現在の仕事についたため月経不順になつたものは13%、そのうち不順になつたままなおらないものが8%である。

1日の乗務が終つたあとの女子車掌の疲労はかなり高いようで、「家に帰るとぐつたりして何もしたくない」というのが約40%である。

女子車掌に比較的多い疾病の種類は、胃腸病で、呼吸器系統がこれに多い。

一カ月以上の長期欠勤者の割合は、男子は在籍100人について2.1人、女子は2.6人で、女子のほう若干高く、女子の中でも車掌の長期欠勤者はとくに多い(100人中3人の割合)。長欠には結核が多く、男子長欠者の80%以上、女子の場合65%以上が結核によるものである。

これら長期欠勤者に対して、大部分の営業所では何らかの形で給与保障を行つてゐるが、健康保険、共済組合等の医療給付以外は何の保障もしない営業所も若干ある(10営業所)。

ハ、女子車掌の災害

1953年12月から1954年11月までの1年間に調査した55営業所中34の営業所が災害を発生し、延 179人の女子車掌が災害を受けている。これは調査対象全女子車掌数の3.9%に当り、何れの産業よりも災害率は高い。

4. 女子従業員のための職場施設等

イ、職場施設

全般的にみて職場施設状況はよい方とはいえない。車掌専用の食堂があるところは55営業所中14で、他の大部分は営業所の食堂や事務室で、まれには車内や車庫で食事をしている。

更衣室がある営業所は半数に満たず、それも宿直室等と兼用のものがあつたりするので、多くの営業所の女子車掌は家から制服を着用して出勤している。

休憩室は業務の性質上最も必要とする施設で41営業所がもっており、その過半数は女子専用であるが、設備についてはなお問題を残しているようである。又気分が悪くなつた場合に備えて診療室に附属する休養室のあるところは7カ所、他は宿直室、休憩室、寮等で代用しており、交替制により夜分おそくまで勤務する場合、事故その他の特別事情が起きて帰宅ができなくなることがあつたときのために39営業所が宿泊施設をもっているが、女子専用のものはそのうち27である。

次に車内の車掌用椅子の備付状況は、観光バスは長距離を乗りつづけるので大部分が車掌用椅子を備えてあるが、路線バスは51営業所中14だけである。

ロ、女子車掌の制服

女子車掌の制服は、夏服には少数の例外があるが、冬服は全部の営業所が支給しており、方法は大部分が貸与である。貸与又は給与期間は2〜3年が一番多い。

ハ、福利厚生施設等

営業所が慰安会、運動会、旅行等従業員のレクリエーションのため予算をとつてゐる所は47カ所で1カ所当り平均452,000円、1人当り平均1,660円である。

住宅状況については、女子寮のある営業所は22あるが、社宅を女子にも与えるというところは4カ所しかない。

5. 女子従業員の消費生活

家族の一員として家族と一緒に生活している女子従業員の平均手取収入額は8,419円で、この50%4,139円が家に入れている平均額である。その他の支出状況を項目別に平均額で表わすと被服費1,607円、貯金1,033円、教養娯楽費748円、化粧品費377円となる。家族と離れて独立して生活しているものは食費、住居費、送金に6割以上を費している。

6. 労働組合と女子従業員

イ、労働組合の組織

55営業所のうち45が労働組合を結成しており、その70%がそれぞれ何らかの上部組織に加入しているが、大部分は私鉄総連、都市交通、国鉄労組等を経て総評傘下となつてゐる。

従業員の推定組織率は67%、男女別にみると男子64%に対して女子は74%で、他産業女子組織率に比べて高い。又労働組合員中女子の占める割合も35%で、同じく他産業より高いが、組合役員への進出状況は男子役員の1.7%にすぎない。

ロ、女子組合員のための組織

31労組が婦人部、青婦対策部等をもっており、その過半数は昭和27年以降に設置している。又組合結成時期との関係をみると約4割は同時に出発しているが、現在に至るまでの間に、存廃のくり返し、組織状況並びに名称の変更等さまざまな変遷をへてきているところもある。

役員については婦人部、婦人対策部の部長は24名中18名が女子であるが、青年婦人部、青婦対策部では7名中6名までが男子となつてゐる。女子の部長、副部長の年齢は概して若く、大部分が25才以下である。

ハ、組合の婦人対策の活動

組合の活動方針中、女子に関する具体性のある主なものは「休日の整備」「生理休暇の完全獲得」「バス清掃婦の設置」等であり、婦人部等の過半数は1—2月に1回位の割合で会合を開いて組織、労働条件、教養娯楽、その他乗務に関する諸問題について話し合い、要求事項等を出している。しかし仕事の性質上、一定時刻に全体が集合できないので一般に出席状況はよくないらしい。

又組合が行う女子組合員のための行事は、教養、娯楽、レクリエーションに関するものが多く、一般他組合の場合と変りない状況である。

各 論

第 一 部

乗合自動車業における女子の雇用

第一章 職場における女子従業員の位置

1 労働力構成

イ、職種別男女従業員の割合

乗合自動車業の従業員中に占める女子の割合は、この調査によると1954年12月現在で37%となつてゐる。この女子従業員数の9割は車掌である。残りの1割は事務員(8.4%)・タイピスト(0.3%)・交換手(0.2%)・雑役(1.0%)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1人も含まれなかつた(第1表)。全従業員数の6割を占める男子従業員は、運転手(48%)・事務関係(42%)が殆どで、車掌は少ない(9%)。男子車掌は女子車掌に比べても非常に少なく、車掌総数中85%は女子車掌である。観光バスの車掌(ガイド)に男子をあてる営業所は全国でも数少ないのでこれも本調査の対象には含まれなかつた。又女子車掌のなかでも、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7%、第1表)。なお乗合自動車業従業員を職種別にみると、車掌が最も多く、運転手・事務その他がこれにつぐ(第2表)。

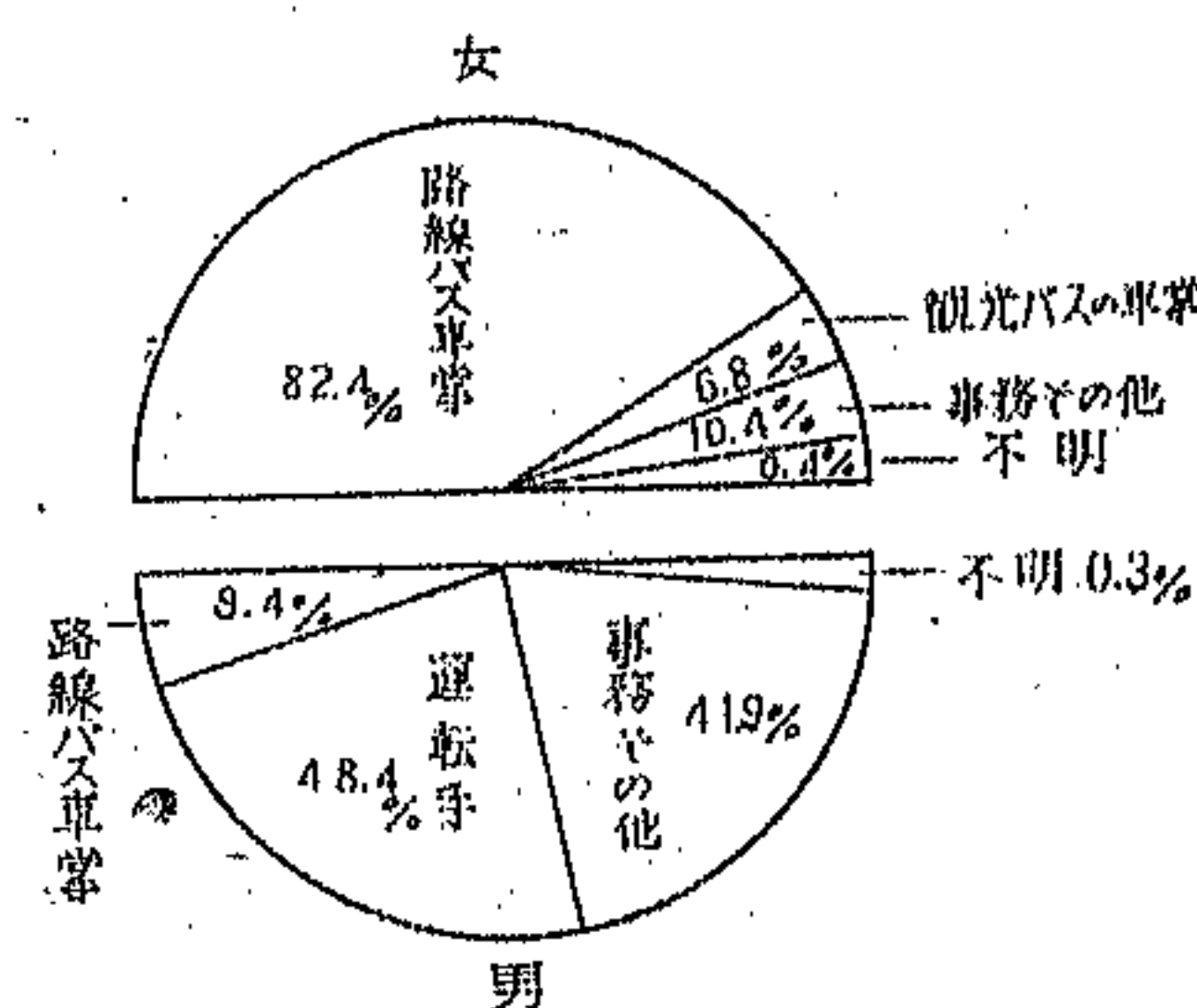
男女従業員数の割合を私営・公営・国鉄バスの各々についてみると若干の相異がある。従業員総数中に占める女子の割合は私営バスが最も高く40%、公営バスは35%、国鉄バスは10%でかなり低い。車掌の男女別割合も、私営・公営バスは女子車掌のほうがずっと多いが、国鉄バスでは男子車掌のほうが多い(車掌総数中女子車掌の占める割合は私営バス87%、公営バス84%、国鉄バス46%)。

又国鉄バスでは事務関係にたずさわる女子が全国的に少ないため、この調査対象には1人も含まれなかつた(第2表)。

第1表 職種及び男女別従業員数分布
1954年12月

	総 数	男	女
総 数	100.0	100.0	100.0
運 転 手	30.3	—	48.4
車 掌	36.5	82.4	9.4
事務 其 の 他	30.2	10.4	41.9
不 明	0.4	0.4	0.3

第1図 職種及び男女別従業員数分布



第2表 企業形態、職種及び男女別従業員数¹⁾

1954年12月

	実 数			%		
	総 数	男	女	総 数	男	女
総 数	13,314	8,368	4,946	100	62.8	37.2
運 転 手	4,064	4,064	—	100	100.0	—
車 掌	5,213	784	4,429	100	15.0	85.0
事務その他	4,037	3,520	517	100	87.2	12.8
私 営 バ ス	9,990	6,048	3,942	100	60.5	39.5
運 転 手	2,867	2,867	—	100	100.0	—
車 掌	4,060	545	3,515	100	13.4	86.6
事務その他	3,063	2,636	427	100	86.1	13.9
公 営 バ ス	2,678	1,741	937	100	65.0	35.0
運 転 手	987	987	—	100	100.0	—
車 掌	1,006	159	847	100	15.8	84.2
事務その他	685	595	90	100	86.7	13.3
国 鉄 バ ス	646	579	67	100	89.6	10.4
運 転 手	210	210	—	100	100.0	—
車 掌	147	80	67	100	54.4	45.6
事務その他	289	289	—	100	100.0	—

注 1) 55営業所について調査した結果である。

ロ、年齢別労働力構成

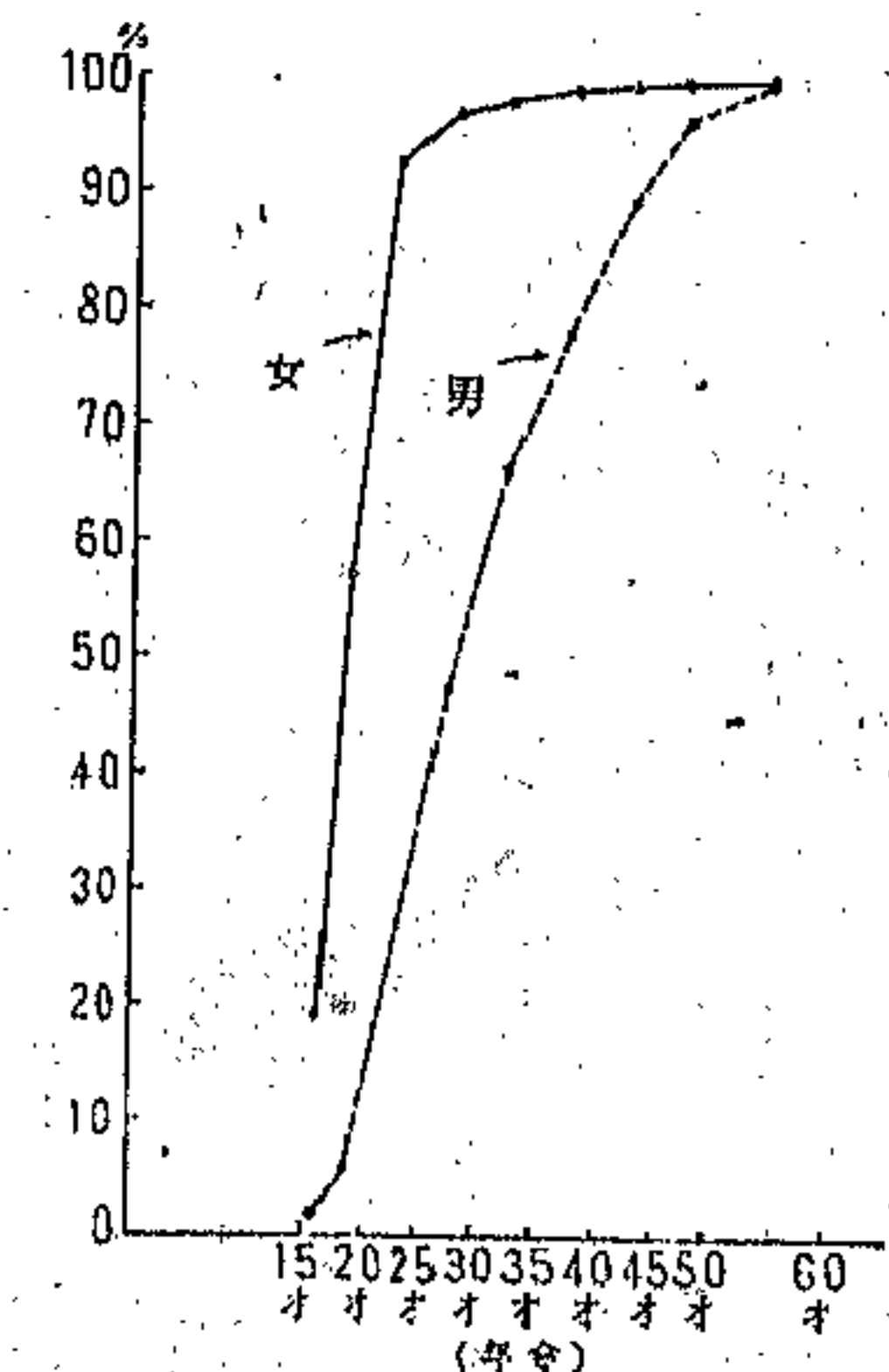
バスの女子車掌の平均年齢は20才で、事務その他の女子は26.6才である(第3表)。1954年4月の個人別賃金調査によると全産業女子の平均年齢は25.4才であるから、女子車掌は他産業に比べてかなり若い。

第3表 平均年齢

1954年12月

	男	女
総 数	31.6	20.7
運 転 手	31.6	—
車 掌	20.9	20.0
事務その他	33.9	26.6
私 営 バ ス	31.7	20.8
運 転 手	32.0	—
車 掌	20.3	20.0
事務その他	33.5	26.7
公 営 バ ス	31.6	20.6
運 転 手	30.6	—
車 掌	20.4	20.0
事務その他	36.4	25.9
国 鉄 バ ス	31.9	19.8
運 転 手	32.0	—
車 掌	25.7	19.9
事務その他	33.7	—

第2図 年齢階級別従業員数分布(累積比)



なり低いようである。前述の個人別賃金調査による繊維関係女子労働者の平均年令を参考にみると、女子の操糸工は21.3才、粗紡工は20.4才、精紡工は20.2才、織布工は23.8才で、女子車掌はこのいれよりも低い。しかし同じ乗合バスでも、車掌を除く事務その他の女子の平均年令は全産業女子の平均年令よりは若干高い。

数少ない男子車掌も女子車掌と同じく年令が低く、平均年令は20.9才である。その他の男子の平均年令は運転手が31.6才、事務その他が33.9才である(第3表)。なお全産業男子労働者の平均年令は33.2才である(第17表)。

次に年令別の労働力構成をみると乗合バスの女子従業員の殆どは25才未満の低年令層に集中している。すなわち女子従業員の93%は25才未満であり、このうち20%は18才未満の年少者である(第4表第2図)。これは全産業女子労働者の年令別構成(第5表)と比べてもかなり低いほうに傾いているといえよう。なおこの数字は、事務その他の女子を含めてあるので、女子車掌のみとりあげると低年令層への集中率は更に高くなる(第6表)。

第4表 男女及び年令階級別従業員数分布
(累積比) 1954年12月

	男	女
総 数	100.0	100.0
15才—17才	1.7	19.2
18才—19才	5.7	57.0
20才—24才	23.6	92.7
25才—29才	47.4	96.7
30才—34才	66.2	97.8
35才—39才	78.1	98.7
40才—44才	89.7	99.3
45才—49才	96.4	99.5
50才—59才	99.8	100.0
60才以上	100.0	—

第6表 年令及び職種別女子従業員数分布

	車 路線バス	掌 観光バス	事務・その他
総 数	100.0	100.0	100.0
18才未満	22.8	3.7	0.8
18才—19才	34.4	44.5	13.7
20才—24才	39.6	49.7	44.6
25才—29才	2.9	1.8	14.0
30才—34才	0.1	0.3	9.3
35才—39才	0.2	—	7.4
40才—44才	—	—	5.2
45才—49才	—	—	2.1
50才—59才	—	—	2.9
60才以上	—	—	—

第5表 全産業の男女及び年令階級別
労働者分布(累積比)

	男	女
総 数	100.0	100.0
18才未満	3.7	14.1
18才—19才	9.4	32.8
20才—24才	28.0	67.3
25才—29才	47.4	78.6
30才—34才	61.2	84.3
35才—39才	72.6	89.3
40才—49才	90.6	97.0
50才—59才	98.5	99.5
60才以上	100.0	100.0

注) 労働省労働統計調査部調

ハ、勤続年数別労働力構成

路線バスの女子車掌の平均勤続年数は2年11カ月、観光バス女子車掌の平均勤続年数は1年9カ月で、前掲個人別賃金調査全産業女子の平均勤続年数3年7カ月に比べて何れも短い。とくにガイドは名所案内と、お客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か、その勤続年数はきわめて短い(第7表)。女子車掌は一般に勤続年数は短いと調査した営業所の中には勤続年数21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4年

10カ月で、全産業女子の平均勤続年数をはるかにうまわる(第17表)。

男子車掌の平均勤続年数は2年10カ月、運転手は4年9カ月、事務その他の男子は9年2カ月である。

次に勤続年数別に労働力構成をみると、女子の83%は勤続5年未満であり、10年以上勤続するものは非常に少ない。男子は約半数が勤続5年未満であるが、5年～10年勤続者の比率もかなり高い(第8表、第3図)。乗合自動車業では、男女とも勤続年数別の構成率は全産業男女労働者のそれと殆ど同様である(第9表)。

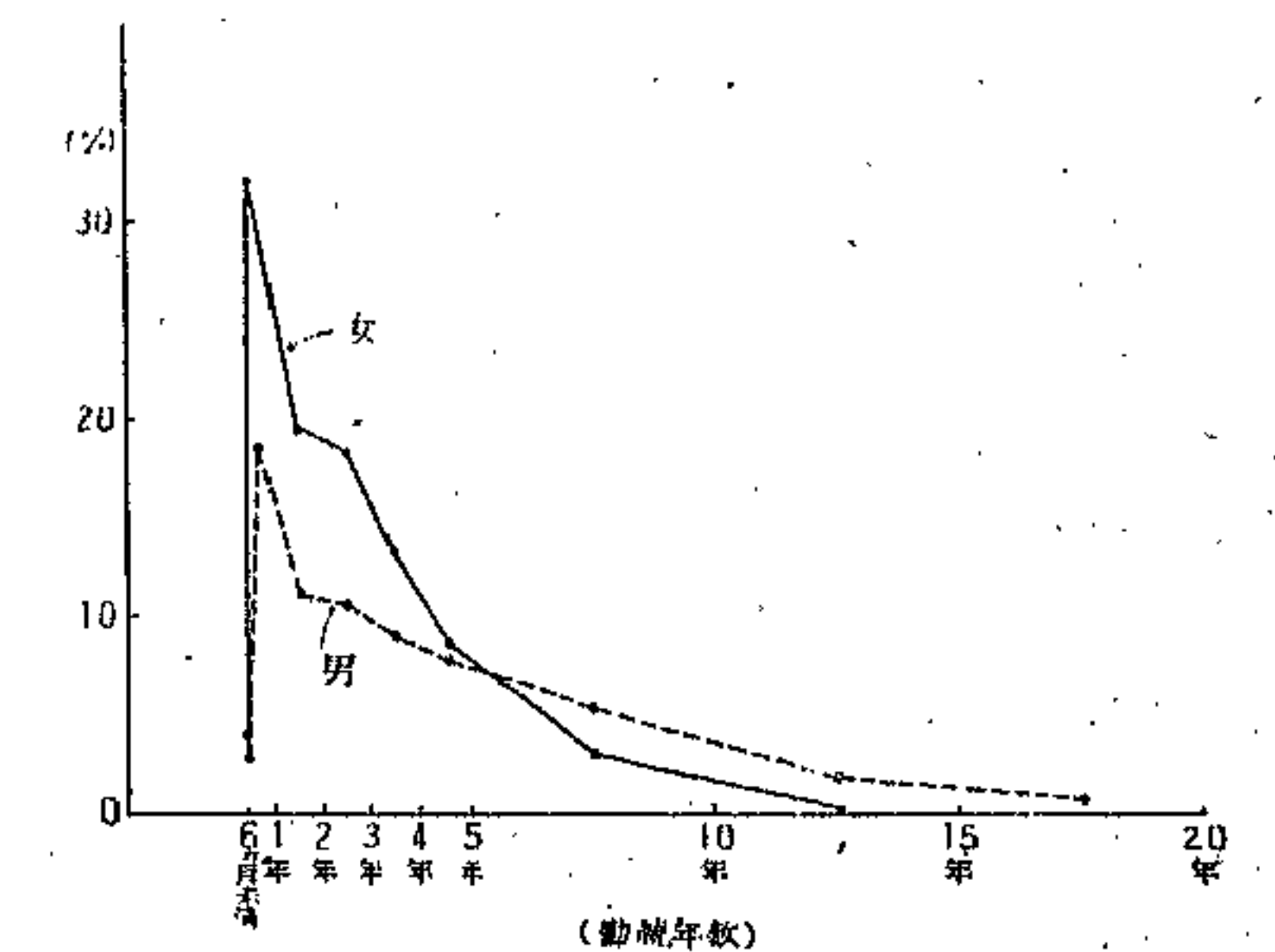
第7表 平均勤続年数

	男	女
総 数	6.05	3.00
運 転 手	4.09	—
車 掌	2.10	2.11
事 務	—	1.09
その他	9.02	4.10
私 営 バ ス	6.00	3.00
運 転 手	4.04	—
車 掌	2.06	2.11
事 務	—	1.10
その他	8.07	4.07
公 営 バ ス	6.03	3.01
運 転 手	4.01	—
車 掌	1.07	2.10
事 務	—	1.07
その他	9.09	5.11
国 鉄 バ ス	11.05	1.10
運 転 手	10.03	—
車 掌	7.10	1.10
事 務	—	—
その他	13.03	—

第8表 男女及び勤続年数別従業員数分布
1954年12月

	女	男
総 数	100.0	100.0
小 計	82.7	53.2
5 6 カ月未満	6.6	5.2
6 カ月以上～1年未満	16.1	9.3
1 年 “ ～2年 “	19.7	11.2
2 年 “ ～3年 “	18.4	10.6
3 年 “ ～4年 “	13.3	9.0
4 年 “ ～5年 “	8.6	7.9
5 年以上～10年未満	15.2	27.4
10 年 “ ～15年 “	1.5	9.4
15 年 “ ～20年 “	0.4	5.2
20 年 以 上	0.2	4.8

第3図 勤続年数別従業員数分布
1954年12月



第9表 全産業の男女及び勤続年数別
労働者分布

	女	男
総 数	100.0	100.0
小 計	74.0	48.2
5 6 カ月未満	13.0	8.2
6 カ月以上～1年未満	9.9	5.8
1 年 “ ～2年 “	18.3	11.4
2 年 “ ～3年 “	13.7	9.1
3 年 “ ～5年 “	19.1	13.7
5 年以上～10年未満	21.3	28.4
10 年 “ ～15年 “	3.5	10.9
15 年 “ ～20年 “	0.7	6.1
20 年 以 上	0.5	6.4

注) 1954年4月労働省労働統計調査部個人別賃金調査による

なお女子従業員については、女子車掌と事務その他の女子、又女子車掌のうちでも一般路線バスの車掌とガイドとでは勤続年数別の構成率にかなり相異がみられる。すなわち観光バスのガイドは97%が勤続5年未満であり、路線バスの車掌は85%、事務その他になると勤続5年未満のものは61%で男子とあまり変らない。又この調査では10年以上勤続のガイドは全くなく、路線バスの車掌には若干、事務その他の女子の約30%は5～10年勤続者である（第10表）。

第10表 職種及び勤続年数別女子従業員数分布

1954年12月			
	車 掌		事 務 他
	路線バス	観光バス	
総 数	100.0	100.0	100.0
小 計	84.7	96.5	60.5
5 年 未 満	6.6	13.7	1.9
6 月 以 上 ～ 1 年 未 満	16.1	26.2	10.3
1 年 " ～ 2 年 "	20.5	28.3	8.3
2 年 " ～ 3 年 "	19.4	15.8	11.8
3 年 " ～ 4 年 "	13.3	6.7	18.5
4 年 " ～ 5 年 "	8.8	5.8	9.7
5 年 以 上 ～ 10 年 未 満	14.3	3.5	29.7
10 年 " ～ 15 年 "	0.7	—	6.8
15 年 " ～ 20 年 "	0.1	—	2.7
20 年 以 上	0.1	—	0.3

第11表 身分制度の有無別営業所数

1954年12月				
	総 数	私 営	公 営	国 鉄
総 数	55	40	9	6
あ り	31	23	8	—
な し	23	16	1	6
不 明	1	1	—	—

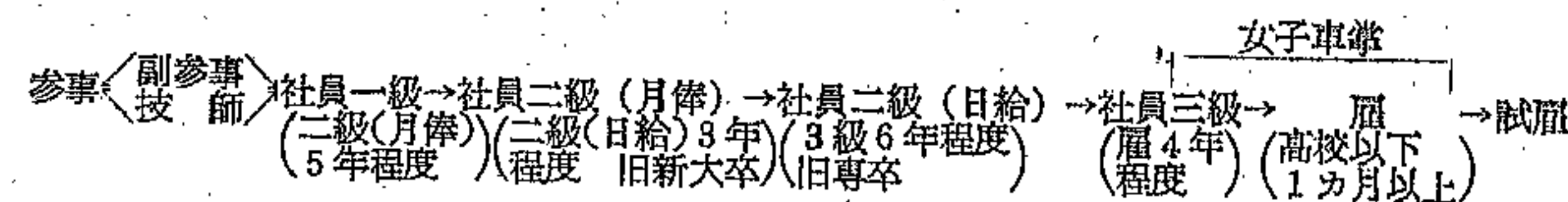
2 女子従業員の地位

乗合自動車業における女子従業員の地位は、その職種が乗合自動車業中主要な位置を占めているのかにかかわらず、決して高いとはいえない。こ

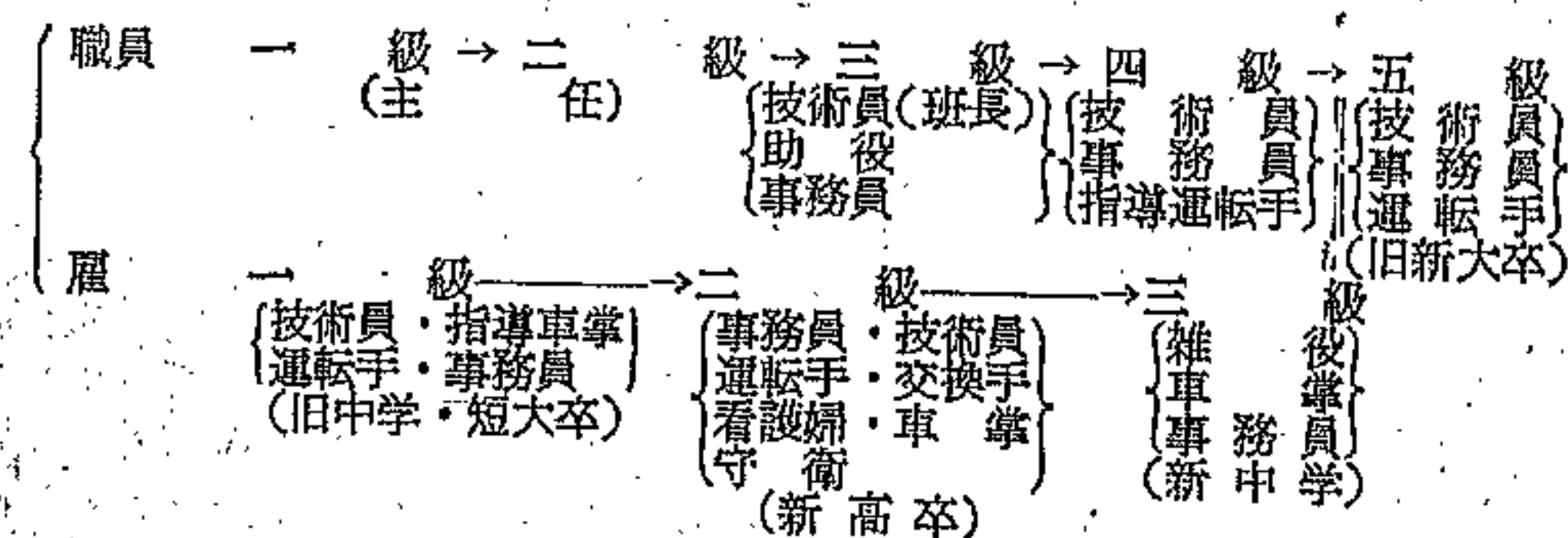
の女子従業員の職場における地位を身分制又は職制をとおしてながめてみよう。

調査した55の営業所における身分制をしらべてみると、第11表のように31の営業所が身分制をしている。身分制の内容は営業所によつてかなり相異があるのでそのなかから特徴的なものを若干例示すると次の様である。

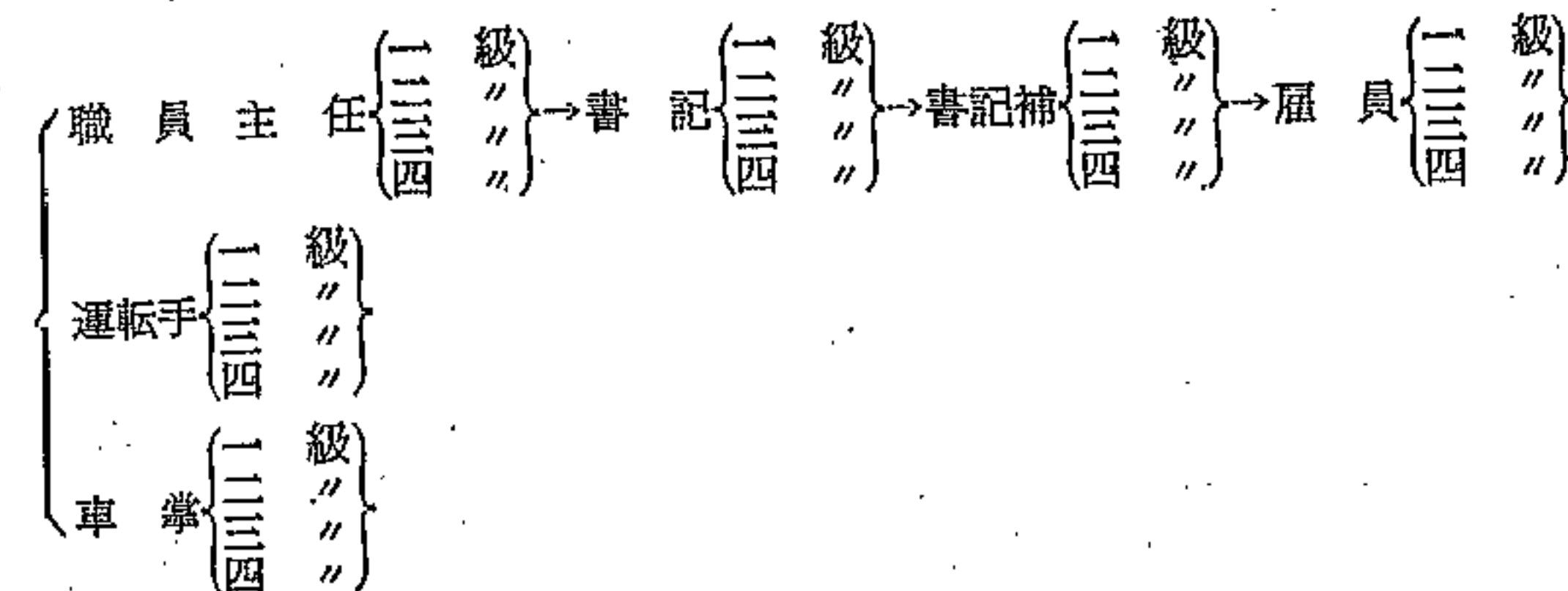
〔例1〕



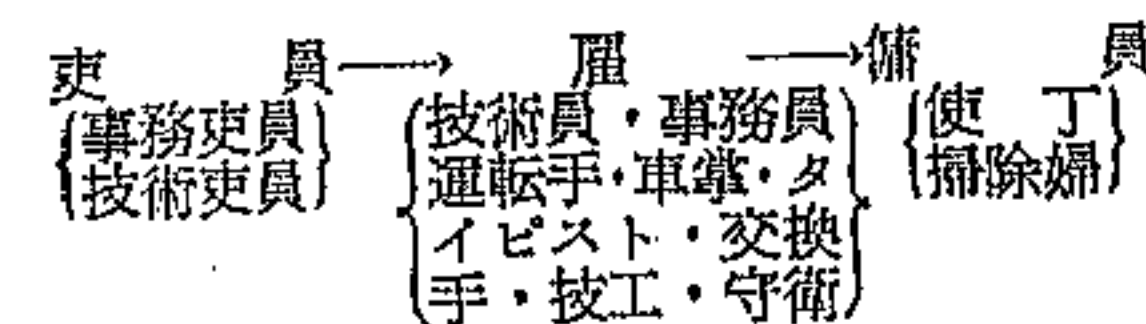
〔例2〕



〔例3〕



〔例4〕



〔例1〕は職種・性別による身分差はない。しかし雇で入つたものは勤続10年以上を経ないと社員二級（日給）に達しないので、あとに述べるように殆どが学歴高校卒以下の女子従業員では大半が雇に、若干のものが社員三級になるにすぎない実情のようである。

〔例2、3、4〕はあきらかに職種による身分差がある。〔例2〕によると新中卒の車掌は雇三級で、新高卒の車掌は雇二級で採用され、このうち指導車掌だけが雇一級になれるだけで、あとは何年つとめても雇二級どまりである。運転手にも差別がもうけられているが、車掌の場合より幅が広く、学歴を問わず雇二級で入社し、職員四級まで進み、ここで終る。一般事務員、技術員になると雇三級から職員三級、更に二級、一級（主任）に進む道が開かれている。しかし女子事務員は大部分が学歴高校卒以下であるため、雇の身分のものが多く職員に進むものは殆どいない。

〔例3〕は運転手、車掌が全く別個に取扱われている例である。

〔例4〕は公営バスの某営業所であるが、傭人、雇、吏員にわかれており、吏員試験を受けて吏員になれるのは事務関係と技術関係だけで、運転手、車掌、タイピスト、電話交換手等は職種をかえなにかぎり何年勤続しても身分は雇である。ここでも女子事務員の大部分は雇であり吏員になる数はごく少ない。

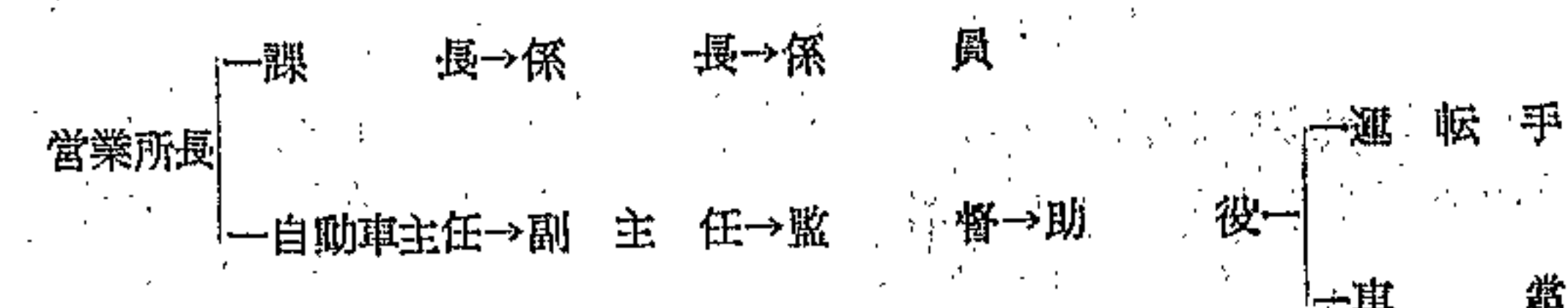
以上の4つの例からみてもわかるように、女子従業員の9割は車掌であるから乗合自動車業における女子従業員の地位は一般に低いといえることができる。

次に少し職制についてふれてみよう。職制も営業所によりその序列や呼称にかなり相異があるので特徴的なものを二、三例示する。

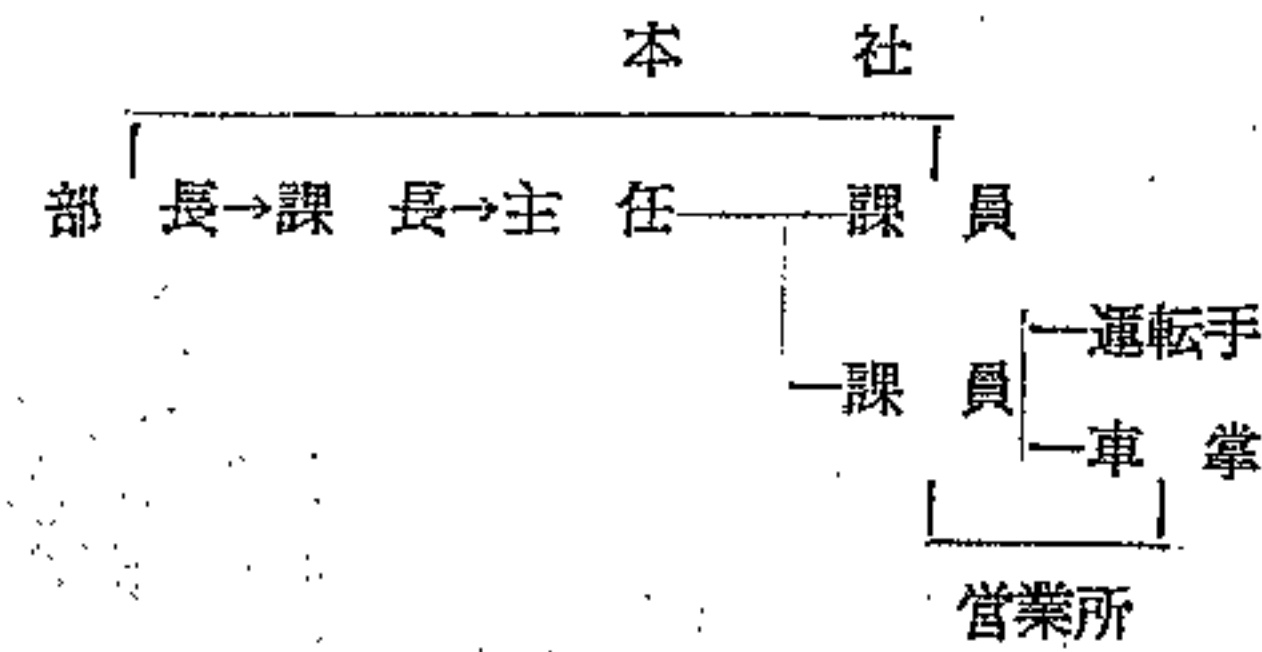
〔例1〕



〔例2〕



〔例3〕



〔例1〕が一般的な形であり、係が事務関係、輸送関係、整備関係の三部門にわかれているものが多い。なかには営業係に事務関係と輸送（車掌・運転手）関係が含まれ、営業係と整備係の二つにわかれているもの、又国鉄バスの様に5つの係にわかれ、運転手は運転係に、車掌は営業係に属しているものもある。

〔例2〕では事務、整備関係は一般的な課長→係長→係員という職制であるが、輸送関係はとくに複雑な形をとっている。

〔例3〕は営業所の規模がごく小さいので本社から事務員が営業所に派遣されて運転手、車掌を監督するという形である。

このように女子車掌も、事務その他の女子も、大部分が係員であり役付になるものはごくまれである。男子車掌は車掌から運転手に運転手から助役にと徐々に職種をかえながら昇進してゆく道が開かれているが、女子の場合は退職するまで車掌でいるのが普通の様である。事務関係の女子のポストが少ないため、事務関係への配転も殆ど行われていないようである。

第二章 女子従業員の労働力給源

1 出身学校

平均年齢が低く、年少者の多い路線バスの女子車掌は学歴も新制中学、高等小学乃至それ以下が92%を占める（第12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が92%であるのと

第12表 職種及び学歴別従業員数分布

	男			女		
	車掌	運転手	事務その他	路線バス車掌	観光バス車掌	事務その他
	%	%	%	%	%	%
総数	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
小卒	3.7	12.1	14.6	2.5	0.6	9.7
高小・新中卒	63.2	82.0	54.9	89.0	42.4	40.8
旧中・新高卒	32.2	4.5	20.3	7.8	56.4	47.4
旧専・旧高卒	0.3	0.3	8.1	—	—	1.4
新大・旧大卒	—	—	0.2	—	—	0.1
その他	0.5	0.5	0.3	0.1	0.6	—
不明	0.1	0.6	1.6	0.6	—	0.6

1954年12月

ほぼ同じである（既刊婦人少年局調綿紡女子労働者）。観光バスのガイドは新制高校、旧制中学卒業者が過半数をしめ（56%、第12表）、学歴は路線バス車掌より高い。事務その他の女子の新高・旧中卒業者は半数に満たず（47%、第12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しめるのにくらべてやや低位である（既刊婦人少年局調、「銀行女子職員」・「百貨店女子職員労働実態調査速報」参照）。

又男子車掌の67%、運転手の94%は新制中学・高等小学乃至それ以下であり、女子従業員と殆どかわりないが事務その他の男子は約1割が専門学校、大学の卒業生である（第12表）。

2 家族との関係

イ、家族数

バスの女子従業員の平均家族数は5.5人で、これは昭和25年国勢調査による一般世帯の一世帯当り平均家族人数5.1人とほぼ同じである。女子従業員の中で家族と離れて自分1人でくらししているものはごく僅かで（6%）、家族数4人乃至7人の家庭が比較的多い（第19表）。

ロ、配偶関係

車掌は勤務時間が一定せず、乗車勤務のため身体の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2%を占めるにすぎない。夫と死・離別して車掌の仕事についているのは0.3%である。事務その他に働く女子は有夫13%、夫と死・離別11%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（第13表）。

第13表 職種及び配偶関係別女子従業員数分布

	1954年12月	
	女子車掌	事務その他の女子
	%	%
総数	100.0	100.0
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

第14表 企業形態及び配偶関係別女子従業員数分布

	1954年12月			
	総数	私営	公営	国鉄
	%	%	%	%
総数	100.0	100.0	100.0	100.0
未婚	86.5	86.0	87.6	95.0
夫と死・離別又は離別	1.6	1.6	1.8	—
有夫	3.2	2.9	4.4	—
不明	8.7	9.5	6.2	5.0

ハ、扶養家族

本調査における国鉄バスの女子には、扶養家族のあるものが全然なく、私営・公営バスでも女子従業員の97%が扶養家族をもたない（第16表）。

従つて女子従業員1人平均扶養家族数は0.05人（第15表）で、全産業女子の1人平均扶養家族数0.2人（第17表）とくらべてかなり少い。なかでも女子車掌は扶養家族数が少く（1人平均0.02人）、事務その他の女子は全産業女子労働者の場合より若干多い（1人平均0.24人）。

男子車掌は女子車掌と平均年齢は同じであるが、扶養家族数は1人平均0.25人で女子車掌より大分多い。運転手の1人平均扶養家族数は2.38人、事務その他の男子は2.29人であるから、車掌を除くと

全産業男子の1人当たり平均扶養家族数2.2人よりすこし多い(第16表、第4表)。

女子従業員は経済生活の形態のところで述べるように、他の女子労働者にくらべて比較的多数(女子従業員100人につき22人の割合)が経済的に独立し、事実上家族を扶養しているものも相当数いるので、本来なら調査の上にも扶養家族をもつものをもつと多くでてくると考えられるが、上述のように全産業女子労働者に比べて低いのは、就業規則による扶養家族の規程が女子には適用されない場合が多いためである。

第15表 平均扶養家族数

1954年12月

	女	男
総 数	0.05	2.15
運 転 手	—	2.38
車 掌	0.02	0.25
路 線 観 光	0.02	—
事 務 其 他	0.24	2.29

第17表 全産業の男女別平均年齢・勤続年数及び扶養家族数

	平均年齢	平均勤続年数	平均扶養家族数
男	33.2	7.2	2.2
女	25.4	3.6	0.2

注) 1954年5月労働省労働統計調査部調

二、働いている家族の数

女子従業員の家族人数は平均5.5人であるが(前述)、家族内の有所得者数、すなわち働いている家族の数は平均2.6人であり、2人乃至3人が一番多く、67%を占める(第18表)。次に家族人数と働いている家族の数との関係を見ると、第19表のように、家族数中に占める働いている家族数の割合

第18表 女子従業員の家族内の有所得者数分布

1954年12月

家族内の有所得者数	女子従業員数(%)
平均家族内の有所得者数	2.6人
総 数	100.0
1人(自分)	11.8
2人	37.2
3人	30.0
4人	13.7
5人	3.8
6人	0.7
7人	0.5
8人	0.2
不 明	2.1

第19表 女子従業員の家族数別家族内の有所得者数分布

1954年12月

家族数	有所得の家族数	総数	1人(自分)	2人	3人	4人	5人	6人	7人	8人
平均家族数	5.5	2.2	5.0	6.4	7.3	8.1	8.5	7.7	8.5	8.5
総 数	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
1人(自分)	6.2	53.0	—	—	—	—	—	—	—	—
2人	5.7	15.8	10.3	—	—	—	—	—	—	—
3人	8.8	12.4	14.8	3.5	—	—	—	—	—	—
4人	12.9	9.4	18.6	13.4	5.7	—	—	—	—	—
5人	13.7	3.3	17.2	17.3	10.4	6.4	—	—	—	—
6人	15.7	2.4	17.8	19.7	15.4	13.0	5.3	—	—	—
7人	14.8	2.1	11.1	19.4	23.5	24.1	15.8	40.0	—	—
8人	10.4	0.6	6.2	13.8	20.3	13.9	26.3	33.3	50.0	—
9人	6.2	—	2.6	7.4	16.7	13.9	26.3	—	—	—
10人	3.1	0.6	0.9	3.3	5.7	17.6	26.3	6.7	16.7	—
11人以上	1.3	—	0.2	1.7	2.3	9.3	—	—	—	—
不 明	1.7	0.4	0.3	0.4	—	1.8	—	20.0	33.3	—

第16表 企業形態及び扶養家族数別従業員数分布及び平均扶養家族数

1954年12月

扶 養 家 族 数		私 営		公 営		国 鉄	
		男	女	男	女	男	女
平 均		人 2.2	人 0.05	人 2.1	人 0.06	人 2.4	人 0
		%	%	%	%	%	%
総 数		100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
な し		30.9	96.6	30.9	96.5	22.6	100.0
1 人		9.4	1.4	11.6	2.1	11.6	-
2 人		16.4	1.0	16.8	0.6	17.5	-
3 人		16.8	0.3	16.9	0.6	22.1	-
4 人		14.1	-	12.7	0.2	12.6	-
5 人		8.1	-	6.8	-	7.7	-
6 人以上		3.8	0.7	3.8	-	5.9	-
不 明		0.5	-	0.5	-	-	-

は家族人数がふえるに従って高くなっている。

ホ、主たる家計支持者とその職業

一般に女子労働者は家計補助的労働の性格をもっているといわれているが、バスの女子従業員も同様な傾向を示している。すなわち本人が主たる家計の支持者である場合は少く(22%)、多くは父母、兄弟、姉妹、夫等である(74%、第20表)。なかでも父親が家計の主たる支持者である家庭が一番多い(46%)。しかし繊維女子労働者はその95%が、又オフィスガールの代表ともいえる銀行女子職員の約90%は、家族の一員として家族の経済に依存しているのにくらべると、バスの女子従業員が家族の経済に依存する割合は大部低いようである。

次に女子従業員以外が主たる家計の支持者である場合、その人の職業についてみると、会社員、公務員等の俸給生活者が37%を占めて一番多く、次いで農業14%、職人12%等、職業にあまり顕著な特徴はみられない(第21表)。

これはバスの営業所が都市は勿論のこと、へんびな農山村、漁村迄、至る所に散在していること、ここに働く女子従業員の大部分が通勤可能の範囲から採用されていること等が主な原因であろう。

第20表 主たる家計の支持者別バスの女子従業員数分布及び銀行女子職員数分布

1954年12月

	バスの女子従業員	銀行女子職員
総 数	100.0	100.0
自 分	22.4	8.8
父	46.0	67.5
母	10.4	6.3
夫	2.2	3.4
兄 弟	11.0	11.7
姉 妹	2.8	1.4
そ の 他	1.5	0.9
不 明	3.7	—

注) 銀行女子職員については1952年9月調査

第21表 主たる家計支持者¹⁾の職業別女子従業員数分布

1954年12月

	職業別
総 数	100.0
乗 合 自 動 車 関 係 員	5.3
会 社 員	18.0
公 務 員	9.7
教 員	0.9
工 業 者	9.4
医 生	0.4
職 人	12.1
小 売 業	7.9
農 業	14.4
無 職	5.7
そ の 他	7.8
不 明	8.4

注 1) 女子従業員自身が家計支持者である場合は除く

ヘ、経済生活の形態

経済生活の形態を女子従業員の回答からみると「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7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、更に家にも送金している」「自分が主となって家族の生活を支えている」ものも相当多い(22%、第22表)。給料の中から毎月家に入れる金額は平均4,139円(第23表)で、平均手取収入総額8,419円の50%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3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ことを示している。

注1) この数字は「家族と一緒に生活しているが家には給料を全然入れていない」(女子従業員数の7%)も含まれているので実際には家に入れる金額の平均は若干高くなる

第22表 経済生活の形態別女子従業員数分布

1954年12月				
経済生活の形態	総数	私営	公営	国鉄
総 数	100.0	100.0	100.0	100.0
(イ) 家族とはなれて独立して生活	7.1	7.3	6.2	6.7
(ロ) 家族とはなれて独立に生活し毎月家に送金	6.1	6.3	5.2	3.3
(ハ) 自分が主になって家族の生計を支えている	9.2	8.6	12.1	3.3
(ニ) 家族の一員として給料の中から毎月家に入れる	69.4	68.6	71.7	73.4
(ホ) 家族と一緒に生活してはいるが家へは給料を全く入れない	6.5	7.1	3.8	13.3
不 明	1.8	2.1	1.0	—

ト、就 職 の 動 機

女子従業員の回答から就職の動機をみても、「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、女子従業員数の約8割を占める(第25表)。年令が高く、勤続年数のながいものが比較的多い事務その他の女子従業員は「家族を養うため」・「自分の生活を得るため」にこの仕事についたものが多く(32%)、年令が低く、18才未満の年少者が多い女子車掌は家族と一緒にくらし、生活費の一部を負担しているものが大部分のようで、「家計を助けるため」と回答しているものが一番多い(41%)。しかしなかには「自分の生活費を得るため」に就職したというものも若干みられる(12%) (第24表)。

第23表 家族の一員として給料の一部を家に入れている場合の家に
入れる金額別女子従業員数分布及び1人1ヵ月家に入れる
平均金額

1954年12月	
1人1ヵ月家に入れる平均金額	円
総 数	4,139
	%
1000 円 未 満	0.6
1000円以上 ~ 2000円未満	6.0
2000円 " ~ 3000円 "	12.4
3000円 " ~ 4000円 "	19.3
4000円 " ~ 5000円 "	17.5
5000円 " ~ 6000円 "	21.8
6000円 " ~ 7000円 "	10.2
7000円 " ~ 8000円 "	5.3
8000円 " ~ 9000円 "	3.4
9000円 " ~ 10000円 "	1.3
10000 円 以 上	2.2

注) 家に入れる金額の不明のものを除いた数を100%とした

第24表 職種及び就職動機別女子従業員数分布

1954年12月			
	女子車掌	事務その他女子	
総 数	100.0	100.0	%
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 を と と の え る	0.1	0.3	
不 明	1.2	3.7	

第 25 表 企業形態及び就職動機別女子従業員数分布

1954 年 12 月

	総 数	私 営	公 営	国 鉄
	%	%	%	%
総 数	100.0	100.0	100.0	100.0
家 計 を 助 け る た め	39.0	38.1	43.1	26.2
自 分 の 生 活 費 を 得 る た め	12.3	12.0	12.7	21.3
家 族 を 養 う た め	3.9	3.3	6.1	—
社 会 人 と し て の 経 験 を 得 る た め	12.9	14.8	6.9	8.2
家 計 補 助 と 社 会 経 験 を 得 る た め	23.5	23.2	23.6	36.1
結 婚 費 用 を 得 る た め	4.9	4.9	4.6	6.6
家 に い て も す る こ と が な い か ら	1.8	1.7	2.3	1.6
教 養 を た か め 身 の 廻 り を と と の え る	0.2	0.2	—	—
不 明	1.5	1.8	0.7	—

第三章 女子従業員の採用

1 採 用 条 件

調査した55の営業所のなかには第26表のように現在新規募集をしていないもの、採用を全くしていないもの、他の部門からの配置がえによつて人員を充足しているものなどが若干あるので、これを除いた現在新規採用をしている営業所(女子車掌については55、女子の事務関係については42、男子車掌については39、男子の事務関係については46)についてのみ採用条件を検討することにした。

なお55営業所中観光バス専業は4営業所のみであるが、路線・観光を兼ねた40の営業所中ガイドの採用条件が一般車掌の採用条件と異なるため、車掌とガイドの採用条件を区別して記入した営業所が6カ所あるので、ガイドの採用条件はこれを合せた10営業所について検討を加えた。

注 1、2) 営業所の種別については第B表参照。

第 26 表 新規採用の有無別営業所数

1954 年 12 月

	女 子		男 子	
	事 務 関 係	車 掌	事 務 関 係	車 掌
総 数	55	55	55	55
新 規 採 用 す る	42	55	46	39
他部門から成績優秀者を導入	4	—	4	—
現在新規募集をしていない	3	—	1	1
採 用 を し な い	6	—	4	15

イ、学 歴

女子車掌については過半数の営業所（55営業所中30）が新制中学卒業者を採用条件としているのに対して、事務関係及びガイドは新制高校卒業者を条件としているところが多い（事務関係は42営業所中28、ガイドは10営業所中8）（第27表）。

男子車掌の場合は、約半数の営業所（39営業所中19）が新制中学卒業を採用条件としているが、事務関係の男子の場合は新制高校卒業以上を条件とするところと比較的多い（46営業所中34）。この中には大学卒業生しか採用しないところも5営業所ふくまれている（第27表）。

第 27 表 採用条件別営業所数（学歴）

1954 年 12 月

	女			男		
	事務関係	車 掌	(内ガイド)	事務関係	車 掌	(内ガイド)
総 数	42	55	(10)	46	39	
新 制 中 学 卒	8	30	(-)	-	19	
新 制 高 校 卒	28	9	(8)	22	6	
新高又は新制中学卒	1	12	(1)	2	7	
新中・新高・新大卒	-	-	(-)	2	-	
新高・新大卒	3	-	(-)	7	-	
新制大学卒	-	-	(-)	5	-	
学歴を問わず	3	4	(1)	4	5	
不 明	4	-	(-)	4	2	

注 1) 総数は第26表の「新規採用する」数字と一致する

ロ、学 業 成 績

女子車掌も男子車掌も採用に際して学業成績が普通以上、あるいは優良であることを条件の一つにしているところは調査対象営業所の半数以下で、過半数は「学業成績を問わず」である。これに対して事務関係は男女とも約6割の営業所が学業成績のよいことを採用条件としている（第28表）。

第 28 表 採用条件別営業所数（学業成績）

1954 年 12 月

	女			男		
	事務関係	車 掌	(内ガイド)	事務関係	車 掌	(内ガイド)
総 数	42	55	(10)	46	39	
学業成績参考程度	1	1	(1)	2	-	
学業成績普通以上	4	11	(1)	5	4	
学業成績優良	20	14	(3)	23	12	
学業成績問わず	13	29	(5)	12	23	
不 明	4	-	(-)	4	-	

注 1) 総数は第26表の「新規採用する」数字と一致する

ハ、特 殊 技 能

採用時に特殊技能を必要とするところは僅かで、事務関係で珠算、簿記等を必要とするところが女子に9営業所、男子に8営業所、観光バスのガイドで歌がうたえる、声がよい、音楽、地理の素養があることを必要条件としているところが3営業所あるにすぎない（第29表）。

第 29 表 採用条件別営業所数（特殊技能）

1954 年 12 月

	女			男		
	事務関係	車 掌	(内ガイド)	事務関係	車 掌	(内ガイド)
総 数	42	55	(10)	46	39	
珠 算	5	1	(-)	5	1	
珠 算・簿 記	4	-	(-)	3	-	
音 楽・地 理	-	1	(1)	-	-	
歌が唱える・声がよい	-	2	(2)	-	-	
特殊技能必要なし	31	51	(7)	35	36	
不 明	2	-	(-)	3	2	

注 1) 総数は第26表の「新規採用する」数字と一致する

ニ、容 姿

観光バスのガイドを採用する場合には、容姿端麗であること、感じがよいこと等容貌のよしあしにかなり考慮を払うようであるが、一般路線バスの女子車掌を採用するに際しては容姿を問題にしている営業所は比較的少い（55中17）。事務関係の女子の場合は尚更問題にしている所は少い（第30表）。

男子の場合は車掌でも事務関係でも殆ど容姿は問題にしていな（第30表）。

第 30 表 採用条件別営業所数（容姿）

1954 年 12 月

	女			男		
	事務関係	車 掌	(内ガイド)	事務関係	車 掌	(内ガイド)
総 数	42	55	(10)	46	39	
普 通	4	9	(-)	3	6	
多少、端麗さが必要	4	3	(-)	2	-	
端 麗	2	11	(4)	1	1	
感 じ が よ い	-	3	(2)	1	1	
面接の際考慮に入れる	-	7	(4)	-	1	
近 視 で な い	-	-	(-)	1	1	
容姿は問題にしない	32	22	(-)	35	29	
不 明	-	-	(-)	3	-	

注 1) 総数は第26表の「新規採用する」数字と一致する

ホ、家 庭 状 況

乗合自動車では、金銭を取扱う仕事が多い関係上、採用に際して家庭状況等をかなり考慮に入れ

る可能性も考えられるが、調査した結果では大部分の営業所が家庭状況はあまり問題にしてない様であり、「身元調査」を行つている所は、女子車掌（観光バスのガイド）を採用する場合2営業所、事務関係の男子を採用する場合1営業所だけであつた（第31表）。

なお本調査対象営業所中、女子車掌（観光バスのガイド）の採用条件として「早朝出勤にたえられる家庭」ということを出しているところが1カ所あつた。

第 31 表 採用条件別営業所数（家庭状況）

1954 年 12 月

	女 子			男 子		
	事務関係	車 掌	（内ガイド）	事務関係	車 掌	
総 数	42	55	(10)	46	39	
極度に貧困でない	3	3	(-)	3	2	
普通もしくは中流以上	3	3	(1)	3	1	
両親が健在	1	1	(1)	1	-	
健全な家庭	3	5	(1)	4	3	
早朝出勤にたえられる家庭	-	1	(1)	-	-	
身元調査を行う	-	2	(2)	1	-	
家庭状況は問題にしない	19	25	(4)	21	23	
不明	13	15	(-)	13	10	

注 1) 総数は第26表の「新規採用する」数字と一致する

へ、配 偶 関 係

観光バスのガイドは未婚者が絶対的条件であるが、女子車掌の場合には未婚、既婚を問題にしないところも若干ある（55営業所中7）。事務関係に女子を採用する場合は女子車掌のときより更に未婚を問わない所が多い（42営業所中13）。

男子の場合、事務関係で配偶関係を問題にするところはすくない（46営業所中8）が、車掌については39営業所中23までが未婚を採用の条件としている（第32表）。

第 32 表 採用条件別営業所数（配偶関係）

1954 年 12 月

	女 子			男 子		
	事務関係	車 掌	（内ガイド）	事務関係	車 掌	
総 数	42	55	(10)	46	39	
未 婚	24	46	(10)	8	23	
問 題 に し な い	13	7	(-)	34	14	
不 明	5	2	(-)	4	2	

注 1) 総数は 26表の「新規採用する」数字と一致する

2 採 用 方 法

私営バスでは従業員を採用する場合、本社が各営業所の分もまとめて一括採用決定を行うところが多いが、なかには車掌だけ、或いは車掌と運転手だけは営業所で採用し、その他は本社で行うという営業所も数少ない（5営業所）がみられる。

公営バスでは各営業所の分もまとめて採用するところ（2営業所）、事務関係は市役所で、車掌・運転手は現地採用のところ（3営業所）、市役所で一括採用のところ（3営業所）、全部現地採用するところ（1営業所）等さまざまである。

国鉄バスでは大学卒（事務関係である）は本庁で採用し、その他は各ブロック毎の自動車事務所で傘下の各営業所の分をまとめて一括採用決定をする（第33表）。

第 33 表 女子従業員の採用方法別営業所数

1954 年 12 月

	総 数	私 営	公 営	国 鉄
総 数	55	40	9	6
本社で営業所の分もまとめて行うもの	33	30	3	-
当営業所の分は当営業所で行うもの	5	4	1	-
車掌の欠員補充以外は本社が営業所の分もまとめて行うもの	1	1	-	-
車掌・運転手は当営業所で、その他は本社で行うもの	5	2	3	-
車掌だけは当営業所で、その他は本社で行うもの	2	2	-	-
車掌・運転手については自動車部で各営業所の分を纏めて行い、その他は本社で行うもの	1	1	-	-
交通局で各営業所の分をまとめて行うもの	2	-	2	-
大学卒以外は各自動車事務所で傘下営業所の分をまとめて行うもの	6	-	-	6

第34表 女子従業員の採用試験の有無別営業所数

1954年12月

	総 数	私 営	公 営	国 鉄
総 数	55	40	9	6
あ り	55	40	9	6
な し	-	-	-	-
不 明	-	-	-	-
総 数	42	31	7	4
あ り	40	29	7	4
な し	1	1	-	-
不 明	1	1	-	-

注1) 総数は第26表の「新規採用する」数字と一致する

第35表 女子従業員の採用試験の内容別営業所数

1954年12月

	車 掌	事務関係
調 査 対 象 総 数	55	40
筆 記 試 験	42	31
面 接 試 験	42	29
身 体 検 査	31	24
身上調査（含家庭調査）	11	6
ク レ ベ リ ン 検 査	11	7
書 類 選 考	1	1
珠 算	2	1
実 技（脱脂、音声）	8	-

注1) 一営業所で二つ以上の方法をとっている場合があるために採用試験の内容別の営業所数を総計すると調査対象数とは一致しない
2) 総数は採用試験のある営業所数

採用決定に当つては全部の営業所が採用試験を実施している。ただ私営バスの1営業所で、事務関係の採用に関してのみは採用試験を行っていない(第34表)。

試験の内容は筆記試験、面接試験、身体検査が一般的で、このほか家庭調査、クレペリン調査などもかなり行われている(第35表)。車掌の採用に当つて読誦、音声等の試験が加えられるところも少しある(8営業所)。

3 募 集 方 法

バスの女子従業員の募集について、経営者側の回答によると、車掌の募集は職業安定所に申込みとところが一番多く、そのほか新聞広告、学校に申込み等の方法がかなりとられている(第36表)。事務関係については新聞広告で募集する営業所が一番多く、職業安定所や学校に申込みとところがこれにつき、縁故による所はごく少ない(第36表)。

しかし「誰の世話で就職したか」の問に対する女子従業員の回答によると、縁故によるものも多く、女子車掌の半数は知人・親戚・会社の人等の紹介で入社したと答えている。又広告、ラジオ等の募集で採用されたというものも少なく、学校や職業安定所を通してと答えたものはごく僅かである。事務その他の女子従業員の回答には、縁故による就職が女子車掌の場合より、はるかに多い(第37表)。

以上の点からみて会社側では最初、職業安定所や学校等に募集の申込みをするが、結局は縁故紹介によつて人員を充足しているようである。

第36表 女子従業員の募集方法別営業所数

1954年12月

	車 掌	事務その他
総 数 ¹⁾	55	42
職業安定所に申込み	38	15
学 校 に 申 込 む	20	10
縁 故	27	8
新 聞 広 告	28	30
社 内 広 告	1	1
車 内 広 告	1	1
ポ ス タ ー	3	—
ラ ジ オ	4	3
他社から引抜く	1	—

注1) 一営業所で二つ以上の方法をとっている場合があるために募集方法別の営業所の数を総計すると調査対象数とは一致しない

2) 経営者側の回答による

4 募 集 の 時 期

募集の時期をきめずに、人員が不足したとき随時行つているところが大部分である(第38表)。

第37表 就職経路別女子従業員数分布

1954年12月

	車 掌	事務その他
総 数	100.0	100.0
縁 故	46.5	69.2
広 告・ラ ジ 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

注). 女子従業員の回答による

第 38 表 募集の時期別営業所数

1954 年 12 月

	総 数	私 営	公 営	国 鉄
総 数	55	40	9	6
随 時	38	24	8	6
定 期	6	5	1	—
定 期・随 時	11	11	—	—

第四章 女子車掌の教育訓練

乗合バスの車掌は乗務員として必要な交通規則、切符や乗客の取扱方法、駅名呼称等についての若干の教育訓練をうけるのが普通である。

第39表 路線バス車掌の教育訓練有無別営業所数

1954年12月

	総 数	私 営	公 営	国 鉄
総 数 ¹⁾	51	36	9	6
あ り	49	34	9	6
な し	—	—	—	—
不 明	2	2	—	—

注1) 貸切専業の4カ所を除いた数

第40表 路線バス車掌の教育訓練期間別営業所数

1954年12月

	総数	私営	公営	国鉄
平均訓練期間 ¹⁾	30日	26日	34日	51日
総 数	49	34	9	6
7 日 以 内	1	1	—	—
7日以上～15日未満	10	9	1	—
15日〃～1ヵ月〃	18	13	1	4
1ヵ月〃～2ヵ月〃	12	7	5	—
2ヵ月〃～3ヵ月〃	2	2	—	—
3ヵ月以上	3	1	—	2
不 明	3	1	2	—

注1) 貸切専業4カ所と第39表の不明2カ所を除いた数

まづ路線バスについてみると、どの営業所でも教育訓練は必ず行つている(第39表)。

訓練期間は1週間以内の短いものから、3ヵ月以上の長いものまで、いろいろであるが、1週間か

第 41 表 路線バス車掌の教育訓練方法別営業所数

1954 年 12 月

	総 数	私 営	公 営	国 鉄
総 数 ¹⁾	51	36	9	6
採用と同時に見習として乗務させる	9	5	4	—
一定期間訓練した後見習として乗務させる	40	29	5	6
不 明	2	2	—	—

注1) 貸切専業の4カ所を除いた数

ら2カ月位までの間が一番多く、平均訓練日数は30日である。このうち私営バスが26日、公営バスが34日、国鉄バスが51日であるから、私営バスは国鉄バスにくらべて訓練期間の短いものが多いといえよう(第40表)。

訓練の方法は「一定期間教育したのち、見習として乗務させる」ところが多く(40営業所)、「採用と同時に見習として乗務させる」ところも若干ある(第41表)。

観光バスについてみると、路線と兼務のため特別に観光バスのガイドとしての教育訓練を行わないところが僅かながらあるが(私営バスの4営業所)、ほかはガイドとしての教育訓練をほどこしている(第42表)。

第42表 観光バス車掌の教育訓練有無別営業所数

1954年12月				
	総数	私営	公営	国鉄
総数 ¹⁾	44	37	6	1
あり	35	28	6	1
なし	4	4	—	—
不明	5	5	—	—

注1) 路線バス専業の11カ所を除いた数。

訓練期間は1カ月以上2カ月未満のところが一番多く、平均訓練日数は47日で、路線バスの訓練期間より大部長い(第43表)。

訓練の方法は「一定期間教育した後、見習として乗務させる」ところが多いが(22営業所)「随時(路線バスの乗務の合間に)やる」(5営業所)、「路線バスの教育訓練終了後にやる」(2営業所)。

第44表 観光バス車掌の教育訓練方法別営業所数

1954年12月				
	総数	私営	公営	国鉄
総数 ¹⁾	44	37	6	1
採用と同時に見習として乗務させる	2	2	—	—
一定期間教育したのち見習として乗務させる	22	18	4	—
随時(路線バスの合間など)にやる	6	3	2	1
路線バス車掌としての教育終了後にやる	2	2	—	—
観光シーズン外に交替でやる	1	1	—	—
ガイドブック等で教える	2	2	—	—
路線と兼務のため特別にやらない	2	2	—	—
不明	7	7	—	—

注1) 路線バス専業の11カ所を除いた数。

第43表 観光バス車掌の教育訓練期間別営業所数

1954年12月				
	総数	私営	公営	国鉄
平均訓練期間 ¹⁾	47	46	48	60
総数	35	28	6	1
7日未満	4	4	—	—
7日以上～15日未満	2	2	—	—
15日～1カ月	2	2	—	—
1カ月～2カ月	10	8	2	—
2カ月～3カ月	4	2	1	1
3カ月以上	5	5	—	—
その他	5	4	1	—
不明	3	1	2	—

注1) 路線バス専業11カ所と教育訓練なしの4カ所及び不明(兼業で記入なし)5カ所を除いた数。

「観光シーズン外に交替でやる」(1営業所)、「採用と同時に見習としてのせる」(2営業所)などいろいろの方法がある(第44表)。

第五章 異動率と停年制

1 異動率

バスの需要が年々増加の傾向をたどっていることと相まって、乗合自動車業に働く従業員の数も年々増加の一途を辿っている。1953年12月から1954年11月までの1年間の従業員数の動きをみても、入職率がはるかに離職率を上まわっている。この1年間の入職・離職の平均を全般的にみると、女子入職率2.8%、離職率1.3%、男子の入職率1.3%、離職率0.6%で女子のほうが入職率、退職率ともに男子より高い。女子車掌は入職率3.7%、離職率1.4%で入職率のほうがはるかに高い(第45表、第46表及び第4図、第5図)。

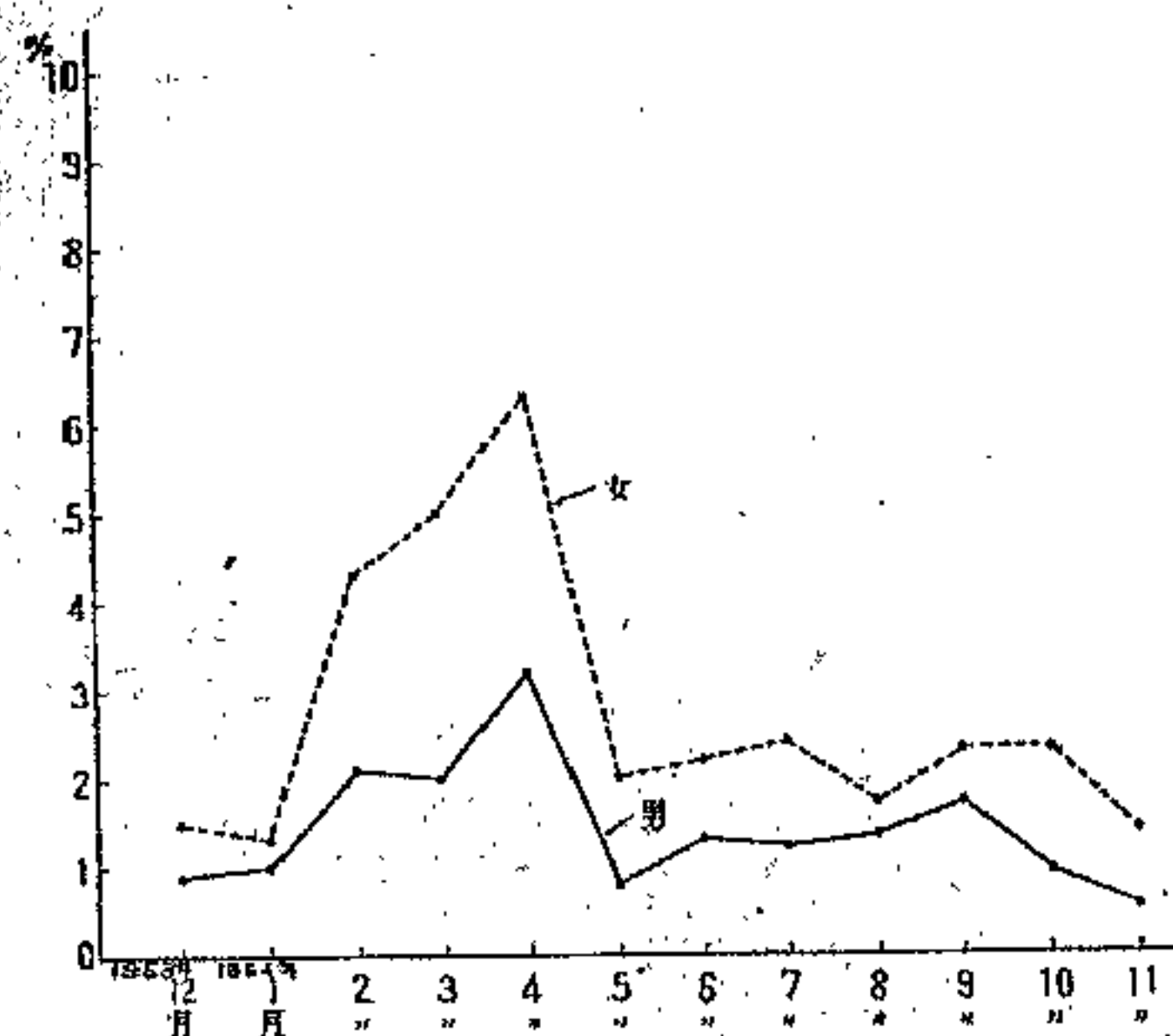
乗合バスの各営業所において従業員を募集するのは、人員の不足したときいつでも入れるというのが普通であるが(前述)、年間の動きをみると入職期といわれている2月～4月の入職率が一番高い(第39表)。退職率は男子については殆ど横ばい状態であるが、女子は7月、11月の時期がとくに低い(第40表)。

第45表 従業員の男女別入職率

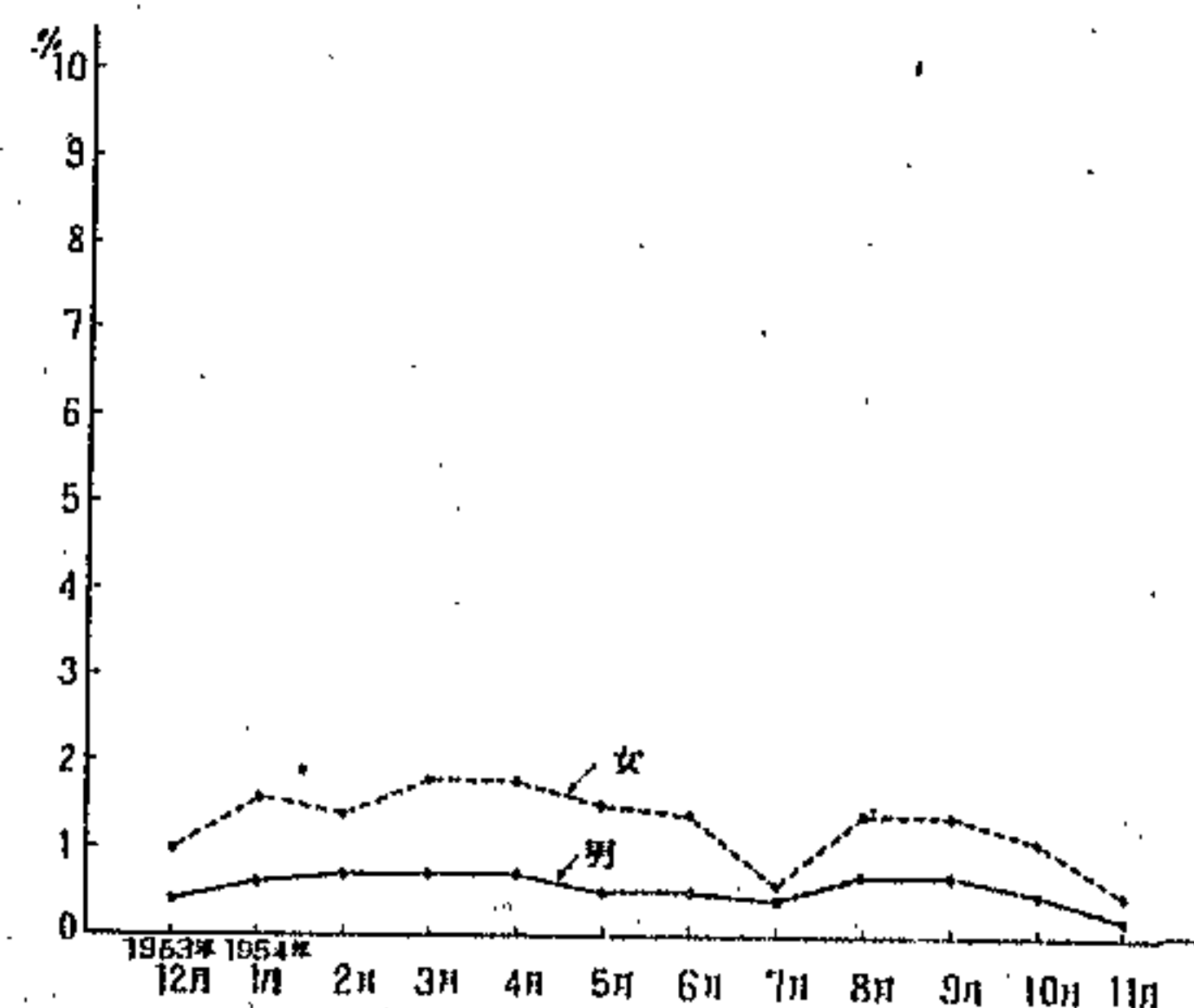
1954年12月

	男				女				内 女子車掌			
	総数	私営	公営	国鉄	総数	私営	公営	国鉄	総数	私営	公営	国鉄
年間平均	1.3	1.6	1.2	0.3	2.8	2.9	1.8	3.3	3.7	3.3	2.0	3.2
1953年12月	0.9	0.8	1.2	0.5	1.5	1.1	2.2	6.5	1.6	1.3	2.1	6.5
1954年1月	1.0	0.9	2.2	—	1.3	1.5	0.7	—	1.4	1.6	0.7	—
" 2月	2.1	2.2	2.2	—	4.3	3.5	7.4	—	5.0	4.1	8.2	—
" 3月	2.0	2.3	1.3	—	5.0	6.3	1.7	—	5.3	6.4	1.8	—
" 4月	3.2	4.0	2.7	1.2	6.3	7.3	2.9	7.0	7.5	8.5	4.2	7.1
" 5月	0.8	1.1	0.1	—	2.0	2.5	—	—	2.1	2.6	—	—
" 6月	1.3	1.6	0.6	0.3	2.2	2.5	0.4	10.9	2.6	2.9	0.4	10.9
" 7月	1.2	1.3	1.3	0.8	2.4	2.5	2.3	1.6	2.9	3.3	2.3	1.6
" 8月	1.3	1.6	0.5	0.5	1.7	2.0	0.1	10.4	1.9	2.2	—	10.4
" 9月	1.7	2.1	0.2	—	2.3	2.7	1.0	—	2.6	3.1	0.8	—
" 10月	0.9	0.7	2.8	0.2	2.3	1.9	3.3	7.2	2.6	2.3	3.1	7.1
" 11月	0.5	0.6	—	—	1.4	1.6	0.5	—	1.7	2.1	0.5	—

第4図 入 職 率 (1954年12月)



第5図 離 職 率 (1954年12月)



第 46 表 従業員男女別離職率

1954 年 12 月

	男				女				内 女 子 車 掌			
	総	私	公	国	総	私	公	国	総	私	公	国
	数	営	営	鉄	数	営	営	鉄	数	営	営	鉄
年 間 平 均	0.6	0.6	0.5	0.3	1.3	1.4	1.0	1.5	1.4	1.5	0.9	1.3
1953 年 12 月	0.4	0.5	0.3	0.2	1.0	1.1	0.7	—	1.1	1.2	0.7	—
1954 年 1 月	0.6	0.7	0.8	0.2	1.6	1.5	1.5	3.5	1.8	1.8	1.6	3.5
" 2 月	0.7	0.9	0.2	0.2	1.4	1.7	0.6	1.8	1.5	1.8	0.5	1.8
" 3 月	0.7	0.7	0.5	1.0	1.8	1.8	1.2	5.6	1.9	2.5	1.2	3.9
" 4 月	0.7	0.8	0.7	0.3	1.8	2.0	1.0	—	1.8	2.4	0.9	—
" 5 月	0.5	0.6	0.2	0.2	1.5	1.4	1.6	—	1.7	1.6	1.9	—
" 6 月	0.5	0.6	0.4	—	1.4	1.6	0.9	—	1.6	1.8	0.9	—
" 7 月	0.4	0.4	0.3	0.2	0.6	0.6	0.6	1.6	0.6	0.6	0.5	1.5
" 8 月	0.7	0.6	1.2	0.6	1.4	1.4	1.6	3.0	1.5	1.4	1.4	3.0
" 9 月	0.7	0.9	0.3	0.2	1.4	1.4	1.1	1.5	1.5	1.5	1.2	1.5
" 10 月	0.5	0.6	0.4	0.2	1.1	1.3	0.4	—	1.3	1.5	0.4	—
" 11 月	0.2	0.3	0.2	—	0.5	0.5	0.4	1.5	0.6	0.6	0.4	1.5

2 停 年 制

私営バスでは殆どの営業所が停年制を設けているが(40営業所中37)、公営バスには停年制のあるところが少なく、国鉄バスには停年制がない(但し国鉄バスでは地方により慣例上55才になると退職を勧告する営業所は若干ある)。

第47表 停年制有無別営業所数

1954年12月

	総数	私営	公営	国鉄
総 数	55	40	9	6
計	40	37	3	—
停 年 制	29	27	2	—
あ	1	1	—	—
り	25	25	—	—
差 別	3	1	2	—
が	11	10	1	—
あ	1	1	—	—
る	8	8	—	—
身 分 職 種 差	2	1	1	—
性 別 身 分 職 種 差	13	2	5	6
停 年 制 な し	2	1	1	—
不 明	—	—	—	—

停年は男女ともに55才と定められているところが多いが、なかには男女差を設けているところや、身分、職種等により差別をもうけているところも少なくない(11営業所、第47表)。

停年制における差別の内容例をあげると次の通りである。

- (イ) 事務職員—55才 乗務員—50才
- (ロ) 事務職員—55才 その他の労働者—50才
- (ハ) 社員—55才、準社員(出札・運転手・車掌)—50才
- (ニ) 従業員—55才、運転手—50才、ガイド—30才
- (ホ) 従業員—55才、車掌—30才
- (ヘ) 職員—53才、運転手・修理工—50才、女子

—停年制なし

(ロ) 男子従業員—55才、女子従業員—45才、車掌・女子案内人—30才

(イ) 主事(主事補)—60才、主事補(主事補)—57才、書記(書記補)—55才、書記補(書記補)—53才、雇(車掌・運転手) (雇(雑役))—50才

(ロ) 役員—65才～70才、参事—60才、社員—55才、準社員(運転手・車掌・労働者)—50才

以上の例からみると運転手・車掌等の乗務員の停年を早くする場合が殆どで(9営業所)、男女差を設けているのは2営業所(ヘ、ト)にすぎない。(ヘ)は職員55才、運転手、修理工50才で女子には停年がないが、これは女子従業員の殆どが車掌であり、車掌は一定の年令に達するとやめてゆくのがこれまでの慣例であつたので、とくに停年をもうける必要をみとめていないためであろう。

運転手・車掌等の停年を事務職員より低くしている理由としては

- (イ) 50才すぎると聴力、視力がおとろえる
- (ロ) 頭悩的な仕事は年をとつてからでも相当使用にたえるが、肉体労働者は体力の消耗がはげしいので50才位までが適当である

などがあげられている。又車掌の停年をとくに30才と規定しているところでは

- (イ) 30才以上の車掌は感じが悪い
- (ロ) サービス業であるから年令の若いほうがよい
- (ハ) 30才まで勤務する人はまれで、ほとんど25才位までに退職している

(二) 結婚後続けてつとめることは職業柄不可能である
などを理由としている。

第六章 女子従業員の雇用に関する諸問題

乗合バスの車掌には女子が多く、男子車掌は僅かしかいないが、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55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す点がいくつかあるという営業所が13カ所あつた。しかし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との理由としては

- 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ないが、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2、3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 途中事故がお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 腰かけ的で異動がはげしい
- 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識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55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1、「退職すること」が不文律、又は慣習になつている営業所が2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2、3カ月で退職する、結婚後6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、勤務年数の長いものも少ない。調査した55の営業所のうち17の営業所に年令が25才以上で、勤務年数が五年以上の女子車掌が雇用されている。婦人労働

者の平均年令が次第に高まり、勤務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っているだろうか。勤務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、事務関係への配署転換を考えているところが多いようである。

第二部 労働条件

第一章 女子従業員の労働時間

1. 営業所の営業時間

イ. 営業時間

本調査によるとバスの営業所の営業時間は、朝の5時から深夜の1時までという長いものから、午前8時から午後4時までという短いものまでまちまちであるが、55の営業所のうち、営業時間が10時間未満のところは20、10～15時間未満のところは14、15～20時間のところが20である。平均営業時間は13時間04分で、このうち私営バスの平均営業時間は13時間15分、公営バスは若干長くて14時間32分、国鉄バスは9時間38分で最も短い（第48表）。

第48表 営業所の営業時間別営業所数

1954年12月				
	総数	私営	公営	国鉄
平均営業時間	13時04分	13時15分	14時32分	9時38分
営業所総数	55	40	9	6
10時間未満	20	13	2	5
10時間以上～11時間未満	—	—	—	—
11 " ～12 "	2	2	—	—
12 " ～13 "	2	2	—	—
13 " ～14 "	1	1	—	—
14 " ～15 "	9	6	3	—
15 " ～16 "	8	6	1	1
16 " ～17 "	6	5	1	—
17 " ～18 "	3	3	—	—
18 " ～19 "	1	—	1	—
19 " ～20 "	2	1	1	—
不明	1	1	—	—

第49表 営業所の車の始発時間別営業所数

1954年12月				
	総数	私営	公営	国鉄
総数	55	40	9	6
午前4時30分以前	—	—	—	—
" 4時30分～5時 "	2	1	1	—
" 5時 ～5時30分 "	3	2	1	—
" 5時30分～6時 "	11	6	1	4
" 6時 ～6時30分 "	16	12	3	1
" 6時30分～7時 "	13	11	2	—
" 7時 ～7時30分 "	7	5	1	1
" 7時30分～8時 "	1	1	—	—
" 8時 以後 "	1	1	—	—
不明	1	1	—	—

ロ. 車の始発時間

車の始発時間は、営業時間に従って最も早いところが午前4時30分で、45営業所が午前7時までに始発を出している。一番遅いのは観光専門の営業所で午前8時始発である（第49表）。

ハ. 最終車の到着時間

最終車の到着時間は、午前1時25分が一番おそい営業所で、午後10時30分までは大部分の営業所が最終車の運転を終えている。最終時刻が午後10時30分以降になるのは私営バスの営業所に多い（第50表）。

2. 労働時間

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、1人1カ月の平均労働時間は路線バスの女子車掌が204時間、観光バスのガイドが217時間、事務その他の女子が205時間で、労働省毎月勤労統計調査による同年同月の全産業女子の1人1カ

第50表 営業所の最終車の到着時間別営業所数

1954年12月				
	総数	私営	公営	国鉄
総数	55	40	9	6
午後9時以前	12	10	—	2
" 9時 ～9時30分未満 "	4	3	—	1
" 9時30分～10時 "	10	7	2	1
" 10時 ～10時30分 "	8	4	4	—
" 10時30分～11時 "	6	4	1	1
" 11時 ～11時30分 "	4	3	—	1
" 11時30分～12時 "	2	2	—	—
午前12時 ～12時30分 "	2	2	—	—
" 12時30分～1時 "	4	2	2	—
" 1時 ～2時 "	1	1	—	—
不明	2	2	—	—

第51表 1人1カ月平均労働時間

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

第52表 女子事務員の勤務内容別営業所数

1954年12月				
	総数	私営	公営	国鉄
総数	55	40	9	6
時差出勤や交替制勤務をしないもの	37	26	5	6
時差出勤や交替制勤務をするもの	18	14	4	—

鉄バスはどの営業所も、午前8時30分から午後5時までである（第53表）。

時差出勤又は交替制勤務の場合の勤務時間は、各営業所によつて異なるが、その方法は早番、遅番の二組にわけているところが一番多い。次に時差出勤等の場合の勤務時間割当例を2、3あげてみよ

月平均労働時間 189 時間より若干長い。

男子の労働時間は女子よりもかなり長く、男子車掌が231時間、事務その他が213時間、運転手は239時間で、前掲毎月勤労統計調査同年同月の全産業男子1人1カ月平均労働時間200時間に比べても大分長い（第51表）。

このように乗合自動車業は、一般に労働時間が長いようであるが、事務関係と乗務員とでは勤務内容にかなり相異があるので、各々について検討を加えてみよう。

イ. 女子事務員の労働時間

調査した55の営業所のうち、営業時間の関係で時差出勤や交替制勤務を行つているのは18営業所で、あとは普通の風間勤務である（第52表）。すなわち午前8時から午後5時まで拘束9時間勤務や、午前8時から午後4時まで拘束8時間勤務等、まちまちであるが拘束9時間20分（1営業所）が最高である（第53表）。

時差出勤又は交替制勤務を行つているのは私営バスの営業所に多く（時差、交替制勤務実施18営業所中14）、国鉄バスには皆無である（国

第53表 時差出勤等の勤務をしていない営業所の女子事務員の1日の拘束時間別営業所数

1954年12月				
	総数	私営	公営	国鉄
総数	37	26	5	6
8時間	11	10	1	—
8時間30分	13	3	4	6
8時間45分	1	1	—	—
9時間	11	11	—	—
9時間20分	1	1	—	—

ろ。

- (例1) { 午前 7 時～午後 2 時 (拘束 7 時間)
午後 2 時～午後 10 時 (" 8 ")
- (例2) { 午前 7 時～午後 4 時 (" 9 ")
午前 11 時～午後 8 時 (" 9 ")
- (例3) { 午前 5 時～午後 3 時 (" 10 ")
午後 2 時～午後 10 時 (" 10 ")
- (例4) { 午前 6 時20分～午後 5 時20分 (" 11 ")
" 10 時30分～ " 9 時20分 (" 11 ")
- (例5) { 午前 7 時30分～午後 7 時30分 (" 12 ")
午前 8 時～午後 6 時 (" 9 時間30分)

ロ. 女子事務員の休憩時間

時差出勤等をしない営業所 (37営業所) では、休憩時間 60 分というところが一番多く (29営業所)、このほかは 45 分のところが 6 営業所と、一定の休憩時間を定めていないところが若干ある (第54表)。

第54表 女子事務員の休憩時間別営業所数
一時差出勤等をしない営業所について—
1954年12月

	総 数	私 営	公 営	国 鉄
総 数	37	26	5	6
45 分	6	1	1	4
60 分	29	23	4	2
随 時	2	2	—	—

第55表 女子事務員の休憩時間別営業所数
一時差出勤等をしている営業所について—
1954年12月

	総数	私営	公営	国鉄
総 数	18	14	4	
各勤務時間とも休憩時間は				
イ. 30 分	1	1	—	—
ロ. 45 分	4	1	3	—
ハ. 60 分	11	10	1	—
ニ. 90 分	1	1	—	—
ホ. な し注)	1	1	—	—

注) 4 交替制で一回の労働時間が 3 時間乃至 5 時間の営業所である。

ハ. 女子車掌の労働時間

車掌の勤務内容をみると、乗車勤務のほかに乗務前には車内の掃除、ガラス拭き、ラヂエターの整備、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費す仕事がある。

乗務前の準備は、10分ですむところから60分かかるところまでまちまちであるが、平均準備時間は私営バスが27分、公営バスが28分、国鉄バスが35分であり、大体30分前後が普通のようなものである (第56表)。

乗務後の精算時間は第57表の通り準備時間より短い場合が多く、過半数が 20 分までに終了している。平均精算時間は私営バスが27分、公営バスが17分、国鉄バスが25分である (第57表)。

第57表 乗務後精算時間別営業所数

1954年12月

	総 数	私 営	公 営	国 鉄
精算時間平均	26分	27分	17分	25分
総 数	55	40	9	6
な し	4	3	1	—
5 分	4	2	2	—
10 分	9	8	1	—
15 分	4	2	2	—
20 分	12	10	—	2
30 分	12	7	3	2
35 分	1	1	—	—
45 分	3	3	—	—
60 分	4	4	—	—
不 明	2	—	—	2

営業所が中休制をとっているが (第58表)、そのうち過半数は中休時間中は拘束しないで自由にさせている (第59表)。しかし勤務をお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給与の一部を支給しているところもある (第二章イ. 中休時間の給与についての項参照)。

第58表 中休制の有無別営業所数

1954年12月

	総 数	私 営	公 営	国 鉄
総 数	55	40	9	6
あ り	42	32	7	3
な し	12	7	2	3
不 明	1	1	—	—

第59表 中休時間拘束の有無 別営業所数

1954年12月

	総 数	私 営	公 営	国 鉄
総 数 ^{注)}	42	32	7	3
拘 束 す る	14	12	2	—
拘 束 し な い	25	17	5	3
不 明	3	3	—	—

注) 中休制を行っている営業所のみについて集計

次に路線バスの女子車掌の 1 日の勤務内容を 2、3 例示しよう。

記入符号 乗務時間 $\longleftarrow$ 乗務前後準備時間 $\sim \sim \sim$
休憩又は中休時間 $-----$ 食事時間 $\times \times \times \times$ 乗上の目盛の数字は7分を1単位とする

[illegible][illegible](注) 食事時間が明示していないが休憩時間の適当な^xとよに食事とする

		(例3)																								
		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
男																										
女																										
火																										
木																										
土																										
金																										
水																										
火																										
木																										
土																										
金																										
水																										
火																										
木																										
土																										
金																										
水																										
火																										
木																										
土																										
金																										
水																										
火																										
木																										
土																										
金																										
水																										
火																										
木																										
土																										
金																										
水																										
火																										
木																										
土																										
金																										
水																										
火																										
木																										
土																										
金																										
水																										
火																										
木																										
土																										
金																										
水																										
火																										
木																										
土																										
金																										
水																										
火																										
木																										
土																										
金																										
水																										
火																										
木																										
土																										
金																										
水																										
火																										
木																										
土																										
金																										
水																										
火																										
木																										
土																										
金																										
水																										
火																										
木																										
土																										
金																										
水																										
火																										
木																										
土																										

(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

[illegible]

(注) 日曜日の〇〇〇〇の符号は教育の時間である。

二、観光バスのガイドの労働時間

観光バスのガイドは、路線バスの車掌の勤務内容と若干異るところがある。

観光バスには朝出発して夕方戻つて来る日帰りのものから、行先が遠隔地のため1、2泊を要するものまでさまざまなので、ガイドの勤務時間もこれに従い、8時間位のものから、ときには乗客と一緒に1、2泊する場合もでてくる。観光バスをもつ44営業所のうち、ガイドに全然宿泊をさせないのは、13営業所で、そのほかの31営業所は宿泊をさせている。その頻度は年に1～2回から月に2～3回であるが、なかに1カ所、宿泊と帰宅が半々というものもある(第60表)。

宿泊の場合は時間外勤務でなく、出張扱いとして出張手当を支給するところが多い。ガイドの宿泊場所は、団体客と同じ旅館にするのが普通である。

なおガイドに宿泊を全然させない営業所の中には、宿泊を要するほど遠くに行く場合は、運転手を2名乗務させて、ガイドのかわりをつとめさせるところもある。

次に観光バスのガイドの勤務時間の形態を2、3例示しよう。

記入符号 (乗務時間 ——— 乗務前後準備時間 w w w)
 (休憩又は中休時間 ----- 食事時間 x x x x)
 横上の目盛の数字は ^分 を表す

(例1)

休部又は休日時間 ----- 食事時間 ××××

横上の目盛の数字は分を表す

	0時	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	
月							0分 出勤	0					0	30				0				0				
火							0	30分 出勤	30				0	30				0				30分 退社				
水							休									日				30分 退社						
木							30分 出勤	30					0	30												
金							30分 出勤	30					30	30	0							30分 退社				
土							30分 出勤	30					0	30	30			30			0		30分 退社			
日							30分 出勤	30					30	30	30			0			0	0	30	30		

(例2)

0時	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24時
月							休																	
火										0分				0		30		30						
水										出 30	0		0	30			30分退社							
木										30	30	30	30					30分退社						
金							0分		0	40	0							0分退社						
土							出 30		30	0	30	50	50	0										
日									0分	出 50	0	50	10	30				0分退社						
									出 30	30分	20	30	30	30				0分退社						
									出 30	30	30	50						0分退社						

(例3)

	1時	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24時
月								30分																
火								30分																
水								30分																
木								30分																
金								30分																
土								30分																
日								30分																

第60表 行先での宿泊の有無別営業所数
—観光バスのガイドについて—

1954年12月

	総 数	私 営	公 営	国 鉄
総 数	44	37	6	1
全 然 な し	13	8	4	1
宿泊する場合もある	30	28	2	—
宿泊と帰宅と半々	1	1	—	—

3. 繁忙時の労働時間

イ. 女子車掌の労働時間

乗合バスも一般の交通機関と並行して、年末年始には終夜運転や、早朝運転を行うのが普通であり、又春、夏、秋等の祭礼等（川祭り、花火大会、あびす講等）のときには車を増発したり、運転時間を延長するケースが多い。

1953年12月から1954年11月までの1年間に、55の営業所のうち、51営業所までがこうした繁忙時にダイヤの変更を行つている（第61表）。

しかし年末年始等の終夜運転や早朝運転の場合には、何処の営業所でも午後10時30分以降と、午前5時30分以前の勤務については男子にきりかえているようである。又祭礼等のときは、大部分の営業所は平常の最終運転時間より1～2時間程度運転時間を延長するだけである。すなわち

乗務を1～2時間間延長する

勤務時間内の乗務の回数をふやす

予備で出勤している車掌を乗務させる

ことでうめ合せをしている。

乗務を1～2時間延長するという営業所では、必ず、労働基準法で定められた超勤時間の枠内で操作しているという但書がついている。

次にダイヤの変更をする場合、労働者と使用者との間でどのようなとりきめの方法を行つているかをみると（第61表）、私営バスでは「使用者が一方的に通達する」ところが一番多く（14営業所）、公営バス・国鉄バスでは「その都度労働組合と協定する」ところが多い（第61表）。

第61表 年末年始、祭礼等のダイヤ変更のきめ方別営業所数
1954年12月

	総 数	私 営	公 営	国 鉄
総 数	55	40	9	6
労働協約による	7	6	1	—
就業規則による	4	2	2	—
その都度労働組合と協定する	20	9	5	6
労働組合がないので労働者代表と協定する使用者が一方的に通達する	4	4	—	—
ダイヤの変更なし	15	14	1	—
不 明	4	4	—	—
不 明	1	1	—	—

ロ. 観光バスガイドの労働時間

さきにものべた通り観光バスは乗客の注文により、ときには早朝から深夜にわたるまで車を運転する場合もあり、又1、2泊の旅行に車を貸切することもめづらしくない。従つて観光バスに乗務するガイドは、忙しくなると相当長時間の勤務をしなければならないことも生じて来る。

調査前月中（1954年11月）のガイド

の繁忙状況は次の様である。観光バスをもつ44営業所のうち、12営業所からは「定期的な観光バス以外は申込みを受けないので特に繁忙時ということがなかつた」「11月は観光シーズンを少しはづれているので、全く観光バスを出さなかつた」等の回答が出ていたが、その他は11月中相当忙がしい時期があつた様である。

第62表 繁忙時の観光バスのガイドについて
—出勤時間の特に早い場合（1954年11月分）—
1954年12月

	総 数	私 営	公 営	国 鉄
総 数	44	37	6	1
午前 4 時	1	1	—	—
" 4時30分	1	1	—	—
" 5 時	10	9	—	1
" 5時30分	6	5	1	—
" 6 時	11	10	1	—
" 6時30分	2	2	—	—
" 7 時	1	1	—	—
普通勤務のみ	9	8	1	—
この月は観光バスを出さない	3	—	3	—

① 出勤時間の特に早い場合

繁忙時の出勤時間については午前4時出勤というところが一番早くて1カ所あるが、午前5時～6時頃までに出勤のところは大部分である（第62表）。

② 退社時間の特におそい場合

退社時間は午前0時というところが一番おそいところである。これは帰りに乗客の送りどけをサービスする場合（電車がいないので）に限る、そのようなときガイドは、グクシーで自宅まで おくりとどけられることになつてい

る。この様におそくなる営業所はまれであるが、殆どの営業所は午後10時以降まで営業をしている（第63表）。

第63表 繁忙時の観光バスのガイドについて
— 退社時間の特におそい場合（1954年11月分）—
1954年12月

	総数	私営	公営	国鉄
総数	44	37	6	1
午後7時	2	2	—	—
“ 8時	3	3	—	—
“ 8時30分	1	1	—	—
“ 9時	5	5	—	—
“ 9時30分	2	2	—	—
“ 10時	9	7	1	1
“ 10時30分	2	1	1	—
“ 11時	5	5	—	—
“ 11時30分	2	2	—	—
“ 12時	1	1	—	—
普通勤務のみ この月は観光バスを出さない	9	8	1	—
	3	—	3	—

第64表 繁忙時の観光バスのガイドについて
— 最も勤務時間の長い場合（1954年11月分）—
1954年12月

	総数	私営	公営	国鉄
勤務時間平均	15時間9分	14時間	11時間8分	15時間41分
総数	44	37	6	1
8時間	2	1	1	—
9時間	1	—	1	—
13時間	3	3	—	—
13時30分間	1	1	—	—
14時間	8	7	—	—
15時間	4	4	—	—
16時間	3	3	—	—
16時30分間	1	1	—	—
17時間	5	4	1	—
17時30分間	1	1	—	—
18時間	4	4	—	—
この月は観光バスを出さない	3	—	3	—
不明	8	8	—	—

③ 最も勤務時間の長い場合

調査対象期間の11月において勤務時間が一番長かったのは18時間という場合であり、その営業所としては最も長い勤務時間であった。営業所のなかには8時間（2営業所）、9時間（1営業所）というような普通の勤務時間と殆ど変わらないところも若干はあるが、概して多くの営業所では勤務時間が13時間以上である。最も長い勤務時間についてその平均を求めると、15時09分である（第64表）。

4. 労働日数

イ. 平均労働日数

1カ月の平均労働日数は、路線バスの女子車掌が24.4日、観光バスのガイドが25.2日、事務その他の女子が25.2日で、毎月勤労統計調査同年同月の全産業女子の1人1カ月平均労働日数23.8日に比べて長い。

第65表 1人1ヶ月平均労働日数

	女	男
総数	24.6日	25.6日
運転手	—	26.0
車掌（路線バス）	24.4	25.3
観光バス	25.2	—
事務その他	25.2	25.2

男子は運転手26.0日、車掌25.3日、事務その他25.2日である（第65表）。

ロ. 休日

① 女子事務員の休日

営業所には休日がないため、事務関係でも全員一斉にきまつた曜日に休日をとるところは少く（55営業所中16）、多くは（55営業所中38）交替で毎週一回休日をとっている（第66表）。1カ月内に定められた休日数（4日）を適当な日に交替でとっている営業所も1カ所ある。

第66表 事務員の休日について

	総数	私営	公営	国鉄
総数	55	40	9	6
全員一せいにきまつた曜日にとる	16	12	2	2
交替で毎週1回休日をとる	38	28	6	4
1カ月内に定められた休日数を適当な日にとる	1	—	1	—

第67表 女子車掌の休日について

	総数	私営	公営	国鉄
総数	55	40	9	6
全員一斉にきまつた曜日にとる	—	—	—	—
交替で毎週1回休日をとる	51	36	9	6
その他の	4	4	—	—

② 女子車掌の休日

女子車掌の場合には、全員一斉にきまつた曜日に休日をとる営業所は全くなく、交替で毎週一回休日をとっている（55営業所中51、第67表）。若干の営業所では女子車掌の勤務を6日制にしているため交替で5日働いて1日休むという形をとる場合、又は1カ月内に定められた休日数（4日）を適当な日に交替でとる場合等がみられる。

こうした休日も繁忙時になると返上して出勤するようなこともしばしばでて来る。路線バスの車掌には“繁忙時の労働時間”の項でも述べたように、労働時間を若干延長して時間外勤務をすることで、繁忙時のきりぬけをしているところが多いため、休日にも変更のないところがある（51営業所中29）。忙がしいときは、休日でも車掌を出勤させるのは16営業所であるが、この場合、適当な日に休日を振替かえていところが多い（16営業所中14）。中には休日手当を支払い、代休はみとめないところも若干ある（第68表）。

第68表 繁忙時における路線バス女子車掌の休日について

	総数	私営	公営	国鉄
総数	51	36	9	6
振替休日	14	11	2	1
休日手当を支払い代休はみとめない	2	2	—	—
休日に変更なし	29	18	6	5
不明	6	6	1	—

注）観光バス専業の4営業所を除いた数

第69表 繁忙時におけるガイドの休日について

	総数	私営	公営	国鉄
総数	44	37	6	1
代休をとる	13	11	1	1
1カ月の休日数がへる	7	7	—	—
1カ月無休	5	5	—	—
休日に変更なし	15	13	2	—
不明	4	1	3	—

注）路線バス専業の11営業所を除く

3月～5月、9月～10月頃が観光シーズンなので、ガイドもこの時期には忙がしくなり、休日も充分にとれないところが多い（44営業所中25）。このような場合にはシーズンオフに代休を与えるところと、休日を買上げにするとところとがあり、その割合は約半々である（第69表）。

繁忙時にも休日は変更しないという営業所のなかには、予備人員をもつて繁忙時の勤務にあてているところもある。

ハ. 年次有給休暇

年次有給休暇については、規定のない営業所が私営バスに1つあるだけで、あとは就業規則や労働協約等に明示されている（第70表）。

第70表 年次有給休暇の規定の有無別営業所数
1954年12月

	総数	私営	公営	国鉄
総数	55	40	9	6
なし	1	1	—	—
計	52	37	9	6
就業規則	26	16	7	3
労働協約	24	21	1	2
その他	1	—	—	1
不明	1	—	1	—
不明	2	2	—	—

ころは1カ所もない。

- (例1) 勤続 3カ月未満 2日
 “ 3カ月以上～11カ月まで1カ月ます毎に1日加算
 “ 1年以上10日、2年以上1年増すごとに1日加算し最高限度とする

- (例2) 勤続 2年未満 12日
 “ 2年以上 15日
 “ 3年以上 20日

- (例3) 勤続 3カ月未満 1日
 “ 3カ月以上～12カ月まで2カ月を増すごとに1日加算
 “ 1年以上～5年未満 10日
 “ 5年 “ ～10年 “ 14日
 “ 10年 “ 20日

- (例4) 勤続 10年未満 14日
 “ 10年以上1年増すごとに1日を加算し20日を限度とする

以上のような規程の方法であるが、なかには出勤率に応じて規程を設けているところも少ない。たとえば

- (例1) 皆勤者は規定の2割増し

次に年次有給休暇の規定の内容をみると、国鉄バスでは、調査した全営業所が

- 勤続3カ月～1年未満 10日
 勤続1年以上は一率に 20日

と規定している。

公営バスでは殆どの営業所（9営業所中7）が一率20日であり、残りの2営業所は労働基準法39条の規程通りに行っている。

私営バスの営業所の多くは（55営業所中19）労働基準法の規程通りであり、このほかの営業所でも基準法を下廻るような規程をしていると

- (例2) 勤続 1年以上のもので所定の出勤日数が80%以上の場合は 6日
 “ “ “ “ “ 85% “ “ 7日
 “ “ “ “ “ 90% “ “ 8日
 “ “ “ “ “ 95% “ “ 9日
 “ “ “ “ “ 100% “ “ 10日
 2年以上は1年増すごとに1日を加算し、20日を限度とする

注1) 労働基準法第39条の規程とは「1年間継続勤務し、所定出勤日の8割以上出勤したのに対して1カ年につき6日とし、勤続1年をまずごとに1日を加算し、最高20日をもつて限度とする。」

5. 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のであるが、実情はどのようになっているであろうか。

イ. 生理休暇に関する規程

私営バスの2営業所を除いて、すべての営業所が就業規則又は労働協約に生理休暇に関する規定を設けている（第71表）。

第71表 生理休暇に関する規定の有無別営業所数
1954年12月

	総数	私営	公営	国鉄
総数	55	40	9	6
なし	2	2	—	—
計	53	38	9	6
就業規則	23	17	6	—
労働協約	4	4	—	—
就業規則と労働協約	22	15	1	6
不明	4	2	2	—

第73表 生理休暇中の賃金支給内容別営業所数
一有給の営業所について—
1954年12月

	総数	私営	公営	国鉄
総数	45	31	8	6
全額支給	17	9	4	4
基準賃金の100%	1	1	—	—
基本給の100%	10	10	—	—
日給の100%	9	5	3	1
日給の60%	3	3	—	—
日給から出勤手当(25円)を差引いたもの	1	1	—	—
給与から輸送手当を差引いたもの	1	1	—	—
不明	3	1	1	1

注) 経営者側の回答による。

第72表 生理休暇中の賃金支給の有無別営業所数
1954年12月

	総数	私営	公営	国鉄
総数	55	40	9	6
有給	45	31	8	6
無給	9	8	1	—
不明	1	1	—	—

注) 経営者側の回答による。

生理休暇中の賃金については、ほとんどの営業所が有給と規程している（第72表）。

有給の場合、その金額は全額支給が一番多く、そのほか基本給の100%、日給の60%というものかなりある（第73表）。

休暇日数は有給の場合で2日（18営業所）か3日（20営業所）が普通のようなものである。

ロ. 生理休暇の手続と手続先

生理休暇をとるには、口頭で許可を得るか（55営業所中30）、前以つて一定の様式で届出をし許可を得るか（22営業所）であるが、なか

は口頭で申出て同僚の証言によつて許可を得、書類を提出して休暇をとるといふような複雑なものもある(第74表)。

休暇を願出る先は出勤簿を取扱う係(勤怠係、労務係、人事係、営業係等)や所属の係(操車係、配車係、検査係、運搬係等)の事務担当者が一番多いようであるが、所長・助役・課長・係長等の役付の許可を必要とする営業所も少なくない(第75表)。指導員、古参の車掌・婦人部の役員の許可を得るところも若干ある。

第74表 生理休暇の請求手続別営業所数
1954年12月

	総数	私営	公営	国鉄
総 数	55	40	9	6
(1) 口頭でよい	30	19	6	5
(2) きまつた形式がある	22	18	3	1
イ 有給休暇届	5	4	—	1
ロ 欠勤届	1	1	—	—
ハ 用紙(様式不明)に記入する	12	10	2	—
ニ 口頭で申出同僚の証言によつて許可を与え書類を提出する	1	1	—	—
ホ 不明	3	2	1	—
(3) きまつた形式がない	2	2	—	—
(4) 不明	1	1	—	—

注) 経営者側の回答による

ハ. 生理休暇請求の実情

生理休暇請求状況を、1954年6月～12月の6ヵ月間について、経営者側の資料にもとずいて調査した結果からみると、その間生理休暇を請求する女子が1人もいない営業所もかなりみられた(生理休暇が有給の営業所45のうち15と無給の営業所10のうち7)(第76表)。

女子従業員が1人も生理休暇の申出をしない理由としては

1. 生理休暇の申出をしても週休にふりかえられてしまうので、出勤簿その他に生理休暇の記録がでない。
2. 生理日には乗務させず、日勤(予備勤務)に廻すか、乗務しても走行料の短いところに廻すようにしているので、とくにそのために休暇をとるものがない。
3. 有給休暇でとる。
4. 無給になつているので休んでも生理休暇かどうか出勤簿ではつきりしない。

などがあげられている。

次に請求状況をみると、女子車掌の1人1ヵ月平均請求日数は0.7日、事務その他の女子は0.2日である。生理休暇利用率は、在籍100人につき女子車掌は34人、事務その他の女子は7人であるから、

第75表 生理休暇の手続先別営業所数
1954年12月

	総数	私営	公営	国鉄
総 数	55	40	9	6
衛生管理者	3	3	—	—
出勤簿の係・所属の係	22	15	6	1
所長・助役・課長	6	4	—	2
係 長	14	12	2	—
指 導 員	4	3	1	—
古 参 の 車 掌	1	—	—	1
婦 人 部	2	—	—	2
不 明	3	3	—	—

注) 経営者側の回答による

第76表 生理休暇の請求状況別営業所数
—過去6ヵ月間(1954年6月～11月迄)について—

1954年12月					
		総 数	私 営	公 営	国 鉄
総	数	55	40	9	
生有所 理給に 休につ 暇管い が業て	計	45	30	9	
	請求者なし	15	12	3	
	請求者あり	28	16	6	
	不 明	2	2	—	
生無所 理給に 休につ 暇管い が業て	計	10	10	—	
	請求者なし	7	7	—	
	請求者あり	3	3	—	

注) 経営者側の回答による。

女子車掌の請求率は事務その他の女子よりはるかに高く、その必要性を語っている(第77表)。労働日損失率(全在籍者が1日も休まず労働した場合一延労働日数に対する生理休暇請求延日数の割合)は、女子車掌が2.52%、事務その他の女子0.45%で、平均1人当り女子車掌は1,000人中25.2人、事務その他の女子は4.5人が生理休暇で休むということになる(第78表)。

第78表 生理休暇請求率及び労働日損失率
1954年12月

	請 求 率 ¹⁾	労働日損失率 ²⁾
女子車掌	33.8%	2.52%
私 営	27.0	1.88
公 営	49.0	3.90
国 鉄	22.3	0.90
事務その他	0.7	0.45
私 営	6.7	0.35
公 営	7.0	0.51
国 鉄	—	—

注 1) 請求率 = $\frac{\text{請求人員}}{\text{在籍数}} \times 100$

2) 労働日数損失率 = $\frac{\text{生理休暇延日数}}{26日 \times \text{在籍数}} \times 100$

3) 経営者側の資料による

4) 1954年6月～11月迄の6ヵ月間の平均

第77表 1人1回当り生理休暇
請求日数¹⁾と請求状況²⁾

1954年11月分			
	車 掌	事務その他	
平均請求日数	0.7日	0.2日	
総 数	100%	100%	
請求したもの	小 計	33.8	7.0
1 日	6.6	2.5	
2 日	15.5	3.2	
3 日 以 上	10.4	1.3	
日 数 不 明	1.3	—	
請求しないもの	63.2	84.1	
不 明	3.0	8.9	

注 1) 経営者側の資料による。

2) 女子従業員の回答による。

参考) 1954年1月～12月の女子保護実施状況(婦人少年局調)をみると、全産業女子労働者の1人1ヵ月平均生理休暇日数は0.1日である。

以上のように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が高いが、「生理休暇はとれますか」という質問に対して女子車掌の37%が「とら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13%である。これにひきかえ、事務その他の女子で「とらうと思えばとれるがとりにくい」と答えたのは17%で、40%が「とる必要を感じない」と答えている(第79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実情を示唆している。

それでは生理休暇をとらない場合、又はどれない場合、生理日に乗務の仕事に予備にきりかえて貰えるかどうか。「乗務を予備にきりかえて貰える」と答えたのは30%で「たまたま貰えることもある」

が27%、「全くきりかえて貰えない」のが32%である(第80表)。

第79表 生理休暇は請求すればとれますか
1954年12月

	車掌 (含ガイド)	事務 その他
総 数	100.0%	100.0%
いつでも請求すればとれる	32.1	25.4
と思うと思えばとれる がとりにくい	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

注) 女子従業員の回答による

第80表 生理日に乗務を予備にきりかえて
貰えますか
一車掌について—
1954年12月

	総 数	100.0%
も ら え る	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	

注) 女子従業員の回答による

6. 産 前 産 後 休 業

乗合バスの子既婚者は全般に非常に少なく、事務その他の女子では24%、女子車掌はそれよりもはるかに少く、女子車掌数の2%にすぎない(第13表)。

調査した55の営業所のなかで結婚後乗務をしたことのある人(現在は乗務の仕事から事務関係に配置換えになった人も含む)について、結婚・妊娠・出産・育児に関する調査を行ったところ、人数はきわめて少ないが次の様な結果がでた。

結婚後乗務をしている人、又はしたことがある人で、乗務員中に妊娠したことのあるのは6%(18人)にすぎない(第81表)。

妊娠した18人のうち正常分娩をした人は9人で、人工流産が2人、自然流産が2人、早産が1人、

第81表 あなたは妊娠した
ことがありますか(比率)
1954年12月

	総 数	100.0%
あ る	6.0	
な い	35.2	
不 明	58.8	

注 1) 結婚後乗務をしている人又はしたことがある人
2) 女子従業員の回答による

第82表 妊娠は順調で
したか(実数)
1954年12月

	総 数	18人
正常分娩した	9	
人工流産した	2	
流産した	2	
早産した	1	
死産した	1	
不 明	3	

注 1) 第1表で「ある」と回答したものについてのみ集計
2) 女子従業員の回答による

死産が1人、不明3人である(第82表)。

妊娠中業務の仕事をつづけた期間は、妊娠2ヵ月までが1人、3ヵ月までが1人、4ヵ月までが1人、5ヵ月までが1人、6ヵ月までが2人、7ヵ月までが1人、9ヵ月までが2人、あとは不明である(第83表)。

妊娠したために乗務から他の仕事(事務や雑役)に変わったも

第83表 妊娠何ヵ月まで乗
務しましたか(実数)
1954年12月

	総 数	18人
現在乗務中	—	
妊娠 1ヵ月	—	
" 2ヵ月	1	
" 3ヵ月	1	
" 4ヵ月	1	
" 5ヵ月	1	
" 6ヵ月	2	
" 7ヵ月	1	
" 8ヵ月	—	
" 9ヵ月	2	
不 明	9	

注 1) 第81表で「ある」と回答したものについてのみ集計
2) 女子従業員の回答による

第85表 出産の何日前から
産前休業に入りましたか(実数)
1954年12月

	総 数	14人
8日 ~ 14日	1	
15日 ~ 21日	1	
22日 ~ 28日	—	
29日 ~ 35日	4	
36日 ~ 42日	2	
43日 ~ 49日	—	
50日以上	1	
不 明	5	

注 1) 第82表の「正常、早産、死産及び不明」についてのみ集計
2) 女子従業員の回答による

が多い(第87表)。

すなわち「出産後、何日から乗務しましたか」という質問に対しては、8週目からと答えているものが1人、9週目1人、11週~3ヵ月以内1人、3ヵ月以上~6ヵ月以内1人という結果であつた。

1953年12月~1954年11月迄の1年間について産前産後休業の請求状況を経営者側の資料にもとづいて調査した結果、産前休業をとつた者は4営業所延6人にすぎず、その請求率は0.014%(女子車掌数10,000人につき1.4人の割合である)(第88表)。

第84表 妊娠後乗務から
他の仕事に変わ
りましたか(実数)
1954年12月

	総 数	18人
変 つ た	7	
変 ら な い	3	
不 明	8	

注 1) 第81表で「ある」と回答したものについてのみ集計
2) 女子従業員の回答による

5週間を経ずして出勤しているものが1人、5~6週目が3人、8週間以上経て出勤しているものが5人である(第86表)。

産後出勤してもしばらくの間は乗務の仕事のみあわせているも

第86表 出産の何日後から
出勤しましたか(実数)
1954年12月

	総 数	14人
29日 ~ 35日	1	
36日 ~ 42日	3	
43日 ~ 49日	—	
50日以上	5	
不 明	5	

注 1) 第82表の「正常、早産、死産及び不明」についてのみ集計
2) 女子従業員の回答による

のは7人で、産前休業に入るまですつと乗務を続けていたものが3人である(第84表)。

流産をした4人を除いた14人について産前産後休業の状況を質問したところ、産前休業については、出産予定日の6週間以上前に休業に入つたものが1人、6週間前が2人、5週間前が4人、2~3週間前が2人、あとは不明である(第85表)。

産後休業については、出産後

第87表 出産の何日後から
乗務しましたか(実数)
1954年12月

	総 数	14人
50日 ~ 56日	1	
57日 ~ 63日	1	
64日 ~ 70日	—	
71日 ~ 3ヵ月以内	1	
3ヵ月以上 ~ 6ヵ月以内	1	
不 明	10	

注 1) 第82表の「正常、早産、死産及び不明」についてのみ集計
2) 女子従業員の回答による

第88表 産前休業請求率¹⁾及び 1人平均
産前休業日数

1954年12月		
	女子車掌	事務その他
1人平均産前休業請求日数	34日	44日
産前休業請求率	0.014%	0.23%

注 1) 請求率 = $\frac{1953年12月 \sim 1954年11月1年間 \text{ 請求人数}}{1953年12月 \sim 1954年11月1年間 \text{ 延在籍数}} \times 100$

2) 経営者側の資料による

産後休業をとつた者は 6 営業所延 8 人でその請求率は 0.018% (女子車掌 10,000 人につき 1.8 人の割合) である (第89表)。

1人平均請求日数は産前が34日、産後が46日である (第88表、第89表)。

以上は女子車掌について述べた訳であるが、参考に事務その他の女子についてみると、次の通りである。事務その他の女子は既婚者が女子車掌より多いことは前述の通りであるが (事務その他の女子従業員数の24.4%)、産前休業をとつたのは 6 営業所延 16 人、その請求率は 0.23%、事務その他の女子従業員10,000人につき23人であり産後休業も同様である。1人平均産前休業日数及び産後休業日数はともに44日である (第88表、第89表)。

第二章 女子従業員の賃金

1. 初 任 給

路線バスの車掌は新制中学卒業者が 9 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って、初任給に学歴による差があまりみられない。路線バス女子車掌の新中卒の平均初任給は 6,516 円で、高校卒の平均初任給は 6,874 円である。観光バスのガイドの平均初任給は新中卒が 6,479 円で路線バスより若干低いが高卒は 7,212 円で、路線バスの初任給より大部高い。事務その他の女子従業員の初任給は高校卒で平均 6,869 円、路線バスの車掌とほぼ同額である (第90表)。

初任給の決定は乗合自動車業では職種内容が大分複雑なので、学歴だけにたよることは殆どなく、多くは年令を基本に、学歴、職能等各要素を加味しているようである。

たとえば

〇〇電気軌道株式会社 (私営バス) の初任給は

1. 基準初給 年令満18才 月額 5,800円
2. 年令給 満18才を基準として、1才超過 (又は不足) 毎に 110円を増 (又は減) ずる

第89表 産後休業請求率¹⁾及び 1人平均
産後休業日数

1954年12月		
	女子車掌	事務その他
1人平均産後休業請求日数	46日	44日
産後休業請求率	0.018%	0.23%

注 1) 第88表の注1) 及び 2) を参照

3. 能力給 資格に応じて次の通り加給する

雇	月額	400円
社員三級	"	700円
" 二級 (日給)	"	1,200円
" 二級 (月給)	"	1,600円

4. 学歴給 学歴を有するものに次の通り加給する

新制高等学校卒業者	月額	450円
" 短期大学	"	630円
" 大 学	"	900円
旧制中学甲種	"	360円
" 専門学校	"	630円
" 大 学	"	990円

5. 職歴給 入社前同種の経験を有するものに1年に付き60円を加給する

6. 調整給 他との均衡上資格に応じ次の通り加給する

雇	月額	900円以上
社員三級	"	1,200円 "
" 二級 (日給)	"	1,600円 "
" 二級 (月給)	"	2,000円 "

7. 職種給 事務員	雇	400円
	三級	700円
	二級 (日給)	1,300円
	二級 (月給)	1,600円

車 掌	雇	400円
	三級	700円

運 転 手	雇	600円
	三級	900円
	二級 (日給)	1,200円
	二級 (月給)	1,500円

保健婦電話交換手	雇	500円
	三級	800円
	二級 (日給)	1,100円

雑小給 役便仕	雇	100円
	三級	400円

〇〇バス株式会社 (私営バス) の初任給は

1. 基礎給 年令18才を 5,900円とし1才を増減する毎に50円を加減する
但し46才以上越えるときはその分について年令加給は行わない

2. 職 能 給

職 種	学 歴	旧高小又は 新 中 卒	旧中卒又は 新 高 卒	旧高専卒又は 新大卒	旧大卒又は 新大随卒	備 考
車掌、出札、見習工、給仕		600	750	—	—	(新中卒で事務員として新入社したものに適用)
補 助 事 務 員		600	—	—	—	
事務員、技員、計算係、倉庫係		—	2,100	2,700	3,150	
運 転 手、修 理 工		3,500	3,650	—	—	
夜 警 手、雑 役 手		1,650	1,800	—	—	

しかしなかには学歴のみによつて初任給に差をつけるところもある

〇〇〇鉄道株式会社（私営バス）の初任給は、

最 低	7,800円
高小、新制中学卒	7,800円
5 年制甲種中学卒	8,400円
新 制 高 校 卒	8,900円
専 門 学 校 卒	10,200円
4 年制専門学校卒	10,800円
新 制 大 学 卒	11,600円
旧 制 大 学 卒	12,300円

第90表 女子従業員の初任給

	1954年12月	
	新制高校卒	新制中学卒
車 掌	6,874	6,516
ガ イ ド	7,212	6,479
事 務 員	6,869	—

第92表 女子従業員の入社後一年の平均昇給額
1954年12月

	新 高 卒	新 中 卒
車 掌	442	527
ガ イ ド	949	— 1)
事 務 員	605	— 1)

注 1) 第91表注と同じ
2) 入社後一年後に所定の給与額がいくらになるか計算し、所定の初任給額との差を昇給額とした

第91表 入社後一年の所定の平均給与額

	1954年12月	
	新制高校卒	新制中学卒
車 掌	7,498	6,767
ガ イ ド	8,426	— 1)
事 務 員	7,382	— 1)

注 1) 記入の不備のものが多いので集計から除外した

2. 昇 給

以上のような初任給で入社した女子従業員が、入社後1年たった時の所定の給与額を計算すると（第91表）、新制高校新規卒業（19才）で入社した場合、路線バスの女子車掌が平均 7,498円、ガイドが 8,426円、女子事務員が 7,382円であり、新制中学新規卒業で入社した場合の路線バス女子車掌が平均 6,767円である。

従つて一年間の昇給額は新制高校新規卒業生の路線バス女子車掌が平均 442円、ガイドが 949円、事務員が 605円であり、新制中学新規卒業生の路線バス女子車掌は平均 527円である（第92表）。

昇給額の最高は 3,600円、最低は30円である。昇給額の高いものの例としては

〇〇バス株式会社の新制高校卒業生ガイドの

基本賃金+能 率 給+拘束手当+通勤手当=給与合計額

初任給は	459円 + 5,800円 + 1,320円 + 600円 = 8,079円
一年後の給与は	1,300円 + 6,475円 + 3,366円 + 600円 = 11,741円

などがあり、低いものとしては次の様な例がある。

〇〇バス株式会社では職種、学歴を問わず女子は入社後一年後に勤続給として30円昇給するだけである。

又〇〇バス株式会社の新制中学卒業生路線バス女子車掌の初任給は

日給 216円 で月額 6,480円、

入社後6ヵ月たつと1日10円昇給し、次は18才になると1日46円昇給する

3. 現 金 給 与 額

イ. 平均現金給与額及び月額別分布

以上のべてきたところは、すべて各事業所の就業規則等によつて定められている給与の内容からみた結果であるが、次に女子従業員に対して調査前月に現実に支給された給与額を賃金台帳からみてゆこう。

調査前月（1954年11月）分の1人平均現金給与総額は路線バスの女子車掌が9,918円、観光バスの女子ガイドが10,621円、事務その他の女子従業員は10,876円である（第93表）。事務関係の給与が高い

第93表 1人1ヵ月平均現金給与額¹⁾

	1954年11月分			
	総 数	女	男	
	円	円	円	
総 数	現金給与総額	15,887	10,069	19,341
	毎月きまつて支給する給与	14,733	9,513	17,832
	臨時に支給する給与	4,036	2,185	4,962
私 営	現金給与総額	14,938	9,191	18,690
	毎月きまつて支給する給与	13,850	8,652	17,246
	臨時に支給する給与	3,920	2,180	4,864
公 営	現金給与総額	19,594	13,906	22,698
	毎月きまつて支給する給与	17,947	13,245	20,512
	臨時に支給する給与	4,964	2,256	5,817
国 営	現金給与総額	15,326	8,076	16,174
	毎月きまつて支給する給与	15,159	7,966	15,999
	臨時に支給する給与	965	593	1,009

注 1) 経営者側備え付の賃金台帳から一定の抽出率により任意抽出した男女労働者の給与の平均額である

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。

昭和30年労働省調職種別等賃金実態調査結果報告によると、バスの女子車掌（ガイドも含む）の平均月間きまつて支給する給与額は10,674円で、本調査とほぼ一致する。

次に労働省毎月勤労統計調査による現金給与額と比べてみると（第95表）、同年同月の全産業女子1人1ヵ月平均総額は8,534円、製造業女子は7,712円で乗合自動車業女子従業員の給与はいずれよりも高い。しかし運輸通信その他の公益事業の女子の平均給与は10,968円であるから、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。

男子の1人1ヵ月平均現金給与総額は車掌11,710円、運転手20,219円、事務その他19,953円で、車掌の給与は女子よりも若干高い（第96表）。

次に給与額別従業員数分布をみると、女子は7,000円以上10,000円未満の給与額のものが一番多く、女子従業員の約40%がここに含まれる。男子は15,000円以上25,000円未満の給与額のものが46%を占める。しかし分散度は男子のほうが女子より比較的にゆるやかである（第96表、第6図）。

第94表 職種及び男女別平均現金給与月額¹⁾

1954年11月分

		総 数	私 営	公 営	国 鉄
		円	円	円	円
女	車 掌	9,918	8,954	13,887	8,004
	ガ イ ド	10,621	10,383	12,547	—
	事 務 そ の 他	10,876	10,058	14,738	—
男	運 転 手	20,291	19,737	22,865	15,804
	車 掌	11,710	11,688	12,062	11,213
	事 務 そ の 他	19,953	19,013	25,111	17,923

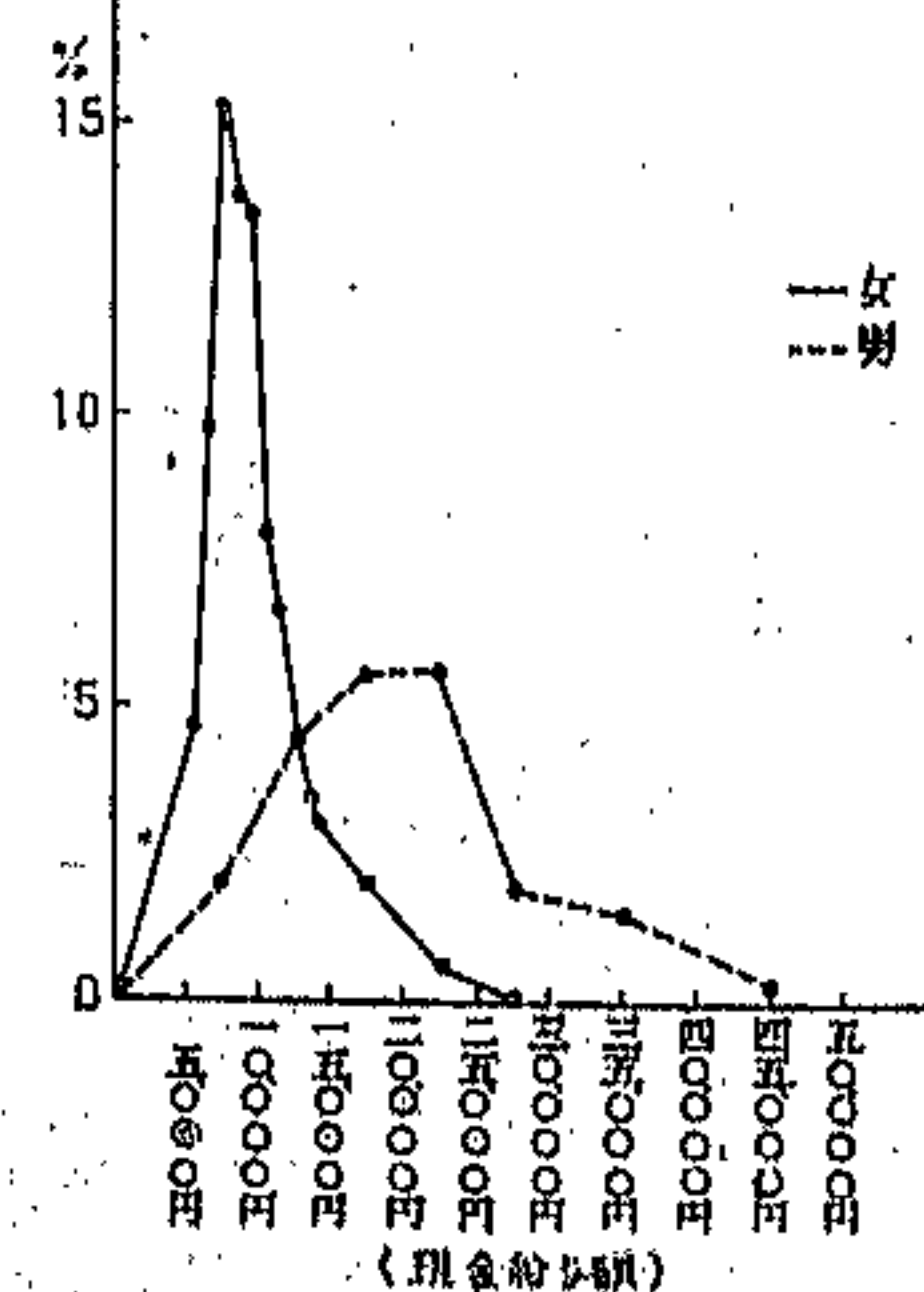
注 1) 賃金台帳による 第93表の注参照

第95表 産業及び男女別1人1ヵ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
	円	円
総 数	8,534	18,730
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

第6図 乗合自動車事業の現金給与月額別従業員数分布



第96表 現金給与月額別¹⁾従業員数分布

1954年11月分

		女	男
		%	%
総 数		100.0	100.0
5,000円 未 満		4.2	0.8
5,000円 以上 ~ 6,000円 未 満		4.7	0.7
6,000円 " ~ 7,000円		9.8	1.2
7,000円 " ~ 8,000円		15.3	2.0
8,000円 " ~ 9,000円		13.8	1.8
9,000円 " ~ 10,000円		13.8	4.0
10,000円 " ~ 11,000円		8.0	3.9
11,000円 " ~ 12,000円		6.8	3.7
12,000円 " ~ 13,000円		4.5	4.6
13,000円 " ~ 14,000円		3.5	4.7
14,000円 " ~ 15,000円		3.1	6.0
15,000円 " ~ 20,000円		10.2	27.9
20,000円 " ~ 25,000円		2.1	18.5
25,000円 " ~ 30,000円		0.3	9.9
30,000円 " ~ 40,000円		—	7.6
40,000円 " ~ 50,000円		—	1.7
50,000円 以 上		—	1.0

注 1) 第87表の注参照

い（第99表）が、男子は約34%が35才以上である。

第97表 年令階級及び男女別平均現金給与月額¹⁾

1954年11月分

	総 数		私 営		公 営		国 鉄	
	女	男	女	男	女	男	女	男
	円	円	円	円	円	円	円	円
総 数	10,069	19,341	9,191	18,690	13,906	22,698	8,076	16,174
15才 ~ 17才	7,871	7,373	7,443	7,474	10,318	6,865	8,518	—
18才 ~ 19才	9,267	10,280	8,757	10,280	11,982	10,522	8,238	7,522
20才 ~ 24才	11,220	13,779	10,053	13,315	15,373	15,709	7,881	10,858
25才 ~ 29才	12,818	17,300	10,740	17,114	17,440	19,532	10,947	13,800
30才 ~ 34才	13,481	20,101	11,253	20,019	30,558	21,689	—	16,522
35才 ~ 39才	13,621	22,466	12,888	22,263	18,507	25,070	—	18,018
40才 ~ 44才	13,529	25,616	13,529	24,861	—	30,509	—	21,287
45才 ~ 49才	13,200	26,780	13,792	24,388	10,240	37,045	—	22,629
50才 ~ 59才	13,119	28,330	12,727	21,880	16,661	41,149	—	29,813
60才 以 上	—	21,365	—	22,474	—	12,491	—	—

注 1) 賃金台帳による 第93表注の参照

口. 年令別賃金格差

男子の賃金は年令が増加するに従ってかなり大巾に上昇してゆくが、女子の場合はその中が比較的小さい。18才~19才の女子の賃金は平均9,267円、その賃金が最高に達するのは35才~39才で、平均13,621円である。これは18才~19才の平均賃金9,267円の1.5倍に当る。これに対して男子の場合は18才~19才では平均10,280円であるが、35才~39才では平均22,466円で、2倍以上になり、最も給与額の高い50才~59才になると、平均賃金は28,330円となり、18才~19才の約3倍近くなる（第97表、第98表、第7図）。

なお女子の場合は給与額が最も高い35才~40才の従業員数は極めて少

第98表 年令階級及び男女別賃金格差

1954年11月分

	総 数		私 営		公 営		国 鉄		女子の男子に対する割合 ¹⁾
	女	男	女	男	女	男	女	男	
15才～17才	85	72	85	73	86	65	103	—	100.7%
18才～19才	100	100	100	100	100	100	100	100	90.0
20才～24才	121	134	148	129	128	149	96	144	81.5
25才～29才	138	168	123	166	145	185	133	184	74.0
30才～34才	146	196	128	195	254	206	—	220	57.0
35才～39才	147	218	147	216	164	238	—	241	60.7
40才～44才	146	249	154	241	—	290	—	267	51.8
45才～49才	142	260	158	237	85	352	—	310	49.4
50才～59才	142	275	145	214	139	391	—	396	46.8
60才以上	—	208	—	219	—	119	—	—	—

注 1) 総数についての比率である

2) 基準は18才～19才=100

第99表 年令階級及び男女別平均現金給与月額¹⁾及び従業員数分布

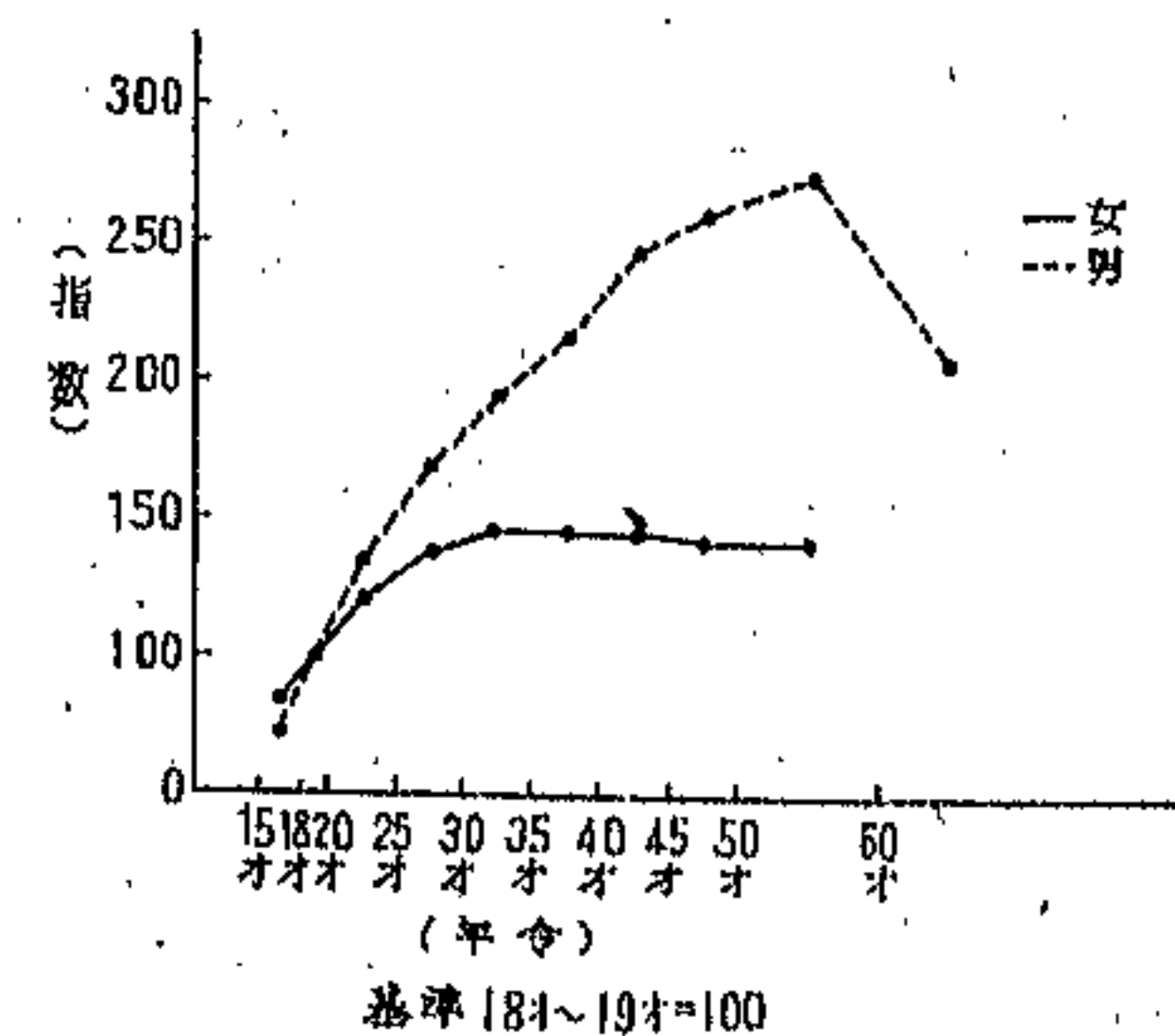
1954年11月分

	女		男	
	平均現金給与額 ¹⁾	労働者数 ²⁾	平均現金給与額 ¹⁾	労働者数 ²⁾
総 数	10,069	100.0	19,341	100.0
15才～17才	7,871	19.2	7,373	1.7
18才～19才	9,267	37.8	10,280	4.0
20才～24才	11,220	35.7	13,779	17.9
25才～29才	12,818	4.0	17,300	23.8
30才～34才	13,481	1.1	20,101	18.8
35才～39才	13,621	0.9	22,466	11.9
40才～44才	13,529	0.6	25,616	11.6
45才～49才	13,200	0.2	26,781	6.7
50才～59才	13,119	0.5	28,330	3.4
60才以上	—	—	21,365	0.2

注 1) 第93表の注参照

第7図 乗合自動車業の年令階級及び男女別賃金格差

1954年11月分



ハ. 勤続年数別賃金格差

次に勤続年数によつて賃金にどの位差があるかをみると、年令別の場合とは異り、女子従業員と男子従業員の上昇の割合はほぼ同じである。勤続6カ月未満の女子の賃金は平均 7,538

円であり、勤続10年以上15年未満になると14,051円になり、6カ月未満の女子の平均賃金の約2倍に達するがそれ以上になると、20年以上勤続者の平均が15,595円でほとんどかわらない。

6カ月未満の男子の平均賃金は12,424円で、これは同勤続女子の平均賃金よりはるかに高い。しかし勤続10年以上15年未満の平均賃金は23,130円であり、6カ月勤続者平均賃金の約2倍に当る。その上昇率は女子の場合と同じである。しかし勤続20年以上は平均賃金が33,733円となり、6カ月勤続の平均賃金の約3倍に達し、前記女子の場合とは状況がことなる(第100表、第101表、第8図)。

なお女子の場合、10年以上勤続するものはごく少く(第102表)、男子は約20%が10年以上の勤続者である。

第100表 勤続年数及び男女別平均現金給与月額¹⁾

1954年11月分

	総 数		私 営		公 営		国 鉄	
	女	男	女	男	女	男	女	男
総 数	10,069	19,341	9,191	18,690	13,906	22,698	8,076	16,174
小 計	9,661	16,084	8,871	15,854	13,113	17,073	7,964	9,376
5 6 カ 月 未 満	7,538	12,424	6,995	12,199	10,931	13,785	8,153	8,228
6 カ月以上～1年未満	8,476	13,479	7,816	13,189	11,864	14,926	8,490	7,411
1 年 " ～ 2 年 "	9,215	14,970	7,518	15,301	12,658	13,717	7,604	9,946
2 年 " ～ 3 年 "	9,808	16,208	9,285	16,484	12,298	16,084	7,918	9,921
3 年 " ～ 4 年 "	12,013	18,908	10,377	18,525	14,748	20,075	—	9,542
4 年 " ～ 5 年 "	11,739	19,847	10,232	19,242	14,953	21,603	—	—
5 年 以上～10年未満	11,754	20,532	10,319	20,300	17,376	25,546	10,947	13,441
10 年 " ～ 15 年 "	14,051	23,130	13,327	23,017	26,263	33,957	12,240	16,538
15 年 " ～ 20 年 "	15,368	26,184	13,458	25,380	23,009	34,626	—	21,275
20 年 以 上	15,595	33,737	15,595	29,852	—	47,969	—	26,854

注 1) 第34表の注を参照

第101表 勤続年数及び男女別賃金格差

1954年11月分

	総 数		私 営		公 営		国 鉄		女子の男子に対する割合 ¹⁾
	女	男	女	男	女	男	女	男	
6 カ 月 未 満	100	100	100	100	100	100	100	100	60.6%
6カ月以上～1年未満	113	108	112	108	109	108	104	89	63.0
1年 " ～ 2年 "	122	120	107	126	116	100	94	120	61.6
2年 " ～ 3年 "	130	130	133	135	113	117	97	120	60.6
3年 " ～ 4年 "	160	152	149	152	135	145	—	115	63.5
4年 " ～ 5年 "	156	159	146	157	138	153	—	—	59.2
5年 " ～ 10年 "	156	165	148	164	160	185	134	152	58.5
10年 " ～ 15年 "	187	186	190	169	240	246	150	201	60.7
15年 " ～ 20年 "	220	210	193	208	211	252	—	257	59.0
20 年 以 上	238	271	223	246	—	348	—	324	47.5

注 1) 総数についての比率である

2) 第34表の注参照

第102表 勤続年数及び男女別平均現金給与月額¹⁾及び従業員数分布

1954年11月分

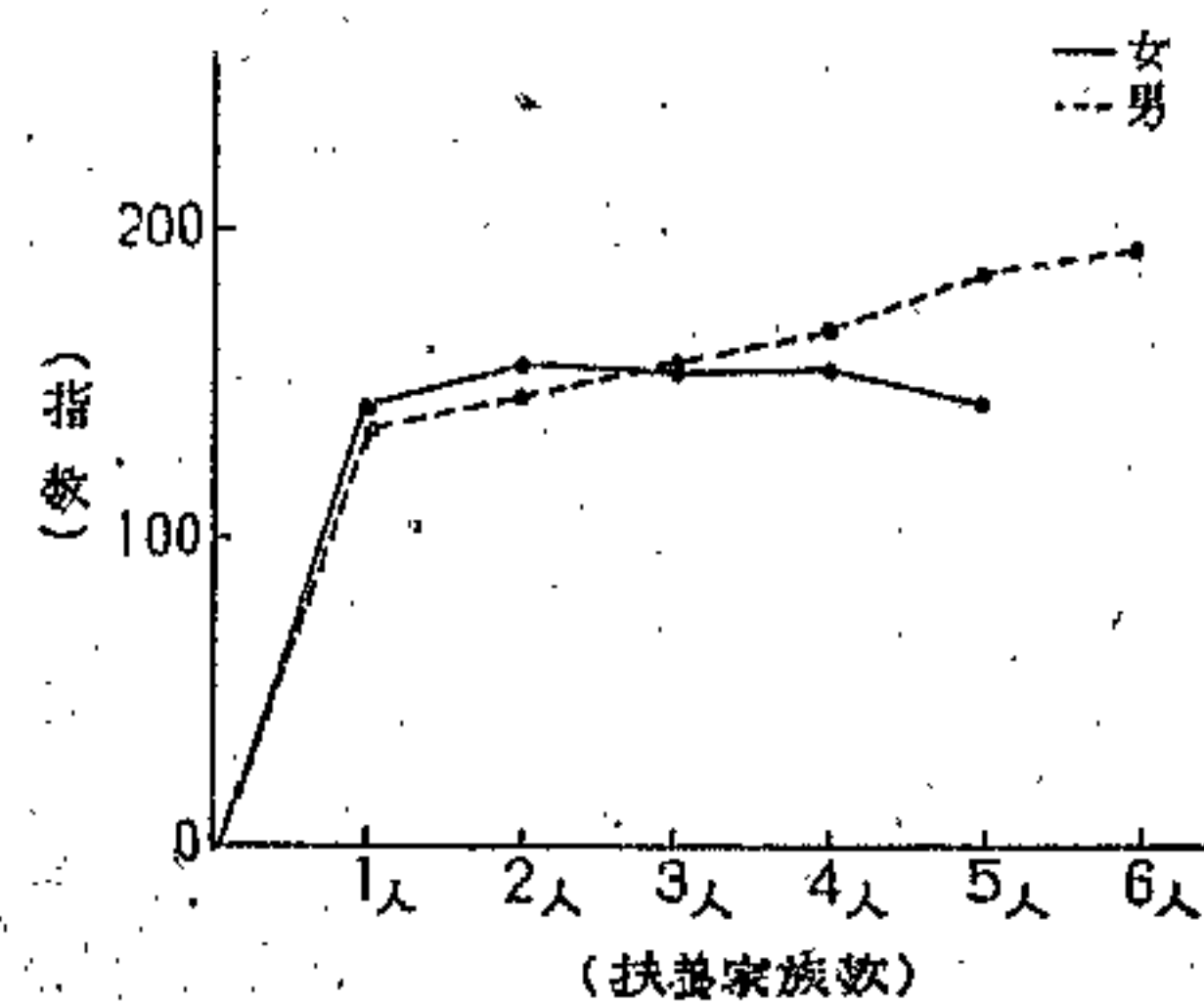
	女		男	
	平均現金給与額	労働者分布	平均現金給与額	労働者分布
総 数	10,069 円	100.0 %	19,341 円	100.0 %
小 計	9,661	82.7	16,084	53.2
5 年 未 満	7,538	6.6	12,424	5.2
6 月 未 満	8,476	16.1	13,479	9.3
6 月 以 上 ~ 1 年 未 満	9,215	19.7	14,970	11.2
1 年 " ~ 2 年 "	9,808	18.4	16,208	10.6
2 年 " ~ 3 年 "	12,013	13.3	18,908	9.0
3 年 " ~ 4 年 "	11,739	8.6	19,847	7.9
4 年 " ~ 5 年 "	11,754	15.2	20,532	27.4
5 年 以 上 ~ 10 年 未 満	14,051	1.5	23,130	9.4
10 年 " ~ 15 年 "	15,368	0.4	26,184	5.2
15 年 " ~ 20 年 "	15,595	0.2	33,737	4.8
20 年 以 上				

注 1) 第84表の注参照

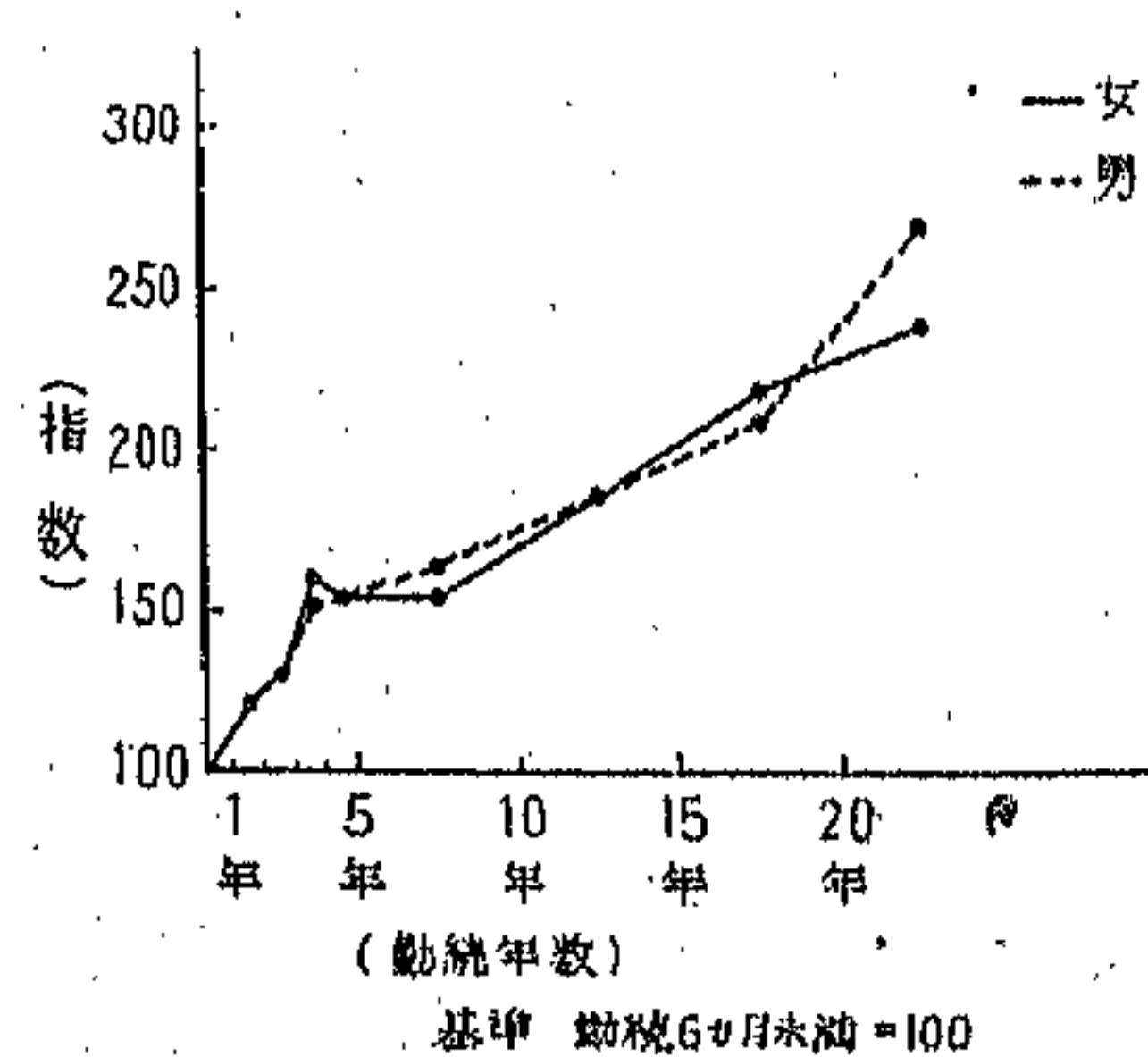
二. 扶養家族数別賃金格差

男女従業員とも扶養家族数別にみた賃金の上昇状況はゆるやかである。なかでも女子の場合はほとんど顕著な変化がみられない。すなわち扶養家族数0人の女子の平均賃金 9,955 円に対して、給与平均額が最高に達する扶養家族数4人の場合は、15,438円であり、9,955 円の約 1.5 倍にあたる。
男子は扶養家族数0人の平均賃金は13,715円で、最高給与平均額は扶養家族数5人の25,892円である。この場合も扶養家族0人の平均賃金の2倍弱である(第103表、第104表、第9図)。

第9図 乗合自動車業の扶養家族数及び男女別賃金格差 1954年11月分



第8図 乗合自動車業の勤続年数及び男女別賃金格差 1954年11月分



第103表 扶養家族数及び男女別平均現金給与月額¹⁾

1954年11月分

	総 数		私 営		公 営		国 鉄		女子の男子に対する割合 ²⁾
	女	男	女	男	女	男	女	男	
総 数	10,069 円	19,341 円	9,191 円	18,690 円	13,906 円	22,698 円	8,076 円	16,174 円	52.0 %
0 人	9,955	13,715	9,103	13,426	13,689	15,338	8,076	11,306	72.6
1 人	14,217	18,716	12,332	17,333	19,306	24,163	—	14,129	76.0
2 人	15,277	19,948	14,640	19,437	19,526	23,210	—	15,675	76.5
3 人	15,143	21,386	11,144	20,600	22,475	25,608	—	12,930	71.0
4 人	15,438	23,313	—	22,621	15,438	27,605	—	18,723	66.2
5 人	14,521	25,892	14,521	25,065	—	31,161	—	21,013	56.1
6 人以上	—	25,692	—	24,983	—	30,364	—	21,457	—

注 1) 第84表の注参照
2) 総数についての比率である

第104表 扶養家族数及び男女別賃金格差

		総 数		私 営		公 営		国 鉄	
		女	男	女	男	女	男	女	男
0 人	人	100	100	100	100	100	100	100	100
1 人	人	143	136	135	129	141	157	—	125
2 人	人	153	145	161	145	143	151	—	139
3 人	人	152	155	122	153	165	167	—	159
4 人	人	155	169	—	168	113	184	—	166
5 人	人	146	188	160	187	—	203	—	186
6 人以上	人	—	189	—	186	—	198	—	190

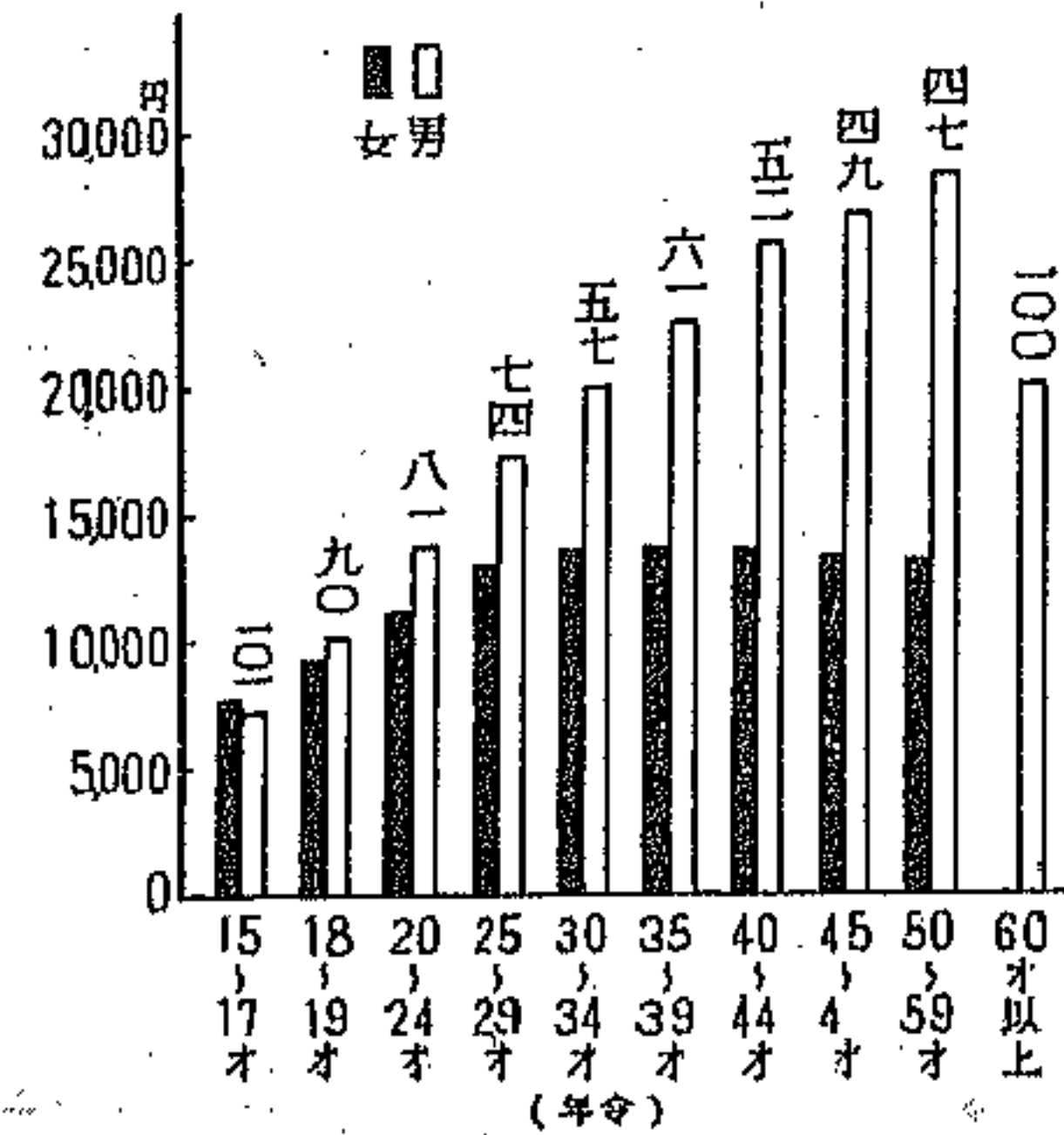
注 1) 比率は扶養家族0人=100 とする
2) 第84表の注を参照

ホ. 男女別賃金格差

さきに述べた様に調査前月(1954年11月)分の平均現金給与総額は、女子10,069円に対し、男子は19,341円で、女子は男子の2分の1(52%)にあたる。この開きは全産業の45.6%(当時の毎月勤労統計調査による)に比べるとやや少ないが、かように男女賃金に開きがあるのは、乗合自動車業女子従業員には、男子にくらべて18才未満の年少者が多いこと、勤続年数が短いこと及び女子には扶養家族数が少ないことなどが主な原因となる。

年令15才~17才の若い層では(第10図)、女子の平均現金給与額の男子に対する割合は101%で、男女差はなく、むしろ女子の方がやや男子より高い。しかし年令が高くなるに従つて男女の賃金に開きを生じ、40才~44才では女子は男子の52%、50才~59才では47%になる(第98表、第10図)。これは前にも述べたように男子のほうが年令による賃金の差が大きいためである。

第10図 乗合自動車業の年齢階級別給与の男女格差
1954年11月分



(注) 図中の日本数字は女子の男子に対する%

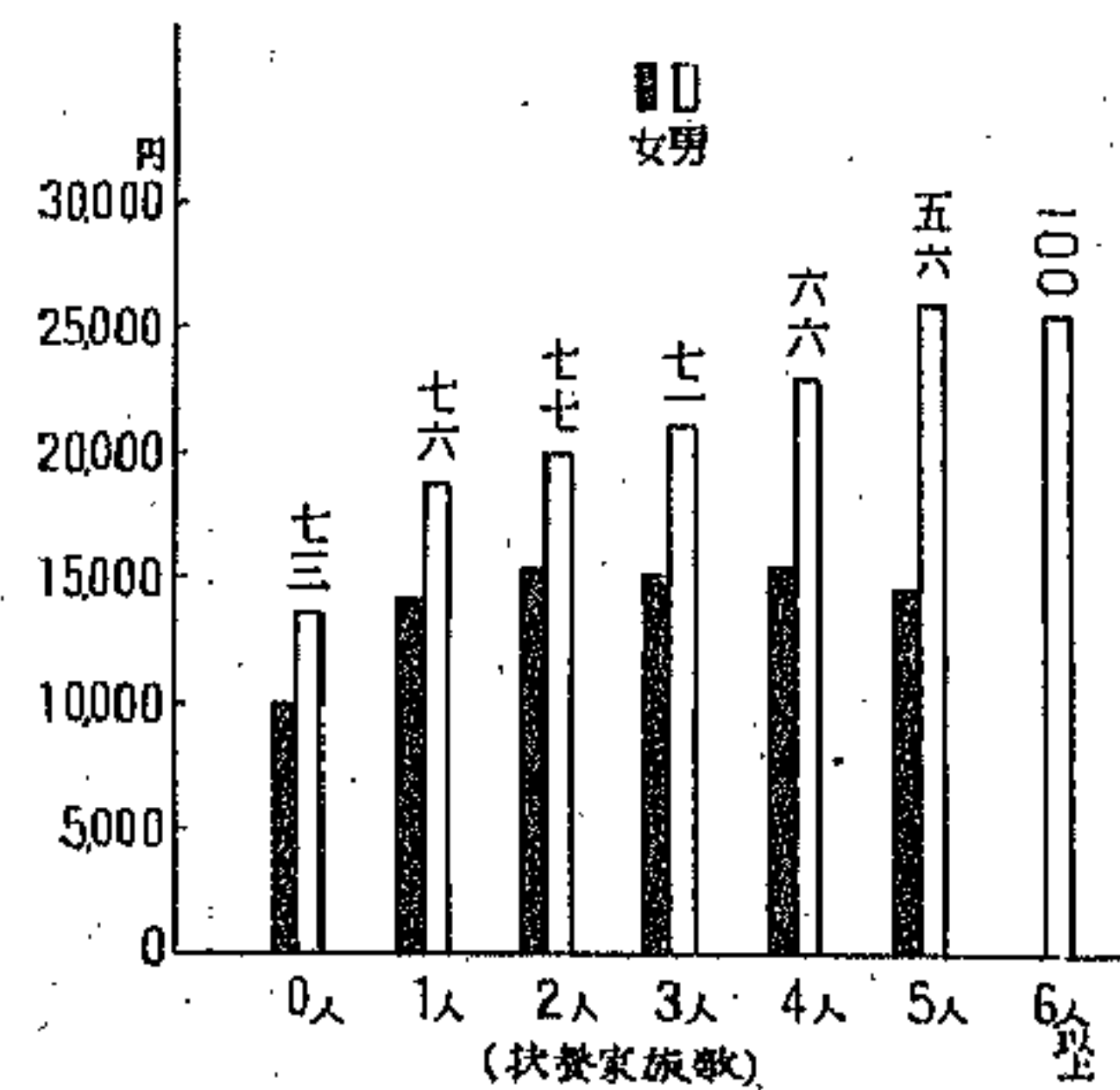
又勤続年数を同じくする男女賃金の格差は、勤続が長くなるほど大きくなるが、勤続6ヵ月未満の層でも、すでに女子の賃金は男子の 61% である。更に勤続20年以上の女子の平均賃金は、勤続2年以上3年未満の男子よりも低い。

これは男子従業員の中に、勤続年数が短くても経験年数がながいために高額の賃金を支給される運転手等の技術関係者が過半数も占めているためであろう (第101表、第11図)。

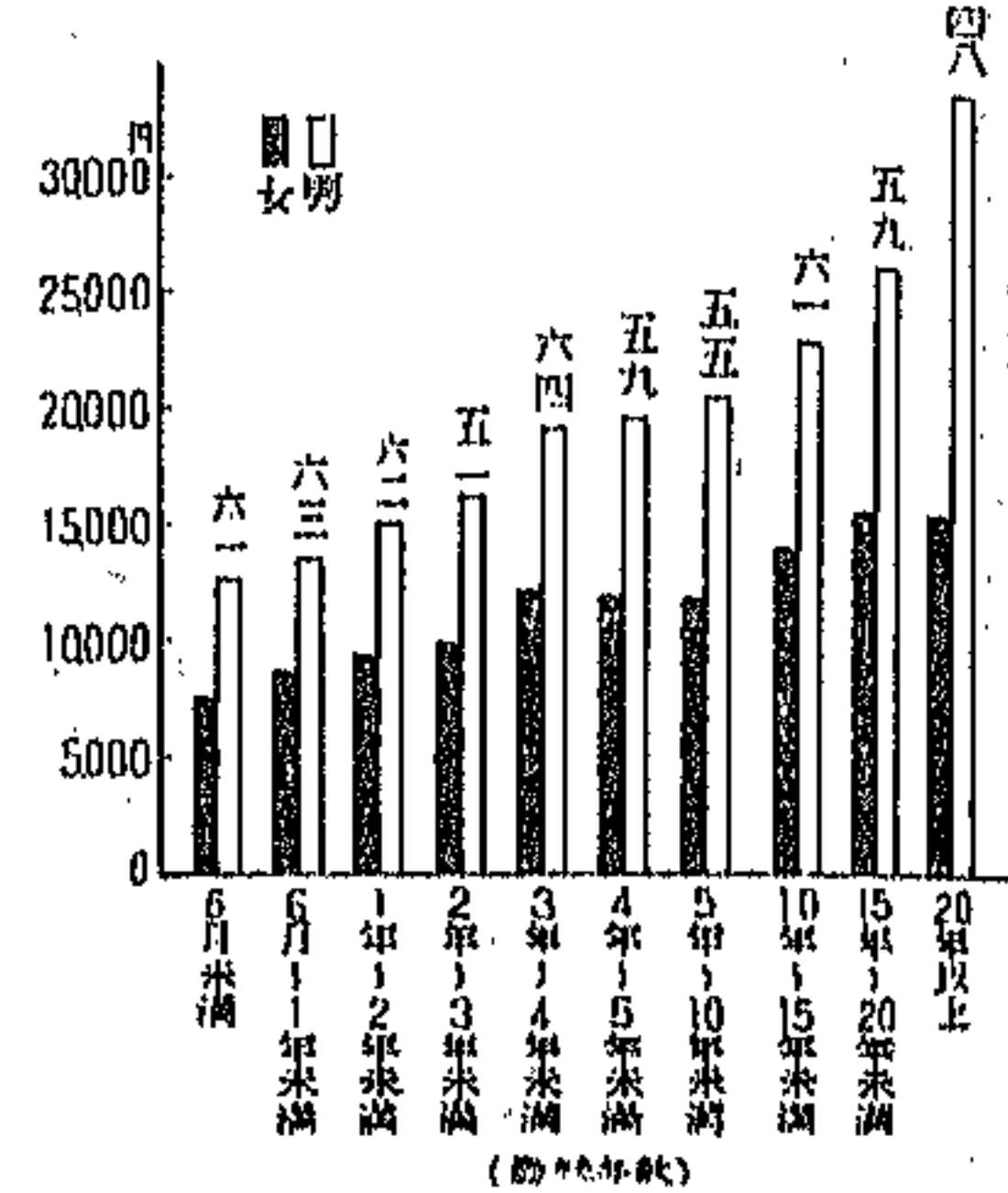
又扶養家族のいない男女従業員の賃金を比較すると、女子は平均 9,955 円で、男子 13,715 円の約 73% に当る。そして扶養家族数が多くなるに従って男女賃金の開きが大きくなるのは、年令別、勤続年数別の場合と変りない (第104表、第12図)。

なお年令、学歴のほぼ同じ男女車掌について現金給与額を比較すると、男子車掌のほうが 15% ほど高くなっている。

第12図 乗合自動車業の扶養家族数別給与の男女格差
1954年11月分



第11図 乗合自動車業の勤続年数別給与の男女格差
1954年11月分



(注) 図中の日本数字は女子の男子に対する%

へ、私営・公営及び国鉄バスの賃金格差

公営バスの賃金は他に比較して一般に高い。公営バスの平均賃金は私営バスよりも24%、国鉄バスよりも22% 高い。なおこの差は男子よりも女子のほうが大きく、公営バス女子の平均賃金は13,906円であるから、私営バスの 9,191 円は 65% に当り、国鉄バスの 8,076 円は58% にしか当たらない (第105表)。

4. 賞 与

調査した55の営業所中、賞与に関する規程を就業規則等に明示していないところが、私営バス9、公営バス1あり、「賞与は支給せず」と

第105表 私営、公営及び国鉄バスの賃金格差

	平均現金給与額			公営バスに対する割合	
	私 営	公 営	国 鉄	私 営	国 鉄
総 数	14,938円	19,594円	15,326円	76.3%	78.4%
男	18,690	22,698	16,174	82.0	71.3
女	9,191	13,906	8,076	65.0	58.0

第106表 賞与の有無別営業所数(規定上)
1954年12月

	総 数	私 営	公 営	国 鉄
総 数	55	40	9	6
あ り	41	27	8	6
な し	10	9	1	—
不 明	4	4	—	—

第107表 賞与の有無別営業所数(事実上)
1954年12月

	総 数	私 営	公 営	国 鉄
総 数	55	40	9	6
あ り	53	38	9	6
な し	1	1	—	—
不 明	1	1	—	—

第108表 年間賞与の回数別営業所数
1954年12月

	総 数	私 営	公 営	国 鉄
総 数	53	38	9	6
1 年 1 回	—	—	—	—
〃 2 回	48	34	8	6
〃 3 回	1	—	1	—
〃 4 回	4	4	—	—

就業規則に規程しているところが私営バスに1カ所ある (第106表)。

賞与は年2回でるところが最も多く、年4回、3回というものも若干ある (第108表)。

賞与の時期は所謂一般のボーナス期と同じで6月又は7月と12月の年2回が大部分である (第109表)。

第109表 賞与支給月別営業所数

	調査営業所数	1954年12月											
		1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
総 数	53	2	—	2	2	5	24	14	11	2	1	4	48
私 営	38	—	—	1	2	5	15	9	10	2	1	4	35
公 営	9	—	—	1	—	—	7	1	1	—	—	—	9
国 鉄	6	2	—	—	—	—	2	4	—	—	—	—	4

注) 調査営業所数と総数とが合わないのは賞与の支給回数年1回～4回の分を全部含めたため

賞与の額は女子車掌の最高が勤続3年の場合で、18,210円、最低が4,621円であり、女子事務員の最高は同勤続で22,000円、最低5,916円である (第110表)。賞与額は一般に事務員のほうが車掌よりも高く、私営バスの営業所は、賞与額における最高最低の開きが大きい。

第110表 最近支給された賞与の最高及び最低平均額¹⁾

1954年12月

		総 数	私 営	公 営	国 鉄
車 掌	最 高	勤 続 1 年	15,523円	22,000円	12,150円
		" 3 年	18,210	25,000	14,580
		" 5 年	22,413	32,000	17,100
	最 低	勤 続 1 年	3,653	1,350	4,658
		" 3 年	4,621	1,960	5,693
		" 5 年	5,515	2,100	6,682
事 務 員	最 高	勤 続 1 年	12,233	25,000	11,700
		" 3 年	14,700	29,500	14,600
		" 5 年	19,847	43,400	18,140
	最 低	勤 続 1 年	2,310	1,410	5,520
		" 3 年	3,944	3,000	8,832
		" 5 年	4,746	3,100	11,137

注1) 調査時に最も近い時期に支給された各営業所の男女の賞与の最低と最高額をそれぞれ平均したものである

5. 退 職 金

退職金の規程がない営業所はごく僅かで、大部分は就業規則の一部又は退職手当金支給規程の附則として規程されている(第111表)。

退職には会社の都合で退職する場合と、自己の都合で退職する場合の二通りあるが、後者のほうが退職金が少ないのが普通である。

しかしなかには自己の都合で退職する場合でも「結婚するために女子が退職するとき」とか「勤続10年以上の女子が退職するとき」には停年退職等と同じ取扱にし、支給率が普通よりもよくなることも2、3みられる。

第111表 退職金規程の有無別営業所数

1954年12月

	総数	私営	公営	国鉄
総 数	55	40	9	6
計	52	37	9	6
あ 就業規則	28	23	5	—
り 労働協約	12	8	4	—
り 就業規則と労働協約	10	4	—	6
な 不明	2	2	—	—
なし	3	3	—	—

次に3年勤続の女子車掌が自己の都合で退職する場合、退職金の規定に従うとどの位の退職金が支給されるかを経営者側の資料にもとづいて計算した結果(第112表)では、私営バスが最低2,686円、最高16,800円、公営バスが最低16,500円、最高44,250円、国鉄バスで最低6,210円、最高7,560円であり、概して公営バスが高額である。

3年勤続した女子車掌の平均賃金は1954年11月現在で私営バス10,377円、公営バス14,748円、

国鉄バス7,918円であるから、3年勤続者の退職金はほぼ給料1ヵ月分に等しいといえよう。なお国鉄バスではこの退職金のほかに共済組合から、本俸の2ヵ月分支給されるので、退職金の合計額は平均20,000円内外となる。

第112表 勤続3年の女子車掌の退職金額別営業所数

1954年12月

	総 数	私 営	公 営	国 鉄
平 均	11,245円	7,163円	29,009円	7,030円
総 数	55	40	9	6
1,000 円 未 満	—	—	—	—
1,000円 以上 ~ 2,000円 未 満	—	—	—	—
2,000円 " ~ 3,000円 "	3	3	—	—
3,000円 " ~ 4,000円 "	3	3	—	—
4,000円 " ~ 5,000円 "	6	6	—	—
5,000円 " ~ 6,000円 "	4	4	—	—
6,000円 " ~ 7,000円 "	5	2	—	3
7,000円 " ~ 8,000円 "	7	4	—	3
8,000円 " ~ 9,000円 "	2	2	—	—
9,000円 " ~ 10,000円 "	3	3	—	—
10,000円 " ~ 11,000円 "	2	2	—	—
11,000円 " ~ 12,000円 "	1	1	—	—
12,000円 " ~ 13,000円 "	—	—	—	—
13,000円 " ~ 14,000円 "	3	3	—	—
14,000円 " ~ 15,000円 "	—	—	—	—
15,000円 " ~ 20,000円 "	2	1	1	—
20,000円 " ~ 25,000円 "	2	—	2	—
25,000円 " ~ 30,000円 "	4	—	4	—
30,000円 " ~ 35,000円 "	1	—	1	—
35,000円 " ~ 40,000円 "	—	—	—	—
40,000円 " ~ 45,000円 "	1	—	1	—
45,000 円 以 上	—	—	—	—
不 明	6	6	—	—

第113表 中休時間の給与有無別営業所数

1954年12月

	総 数	私 営	公 営	国 鉄
総 数 ^{注)}	42	32	7	3
あ り	26	17	6	3
な し	16	15	1	—

注) 総数は中休時間のある営業所数(第58表参照)

第114表 中休時間の給与の有給・無給別及び拘束の有無別営業所数¹⁾

1954年12月

	総 数	私 営	公 営	国 鉄
中 有 休 時 間 給	拘 束 する	11	9	2
	拘 束 しない	12	5	4
	不 明	3	3	—
中 間 休 時 間 給	拘 束 する	3	3	—
	拘 束 しない	13	12	1

注1) 中休時間のある営業所数(第58表参照)

6. その他 の 給 与

イ. 中休時間の給与について

中休制のある42営業所（第58表）のうち、約 60% は中休時間の一部又は全部に対して給与を支給している（第113表）。さらに中休時間が有給の営業所（26）の約半数（12）は時間中の拘束をせず、乗務員の自由にまかせている（第114表）。次に中休時間が無休のところ（16営業所）は大部分（13営業所）時間中の拘束をしてないが、なかには拘束をする営業所も若干ある（3営業所）。

次に中休時間の給与についての規程を就業規則や賃金規則のなかからとりだしてみよう。

（例1） 待機手当として市内自動車運転手	1時間につき	21円
" 車 掌	"	17円
郊外自動車運転手	"	23円
" 車 掌	"	18円

約束時間より労働時間（含む休憩時間）を差引いた時間を待機時間とする。

（例2） 中休1時間につき運転手	時給全額
車 掌	時給 $\times \frac{62.5}{100}$

（例3） 拘束9時間を超えた場合、拘束手当として1時間につき運転手20円、車掌10円。

（例4） 中休1時間につき運転手21円、車掌17円。

（例5） 中休手当1時間につき16円、時間外中休手当1時間につき20円。

（例6） 本人時給の $\frac{1}{4}$ を9時間を超えた分に対して支給、10時間を超えた場合は時給の $\frac{1}{2}$ 。

（例7） 中休1時間につき本人時給の65%。

（例8） 中休2時間以内は勤務時間に入り、2時間以上は時間外勤務とする。

（例9） 中休時間 $\times \frac{1}{2} \times$ 超金手当の時額。

（例10） 中休1時間につき基準賃金月額 $\frac{1}{1000}$ で1日3時間を限度とする。

（例11） 車輜修理手当として30分につき10円支給、但し中休時間を利用して各自任意に車の手入れをする。

ロ. 現 物 給 与

乗合バスの車掌は乗務に際して制服が支給又は貸与されるのが普通である（第145表参照）。

又食事の支給をしているところも少ない。

第三章 検 査 制 度

1. 検 査 の 実 情

不正防止を目的に、切符や金銭の取扱いが正当かどうかについて、車掌を検査するしきたりが多くの乗合自動車関係でみうけられる。本調査でも、乗車中金銭の取扱いをしない貸切バス専業の4社を除いた51の営業所のうち39営業所が切符売上金の不正防止のための検査を行っている（第115表）。

回数は「毎日行う」ものから「年1回」といものまでいろいろあるが、月1、2回というのが一番多い（第116表）。

その方法は第117表のようにまちまちであるが、「乗務中に調査員がカバン交換をして現金と切符との対照を行う」・「ポケット等を検査する」等のいわゆる調査員の乗務検査、監査官が私服で乗車、又は顔を知られていない社員が乗客をよそおつて行う監視（乗務員は「みはり」と呼んでいる）、乗務終了後に行う身体検査等が主なものである。

第115表 切符売上金の不正防止のための検査の有無別営業所数

1954年12月				
	総 数	私 営	公 営	国 鉄
総 数 ^{注)}	51	36	9	6
あ り	39	25	9	5
な し	10	9	—	1
不 明	2	2	—	—

注) 貸切専業の4カ所を除いた数

第117表 検査の方法別営業所数

1954年12月	
総 数 ¹⁾	39
乗務中カバン交換をする	8
乗務中検査員が乗って検査	5
随時身体検査をする	2
随時カバンを検査する	4
随時ポケットを検査する	1
随時車内で現金と切符との対照を行う	3
監査官が私服で乗車し監視する	2
顔を知られていない社員が乗客を装って監視する	2
他所のものに依頼し、乗客としてのせ、乗降客を記録し車掌の計算と対照する	1
乗務終了後カバンを検収係がしらべる	1
一日の乗務終了後に身体検査をする	6
一日の乗務終了後に入浴させ、その間に衣類の検査をする	2
怪しい者に限り抜打的に服装検査	2

注 1) 第115表「検査あり」の数と同じ

2) 使用者側の回答による

今後このような検査のやり方を続けてゆくかどうか、経営者側の回答からみると（第119表）、「今後も同じ方法で続ける」ところがかなり多い（39営業所17）が、「もつとよい方法があれば改正したい」（15）、「目下別の方法を考えて改正準備中」（2）、「廃止は目下考えていないが、監視よ

第116表 検査の回数別営業所数
1954年12月

総 数 ^{注)}	39
毎 日	4
1 カ 月 25 回	1
" 4回~5回	1
" 2"~3"	2
" 1"~2"	10
2 カ 月 に 1 回	1
3 カ 月 に 1 回	1
6 カ 月 に 1 回	1
10 カ 月 に 1 回	1
1 年 に 1 回	3
随 時	3
不 定 時	1
危険性のあるとき	1
不 明	9

注) 第115表の「検査あり」の数と同じ

2. 検査存続についての労使の意見

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か意見を聞いてみると、過半数（52%）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得ないと思う」とやむなく承認しているものが16%、「他に不正のできない方法を考えてやめてほしい」（23%）、「不愉快だから今すぐやめてほしい」（4%）等があつた（第118表）。

第118表 検査制度に対する意見別女子
従業員数分布

1954年12月	
総 数	100%
不正をしないことがはつきりするからやつてもらふほうがよい	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えてやめてほしい	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

注 女子従業員の回答による

り教育でやつてゆきたい」(1)等、不正防止のための検査は必要だが、その方法をもつと研究したいという意向も相当あるようである。なお現在は検査を行っていないが今後何らかの形で実施の予定」というところも1カ所ある。

3. 切符売上金過不足の処理

以上述べたように乗合バス関係では検査制度を設けて、金銭上の不正の取扱いを防止している訳であるが、ラッシュ時などにはしばしば切符売上金に過不足が生じて来る。この場合営業所ではどのような処置をとっているかしらべた所、「過剰金がでた場合は会社に納め、不足した場合は車掌が弁償する」というケースが一番多い(51営業所中28)。(このほか「過剰金があつたときは1時会社に納め、不足のとき相融通する(この場合1カ月を通じて過剰金より不足分が多いとき、差額分は車掌が弁償をする)」(5)、「過剰金がでたときはその分だけ切符をきり、不足がでたときは車掌が弁償する」(1)、「不足額は一さい弁償させない」(11)、ところなどがある(第120表)。

第120表 車掌の切符売上金に過不足のあつたときの処理別営業所数

1954年12月	
不足の場合	過剰の場合
総 数	総 数
51	31
5	11
4	4
4	4
1	1
1	1
3	3
3	3
1	1
6	6
6	6
1	1

第119表 検査の存続について

1954年12月	
総 数	39
今後も同じ方法で続ける	17
もつと良い方法があれば改正したい	15
目下別の方法を考えて改正準備中	2
監査より教育でやつてゆきたいが現在のところ廃止は考えない	1
不明	4

注 1) 第115表「検査あり」の数と同じ

2) 使用者側の回答による

第三部 安 全 衛 生

第一章 健 康 管 理

1 医 務 室

乗合自動車業は乗務の仕事が中心なので、ほんの小さな擦過傷から骨折等の大きな怪我に至るまで災害発生の可能性は大きいと思われるが、営業所に医務室がおかれているところは比較的少く、55営業所のうち14カ所であつた(第121表)。

第121表 医務室の有無別営業所数

1954年12月				
総 数	私 営	公 営	国 鉄	
55	40	9	6	
あり	14	11	1	2
なし	40	28	8	4
不明	1	1	-	-

第122表 衛生管理者の有無別営業所数

1954年12月				
総 数	私 営	公 営	国 鉄	
55	40	9	6	
あり	48	35	7	6
なし	7	5	2	-

2 衛 生 管 理 者

調査した営業所の大部分は常用労働者50人以上であるために、殆どの営業所が衛生管理者をおいている(55営業所中48, 第122表)。

衛生管理者中、医師である衛生管理者を選任しているのは25営業所で、その人数は1人の場合が多い(第123表)。

医師でない衛生管理者の人数も、大部分のところが1人である(第124表)。

第123表 医師である衛生管理者数及び従業員数別営業所数

1954年12月						
従業員数	衛生管理者数	総 数	100人以下	200人以下	500人以下	1,000人以下
2,000人以下						
55		20	15	14	4	2
30		13	10	5	2	-
10		5	2	1	1	1
-		-	-	-	-	-
2		2	-	1	-	1
1		1	-	1	-	-
12		2	3	6	1	-

第二章 女子従業員の健康状況

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35%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17%で、女子車掌の半数が乗務の仕事にたづさわ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13%、そのうち不順のままなおらないものが8%あるが、殆どが就職前と変わらない(第127表)。

第127表 生理の状況別女子従業員数分布
1954年12月

	女子車掌	事務その他の女子
総 数	100.0%	100.0%
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

注) 女子従業員の回答による

2 乗務後の身体状況

乗務後の身体状況について、主観的回答をとりまとめたものであるが、参考としてかかげると、女子車掌に対して「1日の乗務が終つたあと、身体の調子はどうですか」と質問した処、「なんともない」と答えているのは僅かに8%で、殆どのが「少し疲れる」「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(第128表)。

第128表 1日の乗務が終つたあとと身体の調子かどうか
—女子車掌について—
1954年12月

総 数	100.0%
なんともない	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

注) 女子車掌の回答による

3 女子車掌に多い疾病

女子車掌は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くり返すために、胃腸を患うものが多く(32%)、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(11%)、生理不

第129表 身体の疾患別女子車掌数分布
1954年12月

総 数	100.0%
な し	30.1
あ る	69.9
消化器疾患	32.4
呼吸器疾患	11.4
婦人科的疾患	7.3
泌尿器的疾患	2.2
慢性疲労	5.3
その他	2.7
不 明	2.0
不 明	6.6

注) 女子車掌の回答による

第124表 医師でない衛生管理者数及び従業員数別営業所数
1954年12月

衛生管理者数	従業員数	総 数	100人以下	200人以下	500人以下	1,000人以下	2,000人以下
総 数	なし	55	20	15	14	4	2
1 人	1 人	7	5	2	-	-	-
2 人	2 人	28	10	10	7	1	-
3 人	3 人	4	1	2	1	-	-
4 人	4 人	1	-	-	1	-	-
5 人	5 人	4	1	1	1	1	-
6 人以上	6 人以上	3	-	-	2	1	2
不 明	不明	5	2	-	2	1	-

3 健康診断

イ、採用時の健康診断

採用時にはすべての営業所が健康診断を行つている。種目は主として結核に対する検査が多く、なかでも胸部のX線検査は大部分の営業所が行つている(第125表)。

注) 労働安全衛生規則第48条第1項参照

第125表 採用時の健康診断の種目別営業所数
1954年12月

調査対象総数 ¹⁾	55
ツベルクリン反応	36
赤 沈 検 査	34
レントゲン透視	25
レントゲン写真	41
かくたん検査	6
聴 打 診	1
保健所で行つた診断書を用いる	2
不 明	3

注) 一営業所で二つ以上の診断種目をとつている場合があるために、診断種目別の総計と調査対象総数とは一致しない

ロ、定期健康診断

常用労働者に対する定期健康診断も、全部の営業所が年に1回か2回行つている。

診断種目のなかで重きをおかれているのはやはりレントゲン写真や透視、赤沈検査、ツベルクリン反応など結核に関する検査である(第126表)。

第126表 定期健康診断の種目別営業所数
1954年12月

調査対象総数 ¹⁾	55
ツベルクリン反応	28
赤 沈 検 査	33
レントゲン透視	21
レントゲン写真	44
かくたん検査	15
不 明	1

注) 一営業所で二つ以上の診断種目をとつている場合があるために、診断種目別の種目総計と調査対象総数とは一致しない

第130表 女子車掌に比較的多い疾病の種類
1954年12月

総 数 ¹⁾		65 (100%)
呼吸器	計	19 (29%)
	結核	4
	肺浸潤	1
	胸部疾患	1
	風邪	3
消化器	計	37 (57%)
	胃腸病	25
	盲腸炎	7
	寄生虫病	1
	消化器系統病	1
その他	計	9 (14%)
	脚気	2
	歯科疾病	1
	トラホーム	1
	生理不順	3
	水虫	1

注) 経営者に対する質問についての回答である
従って営業所で二つ以上の病名をあげている場合
もあるので調査対象総数(55)とは一致しない

第131表 男女別及び原因別長欠率

1954年11月現在

	総 数		私 営		公 営		国 鉄	
	男	女(内車掌)	男	女(内車掌)	男	女(内車掌)	男	女(内車掌)
長欠者総数 ¹⁾	2.2	2.6 (2.8)	2.0	2.5 (2.7)	2.1	2.9 (3.0)	4.5	2.8 (2.8)
結核	1.7	1.7 (1.9)	1.5	1.6 (1.9)	1.7	1.9 (2.1)	4.2	1.4 (1.4)
その他の病気	0.4	0.7 (0.7)	0.4	0.7 (0.6)	0.3	0.9 (0.8)	0.3	1.4 (1.4)
産前産後	-	0.1 (0.1)	-	0.1 (0.1)	-	-	-	-
上記以外の長欠者	0.1	0.1 (0.1)	0.1	0.1 (0.1)	0.1	0.1 (0.1)	-	-

注 1) 1954年11月現在で1ヵ月以上の長欠者についての率である
2) 同時期の在籍者に対する百分率である

5 療養保障

従業員が病気療養のために長期欠勤する場合、大部分の営業所では何らかの形で給与保障を行つて
いるが、健康保険、共済組合等の医療給付以外は何の保障もしない営業所も若干ある(11営業所)。

順その他の婦人科的疾患(7%)、肋膜炎等泌尿
的疾患(2%)にかかるものが大部みられる
(第129表)。

以上は女子車掌の回答によるものであるが、各
営業所の衛生管理者の報告からも同じ様な結果
が出ている。第130表の様に、女子車掌に比較
的疾患の種類は消化器系統、とくに胃腸病が一
番多く(57%)、呼吸器系統がこれについて多い
(29%)。

4 長期欠勤者

1ヵ月以上の長期欠勤者の割合は、男子は従業
員100人について2.2人、女子従業員は100人
について2.6人で、女子のほうが若干高く、女子従
業員の中でも車掌の長期欠勤者はとくに多い(100
人中2.8人の割合)。

長欠の原因は結核によるものが多く、男子長欠
者の80%以上が、女子は65%以上が結核による
ものである。産前産後による女子の長欠者は案外
少く、私営バスにみられるだけである(第131
表)。

給与保障の内容はまちまちであるが、保障する給付の額、又は期間を決定する要素のなかで比較的
多いのは、給付を受けるべき従業員の欠勤期間によつて差をつけているもの、結核とその他の病気を
区別して結核の場合は特別に条件をよくしているものとである(第132表)。前者は私営バスに多く、
後者は公営・国鉄バスに多い。私営バスの中には又従業員の地位や種類によつて差をつけているとこ
ろ、一定期間中、一律に給与の全額を支給するところなどがある。しかし性別による差をつけている
ところはない(第132表)。

たとえば

I 欠勤期間が給付条件となる場合

(例) 休職期間1ヵ月以上～3ヵ月まで基本給の1ヵ月分又は日給の25日以内

4ヵ月以上～6ヵ月まで基本給の $\frac{1}{2}$ ヵ月分又は日給の13日以内

6ヵ月～1ヵ年 " " $\frac{1}{3}$ ヵ月分 " 9日以内

II 結核か否かによつて給付条件に差のつく場合

(例1) イ、結核の場合は 勤続1年末満 = (1ヵ月の基準内賃金一現業手当) × 3ヵ月
" 2年 " = (") × 6ヵ月
" 2年以上 = (") × 1ヵ年
ロ、結核以外の場合は 勤続1年末満 = (") × 1ヵ月
" 2年 " = (") × 2ヵ月
" 2年以上 = (") × 30ヵ月

(例2) イ、病欠90日迄全額

ロ、病欠が91日以上長期にわたると休職扱いになり

①結核性の場合 休職期間1年まで全額
" 1年以上～3年まで8割
" 満3年終了するとこれより9ヵ月間無給職員

②結核性以外の場合 休職期間1年まで 8割
" 1年以上～3年まで 無給職員

III 職員の地位や種類によつて給付条件に差をつける場合

(例1) イ、書記補・技手補以上は3ヵ月間全額支給

ロ、雇員・傭員以下は保障なし(健康保険による傷病手当があるだけ)

(例2) イ、日給者 欠勤21日目より90日迄 1日に付き基本給日額と家族給日額の $\frac{1}{2}$
" 91日目より200日迄 " $\frac{1}{4}$
" 200日以後は健康保険にうつす

ロ、月給者 欠勤90日迄 基本給、家族給の全額
" 91日より9ヵ月間 基本給、家族給の $\frac{1}{2}$
" 9ヵ月以後は健康保険にうつす

IV 一律に一定期間全額支給の場合

(例) 勤続に関係なく基準賃金の20%を3ヵ月間支給

成績により差別をつけている場合

(例) 年次有給休暇以外に普通休暇90日をこえたと休職になり

イ、胸部疾患は2年以上勤続で成績良好のもの } は休職期間1年半まで全額
胸部疾患以外は2年以上で成績良好のもの " 1年半～3年まで70%
" 3年を超えると退職

- ロ、その他のものは休職期間1年まで80%
 " 2年 " 50%
 " 3年 " 30%
 " 3年以上退職

第132表 長期欠勤者の医療給付状況別営業所数

1954年12月				
	総数	私営	公営	国鉄
総数	55	40	9	6
欠勤の期間によつて差をつけているもの	15	13	2	—
勤続年数	2	2	—	—
結核か否か	14	3	5	6
業務上か否か	2	2	—	—
職員の地位又は種類	6	6	—	—
成績を考慮して	1	—	1	—
一率に一定期間全額支給	4	4	—	—
保障なし	11	10	1	—

第三章 女子車掌の災害

本調査では調査した55の営業所のうち、1953年12月から54年11月の1年間に34の営業所が災害を生じ(第133表)、延179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3・9%に当り、

第133表 災害発生の有無別営業所数

1954年12月				
	総数	私営	公営	国鉄
総数	55	40	9	6
なし	21	15	2	4
あり	34	25	7	2

注) 1953年12月～1954年11月迄の一年間についての調査である。

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、左下腹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輦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輦にぶれ、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。

労働省労働基準局調、労働者死傷病報告(1954年1月～12月)によると製造業女子労働者の災害率は0・8%、全産業中比較的災害が多いと思われる鉄業の3・2%に比べてもその災害率は低い。

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

第四部 女子従業員のための職場施設等

第一章 職場施設

1. 食事をとる場所

乗合自動車業の営業所は、比較的規模の小さいものが多いためか、食堂の完備しているところは少く、事務員の場合、55の営業所の中37営業所では、事務所で食事をとっている。食堂で食事をしてるのは12、事務室と食堂と両方にとっているのは3カ所あつた。食堂は全部男女共用で、女子専用のものは見られなかつた。

車掌の場合は、営業所の食堂又は車掌専用の食堂で食事をするところが多く30カ所あるが、又食堂がなく、営業所の事務室を使用しているところも少ない。その他、各路線の詰所や空いている車内、車庫、炊事場などで食事をしているところもある。

第134表

食事をとる場所別営業所数
(女子職員)

	総数	私営	公営	国鉄
総数	55	40	9	6
事務室	37	27	5	5
食堂	12	8	4	—
事務室と食堂その他	3	3	—	—
女子職員がいない	1	1	—	—
不明	2	1	—	1

第135表

食事をとる場所別営業所数
(女子車掌)

	総数	私営	公営	国鉄
総数	55	40	9	6
事務室	4	4	—	—
食堂	16	12	3	1
営業所の食堂 車掌専用	14	13	1	—
車庫	1	1	—	—
その他	9	6	1	2
営業所の食堂とその他	5	1	1	3
車内と車庫	1	1	—	—
車内と営業所の食堂	1	1	—	—
食堂と車庫の休憩室	1	—	1	—
不明	3	1	2	—

2. 更衣室

職場に更衣室をもっているところは、第136

表のとおり、55営業所のうち20で、半数に満たない。そのため、女子車掌の制服は、家から着て出勤することになつていところが多く(55営業所中38・第137表)、職場で着がえることになつていのは16営業所である。しかし、家から着て出勤することになつてい職場でも、職場へ来てから着がえているものもあるようである。職場で着がえることになつてい職場では、更衣室の設備のあるところが多いが、その設備のないところでは、男子従業員の宿直室や、男女共用の食堂等を兼用しているという実情である。

又、更衣室のあるところでも、その設備は概して粗末で、専用のものは少く休憩室、宿直室を兼用しているところが多く、ロッカーがないので、しばしば盗難があるといつていところもある。

第136表 更衣室の有無別営業所数

	総数	私営	公営	国鉄
総数	55	40	9	6
あり	20	13	4	3
なし	35	27	5	3
不明	-	-	-	-

3 休 憩 室

女子車掌はその業務の性質上乗務中は絶えず緊張しているので、乗務後又は乗務の合間に休憩する施設が必要となってくる。調査した55営業所のうち、女子車掌のための休憩所のあるのは第138表のとおり41で、そのうち過半数(29)は女子専用の休憩所を持つている。しかし、その施設の状況は営業所によつてまちまちで、ロッカーと畳敷の部分のある女子専用の気持ちよい休憩室もあれば、休憩室とは名ばかりで組合事務所と兼用になつていたり、かたい木のベンチを備えた男子と共用の休憩室であつたり、室の陽当りが悪く量がしめっぽく、むっとしたにおいがして休憩室として使用出来ないようなものまである。又、休憩室のないところでは、事務所の一隅や、バスの中で休憩時間をすごしたり、場所がなくて町を散歩するというところもある。又中には休憩の時間がほとんどなく、食事事務所の他人の机をかりて急いで済ますという状態のところもあつて、概して女子専用の休憩室の設備はあまりよいとはいえないようである。休憩室の床の種類は第139表のとおりたたみ敷になつていところが多いがコンクリート又は土間のところもかなりある。広さはその営業所の従業員数にも関係するが、大部分は3坪から10坪位までで、平均の広さは6.3坪である(第140表)。

第138表
女子車掌の休憩室別営業所数

	総数	私営	公営	国鉄
総数	55	40	9	6
あり	41	28	8	5
女子専用	29	19	7	3
女子専用でない	12	9	1	2
なし	14	12	1	1
事務所	3	3	-	-
食堂兼更衣室	1	1	-	-
車及事務室	1	1	-	-
車室内	1	1	-	-
合宿所	2	2	-	-
家	1	1	-	-
乗務員詰所	2	-	1	1
その他	3	3	-	-

第137表 制服着換の状況別営業所数

	総数	私営	公営	国鉄
総数	55	40	9	6
家から着て出勤する	38	27	7	4
職場で着がえる	16	12	2	2
不明	1	1	-	-

第139表
休憩室の床の種類別営業所数
—休憩室をもつ営業所について—

	総数	たたみ	土間	コンクリート	板	畳	たたみと土間
総数	41	25	5	6	3	2	
私営	28	14	5	5	3	1	
公営	8	6	-	1	-	-	
国鉄	5	5	-	-	-	-	

第140表
休憩室の広さ別営業所数
—休憩室をもつ営業所について—

	平均数	総数	1.3坪以下	3.5坪以下	5.10坪以下	10.15坪以下	15坪以上
総数	6.3	41	3	14	19	4	1
私営	6.8	28	3	7	16	4	1
公営	6.9	8	-	4	4	-	-
国鉄	4.6	5	-	3	2	-	-

4 休 養 施 設

女子従業員が気分が悪くなつた時休養するために営業所では休養室を設けてあるが、これも専用の室をもっているところは少い。第141表のとおり、診療室附属の休養室のあるのは55営業所のうち7カ所で、その他は宿直室、休憩室、寮などを兼用している。宿直室を休養室として使っているところは多いが、男子と兼用になるため、女子の休養室として適当とはいえない。又、気分が悪くなつたときは会社の車で自宅に送ることになっているところもある。

第141表 「女子従業員が気分が悪くなつた時休養する場所」別営業所数

	総数	診療所	宿直室	休憩室	宿直室兼休憩室	寮	家庭	不明
総数	55	7	15	13	2	9	1	8
私営	40	5	15	7	2	6	1	4
公営	9	1	-	4	-	-	-	4
国鉄	6	1	-	2	-	3	-	-

5 宿 泊 施 設

女子従業員は深夜業が許されていないが、交替制によつて午後10時30分まで勤務させているところが多いので、事故その他、特別のことがあつた場合には、深夜に帰宅するようになり、普通の方法では帰宅出来ない場合も起り得る。そのため営業所には宿泊施設のあるところが多いが、この調査でも55営業所中39営業所がその設備を持つている。しかし、女子専用のものを設けてあるのは約半数の27、又宿泊施設を全然持つていないのが16営業所ある。女子のために宿泊施設を設けていないところでは、特別におそくなつた時には会社の自動車で自宅まで送り届けることになつていところが多いが、雪の多い地方で吹雪で帰れないような場合には、クラブ、休憩室、女子寮などを利用しているところもある。

第142表
宿泊室の有無別営業所数

	総数	私営	公営	国鉄
総数	55	40	9	6
あり	39	30	4	5
女子専用あり	27	22	1	4
女子専用なし	12	8	3	1
なし	16	10	5	1

第143表
女子車掌の退出時間が遅くなつた時の処置別営業所数
—宿泊施設のない営業所の場合—

	総数	私営	公営	国鉄
総数	16	10	5	1
車で家まで送る	11	6	5	-
休憩室に宿泊させる	1	1	-	-
女子寮に宿泊させる	4	3	-	1

6 車内の車掌用椅子

路線バスの女子車掌の乗務時間は一日平均6時間位であるが、接客業であるだけにその間車掌は殆

ど立ち通しの場合が多く、路線バスについて見ると調査した55営業所のうち観光バス専門の4営業所を除く51営業所中、車内に車掌用椅子をおいていると答えているのは14営業所にすぎない。しかしそのうち2営業所は椅子を全く使用出来ないことになっているので、すいている時に車掌が適宜椅子に腰かけることが出来るのは12営業所である。観光バスの場合は、路線バスの場合と勤務の内容がやや異なり、又遠距離の場合が多いので車内に車掌用椅子の準備がある場合が多く、調査営業所中観光バスを営業している44営業所の中車内に椅子のないのは1営業所、あつても利用出来ないのは2営業所、不明6営業所で、その他の35営業所では適宜座ることが出来ることになっている。

第144表 車内の車掌用椅子の状況別営業所数

	総 数	あ り			な し	不 明
		小 計	座ることが出来る	座ることが許されない		
路線バス	51	14	12	2	35	2
観光バス	44	37	35	2	1	6

第二章 女子車掌の制服

1 支給の有無状況

乗合自動車業の運転手、車掌等の乗務員は、制服の着用その他の方法で、従業員であることを表示しなければならないことになっている（道路運送法）ので、車掌は乗務中制服を着用しているのが普通であり、この制服は、会社側から支給される場合が多いが、今回の調査対象事業場も夏服支給なしが5営業所ある以外は、夏冬とも支給している。支給の方法をみると、第145表のとおり、大部分が貸与の形になっている。外套、帽子を支給している事業場は、いずれも約半数であつた。

2 貸与、給与期間

貸与又は給与している制服の種類は、冬服上下、夏服上下、外套、帽子、雨具等で、その期間は第146表のとおり、種類によつてまちまち

第145表

制服支給の方法別営業所数

	総 数	私 営	公 営	国 鉄
貸与	55	40	9	6
給与	49	37	8	4
不明	8	2	1	2

第146表 制服支給の期間別営業所数

	冬服の 上・下衣	夏服の 上・下衣	夏服の 上・下衣	外 套	帽 子
総 数	55	55	55	55	55
1年に1着	6	12	12	—	4
1年に2着	1	8	1	—	—
2年に1着	26	14	18	1	12
2年に2着	1	1	1	—	—
2.5年に1着	1	—	1	—	—
3年に1着	14	14	11	10	6
3年に2着	1	1	1	—	—
4年に1着	1	1	—	5	3
5年に1着	—	—	1	7	—
6年に1着	—	—	—	1	—
7年に1着	—	—	—	4	—
8年に1着	—	—	—	1	—
貸与・給与なし	—	5	5	26	30
不明	4	4	4	—	—

であるが、制服は夏冬とも2～3年に上下一着というところが一番多く（冬8割、夏5.5割）、あとのほとんどは、貸与、給与期間がもつと短くなつてゐる。外套支給期間は一般に長く3～8年である。

第三章 福利厚生施設等

1 レクリエーション（教養、娯楽、運動について）

営業所では、従業員のレクリエーションのために、毎年かなりの予算をとつてゐるようであるが、55営業所中予算額のわかつた47営業所について見ると、その予算額は営業所の規模によつても異なるが、一カ所当り平均452,000円、1人当り平均1,660円である。

レクリエーションの行事としては第147表のように慰安会、運動会、その他の運動競技、旅行、図書購入等を行つてゐるところが多い。

第147表 レクリエーションの種類

	総数	私 営	公 営	国 鉄		総数	私 営	公 営	国 鉄
営業所総数	47	34	7	6	運動会	6	5	1	—
総 数	81	62	11	8	野 球	7	6	—	1
錫 劇	3	1	—	2	バレー・ボール	3	2	1	—
レコード	1	1	—	—	卓 球	6	5	1	—
映 画	2	2	—	—	テ ニ ス	2	1	1	—
図 書 講 入	6	5	1	—	バトミントン	1	1	—	—
茶 道・華 道	2	2	—	—	駅 伝 競 走	1	1	—	—
講 演 会	1	1	—	—	運動用具購入	1	1	—	—
子 供 会	1	1	—	—	旅 行	17	13	2	2
慰 安 会	11	6	3	2	花 見	2	2	—	—
文 化 祭	1	—	1	—	海 水 浴	1	1	—	—
音 楽 会	1	—	—	1	松 茸 狩	1	1	—	—
食 会	2	2	—	—	機 関 紙 発 行	1	1	—	—
新 年 宴 会	1	1	—	—					

2 社 宅、寮

従業員のための社宅のあるところは、55営業所のうち28で、その中、女子をも入れるところは4営業所にすぎない。これに対して女子寮のある営業所は22である。

第148表 社宅の有無別営業所数

	総 数	あ り			な し	不 明
		計	女を入 れ	女を入 れない		
総 数	55	28	4	22	2	24
私 営	40	20	3	16	1	19
公 営	9	2	1	1	—	5
国 鉄	6	6	—	5	1	—

第149表 女子寮の有無別営業所数

	総 数	あ り	な し	不 明
総 数	55	22	28	5
私 営	40	18	20	2
公 営	9	1	6	3
国 鉄	6	3	3	—

第五部 消費生活と生活時間

第一章 消費生活

前に述べたように、「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が、経済生活の面をみても、9割が給料の一部或いはその大半を生計費にあてている。女子従業員のうち家族の一員として給料の一部を家に出しているものについて、その経済生活の内容をみると、給料の中から毎月家に入れる金額は平均 4,139円で、平均手取収入総額 8,419円の50%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3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。このほか被服費に19%、教養娯楽費に9%、化粧品費に5%を費し、少ない給料のうちから1割余も貯金をしている（第150表）。但しこの数字はごく僅かではあるが「家族と一緒に生活しているが家へは給料を全然入れていない」（女子従業員数の7%）も含まれているので実際には家に入れる金額の平均は若干高くなる。

家族と離れて独立して生活しているものは食費（40%）、住居費（8%）、送金（15%）に6割以上かかり、ほかに被服費が13%、教養娯楽費8%、化粧品費4%、貯金9%の割で支出している（第151表）。

家族の一員として生活している女子従業員の場合も、家族と離れて独立して生活している女子従業員の場合でも、教養娯楽費が少ないようであるが、これは生活費に沢山とられるしわよせがここにあられていることと、勤務が交替制であり、疲労が激しいため、映画や買物などの外出が少ないためであろう。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が原因のひとつであろう。

第150表 家族の一員として給料の一部を家に出す場合の1人1ヵ月平均支出額及び支出内訳額

1954年11月分

	総 数		私 営	公 営	国 鉄
	実 数	%			
1人1ヵ月平均支出額	8,419	100	7,697	10,377	7,194
家 入 れ る	4,139	49.1	3,699	5,336	3,331
被 服 費	1,607	19.1	1,515	1,876	1,322
教 養 娯 楽 費	748	8.9	686	908	678
化 粧 費	377	4.5	363	427	272
貯 金	1,033	12.3	929	1,287	1,078
そ の 他	515	6.1	505	546	513

注) 支出内訳の不明のものは集計から除外した

第151表 家族と離れて独立して生活している場合の1人1ヵ月平均支出額及び支出内訳額

1954年11月分

	総 数		私 営	公 営	国 鉄
	実 数	%			
1人1ヵ月平均支出額	9,682	100	8,718	12,032	7,724
食 費	3,834	39.6	3,521	4,592	3,300
住 宅 費	756	7.8	578	1,200	200
被 服 費	1,285	13.3	1,269	1,281	2,084
教 養 娯 楽 費	730	7.5	650	907	927
化 粧 費	375	3.9	386	344	513
貯 金	827	8.5	759	1,004	450
家 へ 送 る	1,401	14.5	1,116	2,124	250
そ の 他	474	4.9	439	580	—

注) 支出内訳の不明のものは集計から除外した

第二章 生活時間

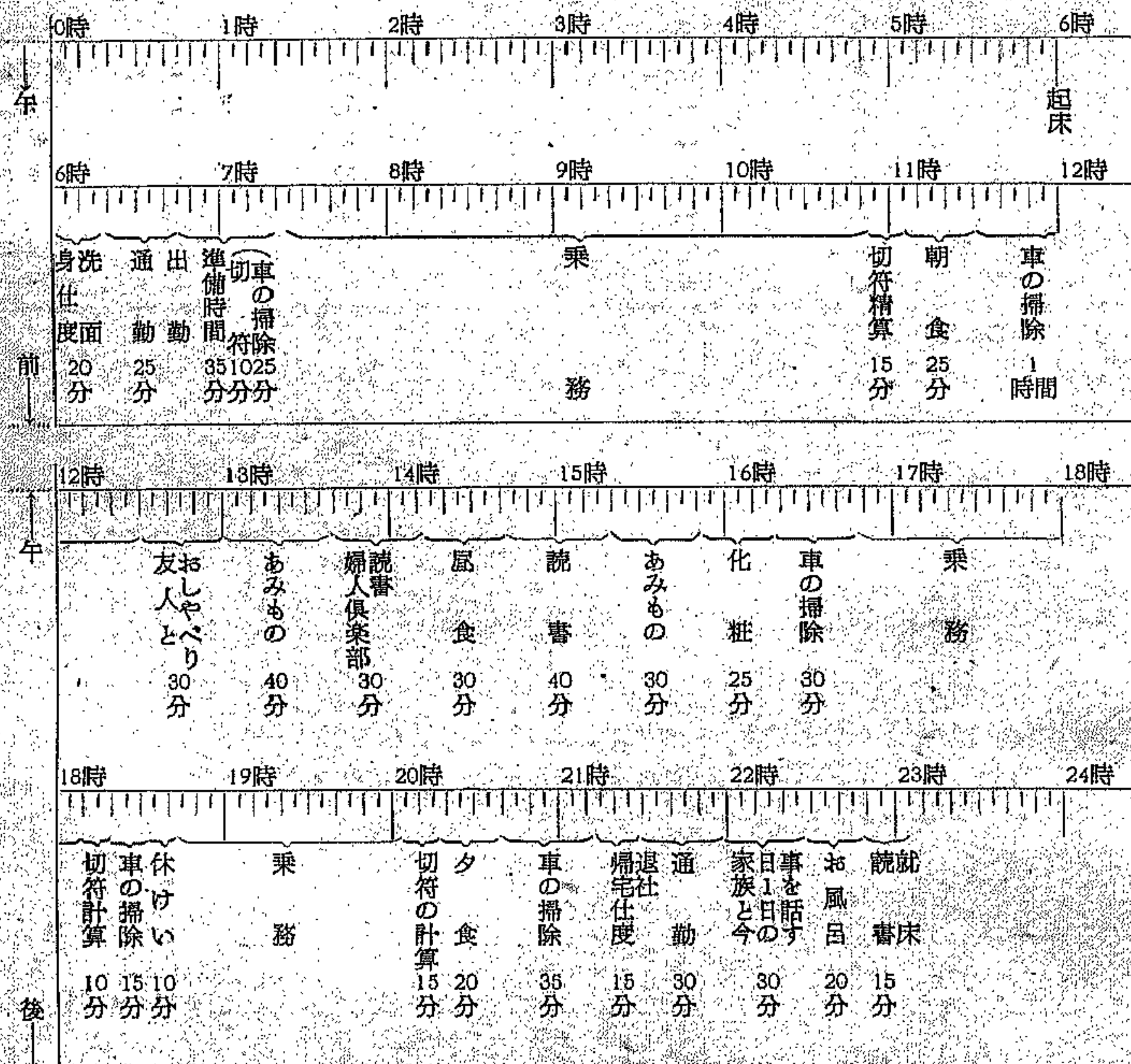
今まで述べてきたように集合バスに働く女子従業員はその勤務が交替制の場合が多く、出勤時間や退社時間が日によつてまちまちであり、これが私生活にもかなり影響して来る。

次に女子従業員が、勤務のある日と、休日にわけて記入した各自の生活時間表の例を若干参考にのせてみよう。

〔例1. 路線バスの車掌の例〕

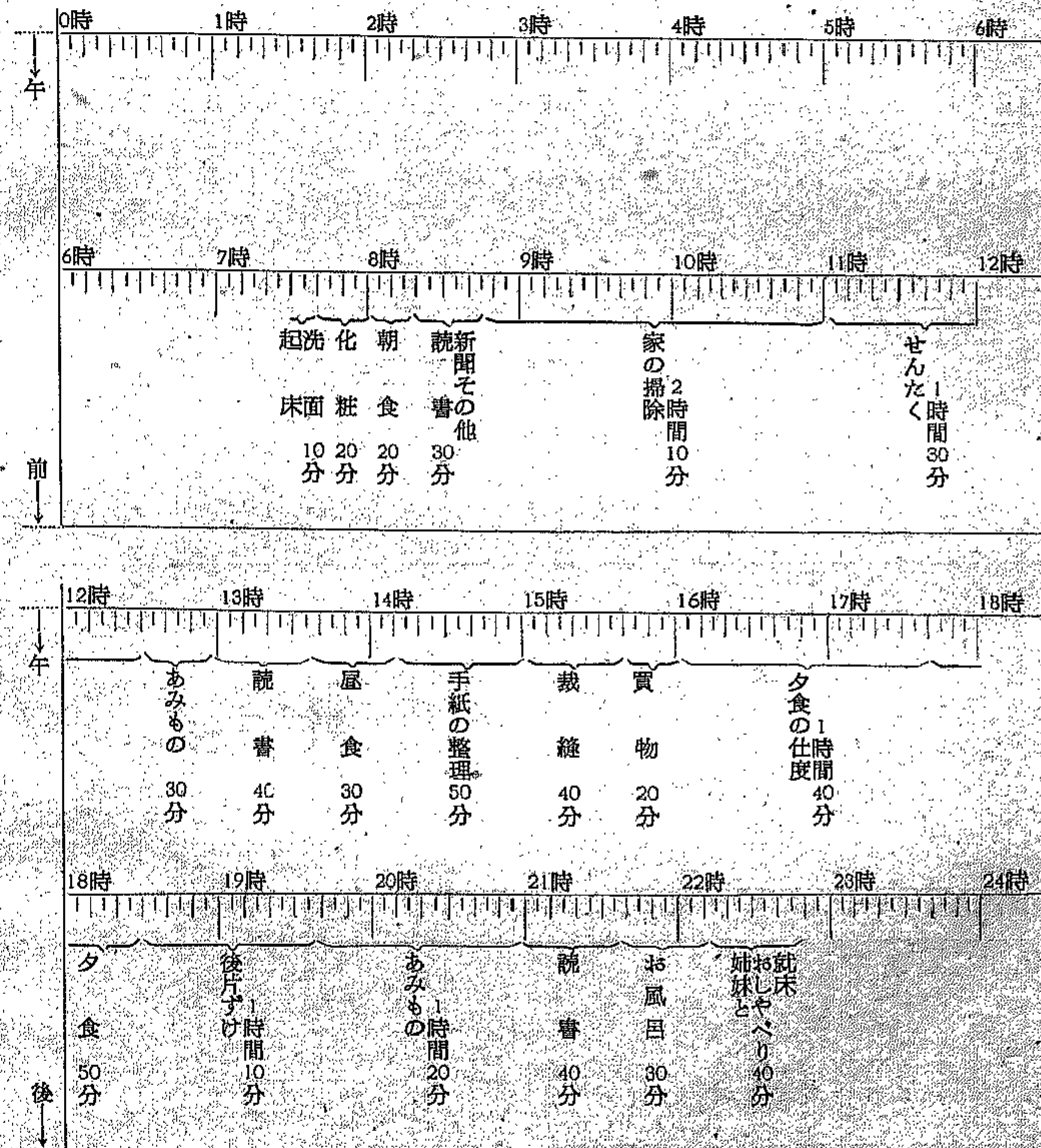
年令19才、勤続3年6カ月。學歷は新制中学卒業で未婚。現在家族8人と一緒に生活し、給料の9,000円は全部毎月家に渡し、必要に応じて小遣いを貰う。家計補助のため就職しようと思い、バスの車掌を選んだのは収入がよかつたからだという。家計の主な支持者は工員をしている父親である。

〔出勤日の生活時間表〕



起床時刻	午前 6時00分
出勤時刻	午前 6時45分
退社時刻	午後 9時30分
就床時刻	午後 11時05分
乗務時間	6時間15分
準備時間	3時間50分
休憩及び食事時間	4時間40分
(拘束時間) 14時45分	

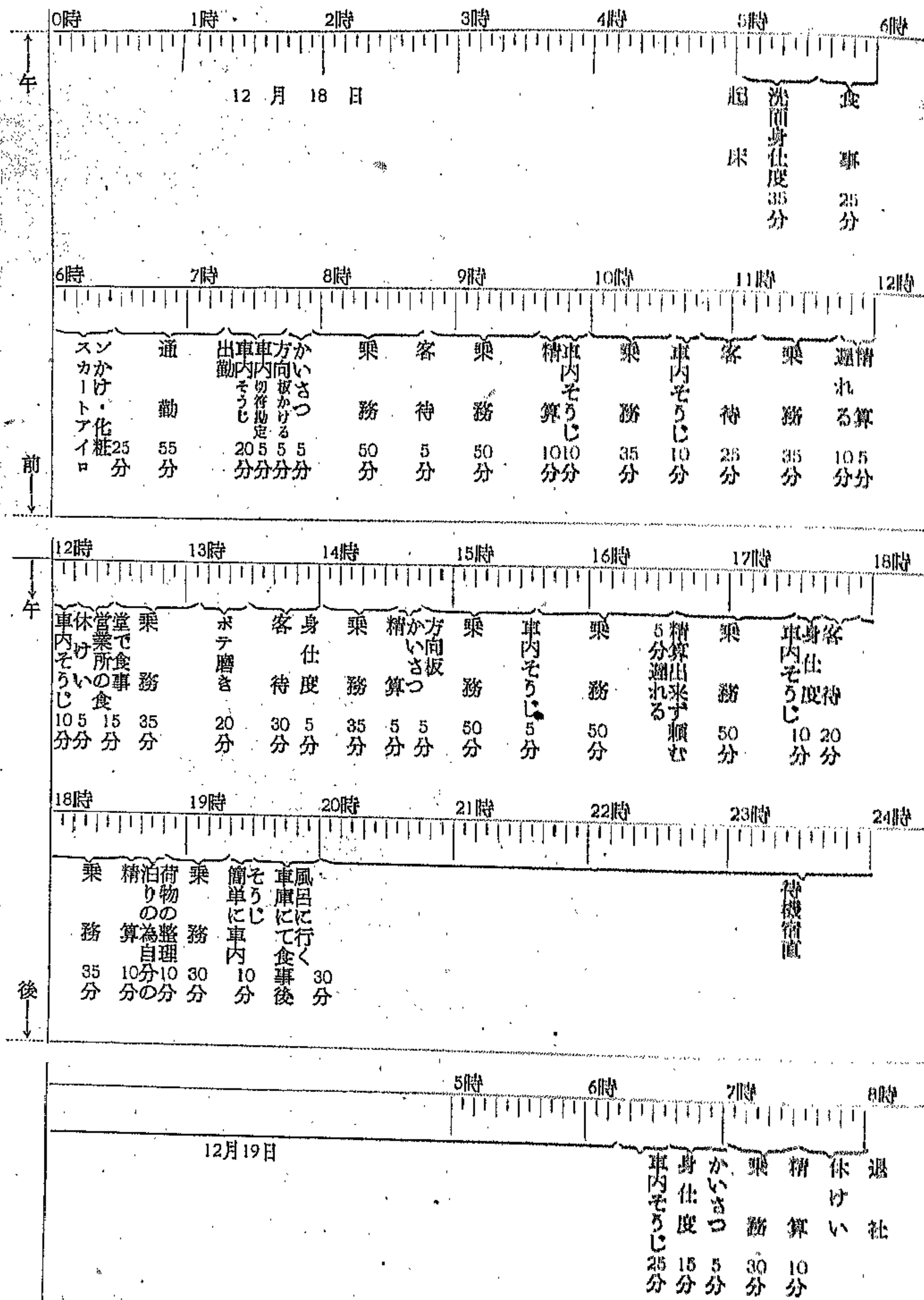
〔休日の生活時間表〕



〔例2. 路線バスの車掌で宿直の例〕

年令18才、勤続年数3カ月。學歷は新制中学卒業で未婚。家族5人と一緒に生活し、給料6,000円のうち、2,000円を生活費として家に入れ、残りで衣服その他まかなっている。家計の主な支持者は工員をしている兄さんである。この仕事を選んだのはほかに適当な仕事が見つからなかつたからだという。

〔出勤日の生活時間表〕



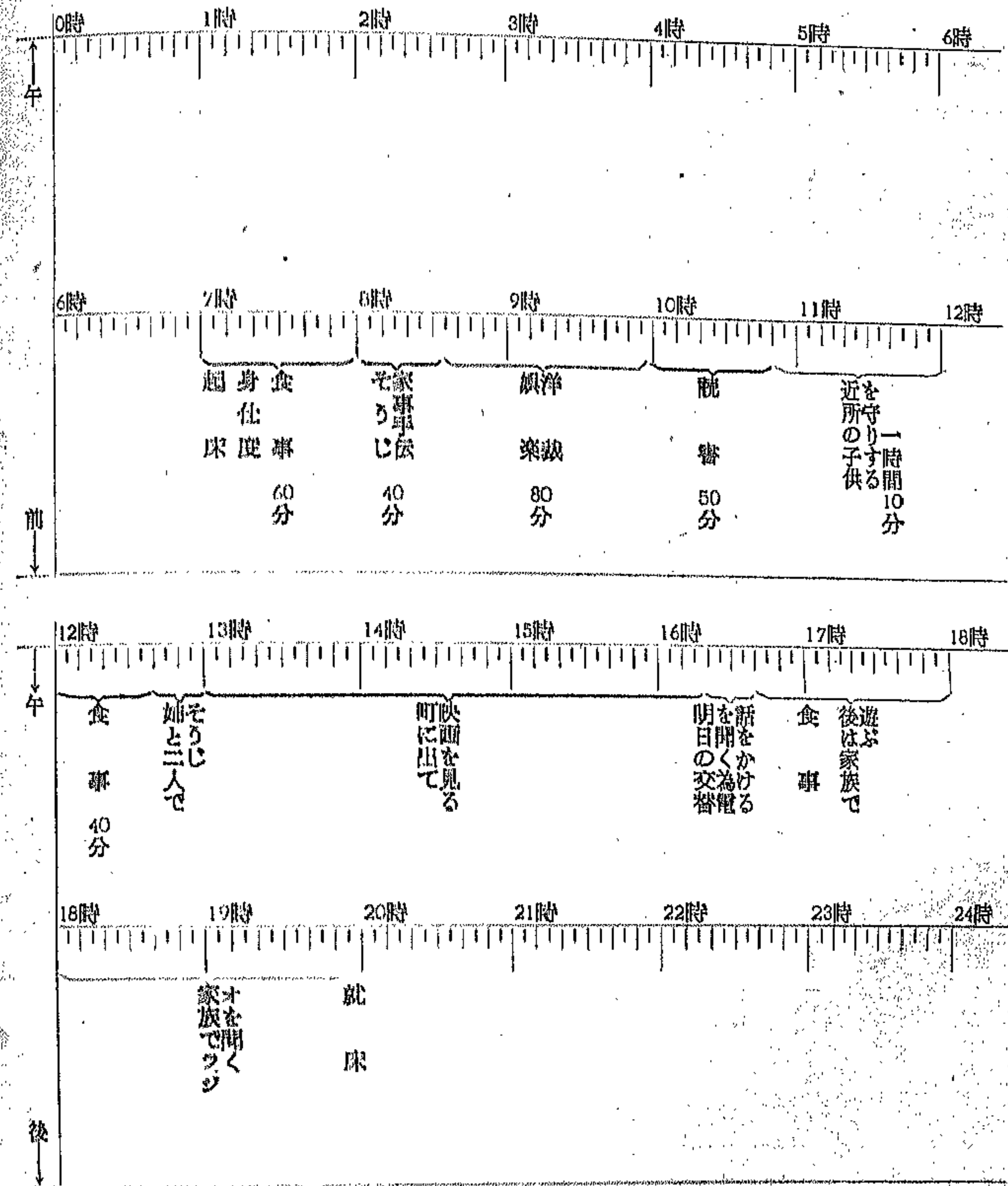
起床時刻
出勤 "
退社 "
就床 "

午前 5時00分
7時20分
午後 8時00分
宿直のため不明

乗務時間
準備 "
休憩及び食事時間

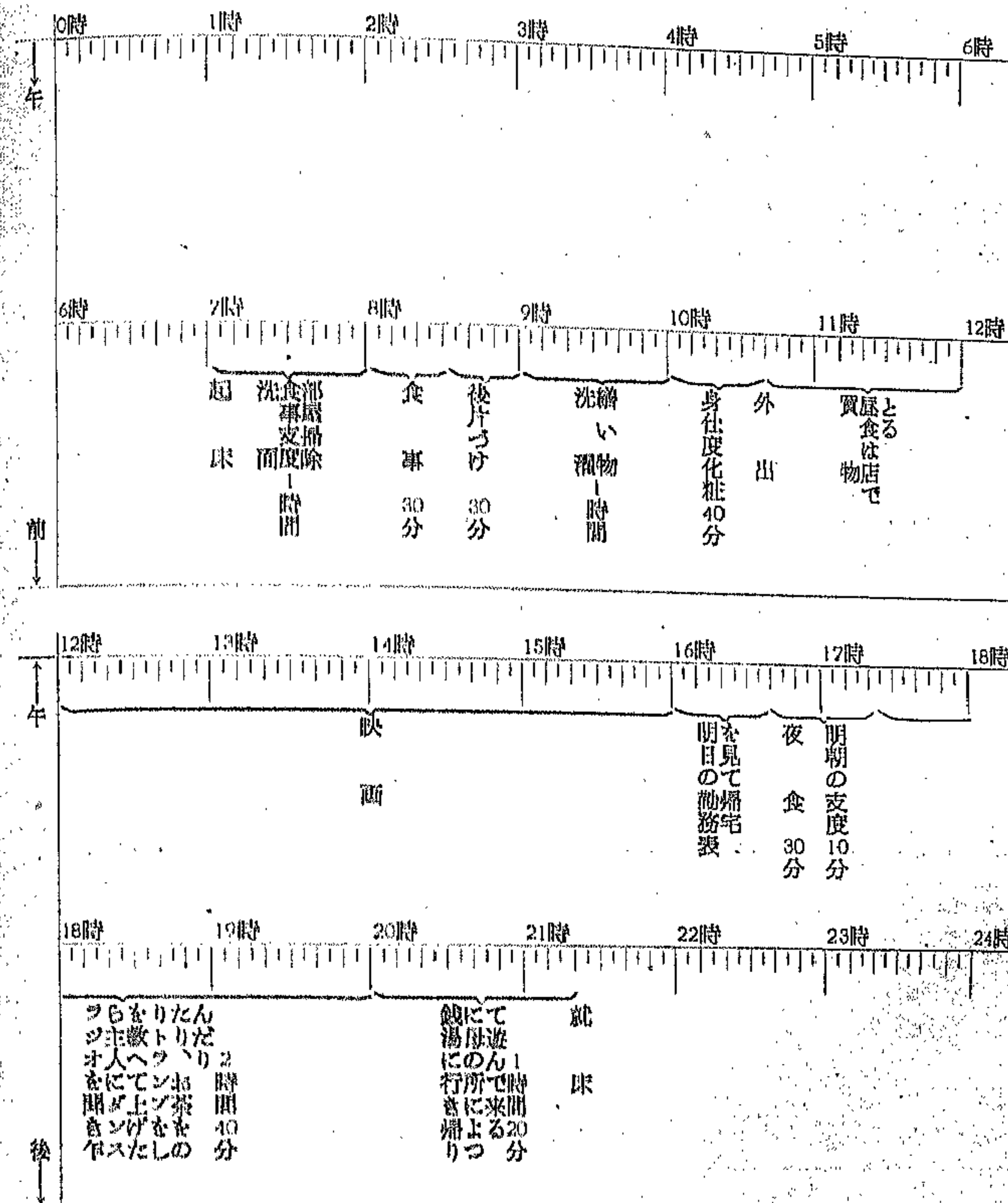
7時間50分
2時間40分
2時間10分
(拘束時間)
12時間40分

〔休日の生活時間表〕



〔休日の生活時間表〕

・〔出勤日の生活時間表〕

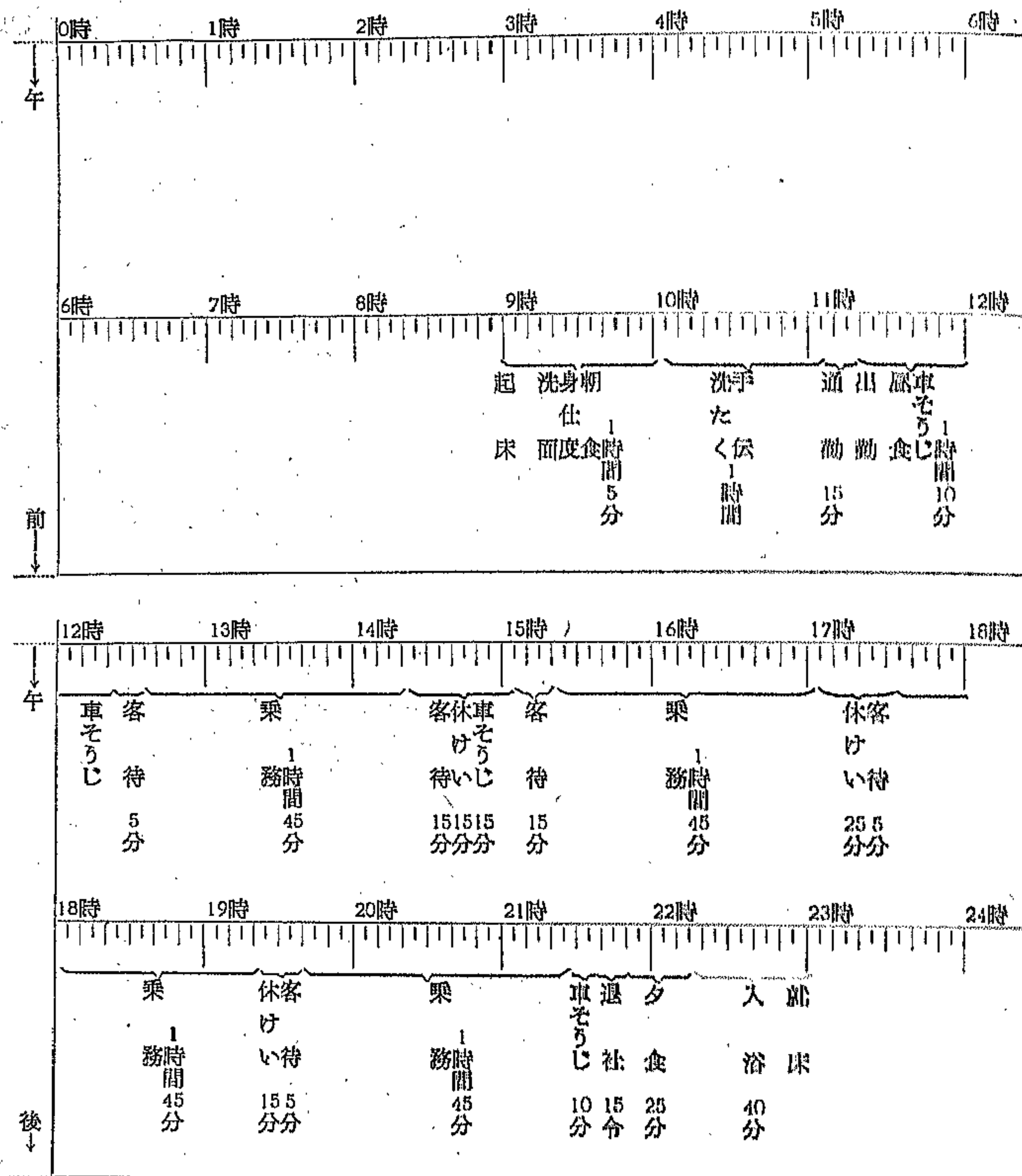


起床時刻	午前 7時	業務時間	6時間30分	}	(拘束時間)
出勤時刻	午前 1時25分	準備時間	55分		
退社時刻	午後 10時05分	休憩及び食事時間	1時間15分		
就床時刻	午後 11時				

〔例 4. 観光・路線兼務の車掌で年少者の例〕

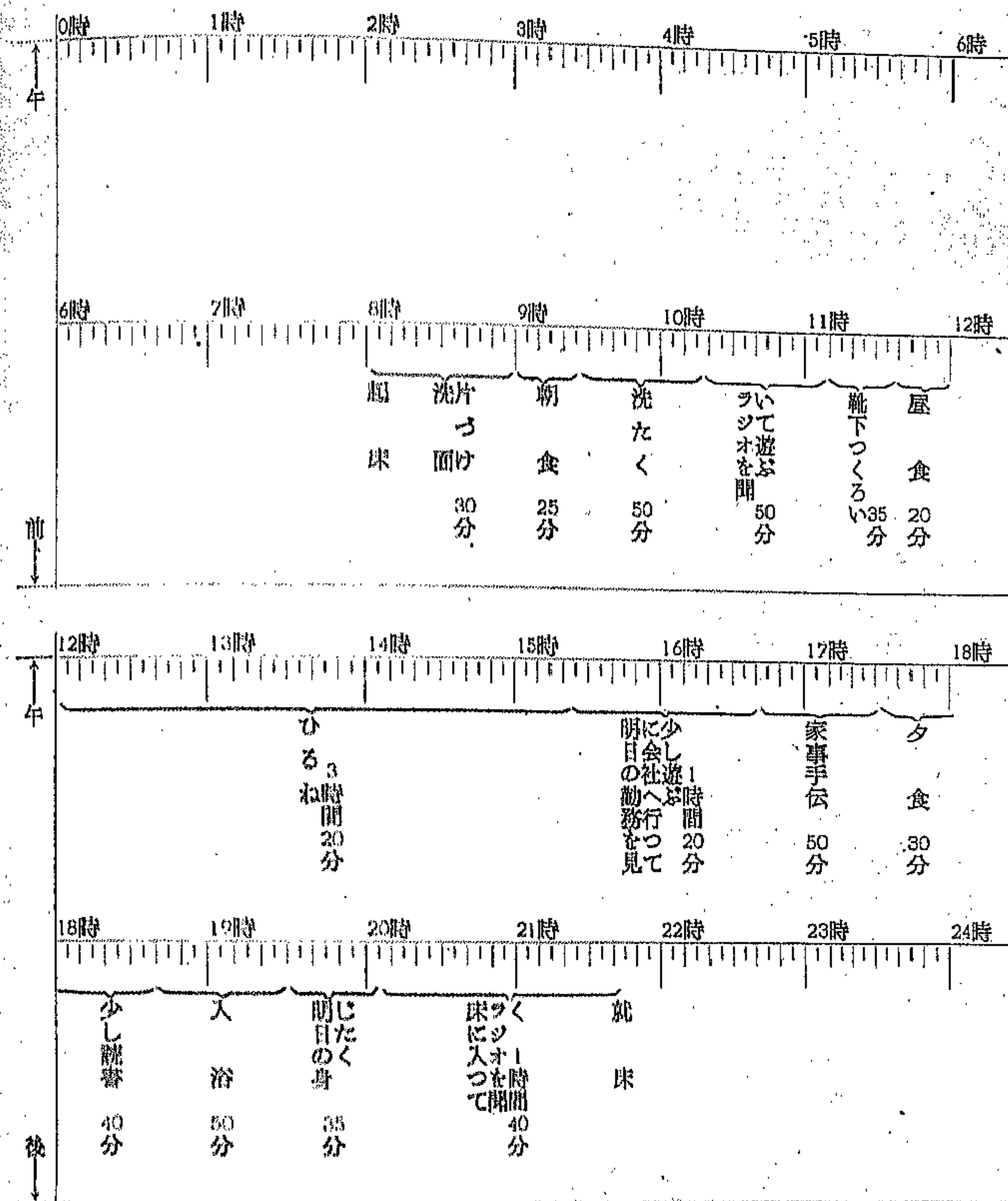
年令16才、勤続年数8カ月。學歷は新制中學卒業で未婚。家族6人と一緒に生活し、給料 6,800円は全額家に入れ、必要に応じて小遣を貰う。家計の主たる支持者は会社員の父親である。

〔出勤日の生活時間表〕



起床時刻	午前 9時	乗務時間	7時間	} (拘束時間) 10時間15分
出勤時刻	午前 11時20分	準備時間	1時間35分	
退社時刻	午後 9時35分	休憩及び食事時間	1時間40分	
就床時刻	午後 11時			

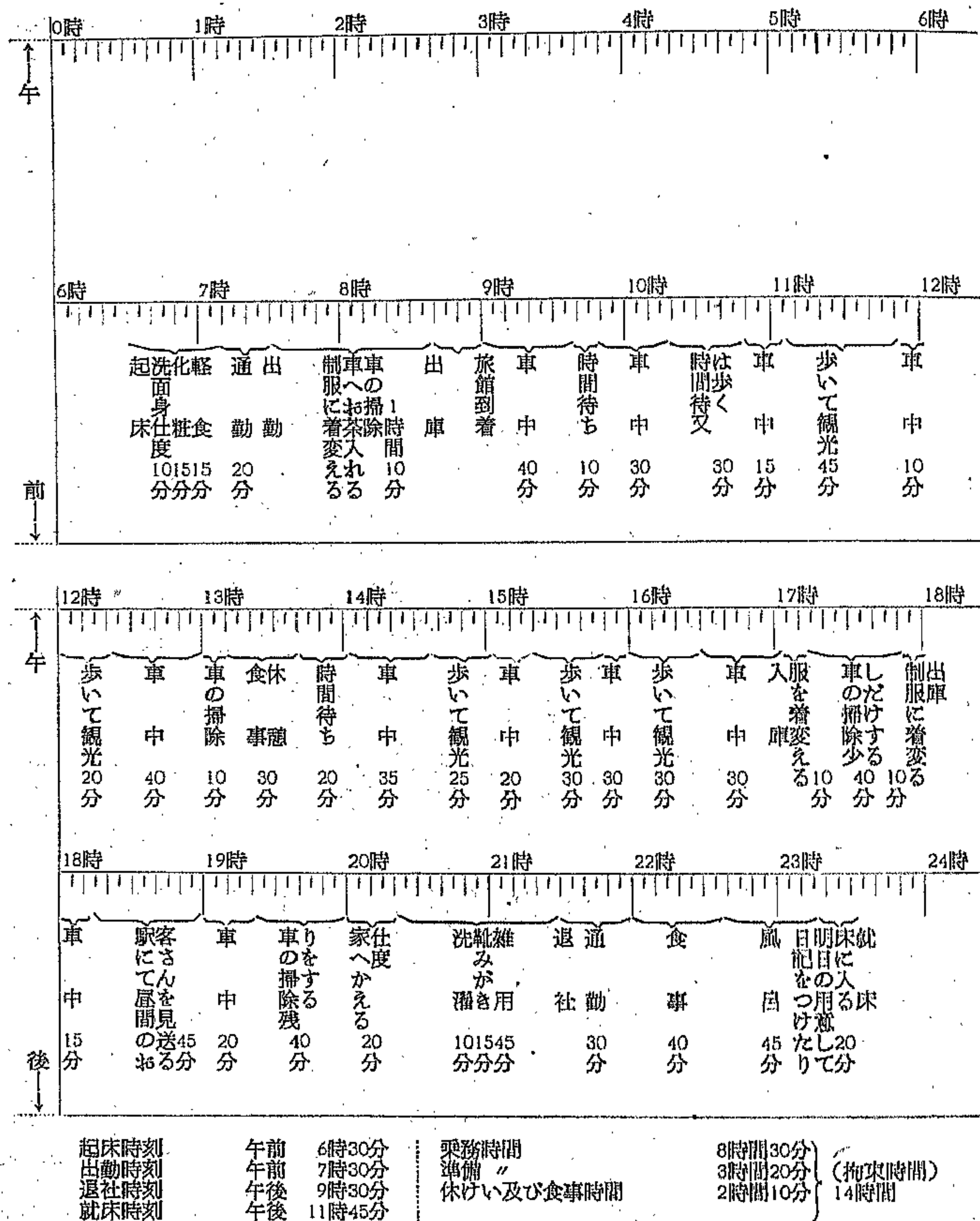
〔休日の生活時間表〕



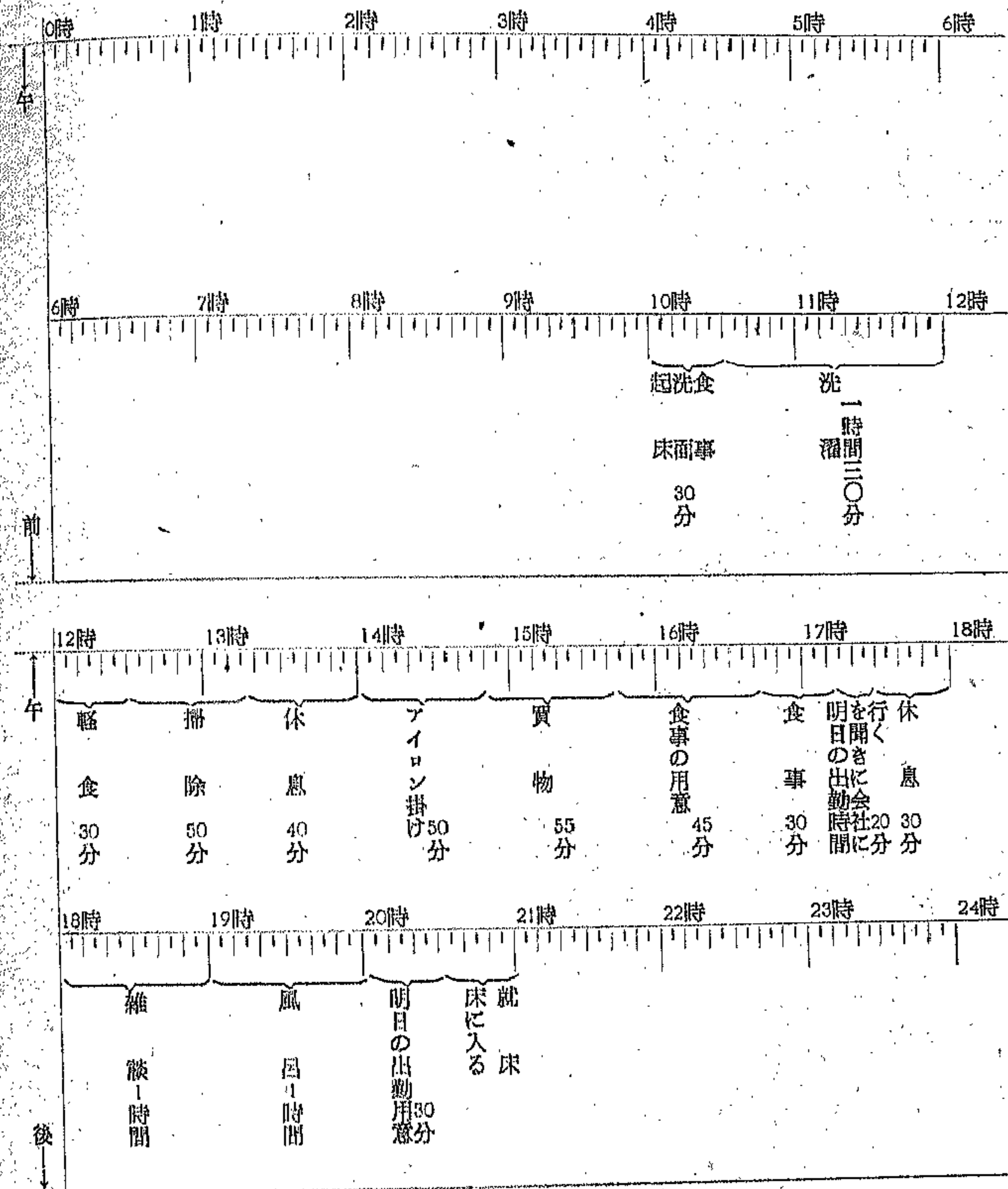
【例 5. 観光バスのガイドの例】

年令21才、勤続3年5ヵ月。学歴は新制中学卒業で未婚。会社員の兄弟と二人ぐらし。他に仕事
なかつたのでこの仕事を選んだという。給料は14,500円。

【出勤日の生活時間表】



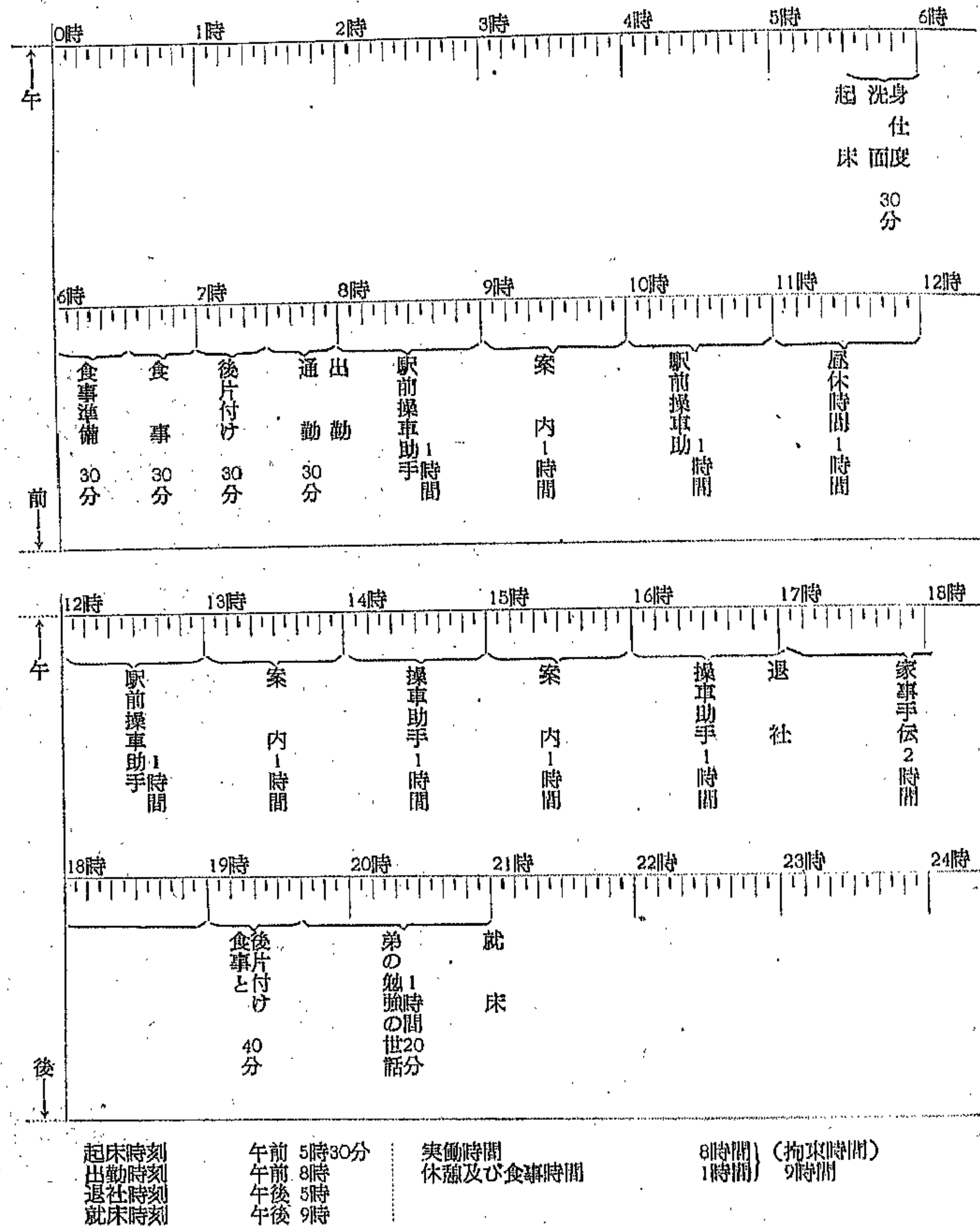
【休日の生活時間】



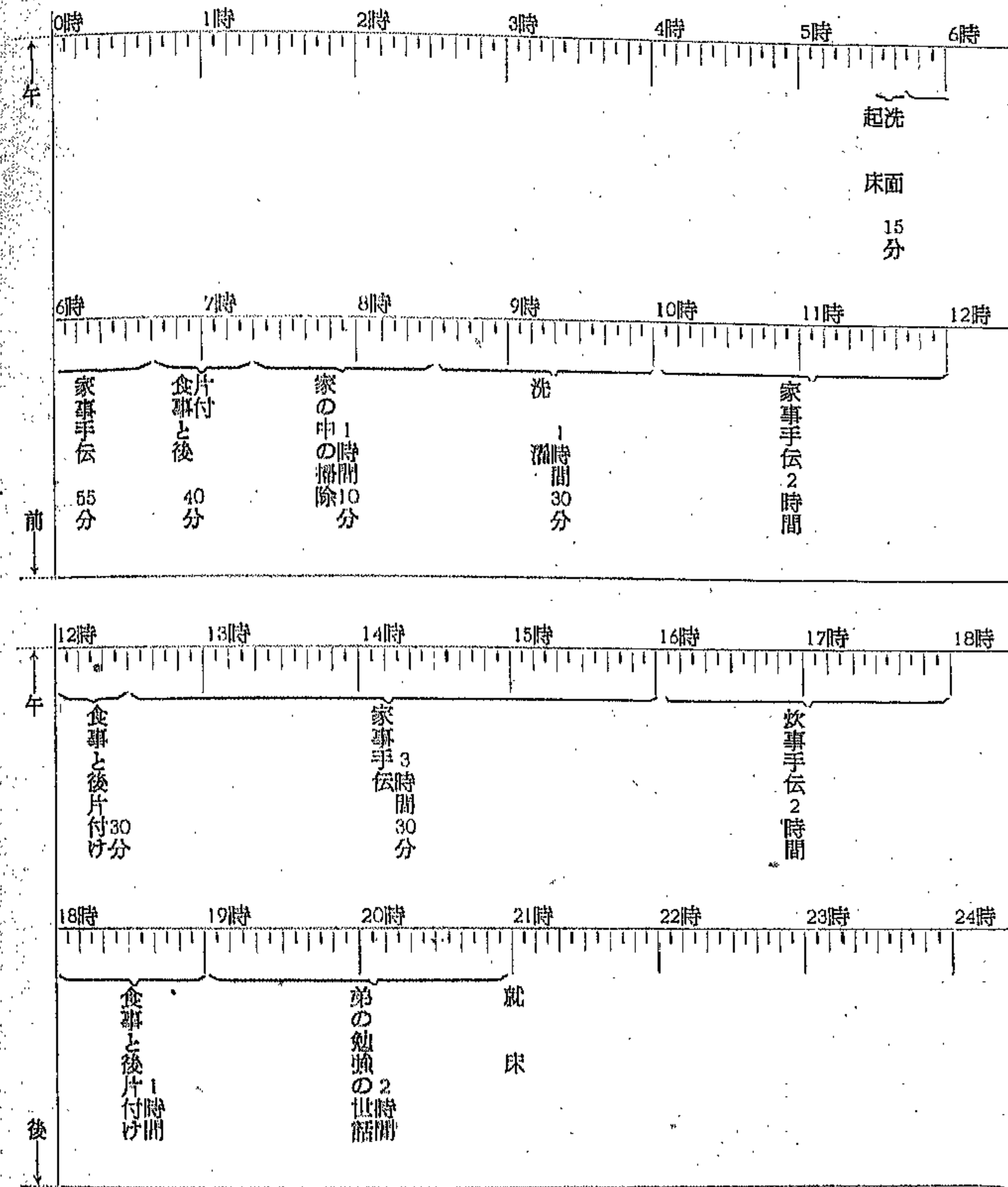
〔例 6. 職種が操車助手の例〕

年令25才，勤続5年6カ月。學歷は高等小学校卒業で未婚者。家族4人と生活し，自分が主になつて家族の生計を支えている。給料は9,000円，就職の動機は家族を養うためと答えているが，この仕事がすきだから選んだという。

〔出勤日の生活時間表〕



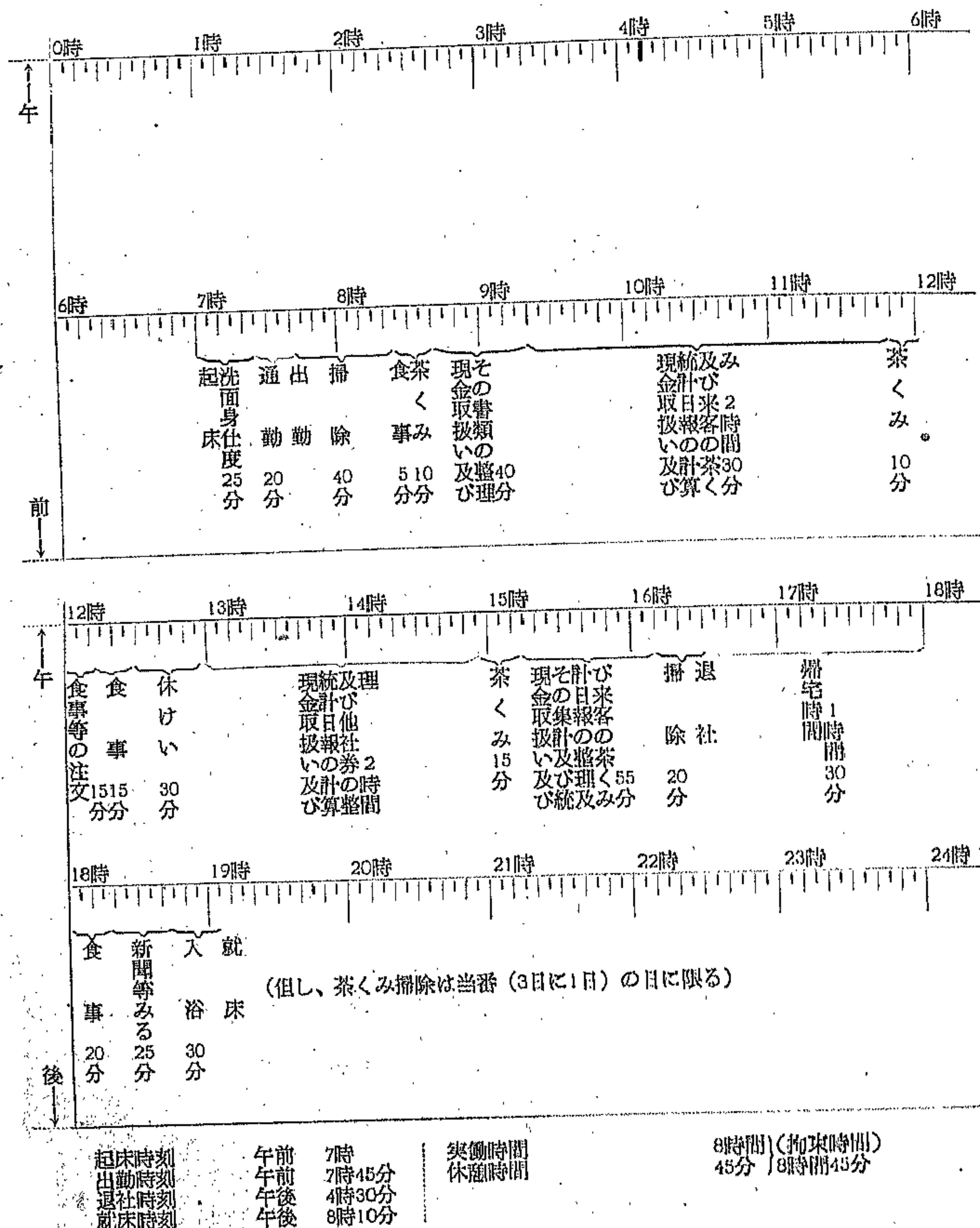
〔休日の生活時間表〕



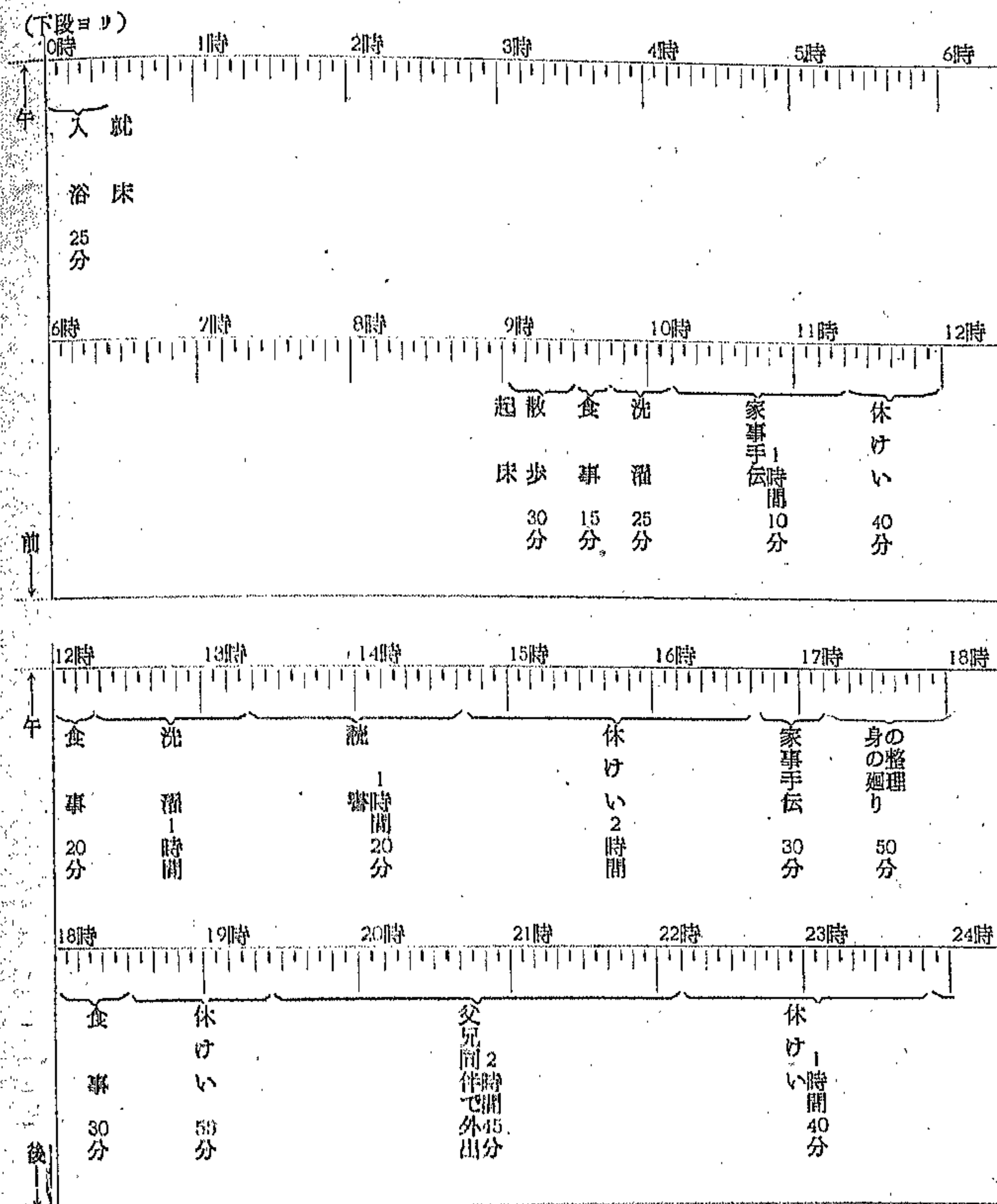
〔例 7. 精算係の事務員の例〕

年令21才、勤続8カ月。学歴は新制高校卒業で未婚。家族6人と一緒に生活し、給料7,000円のうち1,000円家に入れるだけで、あとは衣服費、教養娯楽費、化粧品等に遣つている。主たる家計の支持者は公務員の父親である。この仕事を選んだのは勤務先が家に近いためである。

〔出勤日の生活時間表〕



〔休日の生活時間表〕



第六部 労働組合と女子従業員

第一章 労働組合の組織

1. 労働組合の組織状況

調査した55の営業所のうち、10営業所を除き、45の営業所に労働組合が結成されているが、そのうち一つの営業所の組合が三つの組織に分れているところと、二組織に分れているところがあつたので組合の延数は48ということになっている。これらは末端の営業所にある組織なので、私営の14労組をのぞく、34労組は、いずれかの上部組織に属している。すなわち私営の過半数は地域組織を経て、あるいは直接私鉄総連→総評、公営は都市交通→総評、国鉄は国鉄単一労組として総評へとそれぞれ加入している（第152表）。又これらの組織は終戦後2～3年の間に結成されたものが多く、第153表の通り、過半数は昭和23年までに結成されている。

なお、労働組合のない営業所における使用者の意見から、組合未結成の主な理由をひろくと、①従業員が少く、話し合う機会があるから、その必要を感じない。②電車関係には結成されており、自動車関係にはないが、電車関係と同待遇を得ているので、その必要がない、などである。

第152表 上部組織への加入状況別労組数

加入上部組織		総数	私営	公営	国鉄
上部組織への加入あり	総数	48	37	6	5
	地域組織	34	23	6	5
	私鉄総連→総評	12	12	—	—
	都市交通→総評	5	—	5	—
	地域組織→私鉄総連→総評	4	4	—	—
	地域組織→都市交通→総評	1	—	1	—
	その他の	2	2	—	—
	上部組織への加入なし	14	14	—	—

第153表 営業所の労組結成時期別営業所数

結成時期	総数	昭和20年	昭和21年	昭和22年	昭和23年	昭和24年	昭和25年	昭和26年	昭和27年	昭和28年	昭和29年	昭和30年	不明
営業所数	48	6	15	4	4	2	1	3	5	2	4	—	2

2. 組織率

乗合自動車業の従業員数と、労働組合員数とから、組織率を推定すると67%となる。これを男女別に見ると、男子64%、女子74%となり、管理的地位についているものの割合が少い女子の方が率が高くなっている。1954年6月現在の全国の全産業推定組織率は、男43%、女31%であるから、乗合自動車業の従業員の方が男女共、その率は高い。

第154表 労働組合組織率

	総数	男	女
総数	67%	64%	74%
私営	65%	61%	74%
公営	68%	67%	71%
国鉄	96%	95%	100%

3. 女子組合員

乗合自動車業の労働組合員の中、女子の組合員は35%を占めている（第155表）。全産業の労働組合員数中に占める女子の割合が23%であるから、乗合自動車業の場合は率が高い。このように女子組合員は総数中三分の一以上を占めているが、その活動状況は一般にあまり活発とはいえず、女子組合員自身の回答によつて組合の会合への出席状況を見ると、第156表のとおり、「積極的に出席している」といつているのは僅か16%にすぎない。

第155表 組合員の男女別割合

	総数	男	女
総数	100%	65%	35%
私営	100%	62%	38%
公営	100%	64%	36%
国鉄	100%	90%	10%

第156表 組合会合への出席状況

	総数	私営	公営	国鉄
総数	100%	100%	100%	100%
積極的に出席している	16%	16%	16%	8%
積極的ではないが大体出席している	37%	35%	43%	37%
あまり出席しない	14%	11%	19%	32%
全く出席しない	14%	16%	7%	17%
その他	3%	4%	4%	3%
不明	16%	18%	11%	3%

4. 女子の組合役員

女子組合員の役員としての活動も女子組合員数の割合には低調で、調査した組合の三役（委員長又は支部長、副委員長又は副支部長、書記長）122人中、女子は僅か2人にすぎない。

5. 組合がとりあげた問題

組合が組合員全員のためにとりあげた問題を列挙すると第157表のとおりで、賃金、労働条件の問題とともに、廁所、更衣室、休憩室など職場施設の問題がかなり多く、又制服の問題が特徴的である。

第157表 組合がとりあげた問題

労働協約の問題	職場施設の問題
労働協約改正	各車輛毎に掃除道具の完備
雇用の問題	車庫建設
人員整理反対	詰所の改築
賃金の問題	詰所の腰掛増設
ベースアップ要求	新式ガソリンスタンドの新設
男女同一賃金要求	衛生作業設備の改善
越年資金要求	自転車置場の設置
夏期手当要求	乗務員用男女別浴槽設備
退職金改正	洗面所、更衣室の完備
報奨金配分	食堂の改善
その他の労働条件の問題	会議室、当直室を開放し休憩室とする
貸切自動車乗務員の待遇改善	制服の問題
検札制度の改善	被服の全員支給
自動車常駐員の時間外労働に関して	被服貸与の改善
停年制の平等取扱い要求	制服の貸与期間の短縮
生休三日を有給とする	福利厚生の問題
試用者の本採用に関して	福利厚生費の獲得
勤務時間の改正	厚生資金貸出と増額
新車の多量輸入	観光旅行
超過勤務の変則的な命令反対	貸自動車の貸出
労働組合の問題	営業所附近に食堂との特約の件
青年婦人部長の専任に関して	

第二章 女子組合員のための組織

1. 組織の種類

調査した48の労働組合の中、女子組合員のための組織をもっているのは31で、その名称は組合によつてまちまちであるが、大体、婦人部、婦人対策部、青年婦人部、青年婦人対策部の4種類に分けられる。全国組織の組合では本部に婦人対策部又は青年婦人対策部があつて、末端の営業所の支部に婦人部又は青年婦人部があるところが多く、調査した営業所の組合では第158表のとおり婦人部が多かつた。又、女子組合員のための組織のない組合について、組織のない主な理由を見ると「女子組合員の組合に対する関心が薄いため出来ない」「はじめ婦人部があつたが、レッドパージ以後萎縮して解消した」「女子が少いため必要ない」「執行部が女子の意見をとりいれるから必要ない。今まで女子に関する問題は起らなかった」「代議員に女子が出るから、女子の意向は組合に反映される。特に婦人対策の組織の必要がない」「女子の問題は教宣部で総括している」「若いものばかりで過激になるから解散した」等。

このように女子組合員のための組織のない場合、組合に女子の意向を反映する方法としては、①月1回以上の代議員会を通じて、本部婦人部に女子組合員の意向を反映させる。②女子組合員だけの特別職場集会で意見をきき、執行部が再検討する。③人数が少ないので問題があれば直接組合へ申し出る

④女子執行委員が意見をのべる。等と答えているところがある。

第158表 女子組合員のための組織の有無別労組数

総数	数	48
あ	小 婦 人 部	31
	青 年 婦 人 部	20
	婦 人 対 策 部	2
り	青 年 婦 人 対 策 部	4
		5
な	し	17

一時中断し、現在の組織は、数年後に再出発したものであるという例もある。即ち、ある組合では、昭和21年に組合結成と同時に青年婦人部を設立したが、24年に至り、組合法改正と期を一にして、青年婦人部員の二重権利行使の問題が論ぜられ、組合全体を通して要求等を出すから特別の組織は不必要ということで解散した。しかしその後女子に特殊な問題解決のために、婦人部等の必要が痛感されるようになって27年再び婦人部を設立している。又ある組合では昭和21年組合結成と同時に婦人部を設立したが、24年に青年部と合体して青年婦人部をつくり、26年に至り同部を解消して婦人対策部として委員長が部長を代行、28年に婦人部として再発足している。

第159表 女子組合員のための組織の設立時期別労組数

総数	婦人部	青年婦人部	婦人対策部	青年婦人対策部
昭和20年	2	2	—	—
" 21 "	2	2	—	—
" 22 "	2	2	—	—
" 23 "	1	—	—	—
" 24 "	3	3	—	—
" 25 "	2	1	—	1
" 26 "	1	1	—	—
" 27 "	7	4	1	1
" 28 "	7	2	1	2
" 29 "	4	3	—	1

3. 役員

婦人部等の役員は、第161表のとおり部長の外に部員を数名おいて連絡に当らせているところが多い。副部長はおいているところと、おいていないところと半々であり、おいているところでは1名ないし2名となつてゐる。これらの組織の部長には女子がなつてゐる場合が多く、第162表のとおり、

2. 設立時期

婦人部等は、第159表のとおり、過半数が27年以降に設立されている。又婦人部等の結成と組合設立年度との関係を見ると、第160表のとおり、約4割は組合結成と同時に婦人部等が設立されているが、過半数は組合結成後数年を経て設立されている。これらの中には、組合結成と同時に設立されたが、その後種々の事情から

第160表 組合結成時期と女子組合員のための組織設立時期との関係別労組数

総数	数	31
労働組合結成と同時に		12
労働組合結成後1ヵ月未満		—
" 3ヵ月 "		—
" 6ヵ月 "		1
" 1年 "		4
" 2年 "		2
" 3年 "		1
" 4年 "		1
" 5年 "		1
" 5年以上		8
不明		1

31人の中19人が女子である。しかし組織の種類別に見ると、婦人部と婦人対策部の部長は女子の場合が多いが、青年婦人部、青年婦人対策部になると、部長は殆ど男子である。役員の年齢は比較的若く、部長と副部長について見ると女子の場合は20才～24才のものが37人中26人、25才～29才のものが5人、19才のものが3人、30才台のものが2人、40才台のものが1人となっている。男子の場合もやはり20才台のものが12人中半数を占め、30才台、40才台のものもあるが、この場合の部長は執行委員中から選出されることになっている場合が多い。

以上のような婦人部等の役員と組合執行部の役員との関係を見ると、婦人部等の部長が執行委員中から選出されることになっているのは、婦人部等のある31組合中、13組合で、その他は執行委員と関係ない。

第161表 女子組合員のための組織の
役員の種類別及び性別人員

	総数	男	女	不明
総数	145	13	130	2
部長	31	10	19	2
副部長	20	2	18	—
部員(連絡員)	94	1	93	—

第162表 女子組合員のための組織の
部長の性別人員

	総数	男	女	不明
総数	31	10	19	2
婦人部	20	3	15	2
青年婦人部	2	2	—	—
婦人対策部	4	1	3	—
青年婦人対策部	5	4	1	—

第三章 組合の婦人対策の活動

1. 活動方針

次に組合は女子組合員に対してどのような目標を立てて活動しているかについて年間の活動方針の中から、その主なものを拾うと、第163表のとおり、かなり抽象的なものが多いが、「休日の整備」「生理休暇の完全獲得」「バス清掃婦の設置」等は、乗合自動車業の女子従業員の最も具体的な目標といえるであろう。

第163表 昭和29年度の婦人対策の活動方針

労働条件の問題	組合の問題
婦人の職場の拡充	組合意識の普及
諸施設の拡充、改善	家族組合の結成
母体保護運動	組合組織の強化と活動
生理休暇の完全獲得	外部団体との接触、交流
休日の整備	末端意見の尊重
賃金体制の整備	婦人の地位の問題
諸手当の整備	男女差別の撤廃
停年制	婦人の地位の向上
バス清掃婦の要求	その他の問題
労働条件の改善、向上	婦人組合員の啓蒙
	婦人の意見の強化

2. 女子のための会合

以上のような活動方針に基いて組合は婦人対策の種々な活動を行つてゐるが、先ず女子全員の会合については婦人部等のある31組合の中19組合がこれを開催している。その回数は少いところでは年1回であるが、大部分の組織が1カ月又は2カ月に1回位の割合で開いている。

主な議題 女子組合員の会合での主な議題を拾うと

① 組合活動について

今後の婦人部の活動について
婦人部組織の整備、強化について
組合役員の改選について
組合費の会計について
組合規約改正について
対外活動について

② 労働条件

越年資金について
賃金体系の整備について
男女差別待遇反対
生理休暇について
休日の整備について
制服の完全支給について
職場施設の改善及び新設

③ 教養娯楽について

茶道、華道等組合員の教養の向上について
文化サークル活動について

等のように一般的な組合の問題も多いが、又次のように、車掌の乗務に伴つて起る種々の問題を、組合の活動を通して解決しようとする方向も見られる。

④ 乗務に関する諸問題について

ダイヤの整備、改善について

「賃前制度」復活反対（「賃前制度」とは、車の中で売る切符以外の切符を乗客が使用した時、車掌がその切符の代金まで計算するしくみで車掌の労力と精神的な負担となる）。

切符の委託出札制をやめて、車内販売制にすること（委託販売制の場合、車掌はカバンに現金をもつことを禁じられているので、ラッシュアワーに切符なしで乗車するものために、各停留所で、代つて切符を買っている。多くの人からお金をあずかつて、わからなくなることもある）。

検収不足金の取扱について（不足金は自分で負担し、過金は会社がとつてしまうので、過金で不足を補うようにすること）。

投書の取扱について（乗客からの投書を会社が一方的に取扱い、車掌の弁解をきいてくれない）。

雨合羽の支給について

女子組合員の会合への出席状況 以上のような女子組合員の会合への出席状況を見ると、乗合自動車では、仕事の性質上、一定時刻に一定の場所に全員集合することは不可能なので、一般に出席状況は余りよいとはいえないが、或組合では二日ないし三日に亘つて同時刻に会合を開いて、出来るだけ全員が交替で出られるようにしているところもある。

発言状況 女子の発言状況は、「女子だけの会合の場合は、問題が身近なことなので全員にわたって活発である」といつていているところもあり、婦人部の組織の成長を思わせるものもあるが、全般的にはまだ発言が「特定の人に限られてしまう」というのが現状のようである。中には「発言はよくするが、実行が伴わない」といつていているところもあり、又「女子の意識が極めて低く、会合もめつたに開かれない」といつていているところもある。なお、女子の会合がめつたに開かれず発言も少い原因としては、女子組合員の関心が薄いということばかりでなく、新陳代謝がはげしすぎるためではないかといいつてい

3. 組合が女子のためにとりあげた事項

次に、組合は特に女子のために使用者に対してどんな要求をしているだろうか。第164表のとおり要求事項は極めて具体的で、バス女子従業員の職場の生活とその特殊性を生々しく反映しているものが多い。

第164表 労働組合が女子組合員のためにとりあげた事項

	総 数			私 営			公 営			国 鉄		
	解決	未解決	不明	解決	未解決	不明	解決	未解決	不明	解決	未解決	不明
総 数	48	22	11	32	13	6	10	6	4	6	3	1
1. 労働条件（小 計）	(11)	(8)	(6)	(5)	(4)	(3)	(5)	(3)	(3)	(1)	(1)	—
拘束時間外の納金、残務整理の時間を実働時間として評価すること	—	1	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—
掃除、雑務その他で早出したときの早退について	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—
観光バスガイドの出張日当の増額(200円を300円に)	1	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—
ガイドに特別手当を支給すること	1	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—
超過勤務の制限	1	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—
ダイヤの改善（交替制の時間）	—	1	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—
深夜業をアルバイトに替えること	1	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—
シーズン中のガイドの人員増加	1	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—
車両清掃は一切行わない（清掃婦の設置）	1	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—
生理休暇の完全実施	1	—	3	—	—	1	1	—	2	—	—	—
生理日中は軽労働に配置転換すること	—	—	1	—	—	1	—	—	—	—	—	—
生理休暇の無給（3日）を有給（1日）にすること	1	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—
生理休暇完全実施のための人員補給	—	1	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—
産前産後休暇の分割利用（つわりの時のために）	—	1	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—
産前の職場転換	—	1	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—

	総 数			私 営			公 営			国 鉄		
	解決	未解決	不明	解決	未解決	不明	解決	未解決	不明	解決	未解決	不明
結婚資金の支給	—	2	1	—	—	1	—	1	—	—	1	—
結婚休暇（1週間要求、1日獲得）	1	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—
女子車掌の停年制について	—	—	1	—	—	—	—	—	1	—	—	—
退職金	—	1	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—
交替制（出札及び路線車掌相互）	1	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—
2. 人 事（小 計）	(1)	(1)	—	(1)	—	—	—	(1)	—	—	—	—
女子教養係の天下り任命反対	1	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—
女子車掌不当解雇撤回	—	1	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—
3. 職 場 施 設（小 計）	(14)	(5)	(4)	(9)	(4)	(2)	(3)	—	(1)	(2)	(1)	(1)
車両誘導用の呼笛の要求	1	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—
車両清掃用具（バケツ、ガラス拭き台）の要求	1	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—
宿泊所の改築、改善	3	—	—	2	—	—	—	—	—	1	—	—
休憩室の設置	4	2	1	2	2	1	2	—	—	—	—	—
更衣室の設置	—	2	—	—	1	—	—	—	—	—	1	—
私物箱以外の靴箱個人ロッカー	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1
洗面所の増設、整備	3	1	2	1	1	1	1	—	1	1	—	—
風呂の設置	1	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—
食堂の設置	1	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—
4. 被 服（小 計）	(13)	(8)	—	(10)	(5)	—	(1)	(2)	—	(2)	(1)	—
夏季用ブラウスの支給	2	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—
婦人ズボンの支給	1	1	—	1	1	—	—	—	—	—	—	—
事務服の支給	1	1	—	1	1	—	—	—	—	—	—	—
車両清掃用作業衣の貸与	—	1	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—
夏服、冬服の支給（型の希望を取り入れて）	1	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—
帽子の支給	1	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—
食堂婦の三角布の支給	—	1	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—
雨合羽の支給	1	3	—	1	3	—	—	—	—	—	—	—
雨具改善	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—
制服の支給（古いのを新しいのに）	1	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—
制服の形、質の改善	3	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—
被服支給	1	1	—	—	—	—	—	—	—	1	1	—
5. 福 利 厚 生 施 設（小 計）	(9)	—	(1)	(7)	—	(1)	(1)	—	—	(1)	—	—
寮の洗面所、湯殿、ふとん干場等の改善	1	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—
寮のラジオ、物干、下駄箱、アイロン、カーテン、畳の表替え	1	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—
寮のふとんと暖房改善	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—
寮のラジオ、炬燵、鏡の設置	1	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—
寮のミシン設置	1	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—
寮の汲取代、風呂の薪代を会社に負担させる	1	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—
アイロンの設置	1	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—
女子のための文化厚生費補助	—	—	1	—	—	—	1	—	—	—	—	—
生花、茶道の実施	1	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—
教養室の設置	1	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—
な し	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
不 明	(1)	—	—	(1)	—	—	(—)	—	—	(1)	—	—

4. 組合が行った女子の組合員のための行事

婦人部等が女子のために行っている行事には、教養、娯楽、レクリエーションに類するものが多く、生花、茶道、料理講習、洋裁等のおけいこ事や、ハイキング、映画、レコードコンサート、慰安会等がその主なもので、特に乗合自動車業女子従業員のための特殊性は見られない。この外に講演会、労働講座、討論会、弁論大会等を開催しているところもある。

第165表 労働組合が女子組合員のために行った行事

	総	私	公	国	鉄
総 数	41	23	14		4
労働講座	5	2	3		—
教育啓蒙のための講習会	1	1	—		—
青年婦人部地区大集会	1	—	1		—
母体保護運動	1	1	—		—
意見を聞く会	1	1	—		—
懇談会	4	3	1		—
討論会	1	1	—		—
弁論大会	1	—	1		—
講演会	5	3	2		—
講演と映画	2	—	2		—
映画鑑賞会	2	1	—		1
レコードコンサート	2	1	1		—
料理講習	1	1	—		—
洋裁	1	—	1		—
生花のけいこ	3	2	1		—
茶道	1	1	—		—
慰安会	1	1	—		—
レクリエーション	4	2	—		2
ハイキング	4	2	1		1

第七部 女子従業員の声

乗合自動車業女子従業員に対して行つた個人別質問調査票の最後の欄に、次の四つの質問をかけた。思つたまま、感じたままを自由に記入してもらつたが、新制中学卒業者が多いこと、仕事の性質上、ものをかく機会が少いこと等が原因してか、記入した者の数はあまり多くなかつたし、必ずしも代表的な意見とは云えないが、乗合バス女子従業員、とくに女子車掌の問題の一端を示唆していると思われるので、参考としてそのおもなものを質問別に、本人の記入した文章そのままを収録しておくことにする。

質 問

1. あなたが仕事のなかでたのしい（又はよい）と思うことは何ですか。
2. あなたが仕事のなかでつらい（又はいやだ）と思うことは何ですか。
3. あなたは余暇時間（例えば家に帰つてから、又は休日など）に何を一番やりたいと思いますか。又あなたの今もつている希望や理想は何ですか。
4. 勤務時間、給与、職場の施設、労働組合、職場での婦人の地位のことなどなんでも日頃あなたのみている状態や感じていることについてかいて下さい。

1. 仕事のなかでたのしい（又はよい）と思うこと

乗合バスの車掌は勤務時間中の殆どをバスの中で乗客を相手に過す関係から「仕事のなかでたのしいと思うこと」としてあげられているものには、接客に関することが多く、労働条件や職場環境等に関するものは数少かつた。

イ、接客に関すること

路線バス車掌の場合

○社会人として職業を通し人々の足となり、奉仕出来る点が楽しい。「1日立ちんばでは疲れるでしょう？ 御苦労様」と優しい御客様の一言にどれほど慰められ嬉しいか言葉に表わせない位です。（22才）

○土地不案内のお客さまが土地の事、時間の事などおたずねになつたとき知つてゐる範囲内で教えてあげることが出来たときはうれしい。又その場合に、にこやかな笑顔でうれしく思つて下さる方だと本当によいことをしたと思います。（21才）

○汽車の発車時間などに間に合せてあげて喜ばれる時など大変うれしく思います。（23才）

観光バス車掌の場合

○懸命に案内したお客様から礼状が来た時など。（20才）

○其の日の乗客によつて一日中の苦楽が定まる訳で、高校生、大学生あたりが一番よい。一日中その何十人かのお供をするので、私の説明に耳を傾けて呉れる人が多く、ユーモアを入れた時には笑つ

て呉れる人が居る時は非常にうれしい。(21才)

○市内遊覧の時、ある場所の説明がすんだあとの一ときをお客様と一緒に打ち明け合つておしゃべりなどする時が一番楽しい。(19才)

○短時間に種々の人々(他県の人々)に接し、特に興味を持つている諸地方の自慢話や異つた生活様式や名所の話等が聞かれる時、人情を通して、何とも云えぬ暖かみを感じることが出来る。(19才)

ロ 職場環境に関する事

路線バス車掌の場合

○運転手と気持ちが合つて、とても気が張り切つて居る時楽しいと思います。(20才)

○一日中家の中で仕事をしているのと違い、外の景色を眺めることが出来、又バスにいろいろの人が乗つて来るから仕事に飽きが来ない。(19才)

○いろいろな場所にいろいろな友達が出来ること、自分達だけで、一緒に泊り楽しいプランを立てたり、相談をすることが出来る。(17才)

観光バスのガイドの場合

○様々な観光地へ行けて旅行気分を味わえること。歴史方面だけでなく、社会知識全般が広がるという事。(24才)

○部門は限られているが、勤務の中に、読書、研究、見学等が含まれていること。(20才)

2. 仕事のなかでつらい(又はいやだ)と思うこと

「つらいと思うこと」には前項と同様、接客に関することが多いが、その他、車の手入れ、金銭不正防止のための検査制度等、労働条件、職場環境に関する事もかなりたくさんの人によつてのべられていた。

路線、観光バス車掌共通の問題としては

イ、車の手入れに関する事

○冬の朝寒風の吹きさらけ暗い中で車を探し当て、氷の張りつめた車を手入れする時は大変つらいと思う。(21才)

○汚れた車体を拭くと油で手が真黒になり、洗つてもなかなかきれいにならない。私達は乗客と常に接しているので、無精に見られることが悲しい。私達は掃除婦ではないのだから、是非掃除婦を雇つてほしい。(21才)

○車の調子が悪く、ロープで引つぱつたり又、屋根のない車庫に入つた朝の霜等を除ける時はつらい。(20才)

○貸切や遊覧などがすんだあと、車の掃除をするとき、車が大きいものですから窓を外から拭いたりボディを洗う時が一番つらいと思います。(19才)

ロ 労働時間、休日に関する事

○中休みが三〜四時間あり会社にいる時間が長くなるのは困る。(20才)

○休日や退勤時間がきまつていないこと。(22才)

○一日の仕事がその日になつてみないと分らないため、朝、晩の時間が定らないこと。(22才)

ハ、接客に関する事

○非常識な乗客が他の乗客に迷惑をかけ、その為に自分(車掌)の職責を問われる時は不愉快である。(23才)

○「おい」という呼び方に、毎度の事乍ら、未だ平然と聞き流すことが出来ず、心の動揺をびくっと眉を動かす丈でおし殺さなければならないことが多く、辛いと思う。この様な乗客の多いのを残念に思います。(22才)

○乗客との折り合いが余りよくない時、例えば過不足のない様にと思い、乗車券を切りに入つても、私達をじろりと見て、軽蔑した態度をする乗客、お金を手に持つていながらなかなか切らせて呉れない乗客、前車が故障の場合に理由も聞かずにわめきたてる酔っぱらい、金を払つて居るからお客だという考えのもとにいざこざを起す乗客等に会ふ時には、この仕事を嫌やだなと思う。(19才)

○会社の規則よりも客の云うことの方がもつともだとうなずける事に会つた場合、結局規則通りに処理しなければならないこと。(21才)

ニ、その他

○親元が市内に居住しているから近所の人、知人、友人等に私の乗務姿を見られること。(20才)

○夜遅く帰り家主さんに気兼ねしながら電気を使用する時等。(20才)

路線バス車掌独得のこととしては、検査制度に関する事が取あげられており

○不正防止の検査は絶対にいやです。私達を信用していないのでしょうか。誰でも会社に属している以上会社に協力していると思いますのに、うつかりして鞆の中等にお金を入れておくと、つよく叱られることがあり、そんなとき今まで中学、高校では何も知らずに通学してきたので、その頃を非常に懐かしく思います。(21才)

○乗客の目の前で検札員が鞆を取りかえるのが一番いやなことです。私達は金銭を扱いますので、たとえば靴、洋服、装飾品等高価なものを月賦にせよ買ったとすると、会社からは変な目で見られることがあります。会社では金銭を扱う私達をもつと信頼してほしいと思います。(20才)

○お金の扱いで時々大きな過不足があつたとき、一部のを除いて、殆どの係員は私達の間違ひを強い批難の目でみます。係員は私達の上に立ち、私達を正しい方向に導き、そして私達が困つて居る時には、何時でも相談にのつて下さるのが本当だと思います。(16才)

ガイド独得のこととしては

○一月貸切の時お客様を退屈させないために歌をうたつて聞かせるのですけれど、遠い貸切の時は砂ぼこりを吸つて喉が痛くなることが多く、この時は本職とは云え、本当につらいと思います。(19才)

○自分も初めての観光地に観光客を連れて行く場合、その前夜は寝れないほど心配する、これはガイドでなければ判らないつらさだと思います。(17才)

○仕事のある内(シーズン中)はガイドを大事に扱いますが、暇になるといろいろと苦情を申します

こんなことがなければもつと楽しい仕事です。(22才)

○遠乗りの場合の歴史の勉強、生理日の遠乗り。(20才)

3. 余暇時間に一番やりたいこと、又今もっている希望や理想

バスの女子車掌には新制中学卒業生が多いので、勉強の出来る施設と、充分な時間を求めるものが多く、又忙がしい接客仕事のため余暇時間はボンヤリしたいという欲求も少くない。

イ、勉強ができる施設がほしい

○私は新制中学を出たばかりですから一番したいのは勉強です。そこで私達の勤務にさしつかえないような講習や成人学校等を開いて欲しい。又運動が充分出来る場所が営業所の近くに欲しい。(15才)

○私達が小学、中学校時代、戦争戦後の混乱した中で取り逃した勉強をもう一度、再教育してくれるような女性の為の勉強室というものが会社があればよいと思う。これからは女は縫物、料理だけ知っていればよいという世の中ではない。あらゆる方面に女性は進出して行かねばならないと思う。将来は、静かな、それでいて主婦として勉強出来る生活がしたい。(20才)

ロ、休日に關聯して

○私達は休日でなければ何も出来ず、又、たまの休日となればあれもしたい、これもしたいで、手のつけようありません。せめて、これが二部制であつたならば休日は休日家庭の仕事が出来ると乗務が終つてからもすぐにお花、洋裁、和裁等が習えますが、何分にも朝早く夜遅い勤めであり、又中休時間がまちまちですから二十才過ぎた私達乗務員の大きな悩みの一つとなつています。もしこの二部制が出来たら、どんなに有難いことでしょう。(21才)

○休日が毎月変わるために、何か習いたいと思つても、習うことが出来ない。休日が定められていると良いと思う。(18才)

○現状では家に帰れば寝るのが精一杯で、床ものべず、あげたこともない。シーズンとなると新聞も読めない日が二週間も続く。もう少し体に余裕が欲しいと思います。(19才)

○私が希望していることは夏休みにせめて四日間位続けて休暇が欲しいと思います。と云うのは、親しかつな同級生達は進学或いは家庭にとばらばらに生活を送っているわけです。それで夏休みを利用して皆んなでキャンプに行こうと云う相談が決つても私達にはその時間の余裕がないために全然参加出来ないからです。(19才)

ハ、趣味等に關すること

○私達の職業は一見派手に見えますが、その裏、本当につまらないままに過しているのです。青春時代を悔なく送るためにクラブやグループを作つて楽しいプランを立て実行出来るようにしたいものです。(20才)

○都塵を避けて緑の田舎へスケッチ等に行きたい。今頃の様に寒いと暖かな縁側か炬燵に入つて、小さな手芸をしたり詩を書いたり、ボンヤリといろいろな空想をしてみたい。(20才)

○家を持つて勤務していると家事などに追われて、読書その他、世の移り変りなどに立ちおくれが

である。時間をもつと合理的に使つて生活を潤いのある、意味あるものとして送つてゆきたい。(25才有夫)

○私は暇を見付けて染物・織物・人形作り陶器作りのどれか一つを習得して一生の仕事としてやつてみたいと思います。(20才)

4. 勤務時間、給与、職場施設、労働組合、職場での婦人の地位のこと

この項には雇用に関する事、勤務時間、賃金に関する事が一番多く、又車掌以外の操車助手や事務所に働くものの独自の問題も提起されている。

イ、雇用に関する事

○私達の平均賃金は他の同年職業婦人に比較する時、やや高額ではあるが、仕事の性質上、年をとるまで勤続出来ないことから、非常に心細いと考えます。(22才)

○現在は結婚して妊娠した場合、必然的に退職せねばなりません、産前産後休暇又は職場配転等の配慮がなされ、妊娠しても安心して働ける職場がほしい。(22才有夫)

ロ、勤務時間、賃金等に關すること

路線バス車掌の場合

○食後の休憩時間をグイヤ表に繰り入れてほしい。食後すぐ乗務せねばならない為、最近胃の調子が悪くなり、不愉快でなりません。(20才)

○勤務時間が中休みのない二部制的なものにすればよいと思う。(17才)

○婦人の場合も、本人の能力に応じて漸次昇進させてほしいと思う。(23才)

○その日の出庫台数に依り生理休暇も貰えないこと。(20才)

観光バスガイドの場合

○観光事業は季節により閑忙の差が激しい。繁忙時になると会社は忙しいといつて公休、生理休暇を出しませんし、超過勤務が多くて余程丈夫な人でないと勤まらないだろうと思います。又個人の生活を無視した操車で、風休みもなく、それについての手当も有りません。組合は私達の要求の半分位しか満して呉れないのも残念です。(20才)

事務員独得の問題として

○オフィスに於いては、掃除が女子のみに課せられている。男子がこれをやらないというのなら、朝早く来て掃除をする女子の退出時間を早くしてほしい。(22才)

ハ、職場環境に關すること

○休憩室が狭く、具合が悪くなつても横になることが出来ない。(21才)

○中休時間等に利用出来る職場の施設として和裁部、洋裁部、織物部、生花部等を設けて戴きたいと思います。(21才)

操車助手独得の問題として

○私達の仕事は野天のため、立ちどおしで居なくてはなりません。又冬になりますと夕方六時には暗くなるのでとても困つております。何とかして明るい所で仕事が出来るようにして戴きたいものです

(25才)

二、婦人の地位に関すること

○私達の職場ではこの頃、割合に婦人の問題等を討議するようになりましたが、組合活動については余りに無関心な人多すぎると思う。月一回の婦人部会の時等は出席者が少く、たとえ出席しても全然意見を云わない。部長、副部長も仕方無くやつている様な状態で、お互に組合問題に対して全然関心を示さないこと等、婦人の地位の向上の為にも、もう少し考えるべきだと思ふ。(19才)

事務員独得の問題として

○私達は車掌から事務にまわされた時、約四号俸ほど給料が格下げになつた。しかし同じ車掌又は運転手から事務となつた男子は格下げにならなかつた。こんな点からも婦人は損な立場にあることを痛感する。(28才)

賃 金 規 則

× × 電 鉄 株 式 会 社

目 次

第1章 総 則

第2章 賃金の決定、計算及び支払

第1節 通 則

第2節 基 準 賃 金

第1款 本 給

第2款 家 族 手 当

第3節 基 準 外 賃 金

第4節 臨時に支給する賃金

第3章 昇 給

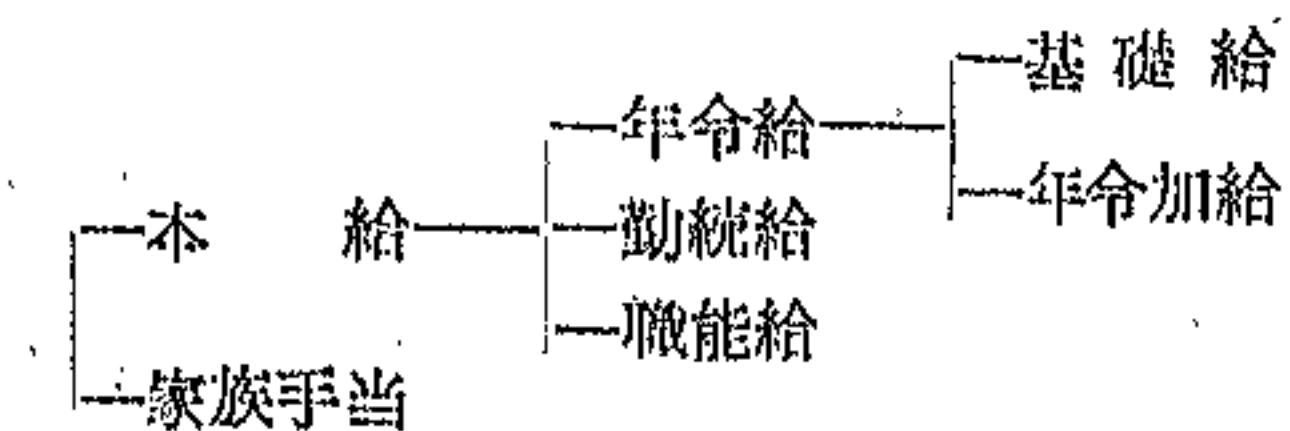
第4章 休 業 (休業手当)

第一章 総 則

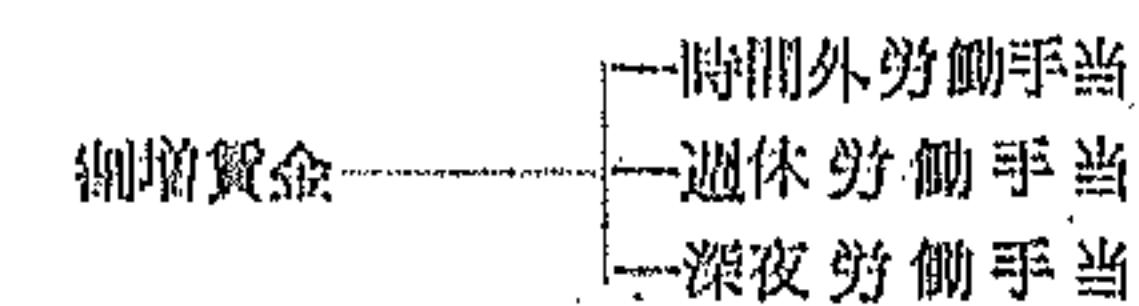
第 1 条 この規則は就業規則第69条に基き当会社従業員の賃金及び就業規則第3節の休業に関する事項を定める。

第 2 条 この規則で賃金とは次に掲げるものをいう。

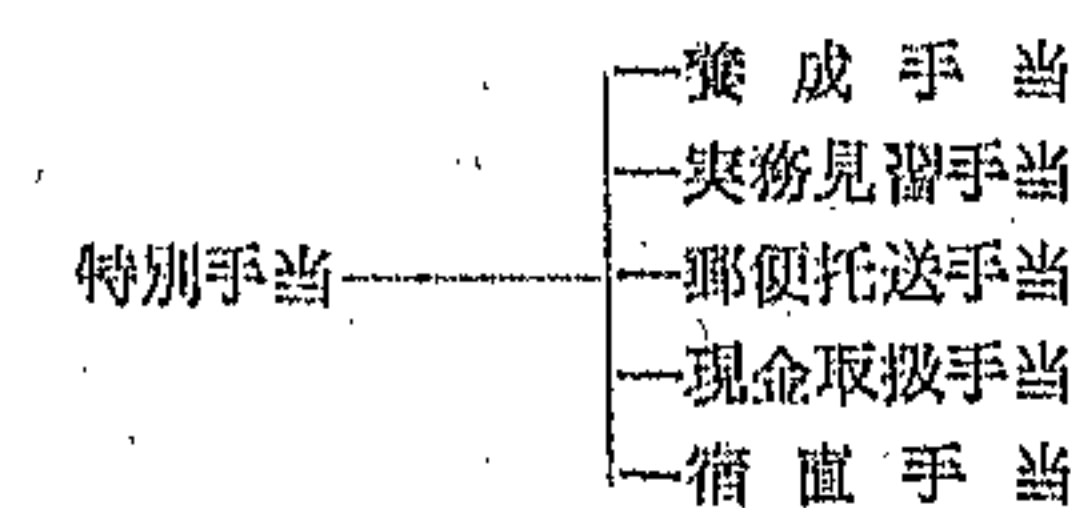
イ、基準賃金



ロ、基準外賃金



休日労働手当



睡眠（仮眠）手当

待機手当

不就業手当

- 休日手当
- 年次休暇手当
- 特別休暇手当
- 生理休暇手当
- 病欠手当
- 育児時間手当

ハ、その他臨時に支給する給与

第 3 条 賃金は実労働時間に対して支給する。但し所定労働時間に対しては賃金日額全額を支給する。

第 4 条 賃金は通貨をもつて直接本人にその全額を支払う。但し法令に基く負担金及び労働協約覚書第14に定めたものはこれを控除して支払う。

第 5 条 平均賃金は労基法第12条の定めるところに従い計算する。

第 6 条 この規則による賃金及び休業手当の請求権は労働基準法第 115 条の定めるところにより 2 年間これを行使しないときは時効により消滅する。

第二章 賃金の決定・計算及び支払

第1節 通 則

第 7 条 賃金は前月の16日よりその月の15日までを1ヵ月分としてその月の25日に支払う。賃金支払日が日曜日又は祝祭日その他の休日に当たるときはその前日に支払う。災害その他やむを得ない事由によつて前2項の賃金支払日に支払うことができない場合は組合と協議の上これを変更することがある。

第 8 条 賃金を受取つた者は直ちに賃金袋を開封し内容を調査しなければ不足金の申立はできない。

第 9 条 賃金領収に用いる印鑑は予め会社に届出たものでなければならない。

第 10 条 従業員が次に掲げる事由によつて賃金の支払を請求した場合は前条の規定にかかわらず既往の労働に対する賃金をその都度支払うものとする。

- 1、本人又は家族の出産に要する費用に充てるとき
- 2、本人又は家族の負傷疾病の療養に要する費用に充てるとき
- 3、本人又は家族の災害のため臨時に費用を必要とするとき
- 4、本人又は家族の婚礼又は葬儀の費用に充てるとき
- 5、本人又は家族のやむを得ない事由によつて1週間以上にわたる帰郷をするとき
- 6、その他特別の必要があるとき

第 11 条 次に掲げる場合には第7条の規定にかかわらず権利者の請求があつたときは7日以内に

賃金を支払う。

イ、死亡したとき

ロ、解雇せられ又は退職したとき

前項の場合は従業員に属する金品を同時に返還する。

第 12 条 労働協約によつて賃金を支払う場合以外の就業時間中の組合活動についてはその日又はその時間に対する賃金は支払わない。

組合業務専従者にはその期間中賃金を支払わない。

争議行為参加者にはその日又は時間に対する賃金を支払わない。

第1項の控除は次によつて行う。

イ、組合活動のため勤務を離れたときから勤務に復したときまでの時間を計算して基準賃金に次々次の係数を乗じた額を控除額とする。

所定就業時間	一日の場合	0.03834
〃	一時間の場合	1000分の5.288
〃	十分間の場合	1000分の0.88

ロ、時間は1ヵ月分を集計し十分単位とし未満は四捨五入する。

第 13 条 休職中及び出勤停止中は賃金を支払わない。

第 14 条 労基法第7条に基き公民権を行使する場合にはその時間に対する賃金は支払わない。前項の公民権には選挙権並びに就業規則第19条第5号の公職で休職に至らない場合を含まない。

手当が支給されたときは本給日額との差額を支給する。

第 15 条 賃金計算上各項目の最終計算において円位未満の端数を生じる場合は四捨五入し円位に止める。

第2節 基 準 賃 金

第1款 本 給

第 16 条 本給は年令給、勤続給、職能給の三種とし別表第1号表の通りとする。但し課長以上及びこれと同等の職にあるものの本給は別に定める。

第 17 条 採解、復職及び増減給の場合における本給はその発令の日附により日割をもつて計算の上支払う。

日割計算をするときは1日につき本給月額に0.03834を乗じた額を基礎とする。

但し次に掲げる場合は当月分の全額を支払う。

1、業務上の傷病により死亡したとき

2、業務上の傷病又は不具廃疾となつて退職するとき

停年によつて退職したときは13労働日以上勤務した者は全額、13労働日未満は半額を支払う。

従業員の採用月日は試雇開始の日とする。

第 18 条 従業員の自己の都合による欠勤、遅刻、早退、私用外出、又は休職に至らない公職に就きその職務の遂行のため、若しくは承認をうけないで就業しない場合はその日若しくは時間に対して賃金を支払わない。

前項の場合の賃金計算方法は次による。

イ 欠勤の場合

一日につき本給の0.03834を控除する。

ロ 遅刻、早退の場合

一時間について本給の千分の5.288、10分について千分の0.88を控除する。

但し十分以内は十分とし十分以上の端数は四捨五入とする。

第 19 条 新に採用する従業員の本給は年令給に別表第3号表の基準による職能給を加算した額とする。

但し試雇期間満3カ月を経過して本雇となつた場合は翌月分より一級引上げるものとする。

第1項の年令給は入社前の1月又は7月現在の年令によつて算出する。

第 20 条 職種変更を行つたときは次の標準によつて職能給を改正する。

1、自己の職能給より上級又は下級の職種に変更したときはその級に属する他の同種の職種の者と比較検討して新職能給を定める。

2、前号の場合で新職能給が従来の職能給の8割より下廻るときは下廻る額を調整金として支給する。

この場合賃金計算期間の途中で職種変更を行つたときはその月分に限り日割計算（1日につき本給の0.03834）をする。

3、第1号の場合で従来の職能給が新職種の最低給より1級下げた職能給より下廻るときは1級下げたものとし上廻るときで新職種の最低給よりは下廻るものは従来の職能給とし満3カ月を経過した翌月分より新職種の職能給を支給する。

第 21 条 見習期間中の者で自己の都合によつて退職する場合は当月分の賃金算出額の2分の1を支給する。

第2款 家族手当

第 22 条 従業員が自己の収入によつて被扶養者を扶養しているときは第1号表に定める家族手当を支給する。

第 23 条 前条の被扶養者とは次に掲げる者で従業員が扶養する義務をもっているものとする。

1、妻（内縁のときは同居している者に限る）

2、60才以上の直系尊属

3、18才未満の直系卑属及び弟妹

4、不具障害者

前各号の被扶養者の範囲には次の者を除く。

1、1カ月2,500円以上の収入があるか、又は田畑4反歩以上の耕作に従事している者、並びに年間3万円以上の農業所得を有する者若しくはこれ等の者に扶養せられている者

2、雇傭者又は徒弟として住込み、就職先の世帯員であるもの

3、入社の際被扶養者の範囲外として本人が諒解しているもの

第1項に該当しないが、これに準ずる無収入の家族のみを同居せしめ世帯の責任をもつてゐる者にはその1人を被扶養者として第1号表に定める家族手当を支給する。

第 24 条 前条の扶養義務の範囲は内縁の妻以外は原則として同1戸籍内にある者とする。

但し扶養親族と戸籍を異にするも扶養の義務があるときは、各関係の戸籍証明書を添付して届出で、会社が認定したときは被扶養者とする。

扶養義務について家庭裁判所がきめたときは、その決定書の謄本を添付しなければならない。

第 25 条 入社又は復職し若しくは新に家族手当の支給を受けようとする者はこれを証する戸籍証明書、不具障害証明書その他必要な書類を添付した扶養親族届及び無収入証明書を所属長を経て人事担当課に提出しなければならない。

婚姻、出生、死亡、離婚その他の事由によつて扶養親族に異動を生じたときはこれを証する書類を添付し速かに家族手当増減額申請書を提出しなければならない。

第 26 条 家族手当の支給を受ける要件を具備し且所要の手続を完了した場合は届出のあつた月から支給を開始し、その要件を欠ぐに至つた場合は事実発生の月をもつて支給を停止する。但し受給の手続がその月の末日までの場合は全額を、その月の初日以後の場合は半額を支給し、又その月の末日までに支給の要件を欠ぐに至つた場合は半額を、月の初日以後の場合は全額を支給する。

第 27 条 1カ月の欠勤日数が13労働日以上の場合は支給額を半減し全欠勤の場合は支給しない。但し平均賃金を支給する場合は支給日数1日につき家族手当の0.03834を控除する。

第 28 条 本会社に同一扶養親族をもつ従業員が2人以上ある場合は会社で認定した扶養義務者1人のみに支給する。

第 29 条 虚偽の届出又は事実上扶養していない者若しくは要件を欠ぐに至つてその届出を遅延し不当に手当の支給を受けた事実があつたときは既に受けた不当の手当はこれを返還させると共に故意による場合は爾後支給を停止する。

第 30 条 従業員で入社後6カ月以上経過した者は毎年2月末日までに戸籍証明書及び無収入証明書を添付して扶養親族届を提出しなければならない。

正当な理由がなく前項の届出をしない者には支給を停止することがある。

第3節 基準外賃金

第 31 条 基準外賃金である諸手当の支給条件及び支給金額（支給率）は別表第4号の区分により

支給する。

第 32 条 時間外労働、週休労働、休日労働、深夜業の場合の休憩時間に対しては賃金を支給しない。

第4節 臨時に支給する賃金

第 33 条 特別の事由があるときは臨時給与を支給することがある。

第三章 昇 給

第 34 条 昇給は年2回次により行う。

- 1、年令給は45才に達するまで毎年1月及び7月現在で第一号表によつて補正加給する。
- 2、勤続給は毎年1月及び7月現在で1年を増す毎に補正加給する。

第 35 条 昇職による昇給は各人の職務、能力、経験等を査定し第20条第3号により行う。

第四章 休 業（休業手当）

第 36 条 業務上負傷し又は疾病に罹り療養するため休業した期間は賃金を支払わないで平均賃金と労働者災害補償保険法によつて給付される休業補償費との差額を補償する。但し従業員の故意又は重大な過失によつて負傷し若しくは疾病に罹り、そのことについて会社が行政官庁の認定を受けた場合は休業補償又は障害補償を行わない。
傷病の原因が前項但書の程度に至らない過失と認められる場合は別に定める災害補償委員会の認定によつて平均賃金の100分の60乃至100分の80と法令によつて給付される休業補償費との差額を補償する。
業務上負傷し又は疾病に罹り就業時間中に休養し又は早退した場合は当日所定の勤務をしたものと看做す。

第 37 条 女子の産前産後の休業期間中は賃金を支払わない。

第 38 条 次に掲げる休業に対してはその期間賃金を支払わないで休業手当を支給する。

- 1、会社の責に帰すべき事由による休業 平均賃金の100分の60
- 2、伝染病予防法によつて伝染病患者（含保菌者）でないにもかかわらず隔離又は交通遮断せられたときは出勤扱とし1日につき伝染病予防法によつて補償される額と本給の 0.03067との差額を休業手当として支給する。
保菌者で隔離又は交通遮断せられたときで補償がない場合は病欠扱とし補償は本給の 0.023を休業手当として支給する。

附 則

第 39 条 この規則は昭和29年1月13日より実施する。

第 40 条 家族手当支給規程は廃止する。

第 41 条 法令又は労働組合との協定においてこの規則と異なる定めがなされたときは法令又は協定の定めるところによる。

別表 第1号

本 給	年 令 給	年令18才の者の基礎給を6,230円、年令加算は1才につき19才—25才まで105円、26才—35才まで115円、36才—45才まで100円とし45才をもつて打切る。		
	勤 続 給	勤続満1年について100円とする。		
	職 能 給	最低1,050円、最高14,280円としこの範囲内において人物学歴経及び職能によつて査定する。 職務区分並びに賃金額は第2号表の通りとする。		
家 族 手 当	月 額 表			1,300円
	妻以外の1~2人目	1人につき		900円
	" 3人目以上	"		600円
	第23条末項該当者			900円

職 能 給

号 級	1	2	3	4	5	6	7	8	9
	円	円	円	円	円	円	円	円	円
1	1,050	1,100	1,150	1,200	1,260	1,360	1,460	1,570	1,680
2	1,200	1,260	1,360	1,460	1,570	1,680	1,790	1,940	2,100
3	1,680	1,790	1,940	2,100	2,310	2,520	2,730	2,940	3,150
4	2,520	2,730	2,940	3,150	3,360	3,570	3,780	3,990	4,200
5	3,780	3,990	4,200	4,410	4,620	4,830	5,040	5,250	5,460
6	5,040	5,250	5,460	5,670	5,930	6,190	6,450	6,710	6,970
7	6,450	6,710	6,970	7,230	7,490	7,750	8,010	8,280	8,550
8	8,010	8,280	8,550	8,820	9,130	9,440	9,760	10,080	10,500
9	9,760	10,080	10,500	10,920	11,340	11,760	12,180	12,600	—
10	11,760	12,180	12,600	13,020	13,440	13,860	14,280	—	—

深夜手当		所定就業時間内の深夜業の場合は 1,000分の6.61を1.32に替える			
休日労働手当		時間外労働手当に同じ			
養成手当	鉄道	運転手	200円	100時間	運転手、車掌で実務見習生を受持つて養成したとき支給する なお上記時間は養成時間である
		車掌	60円	36 "	
	軌道	運転手	200円	100 "	
		車掌	200円	145 "	
	自動車	運転手	200円	特別養成 100 "	
		車掌	200円	145 "	
実務見習手当	鉄道 軌道 自動車	車掌	2,000円		①車掌より運転手に登用する場合で 実務見習期間中所定就業時間外に 営業車に乗務して輸送を行つたとき はその期間に対して支給する ②改札手、駅手より車掌に登用する 場合①に準じて支給する ③但し①の場合で実務見習開始後30 時間以内に行つた中間試験の結果不 合格の者に対しては300円を支給 する
	鉄道	改札手 駅手	600円		
郵便批送手当	郊外自動車 運転手 車掌	路線名	1便の片 道手当額	局数	便数 片道
		阿須那線	1.50	2	4
		生田線	2.50	4	4
		上水内線	5.00	4	2
		津田線	2.80	3	4
		吉和線	6.00	2	4
現金取扱手当	鉄道 定期券掛 現金掛 軌道 現金掛 自動車 操車掛 出札掛	1人1カ月の扱高	手 当 日 額		
		50万円以下	円 銭		
		100万円以下	3.30		
		200万円以下	5.00		
		300万円以下	6.60		
		300万円以上	8.80		
宿直手当		一回につき180円			
睡眠(仮眠)手当	一昼夜交替 勤務者 (当番勤務者) 守衛	一時間につき	17円		
		一回につき	117円		
待機手当	鉄道	運転手	一時間につき	14円	
	市内 自動車	運転手	一時間につき	21円	
	郊外 自動車	運転手	"	17円	
	郊外 自動車	車掌	"	23円	
休日手当		一日につき本給月額の	0.08884	就業規則第37条による休日について 支給する。但し五労働日以上の連続 欠勤に挟まれた休日及び出勤停止中 に挟まれた休日については支給しない	

年次休暇手当		休日手当と同じ	
特別休暇手当		休日手当と同じ	特別休暇が前後各三日以上の連続欠 勤に挟まれたときは支給しない 就業規則第百七条の裏賃休暇につい ても同上により支給する
生理休暇手当		二日以内に限り 一日につき本給月額の 0.0834	生理休暇に対して支給する 但し生理休暇の前後を通じ連続欠 勤七日以上に及ぶときは支給しない
病欠手当		三日まで 一日につき本給月額の 0.03067	病欠欠勤(業務上の疾病を除く)連 続四日以上で医師の証明があるとき 支給する
育児時間手当		十分につき本給月額の 1,000分の0.88	就業規則第43条の育児時間について 支給し育児時間は一時間を限度とす る

賃 金 規 則

〇〇 観 光 自 動 車 株 式 会 社

第一章 総 則

- 第 1 条 従業員の賃金に関する事項はこの規程の定めるところによる。
- 第 2 条 賃金は通貨で直接本人に支払う、但し次のものはこれを控除して支払う。
- 1、法令で定めたもの
 - 2、会社と組合が協定したもの
- 第 3 条 賃金を区分して次の通りとする。
- 基準賃金、基準外賃金、臨時に支払われる賃金
- 第 4 条 賃金計算期間は前月の21日より当月の20日までとし毎月28日に支払う、
但し支払日が休日に当たったときは前日に繰上げ支払う。
- 第 5 条 次の各号の1に該当するときは前条の規程に拘らず権利者の請求のあつた日から7日以内
に賃金を支払う。
- 1、死亡したとき
 - 2、退職又は解雇されたとき
- 前項の規定による賃金の支払に関して争がある場合には会社は異議のない部分を前項の期間
中に支払い他の部分については争が解決したのちこれを支払う。
- 第 6 条 従業員が死亡したときは民法相続編に規定する相続人にこれを支払う。

第二章 基 準 賃 金

- 第 7 条 基準賃金は基本給及び職務給に区分する。

基本給及び職務給を更に次の通り区分する。

1、基本給

- イ、本給
- ロ、年令給
- ハ、勤続給

2、A、職務給（非乗務員）

- イ、能力給
- ロ、職責給又は努力給

B、職務給（乗務員）

- イ、職責給
- ロ、努力賃

第 8 条 本給は次の通りとする。

書記	4,500円
運転士	4,300円
書記補	2,500円
ガイド	2,300円
雇員	1,800円

第 9 条 年令給は満18才を基準として700円、1才を増す毎に50円を加算する。但し満40才を限度とする。

第 10 条 勤続給は勤続満1年につき300円とする。

第 11 条 非乗務員の能力給を左の通り定める。

書記	1 級	7,500円
	2 級	6,800円
	3 級	6,000円
書記補	1 級	4,800円
	2 級	4,200円
	3 級	3,700円
雇員	1 級	2,600円
	2 級	2,000円
	3 級	1,400円

第 12 条 非乗務員の職責給を左の通り定める。

書記	1 級	5,200円
	2 級	4,700円
	3 級	4,200円
書記補	1 級	3,700円

雇員	2 級	3,400円
	3 級	3,200円
	1 級	2,200円
	2 級	1,600円
	3 級	1,000円

第 13 条 乗務員職責給を左の通り定める。

運転士	1 級	4,700円
	2 級	4,200円
	3 級	3,700円
ガイド	1 級	3,200円
	2 級	2,700円
	3 級	2,200円
	4 級	1,200円

第 14 条 乗務員の努力給は次の金額の範囲内に於て成績に応じて決定の上支給する。

運転士	3,000円～4,000円
ガイド	2,000円～3,000円

第三章 基準外賃金

第 15 条 従業員が所定の勤務時間を超えて勤務したときは次の手当を支給する。

時間外勤務手当 1 時間に付基準賃金の 625/1000

22時より翌朝 5 時に亘る深夜時間に勤務したときは次の手当を支給する。

但し深夜時間中に睡眠又は休憩を与えた場合にはその時間については手当を支給しない。

深夜勤務手当 1 時間に付 基準賃金の 125/1000

時間外勤務にして前項の深夜時間に亘るときは時間外勤務手当と深夜勤務手当を合算した額を支給する。

深夜時間外手当 1 時間に付 基準賃金の 7.5/1000

第 16 条 従業員にして 2 交替制勤務に服した場合は左の手当を支給する。

1 勤務に付 基準賃金の 1.6/1000

第 17 条 乗務員には乗務した営業軒数に対して左の通り走行軒手当を支給する。

走行軒手当

運転士 1 軒につき1円

ガイド 1 軒につき1円

第 18 条 乗務員が修理を行つた場合は左の通り修理手当を支給する。

修理手当

1 日につき 100円

但し走行杆手当と重複して支給しない。

第 19 条 所定の勤務時間以後に入庫し日報作成、燃料注入及び清掃作業をなした者に対し左の時間外手当を支給する。

運 転 士 1 時間分

ガ イ ド 1 時間分

第 20 条 非乗務員が乗務せる場合は次の手当を支給する。

1 日 150円

第 21 条 休日に勤務を命じたときは次の手当を支給する。

休日勤務手当 1 勤務に付 基準賃金の 50/1000

但し勤務が所定労働時間に満たないときは第15条の時間外勤務手当の計算による。

第 22 条 従業員が欠勤したとき又は始業時間に遅刻し或は終業時間より早く退勤したときは次の通り賃金を差引く。

欠勤1日に付 基準賃金の 40/1000

遅刻早退 1 時間に付 基準賃金の 5/1000

遅刻早退の計算については1ヶ月を通算し1時間に満たない端数はこれを切捨てる。

第 23 条 扶養家族を有する従業員に対し次の通り家族給を支給する、但し試雇期間中のもの及び臨時に使用するものについては支給しない。

(イ) 妻 1,000円

(ロ) 子 700円 (満18才未満の子女)

(ハ) 父母 500円 (満60才以上)

前項の家族給は3人を限度とする。

第 24 条 前条の家族給支給範囲は同1戸籍にあつて本人の収入によつて生計を維持するものに限る。

但し前条(イ)項については入籍していない場合でも事実上婚姻関係と同様の事情にあるものと認めた場合は扶養家族として取扱う。

第 25 条 家族給の支給を受けようとする場合は最近の家族調書を提出しなければならない。

第 26 条 扶養家族に異動を生じた場合は直ちに前条の家族調書訂正のため異動届を提出しなければならない。

前項の異動届には証明書を添付しなければならない。

第 27 条 家族給の支給を受けるべき条件が具備した場合は異動事実発生の翌月より支給を開始し、この条件を欠いた場合は異動事実発生の翌月よりこれが支給を停止する。

第 28 条 虚偽の届出の遅延等により不当に家族給の支給を受けた場合は既に受けた家族給は会社へ返還させ就業規則に定める懲戒に処する。

第 29 条 家族給は欠勤休職等によりその月の賃金を受けないときはこれを支給しない。

第 30 条 従業員が宿直勤務又は日直勤務に服したときは次の手当を支給する。

宿直手当 1 回に付 150円

日直手当 1 回に付 100円

第 31 条 従業員に交通費の補助として1ヶ月に付 550 円を支給する。

第四章 その他の給与

第 32 条 就業規則第37条の規定によつて休職を命じたときはその期間賃金を支給しない。

但し同条第1号の規定によつて休職を命じたときは賃金の全部又は平均賃金の100分の60以上を支給する。

第 33 条 従業員次の各号の費用に充てる為賃金非常前払を請求したときは賃金支払期日以前であっても既往の労働に対する賃金は直ちにこれを支払う。

- 1、本人又はその収入により生計を維持する家族の出産、婚姻、葬儀、疾病、災害
- 2、已むを得ない事情により本人が1週間以上に亘り帰郷する場合
- 3、会社が前2号に準ずる已むを得ない事由と認定したもの

第五章 臨時雇及試雇期間中の賃金

第 34 条 臨時必要な場合雇入れた臨時月雇の賃金は次による。

運 転 士 日額 400円～600円

ガ イ ド “ 200円～300円

第 35 条 試雇期間中のものについては日額次の賃金を支払う。

運 転 士 日給 250円

乗務したときは 150円を加算する

ガ イ ド 日給 100円

乗務したときは 100円を加算する

第六章 旅 費

第 36 条 社命により出張する者にはこの章の規定により旅費、日当を支給する。

日帰り出張については実費を支給する。

第 37 条 旅費とは鉄道賃、船賃、車賃、宿泊料を云う。

第 38 条 出張中社用の通費は実費を支給する。

第 39 条 日当は日数、宿泊料は夜数に応じて支給する。

夜汽車(汽船)を利用したときは所定の宿泊料を支給する。

第 40 条 第 3 者より旅費又は宿泊設備の利用の提供を受けた者に対しては旅費の 1 部を支給しないことがある。

第 41 条 旅費、日当は目的地、予定日数及資格に応じ出発前概算を以て仮払をするか出張終了後 3 日以内に精算しなければならない。

第 42 条 旅費日当は左表による。

区 分 資 格	鉄 道 賃	船 賃	車 馬 賃	普 通 地 区		特 別 地 区	
				日 当	宿 泊 料	日 当	宿 泊 料
書 記	3 等	2 等	実 費	400	1,000	500	1,200
書 記 補	3 等	2 等	実 費	300	1,000	400	1,200
運転士その他	3 等	2 等	実 費	300	1,000	400	1,200

前表の特別地区とは東京都、川崎市、横浜市、名古屋市、大阪市、神戸市、広島市、福岡市を云う。

第七章 附 則

第 43 条 本規程は昭和29年4月分より実施する（但し昭和29年4月1日現在の在籍社員に適用する）。

内 規

主任の給与に関する内規を左のとおり定める。

1、賃金計算期間は当月 1 日より月末までとし毎月28日に支払う（月給制）

2、勤続給、年令給、家族給、交通費補助は一般従業員の規定を準用する。

3、本 給 5,000円

4、能 力 給 1 級 10,000円

2 級 9,000円

3 級 8,000円

4 級 7,000円

5、職 責 給 1 級 8,500円

2 級 7,500円

3 級 6,500円

4 級 6,000円

6、役付手当（基準外）

1 級 8,000円

2 級 7,000円

3 級 6,000円

4 級 5,500円

但し整備管理者 10,500円

7、宿直手当 1 回につき 200円

8、旅 費

鉄 道 賃	船 賃	車 馬 賃	普 通 地 区		特 別 地 区	
			日 当	宿 泊 料	日 当	宿 泊 料
2 等	1 等	実 費	400円	1,000円	600円	1,200円

特別地区とは東京都、川崎市、横浜市、大阪市、神戸市、広島市、福岡市を云う。

本内規は昭和29年4月支給の分より実施する。

秘

乗合自動車業女子従業員労働実態調査票

— 個人別調査票 — 様式A

調査期日 昭和29年()月()日

労働省婦人少年局

整理番号	※No.	県
------	------	---

事業所名		事業所番号	
1. 氏名		2. 男女別	☐ 男 ☐ 女
3. 職種	☐ 運転手 ☐ (路線バスの)車掌 ☐ (観光バスの)ガイド ☐ 事務その他		
4. 年 月 日	年 号 () () 年 () 月	※	
5. 入 職 年 月	年 号 () () 年 () 月	※	
6. 扶 養 家 族	☐ な し ☐ あ り () 人		
7. 最 終 学 歴	☐ 小 ☐ 高小・新中 ☐ 旧中・新高 ☐ 旧専・旧高 ☐ 新大・旧大 ☐ その他		
8. 現金給与総額	円	備 考	
イ. 毎月きまつて支給する給与	円		
ロ. 臨時に支給する給与	円		
9. 総 労 働 日 数	日		
10. 総 労 働 時 間 数	時間		
イ. 所定内労働時間数	時間		
ロ. 所定外労働時間数	時間		
11. 生 理 休 暇 日 数	日		

注 ※印の欄は何も記入しないこと。

8. 以降は昭和29年11月分について記入すること。

乗合自動車業女子従業員労働実態調査票

— 個人別調査票 — 様式B

労働省婦人少年局

整理番号	※No.
------	------

調査の目的 あなたの生活と、お仕事の実情をあなたから直接伺つて、乗合自動車業に働く婦人の地位向上をはかりたいと思います。どうぞ御協力下さい。

書き入れ方 1. あなたの名前はいりません。

2. ○印のついているものは、その中から一つだけえらんで●のようにぬりつぶして下さい。

3. ()の中には答を書き入れて下さい。

4. 質問の前に※印のあるものは、乗務の方以外は記入する必要はありません。乗務の方は全部の質問に答えて下さい。

5. この調査票は個人の秘密がもれないよう、取扱いに注意していますから正確に記入して下さい。

記入時期 昭和29年()月()日

1. あなたの勤め先

() 都道府県 () 市町 私営の場合 () 会社 () 営業所

都市営の場合 () 都市 () 局課 () 営業所

国営の場合、国 鉄 () 営業所

2. あなたの年令は 満 () 才

3. この営業所に勤めはじめてからどの位になりますか。 () 年 () ケ月

4. ※乗務員(車掌、運転手)になつてから(他の会社にいたことがあればその分もふくめて)何年になりますか。 () 年 () ケ月

5. あなたの仕事の種類

☐ (路線バスの)車掌 ☐ (観光バスの)ガイド ☐ (路線と観光兼務の)車掌

☐ 一般事務 ☐ 精算係 ☐ 検査係(又は指導員) ☐ タイピスト ☐ 電話交換取扱者

☐ 運転手 ☐ () 長 ☐ 雑役(給仕、そうじ婦をふくむ) ☐ その他 ()

6. ※あなたの乗務する路線は一週間を平均しておよそ次のどれに当たりますか。

☐ 半分以上市街地 ☐ 半分以上田舎道 ☐ 半分以上山道 ☐ 港湾に接続し、船の発着毎に乗客を乗せる

7. あなたの最後に卒業した学校

☐ 尋常小学校 ☐ 高等小学 ☐ 新制中学 ☐ 旧制中学(高女) ☐ 新制高校

☐ 旧制専門学校又は旧制高校 ☐ 短期大学 ☐ 新制大学 ☐ 旧制大学 ☐ その他 ()

8. あなたの配偶関係。

☐ 未婚 ☐ 夫と死別又は離別 [子供 ☐ なし ☐ あり () 人、() 才 () 才

() 才] ☐ 有夫 [子供 ☐ なし ☐ あり () 人、() 才 () 才 () 才]

☐ その他 ()

9. 現在一緒にくらしている家族はみんなで何人ですか。(あなたもふくめて)

☐ 自分1人 ☐ 2人 ☐ 3人 ☐ 4人 ☐ 5人 ☐ 6人 ☐ 7人 ☐ 8人 ☐ 9人 ☐ 10人
☐ 11人以上

10. 現在一緒にくらしている家族の中、自分も入れて収入のある人は何人ですか。(商家、農家などの家業もふくめて書くこと)

☐ 自分1人 ☐ 2人 ☐ 3人 ☐ 4人 ☐ 5人 ☐ 6人 ☐ 7人 ☐ 8人 ☐ 9人 ☐ 10人

〔出勤日の生活時間表〕

午前	0時	1時	2時	3時	4時	5時	6時
午後	6時	7時	8時	9時	10時	11時	12時
	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時
	18時	19時	20時	21時	22時	23時	24時

19. ※風食時間が日によつてひどくずれることがありますか。

☐ な い

☐ あ る 最も多い時で () 時間位

20. 先月中に朝 5 時半前に出勤したことがありますか。

☐ な い

☐ あ る () 回 { 一番早いときは () 時 () 分から
☐ 事務 ☐ 乗 務 ☐ 精 算 ☐ 検札 (又は検査)
☐ その他 ()

21. 先月中に勤務が夜10時半以後になつたことがありますか。

☐ な い

☐ あ る () 回 { 一番おそいときは () 時 () 分頃まで
☐ 事務 ☐ 乗 務 ☐ 精 算 ☐ 検札 (又は検査)
☐ その他 ()

22. ※10月と11月中に勤務の都合で乗務先で宿泊したことがありますか。

☐ な い

☐ あ る () 回 宿泊の場所 { ☐ 事務所の寮 ☐ 一般旅館 ☐ 特約してある旅館
☐ その他 ()

23. 次の表にあなたの最近の「休日の生活」を記入して下さい。

(かき方は「18. 出勤日の生活時間表」の要領と同じです。)

〔休日の生活時間表〕

午前	0時	1時	2時	3時	4時	5時	6時
午後	6時	7時	8時	9時	10時	11時	12時
	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時
	18時	19時	20時	21時	22時	23時	24時

24. 先月中にとつた休日 (公休) の日数 (生理休暇はぬかす) () 日

25. 生理のために先月は何日休みましたか。

☐ 全く休まない。

☐ () 日休んだ { ☐ 生理休暇の名目で休んだ
☐ 年次休暇の名目で休んだ
☐ その他 (実情)

26. 生理休暇はとれますか。

☐ いつでも請求すればとれる

☐ とろうと思えばとれるがとりにくい (理由)

☐ とりたくても全くとれない (理由)

☐ とる必要を感じない

☐ そ の 他 ()

27. 生理日に乗務を予備に切りかえてもらえますか。

☐ もらえる ☐ もらえない ☐ たまにもらえることもある

☐ そ の 他 ()

28. この仕事についてあなたの生理状態はどうですか。

☐ 最初の () カ月位は不順だったが今は順調になつた

☐ 不順になつたまま直らない

- 変りない { ○前から不順であつた
○前から順調であつた
- その他(その状態)
29. (結婚後乗務をしている人又はしたことのある人に)
あなたは妊娠したことがありますか
○ない ○ある
「ある」方は次に記入して下さい(何回もある方は最近のものについて)
妊娠何カ月まで乗務しましたか () カ月まで
妊娠後乗務から他の仕事に変わりましたか
○変らない ○変つた(妊娠() カ月目から() に変つた)
○その他()
妊娠は順調でしたか
○流産した ○人工流産した ○早産した ○死産した ○正常分娩した
○その他()
(分娩した人に)
出産の何日前から産前休業しましたか () 日前
出産の何日後から出勤しましたか () 日後
出産の何日後から乗務しましたか () 日後
(乳児のある人に)
あなたの勤務中子供の世話は誰がしますか(又はしましたか)()
授乳はどのようにしていますか(しましたか)
{ ○人工栄養で自分は授乳しない
○家から子供をつれて来てもらつて一日に() 回授乳している(した)
○その他(実情)
- 授乳の場所
○授乳室(施設) ○宿直室 ○女子専用の室(更衣室、休憩室等) ○医務室、休養室
○食堂、事務所の一角 ○その他()
30. ※ダイヤの関係で用便の困難を感じたことがありますか。
○ない ○ある(その時どうしますか)
31. ※1日の乗務が終つた後、体の調子はどうですか。
○なんともない ○少し疲れる ○家へ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 ○その他()
32. ※あなたは乗務するようになってから体が悪くなつたと思われることがありますか。
○ない ○ある
ある場合、その種類 ○胃腸病 ○生理その他婦人科的病氣 ○ぼうこう炎等泌尿科的病氣

- 咽喉カタル等耳鼻咽喉科的病氣 ○結核 ○慢性疲労 ○その他()
33. ※あなたの職場では売上金の不正防止のための検査制度がありますか。
○ない ○ある 毎日() 回 又は1カ月() 回位
その方法()
34. ※上の検査制度がある場合、あなたはそれをどう思いますか。
○不正をしていないことがはつきりするからやつてもらふほうがよい
○他に方法がないとすればやむを得ないと思う
○他に不正のできない方法を考へてやめてほしい
○不愉快だから今すぐやめてほしい
○その他()
35. あなたは今の仕事をどう思いますか
○たのしい
○つらい
○特別になにも考えていない
あなたが仕事の中でたのしい(又はよい)と思うことは何ですか
- あなたが仕事の中でつらい(又はいやだ)と思うことは何ですか
36. あなたは何時までこの仕事を続けたいと思いますか。
○出来るだけ早くやめたい (理由)
○結婚するまで (理由)
○結婚して子供が出来るまで (理由)
○出来るだけ長く続けたい (理由)
○() 才位まで続けたい (理由)
○他の仕事が見つかるまで (理由)
○その他 (時期と理由)
37. 労働組合のあるところでは、あなたは組合の会合などに出席しますか。
○積極的に出席している
○積極的ではないが大体出席している
○あまり出席しない
○全く出席しない

○その他（ ）

38. その他勤務時間、給与、職場の施設、労働組合、職場での婦人の地位のことなどなんでも日頃あなたの見ている状態や感じていることについて自由にかいて下さい。

39. あなたは余暇時間（例えば家へ帰ってから、又は休日など）に何を一番やりたいと思いますか。又あなたの今もつている希望や理想についてもかいて下さい。

乗合自動車業女子従業員労働実態調査票

様式 C 事業所調査票

労働省婦人少年局

乗合自動車業女子従業員労働実態調査票 様式 C

1. 調査期日 昭和（ ）年（ ）月（ ）日
2. 事業所名（ ）事業所番号（ ）
3. 所在地（ ）県（ ）市電話番号（ ）
4. 調査者氏名印（ ）
5. 面接者職氏名（ ）（ ）
6. 事業所の代表者氏名（ ）

I 事業所の概況

- イ、創立年月（ ）年（ ）月
- ロ、実在車数（ ）台、内線線バス（ ）台、貸切バス（ ）台
- ハ、乗合自動車営業種目 ○路経バス専業 ○貸切（観光）バス専業、○路線と貸切兼業
○その他（ ）
- ニ、当営業所の杆程別路線の種類
女子車掌の乗務する全部の杆程を平均して大略
○市街地（平坦地）（ ）% ○村落（平坦地）（ ）%
○山間部（山道）（ ）%
- ホ、就業規則（1部添付のこと）

○なし ○あり（○全営業所一本である。○各営業所で作る）

ハ、労働組合 ○あり ○なし（理由

II 就業状況

ハ、分課組織図

ロ、昭和29年11月末日（又は11月中の一定の日）現在の在籍数（ ）月（ ）日現在

職種別 労働者種類別	総 数		左の内路線のバス車掌		観光バスのガイド	
	男	女	男	女	男	女
1. 常 用						
2. 臨 時						

ハ、身分制度

1. 有 無 ○なし ○あり
2. 身分制度のある場合、各身分の名称と資格決定方法（女子車掌の該当する身分は、その旨付記すること）。

ニ、停 年 制

1. 停 年（ ）才
2. 男女差のある場合はその実情と理由

3. 身分職種等により差のある場合はその実情と理由

ホ、長欠者（1ヵ月以上）

	総数	男	女	
			総数	内車掌
在籍者数				
長欠者数				
小計				
結核				
その他の病気				
産前産後の休業				
上記以外の欠				

ヘ、欠勤率

年月	総数	男	女	
			総数	内車掌
29年11月	%	%	%	%
10月				
9月				
8月				
7月				
6月				
5月				
4月				
3月				
2月				
1月				
28年12月				

ト、入社退社（昭和29年11月よりさかのぼって一年間）

	入 社			退 社			月末在籍数		
	男	女	総数	男	女	総数	男	女	総数
29年11月									
10月									
9月									
8月									
7月									
6月									
5月									
4月									
3月									
2月									
1月									
28年12月									

Ⅰ、採 用

イ、募集の場所（性別、学歴、職種によつて異なる場合は各々の場合を記入すること）

- 1. 本社で営業所の分もまとめて募集する。
○2. 当営業所の分は当営業所で募集する。
○3. その他（具体的に

ロ、募集の時期

○随時必要に応じて募集する。 ○定期的に1年（ ）回（ ）月（ ）月（ ）月

ハ、募集の方法（昭和29年4月入職の分）但し新卒業期に特に募集を行わない場合は昭和29年11月からさかのぼって1年間

	事務関係		車 掌	
	男	女	男	女
1. 職業安定所に申込み	○	○	○	○
2. 学校に申込み	○	○	○	○
3. 新聞広告	○	○	○	○
4. 縁故紹介	○	○	○	○
5. その他（ ）	○	○	○	○

ニ、採用条件（本社で採用の場合は営業所で推測したものでよい。車掌の内路線と観光で異なる場合はその実情）

	事 務 関 係		車 掌	
	男	女	男	女
1. 学 歴、年 令				
2. 学 業 成 績				
3. 特 技				
4. 容 姿				
5. 家 庭 状 況				
6. 配 偶				
7. そ の 他				

ホ、入社試験（具体的に

	事 務 関 係		車 掌	
	男	女	男	女
1. 有 無				
2. 試験のやり方				

IV、女子車掌の雇用問題

イ、女子車掌を男子に切かえた方がよいという考えがあるか。

○なし（女子の方がよい理由

○あり（理由

ロ、女子車掌が結婚した場合どうするか

○退職させることになっている（○就業規則第_____条、○内規 ○不文律又は慣例）

(その理由

○何等干渉しない。 ○干渉しないが自発的に退職することを希望する

○その他（実情）

ハ、年齢が高く（25才以上）勤続の長い（5年以上）女子車掌の雇用について

1. 当営業所にその例があるか

○ない ○ある〔最高年齢者()才 最長勤続者()年〕(現在乗務しているものについて)

2. この様な車掌がふえた場合、これらの車掌に対する事業所の方針

○ 事務関係に配置転換を考えている。

○そのまま勤務することを望む ○適当な時にやめてもらう

○その他（

二、女子車掌の年齢と勤続年数について

1. 女子車掌は何才位までが適當か

○()才位まで ○年令に制限なし

○その他（

2. 女子車掌は何年位勤続が適當か

○()年位 ○()年以上やると身体を害するおそれがある ○制限なし

○その他（

3. 結婚後勤務可能か否か

○可能

○不可能 (理由

○その他（

ホ、その他女子車掌の雇用に関する管理者の意見及び調査者の感想

V、勞 働 条 件

イ、労働時間、休けい時間

1. (イ) 当営業所の営業時間 午前()時()分から午後()時()分まで

(ロ) 当営業所の始発の発車時刻 午前 () 時 () 分

(ハ) 当営業所の最終車の到着時刻 午前()時()分

2. 事務員の労働時間

(イ) 事務員の勤務時間・午前()時()分出勤 午後()時退出

午前()時()分出勤 午後()時退出

(ロ) 休けい時間 午前()時()分から午後()時()分まで()分間

午前()時()分から午後()時()分まで()分間

3. 乗務員の労働時間

(イ) 女子車掌の労働時間と休日の実例

1 例

記入符号、乗務時間——乗務前後準備時間○○○
休けい又は休日……食事時間××××

第 1 例

[illegible]

第 2 例

記入符号 乗務時間 |——| 乗務前後準備時間 ○○○
休けい又は休日 |……| 食事時間 ××××

休けい又は休日 | | 食事時間××××

[illegible]

- (イ) 乗務前準備時間 () 分間 その主な内容 ()
 (ロ) 乗務後精算時間 () 分間 その主な内容 ()
 (ハ) 中休制 1. 有無 ☐ない ☐ある[短かいもの () 時間、長いもの () 時間]
 2. 中休時間中の拘束 ☐する ☐しない

ロ、休日、休暇

1. 営業所の休業日

- ☐ない ☐毎週 () 曜日 ☐毎月 () 日 () 日 () 日 () 日
☐その他(実情)

2. 事務員の休日

- ☐全員一斉に () 曜日に休日をとる ☐交替で毎週一日休日をとる
☐その他(実情)

3. 女子車掌の休日

- ☐全員一斉に () 曜日に休日をとる ☐交替で毎週一日休日をとる
☐その実情(調査の前週一週間の例)

	月	火	水	木	金	土	日	備 考
出 勤	人	人	人	人	人	人	人	女子車掌在籍 () 人
休 日								

- ☐その他(就業規則 ☐労働協約 ☐その他の規定 _____ による)
 (その実情)

4. 年末年始 祭礼等のダイヤ変更について(過去1年間について)

(イ) き め 方

- ☐労働協約による ☐就業規則による ☐その都度労働組合と協定する
☐労働組合がないので、労働者の代表と協定する ☐使用者が一方向的に通達する
☐その他(実情)

(ロ) ダイヤ変更と女子車掌の勤務時間との関係

(ハ) ダイヤ変更と女子車掌の休日との関係

5. 繁忙時の観光バスガイドの労働時間と休日の実情(11月中の実情について)

(イ) 出勤時間の特に早い場合 午前() 時 () 分出勤

(ロ) 退社時間の特におそい場合 午後() 時 () 分退社

(ハ) 行先で宿泊の有無

- ☐全然なし ☐宿泊する場合もある ☐殆んどの場合宿泊
☐その他(実情)

- (ニ) 最も勤務時間の長い場合 午前() 時 () 分頃から午後() 時 () 分頃まで
 (ホ) 繁忙期の休日の実情 ()

6. 生 理 休 暇

(イ) 規定 ☐なし ☐あり[☐就業規則 ☐労働協約 ☐その他()]

(ロ) 日数及給与 ☐無給 () 日

☐有給 () 日で給与は () の () %

事務員と車掌と異なる場合はその実情 ()

(ハ) 請求手続 ☐口頭でよい

☐きまつた形式がある(その方法)

(ニ) 手 続 先 ☐衛生管理者 ☐勤怠係(出勤簿係) ☐係長

☐その他 ()

(ロ) 過去6カ月間の生理休暇請求状況

	在 籍 数		請 求 人 員		請 求 延 日 数	
	女子総数	内 車 掌	女子総数	内 車 掌	女子総数	内 車 掌
29 年 6 月	人	人	人	人	日	日
7 月						
8 月						
9 月						
10 月						
11 月						

7. 産前産後休業(昭和29年11月からさかのぼって1年間)

(イ) 産前休業 () 人請求し延 () 日

内車掌 () 人請求し延 () 日

(ロ) 産後休業 () 人請求し延 () 日

内車掌 () 人請求し延 () 日

(ハ) 産前産後休業中又は休業退職後にした女子の人数 () 人内車掌 () 人

8. 年次有給休暇

(イ) 規 定 ☐なし ☐あり[☐就業規則 ☐労働協約 ☐その他()]

(ロ) 規定の内容

9. 女子車掌の労働時間に関する管理者の意見(紙面不足の場合は別紙貼付のこと)

10. 労働時間に関する調査者の意見(紙面不足の場合は別紙貼付のこと)

へ、給 与

1. 給与体系図及び給与の計算方法

2. 女子従業員の初任給

計 算 式

(i) 事務員（高校卒、扶養家族なし）

() =

合 計 額

円

(ii) 車掌（路線バス）〔学歴（ ）卒〕

() =

円

(iii) 車掌（観光バス）〔学歴（ ）卒〕

() =

円

3. 初任給より一年後に昇給した時の女子従業員の給与額

計 算 式

(i) 事務員（高校卒、扶養家族なし）

() =

合 計 額

円

(ii) 車掌（路線バス）

() =

円

(iii) 車掌（観光バス）

() =

円

4. 昇給が男女によつて異なることがあるか

(i) 事務員について

○ない ○ある（理由）

(ii) 車掌について

○ない ○ある（理由）

5. 女子について一定の年限が来ると、給与の頭打ちがあるか

(i) 事務員について

(ii) 車掌について

6. 賞与について

(i) 有無（全員についての規定上の） ○なし ○あり

(ii) 時期 1年（ ）回で（ ）月（ ）月（ ）月（ ）月

(iii) 最近女子従業員に支給したものについて（毎月きまつて支給する給与に対するおよその倍率と金額）

(1) 乗務員 勤続5年のもの（毎月きまつて支給する給与）×（ ）＝ 円

〃 3年のもの（ ）×（ ）＝ 円

〃 1年のもの（ ）×（ ）＝ 円

(2) 車 掌 勤続5年のもの（ ）×（ ）＝ 円

〃 3年のもの（ ）×（ ）＝ 円

〃 1年のもの（ ）×（ ）＝ 円

7. 病気による長期欠勤者の給与保障について

8. 退職金

(i) 規定の有無 ○なし ○あり（○就業規則 ○労働協約 ○その他_____）

(ii) 計算方法

(1) 会社の都合で退職する場合

(2) 自己の都合で退職する場合

(3) 女子車掌が3年勤続して退職する場合（自己都合）

9. 中休時間の給与

(i) 給与の有無 ○無給 ○有給

(ii) 有給の場合その給与の内容（ ）

10. 車掌の切符売上金に過不足のあつた時の処理

(i) 過剰の時〔これに関する規則の有無 ○なし ○あり（就業規則 ○その他——規則）〕

○過剰金は会社に納める ○会社に納めその上始末書をとる

○一時会社に納め、不足の時に相融通する

○その他（実情

(d) 不足の時〔規則の有無 ○なし ○あり（○就業規則 ○その他_____による）〕

○車掌に弁償させる ○車掌に（ ）%弁償させる

○車掌には弁償させない ○その他（実情

11. 給与についての調査者の意見、感想

ニ、車掌の教育訓練

2. 路線バスの車掌の教育訓練

(i) 有 無 ○なし ○あり

(d) 期 間 （ ）月間

(v) 方 法 ○採用と同時に見習として乗務させる

○一定期間（ ケ月）教育をした後見習として（ ケ月）乗務させる

○その他（

2. 観光バスのガイドの教育訓練

(i) 有 無 ○なし ○あり

(d) 期 間 （ ）月間

(v) 方 法 ○採用と同時に見習として乗務させる

○一定期間（ ケ月）教育をした後、見習として（ ケ月）乗務させる

○その他（

ホ、切符の売上金不正防止のための検査について

1. 検査の有無 ○なし ○あり（就業規則、労働協約、その他_____）

2. 回 数 車掌1人に対し1ヶ月平均（ ）回位

3. 方 法 ○乗務中カバン交換する ○随時身体検査をする

○1日の乗務終了後に身体検査をする

○1日の乗務終了後に入浴させ、その間に衣類検査をする

○その他（実情

4. 女子車掌に対する検査係員の性別人員 ○男（ ）人○女（ ）人

5. 検査の存続について

○今後も同じ方法で続ける ○もつとよい方法があれば改正したい

○目下別の方法を考えて改正準備中 ○その他（実情

Ⅵ 施 設

イ、食事をとる場所

1. 事 務 員 ○事務室 ○男女共用の食堂（又は休けい室）

○女子専用の食堂（又は休けい室） ○その他（ ）

2. 車 掌 ○車内 ○営業所の食堂（又は休けい室） ○営業所の事務室 ○車庫

○営業所の車掌専用の食堂（又は休けい室） ○その他（ ）

ロ、食事支給の有無 ○なし ○あり

ある場合 1. 従業員の費用の負担 ○なし ○あり（割引○なし ○あり）

2. 種類 ○主食と副食 ○主食だけ ○副食だけ

3. 選択の自由 ○なし ○あり

ハ、制服支給状況

1. 支給方法 ○貸与している ○給与している ○その他（ ）

2. 支給している制服の種類と期間

種	（ ）を	期	（ ）年に（ ）着
	（ ）を		（ ）年に（ ）着
類	（ ）を	間	（ ）年に（ ）着
	（ ）を		（ ）年に（ ）着

3. 制服は ○家から着て出勤する ○職場で着がえる ○その他（ ）

ニ、女子の更衣室 ○なし ○あり

ある場合は独立の室があるかどうか、その実情

ホ、車内の車掌用椅子

1. 路線バス ○なし ○あり

ある場合、乗務中の使用は ○すいている時は出来る ○出来ない

2. 観光バス ○なし ○あり

ある場合、乗務中の使用は ○適宜出来る ○出来ない

ヘ、女子車掌のための休けい施設

1. 有無 ○なし ○あり

2. 休けい室のない場合、休けい時間又は乗務の合間の時間を女子車掌は何所ですぐか
実情（

3. 休けい室のある場合、その実情（視察のこと）

- (イ) 女子車掌専用 ☐なし ☐あり
 (ロ) 床の種類 ☐畳 ☐その他(実情)
 (ハ) 広さ () 畳又は()坪
 (ニ) その他注意すべき点

ト、女子が気分の悪くなつた時休める場所

1. 有無 ☐なし ☐あり〔☐女子専用 ☐全員共用 ☐その他()〕
 2. ない場合、気分の悪くなつた時はどうするか。
 3. ある場合、その実情(視察のこと)

チ、宿泊施設

1. 乗務員のための宿泊設備はあるか ☐ない ☐ある
 2. ない場合、事故その他で、特におそくなつた時、女子車掌はどうするか。
 3. ある場合
☐女子専用の宿泊所がある。
☐全従業員共用の宿泊所がある。
☐その他(実情)

リ、レクリエーション(教養、娯楽、運動について)

—調査当時から一年間さかのぼつて—

1. 使用者の負担総額 1年間()円
 2. 主な内訳

- ス、社宅 ☐なし ☐あり(女も入れるか ☐入れる ☐入れない)
 ル、寮 女子用 ☐なし ☐あり
 男子用 ☐なし ☐あり
 その他()

施設に対する調査者の所見

Ⅶ 安全衛生

イ、健康管理

1. 医務室 ☐なし ☐あり
 2. 衛生管理者 ☐なし ☐あり()人 中医師()人 看護婦()人
 3. 健康診断
 (イ) 採用時 ☐しない ☐する
 する場合診断科目〔☐ツベルクリン反応 ☐赤沈検査 ☐レントゲン透視
☐レントゲン写真 ☐かくたん検査〕
 (ロ) 定期 ☐しない ☐する(年 回)
 (1) する場合診断科目〔ツベルクリン反応 ☐赤沈検査 ☐レントゲン透視
☐レントゲン写真 ☐かくたん検査〕
 (2) 最近の検査結果(労働基準監督署に報告した写しを貼付のこと)
 4. 女子車掌の健康管理の問題点
 (イ) 女子車掌に比較的多い疾病の種類(又は名称)()
 (ロ) 乗務による障害と思われる疾病とその罹病状況()
 (ハ) その他女子車掌の健康管理の上で問題と思われる点()

ロ、災害

1. 過去1ケ年間(昨年12月～今年11月)に当営業所で事故による災害が発生したか
☐しない ☐した
 2. 発生した場合
 (イ) 回数()回 災害を受けた女子車掌延数()人
 (ロ) 女子車掌が災害を受けた事故の中最も大きいものの例
☐女子車掌()人が死亡した ☐女子車掌()人が全治()日()週の負傷をした。
 事故の実情

備考 事業所全般についての調査の所見

(この調査票は必要な点を落さぬようにするため形式的になりやすいので調査者の見たまま感じたままをここに記して下さい。)

乗合自動車業女子従業員労働実態調査票

様式D労働組合調査票

労働省婦人少年局

乗合自動車業女子従業員労働実態調査票様式D労働組合調査票

調査者氏名印

調査月日()年()月()日

面接者氏名	女子	女子	男子	男子
労働組合での役職名				
会社での地位及び係名				

I. 概況

イ. 労働組合の正式の名称〔

ロ. 本部と末端組織までの機構図〔

ハ. 労働組合を結成した年月〔

ニ. 労働組合同規約の有無 ☐なし ☐あり { ☐本部一本 ☐その他 (作成した年月日 ()

ホ. 労働協約の有無 { ☐なし [☐結成当時からない ☐ () 年 () 月まであつた ☐現在交渉中 [☐始めて交渉 ☐従来のものゝ更新 ☐あり [締結年月日 ()

ヘ. 上級組合との関係 ☐なし ☐あり { ☐私鉄総連に加入 ☐都市交通に加入 ☐総評に加入 ☐その他 ()

ト. 専従職員の有無 ☐なし ☐あり [女 () 人男 () 人]

チ. 組合機関紙の有無 ☐なし ☐あり { 発行回数 月 () 回 年 () 回 発行部数 () 部

リ. 組合財政

組合費 (1人当り金額と徴収方法)

金額	徴収方法
----	------

II. 労働組合の組織

イ. 組合員の資格 (非組合員の範囲)

ロ. 組合加入について

ハ. 組合員数 (事業所調査票の在籍数より非組合員の人数を除いた数と一致するようにしてほし
い)

総数 () 人 男 () 人 女 () 人

ニ. 組合役員の種類と人数

役員の 種類 性別	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
男		人	人	人	人	人	人
女		人	人	人	人	人	人

ホ. 役員の選出方法

- (1)
- (2)
- (3)
- (4)
- (5)
- (6)
- (7)

ヘ. 役員の性格

役員名	性別	年 令	勤続年数	学 歴	会社での地位及び係名	役員 歴	備 考
(1)							
(2)							
(3)							
(4)							

ト、全組合員の会合について

(1) 開催回数 年 () 回

(2) 調査日に一番近い日に行つた全組合員の会合

(イ) 開催年月日 () 年 () 月 () 日

(ロ) 主な議題

(ハ) 決定事項

チ、組合が今当面している問題は何か

○なし

○あり () その内容

Ⅱ 争 議

イ、過去一年間の争議の有無 ○なし ○あり { 回数 () 回

期間 ()

ロ、過去一年間に争議のあつた場合の内容と経過

Ⅳ 婦人対策について

イ、婦人対策の有無

○あり () 名称

○なし () ない理由

ロ、本部と末端組織までの婦人対策の機構

ハ、婦人対策の組織の設立年月 (一度設立し、一時中断したが最近又設立したときはその経過を記入のこと。 昭和 () 年 () 月

ニ、婦人対策の役員及び連絡員 ○なし ○あり

ある場合の種類と人数

役 員 (部長女 () 人 男 () 人 副部長女 () 人 男 () 人)

連絡員 (女 () 人 男 () 人)

ホ、婦人対策の専任書記 ○なし ○あり (女 () 人 男 () 人)

ヘ、婦人対策の現在の部長及び副部長の性格

役 員 名	年 令	勤続年数	学 歴	会社での地位及び係名	執行機関の構成員に選出された回数	備 考
部 長						
副 部 長						
副 部 長						

ト、婦人対策の役員と執行機関の構成員との関係

チ、婦人対策のための会合

(1) 婦人全員の会合の有無 ○なし ○あり (開催回数 ())

(2) 婦人代表者又は連絡員の会合の有無 ○なし ○あり (開催回数 ())

(3) その他の会合 ()

リ、最近の婦人対策の婦人全員 (ない場合は代表者又は連絡員) の会合について

(1) 開催日時 () 月 () 日 () 時 () 分から () 時 () 分まで

(2) 主な議題

(3) 出席状況

(4) 発言状況

ヌ、婦人対策の組織が発行している機関紙の有無

- なし { ○婦人対策は機関紙をもたないが、組合機関紙に婦人対策関係のある情報を定期的に掲載している。
○全く何もない。

○あり〔発行回数（ ） 発行部数（ ）〕

ル、今年の婦人対策の活動方針

オ、婦人対策の組織のない場合は、労働組合に婦人の意向を反映する方法

Ⅴ 過去一年間をさかのぼって、労働組合が婦人のために使用者に特に要求した事項があればその経過を記入する。

Ⅵ 過去一年間をさかのぼって労働組合が婦人のために行った行事があればその実情を記入する。

Ⅶ 過去一年間をかへりみて、Ⅴ、Ⅵ以外に全組合員のために使用者に要求した事項、又重要な活動があれば、その経過、婦人組合員のそれに対する反応を記述すること。

Ⅷ 会社の親睦会の有無 ○なし ○あり

ある場合、労働組合活動との関係について、特に婦人組合員の問題を中心に実情を記入すること。

Ⅸ 労働組合の立場からバスに乗務する女子従業員の労働条件、労働環境、地位、特性等につき問題と思われる点を記述すること。

備考 労働組合及び婦人の活動状況について調査項目にはないが、特に注目すべきことがあれば調査報告書作成に参考になるから記述すること。

昭和31年10月20日 印刷
昭和31年10月25日 発行

乗合バスの女子従業員

東京都千代田区大手町1の7

編集兼
発行人 労働省婦人少年局

東京都中央区入舟町2の3

印刷人 中和印刷株式会社