

# 北海道私鉄バス労働者世帯の生計費

—北海道勤労者世帯の生活構造研究(その一)—

伊藤 セツ 足立 恭子

## も く じ

1. 問題提起
2. 「北海道家計調査」にみる勤労者世帯の生計費と「家計調査」の問題点
3. 北海道私鉄バス労働者の生計費
  - (1) はじめに
  - (2) 北海道私鉄バス労働者「生活実態調査」の経緯と調査対象
  - (3) 収入構成
  - (4) 支出構造
  - (5) 収入と支出のバランス
4. むすび

### 1. 問題提起

クチンスキーは、労働者の状態を実証的理論的に研究する際の要因として次の17項目をあげた。すなわち、労働者保護立法、失業と操業短縮、雇用関係、労働時間、労働者の所得とその構成、栄養状態、教育、家族の状態、労働の強度、病気と死亡、犯罪、生計費、職場の衛生状態、社会保険、労働災害、住宅事情である。クチンスキーは、「われわれは上にあげた要因の全部を、一国全体について、また個々の産業・職業・労働者範疇について、また農業・商業・工業などのさまざまな産業部門について、またさまざまな国や植民地について調査研究しなければならない。なぜならば、そうした実際に周倒な調査研究をしたのちにはじめて、われわれは、労働者の状態の変化と推移とを一望のものにおさめることができる<sup>(1)</sup>」といっている。またマルクスは、1880年、フランス労働党のために「労働者調査質問表」を書いたが、彼は労働者自身の手による労働統計調査を重視し、調査案に100の質問項目をかかげた。この項目は、賃労働にかんする理論にもとづいて作成されてお

り、4部に分かれている。第1の部分(29項目)は、職場の性質、作業条件、労働者の数と構成(年齢別・男女別・監督・徒弟その他の別・季節労働者か否かの別・手労働か機械労働かなど)、第2の部分(16項目)は労働時間、休み時間、交替制、そうじ作業、遅刻にたいする罰金、通勤時間など、第3の部分(36項目)は雇入契約、解除条件、賃金制度および賃金額、必需品価格、家計収支など、第4の部分(19項目)は、ストライキ、共済組合などについての質問を含んでいる。

以上のように、生計費、あるいは家計収支は賃労働者の状態把握のためのいくつかの要因の一つとして位置づけられる。このことから生計費はまたそれだけが独立したものとしてとらえられるべきではなく、他の諸要因との深い相互関係の中に分析されなければならないことが示唆されている。賃労働者の状態とは、労働者の労働過程=労働力の消費過程と、労働力の再生産過程=本来の消費過程、の状態を総合したものである。生計費は、この後者、つまり労働力の再生産過程とかかわりあうが、これとても、労働者の労働過程との関連で問題にされなければならない。

生活水準なり、生活構造の解明という、いわゆる生活問題研究の方法論について、山本順子氏は「労働生活と消費生活を統一的に把握し、消費生活を労働力の再生産のための循環過程として把えようとする『生活構造論』的研究方法論<sup>(2)</sup>」の立場に立ち、戦後における「生活問題研究」の展開過程からいくつかの実践的課題の立ちおくれを指摘されている。すなわち、第1に、戦後の生活問題研究の生計費分析の傾重、第2に、研究が貧困層、貧困線の領域に固

定化されていること、第3に「国民諸階層の生活の個別的な分析、究明、その比較、対照、一切の総合」(永野順造氏の表現)といった研究態度のたしおくれ、第4に、戦後における生活構造の変貌に対応すべき生活問題研究の空白、である。<sup>(3)</sup>

われわれは、生計費の位置と分析の視角および問題の所在を以上のようなものとしてとらえ、具体的には、北海道の勤労者世帯の個別的な生計費分析を行なうことを目的としている。本稿では、まず、1968年の「北海道家計調査」結果から、北海道勤労者世帯の生計費を産業別・職業別に概観し、「家計調査」自体のもつ問題点をも指摘したあとで、北海道私鉄バス労働者の生計費をとりあげることにする。

## 2. 「北海道家計調査」にみる勤労者世帯の生計費と「家計調査」の問題点

第1表は、1968年の全道世帯主産業別平均1か月の収支実額と構成比を示したものである。

第1表 全道世帯主産業別平均1か月間の収支(勤労者世帯) 1968年平均

	平均	鉱業	建設業	製造業	卸・小売業	金融・保険業	不動産業	運輸・通信業	電気ガス水道業	サービス業	公務	その他
集計世帯数	562	423	691	1,099	785	173	18	1,394	66	998	901	196
世帯人員数	3.92	4.14	3.94	3.89	3.73	3.82	2.94	4.11	4.08	3.80	3.83	3.97
有業人員数	1.42	1.39	1.50	1.45	1.43	1.12	1.39	1.45	1.35	1.41	1.26	1.56
実収入	84,460	68,126	70,475	81,632	67,829	110,954	84,823	88,913	104,331	96,386	94,154	77,360
実収入以外の収入	15,951	10,735	12,481	17,755	13,031	20,300	3,280	17,200	23,478	18,790	16,470	15,186
実支出	71,438	59,141	60,045	68,586	58,989	92,452	49,365	75,381	86,303	79,776	78,156	69,192
消費支出	64,163	54,423	55,788	61,984	54,244	79,488	43,737	67,624	77,223	70,082	68,994	64,167
食料費	21,976	23,253	21,818	22,041	18,885	23,929	18,539	22,519	25,778	21,434	22,522	21,392
住居費	7,679	4,739	6,919	7,521	7,906	7,005	2,788	7,955	10,111	8,517	8,195	5,927
光熱費	3,456	675	3,363	2,914	3,389	4,454	2,221	3,837	4,364	3,954	4,123	3,764
被服費	7,419	7,219	6,114	7,159	5,451	11,033	3,102	7,937	9,046	8,501	8,081	8,024
雑費	23,633	18,573	17,574	22,349	18,613	33,067	17,087	25,376	27,925	27,676	26,073	25,060
非消費支出	7,275	4,719	4,257	6,602	4,745	12,964	5,628	7,757	9,080	9,694	9,162	5,025
実支出以外の支出	27,684	16,587	20,444	28,943	20,688	37,766	38,566	29,431	41,859	34,076	31,574	23,108
消費支出構成比	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
食料費	34.2	42.7	39.1	35.6	34.8	30.1	42.4	33.3	33.4	30.6	32.6	33.3
住居費	12.0	8.7	12.4	12.1	14.6	8.8	6.4	11.8	13.1	12.2	11.9	9.2
光熱費	5.4	1.2	6.0	4.7	6.3	5.6	5.1	5.7	5.7	5.6	6.0	5.9
被服費	11.6	13.3	11.0	11.6	10.0	13.9	7.1	11.7	11.7	12.1	11.7	12.5
雑費	36.8	34.1	31.5	36.0	34.3	41.6	39.0	37.5	36.1	39.5	37.8	39.1

実収入の実額では、金融・保険業がもっとも高く、電気・ガス・水道業、サービス業がこれに次いでいる。後にみる私鉄・バス労働者は、運輸・通信業に所属するが、その実収入実額は産業分類中第5位で、全道勤労者世帯平均より若干高くなっている。消費支出の実額もほぼこの順位にある。消費支出の構成比をみると、エンゲル係数のもっとも低いのは金融・保険業で、サービス業・公務がこれに次ぎ、運輸・通信業は33.3%と第4位で全道勤労者世帯平均より0.9ポイント低い。住居費のしめる割合は、卸・小売業がもっとも高く、不動産業がもっとも低い。鉱業にみる光熱費の実額・比較における極端な低さは、冬期石炭の現物支給の反映であろう。運輸・通信業は、住居費・光熱費・被服費ともに全道勤労者世帯平均に近い。雑費は、実額・構成比ともに金融・保険業が高く、運輸・通信業は雑費においても中位にあり、平均より0.7ポイント高くなっている。

第2表は全道勤労者世帯の世帯主職業別平均1か月の支出の実額と構成比を示したものである。

第2表 全道世帯主職業別平均1ヵ月間の消費支出(勤労者世帯)1968年平均

	常用労働者		臨時日雇労働者		民間職員		官公職員	
	実数	構成比	実数	構成比	実数	構成比	実数	構成比
集計世帯数	3,302	-	52	-	1,849	-	1,541	-
世帯人員数	3.97	-	4.00	-	3.87	-	3.85	-
有業人員数	1.44	-	1.75	-	1.42	-	1.32	-
消費支出	56,599	100	47,703	100	70,038	100	72,675	100
食料費	21,149	37.4	19,656	41.2	22,291	31.8	22,931	31.5
住居費	6,929	12.1	5,343	11.2	8,078	11.5	8,585	11.8
光熱費	2,975	5.3	3,953	8.3	3,731	5.3	4,146	5.7
被服費	6,231	11.0	4,472	9.4	8,701	12.4	8,757	12.1
雑費	19,315	34.2	14,279	29.9	27,237	39.0	28,256	38.9

る。エンゲル系数は官公職員においてもっとも低く臨時日雇労働者においてもっとも高い。後にみる私鉄・バス労働者中、基幹職種である運転士・車掌は、常用労働者に分類されるものであるが、常用労働者のエンゲル系数は37.4%と平均を3.2%上まわっている。住居費は、構成比で常用労働者がもっとも高く、光熱費のそれは臨時日雇労働者が高い。被服費の構成比は臨時日雇労働者が10%を割っており、雑費も臨時日雇労働者は30%を割っている。以上のように、支出の構成は世帯主の産業別・職業別によって異なっているが、職業別の場合「北海道家計調査」では収入が集計されていない。収入実額にもそれぞれ上下がある以上収入を捨象して支出構成だけから特徴づけを行なっても無意味であろう。以下に分析対象となる私鉄・バス労働者は、家計調査の産業分類によれば、事務職をのぞいて常用労働者に分類される。しかし後に明らかになるように生計費の実額および構成比は、家計調査の運輸通信業よりはるかに低く、職業別ではむしろ臨時日雇労働者に近い。ここで、われわれは、「国民諸階層の生活の個別的分析・究明、その比較・対照、一切の総合」という生活問題研究の観点からみて、「家計調査」利用上の問題点を指摘しておかなければならない。

以下それについて簡潔にのべてみたい。

総理府統計局の現行「家計調査」については、これまでいくつかの問題点が指摘されてき

た。それらをここで結論的に要約すると次のとおりである。

1. 任意抽出法の利用について——戦後アメリカの主導下にわが国の「家計調査」に任意抽出法が採用され、この方法が科学的で理想的な方法であるかのごとく言われている。しかし、層化三段抽出法は、世帯のくじ引き式選出であるため、特に標本誤差との関連で統計が吟味されなくてはならないが、現行「家計調査」にあっては誤差表は示されておらず、また統計利用上の注意もない。さらに、標本数と関連で総計表を吟味するなら、世帯についての詳細な分類は、すべて標本数が少なく利用可能性が制限される。

2. 「家計調査」の信頼性について——対象世帯の規定は、諸階級・諸階層を正確に反映するものではない。例えば「勤労者世帯」についてみると、小使い、守衛、通い女中から課長、技師、判事、警官まで一轄して区分されている。また対象の除外規定によって、兼業農家も不適格世帯となり、他のどの調査よりも「家計調査」の所得水準が高くあらわれ、大企業に属する世帯および持家世帯の比率が高くなっている。このことは記入拒否世帯の発生によって促進されている。

また世帯分類標識の概念規定もいろいろ問題があり、職業分類標識および産業分類標識ともに、その規定が「労働過程と密接に結びついた労働力の再生産構造を明らかにする」というわ

れわれの目的からみて不十分である。

収支項目分類表の項目の概念規定は、国民経済計算のための基礎資料としての資格をそなえるべく国家的認識構造によって設定されている。その結果、国民の家計の現実を歪曲するかたちで操作がほどこされる側面もあり、収入および黒字が増大したかのごとき装いをみせているむきがある。

3. 「家計調査」の技術過程における正確性も吟味されなくてはならない。

以上のような問題点をもちつつも、わが国の「家計調査」は、規模、連続性の点において他国に例を見ないといわれ、その意味でわが国は質量ともに世帯第一の家計調査国だといわれているのである。<sup>(6)</sup>以下、われわれは、「家計調査」の数字を随所に引用するが、上記の諸点に留意した上で利用していることを前もって明らかにしておく。

### 3. 北海道私鉄バス労働者の生計費

#### (1) はじめに

私鉄総連北海道地方労働組合は、私鉄総連本部調査部の協力のもとに、1968年9月～10月、私鉄バス労働者の労働と健康に関する大規模な調査を行ない、その結果を「バス労働者の労働と生活・健康の実態」(労働旬報社、1969年)にまとめた。調査は、合理化の進展が労働者の生命・健康におよぼす影響について明らかにすること——労働者の健康と生命の破壊の実態を明らかにすること——を目的として行なわれたものである。<sup>(7)</sup>調査は、バス運転士と女子車掌・ガイドの労働過程における疲労と疾病の実態について明らかにし、疲労の回復の状態を、主として休養と睡眠という生理的側面から追求している。その結果、運転士は35歳前後がその平均労働寿命であり、ほぼ10年程のバス運転士の労働と生活をつうじて蓄積された疲労と疾病の増大・深化によって、この年齢でかなり多くの層が下車勤務につくか他に職場を求めるかして、バス運転士であることを止めざるを得ない心身の状態に達していること。また女子車掌につい

ては、平均2年8か月で身体的疾患が現われ、離退職するものが多いことを明らかにした。

いわゆる高度成長のもとにわが国の鉱工業生産は急激に上昇し、資本の集中・集積が加速度的に進んだが、この過程で必然的に輸送量の激増を招来し、貨物・旅客をあわせての国内輸送活動指数の上昇がいちじるしい中で、自動車による旅客輸送は飛躍的に増加した。このような輸送量の増大は、30年代における私鉄バス資本の膨張をひきおこし、特に大手私鉄は膨大な設備投資と巨額な兼業収入の道を講じてそのシェア拡大をはかったが、他方地方私鉄・中小バス企業の閉鎖、大手私鉄への系列化、併合・縮小の現象をひきおこした。調査はこのような過程の中で、交通労働者の作業条件、労働環境はいちじるしく悪化し、その精神的・肉体的な摩滅を一層促進する結果となっていることを客観的に示そうとしたものであった。

われわれは、「バス労働者の労働と生活・健康の実態」で示された本道の私鉄バス労働者の状態を受けとめ、私鉄バス労働者の健康と生命の破壊の実態は、生計費面にどのようにあらわれているか、また消費構造の特徴から、私鉄バス労働者の労働力の再生産がどのように行なわれているかを探りたいと考える。

#### (2) 北海道私鉄バス労働者「生活実態調査」の経緯と調査対象

日本私鉄労働組合総連合会調査部は、昭和23年以来、毎年春斗にむけての資料収集のため、全国の組合傘下私鉄・バス労働者を対象に「生活実態調査」を行なっている。私鉄総連北海道地方労働組合は、この調査の他に独自に標本を設定して、1967年、68年の2か年間「道私鉄・バス生活実態調査」を実施した。われわれが本稿で原資料とするのは道私鉄の1968年の調査である。

調査内容は、1968年10月の賃金支給日より1か月間、ほぼ総理府の「家計調査」に類似した費目分類にもとづく家計簿記入である。われわれは、私鉄総連北海道地方労働組合調査部の御好意から、この家計簿を借り受けた。

調査方法は、道内10支部をえらび、それぞれ

第3表 調査回答者の職種別構成

	運転士 <sup>(1)</sup>	車掌 <sup>(2)</sup>	整備及 び保線 <sup>(3)</sup>	事務職	計
人数	42	5	9	11	67
構成比	62.7	7.5	13.4	16.4	100

(注) (1) 軌道の機関士を含む。  
 (2) 男子車掌である。  
 (3) 整備、保線、屋外労働を含む。

第4表 勤続年数、平均年齢、家族数

職 種	運転士	車掌	整備及 び保線	事務 職	道平均	全国 <sup>(1)</sup> 平均
勤続年数(年)	7.8	13.6	13.7	13.7	12.2	14.0
平均年齢(才)	36.5	31.0	34.0	35.1	34.7	36.0
家族数(人)	4.5	3.4	4.0	3.8	3.9	4.03

(注) (1) 全国平均は全国私鉄労働者の「生活実態調査」の数字である。

第5表 道私鉄・バス労働者世帯の職種別家族人数

職種	家族数							計
	2人	3人	4人	5人	6人	7人		
運 転 士	4	11	15	8	3	1	42	
車 掌	1	2	1	1	0	0	5	
整備保線	1	2	3	2	1	0	9	
事 務	0	5	4	1	1	0	11	
計	6	20	23	12	5	1	67	
構成比%	9.0	30.0	34.0	18.0	7.5	1.5	100	

15部ずつ150部の調査票を配布して記入させたが、回収は9支部72部数であった。(うち利用可能なものは67部)

調査対象は、単身世帯、共働き世帯を除外し世帯主の収入に専ら依存する有業人員一人の世帯に限定している。従って回答者はすべて世帯主である男子組合員である。調査回答世帯の職種別構成は第3表のとうりである。運転士のしめる比率は62.7%ともっとも高い。

回答者の勤続年数、平均年齢、家族数は第4表であきらかである。

これは、全国の「生活実態調査」と比べ、年齢が若く勤続年数、家族数とも下回っているといえる。またこの表から他職種にくらべて運転士の平均勤続年数が短かく、それに比して平均年齢が高いこと、車掌の平均年齢が他の職種にくらべて低いことがわかる。このことは、男子車掌は永続的職種ではなくてやがて運転士へ移行する中間的職種であることから説明される。

次に各職種の家族人員数をみると第5表のとうりである。これによれば、3人家族と4人家族をあわせて全体の64%の世帯構成となる。

道私鉄・バス労働者世帯の生計費を分析するにあたって、「生活実態調査」の被調査月である1968年10月の「北海道家計調査」の勤労者世帯(以下全道勤労者世帯と略記する)と全国私鉄労働者の「生活実態調査」(以下全国私鉄調査と略記する)結果を比較資料として使用する。ただし、1968年10月の「北海道家計調査」は、集計世帯数558人、平均世帯人員数3.94人、平均有業人員数1.44人となっている。特に有業人員数が1.44人であることは、有業人員数を世帯主1名に限定した本調査と比較する際にあらかじめ注意しておかなくてはならない点である。全国私鉄調査は、集計世帯数789、平均世帯人員数4人、平均有業人員数1.5人、世帯主の平均年齢は36歳である。なお全国私鉄調査は、4人世帯を標準世帯としている。また、道私鉄バス労働者が使用した家計簿の費目分類は手を加えずにそのまま使用し、「家計調査」の費目分類との相違は以下関連個所でその都度指摘する。分析は、われわれの問題設定にあわせて、主として職種別の収入と支出の検討によって行われる。

(3) 収入構成

第6表は道私鉄バス労働者の職種別にみた収入実額を表わしたものである。先にものべたとおり費目分類は調査原表のままである。

平均実収入を同期の全道勤労者世帯のそれと比べてみると、6,794円下回っていることがわかる。この調査が行なわれた10月は、道私鉄バス労働者に石炭手当が支給された月である。石炭手当は、現物支給のところもありまた若干の記入不備な点も見られたが平常月の実収入は、石炭手当の平均分をのぞいた額と考えるべきであろう。臨時収入をのぞいて基準賃金と基準外賃金を合計すれば平均51,793円という低額である。また全国私鉄調査と勤め先収入を比較すると北海道の場合石炭手当を含んで全国とほぼ同額になっている。このことは、とりもなお

第6表 道私鉄バス労働者職種別収入

費目	職 種		運 転 士		車 掌		整備及び保線		事 務 職		平 均	
			実 額	構成比	実 額	構成比	実 額	構成比	実 額	構成比	実 額	構成比
勤め先からの収入	基準賃金	基本給	35,141		31,500		37,509		40,103		36,063	
		家族給	3,922		2,600		3,317		3,982		3,455	
		その他	20		3,508		1,937		1,546		1,753	
		計	39,083		37,608		42,763		45,631		41,271	
	基準外賃金	超勤手当	9,219		6,350		5,270		4,478		6,329	
		住宅手当	3,183		2,580		856		1,364		1,996	
		その他	2,830		1,632		1,401		2,924		2,197	
	計	15,232		10,562		7,527		8,766		10,522		
	臨時収入	石炭手当	6,906		2,200		8,389		18,071		8,892	
		年間臨時給	512		0		0		0		128	
その他		0		2,452		0		0		613		
計		7,418		4,652		8,389		18,071		9,633		
勤め先収入の計		61,732		52,822		58,679		72,468		61,426		
内職雑収入	家族の内職	6,532		0		193		1,027		1,936		
	本人の内職	0		0		0		0		0		
	財産収入	303		0		222		0		131		
	事業収入	0		0		0		0		0		
計	6,826		0		415		1,027		2,067			
実収入計		68,558		52,822		59,094		73,495		63,493		
実収入外入	借 金	1,283		0		359		219		465		
	預金引出	4,334		4,600		2,348		2,192		3,369		
	計	5,617		4,600		2,707		2,411		3,834		
総収入		74,175		57,422		61,801		75,906		67,327		

(注) 繰入金は記入不備が多かったため削除した。従って総収入に繰入金は含んでいない。

さず北海道の平常月の勤め先収入が全国水準をはるかに下まわっていることを示している。これは本道の私鉄が中小規模であることからくる制約であろう。道私鉄バス労働者は、内職雑収入平均が、全国にくらべて低く出ているが、本調査対象が主として世帯主の収入に依存している世帯に標本が片寄ったことに起因するものであろう。

第9表 北海道私鉄バス労働者の職種別収入

	運 転 士		車 掌		整備及び保線		事 務 職		平 均	
	実 額	構成比	実 額	構成比	実 額	構成比	実 額	構成比	実 額	構成比
総収入	74,175	100	57,422	100	61,801	100	75,906	100	67,326	100
勤め先収入	61,732	83.2	52,822	92.0	58,679	95.0	72,468	95.5	61,426	91.2
内職雑収入	6,826	9.2	0	-	415	0.7	1,027	1.3	2,067	3.1
実収入外入	5,617	7.6	4,600	8.0	2,707	4.3	2,411	3.2	3,834	5.7

第7表 全道勤労者世帯平均1カ月間の収入

実収入	70,287
勤め先収入	64,931
世帯主収入	57,965
定期時業	54,156
臨時時業	3,809
副業	-
妻の収入	3,079
他の世帯員収入	3,887
事業内職収入	2,827
事業内職	801
他の実収入	2,026
財産収入	2,529
社会保障給付	531
受贈	355
仕送り金	902
その他	190
	551

北海道家計調査 1968年10月

第8表 全国私鉄バス労働者の標準世帯の収入

賃金収入	61,738
基準賃金	47,731
基準外賃金	13,109
その他の賃金	897
内職および雑収入	4,654
内職収入	3,362
その他の雑収入	1,291
実収入計	66,392
借入金	526
貯金引出	5,246
その他実収入外収入	2,089
実収入外収入計	7,858
収入総額	74,250

私鉄総連「生活実態調査」による。1968年10月

次に第9表、第10表から職種別の特徴をみよう。

運転士の場合、平均年齢は一番高く36.5歳であったが、収入の高さは必ずしもこれに比例し

第10表 北海道私鉄バス労働者の勤め先収入内訳

	運 転 士		車 掌		整備及び保線		事 務 職		平 均	
	実 額	構成比	実 額	構成比	実 額	構成比	実 額	構成比	実 額	構成比
勤め先収入	61,732	100	52,822	100	58,679	100	72,468	100	61,425.3	100
基準貸金	39,083	63.4	37,608	71.2	42,763	72.8	45,631	62.9	41,271.3	67.2
基準外貸金	15,232	24.6	10,562	20.0	7,527	12.9	8,766	12.2	10,521.8	17.1
臨時収入	7,417	12.0	4,652	8.8	8,389	14.3	18,071	24.9	3,833.8	15.7

てはない。しかも、総収入中にしめる勤め先収入の割合は、運転士が一番低く、それ以外の内職雑収入、実収入以外の収入（そのほとんどが貯金引き出し）という形でその不足分を補っている。特に内職雑収入の割合の高さは他の職種をひきはなしている。また勤め先収入のなかで基準外貸金を占める率は24.6%ととっても高い。

これに反し事務職は収入のほとんどが、勤め先収入であること、しかも基本給の実額平均そのものが高く相対的に安定した収入構成を内容としていることがわかる。第10表を参考に勤め先収入の内訳に立ち入ると、基準貸金の高さは事務職、整備及び保線、運転士、車掌の順になっている。また基準外貸金による収入は、もっとも低い職種でも12%以上を占める。特に運転士、車掌はその率が高く生活費の一構成として欠くことの出来ない収入源となっている。ちなみに、この家計簿の記入世帯に生活費の実態について質問したところ「基準貸金だけで、なんとか生活できる」と答えたもの15世帯、「基準外貸金で補っている」が25世帯、「基準外及び休日労働しても追いつかない」が27世帯あり後の2つを合わせると全世帯の77.6%に当たる。以上の点から私鉄バス労働者は基準外貸金への依存度が高いことがわかる。臨時収入は先にもふれたとおり、石炭手当分だけふくれ上がっている。

(4) 支出構造

第11表は北海道私鉄バス労働者の支出実額を示したものである。（費用分類は道私鉄調査部の設定による）また第12表は、北海道勤労者世帯の平均1か月の支出を、第13表は全国私鉄バス労働者標準世帯（4人家族）のそれを示している。繰越金を度外視すれば、総支出は、全国勤労者世帯と約2万円の差があり、全国私鉄バ

第11表 北海道私鉄バス労働者世帯の支出

	運転士	車掌	整備及び保線	事務職	平均
実 支 出	60,323	51,099	59,611	65,988	59,258
消費支出	53,887	44,808	53,418	58,765	52,721
食料費	23,051	19,648	22,285	24,718	22,426
主食	7,043	5,202	5,707	5,524	5,869
副食	8,245	7,144	8,583	11,327	8,825
調味料	1,639	1,785	1,999	1,725	1,787
嗜好品	5,215	5,431	4,773	5,057	5,119
外食	909	86	1,223	1,086	826
住居費	6,711	3,886	5,497	3,951	5,011
光熱・水道	6,068	4,356	6,451	10,408	6,821
被服費	4,559	3,538	2,778	3,975	3,713
雑費	53,498	13,380	16,407	15,713	14,750
保健・衛生	3,780	2,696	2,038	4,410	3,231
教育	3,650	2,602	3,102	3,572	3,232
教養・娯楽	1,196	1,147	1,113	1,615	1,268
職業費	2,131	2,650	2,343	2,915	2,510
交際費	2,013	2,893	3,367	2,568	2,710
交通費	728	1,392	4,444	633	1,799
非消費支出	6,436	6,291	6,193	7,223	6,537
所得税	323	100	769	589	445
道・市民税	804	644	747	1,185	845
社会保障費	3,167	3,677	2,986	3,706	3,410
諸会費	639	566	386	432	506
組合費	1,503	1,304	1,305	1,211	1,331
実支出以外の支出	9,144	10,491	10,575	8,145	9,589
貯金	1,342	2,720	1,913	3,082	2,264
生命保険	4,436	3,223	3,390	3,718	3,692
月賦返済	1,993	4,548	2,788	890	2,555
借金返済	1,373	0	2,484	455	1,078
総 支 出	69,467	61,590	70,186	74,133	68,847

(注) 繰越し金は記入予備のため削除した。従って総支出は繰越し金を除いたものである。

ス労働者よりもかなり低い。実支出は、前者とは8,511円のひらきがあるが後者にはかなり接近している。いずれにせよこの2者とくらべて道私鉄バス労働者の支出水準は絶対的に低いことは明らかである。以下において支出構造を各

第12表 道勤労者世帯の平均1カ月の支出

実支出	67,769
消費支出	61,367
食料費	22,527
主食	4,851
副食嗜好品	11,374
嗜好品	4,633
外食	1,669
住居費	6,561
光熱費	4,945
被服費	6,614
雑費	20,720
保健医療	1,625
美容衛生	1,758
交通通信	1,284
教育	1,333
文房具	162
娯楽	3,277
たばこ	1,033
送り金	1,074
負担費	824
損害保険料	147
その他	5,005
交際費	3,198
非消費支出	6,402
勤労所得税	694
他の税	1,804
社会保障費	3,728
その他	176
実支出以外の支出	20,310
貯蓄	8,750
保険掛金	3,347
借金返済	1,149
月賦払	2,863
掛買	4,109
有価証券購入	3
財産購入	-
その他	89
計	88,079

(注) 繰越し金を除く。「北海道家計調査」1968年10月

費目ごと個別的に分析しよう。

(A) 消費支出

道私鉄バス労働者の消費構造の特徴として第一に消費支出中にしめる食料費の高さがあげられる。(第14表)第二に光熱費の高さを指摘しなくてはならない。これは石炭手当支給月という北海道の特殊条件を考慮に入れなくてはなら

第13表 全国私鉄バス労働者の標準世帯(4人家族)の支出

消費支出	54,311
食料費	22,741
住居費	4,729
光熱費	2,488
被服費	4,517
雑費	19,835
保健医療	1,567
美容衛生	2,275
交通通信	1,261
教育	2,989
娯楽	2,474
たばこ	1,275
交際費	3,487
負担金	1,151
その他	3,374
非消費支出	6,540
実支出計	60,851
実支出外支出	13,398
支出総額	74,250

私鉄総連「生活実態調査」による。1968年10月

第14表 北海道私鉄バス労働者の消費支出構成比

	運転士	車掌	整備及び保線	事務職	平均	
					原資料 <sup>(1)</sup>	修正値 <sup>(2)</sup>
消費支出	100	100	100	100	100	100
食料費	42.7	43.8	41.7	42.2	42.5	41.1
住居費	12.5	8.7	10.3	6.7	9.5	9.2
光熱水道料	11.3	9.8	12.1	17.7	12.9	12.5
被服費	8.5	7.9	5.2	6.7	7.1	6.8
雑費	25.0	29.8	30.7	26.7	28.0	30.4

(注) (1) 原資料の費目分類は雑費中に負担金を含まない。

(2) 修正値は、負担金を雑費に含めて構成比を計算しなおしたものである。

ないが、エンゲル系数の高さは、第15表からわが国の私鉄バス労働者共通の特徴であると言える。第三は、以上の二点から住居費、被服費、雑費への配分は少なくなっている。以下各費目ごとに検討してみよう。

イ) 食料費

道私鉄バス労働者のエンゲル系数は、道勤労者世帯のそれにくらべて4.4ポイント高い。石炭手当が支給されて実収入が膨張している月でさえ、このように高い比率であることは平常月



第15表 消費支出構成比の比較

	全道勤労者世帯	全国私鉄労働者	道私鉄バス労働者
消費支出	100	100	100
食料費	36.7	42.0	41.1
住居費	10.7	9.0	9.2
光熱費	8.0	5.0	12.5
被服費	10.8	8.0	6.8
雑費	33.8	36.0	30.4

第16表 北海道私鉄バス労働者の職種別食料費の構成

	運転士	車掌	整備及び保線	事務職	平均	北海道勤労者世帯
食料費	100	100	100	100	100	100
主食	30.6	26.5	25.7	22.4	26.4	21.5
副食	35.7	36.4	38.5	45.8	47.4	50.5
調味料(1)	7.1	9.1	8.9	6.9		
嗜好品(2)	22.7	27.6	21.4	20.5	22.7	20.6
外食	3.9	0.4	5.5	4.4	3.7	7.4

- (注) (1) 「家計調査」の場合調味料は副食に含まれる。  
 (2) 「家計調査」は嗜好品中にたばこ代を含まない。

第17表 栄養摂取量の比較

	全国私鉄労働者中小組合(7世帯)平均(1)	国民栄養調査1965年常用者世帯(2)	栄養所要量(20~30歳台男子)(3)
熱量 Cal	2,038	2,538	2,500
総蛋白質 g	69.5	76.5	70.0
動物性蛋白質 g	33.9	32.9	24.5
脂肪 g	34.7	48.1	30.0
糖質 g	353.5	430.0	487.5
カルシウム mg	423	558	600
ビタミンA IU	1,173	1,610	2,000
B <sub>1</sub> mg	0.84	1.19	1.30
B <sub>2</sub> mg	0.82	1.03	1.30
C mg	70	97	65

私鉄総連調査月報 1969. No. 38, 11ページより

- (注) (1) 消費単位1日当りの数値である。  
 (2) 成人1日当りの換算値である。  
 (3) 昭和34年策定の数値を使用している。

のいっそうの高さを裏書きしているといつてよい。食料費のうちわけの構成比は第16表に示されている。これによると道私鉄バス労働者は主食への支出割合が高く副食へのそれが相対的に低いことがわかる。副食の構成比の高さは一般に食生活の内容の豊かさを表現すると考えられるが、この場合明らかに主食へのかたよりが見られる。嗜好食品に関しては道勤労者世帯の場

合よりも実額・構成比ともに若干高いが、これは本調査の場合この項目にたばこを含んでいるためと思われる。

また食料費中主食のしめる割合を職種別にみると運転士が30.6%ともっとも高く、車掌、整備及び保線がこれに次ぎ、事務職が22.4%ともっとも低い。4職種の中で、もっとも超過勤務時間が長く、質的にもっとも疲労度が高げしいと思われる運転士の食物摂取の構造にもっとも片寄りがあるように思われる。

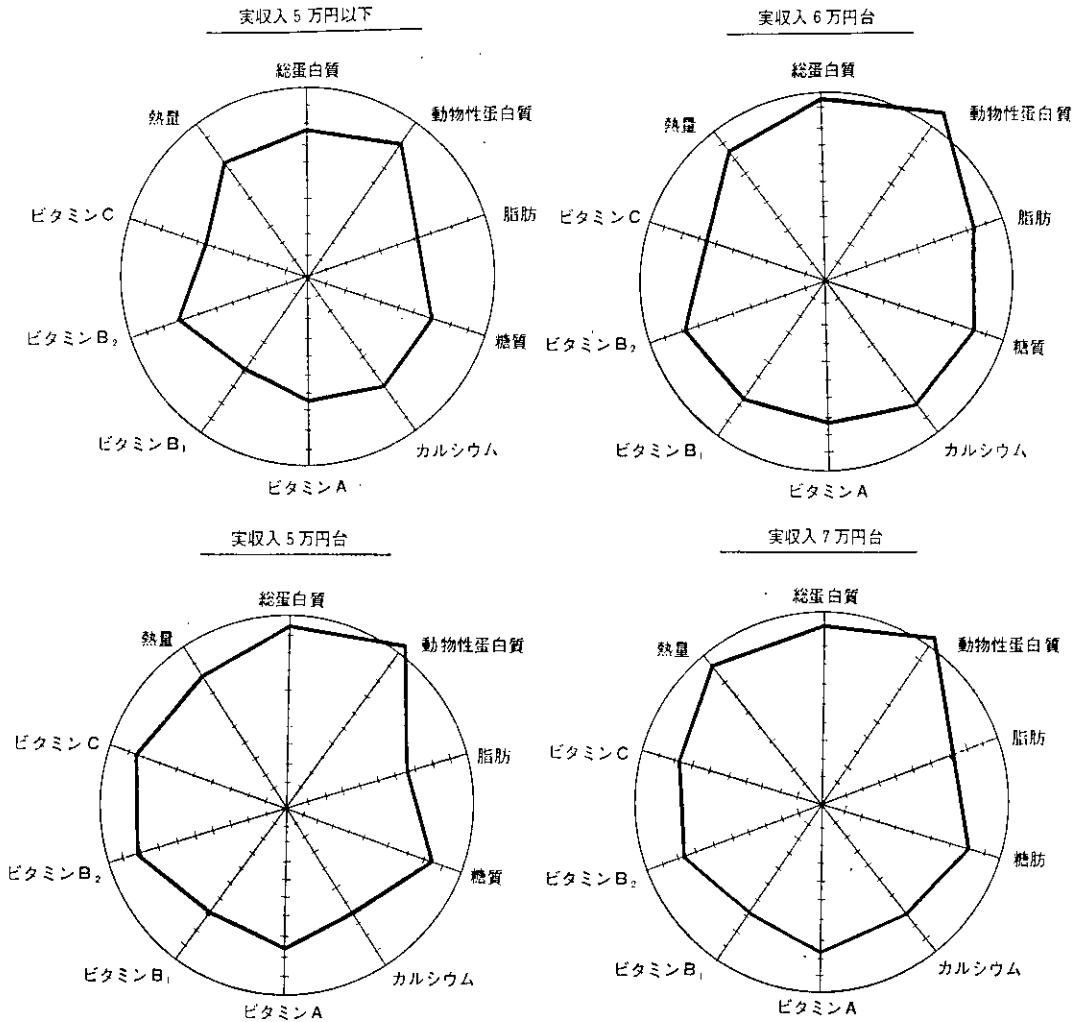
食料費を問題にする際には、具体的な食物の摂取内容を考慮に入れ、それが、労働力の再生産を熱量と栄養素の補給の側面から十分に行ない得ているかどうか明らかにされなくてはならないが、本調査の場合は資料の制約からそれができない。ここでは、全国私鉄労働者の食生活の内容によって本道の場合を推測するにとどめる。

第17表および第1図は、全国私鉄労働者中小組合(北海道の私鉄バス企業はすべて中小規模である)のカロリー、栄養摂取状態を示したものである。

これによると私鉄労働者のカロリー、栄養素の摂取状態はきわめて劣悪であることがわかる。図表は、円部分が、国民栄養調査1965年常用勤労者世帯成人1人当りの数値であり、多角形部分が私鉄労働者について示したものである。数値は、調査対象世帯のうち世帯員数3~4人規模世帯をとり、消費単位当たりの数値が算出されている。これで見ると実収入5万円以下では、いずれの栄養素も、国民平均の水準に達していない。5万円台ではじめて動物性蛋白質が水準を上まわるが、6万円台以上に実収入がふえても、それ以外の栄養素は、水準を下まわったままである。実収入の低い層はビタミンC、脂肪の摂取量にアンバランスがみられ、まず重労働に耐えるようにとの配慮からの動物性蛋白質、カロリーに摂取のかたよりが生じている。

ロ) 住居費、光熱費、被服費

すべての労働者にとって住居は、労働力再生産の場として重要な意味をもっているが、特に



私鉄総連調査月報 1969 No. 38 14ページより  
 第1図 全国私鉄バス労働者実収入階層別 国民栄養調査との比較 (円組)

勤務ダイヤにふりまわされる不規則な就労形態にある私鉄バス労働者にとって、住居は、疲労回復、休養の場としてとりわけ重視されなくてはならない。実際、私鉄バス労働者は、「解決したい当面の生活面」の訴えとして「住宅問題の悩み」を第一にあげている。道の場合、住居費の内訳および住宅所有形態別のデータがないが、住居費に平均5,011円支出している。これは消費支出の1割弱である。しかしこの金額は持ち家および給与住宅に入っているものをも含めた平均であり、また住居費の内訳も示されていないから私鉄バス労働者の場合、住居費の

たち入った分析は資料の制約上不可能である。光熱費については、実額・構成比ともに全道平均を上まわり、全国私鉄調査の実額の3倍になっている。これは、先にのべたとおり調査月が北海道の私鉄の場合石炭手当支給月であることを考慮に入れなくてはならない。本調査の場合この費目の内訳に水道料が含まれていることも注意を要する。被服費は、3,713円で、道勤労者世帯の6,614円にはるかに及ばない。被服費の低さは、作業服の支給も多少影響していると考えられる。  
 ハ) 雑 費

第18表 道私鉄バス労働者世帯雑費構成比

	運転士	車掌	整備及 び保線	事務職	平均
雑費	100	100	100	100	100
保健衛生費	28.0	20.2	12.4	28.1	21.9
教育費	27.1	19.5	18.9	22.7	21.9
教養娯楽費	8.8	8.5	6.7	10.3	8.6
職業費	15.8	19.8	14.3	18.5	17.0
交際費	14.9	21.6	20.5	16.3	18.4
交通費	5.4	10.4	27.2	4.1	12.2

本調査の雑費の費目分類は、家計調査のそれとかなり異なっているため、はじめに主な特徴について実額の面から見てゆきたい。第一に保健衛生費は、道勤労働者世帯の保健医療費と理容衛生費をあわせたものより高くなっている。

教育費は道勤労働者世帯が、文房具、仕送り金を合計しても2,594円にすぎないのに、道私鉄バス労働者は3,650円ときわめて高く、また全国私鉄バス労働者の標準世帯の教育費より高い。これに反し、教養娯楽費はいちじるしく低く、道勤労働者世帯の教養娯楽費の半分以下の支出額となっている。これは私鉄バス労働者にとって、勤務時間外の家計での生活が労働疲労の回復に費されることが多いという「バス労働者の労働と生活・健康の実態」の把握から説明されるように思われる。

職業費は、本調査独自の費目設定であり、内容は「主人のこづかい」とあるが、1日100円に満たない額である。具体的には、外食、タバコ、交際費等他の費目に分類吸収される性格のものであろう。交際費は、道私鉄バス労働者の場合他に比してかなり低い。

交通費は、自社の路線は家族を含めてフリーパスが通用するので低額になるはずであるが、整備・保線の例外的高さのため、平均値は道勤労働者世帯のそれを上まわってあらわれている。次に雑費の職種別支出構成の特徴をみよう。(第18表)運転士の場合、保健衛生費の比率が非常に高いが交際費支出の比率が他職種にくらべて低い。また教育費への支出額が高いのは、運転士の平均年齢が他とくらべて比較的高いからであろう。

車掌の場合は交際費のしめる比率が他の費目にくらべて高く、保健衛生費、職業費、教育費への配分は均等に分割されている。整備・保線は教養娯楽費への配分がもっとも低く、事務のそれは相対的に高い。事務職の雑費諸項目の配分がもっともかたよりが少ないように見られる。

雑費の分析の最後に本調査では非消費支出に分類されている組合費、諸会費についてふれておく。この項目は家計調査では雑費の負担費に相当する。道私鉄バス労働者は両者あわせて平均1,837円支出している。これは道勤労働者世帯の824円をはるかに上まわる額である。道私鉄バス労働者の組合費は支部ごとに異なるが多くは基本給の2～4%である。組合費の高さは、私鉄バス労働者の組織性、階級性の明確さをものがたるものであろう。彼らの場合、組合が、生活の中に根を下ろしていることの反映でもある。

#### (B) 非消費支出

所得税、その他の税共に道勤労働者世帯より低い。このところはとりもなおさず、私鉄バス労働者の低賃金の証明である。特に車掌の場合いちじるしく低いのは平均年齢が他職種にくらべて若く、勤め先収入実額の低さからみても説明される。社会保障費にはきわだった特質はない。

#### (C) 実支出以外の支出

実支出以外の支出で特徴的なのは、貯金の額が少ないわりに生命保険の掛金が高いということである。貯金は全道勤労働者世帯平均の4分の1にすぎないが保険は全道勤労働者世帯を上まわっている。特に運転士の保険掛金は他の職種をぬいている。他の費目の多くが全道勤労働者世帯の支出額より下まわっている私鉄バス労働者が、保険かけ金において上まわっているのは、労働過程の危険度の高さに原因があると考えられはしまいか。また運転士の労働生命35～36歳であることを考えあわせれば将来の不安に比して貯金額は少ないように思われるかもしれない。しかし、低賃金のもとにあっては、その不安すらもまず生命保険に、そしてそれから貯金

にというのが実状であろう。

月賦および借金については職種間にかんがりのアンバランスがある。それらの費目に対する整備・保線の支出が多く、事務職は極度に少ない。事務職は実収入がもっとも高い層であるので、ある程度現金支出による購入が可能とも考えられる。

#### (5) 収入と支出のバランス

本調査では繰越金、繰入金の記入不備のため全体的な精算はできないが、家計の収支を考える場合、大切なことは、その月の新規収入（毎月きまってしかも継続的に入ってくる収入）と毎月出ることが予定されている支出との間のバランスがどうかということである。本稿が対象にした北海道私鉄バス労働者世帯の場合でいえば、世帯主の勤め先からの収入中、基準賃金と実支出のバランスの問題が重要であろう。

道私鉄バス労働者の1968年10月平均実収入は63,493円で、実支出は59,258円であった。しかし、世帯主の勤め先からの収入中、基準内賃金平均は41,271円、比較的恒久性をもって家計にくみこんできていると思われる基準外賃金と合計しても51,793円であり、実支出の59,258円にはるかにおよばない。このことは、道勤労者世帯についてもある程度あてはまる。

道勤労者世帯の場合、世帯主の定期収入54,156円にたいし実支出は67,769円となっている。道私鉄バス労働者においては実支出に対し世帯主の基準内賃金のしめる割合は69%、また基準外賃金を含めても87%にすぎない。

職種別にみると、基準内賃金の実支出にたいする不足率は運転士がもっとも高いが、基準外

賃金を含めると90%まで充足する。(第19表) 運転士にとって基準外賃金収入は生活費の不可欠の条件となっていることがわかる。これに対し基準外賃金の低い事務職は基準外賃金を含めても実支出の82%しか充足しない。

## 4. む す び

以上の分析から、北海道私鉄バス労働者の状態の生計費面からの特徴付けは次のようになる。

1. 収入は世帯主たる私鉄バス労働者の基準内賃金だけでは労働力の再生産費としての生活費に足りない。特に運転士ではそれがいちじるしい。その結果、彼らは基準外賃金の取得のために基準外労働へかりたてられる。これは、私鉄バス資本にとっては、人員削減の合理化政策上からも好ましい。従って本調査対象の運転士は1か月の間に公休、休日出勤平均3日、時間外労働平均24.3時間を行なって生活費の不足を補っている。(第20表)このことは、運転士の疲労の蓄積を結果し、労働過程の諸条件とあいまって「バス労働者の労働と生活・健康の実態」が示しているような「疾病」を誘発させることにもなるであろう。労働時間の、他の生活時間へのくい込みは、不規則な労働と不規則な食事時間を余儀なくされ、神経をすりへらし、肉体的にも強度な労働に属する運転士のスクラップ化を早める一因ともなっている。

2. 消費支出の絶対額が低く、エンゲル系数が高い。また食料費中にしめる主食の割合が高い。このことは栄養素の摂取状態のアンバランスを生計費面から裏付けているといえる。食生活の貧しさは、「バス労働者の労働と生活・健康の実態」が示している保健薬の使用という現象に関連する<sup>(9)</sup>。低賃金もたらす食生活のかたよりは、労働者に、交通労働者の労働過程の特

第19表 北海道私鉄バス労働者世帯の職種別生計費充足率

	実支出 A	基準内賃金 B	基準内賃金 プラス 基準外賃金 C	A/B	A/C
運転士	60,323	39,083	54,315	65	90
車掌	51,099	37,608	48,170	73	94
整備及 保線	59,611	42,763	50,290	71	84
事務職	65,988	45,631	54,397	69	82
平均	59,258	41,271	51,793	69	87

第20表 公休休日出勤・時間外労働の実態

	運転士	車掌	整備及 保線	事務職	平均
公休休日出勤(日)	3	1	0.7	0.64	1.4
時間外労働(時間)	24.3	19.3	16.7	12.66	18

殊性から生ずる胃腸疾患、痔疾、呼吸器系疾患等を体力面から回復させる余裕を与えない。

3. 人間の文化生活の水準を示す一指標でもある教養娯楽費が極端に低い。生計費面からみて、私鉄バス労働者は教養娯楽面でのゆとりを持っていないように思われる。この点も「バス労働者の労働と生活・健康の実態」のいう「私鉄バス労働者の場合は、朝夕の通勤やその準備に要する時間が生活時間に食い込むことが多く、また自由な時間も、寝て睡眠をとるばかりという、ただただ労働疲労の回復のために費やされる実態にある」という指摘があてはまる。

しかし、教育費への支出は高い。子供の年齢がまだ低いにもかかわらず、教育費出費が高いことは、自己の日々の労働力の再生産は、単純再生産がぎりぎりの線でありながら、次代の労働力の再生産への期待が大きいことの反映であろうか。

4. 収入水準にくらべて生命保険の掛金が高い。特に運転士においてははちじるしい。このことは、労働過程での危険度、労働寿命の短かさとの関連で考えなければならない。個々の労働者の日々の労働力の再生産を犠牲にしても、家族の将来の生活を配慮しなければならないというきびしい現実がここに表われている。先の教育費にしる、保険掛金にしる、わが国の社会保障上の欠陥が、私鉄バス労働者の家計をいっそう圧迫している事実を見ることができる。

5. 組合費・諸会費等負担金がきわだって高い。本調査の場合、労働組合費の平均額が、平均基本給にしめる割合は3.7%にもなっている。このことは、私鉄バス労働者は、主観的にはどうあれ、客観的には、労働組合への結集度が高く、その組織性が高いことをものごたるものと評価できよう。

われわれは、北海道私鉄バス労働者の生計費を職種ごとに、つとめて労働過程との関連で分析しようと試みた。また他の勤労者世帯との関連で特徴を明らかにするために、「北海道家計調査」の勤労者世帯をつかった。つまり、実態生計費の側面から労働力の再生産のされ方の特

徴を問題にしたわけである。しかし、私鉄バス労働者の生計費のもっとつっこんだ分析のためには、時系列的把握、家族数別支出構造の相違、共稼ぎ世帯を含めた有業人員複数の場合の収入および消費構造等が明らかにされなければならないだろう。また調査票たる家計簿の諸項目自体が賃労働の理論に立脚して作成される必要がある。さらに労働力の再生産費は、理論生計費の側面からも比較検討されなくてはならないであろう。ちなみに、1969年4月基準の総評理論生計費は4人世帯に消費支出計を165,903円と計算している。この額は、本調査による私鉄バス労働者の平均消費支出の3倍強に相当する。

北海道の勤労者世帯の生計費分析にあたって今回はたせなかった以上の諸点は今後の課題として残される。

#### 注

1. クチンスキー「絶対的窮乏化論」新川士郎訳（有斐閣）69ページ。
2. 山本順子「世帯における有業率と収入構造」中の「生活問題研究の方法論について」「北海道労働研究」95号、151ページ。
3. 前掲論文、前掲書152ページ参照。
4. くわしくは伊藤セツ「家計調査の問題点」（『北大経済学』第10号）にのべられている。
5. 北海道家計調査の記入拒否世帯の分布については、清水川緋紗子氏の同名の論文がある。（『商学討究』第19巻第1号）これによれば、拒否世帯では、
  1. 世帯主が高年齢に偏っている。
  2. 世帯主の勤め先の産業は、建設・卸小売業が多く、公益事業・公務が少ない。
  3. 世帯主の職業では常用労役者・臨時・日雇が多めで、民間職員・官公職員が少なめであると結論づけられる。
6. この点については、籠山京氏が、「わが国の家計調査は、世界に冠絶しているといって良い」「わが国が質量ともに、世界第一の家計調査の国だということは、改めて銘記しておいて良いことである」（同氏の論文「緊急家計調査（都市）」——『社会政策学の基本問題』有斐閣所収）と言われ、美濃部亮吉氏は日本の家計調査を皮肉をこめて「日本の驚意」と呼んでいられる。（同氏著「統計におけるしんじつとぎまん」日本生産性本部、108ページ）
7. 私鉄総連調査部、同北海道地方労働組合編「バス労働者の労働と生活・健康の実態」（労働旬報社）2ページ。

- 8. 前掲書, 5ページ.
- 9. 前掲書, 11ページ.
- 10. 前掲書, 5ページ.

11. 本稿では分析しなかったが、運転士の家族数別収入と支出をあげておく。

運転士家族人員別収入

費目		家族数	2人	3人	4人	5人	6人	7人	
勤め先からの収入	基準貸金	基家そ 本族の計	給給	31,758	32,767	37,800	38,579	34,693	35,250
			他	1,800	2,848	4,183	4,919	3,700	6,500
	基準外貸金	超住そ 動宅の計	当	33,558	35,615	42,103	43,498	38,393	41,750
			手手手	12,773	7,629	9,770	7,718	16,414	1,007
	臨時収入	石年そ 炭間 手臨の計	当	3,825	3,045	1,987	3,509	3,433	3,300
			給	899	3,872	3,013	2,141	-	7,052
	臨時収入	石年そ 炭間 手臨の計	当	17,497	14,546	14,770	13,368	19,848	11,359
			給	7,750	9,462	9,221	5,000	10,000	-
	臨時収入	石年そ 炭間 手臨の計	当	-	-	720	2,350	-	-
			給	-	-	-	-	-	-
臨時収入	石年そ 炭間 手臨の計	当	7,750	9,462	9,941	7,350	10,000	-	
		給	-	-	-	-	-	-	
小計			58,805	59,623	66,813	64,216	68,240	53,109	
内職雑収入	家本人の計	職内産業	-	1,545	2,213	909	9,473	25,000	
			-	-	-	-	-	-	
			-	1,819	-	-	-	-	
			-	3,364	2,213	909	9,473	25,000	
実収入外	借入金	引受	-	2,092	533	500	6,667	-	
			-	-	5,493	4,750	13,667	-	
			-	-	-	-	-	-	
			-	2,092	6,027	5,250	20,333	-	
総計			58,805	65,079	75,053	70,375	98,047	78,109	

(注) 繰入金は記入不備のため削除した。

運転士家族人員別支出

費目		家族数	2人	3人	4人	5人	6人	7人	
消費費	食料費	主副調 味計	食	2,875	4,210	5,732	7,112	8,371	13,960
			料	4,708	5,977	8,913	8,681	7,433	13,756
	消費費	味計	食	1,015	1,673	2,077	1,892	1,424	1,753
			好	4,816	4,918	4,912	4,881	5,842	5,918
	消費費	味計	食	1,593	811	1,573	726	749	-
			食	15,006	17,589	23,208	23,292	23,819	35,387
	消費費	住居熱水道	費	5,411	5,031	4,810	2,829	17,881	4,303
			費	6,955	5,734	5,422	8,263	7,921	2,710
	消費費	住居熱水道	費	2,089	3,158	4,218	3,500	3,678	10,710
			費	1,889	2,528	2,938	2,872	5,155	7,297
消費費	雑費	衛生費	費	1,300	1,105	4,245	5,017	6,583	3,650
			費	563	1,581	1,504	1,041	1,357	1,130
消費費	雑費	衛生費	費	3,125	3,273	2,187	2,986	1,217	-
			費	2,229	3,468	3,181	2,697	500	-
消費費	雑費	衛生費	費	1,234	1,120	566	283	1,016	150
			費	10,339	13,075	14,621	14,896	15,828	12,227
小計			39,800	43,987	52,279	52,781	69,126	65,337	
非消費費支出	所得市会業	得民保 税除税除 費費費	費	970	420	264	284	-	-
			費	1,568	988	803	636	570	260
			費	1,813	2,986	3,168	2,979	2,390	3,000
			費	649	357	490	394	403	372
			費	439	644	753	1,216	783	-
			費	740	1,377	1,356	1,288	1,546	2,710
合計			6,178	6,772	6,834	6,796	5,693	6,342	

実 支 出	貯蓄		1,250	2,927	1,987	1,887	-	-
	生命保計		2,296	2,623	2,914	3,877	4,099	10,805
	小賦返計		3,546	5,550	4,901	5,764	4,099	10,805
	月借		3,175	1,303	2,529	3,284	1,667	-
			1,250	3,028	1,040	250	2,667	-
			7,971	9,881	8,470	9,298	8,433	10,805
	総計		53,948	60,639	67,582	68,875	83,252	82,484

(注) 繰越し金は記入不備のため削除した。

12. 総評理論生計費(4人世帯)1969年4月

食料費	61,487
住居費	17,000
光熱水道費	4,789
家具什器費	9,216
被服身回品費	21,763
保健衛生費	5,274
教育費	9,957
教養娯楽費	8,774
交通通信費	4,410
職業費その他	23,233
消費支出計	165,903