

< 参考資料 1 > 3 K 赤字の推移

	昭和50年 (赤字国債発行開始)	昭和56年 (臨調設置)	差 引
国鉄純損失	9,147億円	10,859億円	1,712億円
食管純損失	8,022億円	4,883億円	3,139億円
健保赤字	312億円	+769億円	1,081億円
計	17,481億円	14,973億円	2,508億円
一般会計の赤字との ウエイト比較	33%	11%	

< 参考資料 2 > 「後のない計画（経営改善計画）」（56年5月策定）と実績の比較

（億円）

	計画初年度（S56）	最終目標（S60）	S60年度実績
幹線損益（注1）	3,200	100	3,406
地交線・地方バス損益 （注1）	2,800	2,300	3,961
特定人件費	4,300	7,700	14,052
全体収支	10,300	9,900	14,607
一般営業損益（注2） （幹線及び地交線・地方バスの営業損益）	4,300	2,700	3,189
助成金 要員規模	7,341 40.9万人	7,341 35.0万人	6,001 27.7万人

（注1）「損益」は「営業損益（注2）」に「営業外損益」を合算した金額。

（注2）「営業損益」は営業収入から営業経費を差し引いた金額。

< 参考資料 3 > 臨時行政調査会・国鉄再建監理委員会の方向

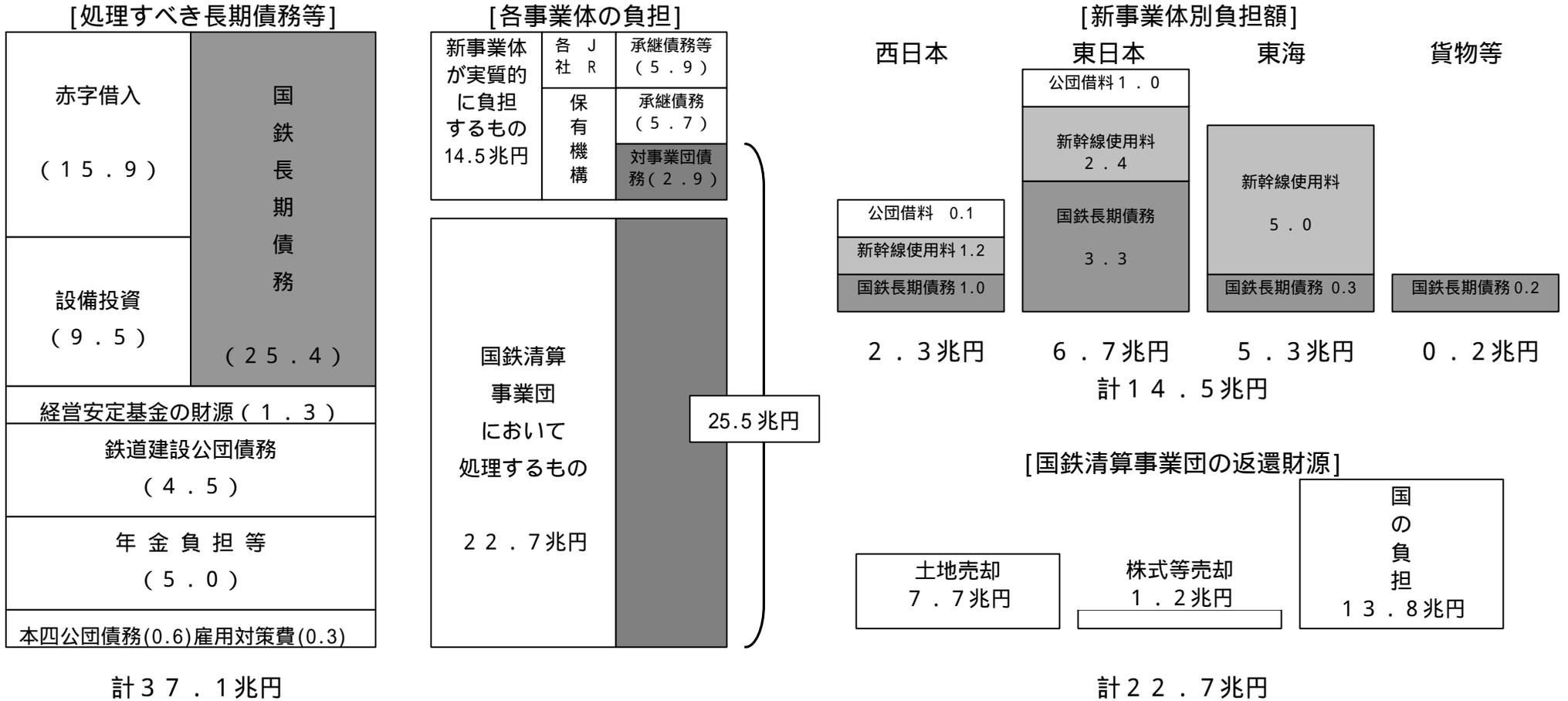
・臨時行政調査会第3次答申(国鉄が持つ問題点)(昭和57年7月)

○国の過大な関与
○輸送構造の変化への対応の遅れ
○国民の過大な期待
○巨大な規模
○企業意識と責任感の喪失
○不安定な労使関係
○膨大な人件費、年金・退職金、支払利子

・国鉄再建監理委員会最終意見(昭和60年7月)

公社制度の問題点
・ 外部からの干渉
・ 経営の自主性喪失
・ 不正常的な労使関係
・ 事業範囲の制約
全国一元的組織の問題点
・ 管理限界を超えた組織
・ 画一的運営
・ 不合理な事業部門間、地域間依存
・ 競争意識の欠如

< 参考資料 4 > 国鉄長期債務等とその処理



(注) 昭和 62 年度(1988 年 3 月期)首における国鉄長期債務等の負担配分等を概括的に示したものであり、一部に見込額が含まれています。

< 参考資料 5 > 営業収益（連結・単体）・運輸収入の推移

	昭和 6 2 年度	平成 1 5 年度	比 率
営業収益（単体）	7 , 6 3 1 億円	8 , 3 7 4 億円	1 0 9 . 7 %
運輸収入	6 , 8 0 0 億円	7 , 5 0 8 億円	1 1 0 . 4 %
営業収益（連結）	1 0 , 7 8 5 億円 （平成 3 年度）	1 2 , 1 5 7 億円	1 1 2 . 7 %

< 参考資料 6 > 輸送人キロから見た労働生産性の変化

(昭和62年 = 100)

	昭和56年 (臨調設置当時)	昭和62年 (当社発足時)	現在 (平成15年)
労働生産性 (輸送人キロ ÷ 充当人工数)	—	100	152
労働生産性 (輸送人キロ ÷ 単体社員数) は昭和56年 = 100	57 (100)	100 (175)	170 (298)

労働生産性 = 輸送人キロ / 外注分も含めた充当人工数、労働生産性 = 輸送人キロ / 単体社員数
充当人工数について

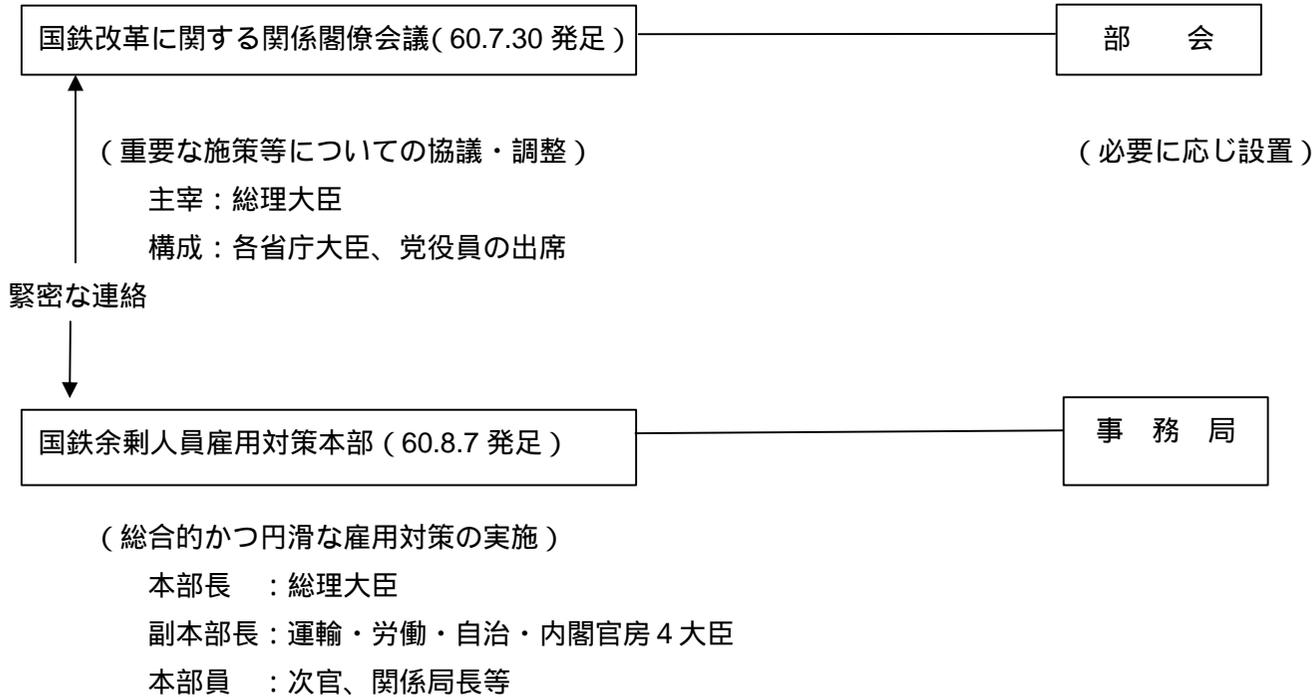
- ・ 外注人工については統計上把握不可能であったため、費用（外注費）に着目して算出、具体的には、外注費の7割で労務賃を算出し、当該労務賃を当社人件費単価の75%で除し、外注人工を算出。

昭和56年の国鉄単体職員数について

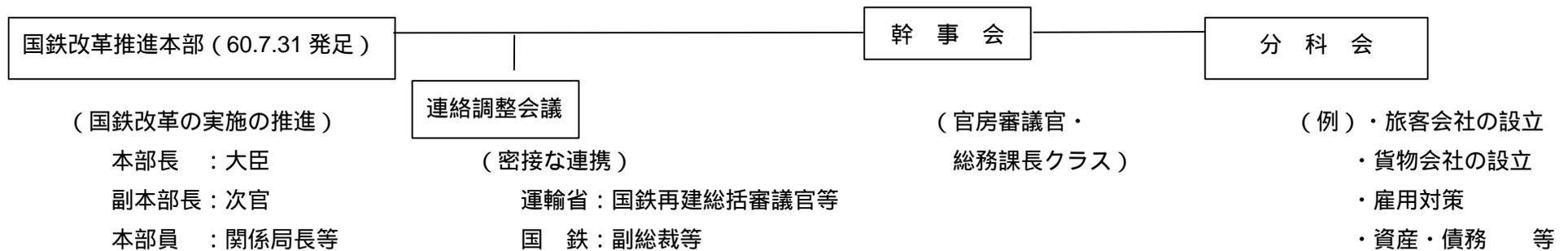
- ・ 輸送人キロに対する職員数としては、旅客部門に従事する職員数を算出する必要があるが、統計上の職員数は貨物部門に従事する職員も含んでいるため、以下の手法で旅客部門に従事する職員数を算出。
- ・ 具体的には、昭和56年の国鉄単体職員数を、国鉄再建監理委員会の最終意見における新事業体全体の要員数に占める旅客会社要員数比率で按分して算出。

< 参考資料 7 - 1 > 国鉄改革の推進体制（政府・運輸省）

【政府】



【運輸省】



< 参考資料 7 - 2 > 国鉄改革の推進体制（国鉄）

【国鉄】

