

# J R旅客会社の基準単価・基準コスト等について

J R旅客会社（J R旅客会社とは、北海道旅客鉄道株式会社、東日本旅客鉄道株式会社、東海旅客鉄道株式会社、西日本旅客鉄道株式会社、四国旅客鉄道株式会社及び九州旅客鉄道株式会社の6社の総称です。）の基準単価・基準コスト等は、次のとおりです。

## 1. 基準単価

平成22年8月1日以降にJ R旅客会社が運賃改定の申請を行う場合の基準単価の算定は、次式により行います。

$$\text{基準単価} \quad y = ax_1 + bx_2 + c$$

(1) 線路費  $y =$  線路延長1キロ当たり基準単価  
 $a = 10,530.978$   $b = 0.781$   $c = -42,989.499$   
 $x_1 =$  車両密度 (対数)  $x_2 =$  雪量  
(線路費とは、線路や路盤の維持補修、作業管理に要する経費です。)

(2) 電路費  $y =$  電線延長1キロ当たり基準単価  
 $a = 7.809$   $b = 31.061$   $c = -485.629$   
 $x_1 =$  電車密度  $x_2 =$  電車線割合  
(電路費とは、電車線や信号設備等の維持補修、作業管理に要する経費です。)

(3) 車両費  $y =$  車両1両当たり基準単価  
 $a = 56.719$   $b = 0.704$   $c = -2,553.961$   
 $x_1 =$  1両当たり車両走行キロ  $x_2 =$  雪量  
(車両費とは、車両の整備補修、作業管理に要する経費です。)

(4) 列車運転費  $y =$  営業キロ当たり基準単価  
 $a = 18.705$   $b = 4,927.648$   $c = -9,239.987$   
 $x_1 =$  1列車1キロ当たり乗車人員  $x_2 =$  列車密度 (対数)  
(列車運転費とは、列車の運転や作業管理に要する経費です。なお、動力費は含まれていません。)

(5) 駅務費  $y =$  1駅当たり基準単価  
 $a = 45.153$   $b = 76,271.819$   $c = -278,642.671$   
 $x_1 =$  1駅当たり乗車人員  $x_2 =$  平均乗車距離 (対数)  
(駅務費とは、駅の維持や乗車券の発行等に要する経費です。)

## 2. JR旅客会社の平成21年度の基準単価、基準コスト、実績コスト等の状況

平成21年度の基礎データに基づき算定した基準単価、平成21年度の施設量及び基準単価に施設量を乗じて算定された基準コストの合計額並びにそれに対応する実績コストの合計額は、以下のとおりです。

なお、基準コストは、鉄軌道業の各種経費のうち、各社共通で比較可能な線路費、電路費、車両費、列車運転費及び駅務費の5費目（ヤードステイック対象経費という。）についてその基準となるコストを示すものであり、輸送サービスの質や事業全体の評価を行うものではありません。

ちなみに、旅客鉄道会社の鉄軌道業の営業費用に占めるヤードステイック対象経費の割合は6社平均で、43%です。

### (1) 基礎データ

	線路費		電路費		車両費		列車運転費		駅務費	
	x1	x2	x1	x2	x1	x2	x1	x2	x1	x2
北海道	3.845	8,424	57.421	21.525	129.696	8,424	119.525	2.667	271.714	4.000
東日本	5.186	1,658	169.869	29.964	172.384	1,658	572.435	3.383	3,571.158	3.140
東海	5.842	237	325.585	25.197	337.587	237	489.459	3.981	1,251.968	5.202
西日本	5.080	887	138.133	32.582	195.952	887	262.199	3.682	1,453.696	3.791
四国	4.262	0	80.331	23.545	146.529	0	65.869	3.204	175.815	3.850
九州	4.627	13	95.805	27.722	170.678	13	117.456	3.457	520.614	3.705

### (2) 基準単価

基準単価は、(1)の基礎データを基準単価算定の式に代入して求めます。

(単位：千円)

	線路費	電路費	車両費	列車運転費	駅務費
北海道	4,081	631	10,733	6,138	38,713
東日本	12,919	1,772	8,391	18,138	122,099
東海	18,718	2,840	16,760	19,532	174,653
西日本	11,201	1,605	9,185	13,808	76,143
四国	1,894	873	5,757	7,780	22,942
九州	5,747	1,124	7,136	9,992	27,452

### (3) 施設量

	線路延長	電線延長	車両数	営業キロ	駅数
	(キロ)	(キロ)	(両)	(キロ)	(駅)
北海道	3,105.9	5,300.9	1,120	2,499.8	465
東日本	12,703.1	43,359.1	13,173	7,526.8	1,705
東海	3,326.5	13,650.6	3,393	1,970.8	408
西日本	8,126.0	27,941.2	6,665	4,991.5	1,222
四国	898.2	1,729.9	435	855.2	259
九州	2,783.5	9,506.6	1,667	2,121.7	562

### (4) 基準コスト合計額

及び実績コスト合計額

	基準コスト	実績コスト
	(百万円)	(百万円)
北海道	61,386	55,975
東日本	696,178	734,510
東海	267,652	258,048
西日本	359,052	361,988
四国	18,311	17,389
九州	75,206	71,659

(注) 「基準コスト合計額」は、線路費、電路費、車両費、列車運転費及び駅務費のそれぞれについて(2)基準単価に(3)施設量を乗じて算定した基準となるコストの合計であり、実績コスト合計はそれに対応する実績の支出額です。

# 大手民鉄の基準単価・基準コスト等について

大手民鉄（大手民鉄とは、東武鉄道株式会社、西武鉄道株式会社、京成電鉄株式会社、京王電鉄株式会社、小田急電鉄株式会社、東京急行電鉄株式会社、京浜急行電鉄株式会社、相模鉄道株式会社、名古屋鉄道株式会社、近畿日本鉄道株式会社、南海電気鉄道株式会社、京阪電気鉄道株式会社、阪急電鉄株式会社、阪神電気鉄道株式会社及び西日本鉄道株式会社の15社の総称です。）の基準単価・基準コスト等は、次のとおりです。

## 1. 基準単価

平成22年8月1日以降に大手民鉄が運賃改定の申請を行う場合の基準単価の算定は、次式により行います。

$$\text{基準単価} \quad y = ax_1 + bx_2 + (cx_3) + d$$

(1) 線路費  $y =$  線路延長1キロ当たり基準単価  
 $a = 9.603$        $b = 21,765.392$        $d = -114,186.089$   
 $x_1 =$  トンネル・橋梁比率    $x_2 =$  車両密度 (対数)  
(線路費とは、線路や路盤の維持補修、作業管理に要する経費です。)

(2) 電路費  $y =$  電線延長1キロ当たり基準単価  
 $a = 40.759$        $b = 1,588.539$        $c = 1,300.122$   
 $d = -11,691.560$   
 $x_1 =$  トンネル比率    $x_2 =$  電車密度 (対数)    $x_3 =$  電車線割合 (対数)  
(電路費とは、電車線や信号設備等の維持補修、作業管理に要する経費です。)

(3) 車両費  $y =$  車両1両当たり基準単価  
 $a = 4,557.737$        $b = -203.777$        $d = -32,438.185$   
 $x_1 =$  1両当たり輸送人キロ (対数)    $x_2 =$  編成両数  
(車両費とは、車両の整備補修、作業管理に要する経費です。)

(4) 列車運転費  $y =$  営業キロ当たり基準単価  
 $a = 124.144$        $b = 74,873.405$        $d = -331,578.446$   
 $x_1 =$  1列車1キロ当たり乗車人員    $x_2 =$  列車密度 (対数)  
(列車運転費とは、列車の運転や作業管理に要する経費です。  
なお、動力費は含まれていません。)

(5) 駅務費  $y =$  1駅当たり基準単価  
 $a = 476.705$        $b = 19.879$        $d = 35,230.763$   
 $x_1 =$  エレベータ・エスカレータ設置比率  
 $x_2 =$  1駅当たり乗車人員  
(駅務費とは、駅の維持や乗車券の発行等に要する経費です。)

## 2. 平成21年度大手民鉄の基準単価、基準コスト、実績コスト等の状況

平成21年度の基礎データに基づき算定した基準単価、平成21年度の施設量及び基準単価に施設量を乗じて算定された基準コストの合計額並びにそれに対応する実績コストの合計額は、以下のとおりです。

なお、基準コストは、鉄軌道業の各種経費のうち、各社共通で比較可能な線路費、電路費、車両費、列車運転費及び駅務費の5費目（ヤードステイック対象経費という。）についてその基準となるコストを示すものであり、輸送サービスの質や事業全体の評価を行うものではありません。

ちなみに、大手民鉄の鉄軌道業の営業費用に占めるヤードステイック対象経費の割合は15社平均で、53%です。

### (1) 基礎データ

	線路費		電路費			車両費	
	x1	x2	x1	x2	x3	x1	x2
東武	13.520	5.759	0.126	5.394	3.252	8.732	7.156
西武	13.323	6.268	3.942	5.714	2.899	8.828	8.275
京成	22.962	5.970	5.865	5.700	3.051	8.834	6.849
京王	35.092	6.426	10.379	5.708	3.117	9.046	8.194
小田急	23.920	6.378	2.402	5.873	3.096	9.221	8.344
東急	41.956	6.432	17.042	5.900	2.858	9.063	7.248
京急	33.420	6.359	12.961	5.975	2.895	9.003	7.082
相鉄	26.717	6.399	13.049	5.775	3.276	8.755	9.519
名鉄	19.734	5.502	2.335	5.326	3.382	8.669	4.704
近鉄	19.963	5.722	7.307	5.538	2.796	8.644	5.108
南海	27.031	5.720	4.581	5.520	2.798	8.589	5.870
京阪	35.356	6.049	11.270	5.914	2.691	8.597	6.562
阪急	30.707	6.329	3.222	6.127	2.540	8.766	7.628
阪神	71.182	6.088	16.995	5.821	2.789	8.594	5.382
西鉄	14.513	5.424	0.000	5.326	2.983	8.430	4.641

	列車運転費		駅務費	
	x1	x2	x1	x2
東武	329.023	4.398	2.340	4,267.552
西武	423.639	4.778	3.868	6,864.989
京成	299.936	4.759	3.016	4,021.219
京王	536.732	5.102	4.319	9,176.449
小田急	564.134	5.094	4.386	10,163.843
東急	550.249	5.180	3.510	10,884.418
京急	421.502	5.134	3.097	6,098.917
相鉄	532.402	4.908	4.880	9,126.240
名鉄	155.208	4.522	0.829	1,229.655
近鉄	188.012	4.760	1.767	1,998.722
南海	232.724	4.639	2.082	2,314.592
京阪	287.101	5.043	3.080	3,253.379
阪急	394.659	5.025	4.605	6,848.360
阪神	254.280	5.154	4.756	3,924.778
西鉄	179.357	4.408	1.458	1,378.194

(2) 基準単価

基準単価は、(1)の基礎データを基準単価算定の式に代入して求めます。

(単位：千円)

	線路費	電路費	車両費	列車運転費	駅務費
東武	11,291	1,110	5,902	38,561	121,181
西武	22,367	1,315	6,111	78,759	173,544
京成	15,974	1,569	6,429	61,979	116,606
京王	26,015	1,851	7,121	117,058	219,708
小田急	24,863	1,761	7,888	119,861	239,369
東急	26,212	2,091	7,392	124,576	253,275
京急	24,541	2,092	7,152	105,149	157,947
相鉄	25,347	2,273	5,525	101,995	218,978
名鉄	5,757	1,261	6,114	26,267	60,070
近鉄	10,547	1,039	5,918	48,160	75,806
南海	10,572	902	5,512	44,651	82,235
京阪	17,812	1,661	5,407	81,650	101,373
阪急	23,862	1,475	5,961	93,655	173,565
阪神	19,005	1,874	5,634	85,886	115,519
西鉄	4,009	647	5,038	20,730	63,323

(3) 施設量

(4) 基準コスト合計額

及び実績コスト合計額

	線路延長 (キロ)	電線延長 (キロ)	車両数 (両)	営業キロ (キロ)	駅数 (駅)
東武	849.9	4,739.2	1,998	463.3	203
西武	324.2	3,105.4	1,282	173.8	91
京成	208.9	1,296.4	522	102.4	64
京王	184.6	1,676.6	881	84.7	69
小田急	278.4	2,086.7	1,097	120.5	70
東急	216.3	2,111.9	1,182	104.3	98
京急	181.1	1,470.4	766	87.0	72
相鉄	76.9	542.3	408	35.9	25
名鉄	784.0	3,176.4	1,090	444.2	275
近鉄	985.6	7,229.4	1,952	504.8	288
南海	306.6	2,281.4	690	154.0	98
京阪	217.6	1,688.3	745	90.7	87
阪急	291.7	2,816.8	1,319	140.8	86
阪神	92.8	745.1	358	43.9	45
西鉄	178.3	996.5	341	106.1	72

	基準コスト (百万円)	実績コスト (百万円)
東武	69,114	69,961
西武	48,650	45,313
京成	22,536	22,539
京王	39,254	40,056
小田急	50,449	47,666
東急	56,637	55,815
京急	33,519	38,547
相鉄	14,572	15,540
名鉄	43,370	40,606
近鉄	75,602	72,264
南海	24,038	26,558
京阪	26,933	26,825
阪急	47,091	43,453
阪神	14,146	13,423
西鉄	9,836	9,858

(注) 「基準コスト合計額」は、線路費、電路費、車両費、列車運転費及び駅務費のそれぞれについて(2)基準単価に(3)施設量を乗じて算定した基準となるコストの合計であり、実績コスト合計はそれに対応する実績の支出額です。

# 地下鉄事業者の基準単価・基準コスト等について

地下鉄事業者（地下鉄事業者とは、東京地下鉄株式会社、札幌市交通局、仙台市交通局、東京都交通局、横浜市交通局、名古屋市交通局、京都市交通局、大阪市交通局、神戸市交通局及び福岡市交通局の10社の総称です。）の基準単価・基準コスト等は、次のとおりです。

## 1. 基準単価

平成22年8月1日以降に地下鉄事業者が運賃改定の申請を行う場合の基準単価の算定は、次式により行います。

$$\text{基準単価} \quad y = ax_1 + (bx_2) + c$$

(1) 線路費  $y =$  線路延長1キロ当たり基準単価  
 $a = 22,862.592$   $c = -108,811.722$   
 $x_1 =$  車両密度（対数）  
(線路費とは、線路や路盤の維持補修、作業管理に要する経費です。)

(2) 電路費  $y =$  電線延長1キロ当たり基準単価  
 $a = 7.652$   $b = 132.701$   $c = -1,693.394$   
 $x_1 =$  電車密度  $x_2 =$  電車線割合  
(電路費とは、電車線や信号設備等の維持補修、作業管理に要する経費です。)

(3) 車両費  $y =$  車両1両当たり基準単価  
 $a = 2.99$   $c = 4,205.550$   
 $x_1 =$  1両当たり輸送人員  
(車両費とは、車両の整備補修、作業管理に要する経費です。)

(4) 列車運転費  $y =$  営業キロ当たり基準単価  
 $a = -185.931$   $b = 175,186.634$   $c = -759,748.498$   
 $x_1 =$  ワンマン運転営業キロ割合  $x_2 =$  列車密度（対数）  
(列車運転費とは、列車の運転や作業管理に要する経費です。なお、動力費は含まれていません。)

(5) 駅務費  $y =$  1駅当たり基準単価  
 $a = 133,583.277$   $c = -974,197.462$   
 $x_1 =$  1駅当たり乗車人員（対数）  
(駅務費とは、駅の維持や乗車券の発行等に要する経費です。)

## 2. 地下鉄事業者の平成21年度の基準単価、基準コスト、実績コスト等の状況

平成21年度の基礎データに基づき算定した基準単価、平成21年度の施設量及び基準単価に施設量を乗じて算定された基準コストの合計額並びにそれに対応する実績コストの合計額は、以下のとおりです。

なお、基準コストは、鉄軌道業の各種経費のうち、各社共通で比較可能な線路費、電路費、車両費、列車運転費及び駅務費の5費目（ヤードステイック対象経費という。）についてその基準となるコストを示すものであり、輸送サービスの質や事業全体の評価を行うものではありません。

ちなみに、地下鉄事業者の鉄軌道業の営業費用に占めるヤードステイック対象経費の割合は10社平均で、51%です。

### (1) 基礎データ

	線路費	電路費		車両費	列車運転費		駅務費
	x1	x1	x2	x1	x1	x2	x1
東京地下鉄	6.533	496.970	19.266	850.043	32.137	5.161	9.465
札幌市	5.883	296.057	16.897	538.803	41.875	4.787	8.338
仙台市	5.456	163.744	23.923	603.226	100.000	4.760	8.000
東京都	6.232	373.582	18.663	783.032	61.651	4.938	8.990
横浜市	5.746	279.106	15.633	730.879	100.000	4.740	8.498
名古屋市	5.899	299.555	24.545	547.130	17.621	4.852	8.383
京都市	5.767	257.945	19.880	536.824	56.090	4.724	8.223
大阪市	6.068	354.084	15.225	640.935	20.708	4.910	8.805
神戸市	5.754	222.798	15.883	501.740	25.817	4.728	8.298
福岡市	5.654	143.264	25.927	584.269	100.000	4.771	8.143

### (2) 基準単価

基準単価は、(1)の基礎データを基準単価算定の式に代入して求めます。

(単位：千円)

	線路費	電路費	車両費	列車運転費	駅務費
東京地下鉄	40,550	4,666	6,747	138,414	290,168
札幌市	25,689	2,814	5,817	71,084	139,620
仙台市	15,927	2,734	6,009	55,547	94,469
東京都	33,668	3,642	6,547	93,860	226,716
横浜市	22,557	2,517	6,391	52,043	160,993
名古屋市	26,055	3,856	5,841	86,981	145,631
京都市	23,037	2,918	5,811	57,404	124,258
大阪市	29,918	3,036	6,122	96,568	202,003
神戸市	22,740	2,119	5,706	63,734	134,277
福岡市	20,453	2,843	5,953	57,474	113,571

## (3) 施設量

	線路延長	電線延長	車両数	営業キロ	駅数
	(キロ)	(キロ)	(両)	(キロ)	(駅)
東京地下鉄	409.5	2,941.5	2,717	195.1	179
札幌市	96.0	688.9	380	48.0	49
仙台市	29.5	176.4	84	14.8	17
東京都	228.1	1,664.8	1,086	109.0	106
横浜市	107.7	772.7	282	53.4	42
名古屋市	182.9	907.3	767	89.1	96
京都市	64.0	398.9	222	31.2	32
大阪市	266.0	2,130.7	1,280	129.9	123
神戸市	61.6	549.0	208	30.6	26
福岡市	64.9	498.7	212	29.8	36

(4) 基準コスト合計額  
及び実績コスト合計額

	基準コスト	実績コスト
	(百万円)	(百万円)
東京地下鉄	127,607	131,361
札幌市	16,869	15,158
仙台市	3,885	4,649
東京都	55,116	56,543
横浜市	15,717	12,659
名古屋市	34,475	30,629
京都市	9,696	10,963
大阪市	59,654	63,463
神戸市	9,192	8,875
福岡市	9,809	10,221

(注) 「基準コスト合計額」は、線路費、電路費、車両費、列車運転費及び駅務費のそれぞれについて(2)基準単価に(3)施設量を乗じて算定した基準となるコストの合計であり、実績コスト合計はそれに対応する実績の支出額です。

(参考)

## JR 旅客会社、大手民鉄、地下鉄事業者の基準単価・基準コスト等の公表について

標記の鉄道事業者の運賃改定にあたっては、総括原価方式の下での上限価格制を採用するとともに、各事業者の間接的な競争を通じて効率化を推進するため、JR 旅客各社、大手民鉄、地下鉄事業者の3グループに分類したヤードスティック方式（基準比較方式）を採用しています。（資料1参照）

ヤードスティック方式の採用より、各事業者においては経営効率化のインセンティブが機能し、事業者間の効率化競争等を通じた経営効率化の進展により、運賃上昇の抑制、透明性の向上等を目指しているところであり、この施策を推進するため各事業者の『基準単価』・『基準コスト』等を毎年公表しています。

### ①ヤードスティック方式による比較方法

各事業者の経費のうち比較可能な経費を5費目に分類し、各事業者毎に『基準コスト』を算定します。

（5分類費目：線路費、電路費、車両費、列車運転費、駅務費）

『基準コスト』の算定については、各グループ別に各費目の経費を施設量で除した後に事業環境などの相違を示す指標で回帰分析した結果の理論値を『基準単価』とし、これに施設量を乗じたものが『基準コスト』となります。

『基準コスト』に対して、当該費目について実際に発生したコストが『実績コスト』となりますが、運賃改定時には、当該『基準コスト』を元に算定したコストを総括原価として取扱うこととしています。

また、運賃改定時には『実績コスト』が『基準コスト』を下回る場合については、当該乖離部分の1/2相当額を総括原価として認める等のインセンティブを付与しているところでもあります。

### ②基準コストの位置づけ

『基準コスト』は、前記5費目についてその基準となるコストを示すものであり、輸送サービスの質や事業全体の評価を行うものではありません。

