

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24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
 $a = 9,150.639$ $b = 0.552$ $c = -36,325.386$
 $x_1 =$ 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
 $a = 7.677$ $b = 19.8$ $c = -160.913$
 $x_1 =$ 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
 $a = 49.847$ $b = 0.542$ $c = -1,142.687$
 $x_1 =$ 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
 $a = 18.037$ $b = 4,359.792$ $c = -7,995.251$
 $x_1 =$ 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
 $a = 42.022$ $b = 64,990.738$ $c = -234,302.080$
 $x_1 =$ 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23年度の基準単価、基準コスト、実績コスト等の状況

平成23年度の基礎データに基づき算定した基準単価、平成23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、42%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	3.800	11,845	55.509	21.502	124.657	11,845	119.362	2.653	277.249	3.955
東日本	5.164	2,839	164.161	30.770	168.033	2,839	589.135	3.341	3,575.227	3.131
東海	5.822	280	318.859	25.574	321.666	280	514.840	3.963	1,261.428	5.225
西日本	5.091	1,642	140.034	32.542	197.681	1,642	283.606	3.644	1,472.136	3.838
四国	4.168	6	72.971	23.545	134.571	6	67.200	3.178	173.633	3.862
九州	4.625	6	92.330	27.706	176.550	6	128.896	3.412	547.845	3.789

(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	4,985	691	11,491	5,724	34,387
東日本	12,496	1,709	8,772	17,197	119,422
東海	17,104	2,793	15,043	18,569	158,282
西日本	11,167	1,558	9,601	13,007	76,994
四国	1,818	865	5,569	7,072	23,989
九州	6,000	1,096	7,661	9,205	34,969

(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	5,299.4	1,114	2,499.8	465
東日本	12,647.6	42,703.6	13,157	7,512.6	1,689
東海	3,326.5	13,443.5	3,491	1,965.4	409
西日本	8,126.5	27,973.3	6,681	4,991.8	1,222
四国	898.2	1,729.9	431	855.2	259
九州	2,974.3	10,615.9	1,718	2,273.0	566

(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	62,245	58,830
東日本	677,336	688,123
東海	248,192	245,315
西日本	357,490	346,941
四国	17,791	17,947
九州	83,358	73,429

(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24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
 $a = 53.198 \quad b = 21,394.432 \quad d = -113,076.720$
 $x_1 =$ 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
 $a = 28.580 \quad b = 1,646.467 \quad c = 1,174.730$
 $d = -11,623.893$
 $x_1 =$ 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
 $a = 3,886.781 \quad b = -187.134 \quad d = -26,724.755$
 $x_1 =$ 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
 $a = 107.418 \quad b = 75,819.276 \quad d = -331,512.302$
 $x_1 =$ 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
 $a = -118.125 \quad b = 19.203 \quad d = 34,814.308$
 $x_1 =$ 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23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23年度の基礎データに基づき算定した基準単価、平成23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、52%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	13.506	5.743	0.126	5.378	3.255	8.733	7.145
西武	13.327	6.240	3.942	5.722	2.850	8.805	8.274
京成	28.266	5.689	5.738	5.589	2.936	8.689	7.029
京王	35.099	6.455	10.379	5.737	3.107	9.061	8.540
小田急	23.920	6.355	2.402	5.844	3.098	9.238	8.334
東急	41.980	6.406	16.916	5.891	2.835	9.042	7.220
京急	33.581	6.362	12.961	5.973	2.895	8.960	7.263
相鉄	26.717	6.392	13.049	5.766	3.277	8.761	9.625
名鉄	20.349	5.490	2.332	5.315	3.382	8.721	4.741
近鉄	19.975	5.714	7.309	5.529	2.812	8.625	5.117
南海	27.031	5.734	4.581	5.512	2.827	8.545	5.894
京阪	36.896	6.031	11.344	5.888	2.697	8.612	6.570
阪急	32.906	6.342	5.798	6.143	2.555	8.777	7.629
阪神	74.289	6.043	26.489	5.811	2.834	8.657	5.350
西鉄	14.514	5.413	0.000	5.315	2.982	8.467	4.615

	列車運転費		駅務費	
	x1	x2	x1	x2
東武	327.732	4.384	2.473	4,215.340
西武	421.116	4.751	4.165	6,696.330
京成	275.659	4.444	3.638	3,704.203
京王	528.231	5.089	5.768	8,971.928
小田急	573.866	5.072	4.343	10,124.071
東急	557.234	5.160	3.469	10,871.061
京急	421.385	5.112	3.740	5,904.726
相鉄	531.957	4.890	5.040	8,992.417
名鉄	161.291	4.503	0.931	1,252.298
近鉄	185.168	4.750	1.948	1,963.618
南海	225.642	4.649	2.306	2,280.418
京阪	286.925	5.024	3.230	3,204.506
阪急	383.213	5.046	4.787	6,838.562
阪神	248.639	5.132	4.725	4,285.490
西鉄	180.393	4.403	1.486	1,364.431

(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	10,510	1,058	5,881	36,084	115,469
西武	21,134	1,258	5,950	73,941	162,912
京成	10,140	1,191	5,732	35,039	105,516
京王	26,892	1,768	6,895	111,074	206,421
小田急	24,157	1,706	7,622	114,687	228,714
東急	26,209	1,889	7,068	119,572	243,162
京急	24,821	1,982	6,742	101,340	147,761
相鉄	25,098	2,092	5,526	96,386	206,900
名鉄	5,461	1,167	6,285	27,227	58,752
近鉄	10,234	992	5,841	48,520	72,292
南海	11,037	903	5,385	45,210	78,333
京阪	17,916	1,563	5,519	80,225	95,969
阪急	24,357	1,657	5,962	92,236	165,570
阪神	20,162	2,030	5,922	84,301	116,550
西鉄	3,503	630	5,321	21,697	60,840

(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	850.8	4,725.2	1,962	463.3	203
西武	324.2	3,149.4	1,270	173.8	91
京成	308.3	1,809.8	602	152.3	69
京王	184.6	1,693.4	843	84.7	69
小田急	278.4	2,095.2	1,073	120.5	70
東急	217.9	2,140.4	1,204	104.9	98
京急	181.1	1,478.0	782	87.0	73
相鉄	76.9	542.5	398	35.9	25
名鉄	785.2	3,180.1	1,056	444.2	275
近鉄	985.3	7,115.1	1,940	504.8	288
南海	306.6	2,265.8	706	154.0	98
京阪	217.8	1,693.3	720	90.7	87
阪急	299.8	2,842.8	1,319	143.6	89
阪神	105.2	780.0	358	48.9	51
西鉄	178.3	997.4	329	106.1	72

	基準コスト (百万円)	実績コスト (百万円)
東武	65,638	65,066
西武	46,046	42,577
京成	21,349	21,496
京王	37,422	37,790
小田急	48,308	45,108
東急	54,637	55,577
京急	32,300	37,192
相鉄	13,897	14,612
名鉄	42,887	38,966
近鉄	73,786	69,130
南海	23,871	25,466
京阪	26,148	26,708
阪急	47,857	44,316
阪神	15,891	15,641
西鉄	9,686	10,196

(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24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
 $a = 20,082.384$ $c = -91,200.261$
 $x_1 =$ 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
 $a = 7.191$ $b = 120.993$ $c = -1,309.468$
 $x_1 =$ 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
 $a = 3.621$ $c = 3,731.964$
 $x_1 =$ 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
 $a = -179.034$ $b = 187,342.229$ $c = -816,963.066$
 $x_1 =$ 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
 $a = 136,116.058$ $c = -997,664.667$
 $x_1 =$ 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23年度の基準単価、基準コスト、実績コスト等の状況

平成23年度の基礎データに基づき算定した基準単価、平成23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、52%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	6.512	486.471	19.171	821.347	32.137	5.139	9.451
札幌市	5.874	293.308	16.904	541.806	41.875	4.793	8.333
仙台市	5.426	158.815	23.923	595.548	100.000	4.750	7.987
東京都	6.207	364.145	18.502	757.025	61.651	4.909	8.971
横浜市	5.716	270.861	15.631	748.723	100.000	4.709	8.523
名古屋市	5.893	296.013	24.741	540.524	21.329	4.849	8.349
京都市	5.785	262.636	19.880	550.946	56.090	4.742	8.249
大阪市	6.069	354.553	15.225	631.693	20.708	4.912	8.791
神戸市	5.758	223.784	16.308	499.769	25.817	4.732	8.294
福岡市	5.664	144.493	25.927	629.406	100.000	4.782	8.218

(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	39,576	4,508	6,706	140,035	288,768
札幌市	26,764	2,845	5,694	73,471	136,590
仙台市	17,767	2,727	5,888	55,009	89,494
東京都	33,451	3,548	6,473	91,662	223,432
横浜市	23,591	2,530	6,443	47,328	162,452
名古屋市	27,145	3,813	5,689	87,641	138,768
京都市	24,976	2,984	5,727	61,372	125,157
大阪市	30,680	3,082	6,019	99,555	198,932
神戸市	24,434	2,273	5,542	64,918	131,282
福岡市	22,546	2,867	6,011	61,004	120,937

(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	2,956.0	2,773	195.1	179
札幌市	96.0	688.6	376	47.9	49
仙台市	29.5	176.4	84	14.5	17
東京都	228.1	1,679.3	1,102	109.0	106
横浜市	107.7	772.8	282	53.3	42
名古屋市	191.0	945.8	782	93.3	100
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	534.7	208	30.6	26
福岡市	64.8	498.7	212	29.7	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	127,138	130,870
札幌市	16,882	14,912
仙台市	3,819	4,957
東京都	54,397	58,191
横浜市	15,658	12,469
名古屋市	35,294	31,635
京都市	9,980	10,036
大阪市	59,833	67,382
神戸市	9,273	8,996
福岡市	10,331	10,416

(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により、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。

