

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25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
 $a = 9,151.410$ $b = 0.524$ $c = -36,434.107$
 $x_1 =$ 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
 $a = 7.412$ $b = 25.124$ $c = -235.650$
 $x_1 =$ 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
 $a = 48.343$ $b = 0.496$ $c = -773.560$
 $x_1 =$ 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
 $a = 18.834$ $b = 3,878.395$ $c = -6,679.544$
 $x_1 =$ 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
 $a = 43.784$ $b = 73,395.930$ $c = -267,649.989$
 $x_1 =$ 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24年度の基準単価、基準コスト、実績コスト等の状況

平成24年度の基礎データに基づき算定した基準単価、平成24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	3.811	11,494	55.431	22.167	128.161	11,494	123.065	2.648	281.991	3.961
東日本	5.184	2,540	167.761	30.887	167.598	2,540	580.350	3.383	3,634.305	3.160
東海	5.827	306	320.226	25.601	325.960	306	536.526	3.969	1,281.638	5.246
西日本	5.082	501	139.019	32.554	200.347	501	285.086	3.650	1,484.110	3.839
四国	4.157	1	72.104	23.545	134.379	1	66.754	3.191	174.031	3.865
九州	4.615	2	93.505	27.692	179.665	2	129.593	3.411	554.986	3.773

(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	4,465	732	11,123	5,908	35,418
東日本	12,338	1,784	8,588	17,371	123,406
東海	17,052	2,781	15,136	18,819	173,500
西日本	10,336	1,613	9,160	12,846	79,097
四国	1,609	890	5,723	6,954	23,645
九州	5,801	1,153	7,913	8,990	33,572

(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	5,361.6	1,095	2,499.8	465
東日本	12,648.1	42,554.2	13,469	7,512.6	1,688
東海	3,327.8	13,443.8	3,465	1,970.8	409
西日本	8,122.4	27,961.1	6,534	4,991.5	1,222
四国	898.2	1,729.9	427	855.2	259
九州	3,030.3	10,621.3	1,704	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	61,210	59,950
東日本	686,451	727,185
東海	254,629	259,678
西日本	349,683	348,494
四国	17,500	18,431
九州	82,745	75,135

(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25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
 $a = 32.825$ $b = 19,543.472$ $d = -101,402.337$
 $x_1 =$ 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
 $a = 16.821$ $b = 1,613.248$ $c = 1,210.461$
 $d = -11,443.619$
 $x_1 =$ 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
 $a = 4,092.691$ $b = -214.884$ $d = -28,417.933$
 $x_1 =$ 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
 $a = 102.110$ $b = 77,564.090$ $d = -338,693.842$
 $x_1 =$ 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
 $a = 2,530.003$ $b = 20.941$ $d = 35,668.461$
 $x_1 =$ 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24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24年度の基礎データに基づき算定した基準単価、平成24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	13.504	5.757	0.126	5.394	3.253	8.758	7.139
西武	13.221	6.235	3.910	5.748	2.816	8.813	8.276
京成	28.266	5.715	5.738	5.614	2.936	8.735	7.049
京王	39.254	6.467	14.549	5.764	3.108	9.070	8.568
小田急	25.207	6.391	3.658	5.881	3.098	9.269	8.420
東急	42.113	6.442	18.294	5.934	2.822	9.026	7.231
京急	35.611	6.387	12.640	6.018	2.895	8.954	7.258
相鉄	26.641	6.416	13.049	5.790	3.277	8.735	9.713
名鉄	20.357	5.488	2.332	5.312	3.382	8.727	4.741
近鉄	19.977	5.671	7.310	5.487	2.820	8.628	5.033
南海	28.696	5.728	4.587	5.506	2.825	8.564	5.885
京阪	37.021	6.020	11.323	5.876	2.706	8.613	6.569
阪急	32.873	6.321	5.792	6.123	2.556	8.788	7.628
阪神	74.289	6.050	26.489	5.817	2.837	8.668	5.359
西鉄	14.514	5.401	0.000	5.303	2.982	8.456	4.582

	列車運転費		駅務費	
	x1	x2	x1	x2
東武	330.757	4.399	2.507	4,330.246
西武	424.890	4.753	4.264	6,807.923
京成	278.487	4.467	3.667	3,785.507
京王	527.918	5.099	6.000	9,067.899
小田急	570.336	5.098	4.429	10,306.814
東急	549.803	5.196	3.680	11,231.835
京急	402.245	5.164	4.041	5,956.123
相鉄	523.596	4.904	5.040	9,025.403
名鉄	163.259	4.501	0.942	1,269.691
近鉄	190.117	4.724	1.948	1,960.663
南海	229.992	4.643	2.384	2,273.949
京阪	288.225	5.015	3.253	3,194.368
阪急	395.030	5.027	4.798	6,913.753
阪神	249.874	5.138	4.765	4,335.961
西鉄	179.501	4.398	1.514	1,362.986

(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	11,553	1,198	5,892	36,284	120,005
西武	20,885	1,304	5,873	73,354	167,445
京成	11,216	1,264	5,817	36,221	105,663
京王	26,274	1,862	6,862	110,711	210,379
小田急	24,327	1,855	7,708	114,965	240,298
東急	25,879	1,853	6,969	120,470	261,564
京急	24,591	1,982	6,668	102,920	150,172
相鉄	24,863	2,083	5,245	95,145	211,918
名鉄	6,520	1,259	6,280	27,093	59,874
近鉄	10,084	945	5,812	47,132	71,798
南海	11,485	936	5,367	44,921	77,256
京阪	17,465	1,502	5,421	79,721	94,332
阪急	23,211	1,626	5,910	91,557	168,310
阪神	19,274	1,820	5,906	85,345	114,412
西鉄	4,628	721	5,205	20,762	60,380

(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	850.9	4,724.5	1,960	463.3	203
西武	326.8	3,182.0	1,274	173.8	91
京成	308.3	1,809.7	594	152.3	69
京王	184.8	1,668.4	843	84.7	69
小田急	278.4	2,092.8	1,061	120.5	70
東急	218.2	2,157.0	1,252	104.9	97
京急	185.7	1,485.9	790	87.0	73
相鉄	76.9	542.5	408	35.9	25
名鉄	785.2	3,180.9	1,060	444.2	275
近鉄	985.2	7,058.3	1,934	504.8	288
南海	306.2	2,267.4	702	154.0	99
京阪	218.2	1,684.2	716	90.7	87
阪急	300.1	2,840.6	1,319	143.6	89
阪神	105.2	778.6	358	48.9	51
西鉄	178.3	997.5	329	106.1	72

	基準コスト (百万円)	実績コスト (百万円)
東武	68,210	67,323
西武	46,443	42,006
京成	22,008	22,450
京王	37,640	37,643
小田急	49,507	47,138
東急	56,378	56,942
京急	32,696	36,829
相鉄	13,896	14,742
名鉄	44,281	39,571
近鉄	72,315	69,097
南海	23,973	26,083
京阪	25,660	26,812
阪急	47,507	44,710
阪神	15,567	15,391
西鉄	9,807	9,960

(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25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
 $a = 21,987.306$ $c = -102,447.712$
 $x_1 =$ 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
 $a = 6.497$ $b = 116.479$ $c = -1,098.251$
 $x_1 =$ 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
 $a = 3.686$ $c = 3,570.208$
 $x_1 =$ 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
 $a = -166.413$ $b = 184,868.997$ $c = -805,993.823$
 $x_1 =$ 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
 $a = 136,707.139$ $c = -1,005,959.507$
 $x_1 =$ 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24年度の基準単価、基準コスト、実績コスト等の状況

平成24年度の基礎データに基づき算定した基準単価、平成24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	6.539	500.125	19.170	863.889	32.137	5.168	9.482
札幌市	5.855	287.672	16.889	566.313	41.875	4.778	8.355
仙台市	5.404	176.429	23.005	647.179	100.000	4.761	8.070
東京都	6.243	377.564	18.502	780.551	61.651	4.945	9.009
横浜市	5.736	276.308	15.631	767.560	100.000	4.728	8.547
名古屋市	5.890	295.137	24.715	549.860	21.329	4.847	8.374
京都市	5.782	261.765	19.880	557.878	56.090	4.739	8.261
大阪市	6.066	353.227	15.225	707.679	20.708	4.908	8.904
神戸市	5.755	221.560	16.560	502.188	25.817	4.729	8.298
福岡市	5.662	144.138	25.927	647.387	100.000	4.777	8.246

(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	41,327	4,384	6,755	144,061	290,298
札幌市	26,288	2,738	5,658	70,342	136,229
仙台市	16,372	2,728	5,956	57,526	97,267
東京都	34,819	3,510	6,447	97,924	225,635
横浜市	23,671	2,518	6,399	51,425	162,476
名古屋市	27,058	3,698	5,597	86,517	138,826
京都市	24,683	2,918	5,627	60,766	123,378
大阪市	30,927	2,970	6,179	97,897	211,281
神戸市	24,089	2,270	5,421	63,955	128,436
福岡市	22,044	2,858	5,956	60,484	121,328

(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	410.3	2,960.8	2,719	195.1	179
札幌市	96.0	689.2	368	48.0	49
仙台市	31.1	170.4	84	14.8	17
東京都	228.1	1,679.3	1,110	109.0	106
横浜市	107.7	772.8	282	53.4	42
名古屋市	191.0	946.8	788	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	530.2	208	30.6	26
福岡市	64.8	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	128,373	131,180
札幌市	16,544	14,853
仙台市	3,979	4,538
東京都	55,584	59,213
横浜市	15,870	12,275
名古屋市	35,034	32,482
京都市	9,837	9,810
大阪市	61,168	60,220
神戸市	9,111	8,999
福岡市	10,287	10,389

(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。

