

【問い合わせ先】

鉄道局鉄道業務政策課

安西・中田

代表：03-5253-8111

内線：40652・40634

直通：03-5253-8543

平成 23 年 7 月 29 日

国 土 交 通 省

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

JR 旅客会社、大手民鉄及び地下鉄事業者の平成 22 年度の基準単価、基準コスト等について公表致します。

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23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
 $a = 9,877.279$ $b = 0.701$ $c = -39,812.044$
 $x_1 =$ 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
 $a = 7.905$ $b = 23.095$ $c = -291.590$
 $x_1 =$ 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
 $a = 53.610$ $b = 0.692$ $c = -2,139.586$
 $x_1 =$ 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
 $a = 18.223$ $b = 4,912.729$ $c = -9,387.507$
 $x_1 =$ 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
 $a = 43.381$ $b = 68,487.199$ $c = -247,712.735$
 $x_1 =$ 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22年度の基準単価、基準コスト、実績コスト等の状況

平成22年度の基礎データに基づき算定した基準単価、平成22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	3.819	7,623	56.543	21.495	126.977	7,623	119.077	2.658	273.069	3.982
東日本	5.164	2,068	165.409	30.234	168.598	2,068	578.833	3.363	3,562.095	3.132
東海	5.827	386	320.834	25.150	327.765	386	506.031	3.968	1,262.414	5.216
西日本	5.067	1,814	136.577	32.533	191.834	1,814	271.326	3.660	1,455.332	3.812
四国	4.206	15	76.681	23.545	137.879	15	66.273	3.192	174.170	3.860
九州	4.625	46	95.325	27.723	170.613	46	120.010	3.398	529.989	3.709

(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	3,253	652	9,943	5,840	36,849
東日本	12,644	1,714	8,330	17,682	121,316
東海	18,013	2,825	15,699	19,328	164,281
西日本	11,508	1,539	9,400	13,537	76,494
四国	1,742	858	5,262	7,502	24,204
九州	5,903	1,102	7,039	9,493	29,298

(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	5,298.9	1,114	2,499.8	465
東日本	12,685.8	43,163.8	13,151	7,512.6	1,700
東海	3,326.4	13,670.2	3,443	1,970.8	408
西日本	8,126.5	27,980.7	6,722	4,991.4	1,222
四国	898.2	1,729.9	437	855.2	259
九州	2,794.1	9,567.3	1,670	2,249.5	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	56,368	56,215
東日本	683,005	704,984
東海	257,707	251,529
西日本	360,813	347,984
四国	18,033	17,923
九州	76,612	72,468

(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23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
 $a = 74.771$ $b = 20,904.069$ $d = -110,814.536$
 $x_1 =$ 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
 $a = 25.383$ $b = 1,676.890$ $c = 1,079.842$
 $d = -11,462.840$
 $x_1 =$ 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
 $a = 4,011.453$ $b = -247.751$ $d = -27,385.582$
 $x_1 =$ 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
 $a = 105.123$ $b = 77,860.828$ $d = -340,026.584$
 $x_1 =$ 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
 $a = -580.106$ $b = 19.595$ $d = 36,976.779$
 $x_1 =$ 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22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22年度の基礎データに基づき算定した基準単価、平成22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	13.520	5.737	0.126	5.373	3.251	8.723	7.163
西武	13.327	6.247	3.942	5.714	2.873	8.817	8.272
京成	27.541	5.782	5.760	5.640	2.965	8.746	7.015
京王	35.064	6.438	10.379	5.720	3.116	9.061	8.390
小田急	23.920	6.353	2.402	5.848	3.094	9.232	8.340
東急	41.950	6.427	16.924	5.912	2.842	9.048	7.212
京急	33.581	6.369	12.961	5.980	2.895	8.977	7.176
相鉄	26.717	6.391	13.049	5.766	3.276	8.775	9.621
名鉄	19.740	5.503	2.335	5.327	3.381	8.681	4.706
近鉄	19.981	5.714	7.313	5.530	2.800	8.641	5.118
南海	27.031	5.730	4.581	5.508	2.820	8.583	5.891
京阪	35.364	6.049	11.270	5.915	2.691	8.589	6.556
阪急	32.646	6.337	5.792	6.139	2.552	8.766	7.630
阪神	74.289	6.020	26.489	5.787	2.785	8.638	5.363
西鉄	14.514	5.410	0.000	5.312	2.983	8.473	4.615

	列車運転費		駅務費	
	x1	x2	x1	x2
東武	333.580	4.375	2.463	4,251.660
西武	423.663	4.760	4.154	6,779.527
京成	280.745	4.526	3.515	3,806.015
京王	533.705	5.090	5.377	9,064.333
小田急	577.564	5.069	4.343	10,148.643
東急	543.837	5.182	3.520	10,842.755
京急	419.428	5.131	3.699	5,991.110
相鉄	540.402	4.889	4.880	9,103.080
名鉄	156.227	4.522	0.916	1,237.767
近鉄	188.702	4.750	1.951	1,989.431
南海	229.972	4.645	2.235	2,306.735
京阪	282.689	5.044	3.184	3,217.356
阪急	380.445	5.042	4.764	6,777.899
阪神	250.240	5.107	4.588	4,023.569
西鉄	182.172	4.400	1.458	1,376.347

(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	10,123	1,061	5,832	35,681	118,859
西武	20,770	1,321	5,934	75,128	167,412
京成	12,112	1,343	5,961	41,884	109,517
京王	26,388	1,757	6,884	112,390	211,473
小田急	23,778	1,746	7,582	115,365	233,320
東急	26,673	1,949	7,123	120,618	247,399
京急	24,834	2,020	6,847	103,569	152,227
相鉄	24,781	2,075	5,431	97,444	212,521
名鉄	5,697	1,180	6,272	28,483	60,699
近鉄	10,125	1,020	6,009	49,649	74,828
南海	10,987	935	5,585	45,812	80,881
京阪	18,278	1,648	5,445	82,421	98,174
阪急	24,096	1,734	5,888	92,541	167,026
阪神	20,583	1,921	5,937	83,915	113,157
西鉄	3,362	666	5,460	21,712	63,101

(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	4,742.1	1,998	463.3	203
西武	324.2	3,123.3	1,270	173.4	91
京成	279.3	1,661.0	577	139.9	68
京王	184.6	1,677.4	853	84.7	69
小田急	278.4	2,091.2	1,083	120.5	70
東急	217.8	2,126.1	1,195	104.9	98
京急	181.1	1,477.9	780	87.0	73
相鉄	76.9	542.3	398	35.9	25
名鉄	784.0	3,180.7	1,084	444.2	275
近鉄	984.8	7,204.6	1,946	504.8	288
南海	306.6	2,282.1	690	154.0	98
京阪	217.6	1,688.3	740	90.7	87
阪急	300.1	2,852.0	1,319	143.6	89
阪神	105.2	820.1	358	48.9	51
西鉄	178.3	996.5	329	106.1	72

	基準コスト (百万円)	実績コスト (百万円)
東武	65,947	68,226
西武	46,657	43,622
京成	22,360	22,479
京王	37,802	38,498
小田急	48,716	45,979
東急	55,363	55,480
京急	32,947	38,768
相鉄	14,004	14,278
名鉄	44,363	38,735
近鉄	75,627	71,523
南海	24,337	26,112
京阪	26,806	26,807
阪急	48,097	44,192
阪神	15,741	15,574
西鉄	9,906	10,065

(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23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
 $a = 22,206.151$ $c = -104,730.604$
 $x_1 =$ 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
 $a = 7.489$ $b = 127.092$ $c = -1,519.402$
 $x_1 =$ 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
 $a = 3.033$ $c = 4,152.992$
 $x_1 =$ 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
 $a = -181.938$ $b = 177,478.228$ $c = -770,783.547$
 $x_1 =$ 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
 $a = 133,760.485$ $c = -977,226.324$
 $x_1 =$ 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22年度の基準単価、基準コスト、実績コスト等の状況

平成22年度の基礎データに基づき算定した基準単価、平成22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	6.528	494.039	19.191	850.461	32.137	5.155	9.462
札幌市	5.877	294.261	16.897	541.960	41.875	4.787	8.338
仙台市	5.429	159.384	23.923	596.155	100.000	4.753	7.988
東京都	6.233	373.753	18.538	709.589	61.651	4.939	8.988
横浜市	5.733	275.455	15.633	744.624	100.000	4.724	8.517
名古屋市	5.900	299.785	24.551	549.511	22.309	4.853	8.386
京都市	5.782	261.778	19.880	542.883	56.090	4.739	8.234
大阪市	6.069	354.340	15.225	638.660	20.708	4.911	8.794
神戸市	5.756	223.349	15.883	502.038	25.817	4.730	8.298
福岡市	5.654	143.295	25.927	599.698	100.000	4.771	8.169

(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	40,231	4,619	6,732	138,270	288,415
札幌市	25,775	2,832	5,797	71,186	138,069
仙台市	15,827	2,715	5,961	54,577	91,252
東京都	33,680	3,636	6,305	94,565	225,013
横浜市	22,577	2,530	6,411	49,430	162,012
名古屋市	26,286	3,846	5,820	86,459	144,489
京都市	23,665	2,968	5,800	60,081	124,158
大阪市	30,039	3,069	6,090	97,044	199,063
神戸市	23,088	2,172	5,676	63,991	132,718
福岡市	20,823	2,849	5,972	57,771	115,463

(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	2,952.9	2,707	195.1	179
札幌市	96.0	688.9	378	48.0	49
仙台市	29.5	176.4	84	14.5	17
東京都	228.1	1,676.0	1,196	109.0	106
横浜市	107.7	772.7	282	53.4	42
名古屋市	183.0	907.9	767	89.2	96
京都市	64.0	398.9	222	31.2	32
大阪市	266.0	2,130.7	1,270	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	126,940	130,053
札幌市	16,799	15,217
仙台市	3,789	4,476
東京都	55,476	59,519
横浜市	15,638	12,662
名古屋市	34,365	32,188
京都市	9,834	10,280
大阪市	59,355	63,707
神戸市	9,204	8,816
福岡市	9,917	10,198

(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。

