

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27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。

基準単価	$y = ax_1 + bx_2 + c$
------	-----------------------

(1) 線路費 $y =$ 線路延長1キロ当たり基準単価
 $a = 9,529.375$ $b = 0.764$ $c = -37,768.076$
 $x_1 =$ 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
 $a = 7.201$ $b = -25.225$ $c = 1,104.158$
 $x_1 =$ 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
 $a = 39.578$ $b = 0.707$ $c = 1,235.993$
 $x_1 =$ 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
 $a = 20.835$ $b = 3,328.604$ $c = -4,924.846$
 $x_1 =$ 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
 $a = 46.19$ $b = 85,776.229$ $c = -314,513.723$
 $x_1 =$ 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26年度の基準単価、基準コスト、実績コスト等の状況

平成26年度の基礎データに基づき算定した基準単価、平成26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、44%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	3.754	8,346	56.002	22.158	122.460	8,346	123.997	2.627	289.729	3.921
東日本	5.201	1,809	170.878	24.363	174.313	1,809	510.064	3.530	3,734.862	3.170
東海	5.861	403	329.498	25.647	342.994	403	557.329	3.987	1,311.125	5.277
西日本	5.089	741	140.960	31.832	198.785	741	290.480	3.655	1,537.619	3.856
四国	4.138	0	71.586	23.017	130.366	0	68.374	3.170	172.907	3.880
九州	4.616	1	93.395	27.477	180.281	1	133.138	3.408	564.648	3.788

(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	4,382	948	11,983	6,403	35,197
東日本	13,176	1,720	9,414	17,452	129,910
東海	18,391	2,830	15,096	19,958	198,688
西日本	11,293	1,316	9,627	13,293	87,262
四国	1,665	1,039	6,396	7,051	26,285
九州	6,220	1,084	8,372	9,193	36,488

(3) 施設量

	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)
北海道	3,068.5	5,367.0	1,070	2,462.4	454
東日本	12,614.3	53,840.9	13,130	7,472.9	1,665
東海	3,327.7	13,510.5	3,406	1,970.8	409
西日本	8,100.7	28,343.5	6,611	4,991.1	1,195
四国	898.2	1,772.2	432	855.2	259
九州	3,030.3	10,665.1	1,699	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 (百万円)	実績コスト (百万円)
北海道	63,102	63,377
東日本	729,135	741,207
東海	271,448	273,399
西日本	363,050	367,858
四国	18,938	18,470
九州	86,181	78,993

(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27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
 $a = 61.369$ $b = 17,718.314$ $d = -91,417.723$
 $x_1 =$ 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
 $a = 27.219$ $b = 1,416.470$ $c = 1,449.472$
 $d = -11,127.033$
 $x_1 =$ 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
 $a = 4,578.829$ $b = -224.575$ $d = -32,698.214$
 $x_1 =$ 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
 $a = 96.495$ $b = 73,412.100$ $d = -318,232.419$
 $x_1 =$ 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
 $a = -6,109.812$ $b = 22.092$ $d = 41,232.539$
 $x_1 =$ 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26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26年度の基礎データに基づき算定した基準単価、平成26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	13.813	5.730	0.126	5.369	3.251	8.779	7.089
西武	13.237	6.229	3.915	5.809	2.760	8.825	8.260
京成	28.649	5.714	5.738	5.614	2.936	8.743	7.077
京王	39.254	6.510	14.549	5.807	3.105	9.082	8.564
小田急	25.216	6.398	3.658	5.888	3.099	9.283	8.431
東急	42.392	6.489	18.571	5.992	2.821	9.089	7.422
京急	37.915	6.421	12.640	6.052	2.895	8.977	7.231
相鉄	26.641	6.415	13.049	5.604	3.379	8.748	9.660
名鉄	20.469	5.488	2.332	5.312	3.378	8.752	4.743
近鉄	19.974	5.678	7.309	5.494	2.828	8.637	5.044
南海	28.696	5.730	4.587	5.511	2.822	8.584	5.821
京阪	37.021	6.007	11.323	5.862	2.710	8.643	6.559
阪急	32.926	6.325	5.792	6.127	2.552	8.822	7.632
阪神	75.294	6.051	26.489	5.816	2.819	8.698	5.360
西鉄	14.514	5.392	0.000	5.294	2.976	8.430	4.580

	列車運転費		駅務費	
	x1	x2	x1	x2
東武	336.776	4.379	2.631	4,359.837
西武	428.360	4.748	4.297	6,896.835
京成	283.650	4.463	3.783	3,861.435
京王	511.353	5.143	6.130	9,169.971
小田急	571.450	5.104	4.471	10,417.529
東急	553.190	5.217	3.825	11,508.340
京急	396.690	5.200	4.164	6,144.699
相鉄	515.704	4.909	5.040	8,982.879
名鉄	167.400	4.501	0.975	1,309.502
近鉄	188.457	4.729	2.007	1,955.250
南海	230.313	4.655	2.465	2,293.202
京阪	294.042	5.004	3.276	3,220.621
阪急	403.905	5.029	4.878	6,972.633
阪神	257.371	5.138	4.902	4,454.980
西鉄	179.070	4.389	1.667	1,378.583

(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	10,956	1,194	5,907	35,736	121,475
西武	19,762	1,208	5,855	71,663	167,344
京成	11,583	1,237	5,745	36,777	103,426
京王	26,337	1,995	6,963	108,669	206,362
小田急	23,492	1,805	7,914	111,605	244,060
東急	26,158	1,955	7,252	118,139	272,105
京急	24,678	1,986	6,782	101,789	151,540
相鉄	23,880	2,064	5,188	91,910	208,889
名鉄	7,077	1,357	6,311	28,349	64,205
近鉄	10,413	953	5,716	47,119	72,166
南海	11,869	894	5,299	45,725	76,833
京阪	17,288	1,413	5,404	77,495	92,367
阪急	22,671	1,408	5,982	89,932	165,468
阪神	20,417	1,918	5,925	83,794	109,702
西鉄	5,010	685	4,873	21,253	61,503

(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	850.4	4,727.1	1,914	463.3	203
西武	326.4	3,145.1	1,262	173.8	91
京成	308.3	1,808.9	598	152.3	69
京王	184.8	1,673.0	843	84.7	69
小田急	278.4	2,090.5	1,054	120.5	70
東急	218.2	2,136.3	1,208	104.9	97
京急	185.7	1,485.9	790	87.0	73
相鉄	76.9	589.1	398	35.9	25
名鉄	785.2	3,195.6	1,060	444.2	275
近鉄	985.3	7,000.4	1,911	504.8	288
南海	306.2	2,265.8	698	154.0	99
京阪	218.2	1,678.7	701	90.7	87
阪急	300.1	2,850.2	1,307	143.6	90
阪神	105.2	793.9	358	48.9	51
西鉄	178.3	1,003.2	334	106.1	72

	基準コスト (百万円)	実績コスト (百万円)
東武	67,483	66,334
西武	45,322	41,995
京成	21,982	22,781
京王	37,518	36,912
小田急	49,187	46,447
東急	57,432	59,112
京急	32,810	35,119
相鉄	13,639	14,535
名鉄	46,832	41,018
近鉄	72,424	70,210
南海	24,007	25,614
京阪	24,997	25,451
阪急	46,441	44,780
阪神	15,484	16,198
西鉄	9,891	10,082

(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27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
 $a = 32,838.670$ $c = -165,318.906$
 $x_1 =$ 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
 $a = 6.235$ $b = 104.192$ $c = -741.508$
 $x_1 =$ 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
 $a = 5.138$ $c = 2,452.511$
 $x_1 =$ 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
 $a = -199.647$ $b = 176,453.657$ $c = -762,845.923$
 $x_1 =$ 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
 $a = 148,550.631$ $c = -1,108,789.461$
 $x_1 =$ 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26年度の基準単価、基準コスト、実績コスト等の状況

平成26年度の基礎データに基づき算定した基準単価、平成26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	6.553	504.919	19.059	923.327	32.189	5.186	9.542
札幌市	5.853	287.113	32.947	577.229	71.667	4.776	8.396
仙台市	5.405	176.480	23.005	672.702	100.000	4.761	8.109
東京都	6.252	381.094	18.502	807.832	61.651	4.949	9.063
横浜市	5.743	278.278	15.631	778.821	100.000	4.735	8.590
名古屋市	5.890	294.923	24.715	572.958	21.329	4.846	8.415
京都市	5.783	262.005	19.880	590.171	56.090	4.739	8.317
大阪市	6.057	350.188	15.225	664.783	30.408	4.896	8.829
神戸市	5.702	221.469	16.408	499.976	25.817	4.729	8.294
福岡市	5.664	144.308	25.927	699.071	100.000	4.777	8.323

(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	49,873	4,392	7,197	145,816	308,681
札幌市	26,886	4,481	5,418	65,589	138,442
仙台市	12,174	2,756	5,909	57,285	95,808
東京都	39,988	3,562	6,603	98,115	237,525
横浜市	23,274	2,622	6,454	52,697	167,260
名古屋市	28,101	3,672	5,396	87,990	141,264
京都市	24,587	2,963	5,485	62,170	126,706
大阪市	33,585	3,028	5,868	95,000	202,764
神戸市	21,927	2,349	5,021	66,449	123,289
福岡市	20,679	2,860	6,044	60,108	127,597

(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	411.3	2,998.0	2,702	195.1	179
札幌市	96.0	353.3	376	48.0	49
仙台市	31.1	170.4	84	14.8	17
東京都	228.1	1,679.3	1,132	109.0	106
横浜市	107.7	772.8	290	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	1,264	129.9	123
神戸市	64.9	535.1	208	30.6	26
福岡市	64.7	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	136,829	143,515
札幌市	16,133	14,242
仙台市	3,821	4,661
東京都	58,450	62,229
横浜市	16,243	12,873
名古屋市	35,432	33,425
京都市	9,967	9,941
大阪市	60,083	62,765
神戸市	8,963	9,243
福岡市	10,430	10,820

(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。

○ ヤードスティック方式の適用範囲

