

# 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

令和3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  
 $a = 11,235.715$   $b = 1$   $c = -44,527.176$   
 $x_1 =$  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  
 $a = 7.103$   $b = -35.162$   $c = 1,567.749$   
 $x_1 =$  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  
 $a = 41.920$   $b = 0.857$   $c = 1,177.204$   
 $x_1 =$  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  
 $a = 21.368$   $b = 4,434.541$   $c = -8,037.394$   
 $x_1 =$  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  
 $a = 44.779$   $b = 62,211.002$   $c = -211,531.825$   
 $x_1 =$  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旅客会社の令和2年度の基準単価、基準コスト、実績コスト等の状況

令和2年度の基礎データに基づき算定した基準単価、令和2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、45%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	3,769	9,474	61,901	23,617	133,170	9,474	71,943	2,523	251,388	3,585
東日本	5,221	1,786	174,584	23,905	180,261	1,786	335,366	3,542	2,783,188	2,936
東海	5,847	121	326,670	25,379	341,100	121	235,116	3,972	888,971	5,030
西日本	5,086	1,332	139,023	32,313	199,028	1,332	186,464	3,623	1,213,983	3,550
四国	4,097	0	75,674	23,072	127,763	0	45,774	3,109	130,745	3,721
九州	4,505	22	83,682	27,630	160,156	22	93,277	3,268	441,989	3,431

### (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
北海道	7,294	1,177	14,879	4,688	22,752
東日本	15,920	1,967	10,264	14,836	95,748
東海	21,289	2,996	15,580	14,601	141,197
西日本	13,950	1,419	10,662	12,013	63,678
四国	1,506	1,294	6,533	6,728	25,810
九州	6,112	1,191	7,910	8,448	21,706

### (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	3,043.0	5,616.2	990	2,493.0	375
東日本	12,450.0	54,388.1	12,786	7,302.7	1,630
東海	3,327.0	13,626.0	3,377	1,970.8	409
西日本	8,000.1	27,956.2	6,503	4,885.8	1,174
四国	896.6	1,779.2	422	854.6	259
九州	2,959.5	10,583.4	1,671	2,273.0	568

### (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	63,767	71,070
東日本	700,833	767,243
東海	250,790	266,598
西日本	354,057	338,282
四国	18,844	17,189
九州	75,442	64,122

(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、東急電鉄株式会社、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。

※データの一部に誤りがあったため訂正いたしました。訂正箇所は6～8ページのとおりです（令和3年11月26日）。

## 1. 基準単価

令和3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  
 $a = 87.510$        $b = 20,929.609$        $d = -111,174.398$   
 $x_1 =$  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  
 $a = 39.909$        $b = 1,439.261$        $c = 1,052.461$   
 $d = -10,176.869$   
 $x_1 =$  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  
 $a = 4,819.974$        $b = -117.726$        $d = -34,225.774$   
 $x_1 =$  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  
 $a = 175.844$        $b = 63,404.732$        $d = -280,606.216$   
 $x_1 =$  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  
 $a = 932.050$        $b = 24.070$        $d = 29,516.770$   
 $x_1 =$  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. 2020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

2020年度の基礎データに基づき算定した基準単価、2020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	13.838	5.757	0.126	5.398	3.246	8.410	7.018
西武	13.225	6.246	3.915	5.840	2.745	8.479	8.408
京成	28.693	5.722	5.738	5.621	2.932	8.316	7.169
京王	39.466	6.523	14.549	5.833	3.095	8.687	8.626
小田急	26.309	6.466	4.812	5.984	3.092	8.851	8.752
東急	42.475	6.526	18.529	6.136	2.729	8.679	7.439
京急	38.323	6.426	13.102	6.055	2.907	8.605	7.296
相鉄	29.201	6.436	16.345	5.683	3.316	8.437	9.845
名鉄	20.482	5.476	2.333	5.300	3.400	8.489	4.745
近鉄	20.851	5.665	7.368	5.508	2.808	8.236	5.059
南海	28.685	5.749	4.586	5.509	2.833	8.271	6.115
京阪	37.106	5.985	11.339	5.839	2.726	8.298	6.580
阪急	33.375	6.328	4.979	6.122	2.560	8.528	7.631
阪神	81.922	6.078	25.705	5.837	2.801	8.440	5.415
西鉄	14.515	5.386	0.000	5.287	2.973	8.190	4.613

	列車運転費		駅務費	
	x1	x2	x1	x2
東武	223.759	4.416	2.688	3,302.663
西武	306.073	4.747	4.440	5,184.088
京成	193.000	4.457	3.913	3,024.841
京王	354.825	5.148	6.348	6,531.072
小田急	363.037	5.155	4.871	7,503.214
東急	367.617	5.254	4.237	8,307.041
京急	276.279	5.199	4.356	4,587.726
相鉄	354.467	4.921	5.538	6,724.115
名鉄	132.291	4.488	1.029	1,077.218
近鉄	129.316	4.719	2.200	1,520.961
南海	171.955	4.626	2.606	1,799.586
京阪	215.428	4.977	3.322	2,387.655
阪急	296.970	5.024	5.133	5,390.044
阪神	197.040	5.147	5.510	3,599.039
西鉄	132.867	4.376	1.625	1,097.889

(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	10,528	1,014	5,484	38,736	111,517
西武	20,709	1,274	5,653	74,197	158,436
京成	11,096	1,228	5,013	35,927	105,972
京王	28,803	2,056	6,630	108,195	192,636
小田急	26,459	1,882	7,405	110,083	214,659
東急	29,129	2,266	6,731	117,165	233,416
京急	26,673	2,120	6,391	97,617	144,003
相鉄	26,084	2,145	5,281	93,739	196,528
名鉄	5,229	1,123	6,132	27,217	56,404
近鉄	9,217	1,000	4,876	41,340	68,177
南海	11,660	917	4,920	42,941	75,262
京阪	17,336	1,549	4,996	72,841	90,084
阪急	24,189	1,527	5,981	90,160	164,039
阪神	23,205	2,198	5,817	80,386	121,281
西鉄	2,823	561	4,707	20,217	57,458

(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	850.5	4,738.1	1,909	463.3	205
西武	326.4	3,149.7	1,274	173.8	91
京成	308.3	1,816.4	620	152.3	69
京王	184.8	1,668.9	873	84.7	69
小田急	284.3	2,090.5	1,086	120.5	70
東急	218.7	2,107.2	1,255	104.9	97
京急	186.1	1,474.3	798	87.0	73
相鉄	82.2	633.7	400	38.0	26
名鉄	784.9	3,126.1	1,076	444.2	275
近鉄	977.4	6,896.9	1,910	497.8	280
南海	306.3	2,291.0	692	154.0	99
京阪	217.9	1,650.4	706	90.7	87
阪急	297.4	2,827.4	1,283	143.6	90
阪神	104.4	807.2	358	48.9	51
西鉄	178.3	1,006.2	311	106.1	72

	基準コスト (百万円)	実績コスト (百万円)
東武	65,035	55,850
西武	45,287	43,696
京成	21,543	23,057
京王	36,998	36,575
小田急	47,790	48,582
東急	54,525	55,332
京急	32,194	35,125
相鉄	14,288	14,006
名鉄	41,814	40,688
近鉄	64,887	62,898
南海	23,141	26,737
京阪	24,305	23,902
阪急	46,896	45,193
阪神	16,396	16,224
西鉄	8,814	8,340

(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。

※訂正箇所(令和3年11月26日)

1. 基準単価

(1) 線路費

[誤] a =	87.512	[正] a =	87.510
[誤] b =	20,903.738	[正] b =	20,929.609
[誤] d =	-111,012.351	[正] d =	-111,174.398

(2) 電路費

[誤] a =	39.853	[正] a =	39.909
[誤] b =	1,440.315	[正] b =	1,439.261
[誤] c =	1,056.836	[正] c =	1,052.461
[誤] d =	-10,194.818	[正] d =	-10,176.869

(3) 車両費

[誤] a =	4,820.546	[正] a =	4,819.974
[誤] b =	-117.836	[正] b =	-117.726
[誤] d =	-34,229.823	[正] d =	-34,225.774

(4) 列車運転費

[誤] a =	175.602	[正] a =	175.844
[誤] b =	63,411.990	[正] b =	63,404.732
[誤] d =	-280,568.133	[正] d =	-280,606.216

2. 大手民鉄の令和2年度の基準単価、基準コスト、実績コスト等の状況

(1) 基礎データ

線路費 x2

[誤] 名鉄	5.472	[正] 名鉄	5.476
--------	-------	--------	-------

電路費 x2

[誤] 名鉄	5.295	[正] 名鉄	5.300
--------	-------	--------	-------

車両費 x2

[誤] 名鉄	4.748	[正] 名鉄	4.745
--------	-------	--------	-------

列車運転費

[誤] x1 名鉄	132.964	[正] x1 名鉄	132.291
[誤] x2 名鉄	4.483	[正] x2 名鉄	4.488

(2) 基準単価

線路費

〔誤〕 東武	10,541	〔正〕 東武	10,528
〔誤〕 西武	20,710	〔正〕 西武	20,709
〔誤〕 京成	11,110	〔正〕 京成	11,096
〔誤〕 京王	28,796	〔正〕 京王	28,803
〔誤〕 小田急	26,454	〔正〕 小田急	26,459
〔誤〕 東急	29,123	〔正〕 東急	29,129
〔誤〕 京急	26,669	〔正〕 京急	26,673
〔誤〕 相鉄	26,080	〔正〕 相鉄	26,084
〔誤〕 名鉄	5,165	〔正〕 名鉄	5,229
〔誤〕 近鉄	9,232	〔正〕 近鉄	9,217
〔誤〕 南海	11,674	〔正〕 南海	11,660
〔誤〕 京阪	17,344	〔正〕 京阪	17,336
〔誤〕 阪急	24,187	〔正〕 阪急	24,189
〔誤〕 阪神	23,210	〔正〕 阪神	23,205
〔誤〕 西鉄	2,845	〔正〕 西鉄	2,823

電路費

〔誤〕 東武	1,016	〔正〕 東武	1,014
〔誤〕 京成	1,229	〔正〕 京成	1,228
〔誤〕 京王	2,057	〔正〕 京王	2,056
〔誤〕 小田急	1,884	〔正〕 小田急	1,882
〔誤〕 東急	2,265	〔正〕 東急	2,266
〔誤〕 京急	2,121	〔正〕 京急	2,120
〔誤〕 相鉄	2,146	〔正〕 相鉄	2,145
〔誤〕 名鉄	1,118	〔正〕 名鉄	1,123
〔誤〕 京阪	1,548	〔正〕 京阪	1,549
〔誤〕 阪神	2,197	〔正〕 阪神	2,198
〔誤〕 西鉄	562	〔正〕 西鉄	561

車両費

〔誤〕 小田急	7,406	〔正〕 小田急	7,405
〔誤〕 阪神	5,818	〔正〕 阪神	5,817

列車運転費

〔誤〕 東武	38,752	〔正〕 東武	38,736
〔誤〕 西武	74,196	〔正〕 西武	74,197
〔誤〕 京成	35,950	〔正〕 京成	35,927
〔誤〕 京王	108,185	〔正〕 京王	108,195
〔誤〕 小田急	110,071	〔正〕 小田急	110,083
〔誤〕 東急	117,153	〔正〕 東急	117,165

〔誤〕 京急	97,626	〔正〕 京急	97,617
〔誤〕 相鉄	93,727	〔正〕 相鉄	93,739
〔誤〕 名鉄	27,057	〔正〕 名鉄	27,217
〔誤〕 近鉄	41,381	〔正〕 近鉄	41,340
〔誤〕 南海	42,971	〔正〕 南海	42,941
〔誤〕 京阪	72,863	〔正〕 京阪	72,841
〔誤〕 阪急	90,162	〔正〕 阪急	90,160
〔誤〕 阪神	80,414	〔正〕 阪神	80,386
〔誤〕 西鉄	20,254	〔正〕 西鉄	20,217

(4) 基準コスト合計額及び実績コスト合計額

基準コスト

〔誤〕 東武	65,063	〔正〕 東武	65,035
〔誤〕 京成	21,553	〔正〕 京成	21,543
〔誤〕 小田急	47,792	〔正〕 小田急	47,790
〔誤〕 東急	54,520	〔正〕 東急	54,525
〔誤〕 京急	32,196	〔正〕 京急	32,194
〔誤〕 相鉄	14,287	〔正〕 相鉄	14,288
〔誤〕 名鉄	41,677	〔正〕 名鉄	41,814
〔誤〕 近鉄	64,922	〔正〕 近鉄	64,887
〔誤〕 南海	23,150	〔正〕 南海	23,141
〔誤〕 京阪	24,307	〔正〕 京阪	24,305
〔誤〕 阪神	16,397	〔正〕 阪神	16,396
〔誤〕 西鉄	8,823	〔正〕 西鉄	8,814



# 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、大阪市高速電気軌道株式会社、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

令和3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  
 $a = 38,444.045$   $c = -191,352.136$   
 $x_1 =$  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  
 $a = 10.452$   $b = 95.193$   $c = -1,379.091$   
 $x_1 =$  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  
 $a = 5.683$   $c = 3,150.717$   
 $x_1 =$  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  
 $a = -401.638$   $b = 157,524.047$   $c = -652,288.866$   
 $x_1 =$  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  
 $a = 150,591.851$   $c = -1,099,458.024$   
 $x_1 =$  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. 地下鉄事業者の令和2年度の基準単価、基準コスト、実績コスト等の状況

令和2年度の基礎データに基づき算定した基準単価、令和2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	6.581	517.983	19.110	661.632	36.410	5.223	9.221
札幌市	5.858	288.643	33.257	442.454	100.000	4.782	8.109
仙台市	5.331	169.218	13.867	483.340	100.000	4.677	7.749
東京都	6.295	397.689	18.505	588.409	61.651	4.965	8.796
横浜市	5.831	303.684	15.939	621.620	99.251	4.825	8.392
名古屋市	5.888	294.457	24.360	443.001	43.408	4.844	8.150
京都市	5.795	265.170	19.880	439.396	56.090	4.756	8.022
Osaka Metro	6.080	359.338	15.346	504.045	30.408	4.922	8.568
神戸市	5.634	208.742	18.042	357.232	41.734	4.648	7.997
福岡市	5.666	144.548	26.069	523.203	100.000	4.780	8.033

### (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	61,648	5,854	6,911	155,836	289,149
札幌市	33,853	4,804	5,665	60,827	121,691
仙台市	13,593	1,710	5,898	44,287	67,478
東京都	50,653	4,539	6,495	105,057	225,148
横浜市	32,815	3,312	6,683	67,902	164,309
名古屋市	35,006	4,017	5,668	93,323	127,866
京都市	31,431	3,285	5,648	74,368	108,590
Osaka Metro	42,388	3,838	6,015	110,831	190,813
神戸市	25,242	2,520	5,181	63,121	104,825
福岡市	26,472	2,613	6,124	60,512	110,246

## (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	411.4	2,996.3	2,750	195.0	180
札幌市	96.0	350.0	368	48.0	49
仙台市	59.7	525.7	144	28.7	30
東京都	228.1	1,679.0	1,190	109.0	106
横浜市	107.7	757.9	284	53.4	40
名古屋市	191.0	960.6	782	93.3	100
京都市	64.0	398.9	222	31.2	32
Osaka Metro	266.0	2,108.1	1,284	129.9	123
神戸市	77.7	577.0	233	36.8	28
福岡市	64.7	496.0	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	144,342	159,056
札幌市	15,899	15,131
仙台市	5,855	8,252
東京都	62,221	70,161
横浜市	18,141	15,480
名古屋市	36,471	38,238
京都市	10,371	10,711
Osaka Metro	64,956	61,858
神戸市	9,880	10,061
福岡市	10,079	12,209

(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

