

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6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。

$$\text{基準単価 } y = ax_1 + (bx_2) + (cx_3) + d$$

(1) 線路費

$$\begin{aligned} y &= \text{線路延長1キロ当たり基準単価} \\ a &= 60.142 & b &= 0.575 & c &= 308.420 \\ d &= -121.853 \\ x_1 &= \text{車両密度} & x_2 &= \text{雪量} & x_3 &= \text{地下駅割合} \end{aligned}$$

（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

$$\begin{aligned} y &= \text{電線延長1キロ当たり基準単価} \\ a &= 6.301 & d &= 723.148 \\ x_1 &= \text{電車密度} \end{aligned}$$

（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

$$\begin{aligned} y &= \text{車両1両当たり基準単価} \\ a &= 36.805 & b &= 1.000 & d &= 1,465.149 \\ x_1 &= \text{1両当たり車両走行キロ} & x_2 &= \text{雪量} \end{aligned}$$

（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

$$\begin{aligned} y &= \text{営業キロ当たり基準単価} \\ a &= 0.054 & b &= 208.927 & d &= 2,485.872 \\ x_1 &= \text{ピーク時最大断面輸送力} & x_2 &= \text{列車密度} \end{aligned}$$

（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

$$\begin{aligned} y &= \text{1駅当たり基準単価} \\ a &= 1,406.298 & b &= 551.229 & c &= 82,914.106 \\ d &= -30,632.221 \\ x_1 &= \text{列車密度} & x_2 &= \text{平均乗車距離} & x_3 &= \text{地下駅割合} \end{aligned}$$

（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5年度の基準単価、基準コスト、実績コスト等の状況

令和5年度等の基礎データに基づき算定した基準単価、令和5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、38%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	x3	x1	x1	x2	x1	x2	x1	x2	x3
北海道	45.464	8,055	0.30395	62.422	138.970	8,055	12,348	13.204	13.204	46.405	0.30395
東日本	180.578	753	0.61387	172.979	182.084	753	139,935	33.980	33.980	24.428	0.61387
東海	377.358	143	0.00000	355.489	364.542	143	29,960	56.098	56.098	206.406	0.00000
西日本	164.484	337	0.68201	141.692	204.605	337	50,420	36.385	36.385	49.423	0.68201
四国	60.996	0	0.00000	76.687	133.714	0	2,563	22.094	22.094	49.604	0.00000
九州	82.221	2	0.00000	76.356	160.443	2	16,670	25.304	25.304	39.419	0.00000

（2）平均地域差指数

	線路費	電路費	車両費	列車運転費	駅務費
北海道	0.98394	0.99464	0.96840	0.88426	0.93989
東日本	1.02722	1.03228	1.03224	1.06395	1.03589
東海	0.98648	0.98960	0.98847	1.00102	0.98866
西日本	1.00104	1.00201	1.00016	1.02887	1.00590
四国	0.93610	0.91417	0.94638	0.80864	0.87191
九州	0.95068	0.94368	0.96147	0.87462	0.93017

（3）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、（2）の平均地域差指数を乗じて求めます。

（単位：千円）

	線路費	電路費	車両費	列車運転費	駅務費
北海道	7,220	1,110	14,173	5,227	36,391
東日本	11,670	1,872	9,208	18,238	84,444
東海	22,349	2,932	14,852	15,840	160,198
西日本	10,186	1,619	9,334	13,180	104,944
四国	3,320	1,102	6,044	5,855	24,223
九州	4,586	1,136	7,088	7,586	24,819

（4）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	2,888.6	5,606.1	945	2,336.6	329
東日本	12,449.0	54,232.3	12,346	7,282.2	1,629
東海	3,314.5	13,742.0	3,431	1,970.8	409
西日本	8,004.6	27,939.2	6,435	4,885.6	1,173
四国	896.6	1,777.6	409	853.7	259
九州	3,172.9	10,919.0	1,626	2,342.6	571

（5）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	64,658	72,188
東日本	630,857	642,390
東海	262,062	256,938
西日本	374,324	338,682
四国	18,680	17,663
九州	70,423	66,366

（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（3）基準単価に（4）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。

1. 基準単価

令和6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。

基準単価	$y = ax_1 + (bx_2) + (cx_3) + d$
------	----------------------------------

(1) 線路費

y = 線路延長1キロ当たり基準単価

$$a = 127.665 \quad b = 48.674 \quad d = -6,142.032$$

x_1 = トンネル・橋梁比率 x_2 = 車両密度

（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

$$a = 35.674 \quad b = 4.046 \quad c = 27.518$$
$$d = -585.928$$

x_1 = トンネル比率 x_2 = 電車密度 x_3 = 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

$$a = 31.464 \quad b = 3.713 \quad d = -241.661$$

x_1 = 1両当たり走行キロ x_2 = 車両密度

（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

$$a = 0.451 \quad b = 701.890 \quad d = -40,704.191$$

x_1 = ピーク時最大断面輸送力 x_2 = 列車密度

（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

$$a = 19.324 \quad d = 36,317.994$$

x_1 = 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. 令和5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

令和5年度等の基礎データに基づき算定した基準単価、令和5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	14.328	296.125	0.125	207.325	25.573	142.668	296.125
西 武	13.251	499.500	3.922	333.455	15.507	134.605	499.500
京 成	28.693	321.469	5.738	290.813	18.731	163.546	321.469
京 王	39.492	668.317	14.549	337.722	21.946	141.797	668.317
小田急	26.309	612.304	4.812	393.041	21.415	167.544	612.304
東 急	44.696	662.741	22.011	455.302	15.630	117.442	662.741
京 急	38.323	580.828	13.102	400.489	18.307	136.825	580.828
相 鉄	38.756	593.585	23.839	301.647	27.110	121.000	593.585
名 鉄	20.628	223.435	2.335	187.254	30.063	164.657	223.435
近 鉄	20.851	278.094	7.368	237.762	16.587	144.810	278.094
南 海	28.794	320.990	4.607	250.243	17.249	141.023	320.990
京 阪	37.106	336.255	11.339	290.639	15.260	109.522	336.255
阪 急	33.379	546.036	4.979	444.177	12.870	130.017	546.036
阪 神	81.845	428.653	25.789	339.229	16.650	126.780	428.653
西 鉄	20.135	209.720	0.000	190.693	19.428	125.550	209.720

	列車運転費		駅務費
	x1	x2	x1
東 武	39,590.000	78.942	4,082.556
西 武	51,205.000	111.962	6,444.165
京 成	33,154.000	90.309	3,978.638
京 王	52,640.000	167.237	8,459.203
小田急	48,878.000	167.519	9,767.286
東 急	59,332.000	181.328	10,627.707
京 急	27,000.000	170.402	5,934.986
相 鉄	37,240.000	133.389	7,956.296
名 鉄	20,000.000	85.059	1,306.855
近 鉄	41,690.000	106.503	1,861.743
南 海	37,800.000	105.030	2,239.794
京 阪	26,175.000	123.385	2,983.356
阪 急	68,232.000	148.329	6,643.556
阪 神	23,708.000	169.202	4,609.627
西 鉄	13,722.000	77.172	1,356.740

(2) 平均地域差指数

	線路費	電路費	車両費	列車運転費	駅務費
東 武	1.02397	1.02897	1.02707	1.06494	1.01800
西 武	1.02921	1.03546	1.03337	1.06579	1.04706
京 成	1.02889	1.04116	1.03673	1.06474	1.04272
京 王	1.02325	1.03501	1.03414	1.06284	1.04394
小田急	1.03353	1.05116	1.03576	1.06272	1.04545
東 急	1.03124	1.04599	1.02401	1.06670	1.04585
京 急	1.02873	1.04419	1.03718	1.06698	1.04892
相 鉄	1.03045	1.04958	1.02601	1.06330	1.04935
名 鉄	0.98912	0.99380	0.99178	1.00215	0.99743
近 鉄	1.00177	1.01289	1.01376	1.02938	1.01480
南 海	1.00112	1.01366	1.00510	1.02763	1.01550
京 阪	0.99847	1.01070	1.01055	1.03006	0.99622
阪 急	1.00185	1.01222	1.00796	1.03101	1.00993
阪 神	0.99950	1.01131	1.01254	1.02743	1.00974
西 鉄	0.96162	0.95134	0.95356	0.86868	0.94204

(4) 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)
東 武	854.2	4,769.1	1,773	463.3	205
西 武	325.8	3,147.2	1,209	173.8	91
京 成	308.3	1,819.4	606	152.3	69
京 王	184.8	1,666.4	871	84.7	69
小田急	284.3	2,068.2	1,039	120.5	70
東 急	230.9	2,150.3	1,303	110.7	99
京 急	186.1	1,474.3	790	87.0	73
相 鉄	90.1	654.0	442	42.2	27
名 鉄	784.1	3,112.1	1,064	444.2	276
近 鉄	977.4	6,892.0	1,877	497.8	280
南 海	304.9	2,267.4	694	152.5	97
京 阪	217.9	1,652.0	669	90.7	87
阪 急	297.4	2,840.8	1,249	143.6	90
阪 神	104.7	794.6	354	48.9	51
西 鉄	178.4	1,009.9	298	106.1	73

(3) 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、(2)の平均地域差指数を乗じて求めます。

(単位：千円)

	線路費	電路費	車両費	列車運転費	駅務費
東 武	10,343	989	5,492	34,673	117,283
西 武	20,442	1,377	6,043	64,985	168,414
京 成	13,548	1,365	6,322	40,071	118,037
京 王	32,160	1,970	6,930	106,728	208,563
小田急	27,926	1,855	7,564	105,124	235,290
東 急	32,816	2,586	6,056	120,886	252,769
京 急	27,798	2,095	6,451	97,176	158,393
相 鉄	28,541	2,342	5,919	74,128	199,445
名 鉄	7,287	1,075	5,722	28,078	61,414
近 鉄	10,074	1,109	5,421	54,404	73,364
南 海	13,173	1,081	5,414	51,446	80,834
京 阪	14,939	1,429	4,500	59,438	93,613
阪 急	24,743	1,764	5,924	97,099	166,333
阪 神	25,158	2,189	5,406	91,183	126,615
西 鉄	6,381	685	4,279	17,070	58,911

(5) 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)
東 武	63,396	64,144
西 武	44,920	47,766
京 成	24,739	27,038
京 王	38,693	38,816
小田急	48,773	47,948
東 急	59,435	58,352
京 急	33,375	34,964
相 鉄	15,233	13,769
名 鉄	44,570	42,293
近 鉄	75,289	64,759
南 海	25,911	28,592
京 阪	22,162	24,860
阪 急	48,682	46,659
阪 神	17,203	17,352
西 鉄	9,217	10,216

(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(3)基準単価に(4)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者の総称です。）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6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。

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

$a = 82.021$ $b = 45188.217$
 $x_1 =$ 車両密度 $x_2 =$ 1キロ当たり駅数

$c = -40,896.815$

（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

$a = 9.148$ $b = 102.592$
 $x_1 =$ 電車密度 $x_2 =$ 電車線割合

$c = -1,226.404$

（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

$a = 6.815$
 $x_1 =$ 1両当たり輸送人員

$c = 2213.179$

（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

$a = 1,197.142$
 $x_1 =$ 列車密度

$c = -65,497.579$

（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

$a = 18,992.709$ $b = 2,021.635$
 $x_1 =$ 平均列車編成両数 $x_2 =$ 列車密度

$c = -215,101.714$

（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5年度の基準単価、基準コスト、実績コスト等の状況

令和5年度等の基礎データに基づき算定した基準単価、令和5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者平均で、49%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	x1	x1	x2
東京地下鉄	704.487	0.923	505.981	19.097	875.452	178.267	8.337	178.267
札幌市	352.219	1.021	290.490	33.257	594.166	120.063	5.867	120.063
仙台市	197.253	1.045	161.536	13.867	625.771	102.578	4.000	102.578
東京都	555.436	0.972	407.773	18.505	748.960	141.486	8.215	141.486
横浜市	330.158	0.749	294.354	15.939	736.245	117.753	5.655	117.753
名古屋市	347.827	1.072	283.910	24.057	570.742	122.433	5.816	122.433
京都市	318.078	1.026	256.709	19.880	635.554	112.404	5.805	112.404
Osaka Metro	438.990	0.947	360.962	15.338	669.294	138.536	6.509	138.536
神戸市	280.299	0.735	209.311	18.925	482.383	104.199	5.662	104.199
福岡市	291.521	1.21	300.854	22.707	773.798	121.146	5.188	121.146

（2）平均地域差指数

	線路費	電路費	車両費	列車運転費	駅務費
東京地下鉄	1.02450	1.03790	1.02948	1.06581	1.04485
札幌市	0.99399	0.99029	0.96827	0.86168	1.00150
仙台市	0.97345	0.97155	0.96914	0.91627	0.95952
東京都	1.02803	1.03752	1.03630	1.06342	1.03760
横浜市	1.02811	1.04205	1.02551	1.06557	1.04321
名古屋市	0.98977	0.99503	0.99530	1.00185	0.99176
京都市	1.00351	1.01144	1.01378	1.03033	1.01211
Osaka Metro	1.00796	1.01239	1.02132	1.02826	1.01639
神戸市	1.01383	1.01975	1.01201	1.02053	1.01104
福岡市	0.95637	0.94886	0.95427	0.87376	0.93876

(3) 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	60,031	5,565	8,420	157,647	317,249
札幌市	33,925	4,796	6,063	67,414	139,261
仙台市	21,907	1,626	6,278	52,505	65,481
東京都	49,946	4,567	7,583	110,469	235,490
横浜市	20,592	3,232	7,415	80,418	135,989
名古屋市	35,705	3,820	6,074	81,222	141,698
京都市	31,666	3,197	6,634	71,161	123,873
Osaka Metro	38,205	3,694	6,918	103,186	191,682
神戸市	15,519	2,682	5,567	60,459	104,225
福岡市	36,047	3,658	7,145	69,491	120,485

(4) 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)
東京地下鉄	411.4	2,999.5	2,724	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	1,216	109.0	106
横浜市	107.7	757.9	302	53.4	40
名古屋市	191.0	972.7	782	93.3	100
京都市	64.0	398.9	222	31.2	32
Osaka Metro	266.0	2,109.1	1,294	129.5	123
神戸市	80.2	567.5	214	38.1	28
福岡市	67.7	288.9	228	31.4	38

(5) 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)
東京地下鉄	152,171	154,661
札幌市	17,226	15,414
仙台市	6,538	8,780
東京都	65,285	69,045
横浜市	16,641	15,314
名古屋市	37,033	38,118
京都市	10,959	10,456
Osaka Metro	63,845	59,531
神戸市	9,180	9,879
福岡市	11,887	11,738

(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(3)基準単価に(4)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

<支 出>		⇔	<収 入>	
総 括 原 価	事業報酬	利潤	所要増収額	
			現行運賃での収入額	
		配 当 金 等		
	業 費	支 払 利 息		
		諸税・減価償却費等		
		ヤードスティック方式の適用範囲	料金収入	
			運輸雑収	
			資 本 費 等	
			人件費・経費	