

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7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。

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

(1) 線路費

$$\begin{aligned} y &= \text{線路延長1キロ当たり基準単価} \\ a &= 56.371 & b &= 0.531 & c &= 1,115.874 \\ d &= 391.313 \\ x_1 &= \text{車両密度} & x_2 &= \text{雪量} & x_3 &= \text{地下駅割合} \end{aligned}$$

（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

$$\begin{aligned} y &= \text{電線延長1キロ当たり基準単価} \\ a &= 5.714 & d &= 860.351 \\ x_1 &= \text{電車密度} \end{aligned}$$

（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

$$\begin{aligned} y &= \text{車両1両当たり基準単価} \\ a &= 36.853 & b &= 1.082 & d &= 1,562.620 \\ x_1 &= \text{1両当たり車両走行キロ} & x_2 &= \text{雪量} \end{aligned}$$

（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

$$\begin{aligned} y &= \text{営業キロ当たり基準単価} \\ a &= 0.061 & b &= 208.946 & d &= 2,704.371 \\ x_1 &= \text{ピーク時最大断面輸送力} & x_2 &= \text{列車密度} \end{aligned}$$

（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

$$\begin{aligned} y &= \text{1駅当たり基準単価} \\ a &= 1,439.325 & b &= 568.631 & c &= 85,333.522 \\ d &= -31,484.518 \\ x_1 &= \text{列車密度} & x_2 &= \text{平均乗車距離} & x_3 &= \text{地下駅割合} \end{aligned}$$

（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6年度の基準単価、基準コスト、実績コスト等の状況

令和6年度等の基礎データに基づき算定した基準単価、令和6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、39%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	45.777	8,571	0.31546	62.352	140.104	8,571	12,294	13.503	13.503	45.496	0.31546
東日本	180.862	1,722	0.61350	174.565	184.041	1,722	138,308	34.225	34.225	24.773	0.61350
東海	384.610	168	0.00000	362.466	379.910	168	29,800	56.832	56.832	205.341	0.00000
西日本	168.513	685	0.69565	143.787	209.928	685	47,685	35.947	35.947	48.867	0.69565
四国	60.013	1	0.00000	75.019	131.560	1	2,548	21.517	21.517	48.276	0.00000
九州	84.538	4	0.00000	77.949	166.018	4	17,530	25.241	25.241	39.010	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	0.98832	1.00042	0.97310	0.89418	0.95302
東日本	1.03252	1.04329	1.04392	1.11096	1.04984
東海	0.98061	0.98025	0.98040	0.97897	0.98036
西日本	0.98028	0.97900	0.98443	0.93906	0.97333
四国	0.96096	0.94776	0.96656	0.88081	0.92335
九州	0.95277	0.94512	0.96812	0.87687	0.92778

（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	7,783	1,218	15,570	5,612	38,826
東日本	12,582	1,938	10,656	20,322	88,412
東海	21,731	2,873	15,436	16,052	163,797
西日本	10,813	1,647	9,884	12,324	104,540
四国	3,628	1,222	6,198	6,479	24,872
九州	4,915	1,234	7,440	7,934	25,076

（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	2,834.1	5,452.3	926	2,254.9	317
東日本	12,449.0	54,185.8	12,234	7,302.2	1,630
東海	3,314.0	14,257.0	3,355	1,970.8	409
西日本	7,852.1	27,936.8	6,303	4,880.2	1,150
四国	896.6	1,769.4	409	853.7	259
九州	3,138.2	10,901.9	1,598	2,342.6	572

（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	68,079	75,164
東日本	684,518	692,821
東海	263,393	262,916
西日本	373,580	352,205
四国	19,923	18,044
九州	73,696	67,166

（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7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

$$a = 154.425 \quad b = 47.587 \quad d = -4,743.411$$

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

$$a = 21.989 \quad b = 4.235 \quad c = 22.420$$

$$d = -356.620$$

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

$$a = 32.270 \quad b = 3.854 \quad d = -93.820$$

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

$$a = 0.466 \quad b = 715.341 \quad d = -40,311.964$$

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

$$a = 18.621$$

$$d = 40,241.197$$

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6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6年度等の基礎データに基づき算定した基準単価、令和6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	14.329	296.604	0.125	207.154	25.592	141.858	296.604
西 武	13.264	501.840	3.926	334.937	15.476	135.111	501.840
京 成	28.693	321.177	5.738	290.549	18.792	163.398	321.177
京 王	39.492	665.519	14.549	337.046	21.891	141.203	665.519
小田急	26.309	573.669	4.812	370.332	21.444	156.520	573.669
東 急	44.696	661.611	22.011	483.896	15.078	117.512	661.611
京 急	38.323	577.136	13.102	397.944	18.307	135.956	577.136
相 鉄	38.756	596.426	23.839	303.091	27.110	121.579	596.426
名 鉄	20.628	222.889	2.335	187.097	30.029	161.821	222.889
近 鉄	20.946	279.113	7.370	238.918	16.572	146.246	279.113
南 海	30.457	324.662	4.586	253.103	17.333	142.879	324.662
京 阪	37.106	334.956	11.339	289.516	15.295	109.099	334.956
阪 急	33.379	544.768	4.979	443.146	12.864	126.970	544.768
阪 神	81.845	428.863	25.789	340.167	16.625	126.842	428.863
西 鉄	20.135	210.516	0.000	191.417	19.428	126.027	210.516

	列車運転費		駅務費
	x1	x2	x1
東 武	39,590.000	78.854	4,183.327
西 武	49,821.000	112.267	6,634.989
京 成	33,154.000	90.177	4,165.754
京 王	52,640.000	166.399	8,596.319
小田急	48,878.000	157.021	9,983.871
東 急	59,332.000	181.319	10,948.273
京 急	27,000.000	170.011	6,108.055
相 鉄	37,240.000	134.123	8,202.556
名 鉄	20,814.000	84.606	1,328.228
近 鉄	36,868.000	106.935	1,876.779
南 海	37,800.000	105.101	2,252.778
京 阪	26,380.000	122.437	3,053.736
阪 急	68,268.000	147.974	6,766.522
阪 神	23,708.000	169.243	4,755.824
西 鉄	13,592.000	77.813	1,411.219

(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	1.02750	1.03678	1.03453	1.11333	1.01600
西 武	1.03607	1.05023	1.04742	1.11691	1.07680
京 成	1.03496	1.05341	1.05999	1.11317	1.06480
京 王	1.02744	1.05453	1.05130	1.10900	1.07038
小田急	1.04146	1.07868	1.05575	1.11057	1.07314
東 急	1.04004	1.07721	1.02740	1.11807	1.07208
京 急	1.03949	1.07719	1.05360	1.11790	1.07877
相 鉄	1.03950	1.07569	1.03724	1.10966	1.07833
名 鉄	0.98043	0.97987	0.98002	0.97884	0.97940
近 鉄	0.98026	0.96201	0.96306	0.93814	0.96159
南 海	0.98118	0.96350	0.97387	0.93834	0.95983
京 阪	0.98352	0.97106	0.96815	0.93719	0.98915
阪 急	0.97800	0.96281	0.97040	0.93574	0.96884
阪 神	0.98364	0.96594	0.96488	0.94137	0.96819
西 鉄	0.97025	0.95730	0.96019	0.87117	0.94963

(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	4,777.2	1,786	463.3	205
西 武	325.5	3,151.4	1,209	173.8	91
京 成	308.3	1,813.5	606	152.3	69
京 王	184.8	1,666.9	871	84.7	69
小田急	284.3	2,053.7	1,042	120.5	70
東 急	230.9	2,093.8	1,300	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	3,110.7	1,080	444.2	276
近 鉄	977.2	6,888.9	1,865	497.8	280
南 海	306.3	2,266.8	696	153.9	99
京 阪	217.9	1,648.3	669	90.7	87
阪 急	297.4	2,842.1	1,276	143.6	90
阪 神	104.7	794.0	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	11,903	1,137	5,821	38,459	120,029
西 武	21,950	1,570	6,494	70,604	176,370
京 成	15,494	1,497	6,802	44,132	125,446
京 王	33,931	1,984	7,389	114,504	214,411
小田急	27,723	1,939	7,568	105,270	242,692
東 急	34,990	2,709	6,419	130,861	261,704
京 急	29,770	2,183	6,867	104,955	166,108
相 鉄	30,794	2,215	6,356	80,990	208,097
名 鉄	8,872	1,137	5,867	29,277	63,636
近 鉄	11,541	1,144	5,490	50,063	72,301
南 海	15,120	1,161	5,617	49,250	78,888
京 阪	16,647	1,420	4,568	55,824	96,051
阪 急	25,756	1,847	5,922	91,097	161,061
阪 神	27,841	1,955	5,454	86,420	124,702
西 鉄	8,135	852	4,594	18,891	63,169

(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	68,420	67,883
西 武	48,264	50,346
京 成	26,991	30,064
京 王	40,506	40,890
小田急	49,423	49,760
東 急	62,491	62,676
京 急	35,440	35,482
相 鉄	16,069	13,618
名 鉄	47,398	45,838
近 鉄	74,563	67,019
南 海	26,562	29,550
京 阪	22,444	23,743
阪 急	48,043	48,505
阪 神	16,984	17,984
西 鉄	10,296	10,818

(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7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

$a = 78.994$ $b = 49,362.778$
 $x_1 =$ 車両密度 $x_2 =$ 1キロ当たり駅数

$c = -41,944.602$

（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

$a = 9.181$ $b = 157.472$
 $x_1 =$ 電車密度 $x_2 =$ 電車線割合

$c = -2,136.156$

（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

$a = 5.493$
 $x_1 =$ 1両当たり輸送人員

$c = 2,886.211$

（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

$a = 1,247.782$
 $x_1 =$ 列車密度

$c = -67,730.190$

（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

$a = 16,824.313$ $b = 2,151.040$
 $x_1 =$ 平均列車編成両数 $x_2 =$ 列車密度

$c = -211,166.536$

（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6年度の基準単価、基準コスト、実績コスト等の状況

令和6年度等の基礎データに基づき算定した基準単価、令和6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、50%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	702.620	0.923	504.640	19.067	921.621	177.749	8.340	177.749
札幌市	351.729	1.021	290.086	33.257	624.658	119.896	5.867	119.896
仙台市	192.060	1.045	157.284	22.051	629.439	99.861	4.001	99.861
東京都	553.985	0.972	406.707	18.505	795.280	141.165	8.212	141.165
横浜市	335.339	0.749	298.974	15.939	736.232	117.434	5.759	117.434
名古屋市	338.225	1.072	275.719	24.080	589.515	118.982	5.819	118.982
京都市	317.922	1.026	256.583	19.880	635.554	112.340	5.805	112.340
Osaka Metro	442.308	0.943	363.597	15.380	696.317	136.797	6.486	136.797
神戸市	279.988	0.735	209.078	18.435	494.963	104.094	5.662	104.094
福岡市	295.687	1.21	151.422	25.795	817.697	123.439	5.165	123.439

（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	1.03071	1.05160	1.04339	1.11627	1.07141
札幌市	1.00498	1.00182	0.98058	0.87477	1.01283
仙台市	0.95490	0.94875	0.93782	0.83666	0.92146
東京都	1.03947	1.05663	1.05842	1.10937	1.05892
横浜市	1.04624	1.06924	1.03831	1.11528	1.06880
名古屋市	0.98013	0.97971	0.97958	0.97888	0.97995
京都市	0.98187	0.96777	0.96338	0.93655	0.96616
Osaka Metro	0.97649	0.96717	0.95323	0.93895	0.95638
神戸市	0.96621	0.95466	0.96742	0.93914	0.96812
福岡市	0.96186	0.95198	0.95772	0.87644	0.94225

(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	60,936	5,783	8,294	171,975	333,737
札幌市	36,419	5,774	6,194	71,621	147,309
仙台市	23,692	2,638	5,950	47,585	65,380
東京都	51,764	4,768	7,679	120,270	244,236
横浜市	22,513	3,335	7,195	87,886	147,847
名古屋市	36,941	4,102	5,999	79,028	139,808
京都市	33,203	3,242	6,143	67,849	123,810
Osaka Metro	38,614	3,505	6,397	96,677	183,828
神戸市	15,898	2,564	5,422	58,373	104,560
福岡市	39,573	3,157	7,066	75,632	133,096

(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	3,004.2	2,708	195.0	180
札幌市	96.0	350.0	368	48.0	49
仙台市	59.7	330.6	148	28.7	30
東京都	228.1	1,679.0	1,212	109.0	106
横浜市	107.7	757.9	310	53.4	40
名古屋市	191.0	973.0	782	93.3	100
京都市	64.0	398.9	222	31.2	32
Osaka Metro	267.0	2,111.9	1,306	133.1	123
神戸市	80.2	582.6	214	38.1	28
福岡市	67.7	512.5	234	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	158,510	162,507
札幌市	18,452	16,393
仙台市	6,494	8,992
東京都	68,118	71,779
横浜市	17,790	14,852
名古屋市	37,092	41,618
京都市	10,861	11,237
Osaka Metro	61,545	57,459
神戸市	9,081	9,515
福岡市	13,383	13,513

(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	配 当 金 等	資本費等	所 要 増 収 額
			支 払 利 息		現行運賃での収入額
	業 費	諸 税 ・ 減 価 償 却 費 等	人件費・経費		
		ヤードスティック方式の適用範囲		料 金 収 入	
				運 輸 雑 収	