

## 平成 19 年度 大手民鉄の基準コストについて

### 1 ヤードスティック方式

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、ヤードスティック方式（基準比較方式）が採用されています。

ヤードスティック方式の採用によって、各事業者には経営効率化に対するインセンティブが働くため、運賃上昇の抑制や透明性の向上が図られます。

### 2 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（線路費、電路費、車両費、列車運転費、駅務費）に分類し、事業者毎に「基準コスト」を算出します。

「基準コスト」の算定については、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。

なお、「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、運賃改定時においては、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なっています。

### 3 基準コストと実績コストの比較（平成 19 年度）

（単位：百万円、%）

会社名	基準コスト (A)	実績コスト (B)	比率 (B/A)
名 鉄	44,420	40,008	90.1
東 武	66,266	68,655	103.6
西 武	46,685	47,375	101.5
京 成	22,212	23,151	104.2
京 王	38,438	39,094	101.7
小田急	49,048	45,059	91.9
東 急	54,810	54,468	99.4
京 急	33,328	37,927	113.8

会社名	基準コスト (A)	実績コスト (B)	比率 (B/A)
相 鉄	14,124	14,488	102.6
近 鉄	78,193	71,970	92.0
南 海	24,426	26,049	106.6
京 阪	26,891	28,470	105.9
阪 急	47,210	43,467	92.1
阪 神	12,912	12,055	93.4
西 鉄	10,154	9,847	97.0

以上