



いかに京成は不払いが多いか 是正すれば44%の値下げが可能

北総線の運賃値下げを実現する会

| 区間 | 北総鉄道区間 | 千葉ニュータウン鉄道(CNR)鉄道区間 | 成田空港アクセス区間 |
|----------|--|---|------------------------------|
| | 京成高砂—小室区間 | 小室—印旛日本医大区間 | 印旛日医大—成田湯川駅の 少し西側（土屋付近）区間 |
| 運行鉄道 | 北総鉄道、京成電鉄 | 北総鉄道、京成電鉄 | 京成電鉄 |
| 営業距離 | 19.8km | 12.5km | 10.7km |
| 京成の株式所有率 | 56.0% | 100% | 6.31%（成田国際空港(株)53.7%） |
| 線路使用料収入 | 京成から0円(北総は12.1億円と言っている) (乗り替り分17.3億円 これは線路使用料とは別) | 北総から8.5億円 京成からCNRへ4.3億円 線路使用料収入12.79億円 内北総分が8.5億円、差額が4.3億円 | 京成から19億円(これが収入の総て) |
| 経営主体 | 北総鉄道 | 北総鉄道(所有はCNRであるが 実態は北総鉄道が支えている) | 成田空港アクセス(株)(成田国際空港(株)) |
| 京成の負担不足 | 負担0円で走行 線路使用料不払い分 12.1億円 ①アボイダブルコストも不払い ②電力使用量不払い (国交省から開示された北総部分資料は第一種、第二種、第三種部分が墨塗で、totalでしか明示されていないので、北総部分とCNR部分を合わせて算出する) ①+②+①'+②'=30.6億円となる。これに北総への線路使用料分12.1億円を加えると 52.7億円 となる | 一部過小な線路使用料負担 北総/京成 = 8.5/4.3は京成が少なすぎる 運行本数が同じとして不公平では？ ①'アボイダブルコストも不払い ②'電力使用量不払い | 100%京成の責任で維持している |

京成が負担すれば北総線の値下げは？ ※6億円で約5%の値下げは成田空港線開業時の試算

52.7億円 ÷ 6億円 × 5% = 44% の値下げが可能と見込まれる。