

千葉県知事 熊谷俊人 様

北総線の運賃値下げを実現する会(略称:北実会)

北実会共同代表 事務局担当 間嶋 博

北総線の運賃値下げにお力添えをお願いします

知事におかれましては、先の知事選で圧勝され、県民の生活向上のために、お心を砕かれておられることと拝察致します。

さて、私どもは、先の北総線の運賃値下げ後も、普通運賃は依然として京成本線の 2 倍であり、千葉ニュータウンから都心へ往復する場合、夫婦で 5000 円余にもなります。孫の家族が来てくれても、「とても運賃が高すぎてもう来られない」と言われる始末です。最近千葉ニュータウンへ越してきた人は「自分はよく調べて、住環境も良く住みやすいところ」だとして移ってきたが、運賃がこれほど高いことには正直驚いている。家族とも中々会いに行けない。こんなはずでは無かった。とおっしゃっていました。

一昨年の白井市の「ふるさと祭り」での運賃のシール投票による結果は圧倒的に「京成本線並に(現状の半分)」というものでした。

最近のアクセス特急は、インバウンド客が増え、これまでアクセス特急を利用していた住民も、あまりの混雑に各駅停車を利用することが多くなったと言いますし、アクセス特急やスカイライナーを利用する客の運賃は北総鉄道の増収には繋がっていません。

ところで北総線の運賃が高いことは、成田空港線が走り

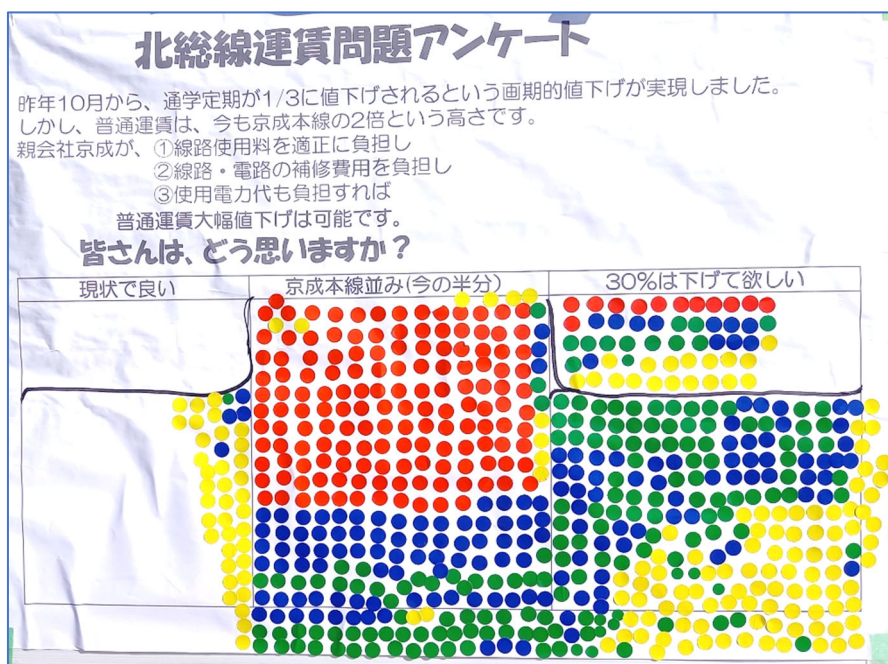
だして以降、北総線の線路を利用する京成電鉄が、利用相当の経費の負担をしていないことにあります。

一つは、線路使用料と言っているものの中身は「北総線の客が京成の電車に乗り換えるため」その分を線路使用料という名目で戻している」ものです。

二つは、線路の補修や電路の補修、使用電力料等の経費を負担していない。

三つは、千葉ニュータウン鉄道区間の線路使用料が、京成電鉄と北総鉄道がほぼ同じ数の車両を走らせているにもかかわらず、ひどく京成負担が小さいことです。(2024 年 3 月期で北総の負担は 8.5 億円、京成の負担は 4.3 億円)

京成電鉄は、インバウンドの増加もあって、経営状況はめざましいものがあります。そのひとつの表れとして、配当も従来 5.7 円であったものが、昨年度は 13 円、今年は 17 円と急騰が予想されています。また 2023 年度、2024 年度に 400 億円超を投入して自社株を購入しています。



更なる値下げ

北実会

2024.10.19-20

白井市ふるさとまつり

☎ 047-492-4537

2022年に続き、さらに30%値下げのシミュレーション

北総鉄道 2022年に続き、更に30%運賃値下げのシミュレーション						
R5年度(2023) 北総鉄道 損益計算書			不合理契約の抜本的是正		運賃値下げ後損益	
	千円	億円	是正の内容		是正の内容	
				億円		億円
収入	旅客運賃	10,530,905	①京成の横取り中止 +14.6億円	119.9	⑤30%値下げの運賃収入	83.9
	鉄道線路使用料	1,463,743	②京成から新たな線路使用料を收受	12.0		12.0
	運輸雑収	1,318,256	③アボイダブルコストの補填+8億円	21.2		21.2
	営業収入合計	13,312,905		153.1		117.1
支出	線路保存費	1,100,665		11.0		11.0
	電路保存費	528,242		5.3		5.3
	車両保存費	602,239		6.0		6.0
	運転費	1,593,627		16.9		16.9
	運輸費	1,916,447	④2種区間の線路使用料を-2.1億円減額	17.1		17.1
	保守管理費	395,997		3.9		3.9
	輸送管理費	493,666		4.9		4.9
	一般管理費	556,226		5.6		5.6
	諸税	593,916		5.9		5.9
	減価償却費	2,395,793		23.9		23.9
	営業費合計	10,276,723		100.5		100.5
	営業外収益	109,440		1.1		1.1
	営業外費用	443,822		4.4		4.4
利益	経常利益	2,701,800		27.0	⑥関東の私鉄42社中3位にランク	13.3
	売上高経常利益率%	20.3		12.8	⑦関東の私鉄42社中3位にランク	11.4

- ①アクセス特急乗客運賃の京成電鉄への横取り協定を見直し、北総鉄道の収入とする。(2023年度で 14億6千万円)
根拠は、アクセス特急運賃の収受の扱いを他の鉄道会社(京成、都営地下鉄、京急)と同じ相互直通運転のルールを適用する。
- ②京成電鉄からは、現在の北総線区間の「横取り分の戻し」ではない線路使用料を收受。(12億円という金額は、線路使用料についての京成の言い値)
- ③アボイダブルコストの補填を請求+8億円
線路保存費、電路保存費のスカイライン開通後の増額分 (2006～2009年平均 798百万円) - (2016～2018年平均 2,258百万円=1,460百万円増加
しかし京成から買っている「乗務委託手数料」は2016～2018年平均で636百万円、824百万円不足。少なくとも800百万円請求する。
- ④千葉ニュータウン鉄道の年間営業費(減価償却費、利息支払い含む、2023年は12億8千万円)を京成と折半で負担することにする。
そうすると、両社が各6億4千万円の負担となる。現在の負担額は、北総鉄道が8億5千万円で2億1千万円払い過ぎ、京成は4億3千万円払い不足。これを改める。
- ⑤2022年に15.4%値下げした運賃を更に30%値下げした場合(あわせて従前より45%値下げ)した場合の運賃収入と経常収支。
- ⑥経常利益13.3億円は関東運輸局管内中小鉄道42社中のランキングは第3位(2023年)、民鉄大手の売上高経常利益率は手平均で9.6%(2023年)
- ⑦長期借入金(鉄道運輸機構 残金336億円)年間元利均等払い 33億円の原資は23.9億円の減価償却費と利益分から支払い十分可能。

(北実会の試算では、控え目に見ても、線路使用料や経費の適正負担で、今の約半分に値下げ出来ると試算しています)

最近の北総や京成の対応のひとつとして、期間限定ですが「北総下町めぐりきっぷ(1日乗車券)」や「春のお出かけに！北総線1日乗車券」が発売されて、住民から歓迎されています。現在は行楽期の土日祝日限定の乗車券です。

北総鉄道や京成電鉄へ知事から働きかけていただきたいこと

1. 行楽期の1日乗車券の利用を、毎日利用に利用範囲を広げること。
(このことは乗客増につながり北総にとっても地域住民にとっても利益となること)
 2. 北総鉄道へ京成電鉄からの真の意味の線路使用料の支払
 3. 線路や電路の補修費用、使用電力料等の経費を負担すること
- 現状は独占禁止法(優越的地位の行使)や税法(利益供与)にも抵触する内容と思われるので、知事から時期を見て京成や北総へ助言してあげていただきたいと思っています。

以上

なお、本件に関し面談の機会を設定していただけますと幸いです。