



いかに京成は不払いが多いか 是正すれば40%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、第三種部分が墨塗りで、 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 42.7億円 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?

2024年度運賃収入 (105.3億円) / 京成の追加負担分 (42.7億円)

↑
105.3億円 / 42.7億円 = 100% / 40.5% の値下げが可能と見込まれる。