

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は是正	運賃値下げ後損益	
	千円	億円	是正の内容	億円	是正の内容
収入	旅客運賃	10,530,905	105.3	①京成の横取り中止 +14.6億円	119.9
	鉄道線路使用料	1,463,743	14.6	②京成から新たな線路使用料を收受	12.0
	運輸雑収	1,318,256	13.2	③アボイダブルコストの補填+8億円	21.2
	営業収入合計	13,312,905	133.1		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	1,693,627	16.9		16.9
	運輸費	1,916,447	19.2	④2種区間の線路使用料を-2.1億円減額	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	102.7		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		19.6
	売上高経常利益率%	20.3			12.8
				⑥関東の私鉄42社中3位にランク	13.3
					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收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
しかし京成から貢っている「業務受託手数料」は2016~2018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営収支。

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。