

●スカイアクセス開通で線路への負荷は1.7倍に増えた			●2019年スカイライナー増発で負荷は2倍に		
開通前 2010年7月前		開通後 2010年7月後	2019年ダイヤ改正 スカイライナー40%増		
※北総鉄道 3700形 8両編成 自重264トン 平日一日上り 78本 下り 77本 合計 155本 一日の負荷 264トン×155本 = 40,920トン		※北総鉄道 40,920トン ※京成電鉄 ◎アクセス特急用 3050形 8両編成 自重248トン 平日一日上り 23本 下り 26本 合計 49本 一日の負荷 248トン×49本 = 12,152トン ◎スカイライナー 8両編成 自重300.4トン 平日一日上り 28本 下り 26本 合計 54本 一日の負荷 300.4トン×54本 = 16,222トン		※北総鉄道 3700形 8両編成 自重264トン 平日一日上り 83本 下り 83本 合計 166本 一日の負荷 264トン×166本 = 43,824トン	※北総鉄道 43,824トン ※京成電鉄 ◎アクセス特急用 3050形 8両編成 自重248トン 平日一日上り 27本 下り 27本 合計 54本 一日の負荷 248トン×54本 = 13,392トン ◎スカイライナー 8両編成 自重300.4トン 平日一日上り 41本 下り 41本 合計 82本 一日の負荷 300.4トン×82本 = 24,633トン

●京成電車の運行に伴い、修繕費が増加。しかし、負担はすべて北総鉄道。							
			線路保存費	電路保存費	運転費	線路+電路+電力費	京成からの 業務委託手数料
	年号	西暦	合計	合計	(内電力費)		
	H21	2009	437,880	337,543	336,525	1,111,948	0
	H22	2010	399,657	303,836	403,493	1,106,986	373,081
☆ 1	H23	2011	773,299	390,286	493,767	1,657,352	499,214
	H24	2012	797,134	464,947	608,866	1,870,947	612,703
	H25	2013	836,653	467,201	719,005	2,022,859	624,697
	H26	2014	906,693	529,809	759,020	2,195,522	650,823
	H27	2015	1,185,686	618,112	765,521	2,569,319	621,061
	H28	2016	1,536,893	692,064	569,392	2,798,349	615,011
☆ 2	H29	2017	1,830,310	1,152,343	599,888	3,582,541	627,315
	H30	2018	1,999,870	841,283	678,593	3,519,746	670,404
	R1	2019	2,057,951	686,825	693,318	3,438,094	
☆ 3	R2	2020	1,432,811	501,669	574,430	2,508,910	

☆ 1 = スカイアクセス開通翌年 ☆ 2 = 高架橋擁壁修理工事、駅舎塗装工事等による増額
☆ 3 = 2019年10月スカイライナーを40%増発（1日上下56本→82本へ）したが、翌2020年5月から2021年10月まで、コロナの関係で、2019年よりも逆に減便（1日上下56本→46本へ）したため、減額となった。2021年10月からのスカイライナー増発の影響は2022年度（2023年3月）決算に現れるが、現在未発表だ。

☆1 = スカイアクセス開通翌年 ☆2 = 高架橋擁壁修理工事、駅舎塗装工事等による増額
☆3 = 2019年10月スカイライナーを40%増発（1日上下56本→82本へ）したが、翌2020年5月から2021年10月まで、コロナの関係で、2019年よりも逆に減便（1日上下56本→46本へ）したため、減額となった。2021年10月からのスカイライナー増発の影響は2022年度（2023年3月）決算に現れるが、現在未発表だ。