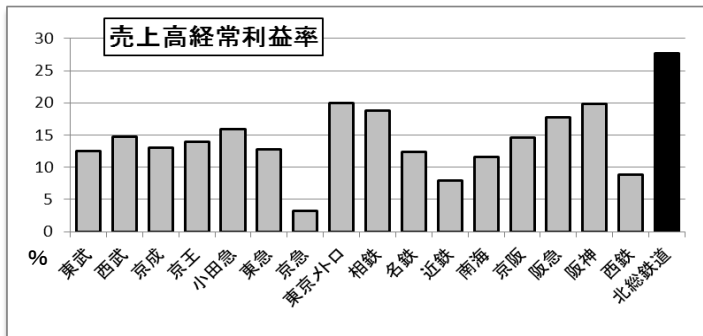
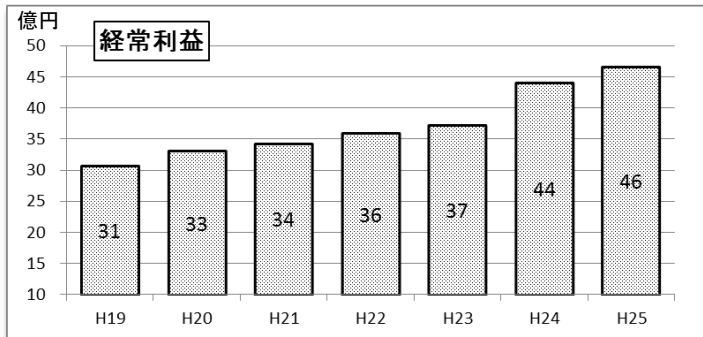
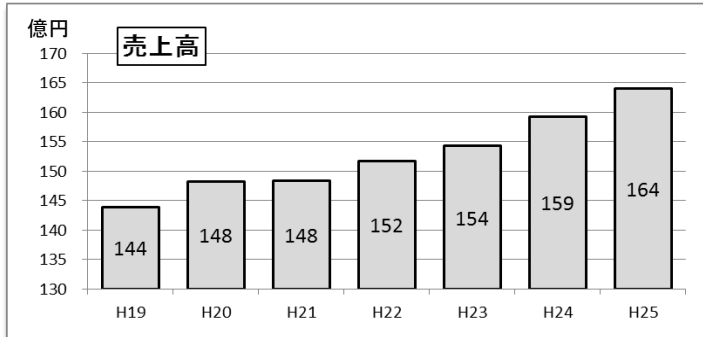


北総鉄道

好業績の決算内容

口を開けば「極めて厳しい経営」と泣き言をならべる北総鉄道。しかし実際は、その言葉の裏で着実に年々収益を向上させ経営は改善。「運賃値下げができない」との口実の一つ一つ崩れています。その実態を北総鉄道の決算資料からみてみます。（グラフは各期の決算資料から作成）

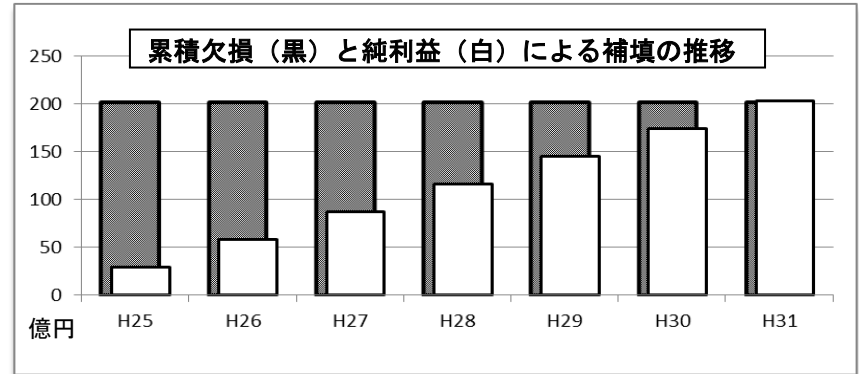


北総以外は日本民鉄協会の「大手民鉄データブック」(H24)から作成。

グラフは語る

売上高は年々着実に伸びています。中心は運賃収入なので、売り上げの伸びは乗客数の増加によるもの。売上高の中には「線路使用料」も含まれますが、ここで不思議なこと一つ。H23年に、スカイアクセスの「線路使用料」14億4900万円を得たというのに、開通前年よりの増加額は僅かの2億円。その訳は、北総の運賃収入から14億4900万円が「京成の運賃収入」として横取りされ減ったため。

「売上高経常利益率」は売上高に対する経常利益の割合。大雑把に言えば経常利益は売上げ価格と原価の差額ですから、経常利益の多さは売上げ価格（運賃）の高さの裏返し。民鉄大手の15%前後に比べ北総は28%とダントツです。



「債務超過状態」はすでに脱出 「累積解消」もあと数年内

「累積損失が202億円、有利子負債残高が852億円あり、運賃値下げができる状況にない」…北総鉄道株主総会で値下げを求める印西市長の質問に同社・金子社長はこう答えました。

しかし、過去の累積赤字が資本金より多かった「債務超過」状態はH24年度の決算ですでに解決。累積赤字202億円も、毎年の純利益が現行水準のまま推移すると見ても、あと数年で解消する見込みです（グラフ：黒が累積赤字202億円、白はH25年並みの純利益29億円で毎年補填していくことで赤字が解消していく推移）。

「負債残高852億円」も大半は鉄道運輸機構への未払い金で、毎年元利を着実に返済中。これは庶民の住宅ローンと同じことで、返済能力があるのですから、何の問題もないことです。