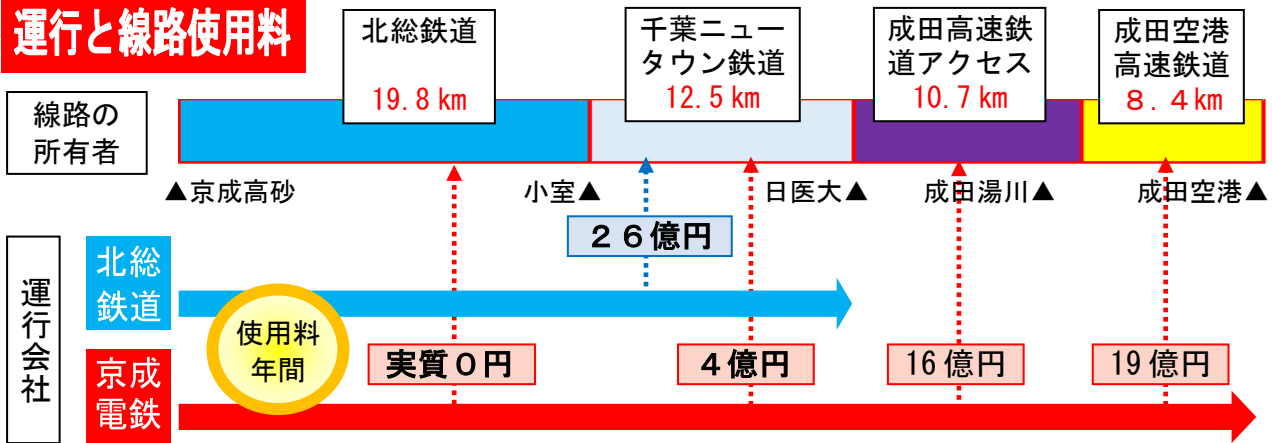


●もとはニュータウン住民の足、いまは空港アクセスに使われ放題の北総線



運行と線路使用料

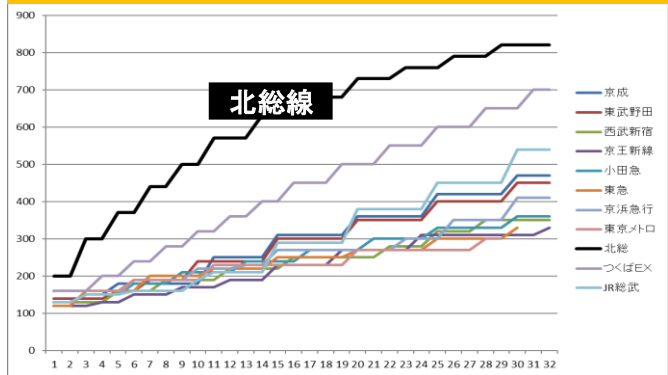


●北総線区間の高運賃は「日本一」

都心に出るにはいくらかかる？
首都圏鉄道 同一距離の運賃比較

| | 出発駅 | 到着駅 | 運賃 | 距離 | 乗車時間 |
|-------|-------|-----|-------|--------|------|
| 北総鉄道 | 小室 | 大手町 | 1063円 | 34.7km | 52分 |
| 東葉高速 | 東葉勝田台 | 日本橋 | 905円 | 35.5km | 43分 |
| つくばEX | 柏たなか | 大手町 | 812円 | 34.4km | 42分 |
| 埼玉高速 | 浦和美園 | 大手町 | 707円 | 34.2km | 53分 |
| JR | 我孫子 | 日本橋 | 659円 | 34.9km | 40分 |
| 東武 | せんげん台 | 日本橋 | 627円 | 34.0km | 44分 |

首都圏の私鉄 距離ごとの運賃カーブ比較



●沿線住民の悲痛な叫び

白井市民の意識調査 (H31年度)

- 白井市から市外に移住したい理由「交通費が割高だから」が86.7% (若い世代のWEBアンケート)

印西市民の意識調査 (H29年度)

- 市のまちづくり行政について「公共交通の充実」の満足度は32項目中最低の32位、重要度は32項目中最高の第1位。
- 「公共交通」不満の内容、ニュータウン住民の91.1%が「北総線の運賃」

●北総鉄道は経常利益37億 中小私鉄のトップクラスの優良会社

■利益の多さは首都圏中小私鉄第3位

北総鉄道の昨年度の経常利益は37億円。これは首都圏の中小私鉄約30社の中、第1位の首都圏新都市鉄道（つくばエクスプレス）、第2位の東京臨海高速鉄道につづく堂々第3位。新京成電鉄、東葉高速鉄道をも上回っています。

■抜群の売上高営業利益率

営業収入から上げる利益の高さ（売上高営業利益率）は抜群。赤字会社を除き大手を含む首都圏私鉄36社の利益率の平均は13%に対し北総鉄道は20.5%。トップから8番目の高さです。

北総鉄道の経営

■「借金」は他の私鉄並み

鉄道会社はどこも莫大な鉄道設備のために多額の固定負債を抱えています。その負債の額が、年間の営業収入の何年分にあたるかをみると、北総鉄道の場合は約4.1年分。東急の4.6年、京急、東武の4.5年、小田急の4.0年分などと何ら変わりません。

■長期負債の返済原資は十分

北総鉄道の長期負債の中心は、鉄道運輸機構からの線路建設費の残高513億円（H30年度）。毎年元金と金利の合計33億円を払っていて、あと15年で完済の見込み。その返済原資は毎年25億円前後の減価償却費と年間利益の一部で、将来的に十分確保されています。

●異常な仕組みで、得るべき利益を親会社・京成電鉄に差し出す

巧妙な線路使用料のカラクリ

表面「運行と線路使用料」参照

◆線路使用料の取り損ね

「京成高砂・小室」区間の線路の所有者は北総鉄道(株)。京成電鉄にスカイライナー運行のために線路施設を使用させていながら、線路使用料は実質受け取っておらず、京成はタダ乗り。

◆線路使用料の払い過ぎ

「小室・印旛日本医大」区間の線路の所有者は千葉ニュータウン鉄道(株)=実質京成電鉄。北総鉄道(株)はこの区間の線路施設を借りて運行しているが、この区間の運賃全額を線路使用料として渡している。その額は直近で年26億円。北総鉄道の運賃収入全体の20%以上にあたる。

●この不合理を正すための、各分野の取り組み

株主総会

印西市・板倉市長、不合理の是正を総会の度、厳しく求めた。大株主の千葉県の発言はなし。

千葉県議会

丸山慎一前県議、藤代政夫前県議が2016年本会議、2017年決算委員会等で県の取り組みを追及。

国会

こくた恵二議員（2010）、斉藤和子議員（2016）が質問主意書。他に田嶋要議員（2009）も質問。

裁判

国の運賃認可の取り消しを求めて一次訴訟（2010～2015）、二次訴訟（2014～2020）の取り組み。

市民運動

1999年白井、印西の市民が「北総線の運賃値下げを実現する会」（北実会）を結成。活動継続中。

