

# 北総線運賃は 京成本線並みの運賃 (現行の半分)に



2021年11月7日

## 北総線の運賃値下げを実現する会

### 1. 初めに

北総線は千葉ニュータウン住民の通勤、通学の都心への唯一の交通手段として 1979 年に一部区間の営業を開始、1991 年に都心直通線となりました。開通当時はニュータウンの街づくりも初期で乗客も少なく、この後に建設された成田空港アクセス鉄道のような補助金制度も受けられなかった北総鉄道は、1200 億円を上回る設備投資の負債を抱えて自力での経営を強いられました。都心直通後の 1992 年の損益は、営業収入 48 億円に対して支払利息が 68 億円、経常損失が 73 億円という惨状で、この状態が 10 年も続き、ばく大な累積損失が積み上がりました。この間、乗客には 1980 年から 90 年の初めにかけて 7 回も運賃が値上げされ、日本一の高運賃を強いられました。乗客は、ばく大な負債返済と利息支払も強いられてきました。鉄道運輸機構からの 1298 億円の借金に対してこれまでに支払った金額は、元金 786 億円、利息 749 億円の合計 1534 億円にも上ります。

北総鉄道が 2020 年度の決算報告で、「累積損失解消のめどが立った」というのは、実に乗客が支払ったこの高運賃のおかげなのです。

今回「値下げの可能性検討に着手する」と表明したことは、沿線住民の永年の値下げ要望に応えるものとして、歓迎しますが、遅きに失したといわざるを得ず、これまで永年にわたり高運賃を支払い続けてきた沿線住民の苦労に対して、大幅な値下げで応えるべきであります

永年この値下げ運動にかかわってきた当会として、北総鉄道は高運賃をどこまで値下げできるのか、以下の通り検証いたしました。

## 2. 北総鉄道の決算からわかること

① 2020年度北総鉄道の決算では、旅客運輸収入が95億円と対前年度(127億円)比32億円減(25%減)となっておりますが、経常利益18億円、純利益12億円を計上しております。このことは通常年度で考えた場合運賃を25%引き下げたと同じ意味を持っております。つまり、2020年度決算では図らずも、以下の3に述べる親会社京成電鉄との不合理な関係をそのままにしたとしても25%の運賃値下げができることを証明したものです。

② 北総鉄道株主総会後発表された「2020年度決算の概要」によれば、「累積損失の解消に目途  
今後は、ポストコロナに対応しつつ、運賃値下げの可能性の検討に着手」と累積損失が2022年度には解消することを宣言されています。

## 3. 親会社京成との不合理な取引関係で正すべきこと

① 北総線区間(京成高砂～小室)の京成電鉄が北総鉄道に支払う線路使用料の是正

・現状はこの区間の運賃をアクセス特急と北総鉄道が分け合う契約関係にあり、ある割合の額をアクセス特急の乗客運賃として京成電鉄の収入とすることになっています。しかし、アクセス特急は京浜急行線、都営地下鉄線を通りますが、この区間のアクセス特急の乗客の運賃は京成電鉄の収入にはならず、京急と都営地下鉄の収入であり、「相互直通運転」のルールで処理されています。アクセス特急が北総線に入ると京成が自分の収入にするというのは身勝手に不合理な取り決めです。この取り決めをやめて、アクセス特急の乗客運賃は他の2線と同じく北総鉄道の収入とすべきです。

本来なら、京成電鉄は、北総鉄道の線路を使うので、線路使用料を払わなくてはなりません。そこでこそくにも京成電鉄は、分け取ったアクセス特急の乗客運賃を北総鉄道へ戻すので、それを線路使用料とする、という趣旨の取り決めがなされました。そのため京成から北総に入る「線路使用料」は実体のない幻想にすぎず、実質的には1円も北総の増収には寄与しておりません。この区間での「線路使用料」を見直し、実際に支払うべきと考えます。

・アクセス特急、スカイライナーが走り始めるとき千葉県・沿線自治体の質問に対して京成が回答した線路使用料(資本費相当分)は12億円でしたので、これを支払ってもらうべきです。

・さらに京成線が北総線上を走ることによる修繕費等のコストアップ分(アボイダブルコスト)を追加して京成に負担してもらうことも必要です。この分は北総鉄道の営業費の推移から見ると約8億円です。

② 千葉ニュータウン鉄道(以下CNRと略称)区間(小室～印旛日医大)での北総からCNRへ支払う線路使用料の是正

・現状は、北総鉄道はこの区間での旅客運輸収入全額(最近で約26億円)を線路使用料として、支払っています。したがってこの区間での乗客がいくら増えても北総の増収にはなりません。

・一方、同区間を走行する京成(アクセス特急とスカイライナー)の線路使用料は資本費相当分(約4億円)とされ、北総が負担する分の「6分の1」にすぎません。

・もし仮にCNRを維持するのに現行どおりの線路使用料総額(約30億円)が必要としても、列車運行数量がほぼ同じである北総と京成ですから、それぞれ折半の額15億円を線路使用料とすべきです。そうすれば北総の増収は11億円になります。

4. 以上の不合理を正したうえで、北総線運賃を40%値下げした場合にどうなるかを試算したものが「北総鉄道40%運賃値下げのシュミレーション」です。結果は経常利益率約10%となり、通常の鉄道会社とほぼ同等です。

運賃値下げになれば乗客の増加が予想できますから、会社はさらに利益増が見込まれ、さらなる運賃値下げも期待できます。

## 5. 北総線運賃と千葉ニュータウンの発展

運賃値下げが表面化して以後、「通学定期の値下げ」で幕を引くような動きが目立ちます。しかし通学定期の値下げだけで済ますことは目先をごまかす論議です。通学定期を50%以上下げてもその原資は4億円ほどで済み、高運賃の大幅値下げとは程遠い話になります。

北総鉄道は公共交通機関であり、第3セクターです。千葉ニュータウンの将来を展望した時に、通学定期の値下げはもちろんですが、運賃全体の大幅な値下げが求められるのは申すまでもありません。地域の発展は北総線運賃値下げにかかっていると言っても過言ではないでしょう。

北総線は当初ニュータウン住民の都心への足として建設されましたが、今は、国際空港アクセス線を支える重要な役割を担う鉄道へと変身しました。北総線の北総鉄道区間19.8kmと千葉ニュータウン区間12.5kmと合わせて32.3kmは、成田スカイアクセス51.4km中の63%にもなっています。一方「北総線」に接続する「成田高速鉄道アクセス線(印旛日医大～成田空港方面)」は国家プロジェクトとして建設されました。この両線は、国が国家プロジェクトとして位置付けた国際空港アクセス線の土台です。しかしこの両者を成り立たせている条件は全く違います。「成田高速鉄道アクセス線」は、建設資金の3分の2の金額が国と自治体からの補助金として投入されて成り立っています。

しかし北総線区間には、何の補助金もありません。この区間は、ただ北総線乗客の高運賃だけで支えられているのです。しかも、線路を使う京成電鉄の負担を北総鉄道に転嫁する数々の不合理なしくみがその上にのしかかっています。国際空港アクセスという国家的プロジェクトが沿線住民の犠牲の上に成り立っているという、このような不合理、不正常は未来永劫には続かず、いつかは正されなければなりません。それを正す時は今です。

北総線は、本来は素晴らしい鉄道です。車内の混雑も少なく、都心への速達性、各鉄道への乗り換えの利便性、空港・新幹線への接続への利便性、横浜・三浦半島など観光地へ直行できる利便性、広い駅構内等々、他の鉄道にない優位性があります。

運賃が首都圏の他の鉄道並みに引き下げられ、住民が気楽に利用できるようになれば、北総線は、他の追随を許さぬ素晴らしい鉄道となるでしょう。私たちはそれを切望します。

6. 以上は北総線の運賃値下げを実現する会(略称 北実会)が永年検討してきた結果をまとめたものです。皆様から、ご意見ご提案など、ご教示いただけますと幸いです。

以上

## 北総鉄道 40%運賃値下げのシミュレーション

H30年度(2018) 北総鉄道 損益計算書		不合理契約の抜本的是正		運賃値下げ後損益			
		千円	億円	億円	億円		
収入	旅客運賃	12,611,150	126.1	①京成帰属分奪還 +17億円	143.1	⑤40%値下げの運賃収入	85.9
	鉄道線路使用料	1,747,319	17.5	②京成から新たな線路使用料を收受	12.0		12.0
	運輸雑収	3,381,092	33.8	③アポイダブルコストの補填+8億円	41.8		41.8
	営業収入合計	17,739,561	177.4		196.9		139.7
	線路保存費	1,999,871	20.0		20.0		20.0
	電路保存費	841,284	8.4		8.4		8.4
	車両保存費	967,074	9.7		9.7		9.7
	運転費	1,429,868	14.3		14.3		14.3
	運輸費	3,564,831	35.6	④2種区間の線路使用料を11億円減額	24.6		24.6
	保守管理費	652,879	6.5		6.5		6.5
支出	輸送管理費	444,179	4.4		4.4		4.4
	一般管理費	484,071	4.8		4.8		4.8
	諸税	612,377	6.1		4.0		4.0
	減価償却費	2,456,285	24.6		24.6		24.6
	営業費合計	13,452,719	134.5		121.4		121.4
	営業外収益	82,743	0.8		0.8		0.8
	営業外費用	537,268	5.4		5.4		5.4
	利益	3,832,317	38.3		70.9	⑥関東の私鉄42社中10位にランク	13.7
	売上高経常利益率%		21.6		36.0		9.8

注) 本項目・数値は2018年度鉄道統計年報によるものです

- 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。(2016～2018平均 1,710百万円) 根拠は、アクセス特急運賃の収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収受。(金額はH22.2.19 線路使用料についての京成の言い値)
- ③アポ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 (2016～2018年平均 2,258百万円)-(2006～2009年平均 798百万円)=1,460百万円増加  
しかし京成から貰っている「業務受託手数料」は2016～2018年平均で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5年平均30.3億円)を京成と折半に。  
現在支払2016～2018平均 26億円を30.3億円÷2=約15億円に。26億円-15億円=11億円支出減。
- ⑤運賃を40%値下げした場合の運賃収入
- ⑥経常利益13.7億円は関東運輸局管内中小鉄道42社中ランキングは10位に入る。現在は3位。
- ⑦長期借入金(鉄道運輸機構 残金541億円)年間元利均等払い 33億円の原資は23.7億円の減価償却費と利益分から支払い十分可能。  
千葉京53億円とUR39億円からの融資は、資本金に転換して経営体質強化を図る。(DES)