

高すぎるっ!!

東葉高速線の運賃問題

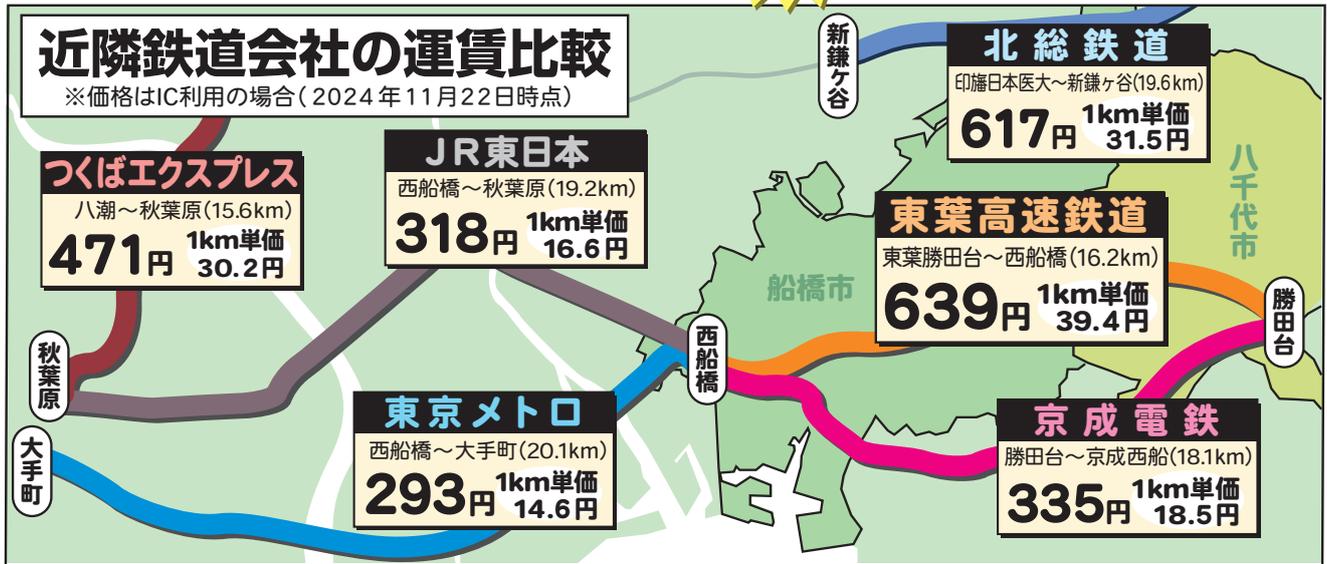
日本共産党



比較してわかる 東葉高速線の 高すぎる運賃!

1kmあたりの運賃比較

- 東京メトロの約2.7倍!!
- JR東日本の約2.4倍!!
- 京成電鉄の約2.1倍!!
- つくばエクスプレスの約1.3倍!
- 北総鉄道の約1.25倍!



黒字分は利用者へ還元するべき

利益の活用で 運賃値下げを!

東葉高速鉄道の2023年度決算は 約33億円の純利益を計上

東葉高速鉄道株式会社の2023年度決算は、旅客運輸収入152億9千3百万円(前年度比7.7%増)、営業利益57億6百万円(前年度比22.4%増)、経常利益47億2百万円、当期純利益33億5百万円を計上しています。

旅客運輸収入
約**153億円**
私たちが運賃として
支払った金額

↑

純利益
約**33億円**
収入から経費などを
差し引いた利益

2023年度決算 (単位:百万円)

営業収益	旅客運輸収入	15,293
	運輸雑収	519
		15,813
営業費用		10,107
営業利益		5,706
営業外収益		60
営業外費用		1,064
経常利益		4,702
当期純利益		3,305

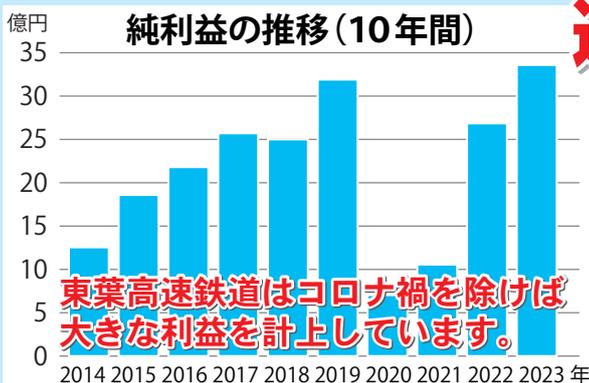
※百万円未満は切り捨てた金額です。

2023年度決算の場合 **利益を運賃の割引にまわすことで**

運賃の2割引が実現可能!

2023年度決算を例として、私たちが東葉高速へ運賃として支払った金額は約153億円(旅客運輸収入)です。

純利益を運賃値下げに活用すれば、運賃全体を約2割値下げすることができます。



せめて利益の一部で通学定期の割引を! 裏面へ

せめて利益の一部で通学定期の割引を!

通学定期の運輸収入約12億円にたいして、仮に約33億円の純利益のなかから6億円を投入すれば、通学定期運賃を半額にすることができます。

旅客運輸 収入 153 約 億円	2023年度運輸収入内訳	
	定期	通勤 7,014,154千円
		通学 1,163,562千円
	定期外	7,116,214千円
	運輸収入合計	15,293,930千円

旅客運輸収入
通学定期分
約**12億円**
通学定期代として
支払った金額

純利益 約**33億円**
収入から経費
などを差し引
いた利益

**利益の一部で通学定期の
割引率を上げられます!**

利益の一部で半額や無償化も可能!

東葉高速線は利益の一部で通学定期の割引率拡大が可能です!

安くなった北総線

北総鉄道は2022年に通学定期運賃を大幅に値下げ(▲64.7%)

普通運賃は中距離帯を重点に域内移動の促進に繋がるように値下げしています。(最大で▲100円、IC運賃で▲105円)

北総線 ● 通学定期運賃改定(値下げ)の例

京成高砂～印西牧の原駅間(28.5km)の場合

	現行	改定後	値下げ額	改定後の 1km単価
1か月定期	14,990円	4,990円	▲10,000円	175円
6か月定期	80,950円	26,950円	▲54,000円	945円

※内容は北総鉄道が2021年11月19日に発行したNEWS RELEASEより

東葉高速線 ● 現在の通学定期運賃

※2019年10月1日改定の運賃表より

1か月定期	13,440円	830円	1km単価
6か月定期	72,580円	4,480円	1km単価

約**4.7倍**

こんなに高い! 東葉高速線

西船橋～東葉勝田台駅間(16.2km)の場合

東葉高速線の通学定期代は北総線の約4.7倍も高額です!

北総線は
運賃値下げでも
増収増益、
そして
輸送人員が最多

北総鉄道 中間決算
(2024年11月22日発表)

通学定期代を中心に大幅な運賃値下げを行った北総線の乗客人数は、通学定期の増加が続き、前年同期に比べて83万人、6.5%も増加。定期外旅客も前年同期比で29万5千人、4.4%増加し、定期・定期外合わせた輸送人員合計は前年同期に比べて112万5千人、5.8%の増加になっています。

		2024年度(中間期)	2023年度(中間期)	増減数	増減率
輸送人員	定期外	6,953千人	6,658千人	295千人	4.4%
	定期	13,548千人	12,718千人	830千人	6.5%
	合計	20,501千人	19,376千人	1,125千人	5.8%
旅客運輸収入計		5,502百万円	5,230百万円	272百万円	5.2%

東葉高速鉄道は利益の一部で運賃値下げを!

東葉高速鉄道の利益は、利用者へ還元するべき。また、東葉高速線は1972年当時の運輸省に設置された都市交通審議会が計画された路線で、当時の鉄道建設公団による民鉄線建設方式、いわゆるP線方式により建設されたことなどにより、約3000億円という多額の長期有利子負債を抱えて開業したことにあります。国の責任で、後から開通したつくばエクスプレスのように、無利子化するべきです。

有利子負債は国の責任で無利子化するべき!

日本共産党は東葉高速鉄道の運賃値下げを求めます!