

高すぎる！ 東葉高速線の 運賃値下げを求める！

日本共産党



【写真】要望書を手渡す参加者と
(左から2人目から) 丸山慎一県議、
飯川英樹八千代市議、松崎佐智 船橋市議、
伊原忠八千代市議、斉藤和子元衆院議員、
(1人おいて) 金光恵恵船橋市議。

日本共産党は2025年11月19日 東葉高速鉄道(株)本社に 運賃値下げの要望書を提出

要望内容

1. 純利益を活用して運賃の大幅値下げを検討すること。
2. 通学定期券については抜本的に割引率を拡大すること。
3. 国制度にもとづく有利子負債が経営を困難にしている最大の要因となっているので、国にたいして金利の削減などを強く求めること。

日本共産党船橋・八千代両市議団が11月19日、利用者とともに東葉高速鉄道本社を訪れ、学生割引運賃値下げなどの要請を行いました。

参加者は、「運賃が高くて長くは住めないと言っている人がいた」「東京まで行くと2,000円もかかる」「日大前駅の近くに住んでいるが、わざわざ北習志野駅まで歩いて京成松戸線に乗っている」など、口々に運賃の高さを訴え、引き下げを求めました。

また、東葉高速鉄道が初めて行った学割運賃の値下げ試算について担当者は、「市から依頼があって試算したもの」と説明。参加者は、「高い運賃で学校に通えないと引っ越した人もいる。こういう人が値下げで戻ってくれば、通勤利用者も増える」と重ねて要望しました。

通学定期割引率拡大試算結果

11月6日、東葉高速鉄道が船橋市・八千代市の依頼で実施した報告

①輸送人員 2024年度実績：約26千人/日

通学定期割引率	影響人員(1日あたり)
ケース1: 65%→75%	約+1.9千人
ケース2: 65%→85%	約+3.4千人

②運輸収入 2024年度実績：約12億円/年

通学定期割引率	影響額(年間)
ケース1: 65%→75%	約△2.6億円
ケース2: 65%→85%	約△6.1億円

※前提条件：●割引率は、現行の65%から、75%と85%に拡大した2パターンで試算●需要変動は、他の交通手段(自転車等)や他の鉄道路線から東葉高速線への需要転換を考慮し、2024年度実績を基に、輸送人員及び運輸収入への影響を試算

こんなに高い東葉高速線！

開業当初の大きな借金で運賃が高額に

東葉高速鉄道は利子付きの借金で建設したうえ、建設期間が大幅に伸びたことや国が低金利資金への借り換えを認めなかったことなどから開業当初には3300億円を超過借金を背負うことに。

その結果、運賃は極めて高く東葉勝田台駅から西船橋駅までの運賃は、東葉高速鉄道が640円、ほぼ平行して走る京成電鉄は340円で約2倍になっています。

東葉高速線と京成線の運賃比較

勝田台から西船橋へ移動する金額は約2倍！

東葉高速線 640円 1kmあたり 約40円
東葉勝田台駅→西船橋駅(16.2km)

京成線 340円 1kmあたり 約19円
勝田台駅→京成西船(18.1km)

※東葉高速線は2019年10月1日改定の運賃表、京成線は2025年4月1日時点の運賃表から引用

もっと高い！通学定期代

通学定期代は北総線の約4.7倍！ 運賃値下げは喫緊の課題

通学定期代は、1kmあたりの単価で比較すると京成線の約3.3倍、2022年に通学定期代を大幅値下げを実施した北総線と比較すると、なんと約4.7倍にもなります。

※数値は1kmあたりの単価



北総線の約4.7倍！
京成線の約3.3倍！

北総鉄道は2022年に通学定期代を大幅値下げ！(▲64.7%)
その結果、定期券での輸送人員が83万人(+6.5%)も増加！

通学定期代の比較

京成線の約3.3倍！北総線の約4.7倍！！

東葉高速線 72,580円 1kmあたり 4.480円
東葉勝田台～西船橋(16.2km)6か月定期

京成線 24,470円 1kmあたり 1.352円
勝田台～京成西船(18.1km)6か月定期

北総線 26,950円 1kmあたり 945円
印西牧の原～京成高砂(28.5km)6か月定期

※北総線は2022年10月1日改定の運賃表、東葉高速線は2019年10月1日改定の運賃表、京成線は2024年3月16日改定の運賃表から引用

純利益の一部を活用することで運賃値下げは可能です！▶▶裏面へ

純利益の活用で運賃値下げを!

収入から経費等を
差し引いた利益

利益の一部で通学定期代を大幅値下げすることが可能

2024年度純利益

33.6億円

← 運賃値下げへ →

東葉高速鉄道は、コロナ禍の年は運輸収入が大幅に減りましたが、その後の経営努力もあって2024年度は33億円を超える過去最高の純利益を計上しています。

← **旅客運輸収入158.5億円** →

利用者が東葉高速鉄道に
支払った運賃

旅客運輸収入内の
通学定期券収入

約12億円

旅客運輸収入は158.5億円、純利益をすべて投入すれば運賃を約2割引き下げ可能。
東葉勝田台駅から西船橋駅の運賃は現行の640円から510円になるのです。

東葉高速鉄道は過去最高の純利益を計上!

純利益の全てを運賃収入
に投入することで運賃を
約2割引き下げ可能!

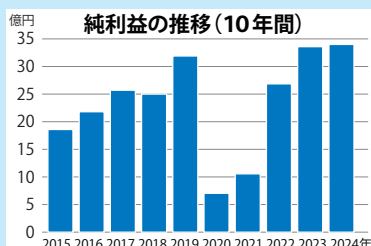


純利益の約5分の1を
通学定期券収入に投入
するだけで半額に!

純利益は利用者に
還元するべきです!

東葉高速鉄道の純利益

15期連続で経常利益及び当期純利益を計上



東葉高速鉄道 2024年度決算

15期連続で経常利益
当期純利益を計上

営業利益	旅客運輸収入
	15,853
	運輸雑収 539
	16,392
	営業費用 10,549
	営業利益 5,842
	営業外収益 39
	営業外費用 1,050
	経常利益 4,830
	当期純利益 3,360

※記載金額は百万円未満を切り捨てて表示

純利益とは

企業が一定期間の活動で得た総収益から、全ての費用と税金を差し引いた、最終的に手もとに残った利益のこと。

しかし、東葉高速鉄道が抱える負債が大きな負担に

巨額負債の利子は国の責任で!

多額の利子が付いている負債は
国の責任で無利子化すべきです

東葉高速鉄道の運賃値下げは、利益の活用で実現可能です。しかし、東葉高速鉄道が抱える建設時の長期債務の大部分が有利子負債です。長期債務に係る支払利息が変動する危険性が東葉高速鉄道の経営上の不安定要素になっています。

東葉高速鉄道の後に建設されたつくばエクスプレスは、建設事業費の大半が無利子で建設されており、東葉高速鉄道とあまりにも違いすぎます。

この是正は国の責任で行われるべきです。

東葉高速鉄道が抱える借金の残高

2024年度決算における長期債務残高

長期債務残高2143億円

1996年度の開業以降
今までに支払った 利子だけで約1075億円
元金の返済は、たったの1412億円です!

日本共産党は
国・県・市に対しても
運賃値下げに向けて
声をあげ続けていきます!

