

北総鉄道社運賃問題に関する調査報告書（平成 25 年 8 月 2 日付）と北総線運賃問題に関する調査報告書（平成 25 年 9 月 13 日付）比較表

平成 25 年 8 月 2 日付報告書	平成 25 年 9 月 13 日付報告書
【全体】カラー A4判 P76	【全体】モノクロ A4判 P78 袋とじ割印
【P1】題名 年月日 北総鉄道社運賃問題に関する調査報告書 平成 25 年 8 月 2 日	【P1】題名 年月日 北総線運賃問題に関する調査報告書 平成 25 年 9 月 13 日
【P2】上から 11 行目から	【P2】上から 11 行目から
II 現状と課題 2. 他路線との比較	II 現状と課題 2. 他路線との比較
②売上高営業利益率の比較・・・・・・・・・・ 9	②売上高営業利益率の比較・・・・・・・・・・ 10
3. 沿線開発及び人口動向・・・・・・・・・・ 10	3. 沿線開発及び人口動向・・・・・・・・・・ 10
4. 過去の損益、財務、キャッシュフローの状況 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 12	4. 過去の損益、財務、キャッシュフローの状況 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 13
① 損益の状況・・・・・・・・・・・・・・・・ 12	① 損益の状況・・・・・・・・・・・・・・・・ 13
② 財務の状況・・・・・・・・・・・・・・・・ 13	② 財務の状況・・・・・・・・・・・・・・・・ 14
③ キャッシュフローの状況・・・・・・・・ 14	③ キャッシュフローの状況・・・・・・・・ 15
5. 債務償還状況・・・・・・・・・・・・ 15	5. 債務償還状況・・・・・・・・・・・・ 16
①京成電鉄社以外からの借入(譲渡代金未払 金)一覧・・・・・・・・・・・・・・・・ 15	①京成電鉄社以外からの借入(譲渡代金未払 金)一覧・・・・・・・・・・・・・・・・ 16
②京成電鉄社からの借入一覧・・・・・・・・ 17	②京成電鉄社からの借入一覧・・・・・・・・ 18
III 運賃値下げシミュレーション・・・・・・・・ 18	III 運賃値下げシミュレーション・・・・・・・・ 19
1. 前提条件と基準とする業務・・・・・・・・ 18	1. 前提条件と基準とする業務・・・・・・・・ 19
①前提条件・・・・・・・・・・・・・・・・ 18	①前提条件・・・・・・・・・・・・・・・・ 19
②基準業務の試算・・・・・・・・・・・・ 18	②基準業務の試算・・・・・・・・・・・・ 19
2. 運賃値下げシミュレーション・・・・・・・・ 21	2. 運賃値下げシミュレーション・・・・・・・・ 22
②各ケースの利払い前フリーキャッシュ フロー試算・・・・・・・・・・・・・・・・ 23	②各ケースの利払い前フリーキャッシュ フロー試算・・・・・・・・・・・・・・・・ 24
③各ケースの資金収支試算・・・・・・・・ 24	③各ケースの資金収支試算・・・・・・・・ 25
3. 補助金ありの場合の試算・・・・・・・・ 33	3. 補助金ありの場合の試算・・・・・・・・ 34
①各ケースの利払い前フローキャッシュフ ローシミュレーション(補助金ありの場合) ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 33	①各ケースの利払い前フローキャッシュフ ローシミュレーション(補助金ありの場合) ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 34
②各ケースの資金収支(補助金 3 億円ありの 場合)・・・・・・・・・・・・・・・・ 34	②各ケースの資金収支(補助金 3 億円ありの 場合)・・・・・・・・・・・・・・・・ 35
4. 補助金収入がなかった場合の決算書分析(平成 24 年度実績より)・・・・・・・・ 42	4. 補助金収入がなかった場合の決算書分析(平成 24 年度実績より)・・・・・・・・ 43
5. 結論・・・・・・・・・・・・・・・・ 43	5. 結論・・・・・・・・・・・・・・・・ 44
IV 資本費負担の在り方について・・・・・・・・ 44	IV 資本費負担の在り方について・・・・・・・・ 45
1. 背景・・・・・・・・・・・・・・・・ 44	1. 背景・・・・・・・・・・・・・・・・ 45

平成 25 年 8 月 2 日付報告書	平成 25 年 9 月 13 日付報告書
【P 3】 1 行目から	【P 3】 1 行目から
①重い資本費負担・・・・・・・・・・ 44	①重い資本費負担・・・・・・・・・・ 45
②利用者への資本費負担の転嫁・・・・・・・・ 44	②利用者への資本費負担の転嫁・・・・・・・・ 45
③適用された助成制度・・・・・・・・・・ 45	③適用された助成制度・・・・・・・・・・ 46
④北総鉄道社に対する主な支援の経緯・・ 46	④北総鉄道社に対する主な支援の経緯・・ 47
2. 資本費負担の軽減策・・・・・・・・・・ 47	2. 資本費負担の軽減策・・・・・・・・・・ 48
①P 線償還条件の変更(期限の延長、利子の 見直し)・・・・・・・・・・ 47	①P 線償還条件の変更(期限の延長、利子の 見直し)・・・・・・・・・・ 48
②鉄道運輸機構以外からの融資について ・・・・・・・・・・ 47	②鉄道運輸機構以外からの融資について ・・・・・・・・・・ 48
③上下分離方式の可能性・・・・・・・・・・ 49	③上下分離方式の可能性・・・・・・・・・・ 50
V コスト削減策について・・・・・・・・・・ 52	V コスト削減策について・・・・・・・・・・ 53
1. 現状のコスト構造と他路線との比較・・ 52	1. 現状のコスト構造と他路線との比較・・ 53
①人件費・・・・・・・・・・ 52	①人件費・・・・・・・・・・ 53
②経費・・・・・・・・・・ 53	②経費・・・・・・・・・・ 54
2. 結論・・・・・・・・・・ 54	2. 結論・・・・・・・・・・ 55
VI 利用者向上策について・・・・・・・・・・ 55	VI 利用者向上策について・・・・・・・・・・ 56
1. 市場内占有率の向上・・・・・・・・・・ 60	1. 市場内占有率の向上・・・・・・・・・・ 61
(1) 前提・・・・・・・・・・ 60	(1) 前提・・・・・・・・・・ 61
(2) マイカーとの比較・・・・・・・・・・ 60	(2) マイカーとの比較・・・・・・・・・・ 61
(3) 感応度分析・・・・・・・・・・ 62	(3) 感応度分析・・・・・・・・・・ 63
2. 市場規模の向上・・・・・・・・・・ 62	2. 市場規模の向上・・・・・・・・・・ 63
(1) 居住者数の向上・・・・・・・・・・ 62	(1) 居住者数の向上・・・・・・・・・・ 63
(2) 訪問者数の向上・・・・・・・・・・ 63	(2) 訪問者数の向上・・・・・・・・・・ 64
VII 運賃収入帰属及び線路使用料の設定について ・・・・・・・・・・ 64	VII 運賃収入帰属及び線路使用料の設定について ・・・・・・・・・・ 65
1. 現状・・・・・・・・・・ 64	1. 現状・・・・・・・・・・ 65
①線路使用料の取り決めについて・・・・・・・・ 64	①線路使用料の取り決めについて・・・・・・・・ 65
②線路使用料の金額について(平成 23 年度 実績)・・・・・・・・・・ 64	②線路使用料の金額について(平成 23 年度 実績)・・・・・・・・・・ 65
2. 妥当性についての検証・・・・・・・・・・ 66	2. 妥当性についての検証・・・・・・・・・・ 67
①京成電鉄による線路使用料解釈・・・・・・・・ 66	①京成電鉄による線路使用料解釈・・・・・・・・ 67
②住民訴訟における原告の主張・・・・・・・・ 67	②住民訴訟における原告の主張・・・・・・・・ 68
③鉄道事業における運賃収入帰属及び線路使 用料の収受の考え方(他社事例)・・・・・・・・ 68	③鉄道事業における運賃収入帰属及び線路使 用料の収受の考え方(他社事例)・・・・・・・・ 69
④本件へのあてはめと妥当性の検討・・・・・・・・ 69	④本件へのあてはめと妥当性の検討・・・・・・・・ 70
3. 結論・・・・・・・・・・ 71	3. 結論・・・・・・・・・・ 72

平成 25 年 8 月 2 日付報告書	平成 25 年 9 月 13 日付報告書
<p>VIII 推進体制について・・・73</p> <p>1. 沿線市町村・・・73</p> <p>2. 千葉県・・・73</p> <p>3. 鉄道運輸機構及びUR・・・73</p> <p>4. 京成電鉄社・・・73</p> <p>IX 補助金支出の違法性について(補論)・・・74</p> <p>【P4】1行目</p> <p>X 結語・・・76</p>	<p>VIII 推進体制について・・・74</p> <p>1. 沿線市町村・・・74</p> <p>2. 千葉県・・・74</p> <p>3. 鉄道運輸機構及びUR・・・74</p> <p>4. 京成電鉄社・・・74</p> <p>IX 補助金支出の違法性について(補論)・・・75</p> <p>【P4】1行目</p> <p>X 結語・・・77</p> <p>XI 参考資料・文献・・・78</p>
<p>【P5】1行目 平成 25 年 8 月 2 日</p> <p>【P5】3行目から9行目 押印なし</p> <p>【P5】7行目から8行目</p> <p>かえでファイナンシャルアドバイザー株式会社 公認会計士、<u>米国公認会計士</u>、税理士 佐 武 伸</p> <p>【P6】 (4行目)税務及び法務面から観察したものである。</p>	<p>【P5】1行目 平成 25 年 9 月 13 日</p> <p>【P5】3行目から9行目 押印有</p> <p>【P5】7行目から8行目</p> <p>かえでファイナンシャルアドバイザー株式会社 公認会計士、<u>税理士</u> 佐 武 伸 (印)</p> <p>【P6】5行目から3行新たに加筆 (4行目)税務及び法務面から観察したものである。 なお、本調査報告書は、貴会の依頼を受け、貴会に対して当職らの見解を報告するためのものであつて、その他の第三者に開示されることを前提としたものではないことをご留意されたい。</p>
<p>【P8】7行目 平成 21 年には<u>県</u>を中心とした働きかけにより、・・・</p>	<p>【P8】7行目 平成 21 年には<u>千葉県</u>を中心とした働きかけにより、・・・</p>
<p>【P8】9行目 が締結され、翌年、<u>成田スカイアクセス</u>の開通に合わせて、・・・</p>	<p>【P8】9行目 合意が締結され、翌年、<u>成田空港線(成田スカイアクセス線)</u>の開通に合わせて、・・・</p>
<p>【P8】 (12行目) 提出され、その後、住民訴訟に発展し、平成 25 年 3 月、第一審にて住民側が勝訴した。</p>	<p>【P8】14行目から2行新たに加筆 (13行目) 提出され、その後、住民訴訟に発展し、平成 25 年 3 月、第一審にて住民側が勝訴した。</p>
<p>提出され、その後、住民訴訟に発展し、平成 25 年 3 月、第一審にて住民側が勝訴した。</p>	<p>同訴訟は、<u>白井市が控訴し、東京高等裁判所でも引き続いて争われていたが、平成 25 年 8 月、白井市の控訴は棄却されている。</u></p>

平成 25 年 8 月 2 日付報告書

【P 8】

(下から 4 行目)

平成 25 年 3 月 第一審にて住民側の勝訴。

【P 10】下から 1 行目

千葉県企業庁 (以下 [千葉県] という。) と都市再生機構 (以下「UR」 という。は既に、

【P 11】下から 3 行目

平成 22 年・成田スカイアクセス線開通。

【P 19】基準業績の試算 表

P 7 別表

【P 22】各ケースの運賃収入比較表の一番下の欄

	値下げ なし	ケース A	ケース B	ケース C	ケース D
普通					
通学					
通勤					

【P 48】○具体例の表を除く下から 2 行目

ととなるが、もし事業が、  
うまくいけばキャピタルゲインを得られる

【P 61】下から 4 行目 真ん中

価格が約 500 円安くなり (数字全角)

【P 62】8 行目

感応度分析とは、「分析したいアウトプットをいくつかの変数 (パラメータ) に分解し、その変数が変動したとき、アウトプットにどの程度の影響を与えるかを調べる手法」と説明されるが、……

平成 25 年 9 月 13 日付報告書

【P 8】下から 1 行目 1 行を新たに加筆

(下から 2 行目)

平成 25 年 3 月 第一審にて住民側の勝訴。

平成 25 年 8 月 第二審にて白井市の控訴棄却。

【P 11】10 行目

千葉県企業庁と都市再生機構 (以下「UR」という。は既に、平成 26 年 3 月 31 日をも

【P 12】下から 3 行目

平成 22 年・成田空港線 (成田スカイアクセス線) 開通。

【P 20】基準業績の試算 表

P 7 別表

【P 23】各ケースの運賃収入比較表の一番下の欄

	値下げ なし	ケース A	ケース B	ケース C	ケース D
普通					
通学					
通勤					

○線を付けた。

【P 49】○具体例の表を除く下から 2 行目

ととなるが、もし事業が、うまくいけばキャピタルゲインを得られる

【P 62】下から 4 行目 真ん中

価格が約 500 円安くなり (数字半角)

【P 63】8 行目

感応度分析とは、「分析したいアウトプットをいくつかの変数 (パラメータ) に分解し、その変数が変動したとき、アウトプットにどの程度の影響を与えるかを調べる手法」と説明されるが、……  
○アンダーラインを消去

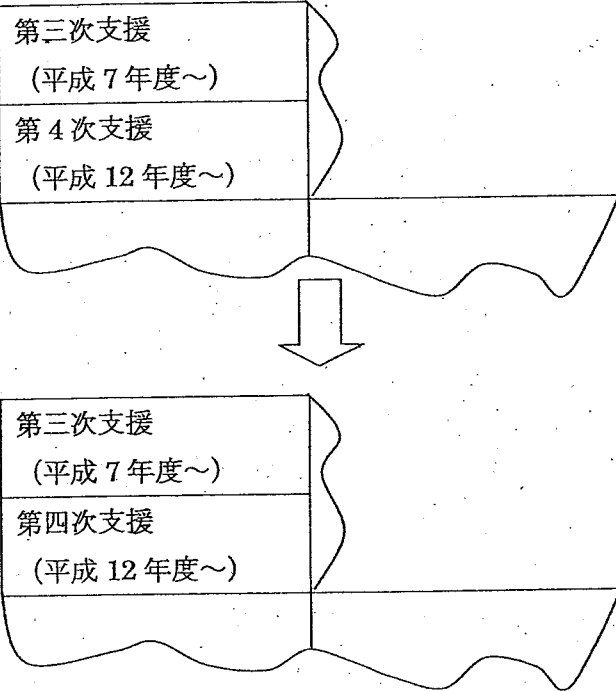
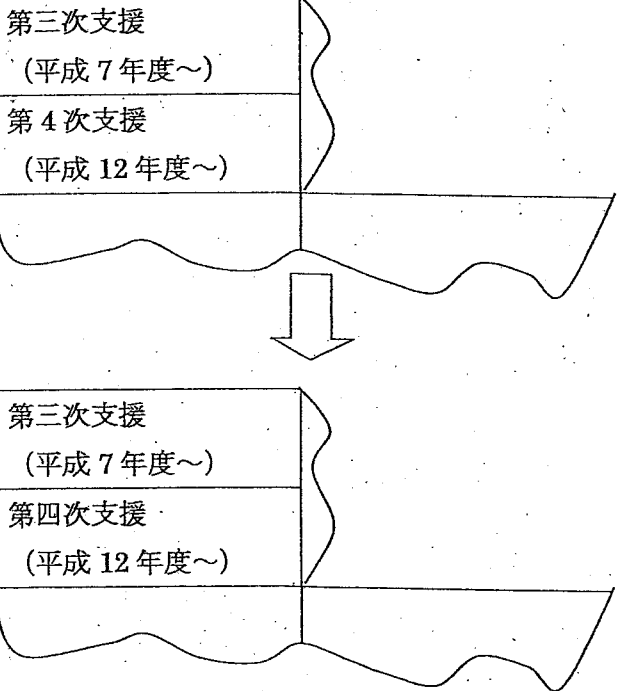
平成 25 年 8 月 2 日付報告書	平成 25 年 9 月 13 日付報告書
<p>【P 6 2】 15 行目  <u>(実際に、埼玉高速鉄道社の調査報告書では、感応度分析が実際されたことがうかがえる。)</u></p> <p>【P 6 2】 下から 11 行目  市場規模の向上とは、<u>要するに他の競合手段(マイカー) から北総線に誘導するのではなく、(北総線が対象とする区間の)</u></p> <p>【P 6 2】 下から 3 行目 真ん中  人口 <u>34 万人</u> を達成すると (数字全角)</p> <p>【P 6 3】 3 行目  <u>広大な土地は更地のまま残されており、新たな都市計画へと移行する必要があるといえよう。居住者数の向上、つまり新たな都市計画には、「千葉ニュータウン」というイメージから脱却した新たな沿線としてのイメージ(つまり、「●●がある街」の「●●」)が必要と考えられる。</u></p> <p>【P 6 3】 下から 4 行目  <u>また、現在誘致がすすめられている東京オリンピックが実現すれば、東京都心への利便性を訴え、選手村や練習施設などを建築することも一考に値しよう(ただし、かような一過性のイベントについては、イベント終了後の施設利用が大きな問題となる。イベント終了後の施設利用もにらんだ計画が求められるであろう。)</u></p>	<p>【P 6 3】 15 行目  <u>(実際に、埼玉高速鉄道検討委員会による埼玉高速鉄道の延伸及び経営に関する提言では、感応度分析が実際されたことがうかがえる。)</u></p> <p>【P 6 3】 下から 10 行目  市場規模の向上とは、<u>すなわち、他の競合手段(マイカー) から北総線に誘導するのではなく、(北総線が対象とする特別区間の)</u></p> <p>【P 6 3】 下から 1 行目 真ん中  人口 <u>34 万人</u> を達成すると (数字半角)</p> <p>【P 6 4】 5 行目  <u>広大な土地は、未開発のまま残されており、新たな都市計画へと移行する必要がある。残念ながら千葉ニュータウンのイメージには、成功した都市計画とのイメージはないと言わざるを得ず、居住者数の向上、つまり新たな都市計画には、「千葉ニュータウン」というイメージから脱却した新たな沿線としてのイメージが必要と考えられる。</u></p> <p>【P 6 4】 下から 6 行目  <u>また、本年 9 月に、2020 年に東京オリンピックが実施されることが決定された。これは、千葉ニュータウン計画対象地にとって、新たな都市計画に着手する好機が提供されたともいえる。東京都心への利便性を訴え、選手村や練習施設などを建築することも一考に値しよう(ただし、かような一過性のイベントについては、イベント終了後の施設利用が大きな問題となる。イベント終了後の施設利用もにらんだ計画を策定することが望ましい。)</u></p>

平成 25 年 8 月 2 日付報告書	平成 25 年 9 月 13 日付報告書
<p>【P74】10行目 真ん中 各地域ごとに幅があっても許されるもの</p>	<p>【P75】10行目 真ん中 地域ごとに幅があっても許されるもの</p>
<p>【P76】下から1行目 右側 以上</p>	<p>【P77】下から1行目 右側 _____ (「以上」はない)</p>
	<p>【P78】</p>
	<p>X.I 参考資料・文献</p>
	<p>・京成電鉄乗降者数 (ウェブサイト公開資料)</p>
	<p>・京浜急行電鉄乗降者数 (ウェブサイト公開資料)</p>
	<p>・西武鉄道乗降者数 (ウェブサイト公開資料)</p>
	<p>・堀雅通「鉄道の上下分離と線路使用料 (高崎経済大学論集第47巻第1号) 2004年</p>
	<p>・新日本有限責任監査法人「鉄道・バス事業」 (第一法規) 2010年</p>
	<p>・福井義高「鉄道は生き残れるのか～鉄道復権の幻想～」 (中央経済社) 2012年</p>
	<p>・榎本哲郎・小須田英章「業界の最新常識 よくわかる鉄道業界」 (日本事業出版社) 2008年</p>
	<p>・佐藤信之「図解入門業界研究 最新 鉄道業界の動向とからくりがよ～くわかる本」 (秀和システム) 2009年</p>
	<p>・「週刊ダイヤモンド 2013年7月20日号～鉄道新発見」 (ダイヤモンド社) 2013年</p>
	<p>・国土交通省鉄道局監修「平成22年度 鉄道統計年報」 (電気車研究会) 2013年</p>
	<p>・埼玉高速鉄道検討委員会「埼玉高速鉄道の延伸及び経営に関する提言」 2005年</p>
	<p>以上</p>

## 別表

平成 25 年 8 月 2 日付報告書				平成 25 年 9 月 13 日付報告書				
基準業績の試算				基準業績の試算				
				千円				
	H25.3 期 実績	値下・補助金なし の場合の調整	調整後の業績 ＝基準業績	H25.3 期実績値 ①	支払利息に係る 税効果の調整 ②	値下・補助金なし の場合の調整 ③	調整後の業績＝ 基準業績 ⑦+②+③	
旅客運輸収入	11,618,765	556,036	12,174,801	11,618,765		556,036	12,174,801	
その他収入	4,303,752	-300,000	4,003,752	4,303,752		-300,000	4,003,752	
営業収益 計	15,922,517	256,036	16,178,553	15,922,517		256,036	16,178,553	
営業利益	5,412,598	256,036	5,668,634	5,412,598		256,036	5,668,634	
経常利益	4,392,582	256,036	4,648,618	4,392,582		256,036	4,648,618	
支払利息+	1,065,184		1,065,184	1,065,184			1,065,184	
減価償却費+	2,357,608		2,357,608	2,357,608			2,357,608	
EBITDA (利払前償却前利益)	7,815,374	256,036	8,071,410	7,815,374		256,036	8,071,410	
法人税等 (実効税率)	-1,706,740 40%	-531,818 40%	-2,238,558 40%	-1,706,740 40%	-428,758 40%	-103,060 40%	-2,238,558 40%	
利払い前営業キャッシュフロー	6,108,634	-275,782	5,832,852	6,108,634	-428,758	152,976	5,832,852	
設備キャッシュフロー (*)	-1,537,000		-1,537,000	-1,537,000			-1,537,000	
利払い前フリーキャッシュフロー	4,571,634	-275,782	4,295,852	4,571,634	-428,758	152,976	4,295,852	

北総鉄道社運賃問題に関する調査報告書（平成 25 年 8 月 2 日付）と北総線運賃問題に関する調査報告書（平成 25 年 9 月 13 日付）修正箇所

平成 25 年 8 月 2 日付報告書	平成 25 年 9 月 13 日付報告書
<p>【P 7】 2 行目 誤字：「北体協」⇒「北対協」</p> <p>【P 46】④北総鉄道社に対する主な支援の経緯の 2 つ目の枠</p>  <p>【P 66】 枠内 ○京成電鉄者の解釈の次から 4 行目 修正：「成田高速鉄鉄道アクセス（株）、成田空港高速鉄度（株）と個別に協議を行い個別に協議を行い、」 ⇒「成田高速鉄道アクセス（株）、成田空港高速鉄道（株）と個別に協議を行い、」</p> <p>【P 73】 下から 8 行目 また、「UR<u>につ</u>いては、」 ⇒また、「UR<u>ついて</u>は、」</p>	<p>【P 7】 5 行目 誤字：北体協⇒北対協</p> <p>【P 47】④北総鉄道社に対する主な支援の経緯の 2 つ目の枠</p>  <p>【P 67】 枠内 ○京成電鉄者の解釈の次から 4 行目 修正：「成田高速鉄鉄道アクセス（株）、成田空港高速鉄度（株）と個別に協議を行い個別に協議を行い、」 ⇒「成田高速鉄道アクセス（株）、成田空港高速鉄道（株）と個別に協議を行い、」</p> <p>【P 73】 下から 8 行目 また、「UR<u>につ</u>いては、」 ⇒また、「UR<u>ついて</u>は、」</p>