

バス運賃値上げに際して、運転手の確保やバスの減便等を

## 復活させる施策の実施を求める陳情の説明資料

真駒内駅の地下鉄最終便に接続するバスの復活を求める会  
(略称: 終バスを復活する会) 代表 小林 久公

### 1. はじめに

当会は、昨年1月に真駒内駅の地下鉄最終便に接続するバスの復活を求めて設立したバス利用者の会です。私は、その代表を勤めています小林と申します。

当会が1,110名の署名とともに提出しました陳情の審査のために、市議会議員の皆様方におかれましては、お忙しいところお時間を頂戴し、ご説明させていただく機会を与えられましたことを感謝申し上げます。

### 2. 市民の切実な声

札幌市では、地下鉄真駒内駅をはじめ、環状通東駅、新さっぽろ駅、澄川駅、福住駅、麻布駅から12路線で地下鉄最終便に接続する路線バスが12路線で運行していました。これらのバスはコロナ禍以前には、ほぼ満員状態で運行されており、週末には乗り切れない乗客のために追加のバスを運行することも行われていました。

しかし、2018年、2019年ごろに廃止され、その後はコロナ禍とバス運転手不足の影響によって、バス最終便の時間は次々と繰り上げられてしまいました。

この影響は想像を絶するもので、昨年春に札幌市が行った「札幌市のバス交通についての市民意見調査」からも読み取れる通り、多くのバス利用者が仕事を辞めざるを得なくなったり、住宅の購入を後悔したり、転居を検討せざるを得なくなるなど、計り知れないものがあります。このアンケートの結果については、一部抜粋したものを巻末に資料として添付しておりますので、是非、市民の切実な声に耳を傾けていただければと思います。このように、最終バスの廃止・繰り上げは、バス利用者の生活の質を低下させ、破壊するだけでなく、人手不足に拍車をかけ、飲食店の客離れを招き、地域の過疎化と不動産価値の下落を招くなど地域経済に深刻なダメージを与えるものです。また、マイカー利用者の増加による交通渋滞の悪化とそれに伴うCO<sub>2</sub>排出量の増加や、高齢ドライバーの免許返納を困難にすることによる交通事故の増加など、社会問題を助長させる元凶にもなります。

### 3. バス会社の説明

終バスをなくした理由をバス会社は「需要はあり路線は黒字であったが、運転手が不足して回せなくなった」と述べています。

また、バス会社は「公共交通としての路線バスの維持は、バス会社単体では無理になっている。行政の補助が必要です」とも言っています。

4. 札幌市と私たちとはこれまで2年間に5回にわたる話し合いを続けています。その中で両者が確認できたことは、路線バスなどの公共交通について、札幌市は責任があり、公共交通の空白地帯だけでなく空白時間帯についても札幌市が解決する責任があるということです。終バスの復活や減便、廃止路線の復活が多くの市民の要求であることも「市民意見調査」で数値的にも立証されました。そして、市民要望の実現の要が「路線バスの運転手の確保」にあることが札幌市とも共通理解になりました。しかし、札幌市がこの問題の解決をバス事業者に委ねるだけで、札幌市として積極的に解決する姿勢が足りないことも分かりました。それでこの度の陳情に及んだ次第です。
5. バス事業者は、これまでコスト削減に努め会社利益を確保して、公共交通としての路線バスの維持に努めてきました。その結果が今日の路線バス運転手の低賃金と長時間労働という労働条件の悪化を招いています。

札幌市の路線バス運転手は、全国の労働者の平均賃金(年収400万円超)を大きく下回る300万円台といわれています。この度のバス運賃値上げは、運転手の待遇改善し運転手の確保が大きな理由です。

しかし、バス会社は運転手を自社につなぎとめることができず、減便に続く減便が続いています。このままの状況で推移するならば、持続可能な公共交通として維持できない事態に直面します。その被害を一番受けて困るのは公共交通に頼らざるを得ない利用者です。市民の代表である市議会議員の皆さん、どうかこの事態を解決してください。心からお願い申し上げます。
6. 終バス廃止前の札幌市の路線バス運転手の数は、約2000人程度いたといわれていますが、現在はそれから400人から500人も減っているとみられます。残念なことに札幌市はこのバス運転手数を回復させるための数値目標を持っていません。これでは、バス運転手の雇用の回復はできません。札幌市が雇用目標をもってバス運転手の確保に取り組むようにしていただきたいと思います。
7. 札幌市が策定検討中の「札幌市地域公共交通計画」の中間報告案では、2022年度の一日当たりの路線バス利用者数は、23.5万人としています。これを年間の利用者数に換算すると約8,500万人となります。その利用者数を維持するならば、バス運賃の30円値上げによる収益増加額は、年額で約25億円になります。この金額は札幌の路線バス運転手賃金を年額100万円アップできる額です。札幌市は、30円値上げによる増収額を年間約11億円と答えていますが、その利用者数をどのように計算しているか問合せ中ですが、まだ回答が届いていません。
8. 札幌市は、バス特区间運賃の30円値上げについて、アンケート調査で7割が賛成、2.2割が反対であったと市議会に報告していますが、このアンケート調査は、設問がなく自由意見を記述するものでした。札幌市に寄せられたアンケートに対する800件を超える意見の大多数は、賛成であれ反対であれ、減便の復活や運転手の確保を条件としているものでした。このアンケートの結果についても、一部抜粋したものを巻末に資料として添付しておりますので、是非ご覧ください。

札幌市は、運賃値上げに際し、この市民意見としっかり向き合い、市民要望を実現する施策を行う責任があると考えます。
9. この度の、協議運賃値上げ方式による運賃値上げは、法定協議会の事務局として札幌市が積極的に

推進したものと考えられます。私たちは、法律に定められているとおりに、利用者の代表として当会からも委員を出せるようにしてほしいと繰り返し要望しましたが認められませんでした。

また、法律に定められた公聴会や住民説明会の開催をお願いしましたが、実施されませんでした。

札幌市は、バス運賃の値上げに際し、公聴会や利用者との対話集会を開いて、市民意見と正面から向き合うようにしていただきたいと、札幌市議会をお願いする次第です。ご清聴ありがとうございました。

#### <以下に関係資料を列挙します>

##### (1) 昨年春に札幌市が行った「札幌市のバス交通についての市民意見調査」の結果

1,000件を超える市民意見が寄せられました。そのほんの一部分を紹介しますが、このような意見が大多数でした。

- \* 「通勤利用者は日勤の人たちだけではありません。夜の時間帯のバスが廃止になってしまい、どうしても時間の調整ができずに辞めていった同僚も多数います。安易に切り捨てないようにお願いしたい」
- \* 「22時に出なければ（最終バスに）間に合わず、就労時間が短縮され収入減になる」
- \* 「交通の便が悪くて、このままだと住む地域を変えなければいけない」
- \* 「地下鉄の終電までバスがあることを条件に家を探し、購入した。こんなことなら●に家を買わんじゃなかった。主人が残業で真駒内に車で迎えに行かなければならないのか、と起きて待っていないければならないのが本当に辛い」
- \* 「終電後にバスがないため、雨の日も、風の日も、雪の降る日も確実に5キロの道を歩かなくてはならない。最終のバスの時間を伸ばしてほしい」
- \* 「タクシーを使うと4~5000円にもなる」
- \* 「地下鉄最終便にバスの直結が全く無くなった。勤労者・パート・アルバイト等の多くの市民は泣いています。（復活は）切実な求めです！行政の対処の有無を厳しく見つめています。現状は秋元市政が新しく公約した『持続可能な公共交通ネットワーク』に全く反します」
- \* 「札幌市の補助で運転手の給与アップをして欲しい」
- \* 「割り増しの深夜料金を設定するなど、運行の再開を望む」
- \* 「地下鉄最終便より先にバスがなくなり、深夜の帰宅も困難」
- \* 「仕事の都合上、最終バスに間に合わず、タクシーや迎えで家計にも家族にも負担が掛かる。（通勤に）最終バスが間に合うから戸建てを購入したので、せめて最終地下鉄に接続バスは復活を」
- \* 「父は仕事の都合上、最終バスに間に合うように帰ってこられない。母や私が駅まで迎えに行く。父はバスと地下鉄の定期代を支払っているが、おかしな話です」
- \* 「残業で終バスに間に合わずタクシー利用せざるをえなく、生活費を圧迫。地域から若者が益々減ってしまう」
- \* 「最終便が（早く）終わってしまうため、タクシー代が掛かり困っています」
- \* 「地下鉄と接続するバスがなくなり、残業の時はタクシー利用。タクシー代が1か月1万円かかります」
- \* 「若い人や働く人は車がなくて不便、転居すべきか考えている」

- \* 「仕事で夜遅い勤務形態があるため、22時23時の便はこれ以上減らさないでほしい」
- \* 「通院のためのバスが数時間に1本になってしまった」
- \* 「バスのみが頼りであるため不便でならない」
- \* 「バス以外の公共交通手段がないところに住んでいるので減便・廃止は通勤に非常に困る」
- \* 「住宅を建てる上で、地下鉄の最終便に接続するバスがあることから、この場所に決めた。コロナに乗じたバス会社の怠慢にしか思えません」
- \* 「最終が早すぎて若い学生のバイト帰り、通学通勤に困っています」
- \* 「自宅から徒歩のバス停に24時台に停まる路線がなくなりました。最寄りの地下鉄駅からは徒歩で1時間程かかります。現在休職中のため、バスの求人票を見る機会があったが、月給が低く、これでは人は集まらないだろうと思いました」
- \* 「コロナで減便されたバスを元に戻してほしい」
- \* 「人員不足とは聞いていますが、運転手さんの給与アップをしていただき、バスの充実を希望したい」
- \* 「税金をもとに市民生活に根差し運転手さんの賃金を上げてほしい」
- \* 「深夜便運転の運転手には割増料金で対処」
- \* 「(終バスの)復活のために税金を使ってもよい」
- \* 「夜間の運転手に割り増し賃金を」
- \* 「午後11時台からは、深夜割増しという形でも結構です」
- \* 「公共交通は公共インフラです。維持するのが宿命かと思います。その意気込みが伝わってきません」
- \* 「コロナ禍前の便数に戻してほしい。平日の23時台のバスがないのはどう考えても不便」
- \* 「市の補助などでもっと便利に、低料金でできることを」
- \* 「札幌市による積極的な財政支援施策の実施を」
- \* 「ナイト便のようなもの(通常の運賃+100円などでもいいので)があればいい」
- \* 「補助金のみでない、お金の使い方を早急に検討、対策をとらないと、取り替えしがつかない状態になる」
- \* 「減便がひどすぎる。せめてコロナ前程度に戻してほしい」
- \* 「(運転手確保)対策は賃上げ。自治体からの安定した補助金が必要。」
- \* 「バスの値上げもいたしかたない。コロナ以前の状況に戻し、利用者の求めに応じてこそ、地域に根差したライフラインの根幹を担う者の責務ではないでしょうか」
- \* 「札幌市公共交通協議会では、バスの運転手不足の原因をどのように考えているのか?原因を明らかにすることなしに、持続可能な公共交通・運転手不足の解決はありえない」
- \* 「札幌市はこの課題を避けているように思う。バス会社の賃上げによるコスト増を補填できるようにすべき」
- \* 「バス会社への公的補助を厚くすることや、深夜割増し料金にするなど可能。市民の声に真摯に向き合ってほしい」
- \* 「街づくりは公共交通の「幹(地下鉄)と枝(バスなど)」が政策的に組み合わせられてこそ発展します。市はかつて市バスを手放した経緯を持ちます。私バスを維持するためには単なる補助金に留まらず、市がバス会社・利用者とともに総合施策を打ち出す責任があります」

## (2) バス特区间運賃の値上げについてのアンケート調査の結果

800件を超える回答が寄せられました。その一部をご紹介しますが、このような意見が大多数でした。

- \* 上げてもいいので、最終便をもっと遅くまでにして欲しい。
- \* 値上げより減便の方が困るので、値上げは致し方ない。
  - \* 運賃が上がる事で運転手さんが増えるのであれば、ぜひ、その様にして頂きたいと思います。
  - \* 私はバスが必要なので50円位上げて運転士を確保して下さい。
  - \* これ以上の値上げをしたり路線縮小するともっとバスを使用しなくなると思います。また、高齢者の運転免許返納にも影響があると思います。
  - \* この度路線廃止路線が多い上に、運賃が上がると移動手段がない。時間がかかっても運賃が少しお得なバスを利用して運賃が上がる事にはとても不安です。市民の足を取り上げないでください。

## (3) 道路運送法 昭和二十六年法律第百八十三号

(一般乗合旅客自動車運送事業の運賃及び料金)

### 第九条

4 一般乗合旅客自動車運送事業者は、次に掲げる者を構成員とする協議会において、地域における需要に応じ当該地域の住民の生活のための旅客の運送を確保する必要がある路線又は営業区域(以下この項において「路線等」という。)に係る運賃等について協議が調つたときは、第一項及び前項の規定にかかわらず、当該協議が調つた事項を国土交通大臣に届け出ることにより、当該運賃等を定めることができる。当該協議会において当該運賃等の変更について協議が調つたときも、同様とする。

- 一 当該路線等をその区域に含む市町村(特別区を含む。以下同じ。)又は都道府県
- 二 当該運賃等を定めようとする一般乗合旅客自動車運送事業者
- 三 当該路線等を管轄する地方運輸局長
- 四 第一号に規定する市町村の長又は同号に規定する都道府県の知事が関係住民の意見を代表する者として指名する者

5 前項第一号に掲げる者は、同項の協議をするときは、あらかじめ、公聴会の開催その他の住民、利用者その他利害関係者の意見を反映させるために必要な措置を講じなければならない。

6 一般乗合旅客自動車運送事業者は、第一項の国土交通省令で定める運賃及び料金を定めるときは、あらかじめ、その旨を国土交通大臣に届け出なければならない。これを変更しようとするときも、同様とする。

- (4) 市内終電接続便調べ(2016年以降に廃止された路線)(別添)
- (5) 23時以降の地下鉄真駒内改札通過人員(降車人数)(別添)



市内終電接続便調べ(2016年以降に廃止された路線)

事業者	接続駅	区分	系統番号	路線名	起点	終点	運行日	終電時刻	出発時刻	廃止時期	備考
中央バス	麻生	地下鉄 (南北線)	麻01	屯田線	麻生駅	屯田6条12	金曜	0:27	0:35	H30.4	
中央バス	麻生	地下鉄 (南北線)	麻14	花畔団地線	麻生駅	花畔	平日・土曜	0:27	0:35	H30.4	
中央バス	麻生	地下鉄 (南北線)	麻24	あいの里教育大線	麻生バスターミナル	あいの里4条1	金曜	0:27	0:35	H30.4	
中央バス	澄川	地下鉄 (南北線)	澄73	西岡環状線	澄川駅前		平日	0:22	0:30	H30.12	循環路線 (終発は西岡4条14が終点)
中央バス	澄川	地下鉄 (南北線)	澄73	西岡環状線	澄川駅前	西岡4条14	平日	0:22	0:32	H30.12	循環路線 (終発は西岡4条14が終点)
中央バス	真駒内	地下鉄 (南北線)	真102	滝野線	真駒内駅	サンブライツ真駒内	平日	0:27	0:35	H30.12	
じょうてつ	真駒内	地下鉄 (南北線)	12	定山溪線	真駒内駅	豊滝	平日・土曜	0:27	0:35	H31.4	
じょうてつ	真駒内	地下鉄 (南北線)	環96	南沢線	真駒内駅	真駒内駅	平日	0:27	0:35	H31.4	循環路線
中央バス	環状通東	地下鉄 (東豊線)	東68	伏古札苗線	環状通東駅	豊畑	金曜	0:20	0:25	H30.12	
中央バス	福住	地下鉄 (東豊線)	福96	柏葉台団地線	福住駅	柏葉台団地	平日	0:25	0:32	H31.4	
ジェイ・アール北海道バス	新札幌	JR	新15	もみじ台団地線	新札幌駅	もみじ台団地	金曜(祝日除く)	0:12	0:20	R2.4	
ジェイ・アール北海道バス	新札幌	JR	新13	上野幌線	新札幌駅	厚別営業所	金曜(祝日除く)	0:12	0:20	R2.4	

※R4.11現在では札幌市内で終電接続バスは運行されていない。

○23時以降の地下鉄麻生駅改札機通過人員（降車人数）

（単位：人）

	H28 (2016) .4		H29 (2017) .4		H30 (2018) .4		H31 (2019) .4		R2 (2020) .4		R3 (2021) .4		R4 (2022) .4		R5 (2023) .4	
	月合計	一日平均 (月合計÷30)	月合計	一日平均 (月合計÷30)	月合計	一日平均 (月合計÷30)	月合計	一日平均 (月合計÷30)	月合計	一日平均 (月合計÷30)	月合計	一日平均 (月合計÷30)	月合計	一日平均 (月合計÷30)	月合計	一日平均 (月合計÷30)
23：00～	13,838	461	13,434	448	13,328	444	13,037	435	3,669	122	5,391	180	6,372	212	7,938	265
23：30～	10,750	358	10,119	337	10,088	336	10,103	337	2,681	89	3,601	120	4,687	156	5,772	192
24：00～	13,786	460	13,961	465	13,021	434	12,480	416	3,236	108	4,705	157	5,737	191	7,710	257
24：30～	195	7	258	9	228	8	75	3	43	1	76	3	33	1	37	1
23時以降合計	38,569	1,285	37,772	1,259	36,665	1,222	35,695	1,189	9,629	320	13,773	459	16,829	560	21,457	715
総改札通過人数 (営業時間内の総数)	597,791	19,926	607,995	20,267	592,385	19,746	598,924	19,964	359,637	11,988	473,599	15,787	500,631	16,688	527,350	17,578
割合 (23時以降合計÷総数)	6.45%		6.21%		6.19%		5.96%		2.68%		2.91%		3.36%		4.07%	

○23時以降の地下鉄澄川駅改札機通過人員（降車人数）

（単位：人）

	H28 (2016) .4		H29 (2017) .4		H30 (2018) .4		H31 (2019) .4		R2 (2020) .4		R3 (2021) .4		R4 (2022) .4		R5 (2023) .4	
	月合計	一日平均 (月合計÷30)	月合計	一日平均 (月合計÷30)	月合計	一日平均 (月合計÷30)	月合計	一日平均 (月合計÷30)	月合計	一日平均 (月合計÷30)	月合計	一日平均 (月合計÷30)	月合計	一日平均 (月合計÷30)	月合計	一日平均 (月合計÷30)
23：00～	5,158	172	5,186	173	5,159	172	5,185	173	1,837	61	2,196	73	2,752	92	3,204	107
23：30～	7,209	240	7,329	244	7,033	234	7,263	242	2,125	71	3,819	127	4,788	160	4,959	165
24：00～	5,918	197	5,899	197	5,667	189	4,959	165	1,473	49	2,228	74	2,713	90	3,497	117
24：30～	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
23時以降合計	18,285	609	18,414	613	17,859	595	17,407	580	5,435	181	8,243	274	10,253	341	11,660	388
総改札通過人数 (営業時間内の総数)	307,569	10,252	311,259	10,375	309,425	10,314	312,996	10,433	184,713	6,157	246,855	8,229	260,550	8,685	280,853	9,362
割合 (23時以降合計÷総数)	5.95%		5.92%		5.77%		5.56%		2.94%		3.34%		3.94%		4.15%	



○23時以降の地下鉄真駒内駅改札機通過人員（降車人数）

（単位：人）

	H28 (2016) .4		H29 (2017) .4		H30 (2018) .4		H31 (2019) .4		R2 (2020) .4		R3 (2021) .4		R4 (2022) .4		R5 (2023) .4	
	月合計 (月合計÷30)	一日平均 (月合計÷30)	月合計 (月合計÷30)	一日平均 (月合計÷30)	月合計 (月合計÷30)	一日平均 (月合計÷30)	月合計 (月合計÷30)	一日平均 (月合計÷30)	月合計 (月合計÷30)	一日平均 (月合計÷30)	月合計 (月合計÷30)	一日平均 (月合計÷30)	月合計 (月合計÷30)	一日平均 (月合計÷30)	月合計 (月合計÷30)	一日平均 (月合計÷30)
23：00～	7,804	260	7,236	241	6,650	222	6,799	227	1,929	64	2,562	85	2,417	81	2,886	96
23：30～	5,897	197	5,634	188	5,313	177	6,007	200	1,487	50	1,426	48	1,746	58	2,347	78
24：00～	7,737	258	7,419	247	6,932	231	5,376	179	1,202	40	1,670	56	2,153	72	2,915	97
24：30～	62	2	274	9	51	2	43	1	6	0	10	0	10	0	16	1
23時以降合計	21,500	717	20,563	685	18,946	632	18,225	607	4,624	154	5,668	189	6,326	211	8,164	272
総改札通過人数 (営業時間内の総数)	403,767	13,459	433,079	14,436	390,668	13,022	385,537	12,851	202,621	6,754	288,103	9,603	323,452	10,782	325,727	10,858
割合 (23時以降合計÷総数)	5.32%		4.75%		4.85%		4.73%		2.28%		1.97%		1.96%		2.51%	

○23時以降の地下鉄新さっぽろ駅改札機通過人員（降車人数）

（単位：人）

	H28 (2016) .4		H29 (2017) .4		H30 (2018) .4		H31 (2019) .4		R2 (2020) .4		R3 (2021) .4		R4 (2022) .4		R5 (2023) .4	
	月合計 (月合計÷30)	一日平均 (月合計÷30)	月合計 (月合計÷30)	一日平均 (月合計÷30)	月合計 (月合計÷30)	一日平均 (月合計÷30)	月合計 (月合計÷30)	一日平均 (月合計÷30)	月合計 (月合計÷30)	一日平均 (月合計÷30)	月合計 (月合計÷30)	一日平均 (月合計÷30)	月合計 (月合計÷30)	一日平均 (月合計÷30)	月合計 (月合計÷30)	一日平均 (月合計÷30)
23：00～	6,160	205	5,721	191	5,606	187	5,373	179	1,593	53	2,647	88	2,948	98	3,547	118
23：30～	5,332	178	4,955	165	4,828	161	4,515	151	1,401	47	1,990	66	2,559	85	3,166	106
24：00～	5,151	172	4,833	161	4,645	155	4,245	142	1,128	38	1,618	54	2,189	73	2,786	93
24：30～	1,560	52	1,515	51	1,460	49	1,331	44	383	13	589	20	734	24	965	32
23時以降合計	18,203	606	17,024	567	16,539	551	15,464	515	4,505	150	6,844	228	8,430	281	10,464	348
総改札通過人数 (営業時間内の総数)	519,033	17,301	533,757	17,792	524,446	17,482	532,684	17,756	292,415	9,747	426,213	14,207	466,362	15,545	523,595	17,453
割合 (23時以降合計÷総数)	3.51%		3.19%		3.15%		2.90%		1.54%		1.61%		1.81%		2.00%	

○23時以降の地下鉄環状通東駅改札機通過人員（降車人数）

（単位：人）

	H28 (2016) .4		H29 (2017) .4		H30 (2018) .4		H31 (2019) .4		R2 (2020) .4		R3 (2021) .4		R4 (2022) .4		R5 (2023) .4	
	月合計	一日平均 (月合計÷30)	月合計	一日平均 (月合計÷30)	月合計	一日平均 (月合計÷30)	月合計	一日平均 (月合計÷30)	月合計	一日平均 (月合計÷30)	月合計	一日平均 (月合計÷30)	月合計	一日平均 (月合計÷30)	月合計	一日平均 (月合計÷30)
23：00～	5,640	188	5,511	184	5,631	188	5,251	175	1,681	56	2,415	81	2,732	91	3,105	104
23：30～	4,747	158	4,784	159	4,582	153	4,584	153	1,445	48	1,847	62	2,190	73	2,781	93
24：00～	3,190	106	3,465	116	3,270	109	2,833	94	901	30	1,386	46	1,609	54	1,986	66
24：30～	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
23時以降合計	13,577	452	13,760	458	13,483	449	12,668	422	4,027	134	5,648	188	6,531	217	7,872	262
総改札通過人数 (営業時間内の総数)	233,694	7,790	239,189	7,973	234,157	7,805	234,186	7,806	147,326	4,911	187,320	6,244	195,810	6,527	207,155	6,905
割合 (23時以降合計÷総数)		5.81%		5.75%		5.76%		5.41%		2.73%		3.02%		3.34%		3.80%

○23時以降の地下鉄福住駅改札機通過人員（降車人数）

（単位：人）

	H28 (2016) .4		H29 (2017) .4		H30 (2018) .4		H31 (2019) .4		R2 (2020) .4		R3 (2021) .4		R4 (2022) .4		R5 (2023) .4	
	月合計	一日平均 (月合計÷30)	月合計	一日平均 (月合計÷30)	月合計	一日平均 (月合計÷30)	月合計	一日平均 (月合計÷30)	月合計	一日平均 (月合計÷30)	月合計	一日平均 (月合計÷30)	月合計	一日平均 (月合計÷30)	月合計	一日平均 (月合計÷30)
23：00～	7,453	248	7,077	236	6,905	230	6,555	219	1,833	61	2,363	79	3,026	101	3,756	125
23：30～	6,520	217	6,410	214	6,246	208	6,342	211	1,707	57	2,029	68	2,627	88	3,538	118
24：00～	7,360	245	6,873	229	6,314	210	5,554	185	1,527	51	1,844	61	2,531	84	3,396	113
24：30～	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0
23時以降合計	21,333	711	20,361	678	19,465	648	18,452	615	5,067	168	6,236	207	8,184	272	10,691	356
総改札通過人数 (営業時間内の総数)	421,808	14,060	447,405	14,914	472,491	15,750	448,390	14,946	204,314	6,810	320,902	10,697	337,085	11,236	355,876	11,863
割合 (23時以降合計÷総数)		5.06%		4.55%		4.12%		4.12%		2.48%		1.94%		2.43%		3.00%