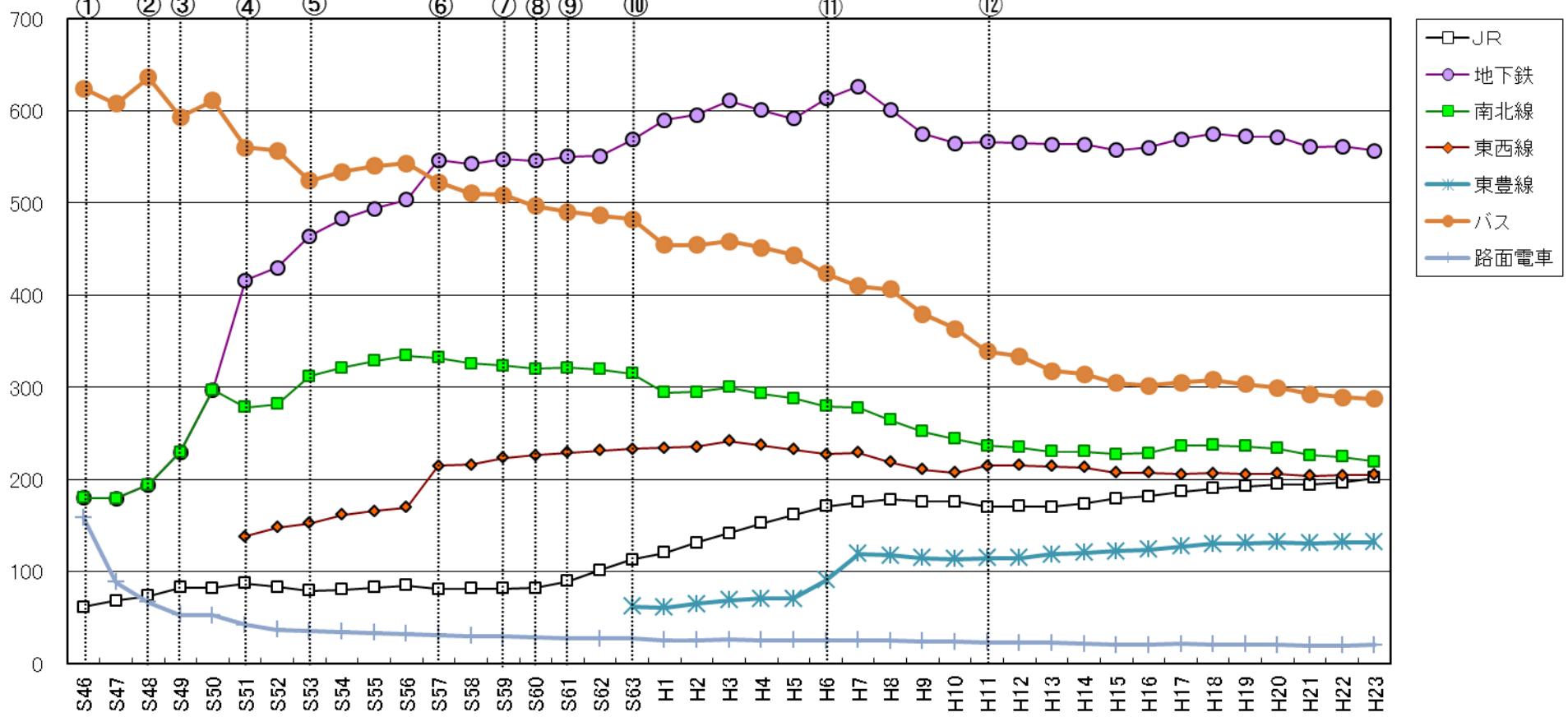


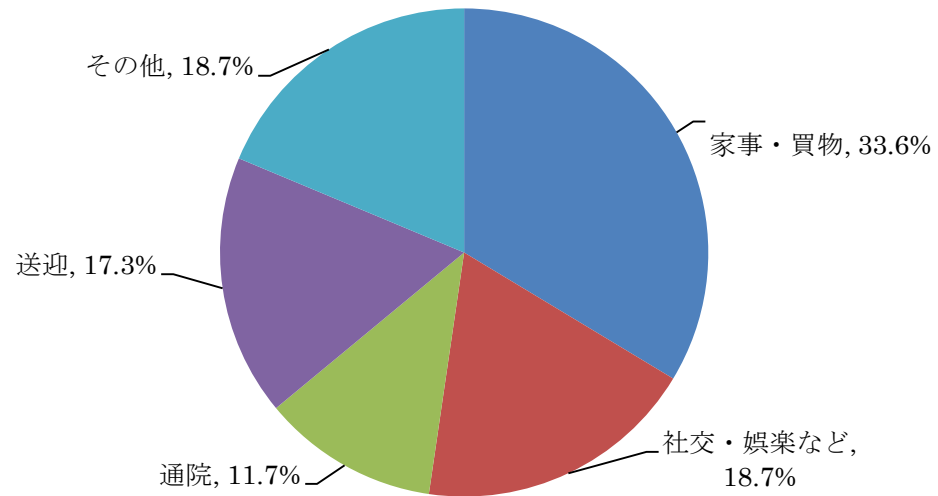
追加資料 1 札幌市内 機関別日平均乗車人員 (P. 2 右、P. 3 右)

(千人/日)



- | | |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> ① 地下鉄南北線(真駒内-北24条)開業
路面電車(西4丁目-北24条)など廃止 ② 路面電車(すすきの-西4丁目)など廃止 ③ 路面電車(北24条-新琴似駅前)廃止 ④ 地下鉄東西線(琴似-白石)開業 ⑤ 地下鉄南北線(北24条-麻生)開業 ⑥ 地下鉄東西線(白石-新札幌)開業 ⑦ JR森林公園駅開設 | <ul style="list-style-type: none"> ⑧ JR星置駅開設 ⑨ JR稻積公園駅など9駅開設 ⑩ JR八軒駅開設
地下鉄東豊線(栄町-豊水すすきの)開業 ⑪ 地下鉄東豊線(豊水すすきの-福住)開業
JRほしみ駅開設 ⑫ 地下鉄東西線(琴似-宮の沢)開業 |
|--|---|

追加資料2 自動車の“私用”目的の分類（P.3左「札幌市内の目的別発生集中量の推移」の補足）



資料：第4回道央都市圏パーソントリップ調査（H18年）

追加資料3 ゴムタイヤ方式地下鉄の費用について (P.3「地下鉄」の補足)

(質問) ゴムタイヤ方式を採用している市営地下鉄の建設費や維持管理費は、一般的な鉄輪の地下鉄と比べるとどうなのでしょう？

(回答) ゴムタイヤ方式を採用している本市の地下鉄を他都市の鉄輪の地下鉄と比べてみますと、建設費および維持管理費については、以下のとおり、特に大きな違いはありません。

(1) 建設費の比較

地下鉄の建設費は、地盤や地質、駅舎構造等のさまざまな要素が影響するため、単純に比較することはできませんが、本市地下鉄の建設年次に近い他都市の鉄輪地下鉄との建設費の比較では、下表のとおりキロ当たり建設費はやや低くなっています。

【南北線との比較】

事業者	路線名	開通初年～全開通年	キロ当たり建設費
札幌市	南北線	1971～1978	5.5億円
東京地下鉄	千代田線	1969～1979	7.0億円
大阪市	千日前線	1969～1981	7.2億円
東京地下鉄	有楽町線	1974～1988	18.9億円

【東西線との比較】

事業者	路線名	開通初年～全開通年	キロ当たり建設費
札幌市	東西線	1976～1999	13.9億円
名古屋市	鶴前線	1977～1993	12.5億円
東京地下鉄	半蔵門線	1978～1989	29.2億円
東京都	新宿線	1978～1989	23.5億円

【東豊線との比較】

事業者	路線名	開通初年～全開通年	キロ当たり建設費
札幌市	東豊線	1988～1994	22.7億円
名古屋市	桜通線	1989～1994	27.1億円
大阪市	長堀鶴見緑地線	1990～1997	24.0億円
東京地下鉄	南北線	1991～2000	27.9億円

※出典：日本地下鉄協会発行「日本の地下鉄」2007年3月発行

(2) 維持管理費の比較

国土交通省が毎年公表している地下鉄事業者の実績コスト比較の結果では、札幌市の地下鉄の線路や電路、車両等を含めた経費は、鉄輪を採用している他都市地下鉄より低くなっております。(下表の比較の割合が低いほど安く運営している)

国の公表している実績コストは、各事業者共通で比較可能な線路費、電路費、車両費、列車運転費、駅務費の5費目についての基準比較方式(ヤードスティック方式)により基準コストを算出し、実際の経費として実績コストを示しています。

基準コストと実績コスト (H24)

NO	事業者	①基準コスト(百万円)	②実績コスト(百万円)	比較②/①
1	東京地下鉄	128,373	131,180	102%
2	札幌市	16,544	14,853	90%
3	仙台市	3,979	4,538	114%
4	東京都	55,584	59,213	107%
5	横浜市	15,870	12,275	77%
6	名古屋市	35,034	32,482	93%
7	京都市	9,837	9,810	100%
8	大阪市	61,168	60,220	98%
9	神戸市	9,111	8,999	99%
10	福岡市	10,287	10,389	101%

※出典：国土交通省鉄道局 HP より

「JR 旅客会社、大手民鉄及び地下鉄事業者の基準単価・基準コスト等の公表について」
(ただし、右欄の「比較」項目は説明のために交通局で追加したものです。)

※用語解説

線路費：線路や路盤の維持補修、作業管理に要する経費

電路費：電車線や信号設備等の維持補修、作業管理に要する経費

車両費：車両の整備補修、作業管理に要する経費

列車運転費：列車の運転や作業管理に要する経費

駅務費：駅の維持や乗車券の発行等に要する経費

基準コスト：各費目の経費を施設量で除した後に事業環境などの相違を示す指標で
回帰分析した結果の理論値(基準単価)に施設量を乗じたもの。

実績コスト：実際に支出した費用

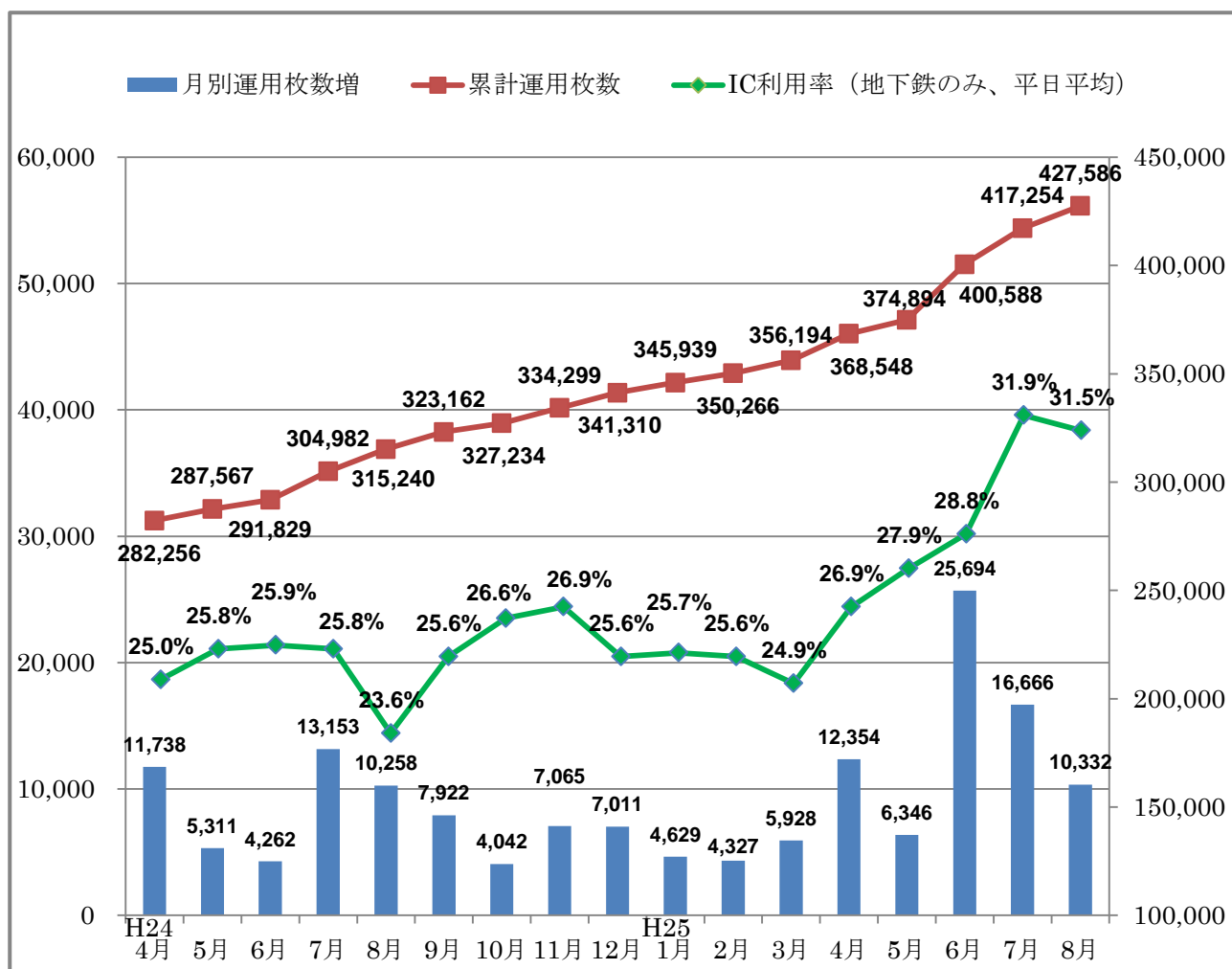
(3) まとめ

本市のゴムタイヤ方式の地下鉄は、昭和30年代後半に市内の人口増加の輸送対策として計画された「高速軌道計画」に基づき、札幌五輪に合わせて建設された南北線から導入されました。この高速軌道計画では、都心部は地下、周辺部は地上を走行させる計画であったため、鉄輪の普通鉄道よりも騒音が少なく、小回りのきく地下鉄を目指して、パリのゴムタイヤ地下鉄をモデルとして独自に開発されたものです。

現在でも、静かで、脱線の恐れがない安全な地下鉄として、正確な運行を維持しております。

追加資料4 ICカード（SAPICA）の普及状況について（P.5左）

1 運用枚数及びICカード利用率（H24年4月～H25年8月）



（平成25年6月は記念SAPICA約10,000枚を発売している。）

2 今後の普及目標について

関係バス事業者と協力しながら、平成29年度末までに100万枚の運用枚数を目標としている。

※ 運用枚数 … 総発行枚数から返却された枚数を差し引いた、実際に使用できる枚数のこと。

追加資料5 公共交通の料金体系

● 単独料金 ●

○ 地下鉄のみ利用の場合 [円]

区分	区間	1区	②・2区	3区	4区	5区	6区
大人		200	240	280	310	340	360
子ども		100	120	140	160	170	180

●区数表で区数を調べてから、この表より料金を算出してください。

○ 市電のみ利用の場合 [円]

区分	区間	全区間	早朝割引
大人		170	150 [※]
子ども		90	—

※早朝割引は始発から午前7時まで現金での乗車のときに限ります。

○ 各社バスのみ利用の場合 [円]

区分	区間	1区	2区
大人		200	230
子ども		100	120

●各社バスは、中央バス、ジェイ・アール北海道バス、じょうてつバス、夕鉄バス、ばんけいバスに適用されます。

●各社バス料金には、上記料金のほか対キロ区間料金もありますのでお問い合わせください。

● 乗継料金 ●

○ 地下鉄⇔市電・各社バスを乗り継ぎする場合 [円]

地下鉄	区間及び区分	乗り継ぎ先	市電	バス1区	バス2区
		大人	290	320	350
	1区(3km以内)	子ども	150	160	180
		大人	330	340	370
	②区(5km以内)	子ども	170	170	190
		大人	330	360	390
	2区(7km以内)	子ども	170	180	200
		大人	370	400	430
	3区(11km以内)	子ども	190	200	220
		大人	400	430	460
	4区(15km以内)	子ども	200	210	230
		大人	—	460	490
	5区(19km以内)	子ども	—	230	250
		大人	—	480	510
	6区(21km以内)	子ども	—	240	260

●区数表で区数を調べてから、この表より算出してください。

●乗り継ぎに回数券は使えません。

●乗り継ぎ対象となるバス路線は40～45ページをご覧ください。