

(2) 乗車時、下車時の手続きの違い

整理券の扱いやカードリーダーの使い方は、各社によって異なっている。

これらは、対キロ料金区間と特殊料金区間を合わせ持っているなど、各事業者の路線運営上の必要性から生じていると考えられる。

表 2.3-4 各事業者の整理券、カードの取り扱い方法

	支払い方法	整理券 (発行されている場合)	乗車時カードリード
旧市営バス	現金	必要	
	各種カード	必要	不要
中央バス	現金	必要	
	各種カード	不要	必要
JRバス	現金	必要	
	各種カード	必要	不要
じょうてつバス	現金	必要	
	各種カード	不要	必要

JRバスは、整理券にバーコードを記載し、運賃箱内でこれを読み取ることで投入金額あるいはカード残高と照合し、運賃を収受している。

中央バスでは、車体にカードの扱いシールを添付し周知を図っている。



図 2.3-6 カード利用方法を知らせる表示



図 2.3-7 乗車時カードリーダー  
いずれも中央バス

### 2.3.5. 定時性

道路上を走行するという特性を持つ路線バスは、他の自動車交通の影響を受けやすいほか、歩道上に設置されたバス停において待機する必要がある。この際には以下のような問題点が挙げられる。

ただし、遅れについては、遅れそのものに対する不満であるのか、または遅れ時間がわからないことが不満であるのか、といった点が不明確であり、前者は運行に対する問題、後者は情報提供の問題に位置づけられるものといえる。

#### (1) 過去のアンケート調査結果

冬季の遅れに利用者の不満が集中しており、バス離れの原因のひとつと考えられる。

(高校生は遅刻できないため、遅れる可能性のあるバスを選択しないとの例)

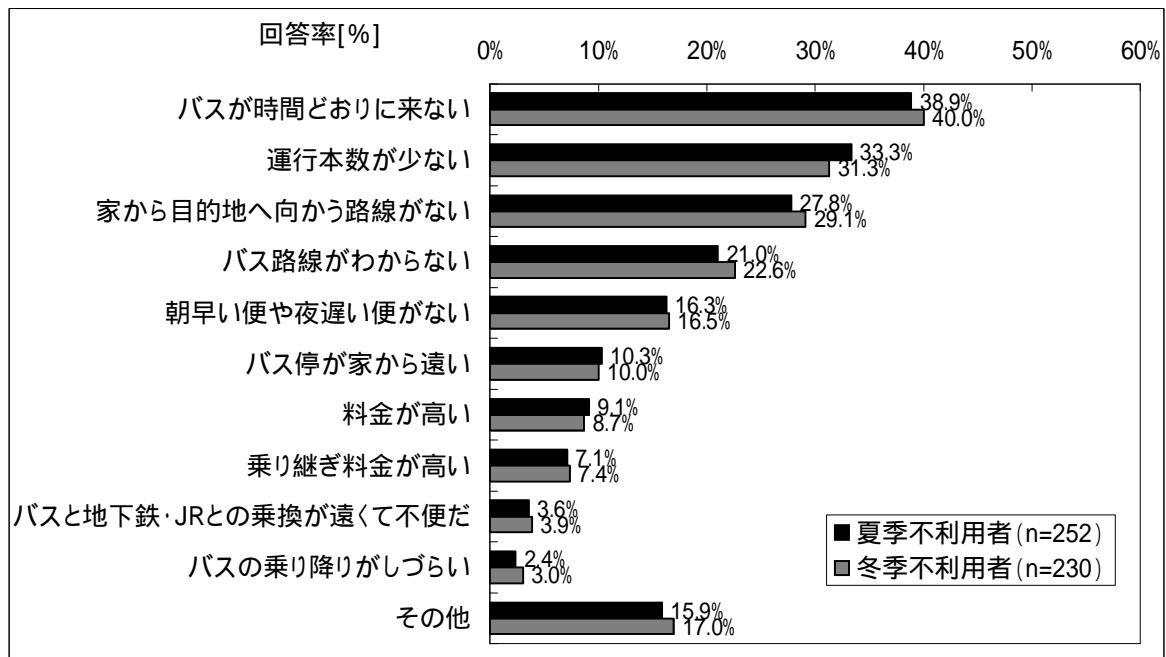


図 2.3-8 「バスを利用しない理由」

資料：バス利用に関するアンケート（H12、札幌市）

夏季と冬季では、冬季の方が2分程度、最大待ち時間が少ない結果となっている。

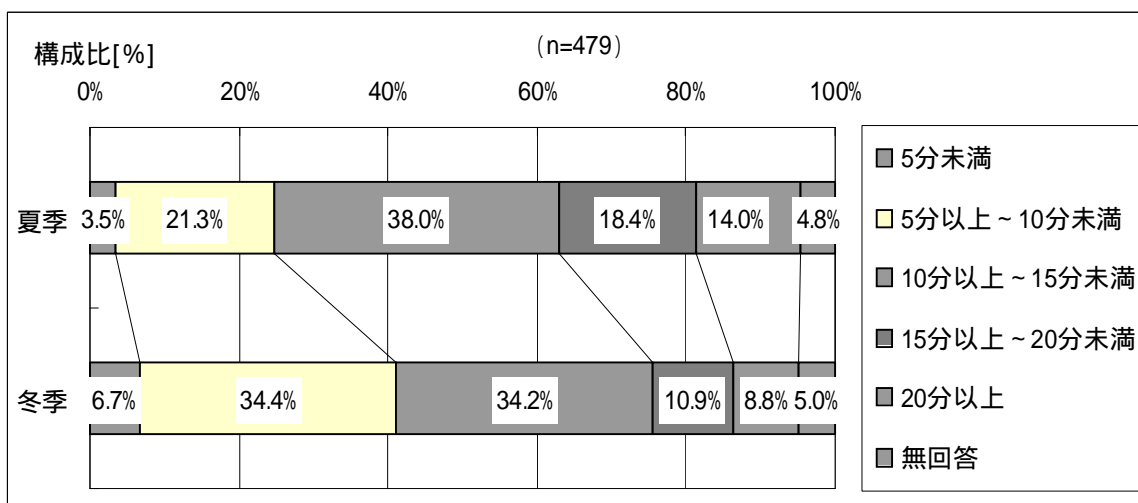


図 2.3-9 「バス待ち許容時間」

資料：バス利用に関するアンケート（H12、札幌市）

バスが来ない場合の対処方法としては夏季では「来るまで待つ」の比率が最も高く、冬季では「タクシーに乗る」が最も高くなっている。

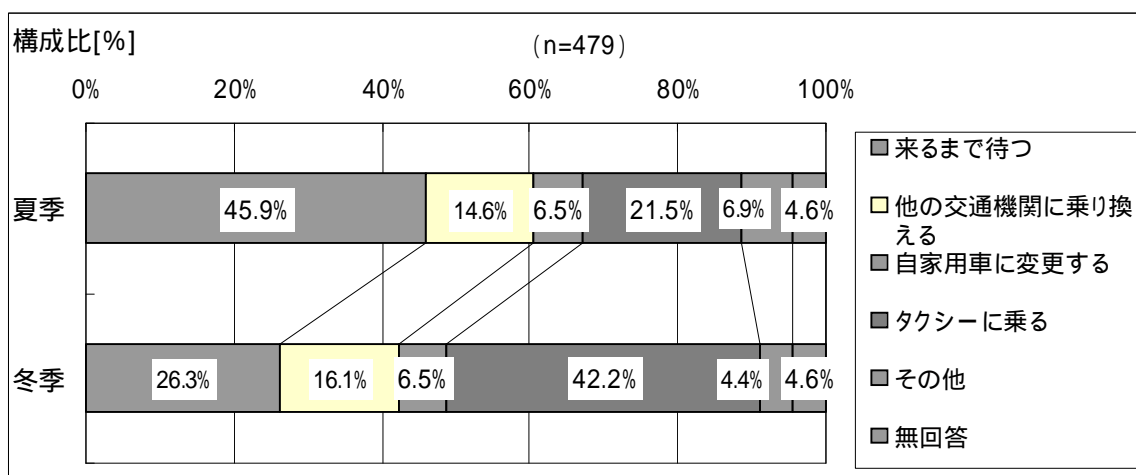


図 2.3-10 「バスが来ない場合の対処方法」

資料：バス利用に関するアンケート（H12、札幌市）

## (2) 旅行速度の分布

都心から放射状にのびる幹線道路の旅行速度( = 走行距離 / 信号待ち等の停車時間を含む所要時間 ) は都心に近づくほど遅くなっている。

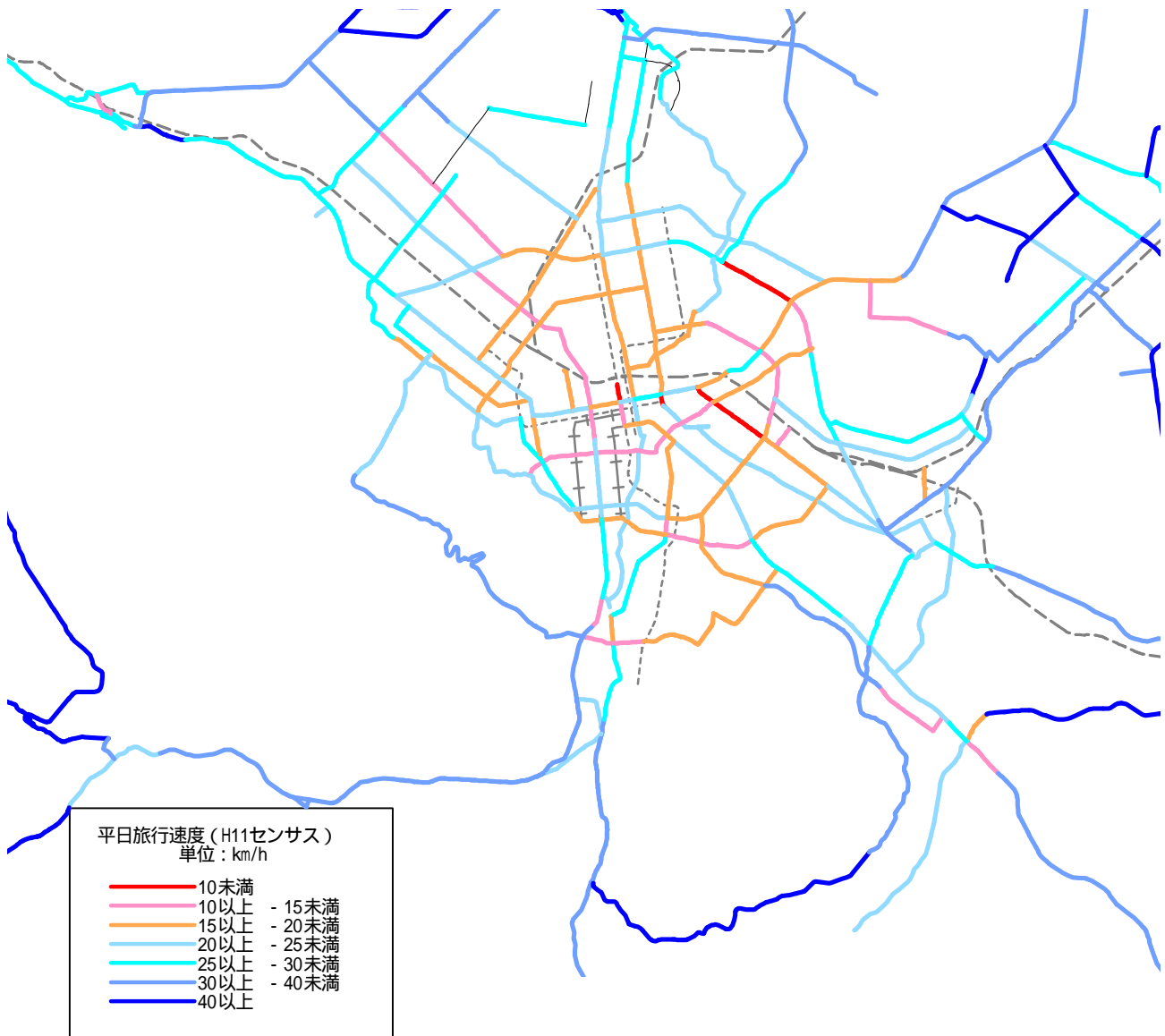


図 2.3-11 幹線道路の旅行速度の状況 資料: H11 センサス

### (3) バスレーンの実施

路線バスが高密度に運行されている路線を中心に、バスレーン(専用通行帯、優先通行帯、専用道路)の時間規制が実施されている。

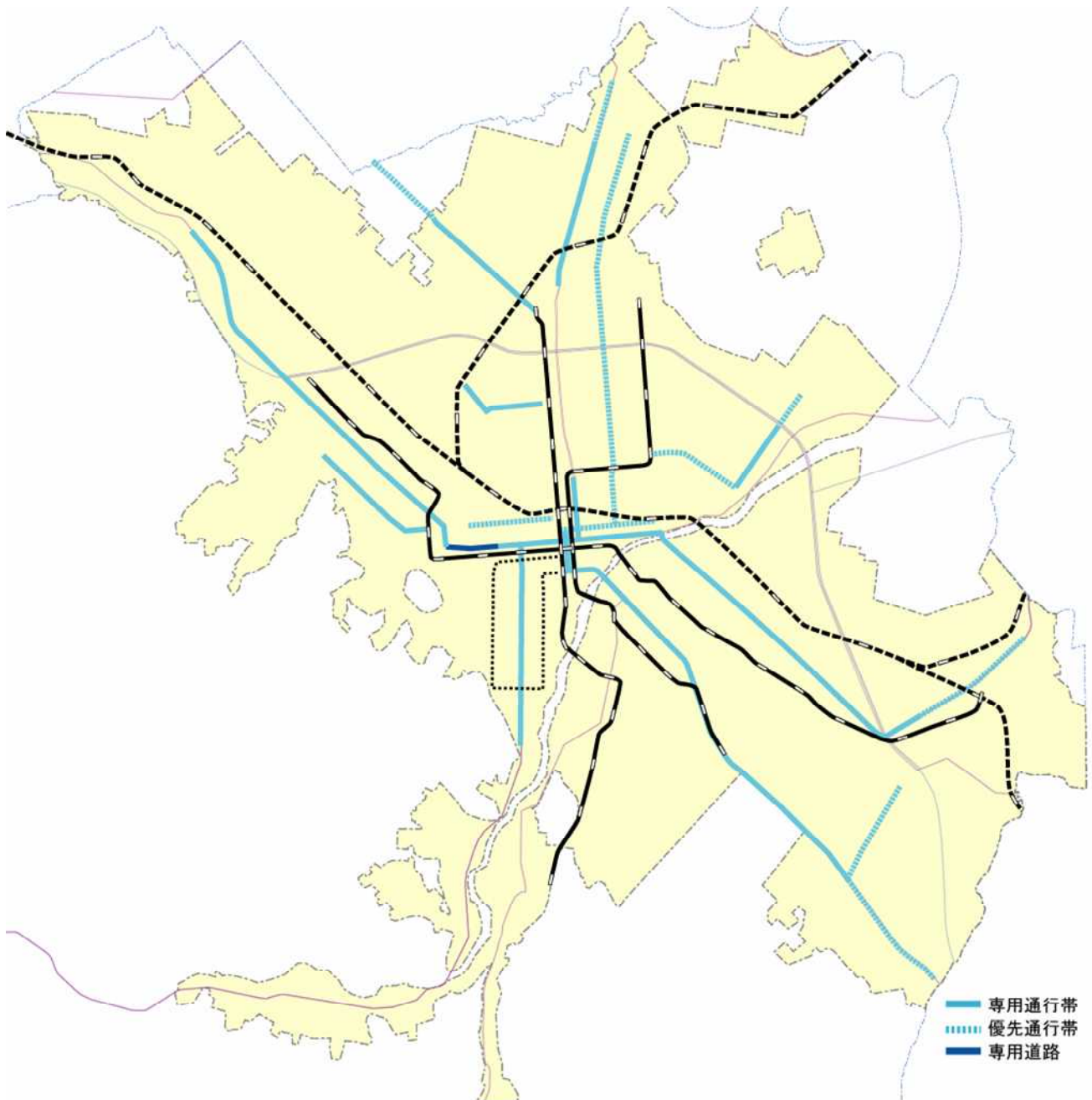


図 2.3-12 バス優先施策の実施状況