

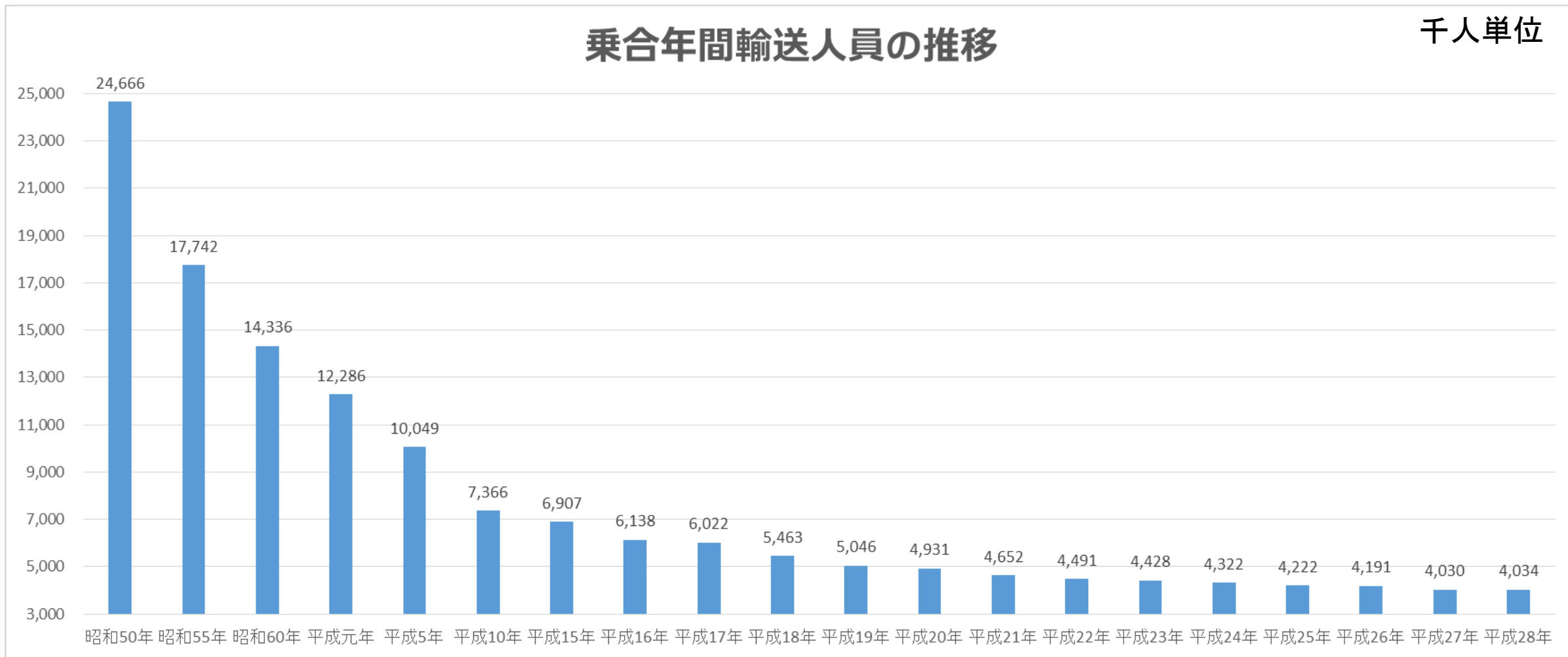
ひと・まちをつなぐ 京福バスの取り組み



平成29年11月17日

京福バス株式会社 取締役社長 天谷 幸弘

乗合バスの現況



最近の取り組み

- 1) 商業・医療施設との連携
- 2) 地域拠点づくりと路線網再編
- 3) 福井駅西口バスターミナル開業
- 4) アクション・プラン
- 5) 今後の公共交通網の構築

商業・医療施設との連携

平成20年6月実施

福井駅～アピタ・エルパ間での取り組み（新ルート開設、運賃割引、専用車両など）

とってもお得な料金です！

【福井駅前】～【アピタ・エルパ前】

おとな **200**円（子ども **100**円）

【田原町・二の宮】～【アピタ・エルパ前】

おとな **100**円
子ども **100**円

- 「エルパカード」や※「アピタ・エルパ利用券」を使用すると、「福井駅前」～「アピタ・エルパ前」が、通常運賃360円のところ【200円】でご利用いただけます。
 - 「アピタ・エルパ前」で乗車するか、降車する場合にのみ割引となります。
 - 途中での乗降は通常運賃となります。
- ※「アピタ・エルパ利用券」は、バス車内・福井駅前お客様案内所・福井駅東口バスチケットセンター・エルパサービスカウンターで配布しております。

バスの運行状況がわかります！

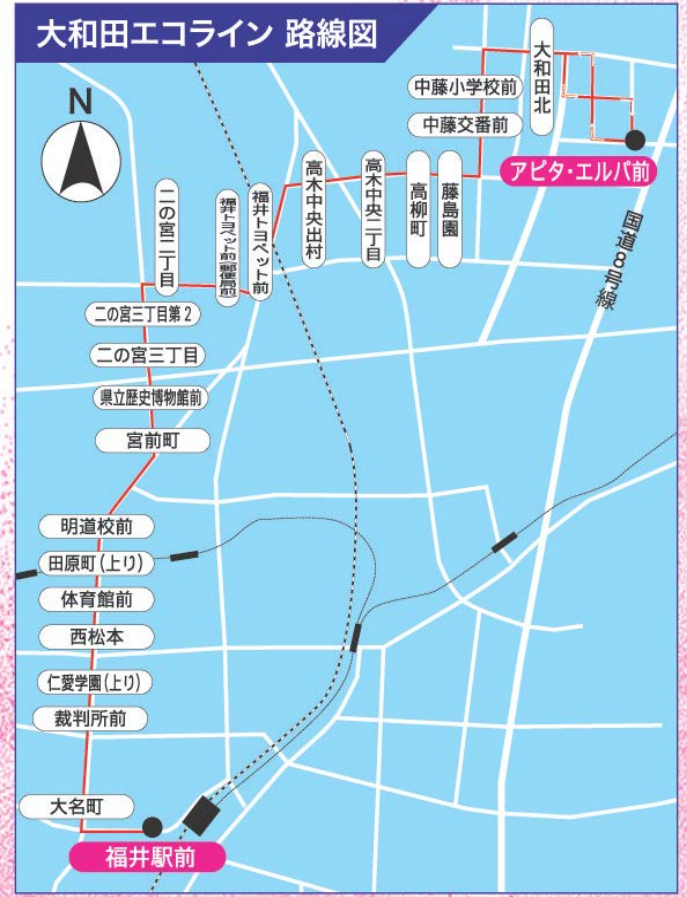
パソコン・携帯電話・スマートフォンから
QRコードで簡単にアクセスできます。



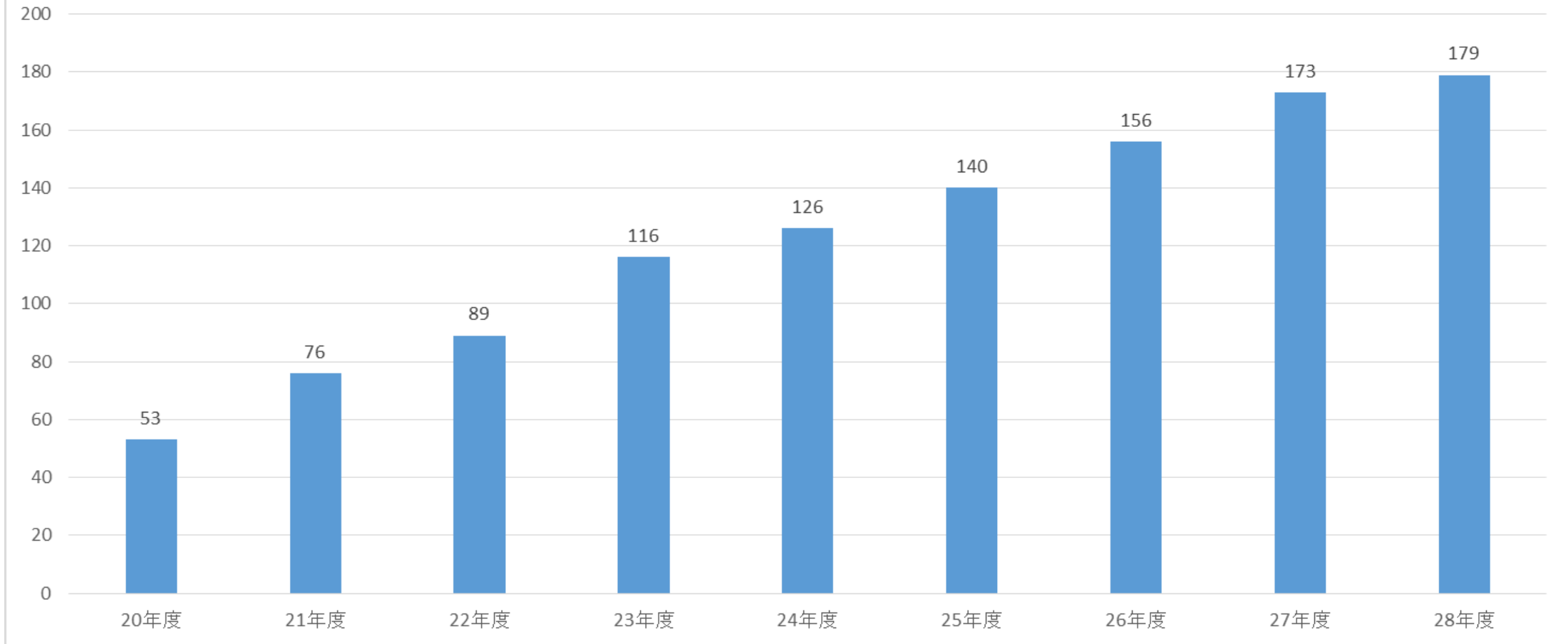
京福バスナビ

検索

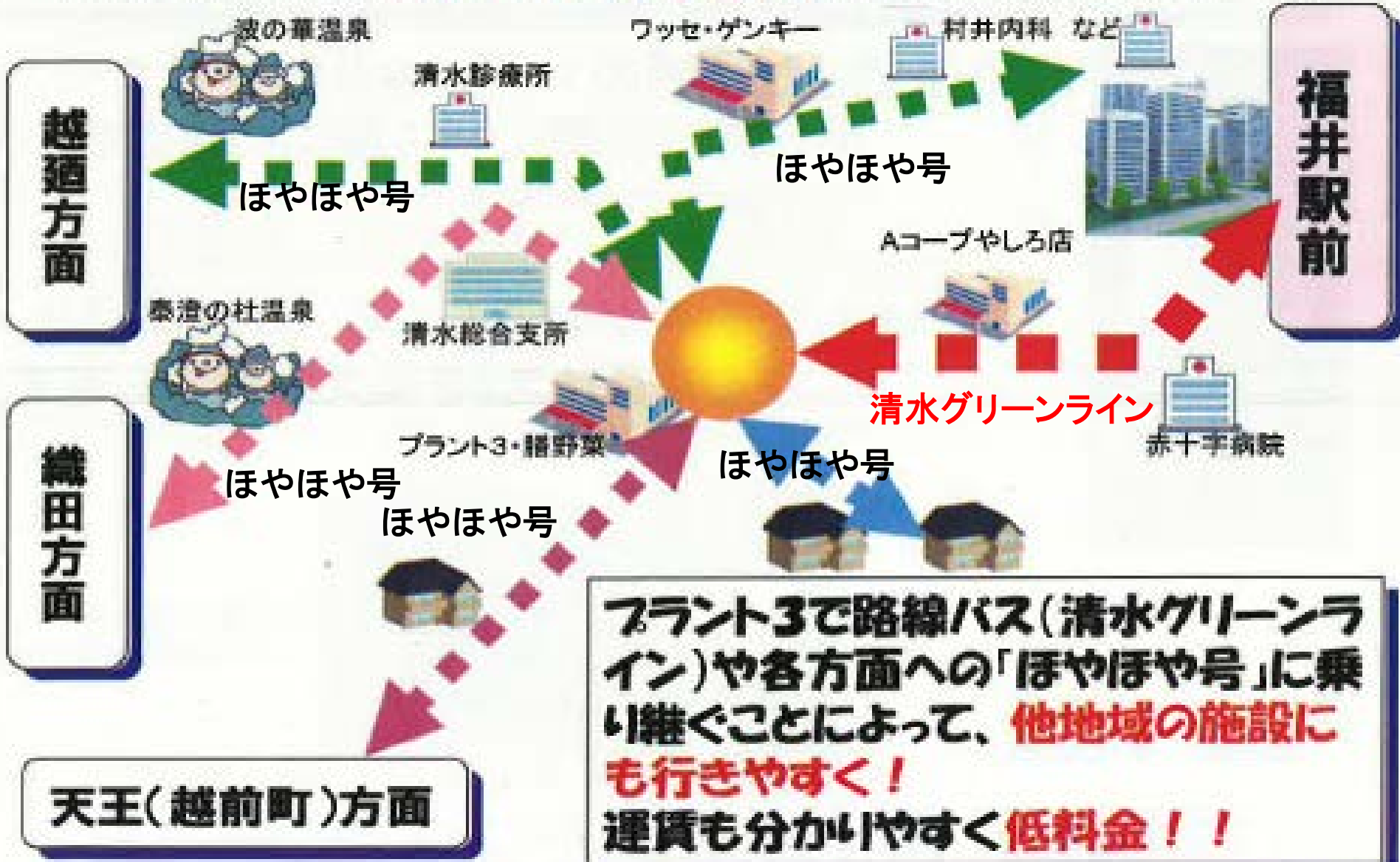
<http://busnavi.keifuku.co.jp/m/>



大和田エコライン年間輸送人員推移



これからは(フロント3を乗継拠点とすることによって...)



フロント3で路線バス(清水グリーンライン)や各方面への「ほやほや号」に乗り継ぐことによって、他地域の施設にも行きやすく！
運賃も分かりやすく低料金！！

再編の内容と効果

- ①路線網を大幅に見直し、PLANT-3を拠点として、各地に乗り継いでいけるよう再編。
- ②福井駅～プラント3間は300円、プラント3から郊外へは最大400円、最遠地でも乗継して700円で移動できるよう設定。（従来1000円超の区間あり）
- ③プラント3からは予約制乗合タクシー「ほやほや号」を概ね1時間間隔に設定。（利用1時間前までに予約、相乗り割引あり）
- ④プラント3にバスロケ、空調完備の待合設備を新設。

【現在】

平成23年11月から開業し、グリーンラインは28年度131千人が利用。
（開業初年度24年度は114千人で4年間で15%増加）
ほやほや号は概ね定着し、当初見込みに近い年間12千人前後で推移。

今回取り組んだこと

- ① 福井駅発のパターンダイヤ化
- ② 観光地へのアクセス機能強化
- ③ 中心部の100円運賃化
- ④ バスロケシステムのレベルアップ

観光地へのアクセス強化

バス利用の動機づけとして、観光地への直接乗り入れや停留所名、路線名の変更等を実施。

■ 丸岡城への乗入れ 路線バスの行先を「丸岡城」に

これまで、福井駅からのアクセスは分かりにくいものだったが、お城前に乗り入れ、ここを起終点にして、初めて利用される場合でもイメージしやすく。

■ 観光地やランドマークを停留所名に入れる

養浩館 江戸上町→養浩館口江戸上町

一乗谷 東郷線→一乗谷東郷線

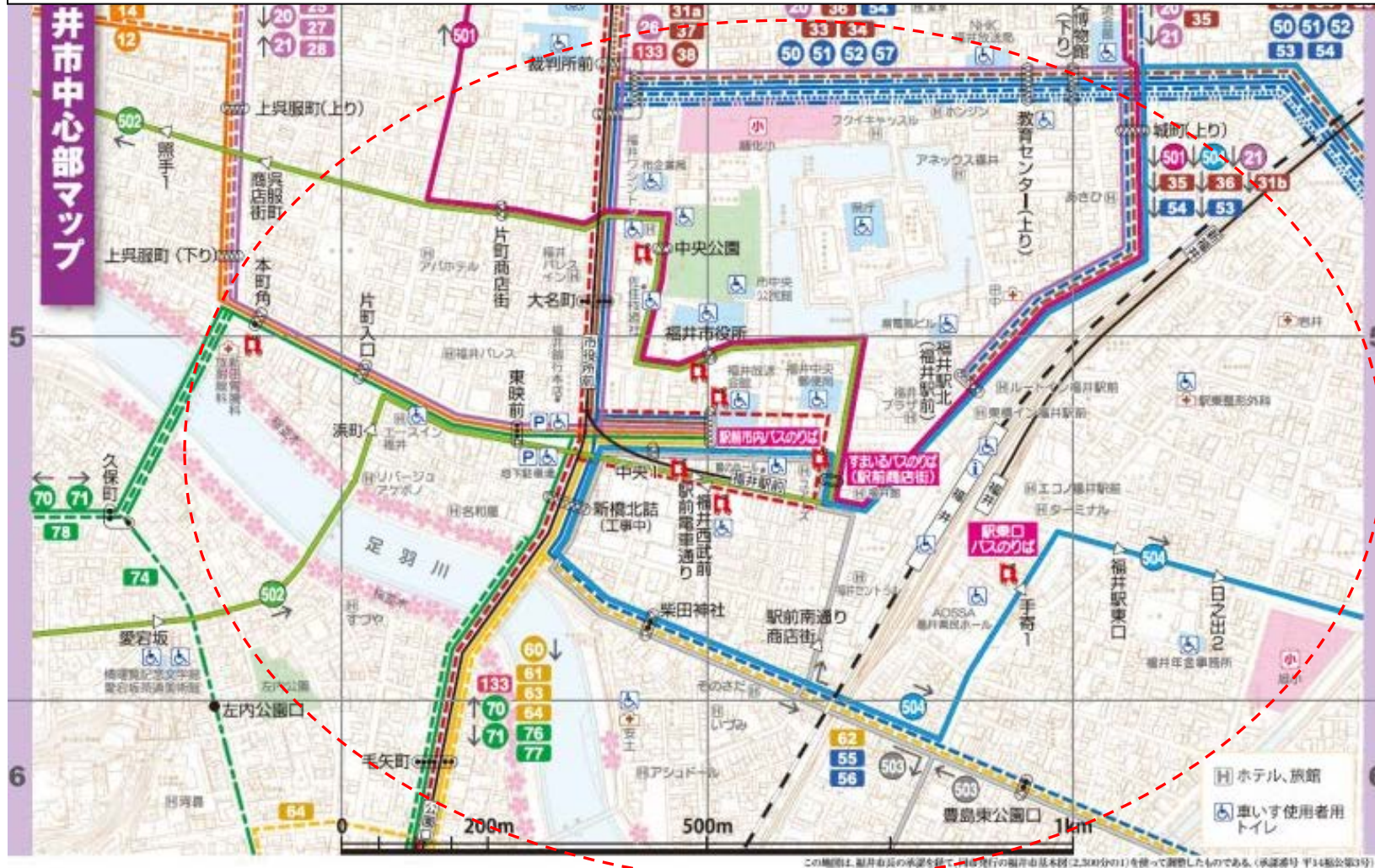
武家屋敷前→復原町並

文化会館 西公園前→西公園文化会館前

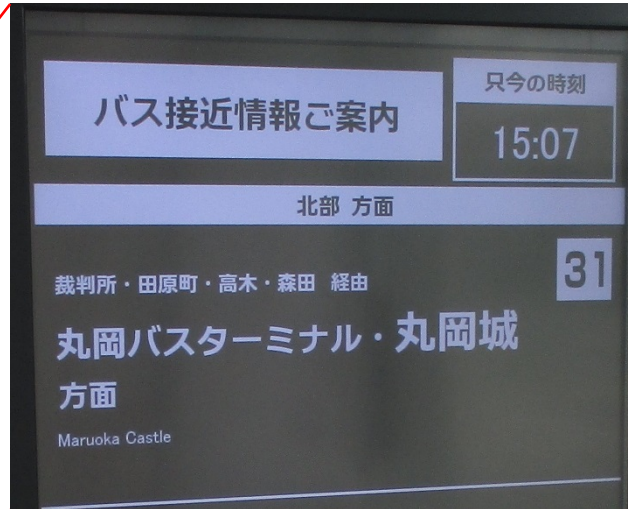
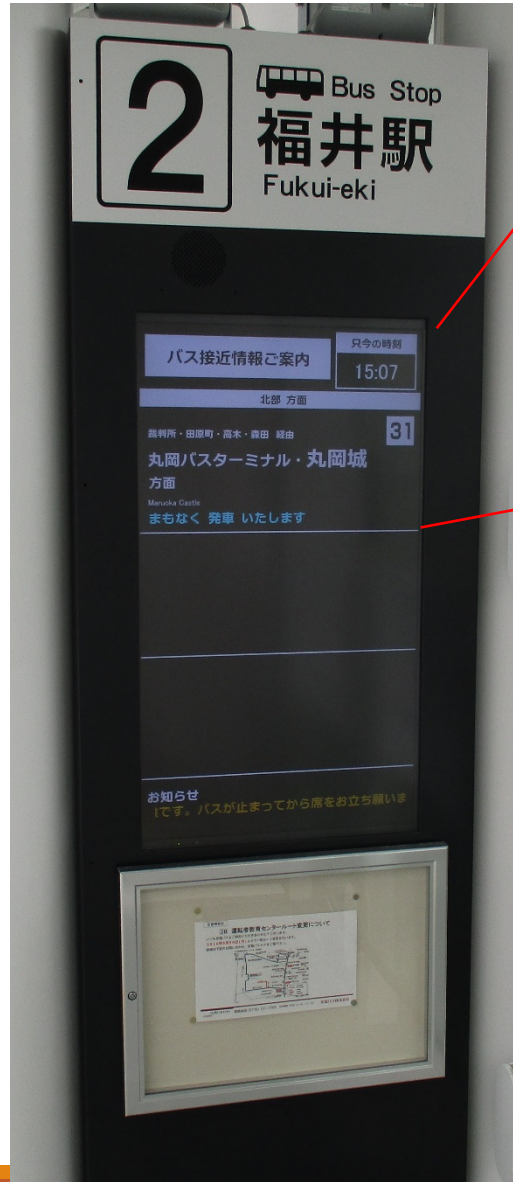
■ 県外の観光客に対応するため、福井市ウェルカムセンター（観光案内所）でのワンストップ案内を開始

中心部の運賃100円化

赤線の範囲（駅から徒歩10分/800m）とし、駅周辺の観光地や宿泊施設、学校などへの移動手段として活用を期待。



バスロケーションシステムの更新



 [バス位置検索](#) > [西方面](#) > **71 運動公園線(ベル前先行り)** (福井駅→ベル→運動公園→福井駅)



アクション・プランの取り組み 平成27年4月実施

- アクションプランの目的
「顧客満足度（CS）・従業員満足度（ES）・社会貢献（SS）」の向上を具現化することにより生まれる新しい企業価値の創造。



- 活動内容
 1. 車両の美化運動
 2. バス停及び周辺のみ美化運動
 3. 広報活動
 4. 接客接遇向上運動
 5. 訪問ヒアリング運動（運動公園線、清水グリーンライン、学園線沿線の個人宅を訪問。最寄バス停の時刻表や企画きっぷなどのチラシも配布）



今後の公共交通網構築について

基本方針

①輸送規模に応じた車両群

市街地から各拠点まではバス車両、拠点以遠への移動はタクシー車両といった組み合わせでの路線網を構築。

また、バス車両とタクシー車両の役割分担を進めることで、慢性的な乗務員不足を解消。

②鉄道との輸送分担を進捗

可能な限り重複運行を解消し効率化を図る。

③拠点までの幹線軸は、概ね30分間隔のサービス水準を維持。

④幹線軸以外は、利用状況に応じた運行回数に見直し、効率化を図る。

将来のイメージ

