

# 大島公園ラインにおける 実証実験

令和8年3月16日(月)

大島町地域公共交通活性化協議会



# 取組みの概要



- 大島公園ラインのうち、利用者数が少ない観光閑散期の昼間時間帯の岡田港～大島公園間を乗合タクシーで運行
- 路線バスの経営改善＋タクシーの持続性確保を狙う



↓ 道路運送法21条を活用した実証実験

【実証実験(観光閑散期に実施)】



- ポイント1** 乗合タクシーは運転士不足による路線バスの運行休止時間(交通空白時間帯)の解消策として運行
- ポイント2** 乗合タクシーは路線バス・航路と接続⇒路線バスと一体になった運行、航路のフィーダー系統機能

# 取組みの検討経過



- 事業推進部会における関係者調整
  - 4/25(金)、6/3(火)、11/4(火)の計3回開催
- 関係行政機関との調整
  - 警視庁：5/15(木)協議→6/10(火)現地調査
  - 運輸局：6/18(水)、7/25(金)→9/22(月)申請提出
- 運行事業者との調整：タクシー協会会合で協議
  - 9/2(火)、9/18(木)、11/20(木)の計3回開催

## ※事業推進部会

- 本協議会の下部組織として設置
- 実施事業の種類に応じてメンバーを調整、本事業に関しては、大島バス、大島タクシー協会、大島町がメンバー
- 現場レベルの調整も含むため原則非公開

# 取組みの周知



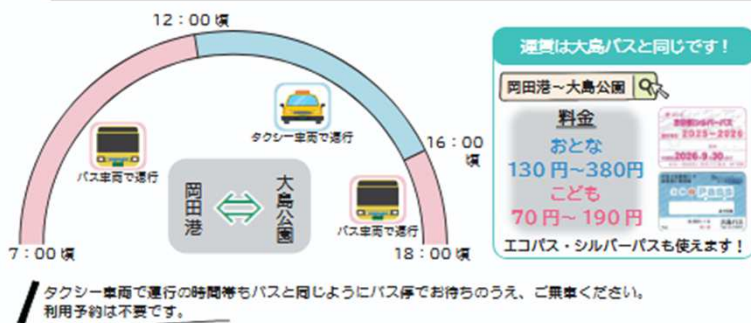
ここから  
始まる  
第一歩!

みんなで乗ろう/  
バス × 乗合タクシー



目印は  
こちら!  
大島町  
乗合タクシー  
岡田港⇄大島公園

本実証実験では、利用者の少ない時間帯・区間の運行をバス車両ではなくタクシー車両で担い、効率的で持続可能な運行の実現を図ります。



実証  
期間

2025.12.1(月) ~ 12.26(金)

お問い合わせ先

乗合タクシーの運行に関して 04992-7-5872  
実証実験に関して(平日のみ対応) 04992-2-1444

(大島町役場政策推進課観光企画係)

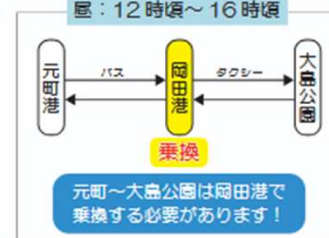
○運行区間

380	380	380	200	240	200	大島公園
240	240	260	130	130		岡田港
200	200	220	130			元町港
180	180	200				大島公園
130	130					岡田港
130						元町港



朝：7時頃～12時頃  
夕：16時頃～

昼：12時頃～16時頃



○時刻表(全時間帯)

バス車両で運行  
岡田港～大島公園はタクシー車両で運行(岡田港で乗換が必要)

運行日	元町港	岡田港	大島公園
毎日	8:10	8:27	8:30
毎日	9:30	9:47	9:50
岡田港発出の日	10:30	10:47	10:50
元町港発出の日	10:40	11:01	11:02
毎日	12:10	12:27	12:30
毎日	13:00	13:17	13:20
毎日	13:50	14:07	14:10
毎日	14:40	14:57	15:00
毎日	15:40	15:57	16:00
毎日	17:20	17:38	17:40

大島公園→岡田港

運行日	大島公園	岡田港	元町港
毎日	7:20	7:24	7:27
元町港発出の日	9:30	9:34	9:36
岡田港発出の日	9:50	9:54	9:56
毎日	10:20	10:24	10:26
毎日	12:00	12:04	12:06
毎日	12:50	12:54	12:56
元町港発出の日	13:40	13:44	13:46
岡田港発出の日	14:40	14:44	14:46
毎日	15:20	15:24	15:26
毎日	16:30	16:34	16:36
毎日	18:00	18:04	18:06

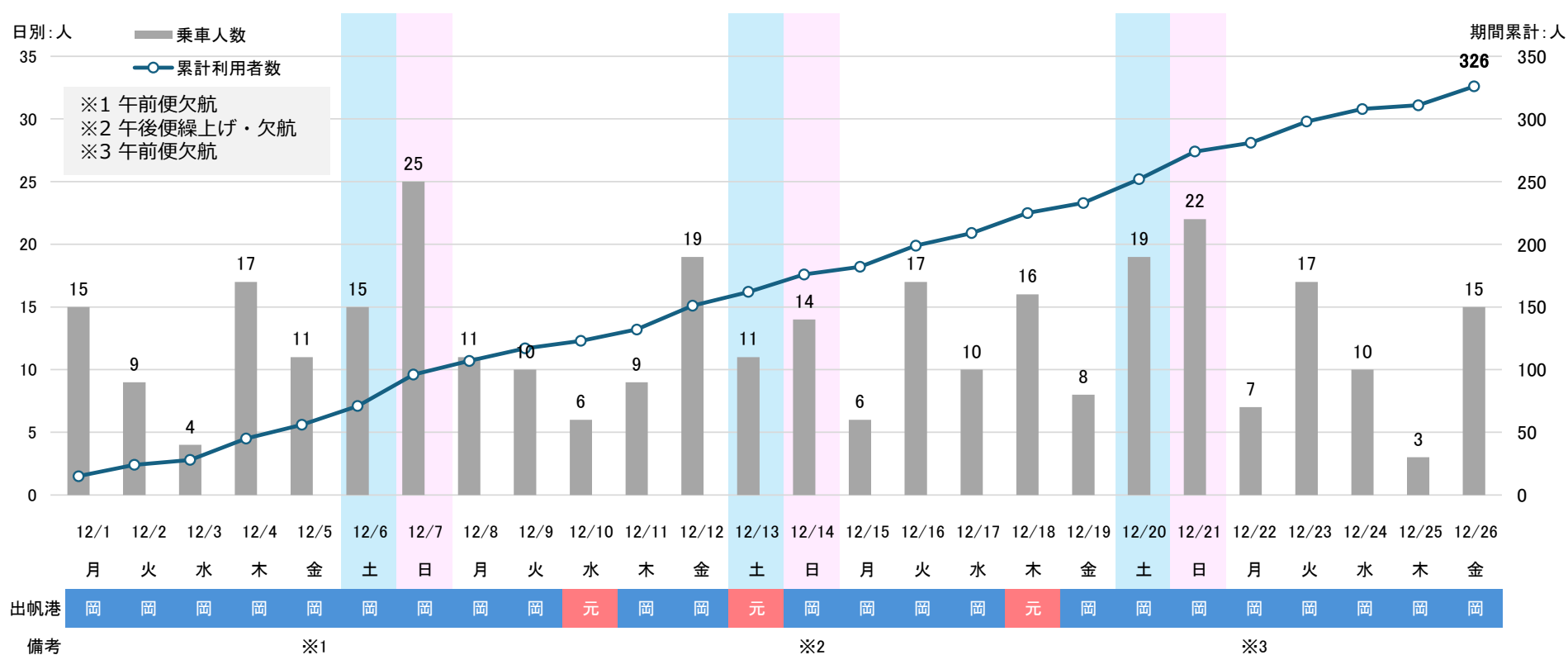
# 取組みの実施状況



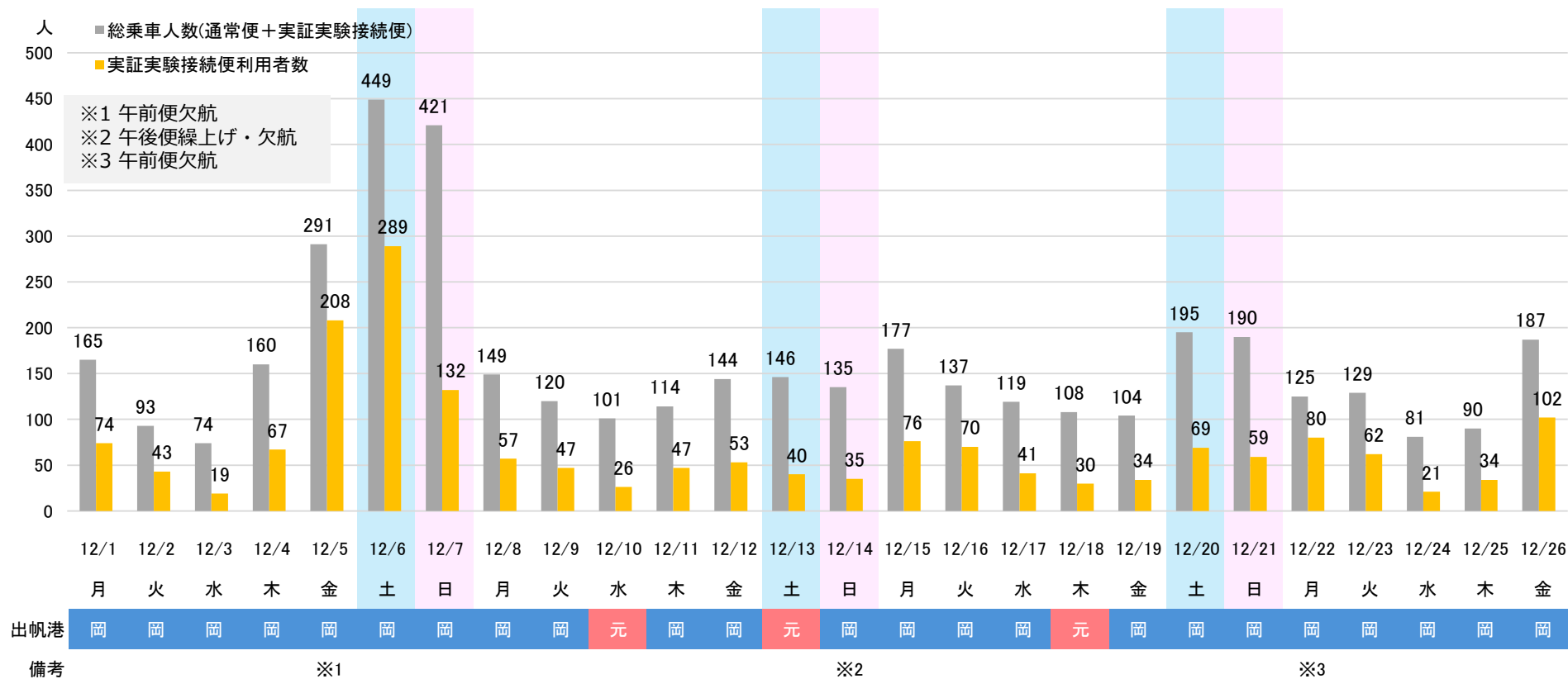
# 期間中の利用状況



- 期間中の利用者数は延べ326人
- 平均利用者数は平日で11.0人/日、休日で17.7人



# 《参考》大島公園ラインの利用状況

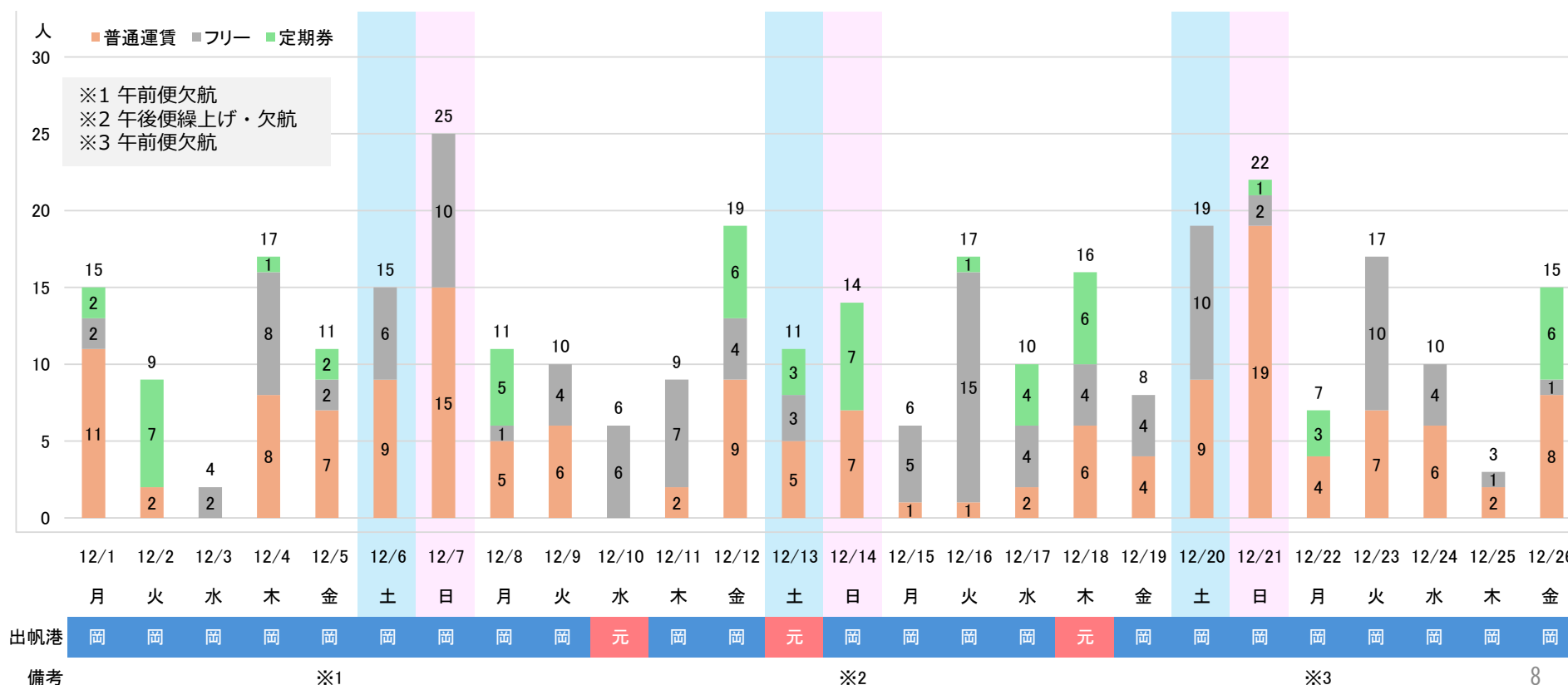


# 券種別利用状況



- 普通運賃利用が最も多く  
155人  
→休日の1日あたりの利用  
者数が平日の約2.3倍

券種	総利用者数 (人)	平均利用者数(人/日)	
		平日	休日
普通運賃	155	4.6	10.7
フリー乗車券	115	4.2	5.2
定期券	54	2.2	1.8

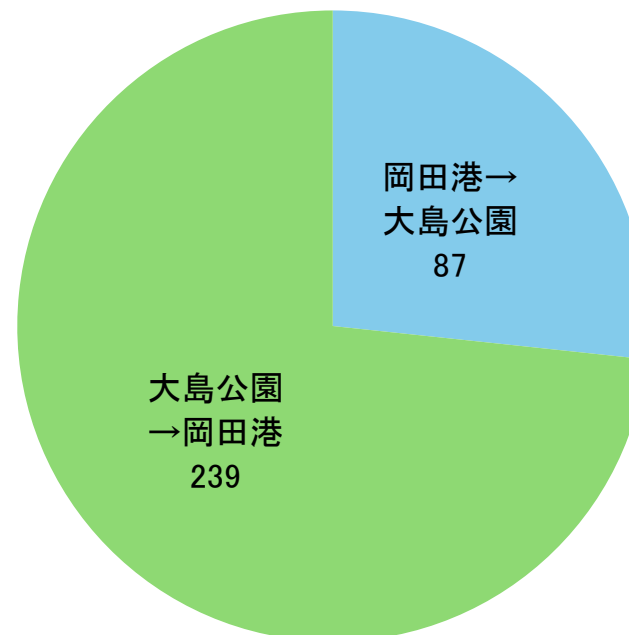


# 上り・下り別利用状況



- 期間中の合計をみると、【大島公園→岡田港】の方が【岡田港→大島公園】よりも多く、約2.7倍
- 午前の運行便での戻りや三原山登山の帰路客の利用により、【大島公園→岡田港】の利用が多くなっていると想定

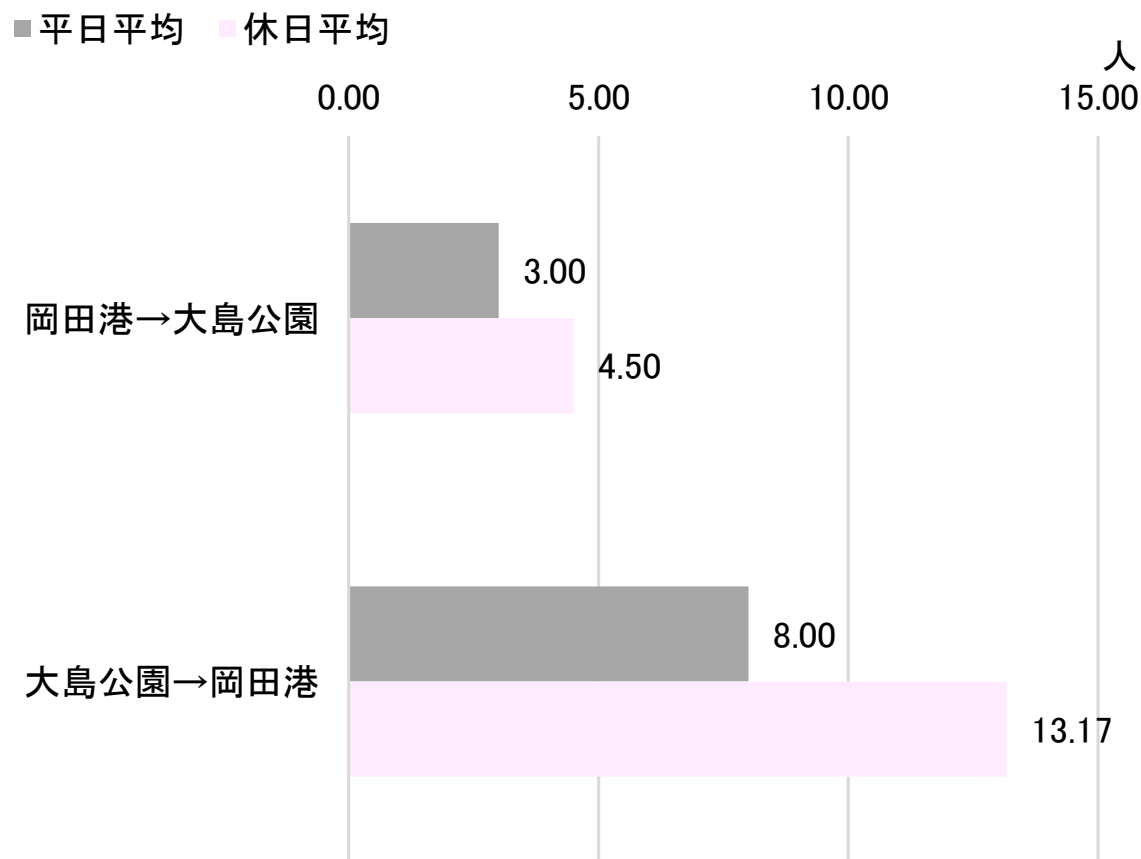
単位:人 期間計



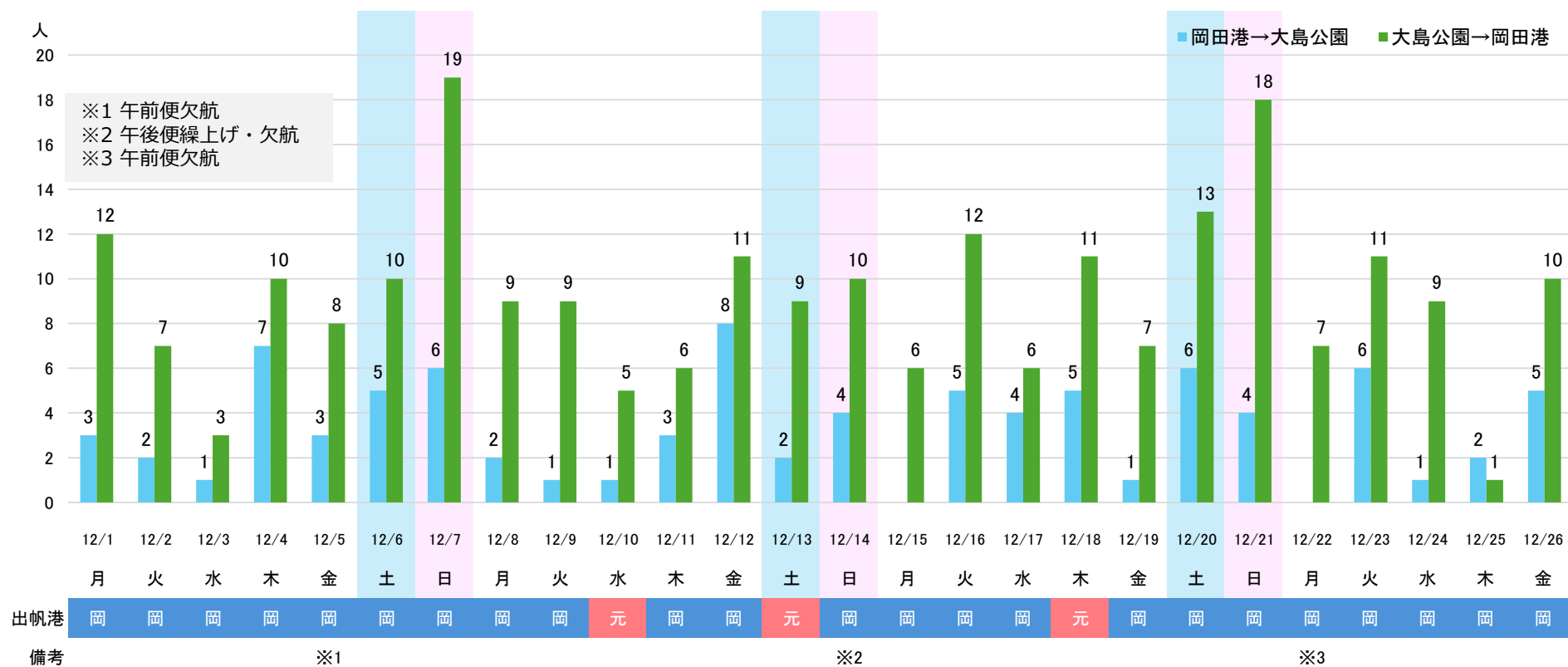
# 上り・下り別利用状況



- 【岡田港→大島公園】については、平日・休日で利用状況で大きな差はなし
- 【大島公園→岡田港】については、平日・休日での利用状況の差が大きく、休日は10人以上が利用



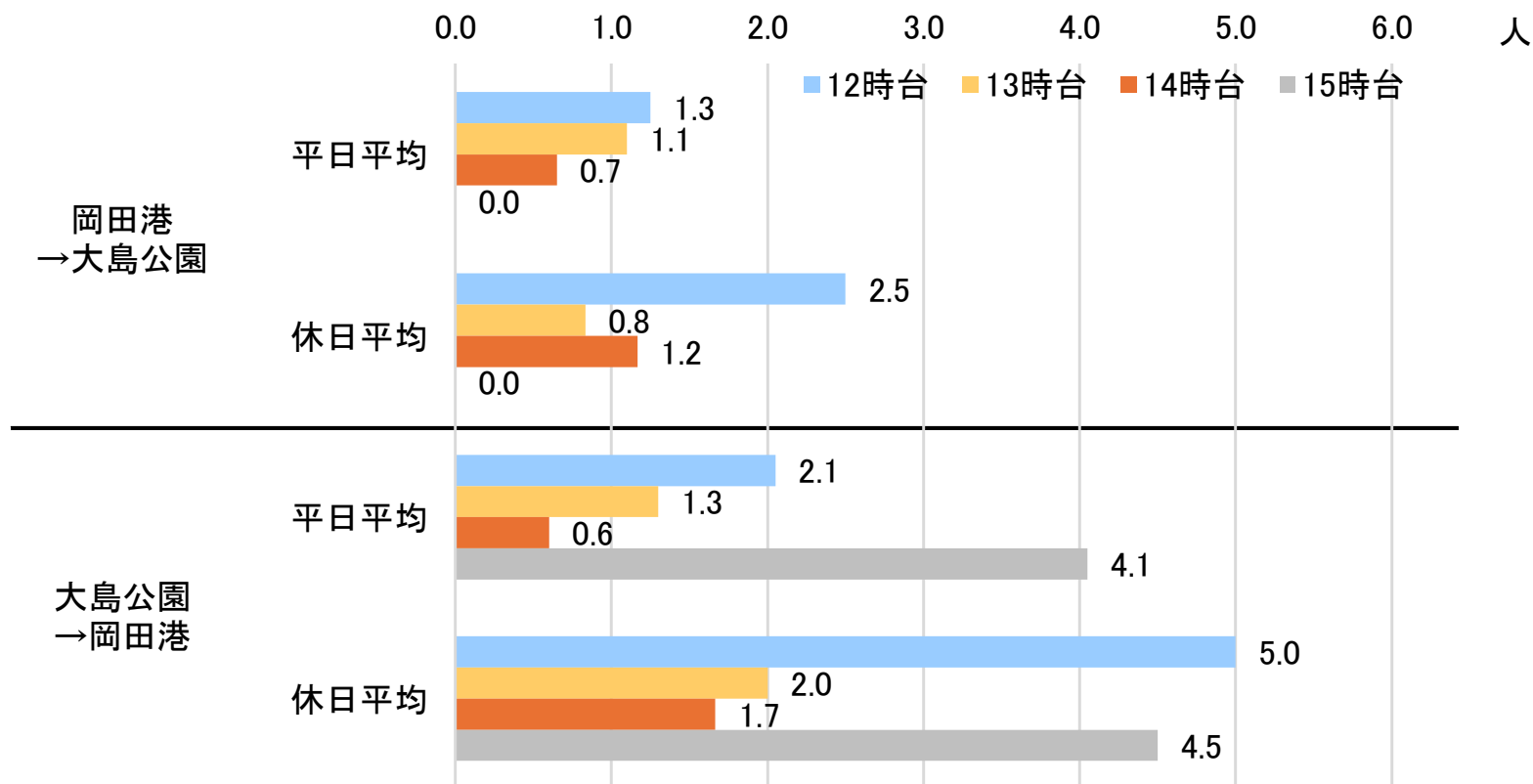
# 《参考》 上り・下り別利用状況（日別）



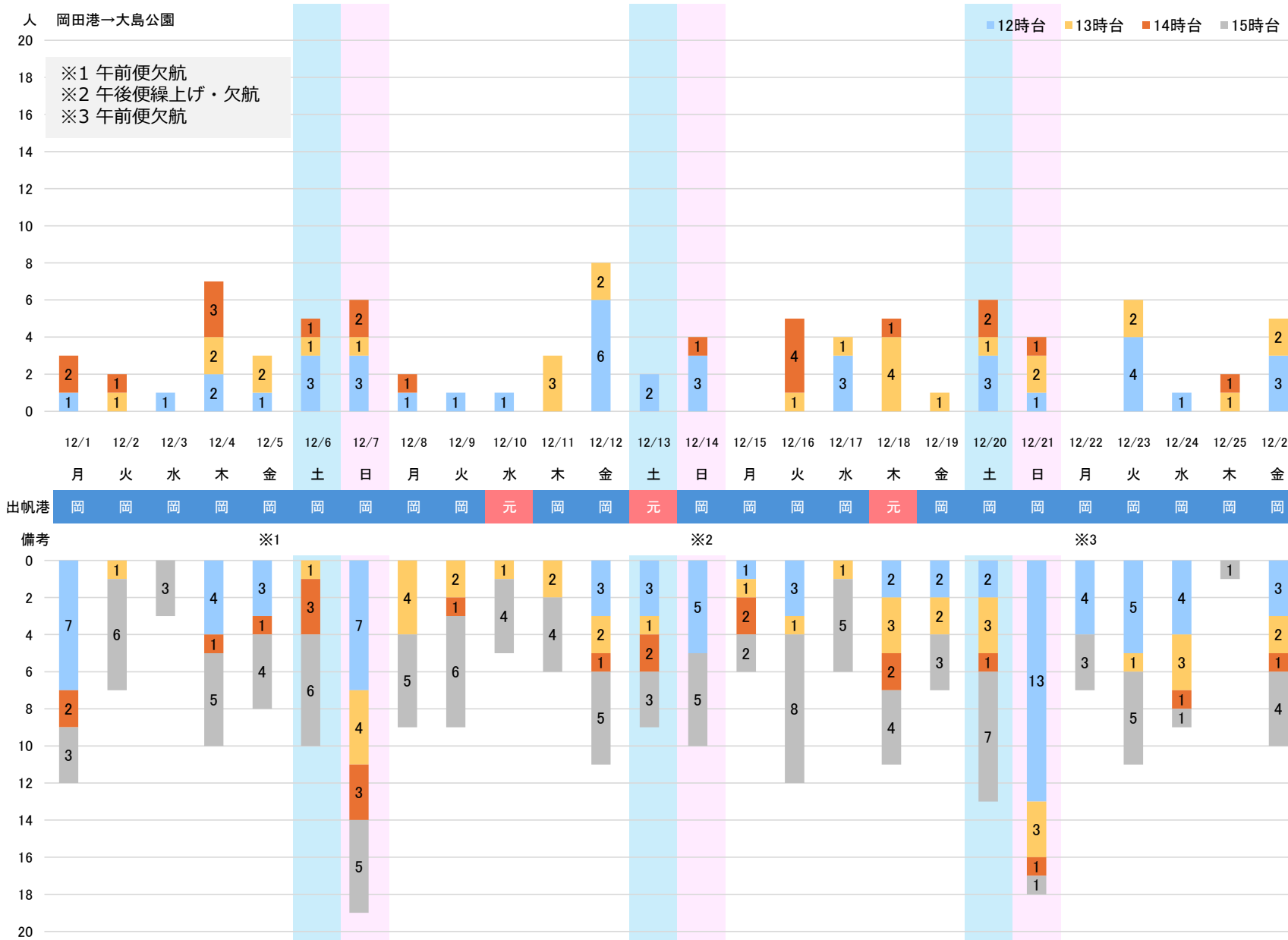
# 時間帯別利用者数



- 平日は【岡田港→大島公園】の14時以降の利用が1人未満
- 休日は【大島公園→岡田港】の12時台の利用が特に多い



# 《参考》時間帯別利用者数（日別）



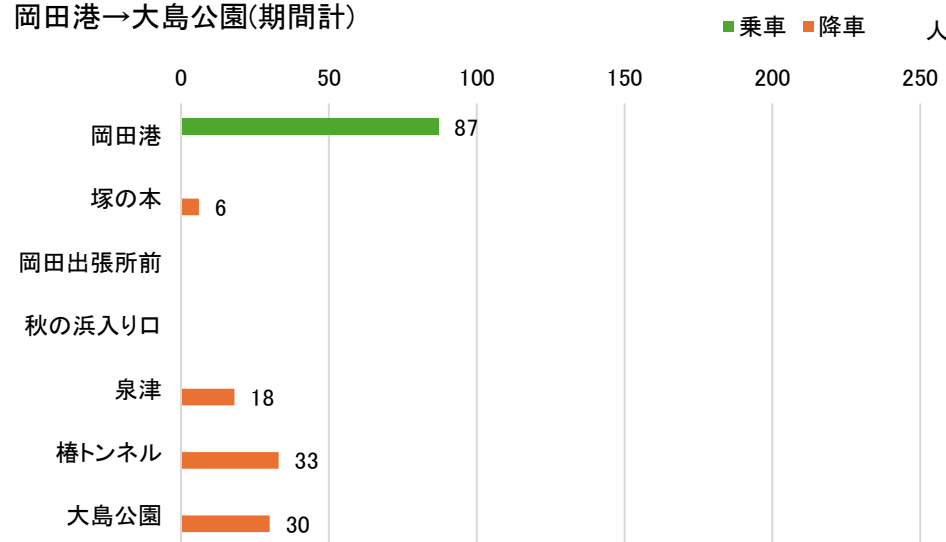
大島公園→岡田港

# 停留所別利用者数

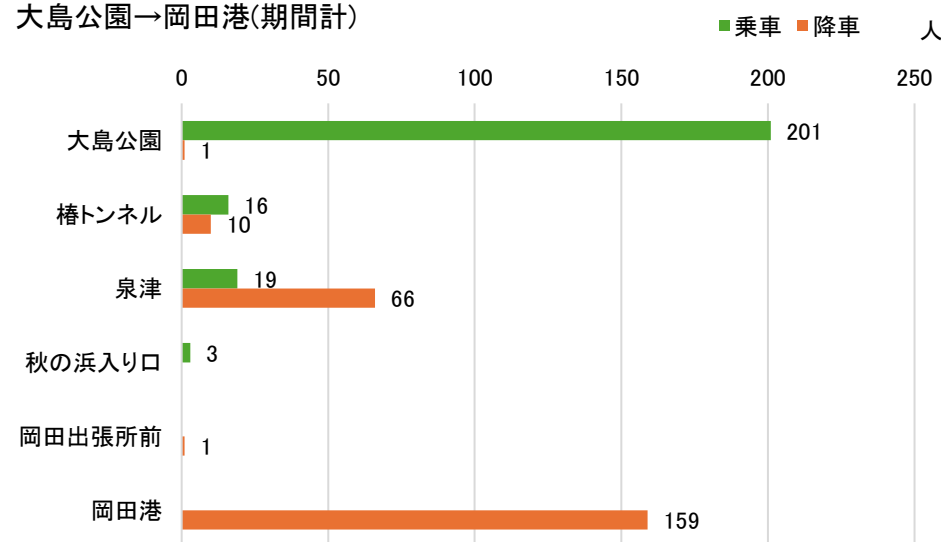


- 【岡田港→大島公園】は途中での乗車なし
- 【大島公園→岡田港】は途中停留所での乗降あり

岡田港→大島公園(期間計)



大島公園→岡田港(期間計)



# 《参考》 停留所別利用者数 (平・休別)

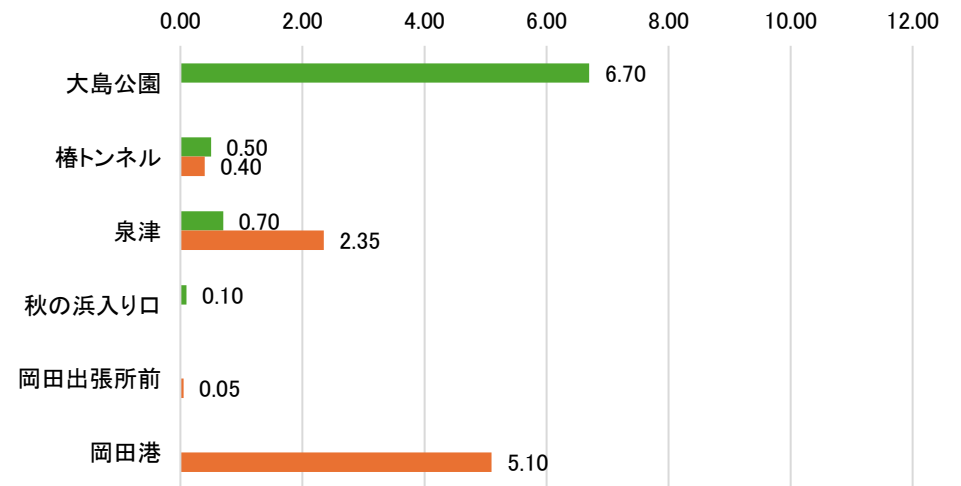


## 平日平均

岡田港→大島公園(平日平均)

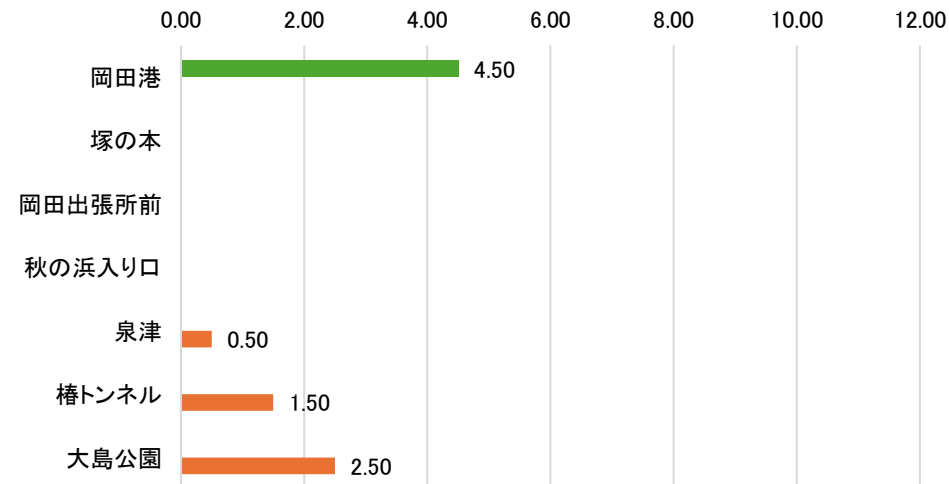


大島公園→岡田港(平日平均)

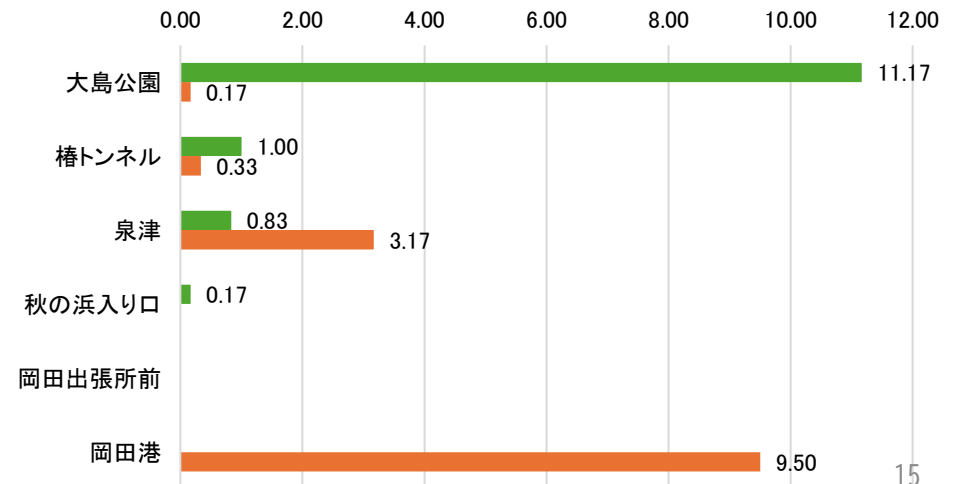


## 休日平均

岡田港→大島公園(休日平均)



大島公園→岡田港(休日平均)

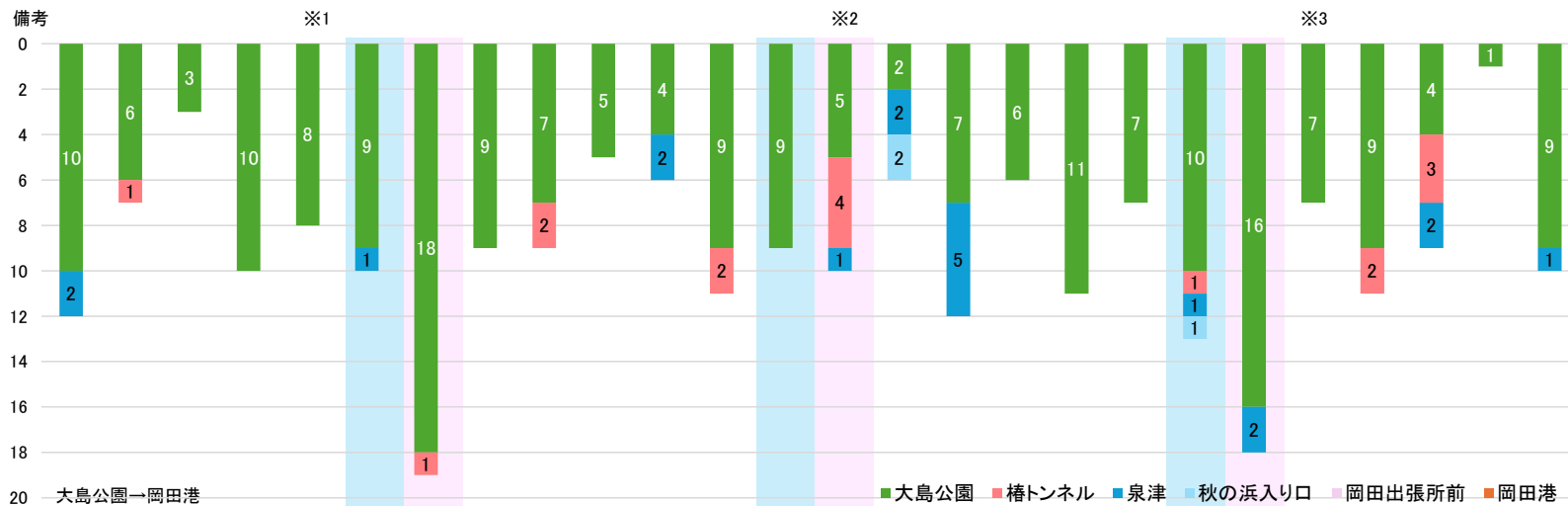
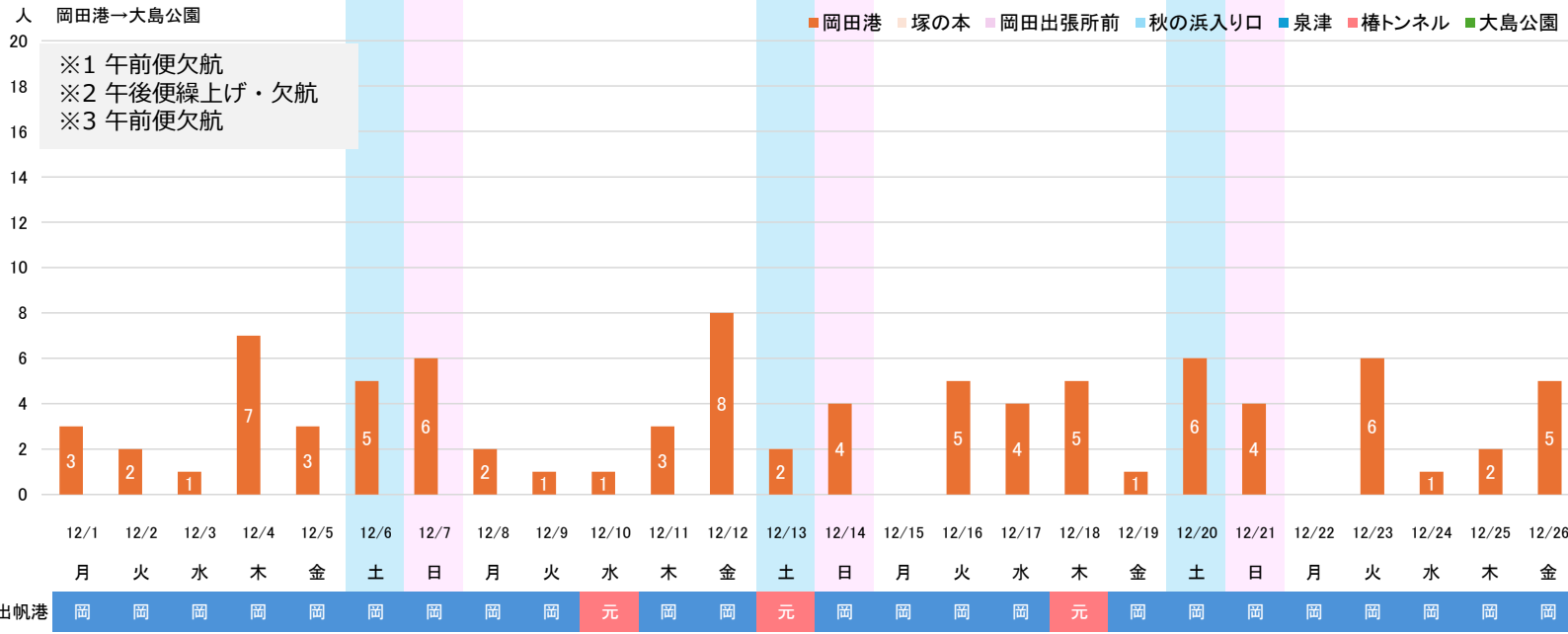


# 《参考》 停留所別利用者数（日別）



## 乗車停留所

乗車停留所

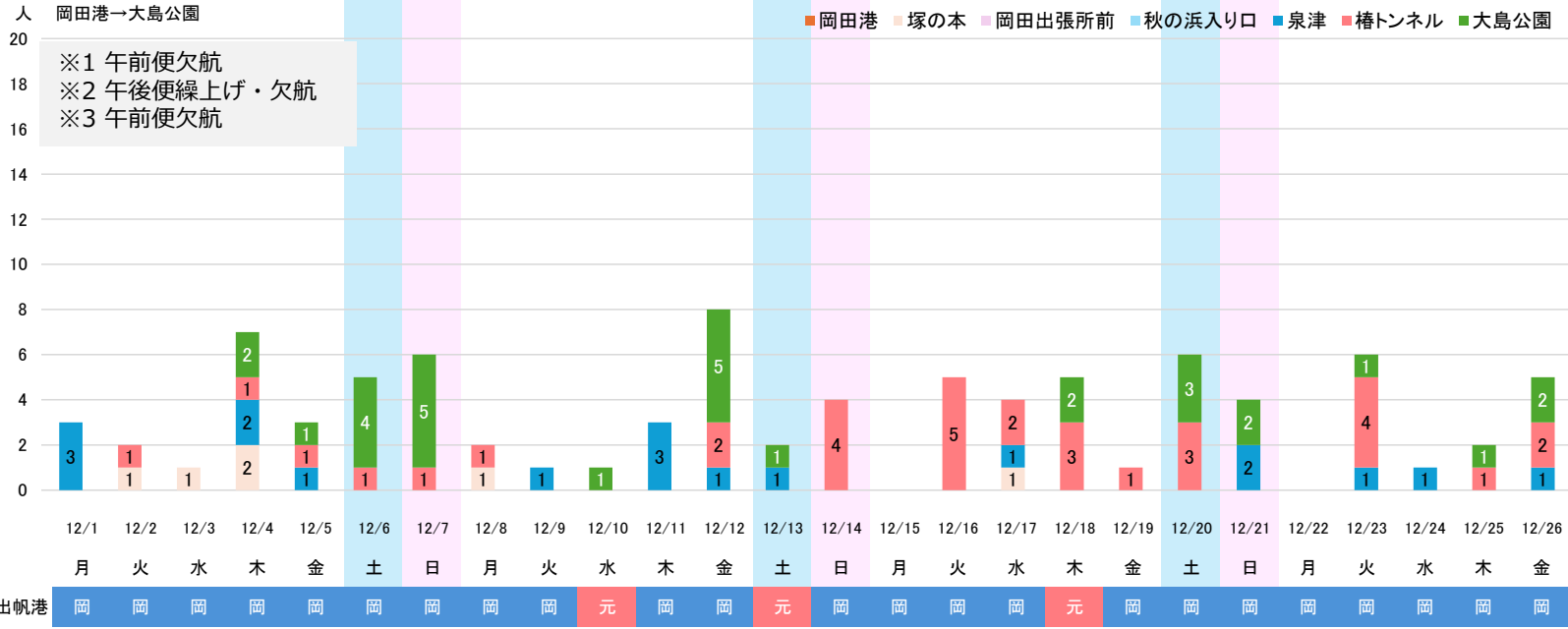


# 《参考》 停留所別利用者数（日別）

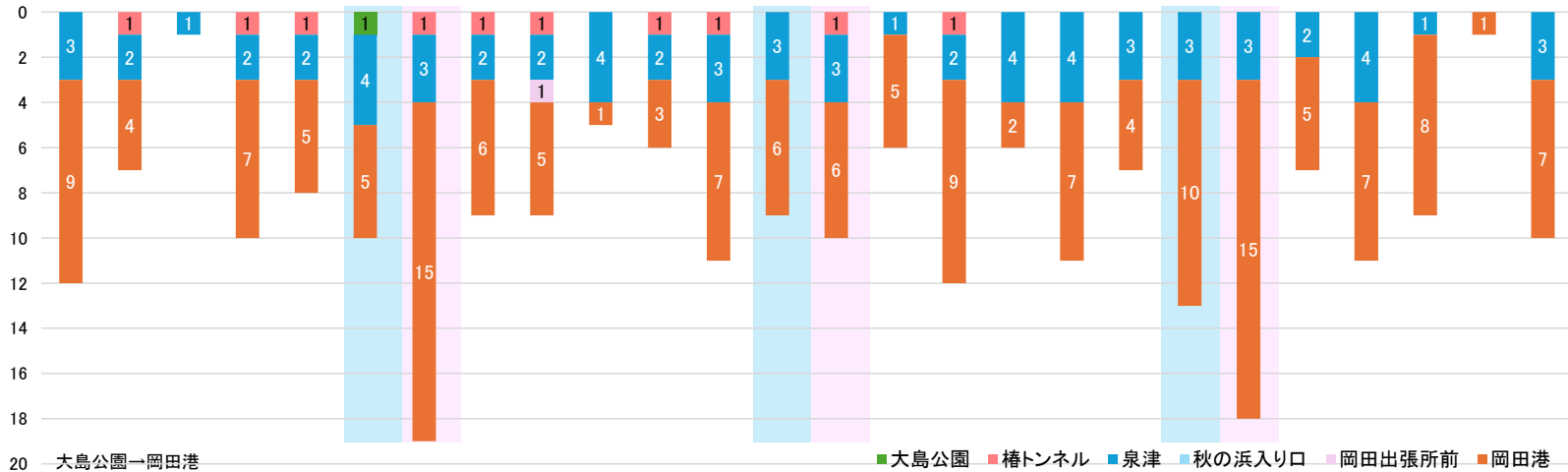


## 降車停留所

降車停留所



出帆港



# 事業者ヒアリング (実施概要)



- 実証実験終了後に大島旅客自動車(株)、大島タクシー協会にヒアリングを実施
- 実証実験の感想や課題、次年度の改善点を把握

ヒアリング対象		実施日	ヒアリング内容
大島旅客 自動車(株)	ドライバー、 事務スタッフ	1/21(水)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• バス運行への影響</li> <li>• 実証実験中に利用者等から受けた質問や意見</li> <li>• 次年度以降、実施する場合の改善点 等</li> </ul>
	管理担当者		<ul style="list-style-type: none"> <li>• ドライバー、事務スタッフと同様の内容</li> <li>• 経営改善効果</li> <li>• 負担軽減による新たな取組みの可能性 等</li> </ul>
大島タクシー協会		1/20(火)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 運行の各社への負担</li> <li>• 運行中に利用者から受けた質問や意見の共有</li> <li>• 次年度以降、実施する場合の改善点 等</li> </ul>

# 事業者ヒアリング (実施結果)



分類	ヒアリング結果
オペレーション	<ul style="list-style-type: none"><li>乗合タクシー側での運賃收受作業の負担 (整理券等なしのため、降車地の事前確認や都度運賃表で確認)</li><li>路線バス・乗合タクシーの乗継有無の確認作業の負担</li></ul>
運行ダイヤ	<ul style="list-style-type: none"><li>岡田港での乗継に5分以上要する→乗合タクシーの定時運行に影響大</li><li>元町港・岡田港変則ダイヤ時の運行時間や接続の分かりにくさ</li></ul>
車両	<ul style="list-style-type: none"><li>ワゴン車なので乗降しやすいという利用者意見あり</li><li>一方で多客時は積み残しの不安を抱えての運行</li></ul>
運賃設定	<ul style="list-style-type: none"><li>普通運賃利用の場合の乗継負担(通常よりも割高)</li></ul>
周知	<ul style="list-style-type: none"><li>周知が十分ではなく、車内や現場でのアナウンスが必要 →現場対応の負担大</li></ul>
事業者のメリット	<ul style="list-style-type: none"><li>タクシー：タクシー利用は少ない閑散期の貴重な収益</li><li>路線バス：経費削減効果あり、抜本的な労務時間や支出改善には至らず →組み上がったダイヤの一部を置換えるのではなく、乗合タクシーを前提としてダイヤ検討する必要あり</li></ul>

# 次年度に向けた課題



- 各交通モードの利益やメリットのさらなる拡大
  - 路線バスの収支や労務状況改善を狙った取組みの検討・各種調整
  - 実施の狙いに合ったダイヤ設定
- 現場レベルでのオペレーションの最適化
  - 運賃收受方法や運賃設定の検討
  - 大島特有の交通特性(観光需要の変動、出帆港の違い)に対応した運行ダイヤや車両運用の検討
- 町民への理解・認知拡大
  - 沿線住民や観光客への効果的な周知方法の検討
  - 利用しやすい運賃体系の検討

# 次年度に向けた改善方策案



分類		改善方策案
乗合タクシー	運行形式	<ul style="list-style-type: none"> <li>令和7年度と同様の定時・定路線での運行 ←デマンド(予約運行)のための設備投資や人材確保は非現実的</li> </ul>
	運行ダイヤ	<ul style="list-style-type: none"> <li>利用実態に合わせた運行ダイヤの調整 →あわせて乗継時間に考慮した運行ダイヤ設定</li> </ul>
	運賃	<ul style="list-style-type: none"> <li>町民向け運賃(町民パス)の設定検討</li> </ul>
	車両	<ul style="list-style-type: none"> <li>多客日(休日・祝日)に限った車両大型化の検討</li> </ul>
路線バス	運行ダイヤ	<ul style="list-style-type: none"> <li>実証実験区間の運行減を踏まえて、収益確保、もしくは運転士負担軽減を図るような運行ダイヤ設定</li> </ul>
共通	相互連携	<ul style="list-style-type: none"> <li>路線バス・乗合タクシー間での通信手段等の整備</li> </ul>
	評価・検証	<ul style="list-style-type: none"> <li>令和7、8年度の実証結果を踏まえた事業の継続・改善・中止判断基準の整理</li> </ul>