

令和7年度 島野浦島におけるグリーンスローモビリティの活用に向けた試走・実証調査事業 実績報告書

1 地域課題

島野浦島は、宮崎県内最大の有人離島であり、令和2年の国勢調査では人口が710人、世帯数は351世帯である。島民は、軽自動車、原動機付自転車、自転車が主な交通手段となっている。また、島を訪れる観光客は、車で島を訪れることができないため、徒歩のみでの移動手段となっている。島内には公共交通機関が存在しないため、自動車や自転車に乗れない高齢者は、徒歩又は知り合いを頼りながら島内を移動せざるを得ない状況となっている。また、島を訪れる観光客のうち、自転車に乗ることができない高齢者や小さな子供連れの家族、釣り道具を持参している方などは徒歩での移動となり、島内の景色を十分に楽しむことができていない状況である。



2 地域課題の解決に資するグリスロの活用イメージ

グリスロ導入により、高齢者や子供連れ観光客の移動利便性を向上させ、公共交通機関が存在しない島内で、安心して島内を移動できる手段を提供する。また、徒歩圏外の観光スポットへのアクセスを改善し、観光回遊性を促進。観光客の滞在時間を延ばし地域経済に波及効果を与えると予想している。さらに、移動弱者への支援と地域住民との交流を促進し、地域社会の活性化にも寄与するため、島野浦島におけるGSM導入は、島民の生活の質向上と観光振興の両面において、極めて有効な施策であると確信している。

3 実証結果概要

実施主体	特定非営利活動法人しまのうら未来開発プロジェクト
運行期間・運行日	令和7年8月7日(木)～9月26日(金) ※土日祝日は運休
運行場所	島浦町内
運行形態	定時定路線 ※9月1日より前日の個別予約も受付することにした
運行回数	1日4便 ※土日は観光客の依頼にも対応
総利用者数	214名
主な利用者	島内住民、観光客
取組概要	主に島内住民を対象にグリーンスローモビリティの実証運行を行いました。乗客に車両に対する感想や運賃設定等についてアンケートを行い、運行体制の検討を行いました。
アンケート集計結果	以下の通り。

【グリスロ（島内周遊乗り合いバス）アンケート】

- ① 島内を走る乗り合いバスがあれば使ってみたいか
使ってみたい 115 必要ない 16
- ② 料金について
・有料で利用したい 60 無料で利用したい 32
・料金の支払いは一回ずつが良い 99 月額いくらが良い 0
- ③ 運行形態について
時間帯・ルートを決めての運行でよい 55 個別の予約に対応してほしい 48
- ⑤ 荷物の配達が必要かどうか。
必要 76 いらぬ 27
人は乗らなくていいが荷物を載せてほしい 14
- ⑥ 電話予約の締め切り期限について
前日までの予約でよい 22 当日の予約に対応してほしい 82
- ⑦ 主な利用目的
高齢者の移動 7
荷物の多い時、荷物の重い時 5
通院（島内、当該含む） 15
日葡汽船のジョイント（高速艇、フェリー含む） 29
島内での買い物 13
雨の日の移動 3
今の所必要ない 7
- ⑧ 今後利用したい料金について
50 円 2
100 円 35
200 円 15
300 円 5
400 円 0
500 円 2
回数券 1 枚あたり 50 円 1
予約変動（通常 100 円予約 200 円） 1
- ⑨ 具体的に使用したい曜日や時間帯について
毎日 5
土日祝 5
朝と夕だけ 4
予約だけでいい 1
- ⑩ 運行形態について
行きと帰り往復で乗りたい 3
定期便だと乗れないので併せて個別も対応してほしい 5
病院便を作って欲しい（島内、延岡市含む） 9
停留所を設けてほしい 3

⑪ 今回の試験運行での感想

良かったです助かりました 12 観光客にも好評でした 3
島一周ドライブしたらどうでしょう 2 乗り心地がいい、風が気持ちいい 3
荷物が多い時助かった 3
雨の日に乗るとドアがジップ式なのでびしょ濡れになった 1
できれば中学校よりも奥まで来てほしい 1
予約だけでもいいのでは？ 1
道が狭いところに止められると迷惑 1 定員がいっぱいで乗れない時があった 1

4 グリスロの効果と課題、今後の展開

島民からの評価は概ね好評であり、定期便への行き帰りや買い物、通院目的が多かった。また、8月は個別予約を受け付けていなかったが9月から定期定時ルート以外での希望もあり前日予約をうけて実施した。1日の乗車人数は数名であり多くはなかったが足がない島民にとってはお金を払ってもあってほしいという反応を得られた。また、土日は島の食堂でお昼ごはんを食べた観光客がアクティビティの一環で島の案内を頼む人が多かった。島民との交流機会にもなり、観光コンテンツの少ない島にとっては数少ないアクティビティにもなることがわかった。

課題としては、ドライバーの確保があげられる。今回は地域おこし協力隊の方1名にメインドライバーを依頼することができたが、島民の中で複数人にドライバーを依頼できるように確保することが現実的な運行体制になると感じた。また、自家用有償旅客運行するためには継続して運行できるよう採算面の計算と事務連絡スタッフの確保もあげられる。

今後の方向性としては、自家用有償旅客運送により運用する方向で検討中であり、2か年の実証実験で得られた課題（車両維持費・充電設備・人員確保など）について整理しつつ、令和8年度からの本格運行開始を目標としている。

