

# 観光地である別府市の 現状と課題

2023. 11. 13 規制改革推進会議 地域産業活性化WG（第2回）

---

**大分県別府市長 長野 恭紘**

# 観光地 別府の現状

(出典：別府市観光動態調査)

## 観光動態

	平成30年	令和4年度
総観光客数	約905万人	約538万人
日帰り客数	約653万人	約344万人
うち日本人	(約642万人)	(約343万人)
宿泊客数	約253万人	約194万人
うち日本人	(約186万人)	(約191万人)

## 発地別宿泊客割合

割合(%)	H30	R4
九州・沖縄	49.8	61.6
関東	10.6	15.0
中四国	11.5	8.3
近畿	6.3	8.2
海外	17.5	1.6

鉄道やフェリー、高速バス、路線バス、タクシー等による公共交通サービス施設等の送迎サービスなど、**拠点都市として様々なサービスが提供**されている。

観光業が回復傾向となっているが、コロナ禍による影響もあり  
運転手不足が深刻な問題 → **公共交通が混乱（ひっ迫）**

# 観光客の移動の現状と方向性

別府市の来訪者 **国内：国外 = 9：1**

※国内の来訪者は九州エリアからの来訪者が中心（自家用車利用）

訪れる観光客の約81%が自家用車等を利用している状況でも、  
市民が利用する**公共交通がひっ迫**

（出典：大分県観光実態調査）

今後インバウンドが増えると公共交通の利用者数が増える

※外国人観光客の自家用車利用は少ない

公共交通が**ひっ迫**し、市民の移動手段に多大な影響

※交通弱者にとっては死活問題

基礎自治体単位での**対策には限界**がある

※法的な規制が足かせに

規制改革を**実施せず**  
インバウンド対策を**抑制**

抜本的に規制改革を**実施し**  
インバウンド対策を積極的に**推進**

# 公共交通の現状

(令和5年9月現在)

## タクシー

市内  
事業者

8事業者

車両合計  
(総社員数)

381台  
(289名)

昼間  
平均稼働率

35.7%  
(136台)

夜間  
平均稼働率

11.3%  
(43台)

現在の課題

- ・事前予約が取れない  
※急な大型クルーズ船入港の際、  
タクシー待ち時間90分以上  
※令和5年度 大型クルーズ船入港予定  
R5年 4月～10月 19隻  
R5年11月～3月 15隻
- ・市民の待ち時間30分以上
- ・急な高齢者の通院要請に  
対応不可

## 路線バス

市内  
事業者

2事業者

令和4年度  
減便数

43便(廃線1路線)  
※運転手不足のため

運転手不足  
(2社合計)

約30名

現在の課題

- ・生活路線を観光客が  
利用することにより  
一部の路線で市民の  
移動が困難
- ・路線バスが運転手  
不足で増便(臨時便)  
対応できず、観光バス  
の増便ができない  
→ 負の連鎖に陥る

# 対応策

	ナイトバス	移住支援	免許取得助成											
目的	夜間のタクシー不足解消	運転手不足の解消	運転手不足の解消											
事業概要	毎週金曜・土曜 市内3ルートを循環バス 運賃無料	・大分県外→別府市移住 ・就職氷河期世代の方 ※38歳～53歳	大分県外→別府市移住											
	利用時間：22時～25時	支援金 最大400万円 (国1/2 県1/4 市1/4)	2種免許取得助成金 最大50万円 (国3/4 市1/4)											
	<table border="0"> <tr> <td>亀川</td> <td>鉄輪</td> <td>扇山</td> </tr> <tr> <td>23:15</td> <td>22:30</td> <td>23:47</td> </tr> <tr> <td>24:15</td> <td>23:30</td> <td>24:47</td> </tr> <tr> <td></td> <td>24:30</td> <td></td> </tr> </table>	亀川	鉄輪	扇山	23:15	22:30	23:47	24:15	23:30	24:47		24:30		(基本額) 100万～60万 (子ども加算) 100万～30万
亀川	鉄輪	扇山												
23:15	22:30	23:47												
24:15	23:30	24:47												
	24:30													
	便数：2～3便	・5年以上別府市に定住 ・バス・タクシー運転手	・5年以上別府市に定住 ・バス・タクシー運転手											
課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>根本的なタクシー不足の対策とはならない</li> <li>効果は限定的</li> <li>運転手の高齢化</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>慢性的な運転手不足</li> <li>全国的な問題で、運転手の「取合い合戦」</li> <li>労働環境の改善 (※2024年問題(時間外労働の上限規制)により、運転手不足がさらに深刻な問題)</li> </ul>												

# 観光地からの提案 1

## 道路運送法第 78条第3号

外国人観光客・深夜帯等を有償運送の許可対象に追加  
※「公共の福祉を確保するためやむを得ない場合」に該当するものとして取り扱う

- 普通第一種免許を保有している**一般人**が、**大臣認定講習を受ける**ことで、自家用自動車による有償の旅客運送を可能とする。
- 需給バランスが著しく崩れている**外国人観光客・深夜帯等**への**緊急対応策**として実施する。

運転手	一般人 (条件)普通1種免許保有 大臣認定講習受講
対象者	外国人観光客 深夜帯(国籍不問)
アプリ	世界的に多用されているアプリを 活用(日本仕様に改訂)

エリア	観光地、ターミナル駅、ホテル、空港等への送迎(観光周遊は不可) ただし、行政区等に制限されず、 <b>運送区域は「全国」とする。</b>
備考	・対価基準はタクシーと同程度 ・対価の中から報酬を受け取る ・事故時補償、車両整備等を既存事業者(タクシー・バス等)と連携

# 観光地からの提案2

道路運送法  
第78条第2号

現行の自家用有償旅客運送に係る課題解消

※対価、地域公共交通会議、交通空白地の定義などに係る課題など

## 地域公共交通会議などの協議は不要

タクシー・バス等の不足  
(運転手・台数等)

・タクシー等の不足分を自家用有償制度を使い補充できるようにする。

地域住民・観光客の  
移動手段の不足

・タクシー等の不足する時期・場所・時間帯に、自家用有償制度を利用できるようにする。

交通空白地・  
運行区域の制限

・交通空白地以外も運用可能にする。  
・出発または帰着地が区域内であれば、行政区や区域を越えても利用可能に

対価・事業性

・実費の範囲内・タクシーの上限運賃の概ね1/2の範囲内という文言をなくす

持続可能性・  
地域づくり

・既存事業者や行政だけでなく、  
全国民参加型の制度設計に(広義の共助)



( タクシー運転手減少分   
 +   
地域・時期・時間の交通空白分 ) → 自家用自動車 (白ナンバー)   
で至急補う必要がある。

● **タクシー**  
 (営業用自動車・緑ナンバー)

- ・ 個人タクシー過疎地営業
- ・ 75歳から80歳に引き上げ
- ・ 女性運転手の増加策 (予定)
- ・ 他の営業所から応援 (予定) 等

タクシー不足  
 (20.4%減少)

● **自家用自動車 (白ナンバー)**

**法78条2号**  
**(自家用有償旅客運送制度)**

- ・ 対価引き上げ(タクシー運賃1/2から8割へ)
- ・ 事業者協力型自家用有償の協力類型の追加
- ・ 配車アプリ導入促進 (いずれも予定)

**法78条3号**  
**(「公共の福祉」許可)**

- ・ レッカー車
- ・ 幼稚園バス
- ・ 訪問介護員の要介護者輸送
- ・ **万博**
- ・ **外国人観光客**
- ・ **深夜帯**  
 (赤字は要望)

※コロナ前と比べて、タクシー運転手は20.4%減  
 (約6万人減少) 全国ハイヤー・タクシー連合会調査

( 令和5年11月5日   
 活力ある地方を創る首長の会提出資料 )