

事例No.	3691
公表年度	R7
団体の属性	一般市
団体名	大分県別府市

事例区分	公営企業	タグ	・ 交通事業 ・ 移住定住 ・ EBPM
------	------	----	--

事例種類	地域活性化
------	-------

事例内容・タイトル

公共交通事業におけるドライバー不足解消対策

出典

地方自治研究機構 先進事例調査研究（令和7年度）

公共交通事業におけるドライバー不足解消対策

取組のあらまし

取組団体 大分県別府市

取組内容 公共交通事業のドライバー不足解消を図るため、ドライバー移住支援金制度、二種免許取得助成金制度、就職氷河期世代支援制度、ナイトバスの運行、庁内横断的なタスクフォースの設置や交通意識調査をワンパッケージにして取り組む「ドライバー不足解消プログラム」を開始した。

推進体制 1名+補助1名（令和6年度）

予算等 34,000千円（令和6年度）

1 大分県別府市の概要

人口	111,758人	令和7年4月末現在（住民基本台帳人口）
職員数	1,035人	令和7年4月1日現在
総面積	125.34km ²	令和7年1月1日現在（国土地理院「全国都道府県市区町村別面積調」）

図表 1 大分県別府市位置図



出所：Map-It

2 取組の背景・目的

(1) 別府市の交通事情

別府市は、九州の北東部、瀬戸内海に面した大分県の東海岸のほぼ中央に位置する、日本有数の源泉数と湧出量を誇る温泉地である。したがって公共交通機関は、地域住民の足となるだけでなく、観光客の回遊にも利用されるものである。

ア コロナ禍とドライバー不足

コロナ禍により公共交通機関の利用者は急激に落ち込んだ。令和5年5月に新型コロナウイルスの感染症法上の位置づけが5類に変更されたことにより、様々な催しの禁止や外出の自粛など多岐にわたる大々的な対策は終了したが、公共交通機関の利用者数はコロナ禍以前の水準に満たない。

特に路線バスを運行する事業者は採算が確保できない路線を数多く運行している現状がある。これらの課題の他、慢性的なドライバー不足などの影響もあり、令和4年度には、路線バス43便の減便と1路線の廃止となった。

タクシードライバーも足りていない。コロナ禍前と比較するとおよそ2割減っており、タクシー稼働率は昼間で35.7%、夜間で11.3%と低く、市民等からは「タクシーがつかまらない」という声も寄せられた。

イ 外国人観光客・インバウンドへの懸念

現在の観光客の内訳は、9対1で日本人観光客が多く、その6割以上が九州内から別府市を訪れている。九州内からの観光客のうち約8割が自家用車等を利用しているにもかかわらず、別府市の公共交通機関はひっ迫した状況にある。

国土交通省観光庁は、観光立国推進基本計画の中でインバウンド回復をうたっており、今後も外国人観光客は増加していくことが予想される。そうしてインバウンド需要が高まり、公共交通機関を利用する観光客が増加していくことは、市民生活に多大な影響を及ぼしかねない。その一方で、交通整備の遅れは日本の交通事情に不慣れな訪日外国人観光客にとって観光の回遊性を著しく下げるものである。このことは地域経済活性化の機会損失につながり得る、重大な課題であった。

3 取組内容

(1) ドライバー不足解消プログラム

別府市では、数々のドライバー不足解消対策を個別で動かすのではなく、「ドライバー不足解消プログラム」と題し、ワンパッケージで打ち出した。令和5年7月より開始されたこの取組は、単に公共交通を維持することだけを目的とするのではなく、「別府市第2期総合戦略」における施策など、複数の施策を相互に関連付け、連携させることで、地域全体として相乗効果が発揮され、高付加価値化を推進するものとして設計された。

ア ドライバー不足解消の「3本の矢」

壹の矢と題されたのは「ドライバー移住支援金制度」である。これは、大分県が実施する移住支援金制度である「関係人口に関する要件」を活用した、最大400万円の支援金を支給するもので、路線バス及びタクシーにおけるドライバー不足を緩和させることを目的としている。

貳の矢となるのは、有償で客を乗車させるために必要とされる二種免許の取得費用を最大50万円まで助成を行う「二種免許取得助成金制度」で、新たなドライバーの育成とその就労を促進する。

参の矢は、雇用環境が難しい時期、いわゆる「就職氷河期」と言われる時期に学校卒業を迎えた世代の中で、不本意ながら不安定な職に就いている又は無職であるなど、様々な問題に直面している人々へ移住支援金の交付などの支援を行う「就職氷河期世代支援制度」である。

イ ナイトバスの運行

別府市における「ナイトバス」は、コロナ後のタクシー不足に対する緊急措置として、令和5年8月25日から令和6年3月30日までの期間、毎週金曜日及び土曜日の夜間に3つのルートで運行した。乗車は市の中心地である北浜バス停からのみであるが、運賃は無料で、コロナ禍で自粛が続いていた外出を促進し地域経済の回復を支援した。

ウ タスクフォースの設置

別府市は、公共交通利用者が抱える課題を把握するとともに、利用者のニーズに沿った解決策や移動に係る諸問題を庁内で横断的に検討するため、福祉・情報・観光・産業等に関連する部署などから構成する「持続可能な地域交通を創るタスクフォース」を設置した。それぞれが抱える問題を把握し、補正していくことで、事業の効率化、定量的なコストの縮減、迅速かつ効果的な対策の実現などを図る。

エ 交通意識調査

別府市では、「地域公共交通計画」で課題が明らかになった地区のうち、人口集積や地形等から市内約20地区に在住する70歳以上の住民（約6,000人）に対し、交通意識調査を実施した。これは、これからの超高齢化社会でメインとなる世代の意見を把握し、今後の取組のエビデンスとして活用される。

図表 2 ナイトバス運行ルート



出所：別府市ナイトバス

4 成果・課題

(1) 取組の成果

全国からプログラムについて問合せがあり、交通事業者への問合せや入社希望者数なども副次的に増加したことから、別府市が設計した、一連の施策としての「ドライバー不足解消プログラム」は一定の効果があったと言える。そのため、令和7年度現在、本事業については規模を縮小している。

(2) 今後の課題

ただ大都市圏の真似をするだけでは地域問題の根本的な解決には繋がらない。その地域の抱える課題に応じた対策が必要である。しかしながら、公共交通事業は法の規制が厳しい分野であるため、見込める効果も限定的となる。したがって、より大きな取組を実施するためには国へ直接訴えていくほかない。

関連・参考資料

地方自治研究機構『自治体法務研究 No.76 2024 春号』p.39-42

別府市ホームページ「別府市移住支援金交付制度」

https://www.city.beppu.oita.jp/sisei/ijyuu/sienkin_driver.html#:~:text=%E7%A7%BB%E4%BD%8F%E5%AE%9A%E4%BD%8F%E4%BF%83%E9%80%B2%E5%8F%8A%E3%81%B3,%E7%B5%A6%E3%81%99%E3%82%8B%E3%82%82%E3%81%AE%E3%81%A7%E3%81%99%E3%80%82

別府市「別府市地域公共交通計画（2022.6～2027.9）」

chrome-

extension://efaidnbmnnnibpcajpcgglefindmkaj/https://www.city.beppu.oita.jp/doc/seikatu/bouhan_anzen/koukyou_koutuu/koukyou_kassei/gaiyo.pdf

別府市公共交通活性化協議会「北部地区・南部地区におけるアンケート調査結果」

chrome-

extension://efaidnbmnnnibpcajpcgglefindmkaj/https://www.city.beppu.oita.jp/doc/seikatu/bouhan_anzen/koukyou_koutuu/koukyou_kassei/r06/kekka.pdf