

# 地域公共交通政策の流れ

---

# 地域公共交通政策の流れ

戦後

- ◆ 増大する需要に対応した**交通サービスの安定供給**を確保
- ◆ 交通事業者の独占と内部補助

1980年代～

- ◆ 競争を通じた**効率的・多様な交通サービス**の提供を促進
- ◆ 国鉄などの国有企業の民営化と需給調整規制の廃止等

2000年代～

- ◆ **自治体**を中心とする**地域**が「望ましい交通ネットワーク」を追求
- ◆ 規制緩和の見直し、安全規制強化

2007年  
(H19)

**【地域交通法制定】**  
市町村による協議会・計画制度を創設  
計画に盛り込むことができる各種事業を創設

2009年  
(H21)

**【タクシー特措法制定】**  
国による特定地域の指定  
(新規需要が認められる場合のみ参入・増車許可)

2013年  
(H25)

**【交通政策基本法の制定】**  
基本理念、関係者の責務、交通政策基本計画、国・地方  
公共団体の施策等について規定

2014年  
(H26)

**【地域交通法改正】**  
都道府県による協議会・計画が可能に  
計画制度にまちづくりとの連携を位置づけ  
・ネットワークの面的な再編に関する事業を創設

2014年  
(H26)

**【タクシー特措法改正】**  
特定地域における新規参入の禁止  
国による準特定地域の指定 (新規参入の厳格化)

2020年  
(R2)

**【地域交通法改正】**  
計画の作成を**自治体の努力義務**に  
交通資源を総動員 (自家用有償運送等) ・競争から協調へ  
(※独禁法特例法も制定)

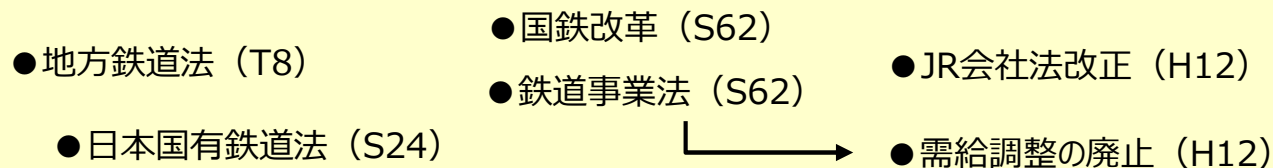
2017年  
(H29)

**【道路運送法改正】**  
貸切バスの安全規制強化  
(事業許可の更新制等)

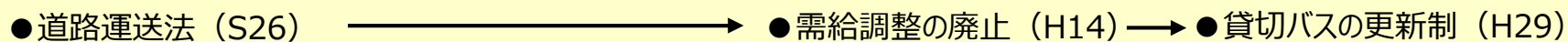
2023年  
(R5)

**【地域交通法改正】**  
地域の多様な関係者との「連携・協働」による地域公共交通の再構築 (リ・デザイン)

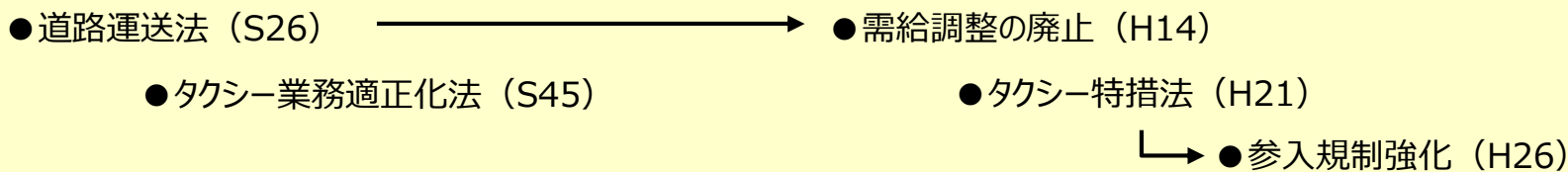
## 鉄道



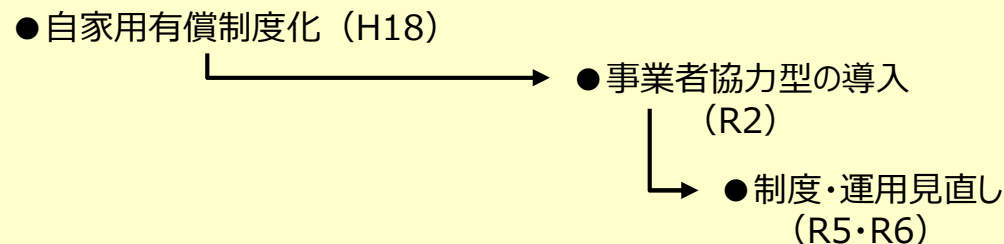
## バス



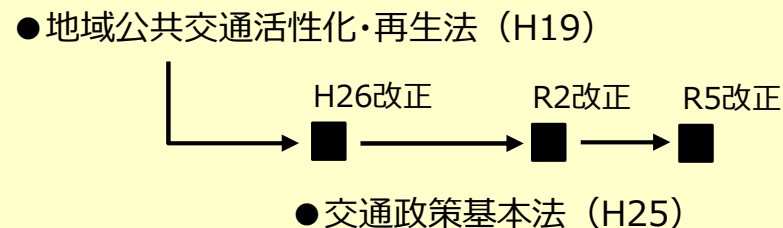
## タクシー



## 自家用有償



## 地域公共交通



高度経済成長期

民営化・規制緩和

人口減少・成長の鈍化

### <速やかに取り組むべき課題>

- 交通空白の解消に向けた改善策 → タクシーやデマンド交通等による移動手段の確保に向けた制度・運用改善の検討
- 交通データの収集と利活用 → 行政や地域の多様な関係者間でのデータ共有の推進等
- 地域活性化の様々な政策との連携 → まちづくり・地域づくり、地域生活圏（国土形成計画関係）、デジ田構想の視点
- 人材の育成と確保 → バス・タクシーのドライバー、行政職員、外部コーディネーター人材等の育成支援

### <中長期的な視点で取り組むべき課題>

- 地域の公共サービスとの一体的運営 → エネルギーの地産地消の観点を含め、公共交通が地域内経済循環を生み出す方向を検討
- 公共交通の位置づけ → ナショナルミニマムの観点から、クロスセクター効果も踏まえ、日本全国で提供されるべきサービス水準等を検討
- 安定的財源の確保 → 中長期的に「リ・デザイン」を着実に実装するための安定的な財源について検討（公共交通全体の利用者、公共交通利用者以外の負担等の妥当性が検討課題）