



🔍 #交通空白解消へ

# 「交通空白」解消に向けた取組方針2026(案) 概要



# 2026年「交通空白」リストアップ調査結果（地域の足）

リストアップ調査結果（R8.5.15集計）

回答自治体数：1705(回答率97.9%)

← 昨年調査より102自治体増加

市区町村によるノウハウの蓄積、調査の進展により、昨年の調査で把握できなかった「交通空白」を新たに確認

	地区数 (自治体数)	居住人口 / 全人口 (%)	面積 / 国土面積 (%)
「交通空白」地区	R7 2,057 → R8 2,740 (+683) (717自治体 892自治体 : +175)	17,207千人 (13.9%)	115,737km <sup>2</sup> (31.4%)
未然防止が必要な地区 (要モニタリング地区)	R7 1,632 → R8 1,498 (-134) (514自治体 437自治体 : -77)	6,096千人 (4.9%)	36,411km <sup>2</sup> (9.9%)
計	R7 3,689 → R8 4,238 (+549) (1,095自治体 1,152自治体 : +57)	23,304千人 (18.9%)	152,148km <sup>2</sup> (41.3%)

※回収した調査票のうち、有効回答を集計

## 取組方針2025で把握した「交通空白」（2,057地区）の進捗状況

対策を**実施中**の地区※1

(昨年) 548 → **1,300**

地域公共交通計画への位置づけ

位置づけ済：908 位置づけなし：392

対策を**準備中**の地区

(昨年) 854 → **588**

- 速やかに対応 228
- 集中対策期間に対応 299
- 対応時期未定 61

地域公共交通計画への位置づけ

位置づけ済：356 位置づけなし：232

対策を**検討中**の地区

(昨年) 655 → **169**

- 速やかに対応 26
- 集中対策期間に対応 143

地域公共交通計画への位置づけ

位置づけ済：72 位置づけなし：97

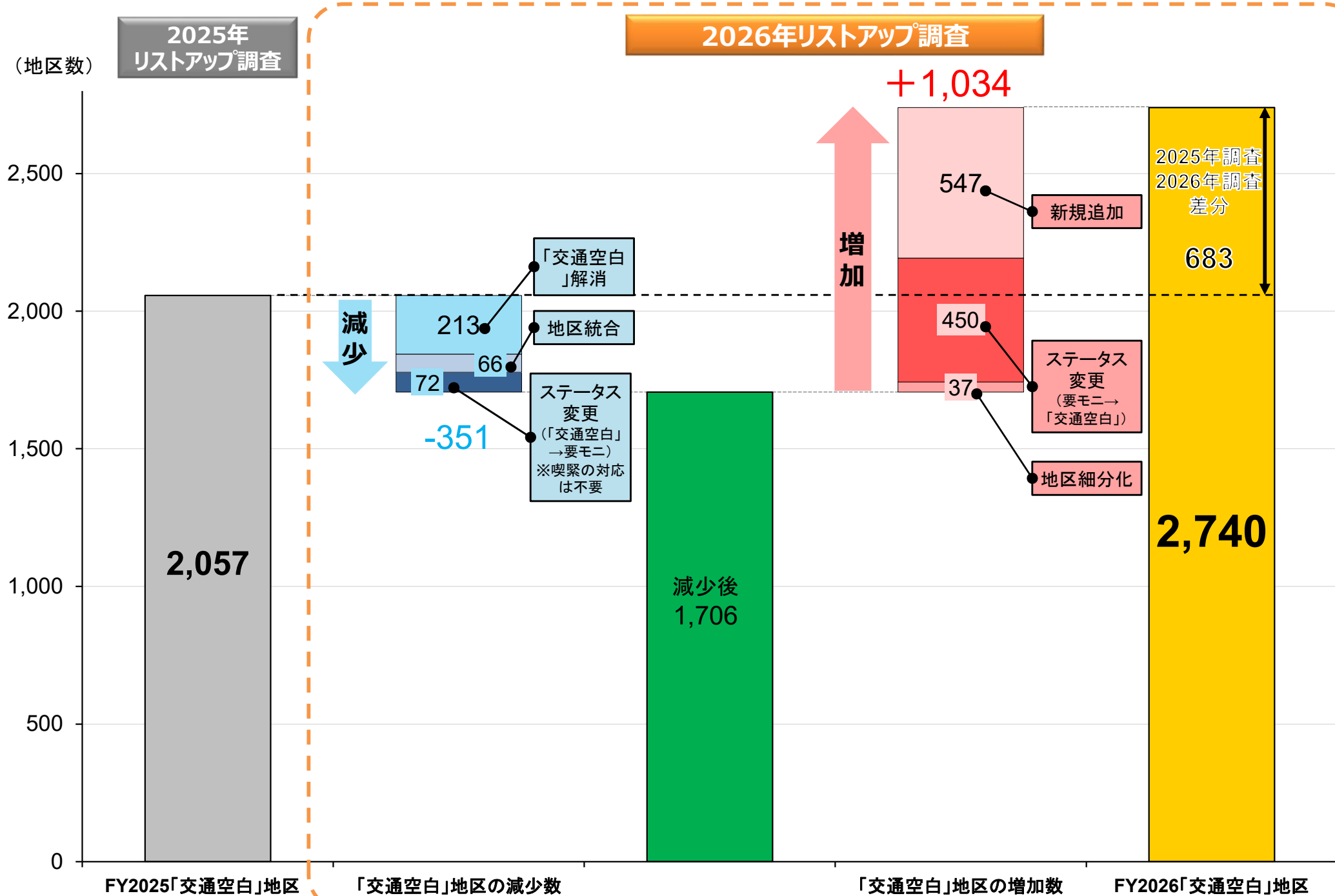
※1 2026年調査で「交通空白」解消と回答した地区を含む

未然防止が必要な地区（要モニタリング地区）：1,632 地区

計画位置づけ済※2：(昨年) 483 → **876** 計画位置づけなし：(昨年) 1,149 → **756**

※2 取組を既に実施している、又は具体的な取組方針を定めた地区等を含む

# 「交通空白」地区の増減理由について(地域の足)



# 2026年「交通空白」リストアップ調査結果（観光の足）

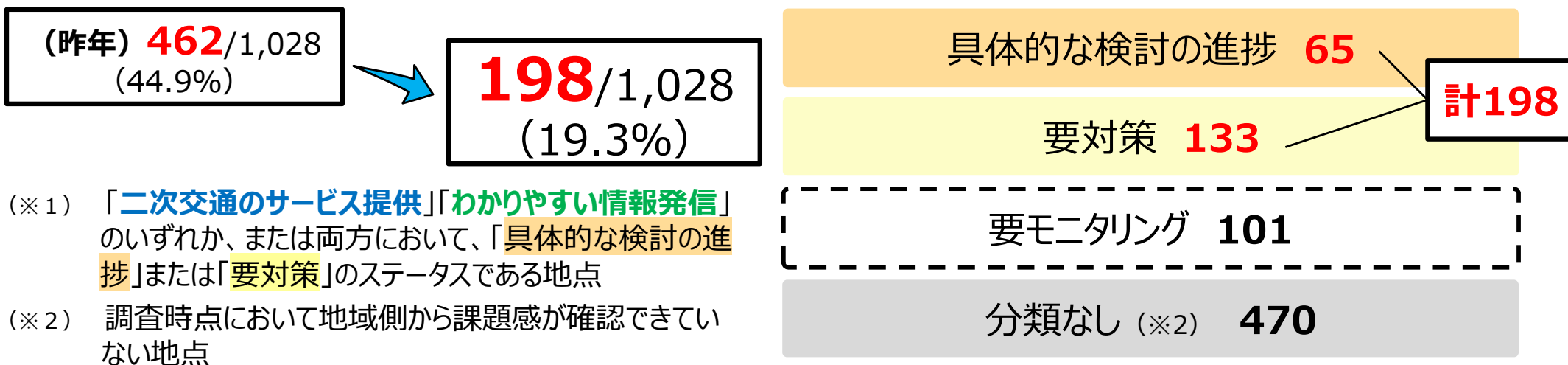
- 「交通空白」解消の目途が立っていない地点が、462地点から、**198地点に減少**。
- 取組方針2025で把握した「交通空白」地点462のうち、**259地点**において**具体的な取組を実施**。

## リストアップ調査概要

- 対象：主要交通結節点**1,028地点**（新幹線・特急停車駅・観光客利用の多い駅、空港、クルーズ港など）
- 調査先：地方自治体、観光協会、DMO（観光地域づくり法人）

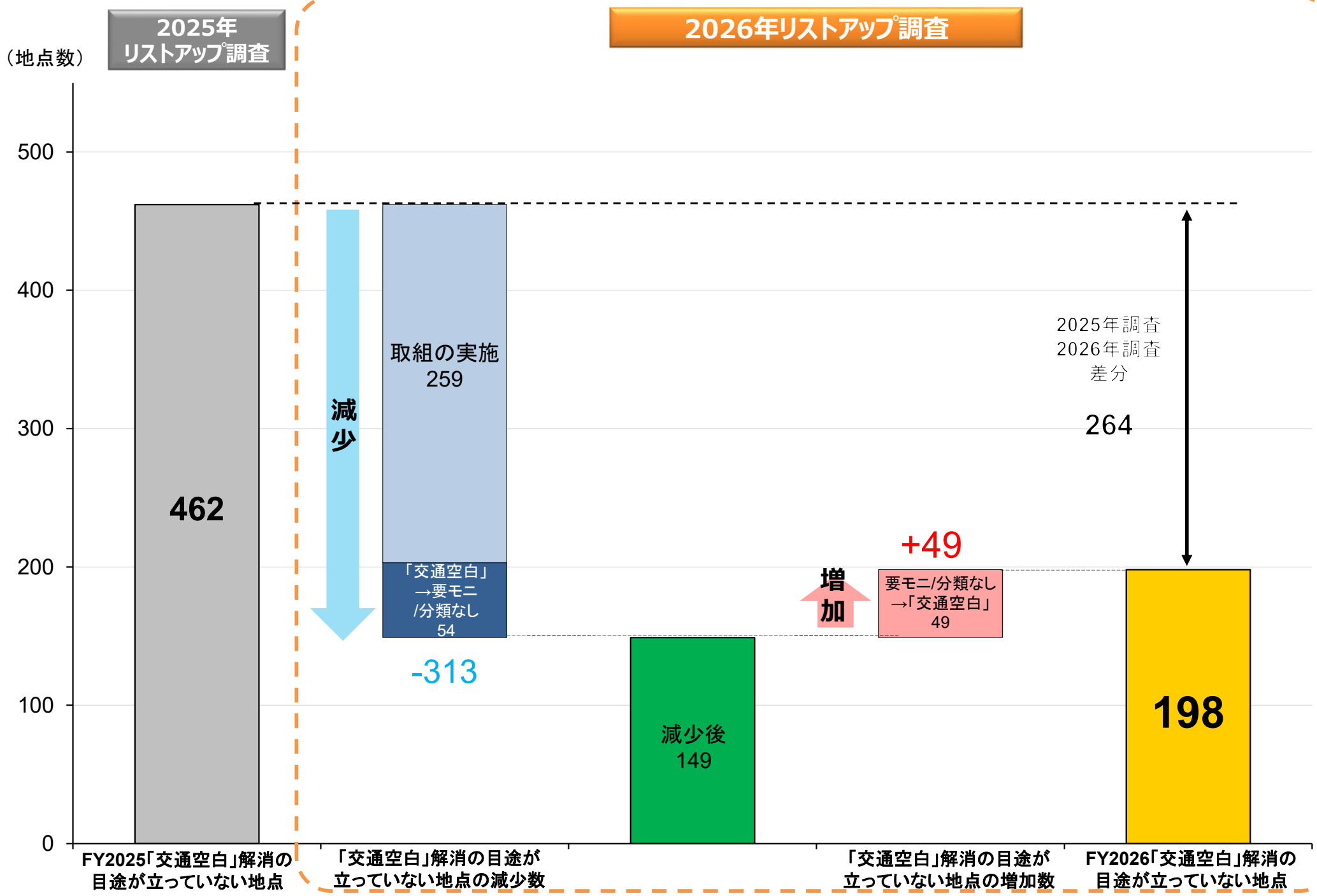
## 「交通空白」解消の目途が立っていない地点（R8.5.15集計）

### 「交通空白」解消の目途が立っていない地点数（※1）



## 取組方針2025で把握した「交通空白」の進捗状況（R8.5.15集計）





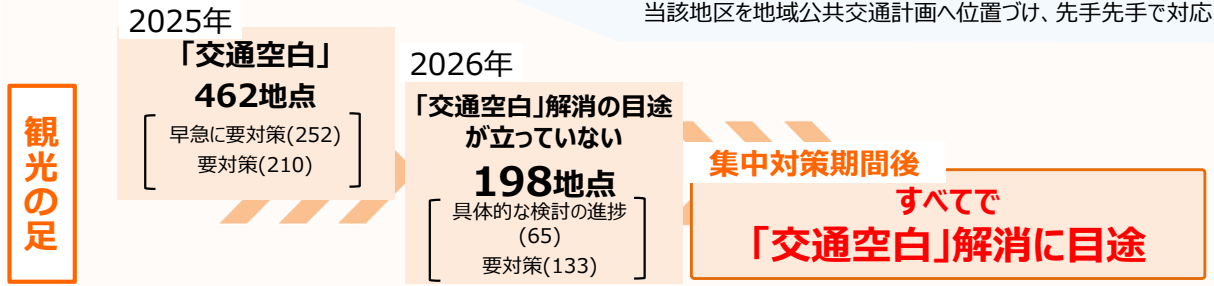
## 「交通空白解消・集中対策期間」における取組方針

- すでに把握している「交通空白」解消に目途をつけることに加えて、今回の調査で新たに把握した「交通空白」についても、**集中対策期間（令和7～9年度）での解消に着手**すべく、取組を深化。「交通空白」を将来にわたり安定的に解消していく段階を目指し、新たに創設する認定制度も活用し、全国的な取組を加速化。
- 「交通空白」の把握から、**実装・担い手確保・DXによる高度化までを一体的に支援**。その際、地域公共交通は生活交通としての役割と観光振興に資する役割の双方を有するとの認識のもと、「地域の足」と「観光の足」を「車の両輪」として**一体的に推進**するほか、**自動運転等の新たな技術を活用**。

### (1) 目の前の「交通空白」への対応



※加えて、未然防止が必要な地区(要モニタリング地区)については、当該地区を地域公共交通計画へ位置づけ、先手先手に対応



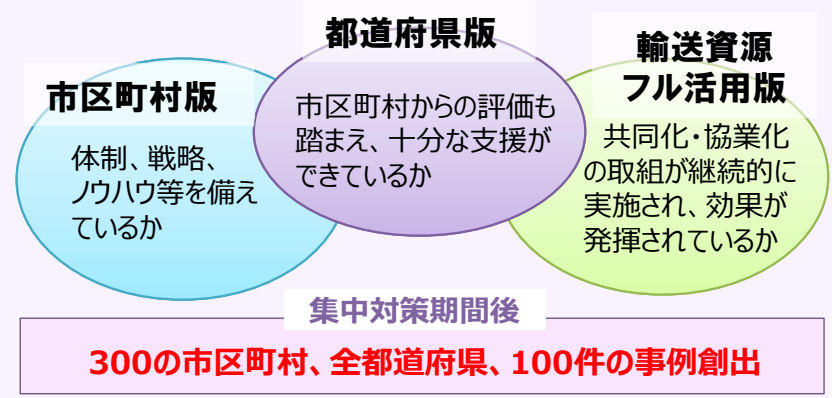
※加えて、未然防止が必要な地点(要モニタリング地点)については、関係者による協議の場の立ち上げや伴走支援等を重点的に実施するなど、先手先手に対応

### (2) 「交通空白」を発生させない持続可能な体制づくり

**持続可能な体制づくり認定**

- ① 持続可能な体制整備を図る市区町村
- ② 市区町村の牽引・伴走支援を行う都道府県
- ③ 共同化・協業化による効果的な取組

を国土交通省「交通空白」解消本部において評価し、認定(2026年度中に創設)



## 「交通空白」の把握から、実装・担い手確保・DXによる高度化までを一体支援（5本の矢）

地域輸送資源のフル活用等への制度的支援	計画策定から実証・実装に至るまでの切れ目のない十分な財政支援	官民連携、地域連携を促進する基盤整備	自動運転社会実現本部との連携/地域交通DX (COMmmmons)等による先進技術導入の環境整備	観光を起点とした地域交通の持続可能性の強化
---------------------	--------------------------------	--------------------	--	-----------------------

## 「交通空白」解消に向けた取組の加速化

取組方針2026を踏まえ、「地域の足」の確保と「観光の足」の確保の両面を「車の両輪」と位置づけつつ、地域交通DXや自動運転等の新たな技術の実装など、取組内容の深化を図ることにより、「交通空白」を将来にわたり安定的に解消していく段階へと発展させていく。

### ① 地域輸送資源のフル活用等への制度的支援

地域の実態と将来像を踏まえ、輸送資源を分野横断でフル活用する取組を含む戦略設計を支援するため、改正地域交通法で創設された各種制度、計画策定や人材育成に資する情報提供等を実施するとともに、地方運輸局等による伴走支援を展開

- 文科省／厚労省と連携した「地域輸送資源のフル活用」の実装化（自動車地域旅客運送サービス再構築事業、パイロット・プロジェクト等）
- 連携促進団体 ● 認定制度 ● まちづくりや住宅政策との連携 等

主な取組

### ⑤ 観光を起点とした地域交通の持続可能性の強化

地域住民の「生活の足」を確保しつつ、観光と生活を一体化した交通体系を構築することで、観光需要を取り込み、地域交通の利用基盤を強化し、持続可能性向上の好循環を図る

- 計画策定段階からの観光需要把握 ● 多客期等需要変動への対応
- 観光フィーダー補助 ● 利便性向上

主な取組

### ② 計画策定から実証・実装に至るまでの切れ目のない十分な財政支援

構想段階から実証・実装、本格運行まで切れ目のない十分な財政支援を行い、計画倒れを防ぐ。その際、観光との連動や交通再編・DXを一体的に進め、持続可能で自立的な地域交通の定着を図る

- 計画策定やアップデートへの支援・「交通空白」解消への財政支援
- 幹線・フィーダー補助への支援と鉄道バス路線等の再構築の促進
- DX・GXの活用や人材確保支援等

主な取組

### ④ 自動運転社会実現本部との連携／地域交通DX等による先進技術導入の環境整備

人口減少や担い手不足に対応するため、自動運転や地域交通DXを活用した社会実装を推進し、データ連携と先進技術により「交通空白」解消と持続可能な地域交通の実現を図る

- 国土交通省自動運転社会実現本部 ● 地域交通DX (COMmmONS)

主な取組

### ③ 官民連携、地域連携を促進する基盤整備

官民連携プラットフォームの全国規模へ拡大した基盤を生かし、対面・オンライン双方のマッチング強化により、具体的案件創出を加速し、「交通空白」解消につながる実効的連携を推進

- マッチング・イベント、サイト充実、成功事例の発信による案件創出

主な取組

# 【参考】「交通空白」解消に向けた施策の現在の取組状況 (令和7年5月30日以降)

## 地方運輸局等による 首長訪問・事業者との橋渡し・伴走支援

地方運輸局等により、首長等への直接訪問や自治体担当者との事務打合せ、交通事業者等との**橋渡し・調整**、都道府県と連携した制度等の説明会の開催等を実施

首長等訪問数

事務打ち合わせ数

406市区町村※

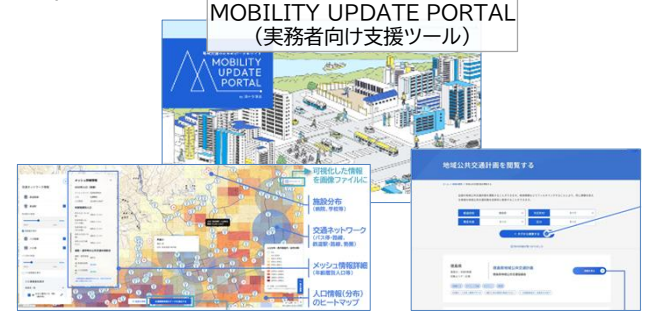
629市区町村※



※第4回「交通空白」解消本部 (令和7年5月30日) 以降

## 制度・事例等に係る情報・知見の提供

実務者向け支援ツール「**MOBILITY UPDATE PORTAL**」の公開、機能強化をはじめ、公共交通担当者に役立つ情報を提供



人口や交通データの情報重ね合わせ可能な「現状可視化ツール」、全国の地域公共交通計画が閲覧可能な検索機能など、初心者から上級者まで活用可能

## 実証・実装等に向けた十分な財政支援

「交通空白」地区におけるデマンド交通の実証・実装、担い手確保、計画策定やアップデート等を**幅広く財政支援**し、自治体や交通事業者による「交通空白」解消を後押し

地域公共交通確保維持改善事業

令和8年度当初予算+令和7年度補正予算で**約600億円**を確保

### 【財政支援の例】 R8年度「交通空白」解消等リ・デザイン全面展開プロジェクト

全国各地の「交通空白」の早期解消に向けた取組の立ち上げ支援や複数の主体による共同化・協業化を通じた地域旅客運送サービスの提供、事業者・事業種の連携・協働によりデジタル技術を活用した高度サービスの実装、組織として効果的な地域交通への見直しを含む企画・立案や地域の関係者との調整を進める体制の整備等への支援

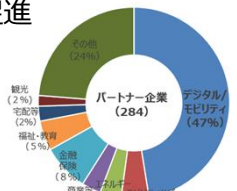
**支援実績 (R8.4月時点)**  
「交通空白」解消タイプ: 217件 地域交通DX推進タイプ: 28件  
共同化・協業化促進タイプ: 34件 モビリティ人材・組織育成タイプ: 89件

## 「交通空白」解消・官民連携プラットフォーム

**交流・マッチング、パイロット・プロジェクトの展開**等を通じ、自治体、交通事業者と様々な分野の企業・団体とのネットワーク構築や新技術・サービスの活用を促進

### プラットフォームの特徴

- ・会員数: **1,836**団体 (R8.5.31時点)
- ・全都道府県が参加。市区町村も過半数が参画
- ・パートナー企業はデジタル・モビリティ、エネルギー・インフラ、金融など多様



### 先進事例の創出



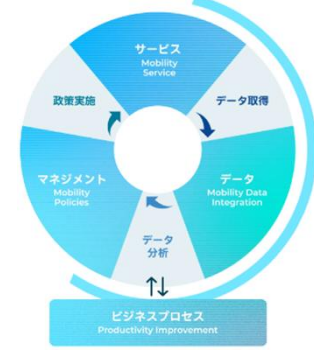
### マッチングの推進



## 地域交通DX

システム標準化等により地域交通の連携・協働の障害となるサービスやデータなどの「個別最適化」を打破し、利用者利便向上や事業生産性改善等を促す「**地域交通DX**」を推進

### 地域交通DX推進プロジェクト「COMmmONS」



- ・ 地域交通の持続可能性、利便性、生産性を向上させるデジタル技術活用 (DX) のベスト・プラクティス創出と標準化の推進
- ・ 開発成果である技術的なナレッジや標準仕様を定めたドキュメント作成などのオープンソース戦略の推進

## 新たな制度的枠組みの構築 地域交通法の改正 等

「**地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律 (令和8年法律第35号)**」により、市町村等が先導する事業者・産業・自治体の壁を超えた連携・協働 (モビリティ・パートナーシップ・プログラム) による輸送資源のフル活用、共同化・協業化、市町村等の地域交通関係事務を補完・代替する主体の構築、モビリティデータの活用等を促進

【法律の主な内容】

### 自動車地域旅客運送サービス再構築事業

「交通空白」等になっている地域で、運転者や車両等の**輸送資源をフル活用**する事業を認定

### 連携促進団体の活動推進

関係者間の調整役として重要な役割を果たしている**交通事業者以外の企業・団体**を「連携促進団体」として位置づけ

### モビリティデータの利活用

地方公共団体による**データ提供等の協力要請**に対し、**正当な理由がある場合を除いて、交通事業者等が応じる**こととし、事業実施を促進

# 「交通空白」は、地域と個人の成長を阻む“見えない壁”

通学・通院・買い物・旅行に  
お困りごとを抱える方々  
(移動手段の不足)

表面の課題

家族送迎負担  
(主に現役世代の無償労働)

多岐にわたる「機会損失」・「国民負担」

地域の担い手不足、所得の低下  
消費の低迷、観光消費の減退  
高齢者の健康面への悪影響・医療／介護負担増大  
子どもたちの学ぶ機会や将来の可能性の喪失

内在する  
本質的な課題

地域の衰退、都市への人口流出、  
少子化の深刻化

地域と個人の成長力を掘り起こすため、「交通空白」解消を深化・加速化

# 【参考】家族送迎による時間損失：可処分時間の断片化、介護離職の誘発

- 教育、医療、介護などのエッセンシャルサービスは、送迎があって初めて成立。しかし、保育や通学、介護サービスの開所時間や施設送迎時間は、各施設の運営やその担い手に配慮し、制約・固定化されがち。その結果、各家庭が、仕事との両立のため自らのタイムスケジュールを調整する余地は少ない。
- それらに送り出し準備、迎え・戻りの運転、待機等が付随し、可処分時間を圧迫。更に突発での子供や親のケア、不規則の通院や遠方送迎が加われば、可処分時間は更に断片化、就労はより短時間で不安定なものに。
- 親が送迎を手伝えるうちは助けになるが、親の加齢やフレイル化、学校や病院の統廃合等が進むにつれ、職場側が育児・介護に配慮した勤務体系を用意していても、就労継続は困難になっていく。

地方部での典型事例：40代女性 / 子供2人 / 要介護の母（別居。送迎付デイサービス週3回、通院週1回など）

1日の送迎回数：4~5回 | 子ども関連：朝1回+夕1~2回 | 介護関連：朝1回+夕1回

約10時間/週の家族送迎が、実際には就労可能時間を約5時間/日に制約

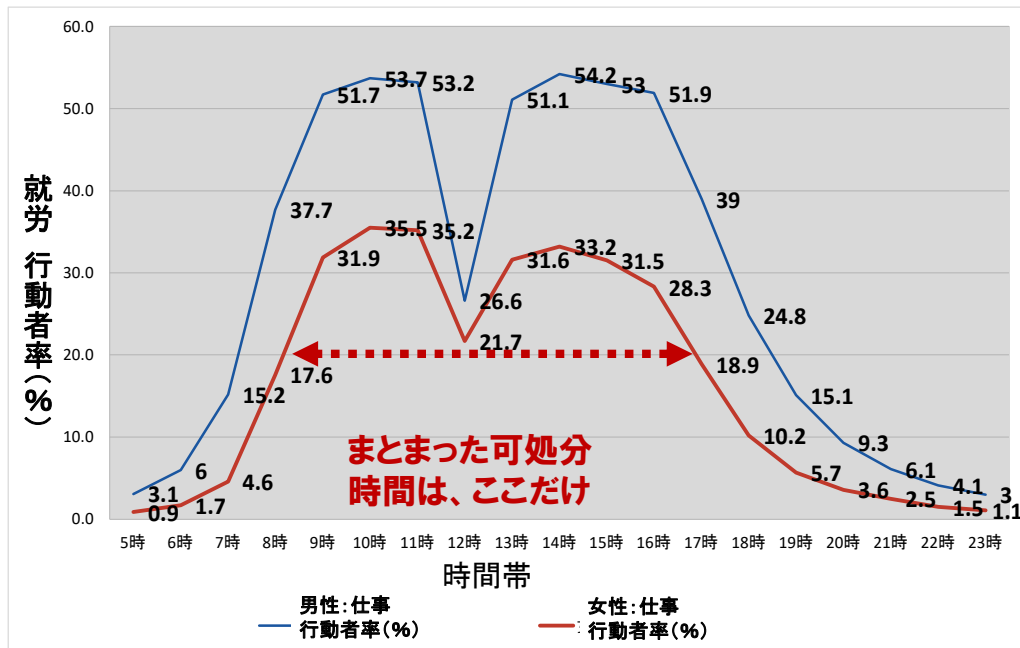


子育て関係 (登下校、学童、部活動、塾、習い事など) | 親の介護・医療関係 (施設送迎付デイサービス利用+通院送迎) | 就労可能時間帯 (薄緑: その他の可処分可能時間帯)

○ **家族送迎負担は、特に女性の就労可能時間を分断・短縮し、非正規雇用を余儀なくする、管理職への昇任を諦めさせる、介護のため離職せざるを得ないといった状況を引き起こしている。さらに都市への転出を加速する。**

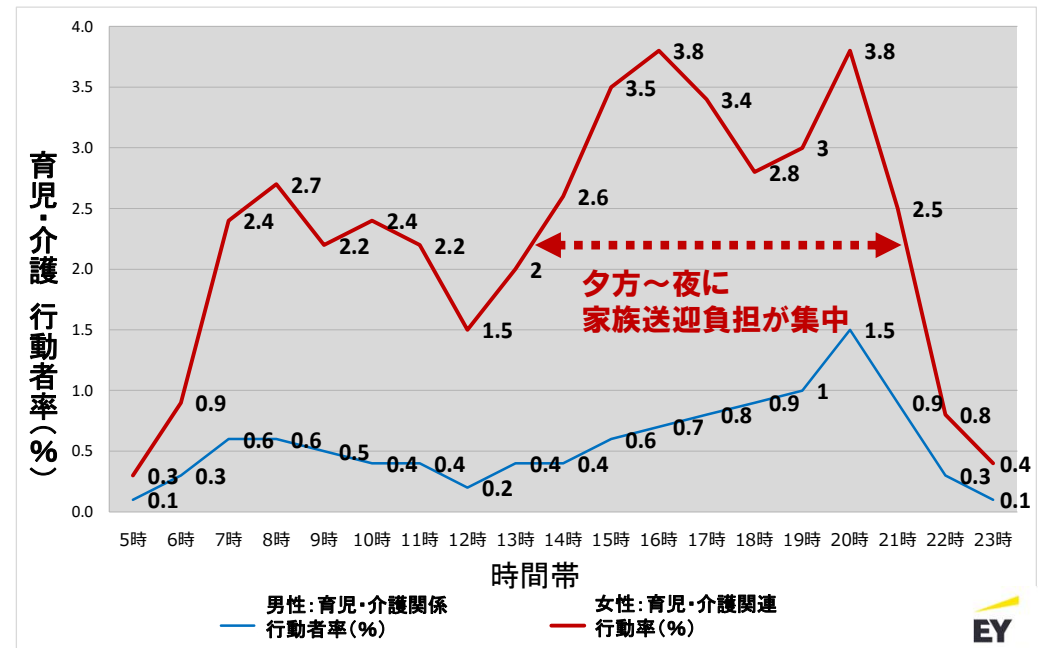
昼間就労に男女で大きな格差。  
女性は就労可能時間も短く。

- 全人口に占める男性の昼間就労者（就労行動者率）は51～55%（9～14時のコア時間帯）。
- これに対し、女性は30～35%にとどまり、就労時間も短い。



家族送迎行動が女性に集中。  
（特に男性の約5倍）

- 学校、学童、デイサービス、塾や習い事の送迎負担が、朝と夕方～夜の時間帯、特に女性に集中。
- 親が送迎を手伝えるうちは大きな助けだが、働き手が壮年世代になり親の加齢やフレイル化が進行すると、就労継続が困難に。



出典：総務省統計局、令和3年社会生活基本調査の実測値  
経産省、仕事と介護の両立支援に関する経営者向けガイドライン（2024年）のデータを基にEY作成