

「交通空白」解消に向けた取組方針 2026

～「地域の繁栄の礎」として、地域と個人の成長を阻む
「見えない壁」の打破を目指す～

令和8年6月10日

国土交通省「交通空白」解消本部

はじめに

我が国において、通学・通院・買い物等の日常生活や観光の際に必要な地域公共交通が十分に確保されていない、いわゆる「交通空白」は、人口減少・少子高齢化や担い手不足が進行する中、地域の暮らしを支える上での喫緊の課題である。

「地域の繁栄なくして国の繁栄なし」

国土交通省では、地域公共交通は「社会経済活動の基盤」であり、地方の「暮らし」と「安全」を守るためにも「なくてはならないもの」であるとの認識¹のもと、「交通空白」に正面から向き合うため、令和6年7月に国土交通大臣を本部長とする「交通空白」解消本部を設置し、地方運輸局等による伴走支援、制度・財政支援、「交通空白」解消官民連携プラットフォームの推進など、政府一体となった総合的な取組を進めてきた。これにより、多くの地域で具体的な対応が進展し、一定の成果が現れつつある。

一方で、「交通空白」がもたらす影響は、地域公共交通の収支悪化や担い手不足等により運行維持が困難になるといった「交通政策上の課題」の枠にとどまらないことが、より明確になってきている。

移動手段の制約は、通勤・通学・通院・買い物といった基本的な生活行動に加え、就業機会、学びや観光・体験の機会、健康の維持、社会参加といった、個人や地域の成長に直結する活動全体に影響を及ぼしている。とりわけ、家族内での送迎負担や、外出そのものを諦める行動の積み重ねは、表に見えにくい形で地域や個人の成長を阻む「見えない壁」となっている。

すなわち、「交通空白」は単なる交通分野の課題ではなく、地域の活力や人々の持続的な成長を阻む構造的な制約であり、その解消は、本来、地域や個人が本来持つ成長力を掘り起こすことにもつながるものである。

したがって、「交通空白」への対応は、目先の移動手段の確保にとどまらず、地域の医療、福祉、教育、観光、商業といった幅広い分野と連携しながら、我が国社会全体の持続可能性を高める取組として位置づける必要がある。

こうした認識の下、昨年決定した「交通空白」解消に向けた取組方針2025（以下「取組方針2025」という。）に示された方向性を継承しつつ、制度面・財政面から取組をさらに深化させ、「交通空白解消・集中対策期間」（令和7年度～9年度。以下「集中対策期間」という。）の先も見据え、「目の前の『交通空白』への対応」と「将来にわたり『交通空白』を生み出さない体制」を全国に波及させるため、新たに「交通空白」解消に向けた取組方針2026を策定するものである。

¹ 第221回国会における高市内閣総理大臣施政方針演説

「地域交通や物流を維持するため、中継輸送やDXの推進、多様な主体による協業を促す枠組みの創設を通じ、交通空白やドライバーなどの担い手不足の課題解消に取り組みます。」

1. 「交通空白」は地域と個人の成長を阻む「見えない壁」である

我が国は現在、人口減少・少子高齢化の進行、地域間格差の拡大、担い手不足の深刻化、社会保障費の増大など、複合的かつ構造的な課題に直面している。これらは個別に存在するのではなく、相互に影響し合いながら「負の連鎖」を形成している点に特徴がある。

とりわけ地方部においては、人口流出や産業基盤の弱体化を背景に、学校、医療施設、商業施設など生活サービスの維持が困難となり、そのこと自体がさらなる地域における暮らしの質の低下を招く悪循環が生じている。

こうした構造を読み解く上で、日常生活や観光に必要な移動手段が十分に確保されていない「交通空白」の課題は、構造的課題に広く関係する根源的な要因として、極めて重要である。「交通空白」は、通学・通院・買い物・就労・観光といった基本的な生活様式や消費行動を制約し、個々の不便にとどまらず、地域社会や経済全体に連鎖的な影響を及ぼしている。

これまで、「交通空白」は、地域公共交通の収支悪化や運転者不足など、交通事業の持続性を巡る課題として捉えられることが多かった。

しかし国土交通省が行った調査・分析により、その影響は単なる移動の不便さにとどまらず、可処分時間の損失、就業機会の逸失、消費や教育機会の喪失、健康状態の悪化など、まさに社会経済全体に及ぶ多岐に渡る機会損失・国民負担として顕在化していることが明らかになってきている。

(1) 家族に内在化する「時間の壁」

「交通空白」がもたらす最も象徴的な影響は、家族送迎という形での可処分時間の損失である。公共交通が十分に機能しない地域では、高齢家族等の通院・介護サービス利用や子供の通学・課外活動を、家族や近所の方々が送迎によって支えざるを得ない場面が日常化している。

今後、病院や学校の統廃合が進展していく中で、家族送迎による時間負担は一層大きくなっていくことが想定される。また、少子化に伴い、学校部活動を巡る状況が厳しくなっている中、子供たちに豊かなスポーツ・文化芸術活動の機会をどのように保障していくかが課題となっている。

このような医療や教育を巡る状況の変化に伴い、公共交通の充実も含めた適切な移動手段の確保を行わない場合、これらの送迎は無償労働として扱われ、統計上は可視化されにくいのが、実態としては週あたり数時間から10時間程度に及ぶケースも少なくない。加えて、送迎は週全体にわたって朝夕や特定の時間帯に発生することが多く、可処分時間を断片化させ、就労可能時間を大きく制約する。

この結果、家計における所得の低下を招き、これにより消費自体の低迷を引き起こすこととなっている。

また、家族送迎負担はとりわけ現役世代（運転免許を取得できる18歳～64歳）の女性に偏在する傾向が強く、短時間就労や非正規雇用への移行、管理職登用の断念、さらには介護等を契機とした離職を通じて、個人のキャリア形成や所得水準にも長期的な影響を及ぼしている。

（2）地域経済の稼ぐ力を削ぐ「経済の壁」

個人レベルで発生した時間制約や就業制約は、やがて地域経済全体に波及する。

家族送迎負担による就業時間や就業機会の制約は、地域産業における担い手不足の常態化や生産力の低下につながり、域内所得や消費、投資の低迷を招く。地域の「稼ぐ力」が失われ、この結果、さらなる人口流出を加速させるという悪循環が生じる。

加えて、交通利便性の不足は、地域内における消費の機会そのものを制約している。移動手段が限られることにより、住民や観光客が外食や買い物、各種サービスの利用を控える傾向が生じ、飲食業や小売業をはじめとする地域の産業において、本来得られるはずであった売上が失われている。こうした「機会損失」が積み重なることで、地域経済の活力を静かに削ぐ要因となっている。

観光分野においても同様である。二次交通の不足や分かりにくさは、来訪者に地域訪問を断念させ、地方誘客や観光消費の拡大を妨げている。特に、訪日外国人旅行者を対象とした調査においては、地方部を訪れる上での課題として「現地での移動の不便さ」が指摘されており、交通利便性の制約が地方訪問のハードルとなっている。この結果、全国的に拡大するインバウンド需要の恩恵が都市部に偏在し、地方部においては十分に取り込めていない状況が生じている。

このように、「交通空白」は、生活交通のみならず、交流・観光を通じた地域経済活性化の機会にも明確な制約となっている。

（3）健康・教育・将来世代に及ぶ「機会の壁」

「交通空白」の影響は、健康や教育といった分野にも及ぶ。

移動手段の制約は、高齢者の受診控えや社会参加の減少を招き、その結果、身体機能や認知機能の低下、いわゆるフレイルの進行を早めるおそれがある。外出頻度や社会参加の低下は、医療・介護負担の増大とも密接に関係している。

また、保護者の時間的制約や送迎負担の増大は、子供が部活動や地域クラブ活動、習い事、学習塾といった学校外活動を制約する、あるいは諦める要因となっている。こうした子供の機会損失は、学業成績だけでなくスポーツや芸術的才能の発展を阻害する等の形で子供の将来的可能性や成長の機会を奪うこととなり、さらには将来の所得水準とも関連しうるとの調査もあり、長期的には地域間・世代間の格差拡大につながる可能性がある。

このように、「交通空白」は、時間、雇用、消費、観光、健康、教育といった複数の領域において相互に関連しながら、地域や個人の可能性に上限を与えてきた可能性がある。言わば、それは、目に見える制約ではなく、挑戦や選択肢の広がりに対し気づかぬうちに押しとどめる、地域と個人の成長を阻む「見えない壁」として存在しているのである。

こうした「機会損失」や「国民負担」について、短期的には、家族送迎負担による可処分時間の損失や就業機会の逸失、利便性の制約による消費機会の逸失、移動手段の制約による地方誘客、観光消費の逸失、外出の制約に伴う高齢者等の健康面に与える影響からくる医療・介護負担の増大など、多岐に渡る要素が複合的に発生している。これらを総合的に勘案すると、個々の家庭や地域が個別に抱える問題にとどまらず、我が国全体の成長力や持続可能性にも影響を及ぼし得る可能性があると考えられる。さらに、教育や体験機会の制限が子供たちの将来に与える影響や、可処分時間の減少による少子化への影響といった長期的要因、交通利便性の低下による不動産価格への影響等までを含めて考えれば、その波及効果は短期的な経済面にとどまらず、中長期的に地方部へ負の影響を与える可能性がある。

したがって、「交通空白」への対応は、単に移動手段を補う施策にとどまるものではなく、個人や地域の成長力を掘り起こし、地域の将来を切り拓く、我が国の成長戦略の一翼を担うものとして位置づけていく必要がある。

2. 「交通空白解消・集中対策期間」(令和7年度～9年度)における取組方針

1. で確認したとおり、「交通空白」は、単なる移動手段の不足にとどまらず、時間、雇用、消費、健康、教育といった幅広い分野に影響を及ぼし、地域と個人の成長を阻む「見えない壁」として存在している。

このため、「交通空白」への対応は、目の前の移動ニーズへの対症療法的な対応にとどまるものではなく、こうした構造的な制約を取り除き、地域や個人が本来持つ成長力を掘り起こす取組として進めていく必要がある。

本章では、集中対策期間において、喫緊に対応すべき「目の前の『交通空白』」への取組の方向性を示すとともに、将来にわたり「交通空白」を生み出さない体制づくりにつなげていくための基本的な考え方を整理する。

(1) 目の前の「交通空白」への対応

① 「地域の足」について

イ 「交通空白」リストアップ調査の結果

国土交通省においては、2025年に実施した「交通空白」リストアップ調査（以下「リストアップ調査」という。）により把握された「交通空白」地区および「要モニタリング地区」について、その後の経年変化を継続的に把握するとともに、取組方針2025において掲げた目標の達成状況を検証することを目的として、2026年2月から5月にかけて、改めてリストアップ調査を実施した。

「交通空白」の判断にあたっては、従来どおり、画一的な指標のみに依拠することなく、地域ごとの実情や住民・利用者の視点を十分に踏まえた総合的な判断が求められる。このため、2026年の調査においては、前年の調査と同様に、各市区町村において、以下に示す考え方に基つき、「何らかの対応を要する『交通空白』」についてリストアップを行ったものである。

i. 「交通空白」の考え方

誰もがアクセスできる移動の足がない又は利用しづらいなど地域交通に係るお困りごとを抱える地域（必ずしも、地理的、空間的な「交通空白」に限らない）

例)

- ・ 鉄道駅から500m圏内にあるものの、当該駅からの列車本数が極めて少なく、医療施設や学校へ行く「生活の足」としては使い勝手が悪い＝「交通空白」
- ・ 最寄りのバス停から300m圏内であるが、坂道が多い団地で高齢者にとって移動がしづらい。タクシーも電話予約しても一定時間で配車されないことが多く、日常生活の移動に支障がある＝「交通空白」
- ・ 区域運行のエリアだが、前日予約が必須であることや、朝夕に配車され

ないなどの課題がある＝「交通空白」

ii. 「何らかの対応が必要」の考え方

上記 i. の「交通空白」に関して、市区町村や地域住民等がその解消に向けて何らかの対応が必要と認識しているもの（課題認識はあるが、「交通空白」解消の手段が未定・検討中のものも含む。）

例)

- ・ 路線バスやタクシー廃業を受けて、高齢者や子供の足を確保しなければならず、代替手段として、コミュニティバスにするか公共ライドシェアにするか地域協議会において検討していく見込みである。
- ・ 運転者不足に伴い、地域住民が日常利用している路線の維持が難しくなる中、スクールバスや医療施設、商業施設送迎の路線バスへの統合を検討していく見込みである。
- ・ 集落の住民に免許返納者が増え家族や知り合い送迎による対応も限界を迎え、そろそろ「移動の足」の整備が必要と強く感じているが、そもそも、誰が、どのような輸送形態でサービスを確保すべきかわからない。

ロ リストアップ調査における回答

令和 8 年 5 月 15 日時点においては、2025 年に実施したリストアップ調査と比較して 102 件多い 1,705 市区町村から回答を得ており、その集計結果は以下のとおりである。

■ 何らかの対応が必要とされる「交通空白」地区：2,740 地区（人口：17,207 千人、面積：115,737 km²）

全国で 2,740 地区（17,207 千人、115,737 km²）（892 市区町村）が、何らかの対応が必要な「交通空白」地区としてリストアップされている。

近年、地域公共交通計画の策定・見直し等を通じて、市区町村における課題把握がより精緻化した結果として、新たに「交通空白」地区を把握した市区町村も見られ、2025 年のリストアップ調査と比較して、683 地区の増加となっている状況にある。

詳細は、以下のとおりであり、リストアップされた「交通空白」のうち、既に取り組に着手している「実施中」が 1,274 地区（46.5%）、今後の取組の対応方針が決定している「準備中」が 1,124 地区（41.0%）、対応方針について今後検討を行う「検討中」が 342 地区（12.5%）となっている。

- 実施中：1,274 地区（+726 地区）
- 準備中：1,124 地区（+270 地区）

➤ 検討中： 342 地区（▲313 地区）

■ **「要モニタリング地区」：1,498 地区（人口：6,096 千人、面積：36,411 km²）**

全国において、1,498 地区（人口：6,096 千人、面積：36,411 km²）（437 市区町村）が、現時点において直ちに「交通空白」としての対応を要する状況ではないものの、このまま有効な対策が講じられなければ、将来的に「交通空白」に陥る可能性が高い地域として整理されている。これらの地区は、将来の需要動向や交通サービスの供給環境を見据え、「交通空白」の発生を未然に防止する観点から、先手先手での対応が求められる「要モニタリング地区」としてリストアップされているものである。

一方、「交通空白」を取り巻く課題に対する市区町村の危機意識の高まりを背景に、検討の加速が図られていること、また、オンデマンド交通等の導入をはじめとした先行的な取組が進展していること等により、「要モニタリング地区」の一部については状況の改善が図られている。

この結果、2025 年に実施したリストアップ調査と比較して、134 地区の減少となっている状況にある。

ハ 取組方針 2025 に記載された目標の進捗状況

■ 「交通空白」地区（2,057 地区）の進捗状況

取組方針 2025 においては、「交通空白」地区について、その解消が喫緊の課題であることを踏まえ、集中対策期間中において、当該地区の大宗を、「交通空白」の解消に向けた取組を既に実施している「実施中」の段階、又は少なくとも具体的な取組方針を定めた「準備中」の段階へと移行させ、すべての「交通空白」について解消の見通しを確保することを目標とすることが示されたところである。

これらの地区について、2026 年のリストアップ調査により把握したところ、「実施中」が 1,300 地区、「準備中」が 588 地区、「検討中」が 169 地区となっている。

地方運輸局等による伴走支援をはじめ、新たな交通モードの導入に向けた検討及び実証に係る予算措置等を通じて、多くの地区において「交通空白」の課題解消に向けた取組が着実に進められている状況にある。

➤ 実施中：1,300 地区（+752 地区）※「交通空白」解消を含む

➤ 準備中： 588 地区（▲266 地区）

➤ 検討中： 169 地区（▲486 地区）

これらの地区に対しては、引き続き、目標の着実な達成に向けた伴走支援及び必要な予算支援等を計画的かつ重点的に実施するものとする。

あわせて、既に取り組を「実施中」とする「交通空白」地区についても、総合的な支援を通じて、当該取組が一過性の対応にとどまることなく、地域において持続的に定着することを目指すものとする。

■ 未然防止が必要とされる「要モニタリング地区」(1,632 地区)の進捗状況

取組方針 2025 においては、「要モニタリング地区」について、現時点において直ちに「交通空白」への対策を要する状況には至っていないものの、将来的に交通サービスの維持・確保が困難となるおそれが高いことを踏まえ、地域におけるお困りごとの発生を未然に防止する観点から、集中対策期間において、すべての当該地区について「要モニタリング地区」への対応が地域公共交通計画へ確実に位置づけられることを目標とすることが示されたところである。

これらの地区について、2026 年のリストアップ調査で把握したところ、すでに何らかの対応に着手している地区や、地域公共交通計画への明確な位置づけが行われた地区は 876 地区となっており、2025 年時点と比較して 393 地区の増加となっている。

地域公共交通計画の新規策定又は改定に係る予算措置の実施、計画策定に資する情報提供や助言等を通じ、目標の達成に向けた取組は着実に進展している状況にある。

➤ 計画への位置づけ等の措置を実施:876 地区(+393 地区)

二 新たに発生した「交通空白」地区等への対応

今回のリストアップ調査においては、2025 年の調査時点では「交通空白」地区又は「要モニタリング地区」として報告されていなかったものの、その後のバス路線の減便・廃止といった状況の変化や、市区町村が地域公共交通計画の新規策定又は見直しを行う過程において、域内の地域交通の現状について精緻な分析を実施した結果、新たに「交通空白」地区を把握した場合等が確認され、新たに 547 地区の「交通空白」地区が判明したところである。

■ 「交通空白」地区：547 地区

- 実施中：155 地区
- 準備中：314 地区
- 検討中：78 地区

地域公共交通は、国民生活及び地域における「社会経済活動の基盤」であり、「交通空白」の発生が人々の暮らしや地域活動に与える負の影響を極力軽減することが求められる。こうした観点から、これら新たに把握された「交通空白」地区についても、喫緊の対応が必要であることを踏まえ、集中対策期間において、そのすべてを、少なくとも取組の方針を明確化した「準備中」の段階へと移行させ、すべての「交通空白」について解消に着手することを目標とするものとする。

また、既に取組を「実施中」とされる地区の中には、実証運行段階のものから、本格運行として定着しつつあるものまで、取組の成熟度には幅が見られるため、総合的かつ継続的な支援を通じて、当該取組が一過性の対応にとどまることなく、地域において持続的に定着することを目指すものとする。

■ 「要モニタリング地区」：325 地区

「要モニタリング地区」については、人口減少や高齢化、担い手不足等の進行により、将来的に「交通空白」に陥る可能性が高いことを踏まえ、集中対策期間において、すべての「要モニタリング地区」について、将来にわたり十分な対策が講じられるよう、対応が地域公共交通計画へ確実に位置づけられることへの道筋を明確化することを目指すものとする。

ホ 本リストアップ調査の取扱いと今後の調査方針

本リストアップ調査の結果については、地域交通の課題解決への意欲・スキルが高い市区町村ほど、域内の交通に関する緻密な分析とその維持・確保に対する高い目標設定の下、多くの地区をリストアップしている場合も少なくない。「リストアップした地区数が多い市区町村＝地域交通の取組が遅れている市区町村」と捉えるべきでないことに留意が必要である。

また、特に中小規模の市区町村においては、地域交通に取り組むノウハウ・マンパワー等が不足している場合があり、そうした市区町村においては「交通空白」のリストアップ作業が十分でない例もみられる。本調査結果はあくまで現時点の集計結果であり、継続的

な働きかけ・把握が欠かせない点にも留意を要する。国土交通省においては、市区町村経由のリストアップ調査と並行して、駅やバス停等からの交通カバー率を示すサンプル調査等を通じ、リストアップ調査の補完材料としていくこととしている。また、単に「交通空白」の有無を把握するだけでなく、どのような解決手段が検討・導入され、どの程度定着しているかという観点も含めて把握を行い、施策の改善・高度化につなげていく。

さらに、「交通空白」については、加速する人口減少や高齢化等によって今後もさらに増加していくことが見込まれ、そうした観点からも本リストアップ調査をもって、「交通空白」のすべてが把握されたと捉えるべきではなく、継続的な調査・フォローアップを行っていく必要がある。

② 「観光の足」について

イ 「交通空白」リストアップ調査の結果

国土交通省・観光庁においては、2025年に実施したリストアップ調査により把握された「交通空白」地点および「要モニタリング地点」について、その後の経年変化を継続的に把握するとともに、取組方針2025において掲げた目標の達成状況を検証することを目的として、2026年2月から5月にかけて、改めてリストアップ調査を実施した。

「交通空白」の判断にあたっては、従来どおり、画一的な指標のみに依拠することなく、地域ごとの実情や利用者の視点を十分に踏まえた総合的な判断が求められる。このため、2026年の調査においては、前年の調査と同様に、地域の関係者向けの調査を行い、以下に示す考え方にに基づき、「何らかの対応を要する『交通空白』」についてリストアップを行ったものである。

i. 「交通空白」の考え方

訪日客を含む観光客が、主要交通結節点（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）から観光スポットや宿泊先に向かう移動の足がない又は利用しづらい、あるいは、移動手段自体はあっても、観光客向けのわかりやすい情報発信が不十分であるなど、二次交通に係るお困りごとを抱える地域（必ずしも、タクシー等の二次交通がない「交通空白」に限らず、多客期等に移動手段が不足する場合等も含む）

例)

- ・ 最寄り駅から観光スポットまで、配車から30分以上待ってもタクシーを利用できない
- ・ スノーシーズンに多くの観光客が訪れ、駅前バス乗り場で積み残しが出

る

- ・ 乗合タクシーが運行されているが、多言語での発信がされていない

ii. 「何らかの対応が必要」の考え方

上記 i. の「交通空白」に関して、地域の関係者がその解消に向けて何らかの対応が必要と認識しているもの（課題認識はあるが、「交通空白」解消の手段が未定・検討中のものも含む。）

例)

- ・ 多客期における路線バスの運行本数やタクシー台数の増強を検討中
- ・ 複数の観光スポットの周遊に利用できる交通手段について、経路検索アプリや観光案内ウェブサイトでの多言語掲載を実施予定

ロ リストアップ調査における回答

令和 8 年 5 月 15 日時点におけるリストアップ調査の集計結果は以下のとおりである。

■ 「交通空白」解消の目途が立っていない地点² : 198 地点

全国で 198 地点（全体の 19.3%）が、何らかの対応が必要な「交通空白」であり、その解消に目途が立っていない地点としてリストアップされている。

- 具体的な検討の進捗 : 65 地点
地域における協議の場の立ち上げ、地方運輸局からの提案等により今後の対応方針を検討している地点
- 要対策 : 133 地点
対応方針を今後検討していく必要がある地点

■ 「要モニタリング地点」 : 101 地点

全国において、101 地点（全体の 9.8%）が、現時点において直ちに「交通空白」としての対応を要する状況ではないものの、このまま有効な対策が講じられなければ、将来的に「交通空白」に陥る可能性が高い地点として整理されている。これらの地点は、将来の需要動向や交通サービスの供給環境を見据え、「交通空白」の発生を未然に防止する観点から、先手先手での対応が求められる「要モニタリング地点」としてリストアップされているものである。

ハ 取組方針 2025 に記載された目標の進捗状況

² 「二次交通のサービス提供」「わかりやすい情報発信」のいずれか、または両方において、「具体的な検討の進捗」または「要対策」のステータスである地点

■ 「交通空白」地点（462地点）の進捗状況

取組方針 2025においては、「交通空白」としてリストアップされた462地点について、集中対策期間において、そのすべてについて「交通空白」の解消に目途をつけることを目標としたところである。

これらの地点について、2026年のリストアップ調査により把握したところ、「取組の実施」が259地点、「交通空白」解消の目途が立っていない地点（「具体的な検討の進捗」と「要対策」の地点）が149地点、「要モニタリング／分類なし³」が54地点となっている。

地方運輸局等による伴走支援をはじめ、新たな交通モードの導入に向けた検討及び実証に係る予算措置等を通じて、多くの地点において「交通空白」の課題解消に向けた取組が着実に進められている状況にある。

- 取組の実施：259地点
- 「交通空白」解消の目途が立っていない地点：149地点
- 要モニタリング／分類なし：54地点

これらの地点に対しては、引き続き、目標の着実な達成に向けた伴走支援及び必要な予算支援等を計画的かつ重点的に実施するものとする。

あわせて、既に「取組の実施」の地点についても、総合的な支援を通じて、当該取組が一過性の対応にとどまることなく、地域において持続的に定着することを目指すものとする。

■ 未然防止が必要とされる「要モニタリング地点」（146地点）の進捗状況

取組方針 2025においては、「要モニタリング地点」について、現時点において直ちに「交通空白」への対策を要する状況には至っていないものの、将来的に交通サービスの維持・確保が困難となるおそれが高いことを踏まえ、地域におけるお困りごとの発生を未然に防止する観点から、集中対策期間において、課題の可視化や地域における取組の実施等に向けて、先手先手で各地域の課題に対応していくことが示されたところである。

これらの地点について、2026年のリストアップ調査で把握したところ、要モニタリング地点は101地点となっており、2025年時点と比較して45地点の減少となっている。

³ 「分類なし」：調査時点において地域側から課題感が確認できていない地点

二 新たに発生した「交通空白」地点等への対応

今回のリストアップ調査においては、2025年の調査時点では「交通空白」地点又は「要モニタリング地点」として報告されていなかったものの、その後のバス路線の減便又は廃止等により新たに「交通空白」が発生した場合や、観光需要が増加した場合、域内の観光二次交通の現状について精緻な分析を実施した結果、新たに「交通空白」地点を把握した場合等が確認され、新たに49地点の「交通空白」地点が判明したところである。

■ 「交通空白」地点（要対策）：49地点

これら新たに把握された「交通空白」地点についても、喫緊の対応が必要であることを踏まえ、集中対策期間において、そのすべてについて「交通空白」の解消に目途をつけることを目標とするものとする。

また、既に「取組を実施中」とされる地点の中には、実証運行段階のものから、本格運行として定着しつつあるものまで、取組の成熟度には幅が見られるため、総合的かつ継続的な支援を通じて、当該取組が一過性の対応にとどまることなく、地域において持続的に定着することを目指すものとする。

(2) 「交通空白」解消に向けた持続可能な体制づくり

取組方針2025においては、市区町村に対して、地域交通を地域の重要施策として明確に位置づけ、シンプルで一貫性のある「良い戦略」として地域公共交通計画を実質化するとともに、多様な関係者が参画する機動的・横断的な体制を構築することが求められている。また、計画を実行し続けるためのノウハウの蓄積や、交通事業者・実施団体の強靱化を進めることではじめて、「交通空白」を発生させない持続的な地域交通が実現されるとの考え方が明確に示されている。

この考え方を具体化するため、集中対策期間中の数値目標として、市区町村の体制づくりについては300市区町村をトップランナーとして創出すること、都道府県については47全都道府県において市区町村を牽引・補完する体制を整備すること、さらに事業者や自治体の枠を超えた「共同化・協業化」の取組を100件創出することが掲げられている。

これらの取組を下支えするため、令和8年度には、「交通空白」を発生させない持続可能な体制づくりに関する認定制度を創設することとする。この認定制度は、市区町村版、都道府県版、さらに共同化・協業化の輸送資源フル活用版という複数の類型から構成され、自治体や関係主体がどの程度持続可能な体制を構築できているかを、明確な評価軸に

基づいて可視化するものである。

人口減少が今後も続くことを前提とすれば、「交通空白」は今後も生じうる課題である。だからこそ、集中対策期間における取組を一過性のものとせず、その成果を制度として定着させ、各地域に自律的な対応力を備えさせていくことが不可欠である。令和8年度からの認定制度を、我が国全体で地域交通を守り、育てていくための持続可能な体制づくりを促すものとして活用していく。

3. 国による総合的な後押し

これまで、「交通空白」解消本部の取組を通じ、全国各地において地域公共交通の再編や新たな移動手段の導入が進められ、過年度のリストアップ調査で判明した「交通空白」は着実に解消の目処が立ちつつある。こうした取組は一定の成果を上げてきた一方で、取組を重ねる中で、さらなる対応が求められる課題も次第に明らかになりつつある。

具体的には、近年のバス路線の廃止や縮小に加え、自治体における実態把握や調査の進展を通じて、これまで顕在化していなかった新たな「交通空白」地区が明らかになるなど、状況は不断に変化している。また、対策を講じた場合であっても、担い手不足や利用の定着に課題が残り、取組が一時的なものにとどまる結果、時間の経過とともに再び「交通空白」が生じてしまう事例が見られるようになってきている。

こうした状況を踏まえ、これまでの取組を単に継続するのではなく、その内容を一層深化させ、「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取組を加速化させていくことが求められている。

また、訪日外国人旅行者の増加や国内観光需要の高まりを受け、観光地における二次交通をはじめ、地域交通の役割は一層重要性を増している。これを将来にわたり安定的に確保する観点から、地域交通をめぐる施策については、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ものとして整理することも重要である。両者を「車の両輪」として一体的に捉え、関係施策を相互に連動させることで、地域交通の持続可能な発展につなげていく必要がある。

以上を踏まえ、国土交通省「交通空白」解消本部においては、本部長たる国土交通大臣の指示のもと、

- ① 地域輸送資源のフル活用等への制度的支援
- 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
- ③ 官民連携、地域連携を促進する基盤整備
- 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
- ⑤ 観光を起点とした地域交通の持続可能性の強化

の「5本の矢」を強力に推進する。

① 地域輸送資源のフル活用等への制度的支援

「交通空白」の解消及び将来的な発生の抑制を図るためには、個別の路線や交通サービスを場当たりに導入するのではなく、地域ごとの実態や将来像を的確に見据えた、実効性のある戦略設計を行うことが不可欠である。人口減少や高齢化の進行、都市機能や生活サービスの立地変化等により、地域を取り巻く状況が大きく変化する中であっては、現在顕在化している「交通空白」への対応にとどまらず、その再発や新たな発生を未然に防

止する観点から、計画的かつ中長期的な取組が求められる。このため、国としては、地方運輸局等による伴走支援のもと、以下の取組を推進する。

イ 関係省庁が一丸となった「地域輸送資源のフル活用」の実装化

持続可能な地域公共交通を構築していくためには、既存の地域公共交通に加え、学校・病院・福祉施設・商業施設などの送迎等を分野横断的に捉え、共同化・協業化を含めた「地域輸送資源のフル活用」を基本とすることが重要である。

このため、国としては、国土交通省や文部科学省、厚生労働省といった関係省庁が一丸となった取組を進めてきており、公立小学校・中学校の適正規模や適正配置、部活動の地域展開、地域医療構想の検討等において、スクールバス等の活用や公共交通との連携、関係部局・自治体間の連携体制の構築や関係者間の相互連携の重要性が示されている。また、地方厚生局と地方運輸局が連携協定を締結するなど、地域レベルにおいても分野横断的な連携の取組が進展している。

こうした取組に加えて、「地域輸送資源のフル活用」の動きを制度的に後押しするため、「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。以下「改正地域交通法」という。）において、「自動車地域旅客運送サービス再構築事業」が新たに創設されたところである。本特定事業が十分に地域において活用されるよう、公布後6ヶ月以内の施行時期を見据えて各種手引き等の作成を進め、制度の活用方法について丁寧に周知を行うとともに、優良な共同化・協業化の事例を認定する制度の創設や、補助制度との連携を進める。

また、「交通空白」解消パイロット・プロジェクト等により、関係省庁との連携のもと、地方支分部局も含め、政府一丸となった伴走支援の下で、計画策定から実装までを一体的に進めるモデル的な取組を創出し、その成果とプロセスを全国に横展開する。加えて、都道府県や市区町村のレベルにおいても、交通部局のみならず、医療や福祉、教育部局等が連携して地域公共交通の維持・再構築を目指す体制整備を促進することにより、「交通空白」を生まない持続可能な地域交通づくりを加速させていく。

ロ 連携促進団体制度の創設と環境整備

地域によっては、交通分野の専門人材やノウハウが不足しており、交通分析や戦略策定、交通手段の具体的な実装に至るまでを自治体単独で担うことが困難なケースも少なくない⁴。こうした課題を踏まえ、改正地域交通法により創設された「連携促進団体」制度が各地域にお

⁴ 人口5万人未満の市町村の84%では地域交通専任担当者が不在。（令和6年度地域交通行政調査より）

いて着実に活用され、地域交通に係る多様な関係者相互間の連絡調整や連携、地域の実情を踏まえた交通施策の企画立案や合意形成、実装段階における調整等においてその知見・ノウハウを発揮することが重要である。このため、国として、手引き等の策定・周知を通じて制度の趣旨や役割について丁寧な理解促進を図るとともに、連携促進団体と自治体との橋渡し等の支援を講じることにより、連携促進団体が実効性をもって活動できる環境整備を進めていく。

ハ 持続可能な体制整備に向けた認定制度

計画策定に係るスキルの有無にとどまらず、自治体や域内の交通事業者が、持続可能な地域公共交通を自律的に維持・発展させていく体制を構築しているかを客観的に評価し、その取組を後押しする枠組みとして、認定制度の創設及び活用を進める。認定を通じて、国として財政支援を含めた重点的な後押しを行うことで、自治体や関係主体による体制整備の取組を促進し、地域交通の持続可能性を高めていく。

また、自治体の取組を補完・支援する観点から、都道府県が広域的な視点に立って関与し、地域全体を俯瞰しながら取組をリードする体制の構築を進めることが重要である。実際に、都道府県が主体となって分野横断的な連携を主導する取組も現れてきている。例えば熊本県においては、人口減少や運転士不足等を背景とした交通サービスの維持が課題となる中、庁内の関係部局が連携し、自治体や関係機関とも協働しながら、スクールバスや福祉車両等を含めた地域の輸送資源を最大限活用するためのプロジェクトチームを設置し、分野横断的な取組を推進している。

こうした都道府県主導による広域的・横断的な取組をはじめ、都道府県が自治体間の連携調整や伴走支援等を通じて地域全体として持続可能な交通体系を形成できるよう環境整備を行うことが重要であり、新たな認定制度の創設・活用や情報提供等を通じて、このような取組を一層促進していく。

ニ 「MOBILITY UPDATE PORTAL」や研修等による情報提供

計画策定や見直しを担う実務者への支援として、令和8年3月に本公開した実務者向けポータルサイト「MOBILITY UPDATE PORTAL」について、さらなる使いやすさの向上や掲載内容の充実を図り、データの可視化、分析手法、先行事例等を通じて、計画が机上の整理にとどまることなく、実効性の高いものとなるよう、継続的な情報提供を行う。また、各種研修の開催等を通じて、自治体職員等の専門性の向上や実務能力の底上げを図る。

ホ 公共ライドシェアの主体拡大と実質化

自治体・NPO等が実施主体となる場合に限り運行が認められている公共ライドシェアについて、「交通空白」の解消に向けた制度的枠組みの構築～関係者の連携・協働（モビリティ・パートナーシップ）の推進～」（令和7年12月26日交通政策審議会地域公共交通部会とりまとめ）等を踏まえ、一部事務組合、広域連合、都道府県等を追加するため、改正地域交通法の施行に合わせて、所要の法令改正を行う。これに伴い、安全確保に配慮した形で、共同化・協業化、広域化した効果的な公共ライドシェアの円滑な浸透・実施を図り、さらにその実効性と持続可能性を高めるための地域発の仕組みづくりを促す等の観点から、「公共ライドシェアの実質化等に関するガイドンス」を年度内に作成し、公表する。

へ 地域公共交通とまちづくりや住宅政策との実質的な連携促進

目の前の需要への対応にとどまらず、将来のまちづくりのビジョンや地域のありたい姿と合わせて、そこにふさわしい交通を構築していくという考え方が重要である。このため、今後策定される地域公共交通計画については、都市計画や立地適正化計画等のまちづくりに関する計画と施策面で連携することを目標として支援等を行う。具体的には、計画策定段階からの技術的・財政的支援を行うとともに、持続可能な体制整備に向けた認定制度も活用しつつ、先進的かつ実効性の高い取組事例の収集、展開等を推進する。さらに、「交通空白」解消パイロット・プロジェクト等を通じて、まちづくりと一体的に機能する地域公共交通の具体的モデルを創出し、その実装と全国展開を図る。

また、高度経済成長期に形成された郊外戸建て住宅団地等の多くは地域住民の高齢化に伴い、「空き家・空き地の増加」、「生活利便性の低下」、「コミュニティの弱体化」などと並び、「交通機能低下」の問題も大きな共通課題として認識されており、実際「交通空白」地区等となっている住宅地も多い。今後、子育て世帯など多様な世代が安心して住み続けることのできる選択肢となるよう、住宅地の再生と「交通空白」解消の取組を一体的に進めるべく、「交通空白」解消パイロット・プロジェクト等により住宅政策や地域交通政策に関わる官民の各主体の連携・協働を促進していく。

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

「交通空白」の解消を計画倒れに終わらせることなく、地域において実効性のある移動手段を定着させていくため、構想や計画の段階から実証・実装、さらには本格運行に至るまで、取組の進捗段階に応じた切れ目のない十分な財政支援を行う。併せて、赤字路線の補填にとどまることなく、地域の実情に応じた持続可能な地域公共交通の再構築を全国で促進するとともに、地域公共交通を担う事業者の経営環境の改善を図ることが必要とな

る。このため、国としては、以下の取組を推進する。

イ 地域公共交通計画の策定・アップデートと自治体の体制支援

地域公共交通計画の策定や実質化（アップデート）に向けた実態把握や調査・分析への支援に加え、交通分野の専門人材やノウハウが不足する自治体に代わり、調整や企画立案を担う連携促進団体の立ち上げや活動環境の整備に対する支援を行い、地域として交通再編を担う体制の構築を後押しする。

ロ 導入可能性調査から運行に至るまでの一体的な財政支援

個々の「交通空白」の解消に取り組むべく、具体的な交通サービスの導入を検討する段階において、事業性や運行形態等の検討に係る調査、関係者間の合意形成、システム構築や車両導入、運行に至るまで、必要な経費を一体的に支援する。こうした取組をより効率的・持続的に行うために、複数自治体による共同化や地域輸送資源のフル活用を取組の実装に向けて、より手厚く支援を行う。

ハ 幹線・フィーダー路線への必要な支援と再構築の促進

本格運行に移行する段階においては、地域交通の骨格を成す幹線と、住宅地や観光地を結ぶフィーダー路線の役割分担を踏まえつつ、必要な支援を行う。併せて、地域公共交通への支援を赤字補填にとどめるのではなく、鉄道やバス等の路線・サービス水準・運行形態等の見直しを通じて、地域の実情に即した持続可能な交通体系へと段階的に再構築していく取組を促進する。これにより、限られた財源を有効に活用しつつ、地域に必要な「移動の足」を将来にわたって確保する。

ニ DX・GXの活用や人材確保支援等を通じた、事業者の経営基盤強化

担い手不足が深刻化する中で、地域公共交通を持続的に維持していくためには、地域公共交通を支える事業者の経営基盤の強化が不可欠である。このため、国としては、キャッシュレス化などDX・GXの活用による運行の効率化、エネルギーコストの低減等を通じた経営改善を支援するとともに、二種免許の取得支援等を含む人材確保・育成の取組を推進し、事業者の安定的な事業運営を後押しする。

国としては、これらの財政支援を、新たな認定制度や改正地域交通法に基づく特定事業の枠組みとも連携させつつ、「交通空白」解消を地域全体の交通再編へと確実に位置づけ、取組が一過性に終わることなく、持続的・自立的な地域交通の形成へと収斂していくよう、「集中対策期間」の先も見据え、戦略的に後押ししていく。

③ 官民連携・地域連携を促進する基盤整備

『交通空白』解消・官民連携プラットフォームについては、これまで、自治体や企業・団体の幅広い参画を促し、全国規模のネットワークを形成することに注力してきた結果、全都道府県、全国の市区町村の半数を超える参画を得るとともに、会員数は1,836団体にまで拡大している（令和8年5月末時点）。今後は、こうした裾野の拡大で培われた基盤を生かし、単なる参加の場にとどまらず、具体的なマッチングや案件創出を全国的に加速化させる段階へと取組の重点を移行する。

具体的には、地方運輸局等とも連携し、全国各地における対面型のマッチング・イベントを継続的に開催し、自治体や交通事業者等が抱える具体的な課題と、民間事業者が有する技術・ノウハウを直接結び付ける機会を創出する。また、会員専用サイトについては、検索性の向上に加え、実際に成立したマッチング事例や、その後の実証・実装に至ったプロセスを積極的に紹介することで、全国的な検討を後押しし、新たな案件の創出につなげていく。

加えて、文部科学省、厚生労働省等の関係省庁等とも連携し、相互の政策領域に関する課題認識や支援策等の最新情報についても、本プラットフォームの場等を通じて全国へ情報発信する。

本プラットフォームを通じた取組が、単発的な個別事業にとどまることなく、地域交通の構造的な再編や「交通空白」解消とその先にある、地域と個人の成長を阻む「見えない壁」の打破に結び付くよう十分留意し、関係制度や財政支援とも連動させながら、実効性の高い官民連携の取組を展開していく。

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

人口減少や少子高齢化、担い手不足の深刻化等を背景として、将来にわたり地域の移動手段を確保していくためには、交通サービスの提供に加え、自動運転をはじめとする先進技術の活用を視野に入れた取組を着実に進めていくことが不可欠である。併せて、「交通空白」解消に向けた共同化・協業化や輸送資源のフル活用を実効性のあるものとするためには、それを下支えするデータの標準化・連携を可能とする環境整備が不可欠である。

一方で、現状の地域交通分野においては、事業者ごと、さらには事業者内の業務単位ごとにシステムやデータが個別最適化されている例が多く見られる。具体的には、ダイヤ編成、車両運行管理、予約・配車、運賃収受、運行実績管理といった各業務が、それぞれ異なるシステムで運用されており、相互に連携されていないケースが少なくない。この結果、取得されているデータが事業者内部においても十分に活用されず、地域全体として輸送需要や輸送余力を俯瞰的に把握することや新たな付加価値の創出につなげて

いくことが困難となっている。

このような状況の中、事業者間や分野横断での共創・連携を図ろうとする場合において、データ形式や仕様が統一されていないため、情報共有や調整に係るコストが高止まりしている。これが、スクールバスや医療施設、商業施設送迎等を含めた輸送資源の効率的な配分や運用を妨げ、結果として実車率の向上や運行効率の改善といった効果を十分に引き出せていない要因の一つとなっていると考えられる。

このため、先進技術の導入やデータ連携に向けた環境整備を促進するため、国としては、以下の取組を推進する。

イ 国土交通省自動運転社会実現本部との緊密な連携

国土交通省においては、令和8年1月22日に国土交通大臣を本部長とする「国土交通省自動運転社会実現本部」を設置し、国土交通行政の総力を挙げて、自動運転社会の早期実現に向けた取組を進めている。令和8年4月10日に開催された第2回本部においては、「2030年度までに自動運転バス・タクシー等の導入1万台」（第3次交通政策基本計画（令和8年1月16日閣議決定））という目標も視野に入れながら、社会実装に向けた具体的な取組の加速について、大臣から明確な指示が示されたところである。

このため、「交通空白」解消に際して、自動運転社会実現本部で示された動きと緊密に連携し、自動運転の普及・事業化を「交通空白」解消の観点からも推進していく。中山間地域や過疎地域、観光地等においては、自動運転が運転者不足への対応手段としてのみならず、運行頻度の確保やサービス水準の維持・向上に資する手段となり得ることから、デマンド交通や公共ライドシェア等の多様な交通手法と組み合わせながら、地域特性を踏まえつつ、安全確保を大前提に実証にとどまらない社会実装を進める。

ロ 地域交通 DX 推進プロジェクト（COMmmONS）の推進

自動運転の本格導入や輸送資源のフル活用、関係者が連携した持続可能な公共交通の実現を支える前提条件として、地域公共交通分野におけるデジタル化・標準化を加速する。このため、令和7年度から地域交通の連携・協働をデジタル技術活用の観点から推進する地域交通 DX 推進プロジェクト（COMmmONS）を始動したところである。

本プロジェクトでは、モビリティ（移動手段）に関するサービス、データ、マネジメント（政策）、ビジネスプロセスの4つの柱に着目し、これらの柱における連携・協働を推進すべき領域を「協調領域」として定義し、その相互運用性を確保するための技術的アセットを提供することを目指している。

例えば、令和7年度においては、

- ・データを活用した地域公共交通計画の策定等を支援するための標準的なデータ分析技術の開発
- ・事業者ごとに個別最適化されているデータを、地域単位で統合し活用可能とするためのコスト低減に資するモビリティデータ仕様の標準化の推進
- ・複数事業者の連携によるデマンドバスシステムの共通化を進めるためのシステム連携仕様の標準化の推進

等を実施し、業務連携を円滑化するためのシステム連携仕様、データ仕様、オープンソーススクリプト、業務要件・システム要件定義等を含む標準ドキュメントを策定し公開したところである。

今後は、令和7年度に得られた知見の実装や、コスト削減効果の可視化、さらなる技術実装を進め、事業者間での輸送資源の共通利用や業務統合を可能とする環境整備を推進する。

ハ 地方公共団体・公共交通事業者間のモビリティデータ連携の促進

改正地域交通法において、自治体によるモビリティデータの利活用に関する公共交通事業者等の応諾義務が新設されたことを踏まえ、自治体・公共交通事業者等の間での確なデータ共有による連携・協働が図られるよう、新たな手引きの作成や積極的な周知を行い、同法に基づく自動車地域旅客運送サービス再構築事業等の的確な計画作成など、データを活用した効果的な交通政策立案につなげていく。

⑤ 観光を起点とした地域交通の持続可能性の強化

インバウンド増加や交流人口の拡大等に伴い、地域公共交通が移動手段として担うべき責務・範囲もまた、確実に増加していることを受け止める必要がある。特に、一部地域・時間帯において過度に混雑が生じたり、積み残しが生じてしまうなどの課題も顕在化している状況である。こうした中で、増加する移動需要の増加を確実に受け止めるとともに、特に観光客が過度に集中する地域についても、円滑な移動が確保されるよう、地域住民の移動手段である「地域の足」を確保した上で、観光地およびその周辺を巡る「観光の足」としての機能が十分に発揮される交通環境を整備することが重要である。

特に、鉄道駅や空港等と観光地とを結ぶ二次交通や、地域内で観光地間を結ぶフィーダー路線における「交通空白」は、地方誘客の推進や、地方部における周遊や滞在の促進の妨げとなっていることから、交通サービス全体を観光の視点から再構築していく必要がある。

このため国は、「交通空白」解消の取組において、地域住民の移動と観光旅客の移動を別個の課題として捉えるのではなく、両者を複合的・統合的に捉える考え方を一層明確にした取組を推進する。

イ 観光需要を踏まえた交通施策と観光施策との連携の深化

地域公共交通計画の策定・改訂といった将来戦略の策定段階から、地域住民の移動ニーズに加え、観光客の移動需要についても具体的に把握し、観光地を結ぶフィーダー路線を含めた一体的な交通サービスの設計を検討できるよう、「観光の足」を明確に位置づけることを促し、観光施策と交通施策の連携を一層深化させる。

あわせて、この考え方については「地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針（令和5年総務省告示・国土交通省告示第2号）」にも位置づけ、その一層の推進を図る。

また、観光客と地域住民の双方が利用しやすいルート設計を行い、生活交通に観光需要を取り込むことや、二次交通の充実、キャッシュレス化等の利便性の向上、さらには、観光客の過度な集中や、多客期の需要変動にも対応可能な運送サービスの充実等を支援する。

こうした取組により、オーバーツーリズムの未然防止・抑制に努めつつ、観光による需要創出を通じて地域交通全体の利用基盤を強化し、「地域の足」の確保に資する好循環の形成を目指す。

ロ 観光連携を通じたフィーダー路線の持続可能性向上の推進

需要が十分に顕在化しにくく、持続的な運行が困難な路線に対しては、「観光フィーダー」に係る予算措置を行いつつ、並行して観光施策と連動した需要創出や多言語対応、キャッシュレス化といった利便性向上を図ることで、利用者を増やし、将来的には需要に支えられた持続可能な運行へと段階的に移行することを目指す。

これらの取組を通じて、今後増加することが見込まれる観光を起点として創出された需要を地域交通体系に組み込み、日常利用と相互に補完し合う形で地域交通の持続可能性を高めていくことで、将来にわたり安定的に機能する地域交通モデルの定着を図っていく。

おわりに

我が国における「交通空白」の問題は、「静かなる有事」とも言える人口減少・少子高齢化や担い手不足が進行する中で、地方部に限らず都市部を含め、今後も不断に形を変えながら顕在化していくまさに地域の存続に関わる構造的な課題である。本取組方針で整理してきたとおり、「交通空白」は単なる移動の不便さにとどまらず、通勤・通学・通院・買い物といった日常行動のみならず、就業機会、健康の維持、学びや観光・体験、社会参加といった幅広い機会を失わせるなど、地域や個人の可能性に気づかぬうちに押しとどめてきた。

それは、目に見える制約としてではなく、人々の選択肢や挑戦の幅を徐々に狭めていく、地域と個人の成長にとっての「見えない壁」として存在しているのである。

国土交通省においては、国土交通大臣を本部長とする「交通空白」解消本部の下、地方運輸局等の全国的なネットワークも活用しつつ、制度・予算の両輪からの総合的な政策展開や、現場に寄り添った伴走支援を積み重ねることで、「地域の足」及び「観光の足」の確保に向けた取組を展開してきた。その結果、多くの地域において具体的な対応が進展し、一定の成果が現れつつある一方で、新たな「交通空白」の判明や、取組の定着・持続に向けた課題も明らかとなっている。現在は、取組の裾野を広げる段階から、成果を確実に定着させ、将来にわたり再発を防止していく段階へと、次のフェーズに踏み出す局面にある。

今後は、集中対策期間における取組を一過性の対応にとどめることなく、改正地域交通法で創設された新たな制度や、新たな認定制度等を活用しながら、地域自身が自律的に「交通空白」を生まない体制を構築していくことが求められる。その際、自治体、交通事業者のみならず、医療・福祉・教育・観光等の多様な主体が、分野や組織の壁を越えて連携・協働して行う「地域輸送資源のフル活用」を深化させ、地方公共団体が司令塔となって、観光需要も巻き込みつつ地域交通の戦略立案・マネジメントを実行していくことが重要である。

本取組方針は、こうした次のフェーズに向けて、地域や個人の成長を阻んできた「見えない壁」を取り除き、各地域や個人が本来持つ成長力を掘り起こすための当面の道筋を示すものである。今後、本取組方針に沿って、全国各地で取組が着実に進められるとともに、その進捗や効果を継続的に把握・検証し、「見えない壁」の打破につなげるべく、「集中対策期間」の先も見据え、施策の改善・強化を図っていくことが不可欠である。

国としては、地域の創意工夫と主体的な挑戦を尊重しつつ、関係する省庁が一体となって、制度・予算・技術・人材の各面からの後押しを加速させることで、地域交通が、いまの日本のみならず、未来の日本においても、「地域の繁栄の礎」としての役割を果たし続けることができるよう、幅広い関係者とともに、粘り強く取組を進めていく所存である。