

令和8年版交通政策白書について

国土交通省
公共交通政策審議官部門

令和8年7月

令和8年版交通政策白書の構成

交通政策白書は、交通政策基本法第14条に基づき、毎年、国会に提出。以下の3部で構成。

第Ⅰ部 交通の動向

交通の各分野における利用状況や整備状況について、近年の動向を把握し、背景事情を分析

第1章 交通を取り巻く社会、経済の動向

第2章 輸送量及び交通事業等の動向

第3章 各交通モードの動向

第Ⅱ部 令和7年度交通に関して講じた施策 / 第Ⅲ部 令和8年度交通に関して講じようとする施策

交通政策の基本的な枠組みである第2次交通政策基本計画（令和3年5月28日閣議決定）及び第3次交通政策基本計画（令和8年1月16日閣議決定）に基づいて、政府の取組の進捗状況を確認

第Ⅱ部

第1章 誰もが、より快適で容易に移動できる、生活に必要な交通の維持・確保

第2章 我が国の経済成長を支える、高機能で生産性の高い交通ネットワーク・システムへの強化

第3章 災害や疫病、事故など異常時にこそ、安全・安心が徹底的に確保された、持続可能でグリーンな交通の実現

第Ⅲ部

第1章 地域社会を支える、地域課題に適応した交通の実現

第2章 成長型経済を支える、交通ネットワーク・システムの実現

第3章 持続可能で安全・安心な社会を支える、強くしなやかな交通基盤の実現

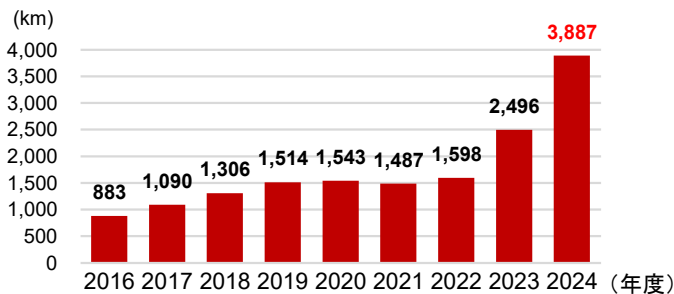
第4章 デジタル・新技術の力を活かした時代や環境の変化に応じた交通サービスの進化

現状認識・課題等

- **人口減少や担い手不足が深刻化し、バス路線の廃止が進むことで、供給が減少する一方で、免許返納、学校・病院の統廃合等により移動の社会的需要が拡大。**
こうした需給ギャップにより、全国で「交通空白」が発生。
- 「交通空白」の課題は、単なる移動手段の不足のみならず、**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の多岐に渡る「機会損失」や「国民負担」を招く「見えない壁」として、地域活力の低下、更なる人口減少という負の連鎖**につながる。
- 地域公共交通の司令塔である**地方公共団体**（特に中小規模市町村）では、**人材・ノウハウが不足**。

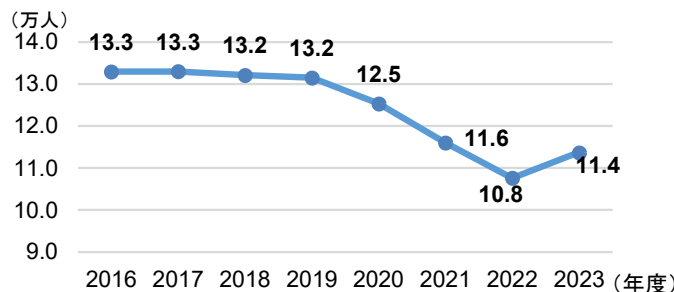
＜路線廃止の状況＞

※国土交通省物流・自動車局調べ

 ・路線バス：計**15,804km**の路線が**廃止**（2016年度→2024年度）


＜バス運転者数の推移＞

※国土交通省物流・自動車局調べ



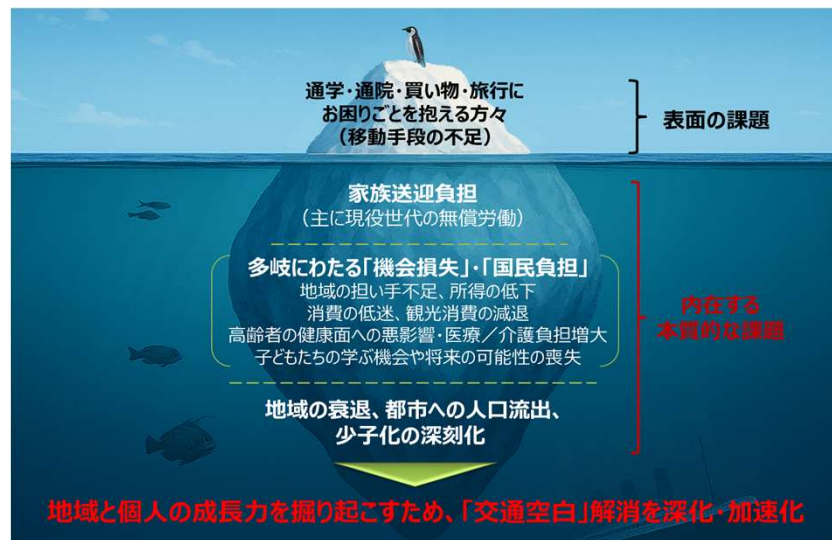
対応の方向性・取組等

- 「交通空白」解消を、「**機会損失**」や「**国民負担**」を招く「**見えない壁**」を解消し、**個人や地域の成長力を掘り起こし、地域の未来を切り拓く、成長戦略の一翼を担うもの**として、国土交通省「交通空白」解消本部において決定した「**「交通空白」解消に向けた取組方針2026**」に基づき、**全国約3,000の「交通空白」解消に道筋をつけるとともに、2025年度から2027年度までの「集中対策期間」の先も見据え、制度・予算・技術・人材の各面からの後押しを加速**。
- 具体的には、以下の「5本の矢」を強力に推進。
 - ・ **2026年6月に成立した改正地域交通法※1**で創設された、地域に存在する輸送資源をフル活用する取組の推進や市町村を支援する**各種制度を全国で実装**する等の**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**
 - ・ 「交通空白」解消・官民連携プラットフォーム(会員数：1,836者※2)を活用した官民連携、地域連携を促進する基盤整備（全国各地でのマッチング・イベントの開催等）
 - ・ 自動運転社会実現本部との連携／**地域交通DX（COMmmmons※3）**等による**先進技術導入の環境整備**（データ仕様の標準化等）
 - ・ **生活交通と観光交通を一体的に捉えた取組の推進**

※1) 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） ※2) 2026年5月末時点

※3) Code for Mobility Common Society（コモンズ）：地域交通におけるデジタル活用や標準化を進めるプロジェクト

＜「交通空白」は、地域と個人の成長を阻む「見えない壁」＞



＜地域輸送資源のフル活用の事例＞



【スクールバスをデマンドバスとして活用】（岐阜県白川町）



【複数のバス事業者による車両・車庫の共有】（広島県広島市）

成長型経済を支える航空ネットワークの維持・強化

第Ⅱ部 第1章第4節 「観光やビジネスの交流拡大に向けた環境整備」、第2章第1節 「人・モノの流動の拡大に必要な交通インフラ・サービスの拡充・強化」
 第Ⅲ部 第2章第1節 「多様な交通機能の拡充・強化による、地域間の円滑な人の流れ、交流の実現」

現状認識・課題等

- **2030年訪日外国人旅行者数6,000万人の政府目標達成など我が国の国際競争力の強化**等の観点から、**首都圏空港の機能強化をはじめ、全国の空港の機能向上**が必要。あわせて、担い手不足が顕在化する中、**空港業務の体制強化が不可欠**。
- 物価高・円安による費用増等により**国内線の事業環境が厳しい状況**にある中、地域経済の活性化やインバウンド地方誘客にも不可欠な**国内航空ネットワークの維持に向けた取組が必要**。

対応の方向性・取組等

<成田空港の更なる機能強化>

- **年間発着容量50万回の早期実現**に向けて、2025年度は**滑走路の新増設に関する工事に本格着工**するなど、引き続き更なる機能強化を推進。

<羽田空港へのアクセス利便性向上>

- 2025年度は**JR東日本羽田空港アクセス線のトンネル工事に本格的に着手**したほか、**京急空港線引上線新設**のため**駅舎の改築工事にも着手**しており、引き続き整備を推進。



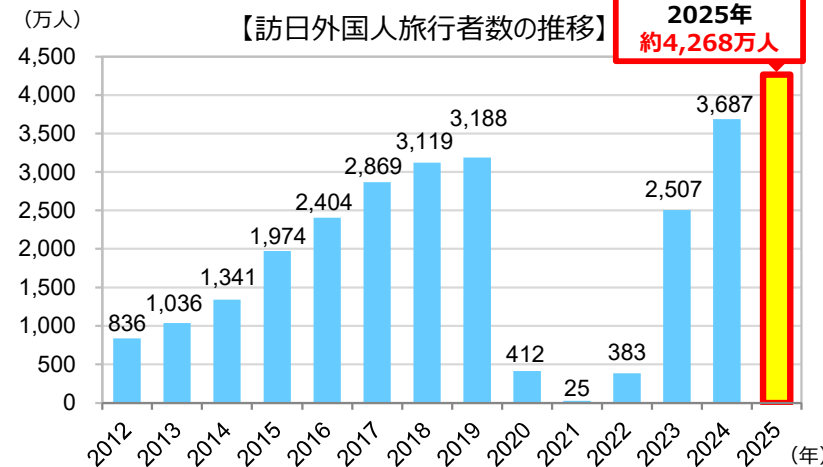
【成田空港の機能強化】



【羽田空港駅における引上線の新設】



【羽田空港アクセス線イメージ図】



<空港業務の体制強化>

- **空港グランドハンドリング作業の生産性向上**のため、羽田空港及び成田空港で実用化した**自動運転レベル4、自動ボーディングブリッジ等の国内での導入拡大に向けた検討を推進**（国際観光旅客税を活用）。



【2025年12月に運用を開始した自動運転トローイングトラクター（羽田空港）】



【2025年4月に運用を開始した自動ボーディングブリッジ（成田空港）】

<国内航空の構造改革>

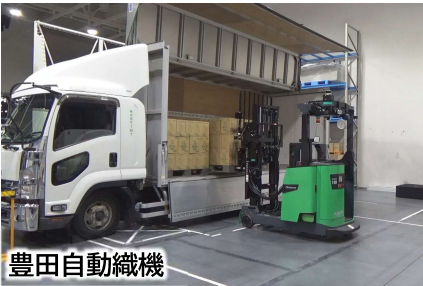
- 2025年5月より「**国内航空のあり方に関する有識者会議**」において、**国内航空の構造改革について議論**。
- 2026年5月にとりまとめを行い、**航空会社間の路線の特性に応じた協調（ダイヤ・供給量の調整等）や経営面での連携の深化、地域航空の振興などについて整理した報告書を公表した**。

現状認識・課題等

- 2023年 6 月に策定した「物流革新に向けた政策パッケージ」等に基づく官民での取組の成果により、2024年度の輸送力不足を概ね克服。
- 一方で、今後、人口減少等により担い手不足が更に深刻化する中、2030年度までの物流革新の「集中改革期間」において、必要な物流機能を維持するための施策の具体化・深度化が必要。

対応の方向性・取組等

- 2026年 3 月に策定した「総合物流施策大綱（2026年度～2030年度）」に基づき、徹底的な物流効率化や商慣行の見直し、持続可能な物流サービスの提供に向けた労働環境の改善等を推進。
- ・道路空間を活用した新たな物流システムである自動物流道路の、2030年代半ばまでの先行ルートでの運用開始を見据えた実証実験を実施。
- ・2025年10月・11月をトラック・物流Gメンによる集中監視月間と位置づけ、悪質な荷主や元請事業者への是正指導を集中的に実施したほか、公正取引委員会と連携した全国規模での荷主パトロールを初めて実施。



【2025年12月 自動荷役に係る実験】



【2026年2月 自動走行に係る実験】

- ・担い手不足の状況下において、限られた輸送資源の中で、鉄道、船舶、航空機、ダブル連結トラック等の陸・海・空の輸送モードを総動員した物流効率化を推進。



【鉄道による貨物輸送】



【RORO船の活用】



【航空機の空きスペースの活用】



【ダブル連結トラックの活用】



【運輸局によるパトロール】

- ・2026年 5 月に成立した改正物流効率化法※に基づき、トラック事業者が利用できる中継輸送施設の整備を促進。
- ・トラックドライバー等の休憩スペースとして、SA・PAや道の駅の大型車駐車マスの整備。



【京都府城陽市における施設イメージ】

※物資の流通の効率化に関する法律の一部を改正する法律（令和 8 年法律第21号）



【大型車駐車エリアの整備状況】
（梓川SA・2026年1月に整備）

現状認識・課題等

- 四面を海に囲まれた日本にとって、貿易量の99%を担う海上輸送は必要不可欠。
- 海上輸送を支える造船業は、国民生活や経済活動を支える上で極めて重要な役割を担うとともに、地域の経済・雇用を支えている。加えて、将来は海上輸送量やゼロエミッション船等の建造需要の増加により、造船市場は大きく拡大すると見込まれる。
- 海上輸送の拠点となる我が国の港湾は、近隣諸国の主要港と比較して貨物量が少ないこと等により、国際基幹航路の寄港地の選択が進んでおり、基幹航路の日本への寄港の維持・拡大が課題。

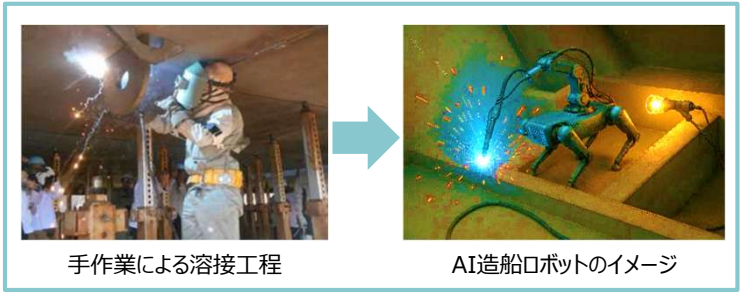
対応の方向性・取組等

<造船業再生>

- 2025年12月に策定した「造船業再生ロードマップ」に基づき、「2035年に1,800万総トンの船舶建造能力を確保」、「ゼロエミッション船など次世代船舶建造技術で世界を主導」等为目标に、造船業再生基金を活用した設備導入等支援や、AI造船ロボット等の研究開発等を推進。

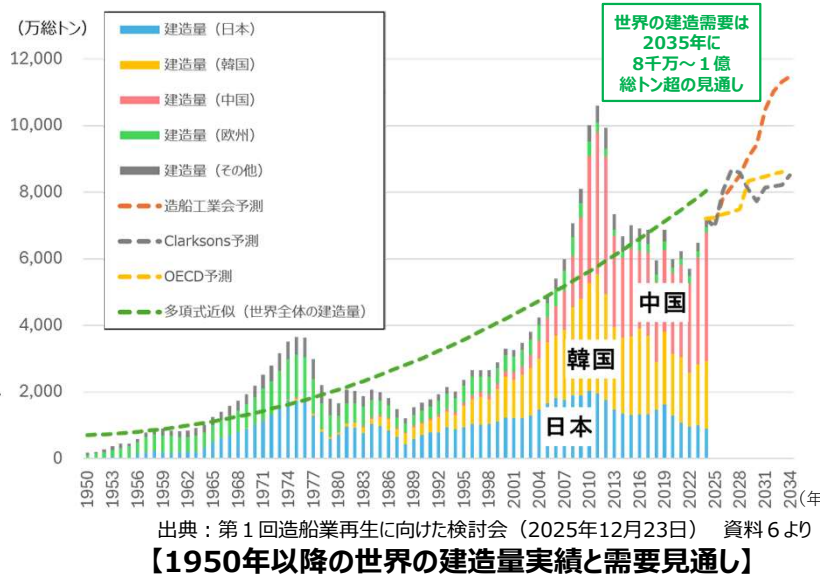


【造船業再生基金を活用した設備導入支援】
※注1：小池酸素工業（株）より。注2：郵船クルーズ（株）より。その他の写真・画像は国土交通省資料より。



【AI造船ロボットの研究開発】

- これまでの技術開発等の支援を継続しつつ、2026年度からは GX経済移行債の活用等によるゼロエミッション船等の導入を支援。このほか、海運税制措置等による日本船主等の競争力強化も含め、発注喚起を通じた安定的な造船需要を確保。



<国際コンテナ戦略港湾政策>

- 国際基幹航路を維持・拡大するため、「集貨」「創貨」「競争力強化」の3本柱のもと、大規模・大水深のコンテナターミナルの整備や、生産性向上・労働環境の改善に向けた遠隔操作荷役機械の導入等を推進。



【国際コンテナ戦略港湾政策の推進】

自動運転社会の早期実現

現状認識・課題等

- バス・タクシーやトラックといった自動車運送業の担い手不足は年々深刻化。自動運転は、その克服の観点から必要不可欠。
- 交通死亡事故の **9 割以上**に運転手の法令違反が認められる※。自動運転は、安全な自動車社会の実現に効果的。
※出典：警察庁
- 我が国の自動車メーカーが、自動運転技術の実用化をリードし、自動車市場における競争力を強化していくことが必要。

対応の方向性・取組等

- 自動運転サービスの事業化推進のため、2026年1月に閣議決定した第3次交通政策基本計画において、数値目標（2030年度における自動運転サービス車両数（バス、タクシー、トラック）1万台）を設定。
- 2026年1月に設置した「国土交通省自動運転社会実現本部」のもと、自動運転社会の早期実現に向けて、その推進・連携体制を強化するとともに、自動運転車両の開発・普及の促進や社会受容性の向上、自動運転を支える道路・都市インフラ側の取組などを強力に進めていく。
- 関係府省庁により自動運転の事業化に向けた基本的な考え方と施策を取りまとめた「モビリティ・ロードマップ2025」に基づき、「先行的事業化地域」を選定。これも踏まえ、国土交通省としても全国の地方公共団体による自動運転の社会実装に向けた取組の財政的支援等の取組を推進。
- 自動運転車の走行安全性、円滑性向上に資する走行環境の整備（交差点センサや合流支援等の路車協調システム、走行空間等の基準の策定等）を推進。

<先行的事業化地域における自動運転の実証実験の例>

【神奈川県横浜市】



実証事業者：日産自動車（株）
実証期間：2025年11月～
2026年1月

実験の特徴

- (1) 一般車両との混在交通
- (2) オンデマンド移動サービス
- (3) 複数台運行

【石川県小松市】



実証事業者：小松市
交通事業者：北鉄加賀バス（株）
実証期間：通年運行
実験の特徴

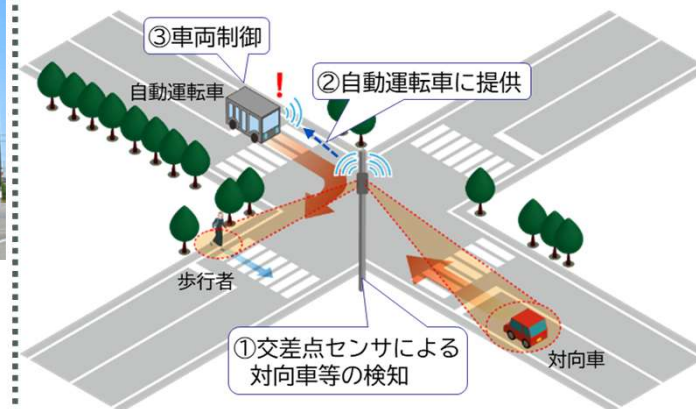
- (1) 一般車両との混在交通
- (2) 駅×空港 連絡路線
- (3) 官民・産学連携による事業

【神奈川県平塚市】



実証事業者：平塚市
交通事業者：神奈川中央交通（株）
実証期間：2025年10月～2026年1月
実験の特徴

- (1) いすゞ自動車のエルガEVを使用
- (2) 都市部における実施
- (3) 定時定路線運行



【路車協調システムのイメージ】