

I 地域公共交通の確保・活性化に向けた取組み

1. 持続可能な公共交通ネットワークの構築

平成26年11月20日に地域公共交通の活性化再生に関する法律の一部を改正する法律が施行されました。

本法律においては、交通政策基本法の基本理念に則り、地方公共団体が中心となり、まちづくりと連携を図りながら、面的に公共交通ネットワークを再構築するための枠組みとして、地域公共交通網形成計画や地域公共交通再編実施計画などが位置付けられています。

平成30年9月30日現在、全国で地域公共交通網形成計画が431件、地域公共交通再編実施計画が28件、中国管内では地域公共交通網形成計画が43件、地域公共交通再編実施計画が7件認定されています。

2. 地域公共交通確保維持改善事業

生活交通の存続が危機に瀕している地域等において、地域の特性・実情に最適な移動手段が提供され、また、バリアフリー化やより制約の少ないシステムの導入等移動に当たっての様々な障害（バリア）の解消等がされるよう、地域公共交通の確保・維持・改善するために生活交通確保維持改善計画に基づいて実施される事業です。

地域公共交通確保維持事業

- ◇ 存続が危機に瀕している生活交通のネットワークについて、地域のニーズを踏まえた最適な交通手段であるバス交通、デマンド交通、離島航路・航空路の確保維持のため、地域の多様な関係者による議論を経た地域の交通に関する計画に基づき実施される取組みを、一体的かつ継続的に支援（効率運行（航）を前提に、事前に策定された収支差を補助）
 - 都道府県を主体とした協議会の取組みを支援
 - ・ 地域をまたがる幹線バス交通ネットワーク（P81参照）
 - ・ 離島航路の確保・維持（P136、137参照）
 - ・ 離島航空路の確保・維持 など
 - 市町村を主体とした協議会の取組みを支援
 - ・ 幹線バス交通等幹線交通ネットワークと密接な地域内のバス交通・デマンド交通等（フィーダー系統）の確保・維持（P22、81参照）など

地域公共交通バリア解消促進等事業

- ◇ 個別のモードごとの支援から公共交通のバリアフリー化を一体的に支援する制度
 - バス、タクシー、旅客船、鉄道駅、旅客ターミナルのバリアフリー化等を支援（P81参照）
 - 地域鉄道の安全性向上に資する設備整備等を支援（P59参照）
 - バリアフリー化されたまちづくりの一環として、LRT、BRT、ICカードの導入等公共交通の利用環境改善を支援（P61参照）

地域公共交通調査等事業

- 地域公共交通網形成計画等の策定を支援（P22参照）
- 地域公共交通網形成計画に基づく利用促進や事業評価の取組みを支援
- 地域公共交通再編実施計画の策定を支援
- 地域公共交通再編実施計画に基づく利用促進や事業評価の取組みを支援

中国運輸局管内の地域公共交通網形成計画等策定の動き

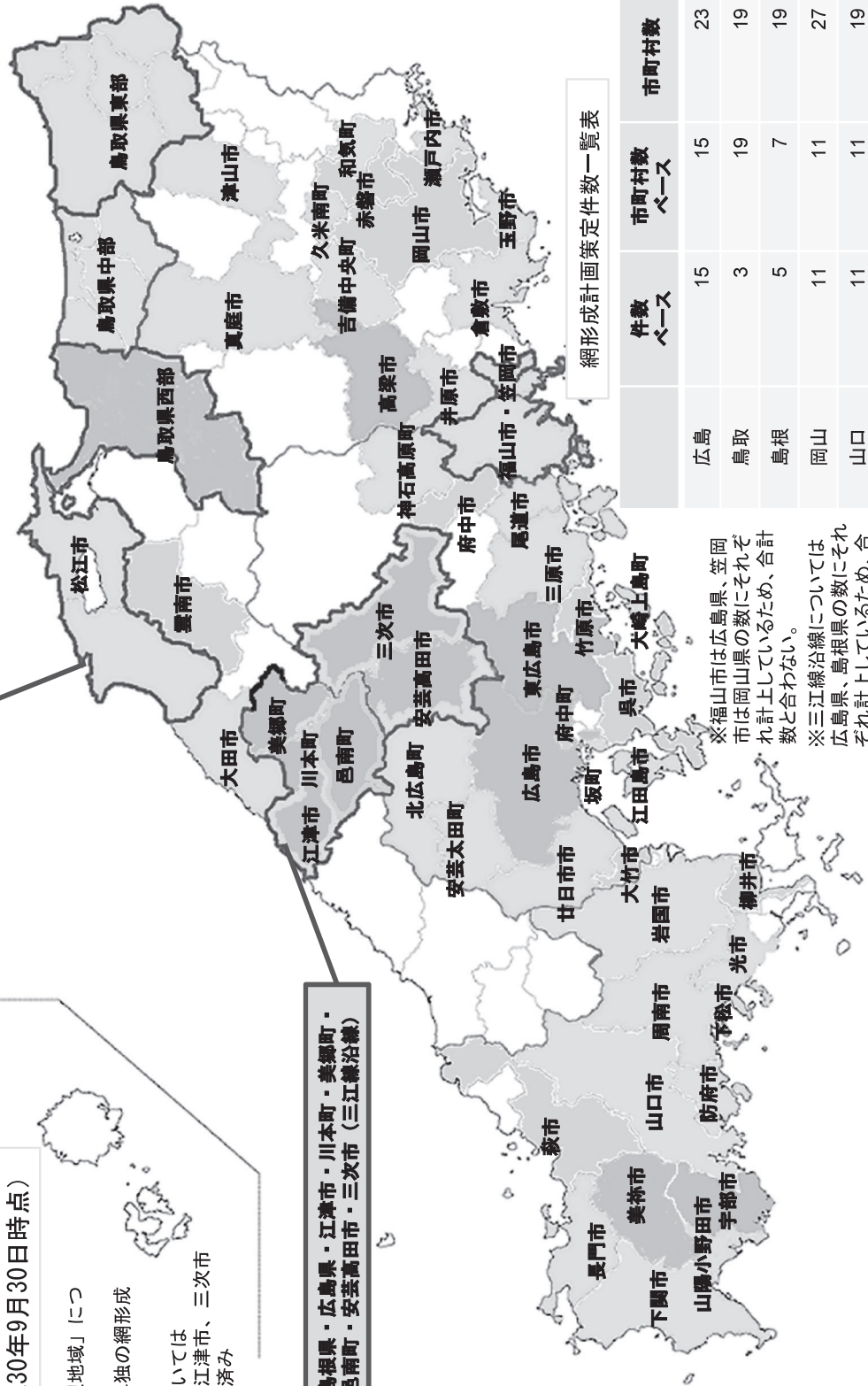
- 網形成計画策定済み自治体
 - 再編実施計画認定済み自治体
 - 網形成計画策定作業中の自治体
 - 共同策定による自治体
- (平成30年9月30日時点)

○松江市は「一畑電車周辺地域」について共同策定済み
市内全域を対象とした単独の網形成計画も策定済み

○「三江線沿線地域」については共同策定済み。そのうち、江津市、三次市、安芸高田市は単独計画策定済み
邑南町単独計画策定予定

島根県・松江市・出雲市
(一畑電車周辺)

島根県・広島県・江津市・川本町・美郷町・邑南町・安芸高田市・三次市(三江線沿線)



網形成計画策定件数一覧表

	件数 ベース	市町村数 ベース	市町村数
広島	15	15	23
鳥取	3	19	19
島根	5	7	19
岡山	11	11	27
山口	11	11	19
合計	43	62	107

※福山市は広島県、笠岡市は岡山県の数にそれぞれ計上しているため、合計数と合わない。

※三江線沿線については、広島県、島根県の数にそれぞれ計上しているため、合計数と合わない。

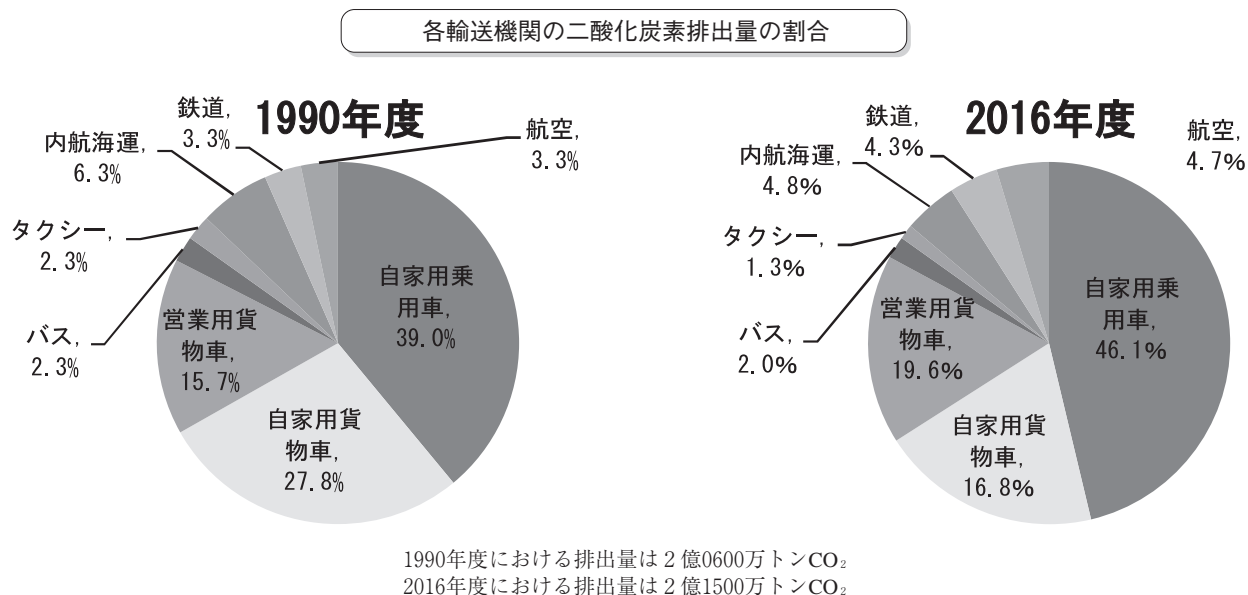
Ⅱ 環境関係

1. 運輸部門からの二酸化炭素排出量の現状等

【各輸送機関の排出量の割合について】

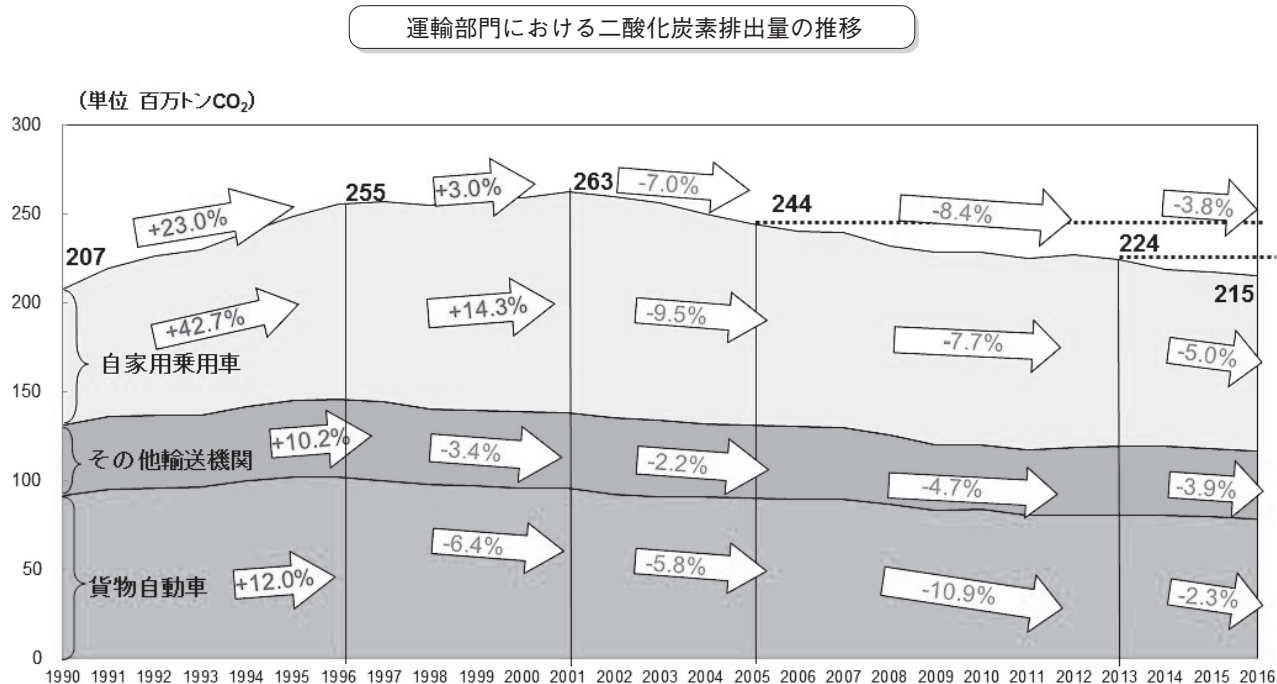
2016年度では、我が国における二酸化炭素の排出量のうち17.9%を運輸部門が占めています。

また、運輸部門からの排出量のうち46.1%が自家用乗用車からの排出となっています。



【運輸部門における二酸化炭素の排出量の推移について】

1990年度から1996年度までの間に、運輸部門における二酸化炭素の排出量は23.4%増加しました。その後、1997年から2001年度にかけて排出量はほぼ横ばいに転じ、2001年度以降は減少傾向を示しています。

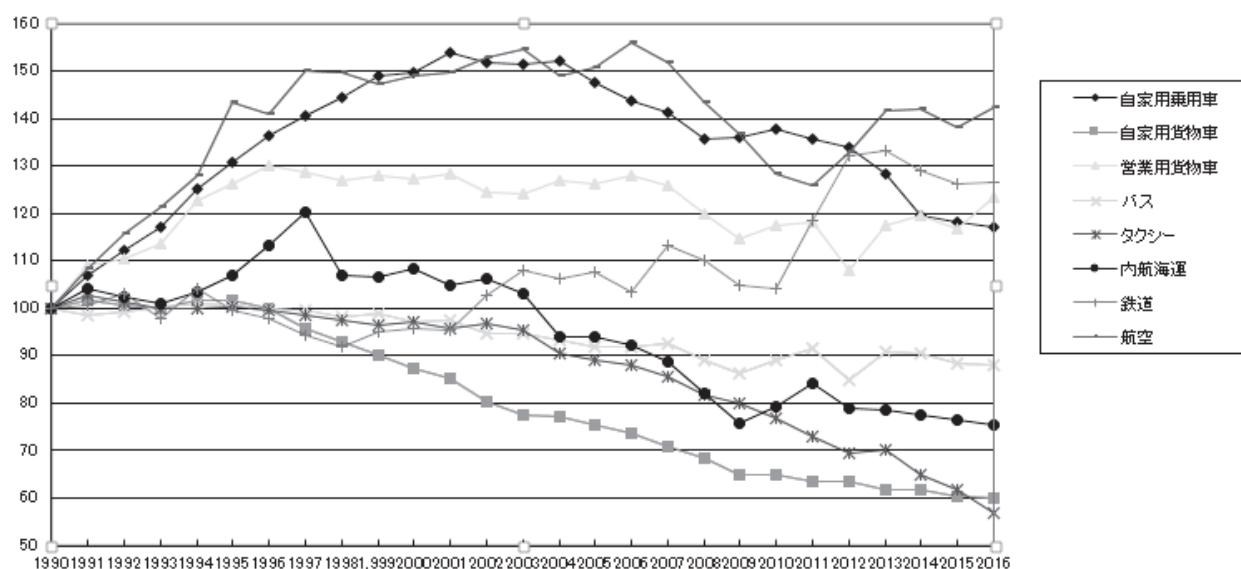


【各輸送機関からの二酸化炭素の排出量について】

各輸送機関からのCO₂排出量は1990年度を基準に比較すると、バスやタクシーからの排出は減少していますが、自家用乗用車からの排出が増加しています。

近年の排出量は減少傾向を示していますが、輸送機器の環境性能の向上のみに頼るのではなく、効率のよい移動や輸送について自ら考え、行動することが求められています。

各輸送機関からの二酸化炭素排出比率ノ推移（1990年度比）



【輸送量当たりの二酸化炭素の排出量について】

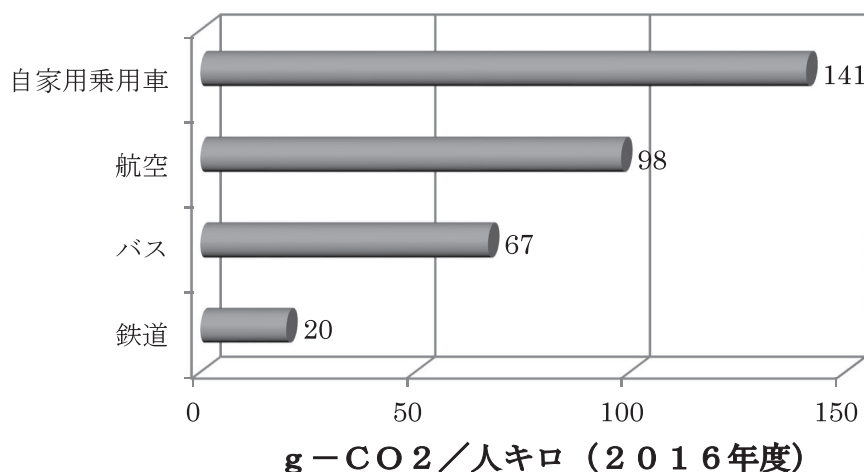
運輸部門における二酸化炭素の排出量の削減を確実にものとするには効率のよい輸送を行うことが重要です。

旅客輸送と貨物輸送において単位輸送量当たりの二酸化炭素の排出量の比較を行いました。

旅客輸送において、各輸送機関から排出される二酸化炭素の排出量を輸送量（人キロ：輸送した人数に輸送した距離を乗じたもの）で割り、単位輸送量当たりの二酸化炭素の排出量を試算すると下図のようになります。

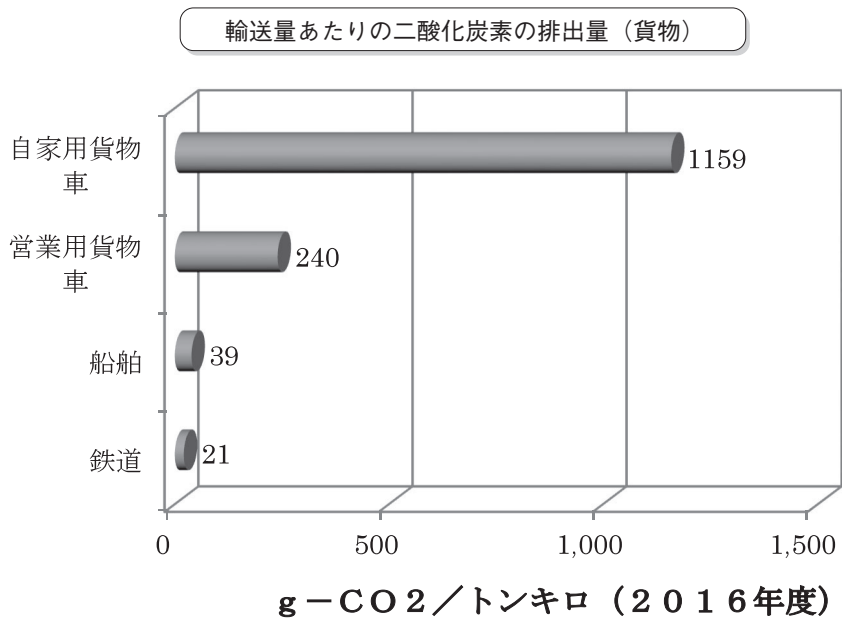
一人が1 km移動するときに、自家用乗用車はバスの2.1倍、鉄道の7.1倍の二酸化炭素を排出しています。

輸送量あたりの二酸化炭素の排出量（旅客）

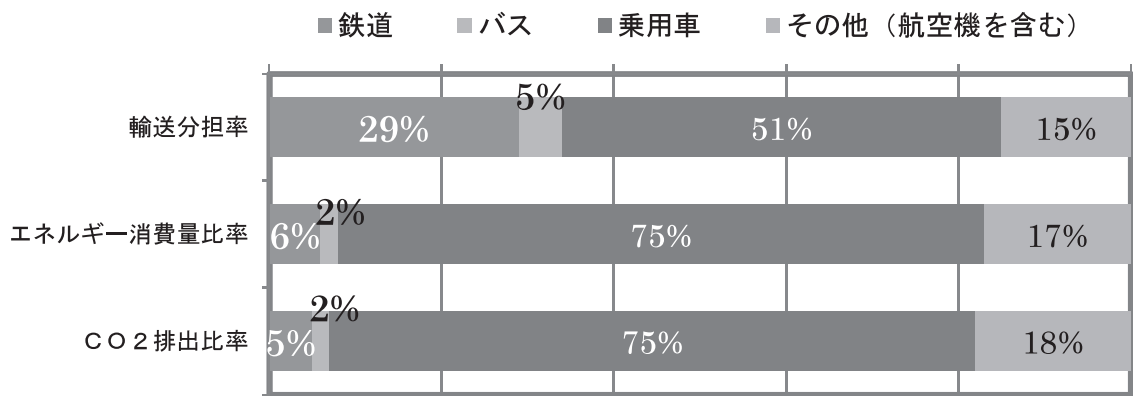


貨物輸送において、各輸送機関から排出される二酸化炭素の排出量を輸送量（トンキロ：輸送した貨物の重量に輸送した距離を乗じたもの）で割り、単位輸送量当たりの二酸化炭素の排出量を試算すると下図のようになります。

自家用貨物車による輸送は営業用貨物車の4.8倍、鉄道輸送の55.2倍の二酸化炭素を排出しています。



国土交通省が平成21年度に行った調査結果によると、移動手段として約半数の人々が自家用車（乗用車）を選んでいますが、その行動による環境負荷は、わが国全体のおよそ3／4を占めています。



2. 環境対応車について

(1) 次世代自動車とは



※ エネルギーセキュリティとは
エネルギーを合理的な価格で継続的に確保すること

次世代自動車普及目標（新車販売に占める割合：乗用車）

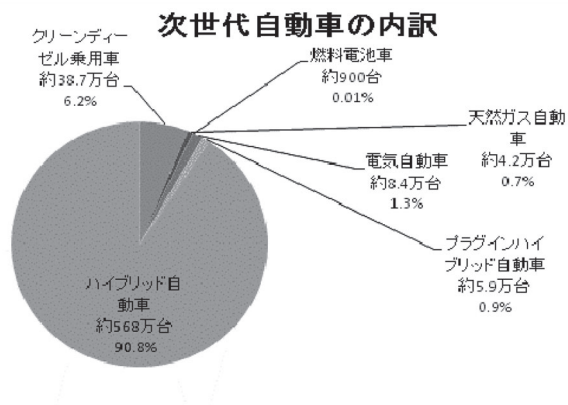
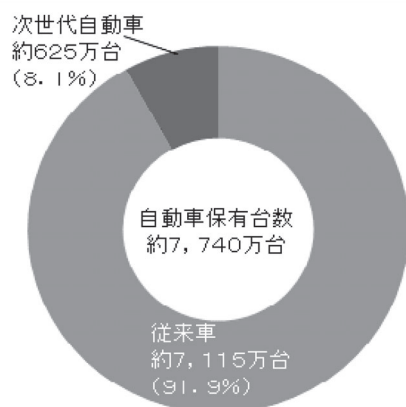
	2020年	2030年
従来車	50～80%	30～50%
次世代自動車	20～50%	50～70%
ハイブリッド車	20～30%	30～40%
電気自動車・プラグインハイブリッド車	15～20%	20～30%
燃料電池自動車	～1%	～3%
クリーンディーゼル車	～5%	5～10%

参考：2015年の乗用車販売台数（新車） 約315万台

(2) 保有台数に占める次世代自動車の内訳

2015年度推計値

日本自動車工業会調べ



(3) クリーンエネルギー自動車の導入状況

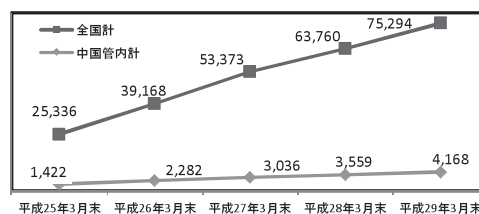
燃料別保有台数

各年度末現在

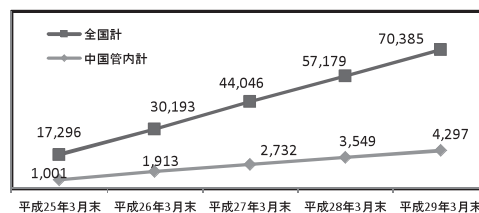
		平成24(2012)年度	平成25(2013)年度	平成26(2014)年度	平成27(2015)年度	平成28(2016)年度
広島県	電気自動車	445	653	844	968	1,189
	プラグインハイブリッド車	283	567	773	977	1,203
	ハイブリッド車	58,294	79,541	98,157	116,495	136,716
	C N G 車	485	475	448	419	377
	計	59,507	81,236	100,222	118,859	139,485
鳥取県	電気自動車	128	187	241	274	308
	プラグインハイブリッド車	96	178	253	316	387
	ハイブリッド車	12,036	16,408	20,249	24,523	29,478
	C N G 車	36	36	21	19	13
	計	12,296	16,809	20,764	25,132	30,186
島根県	電気自動車	155	257	355	420	502
	プラグインハイブリッド車	105	209	299	351	413
	ハイブリッド車	15,476	21,149	26,149	31,041	36,849
	C N G 車	27	26	26	21	18
	計	15,763	21,641	26,829	31,833	37,782
岡山県	電気自動車	353	547	762	866	990
	プラグインハイブリッド車	346	617	899	1,259	1,519
	ハイブリッド車	45,001	61,494	76,257	91,566	109,881
	C N G 車	121	129	128	121	105
	計	45,821	62,787	78,046	93,812	112,495
山口県	電気自動車	341	638	874	1,031	1,179
	プラグインハイブリッド車	171	342	508	646	775
	ハイブリッド車	36,581	49,631	60,909	71,935	84,672
	C N G 車	6	6	7	7	4
	計	37,099	50,617	62,298	73,619	86,630
管内計	電気自動車	1,422	2,282	3,076	3,559	4,168
	プラグインハイブリッド車	1,001	1,913	2,732	3,549	4,297
	ハイブリッド車	167,388	228,223	281,721	335,560	397,596
	C N G 車	675	672	630	587	517
	計	170,486	233,090	288,159	343,255	406,578
全国計	電気自動車	25,336	39,168	53,373	63,760	75,294
	プラグインハイブリッド車	17,296	30,193	44,046	57,179	70,385
	ハイブリッド車	2,851,806	3,813,185	4,662,387	5,524,399	6,498,575
	C N G 車	20,484	19,042	17,598	15,771	13,524
	計	2,914,922	3,901,588	4,777,404	5,661,109	6,657,778

(注) 登録自動車（大型特殊自動車を除く）の合計であり、軽自動車、二輪車は除く。

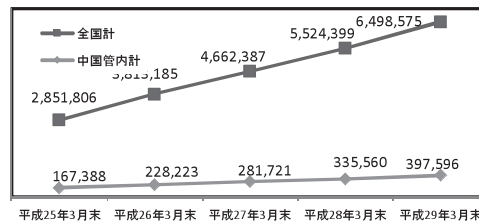
電気自動車(EV)



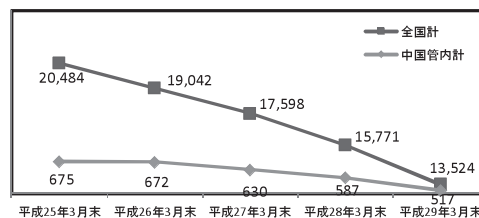
プラグインハイブリッド(PHV)



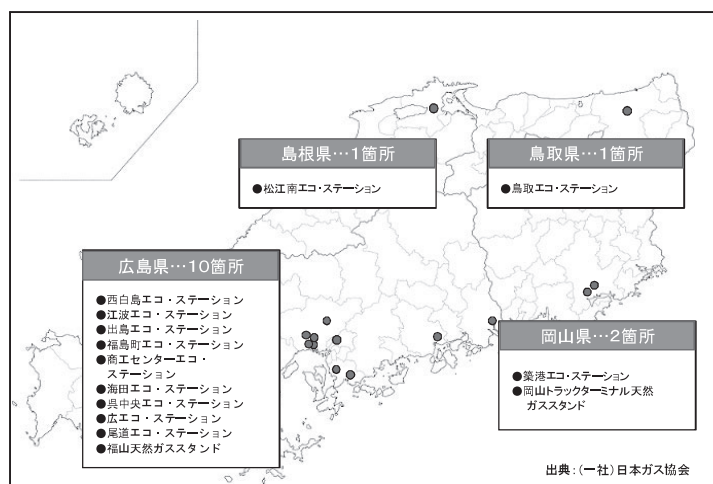
ハイブリッド(HV)



CNG(天然ガス)車



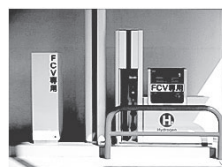
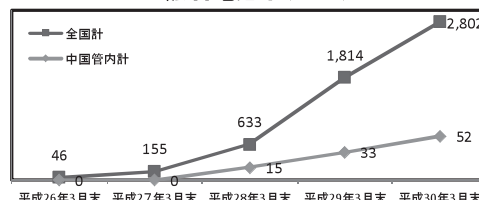
(4) 管内の天然ガススタンド 設置状況 平成30年3月末現在



中国運輸局管内 燃料電池車保有車両数 平成30年9月末現在

広島県	鳥取県	島根県	岡山県	山口県	合 計
17	2		9	24	52

燃料電池車(FCV)

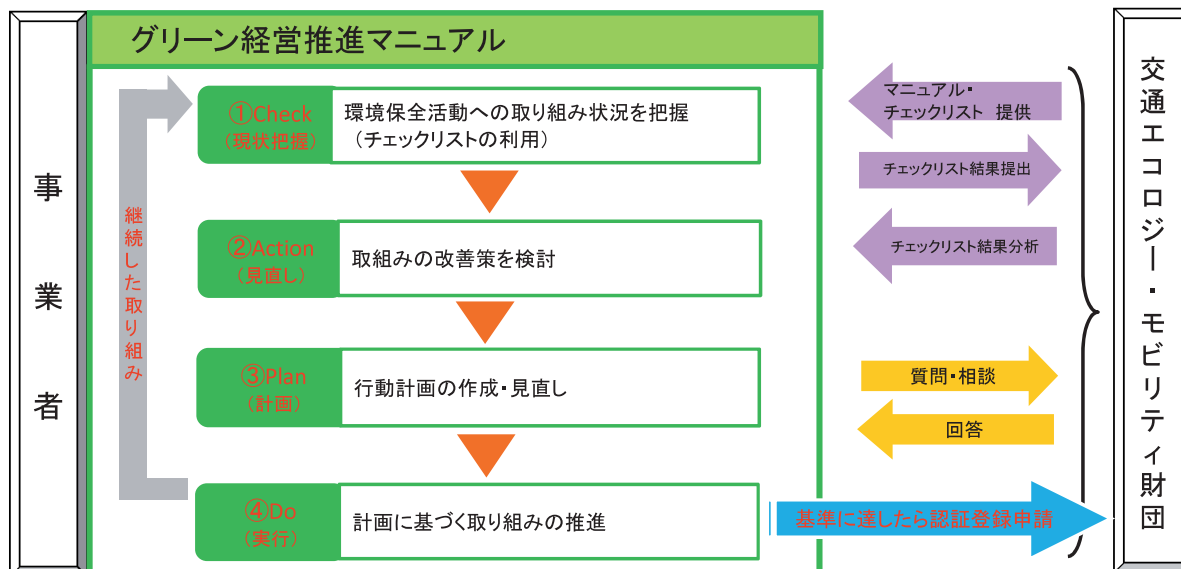


3. グリーン経営認証

運輸事業者のグリーン経営推進



1. グリーン経営の進め方



2. グリーン経営の効果

燃費の向上	トラック、バス、タクシーでは認証取得より2年経過後に、平均で3.0～4.9%燃費が向上しています。
CO2排出の削減	倉庫、港湾運送事業者では認証取得より2年経過後に、平均で2.0～5.1%CO2排出原単位が低減しています。
交通事故の減少	エコドライブに取り組むことによって急発進・急ブレーキが減り、交通事故の減少につながります。 トラック、バス、タクシーでは、認証取得1年目で、走行距離あたりの交通事故件数が対前年度比で8.6%～25.1%減少しています。
故障の減少	車輛の点検・整備により排気ガスがクリーンになり、車輛故障件数の減少にもつながります。 トラック、バス、タクシーでは、認証取得1年目で、走行距離あたりの車両故障件数が前年度比7.7%～15.1%減少しています。
職場の活性化 従業員の士気向上	目標の達成に向け従業員が自主的に取り組むことにより、職場が活性化します。 社会貢献の実践により、士気が向上します。

3. 認証取得のメリット

- 環境対策への積極的な取り組みを行っていることをアピールでき、社会的評価が高まります。
- 取引先(荷主など)も、環境への対応を取引要件の一つと位置付けており、一定の評価を得ることができます。
- 国土交通省及び交通エコロジー・モビリティ財団のホームページで、認証事業者名が公表されます。
- 交通エコロジー・モビリティ財団から、環境保全活動に関する様々な情報提供や指導助言が受けられます。
- 対外的に高い評価を受けることにより、社員の士気向上にも繋がります。

低金利融資制度の適用にあたり配慮されます。

広島銀行 : 地球環境対応支援制度「エコ・ハーモニー」
中国銀行 : ちゅうぎん環境配慮型融資
西京銀行 : エコパッション
商工中金 : 環境配慮型経営支援貸付
など

中国運輸局管内の認証登録事業者数 (平成30年10月19日現在)

業種	中国管内登録事業者数 ()は対前年比	全国登録事業者数
トラック運送事業	352事業所 (-2%)	5,450事業所
バス事業	31事業所 (-9%)	301事業所
タクシー事業	9事業所 (2%)	432事業所
旅客船事業	3事業所 (23%)	13事業所
内航海運業	3事業所 (9%)	32事業所
港湾運送事業	6事業所 (7%)	79事業所
倉庫業	36事業所 (6%)	598事業所
合計		6905事業所

全国の認証登録事業所については
交通エコロジー・モビリティ財団のホームページ
<http://www.green-m.jp/>

中国運輸局管内については
中国運輸局のホームページ

<https://www.wtb.mlit.go.jp/chugoku/kousei/ichiran.htm>

をご覧ください。

Ⅲ 物流関係

1. 災害に強い物流システムの構築

東日本大震災の支援物資物流における問題点を踏まえ、平成23年度、中四国九州ブロックで国、地方自治体、物流事業者等の関係者による協議会を開催し、官民の連携、協力体制の構築、民間物資拠点のリストアップ、官民の協力協定の締結・充実の推進についてとりまとめを行いました。平成24年度、支援物資物流全体の円滑化・最適化の実現に向け、「南海トラフ巨大地震に対応した支援物資物流システムの構築に関する中国ブロック協議会」を設置し、以降民間物資拠点の拡充や自治体と関係団体の災害協定の充実に向け取り組みを進めているところです。

更に、平成28年度には、国（中国・四国・九州の各運輸局）、地方自治体、物流事業者等の関係者による協議会を開催、南海トラフを震源とする巨大地震を想定し、中国、四国、九州地域の広域連携により、鉄道、船舶、トラックなど多様な輸送モードを活用した支援物資輸送を行う際の課題の整理、とりまとめを行うことを目的に調査を実施しました。

本調査結果については、今後、地方自治体が防災計画を見直す際や、物流事業者と協同し、支援・受援計画、マニュアル等の策定を行う際など、幅広く活用いただくことを想定しています。

中国、四国、九州地域における大規模災害時の多様な輸送モードの活用による 支援物資物流システム構築に関する調査報告書(抜粋)

多様な支援物資物流システムの構築に向けた課題と対応策

1. 広域的な支援物資物流システムに関する連携体制の構築

(1) 広域的な地方自治体間の協力・応援体制の構築と事前対策の推進

・関係する地方自治体が応援地、被災地ごとの応援体制の組み合わせ（グルーピング）を検討し、新たな協定の締結や応援計画・受援計画の策定、実証訓練の実施等の事前対策を行っておくことが必要。

(2) 国・地方自治体間における緊密な連携

・プル型の支援物資輸送において、被災県からの支援を要請された応援県が輸送手段の選択・手配を行う際、窓口となる所管の地方運輸局と応援県が緊密に連携し、国は、例えば海上ルートの構築にあたって、港湾・航路の被災状況や地方自治体の支援要請ニーズ等の情報収集、船社、港湾管理者、港運事業者等との調整を実施。

(3) 官民の連携体制の構築

・各県において、支援物資の効率的な輸送、物資拠点の運営等に関する物流事業者との協定の締結先やその内容をあらためて確認し、必要に応じて新たな協定の締結や内容の見直し・拡充について検討を行うことが必要。また、物流専門家を発災初動時から迅速に派遣するため、派遣可能な物流専門家のリストや連絡・召集の具体的な手順等を定め、官民双方において共有しておく等、物流専門家派遣に向けた事前対策を措置しておくことが必要。

2. 継続的な取組を通じた知見・経験の蓄積と課題への対応

(1) 実証訓練の継続的な実施による訓練シナリオのスパイラルアップ

・訓練シナリオの汎用性を活かし、さまざまな実施主体のケースにより、今後も継続的に情報伝達訓練を実施し、PDCAサイクルを活用しながら情報伝達訓練のシナリオを改善・向上させることで、汎用性や実用性のレベルを高め、大規模災害時に活用できる実践的な訓練シナリオとなるよう措置していくことが必要

(2) スパイラルアップを通じて解決を図るべき課題

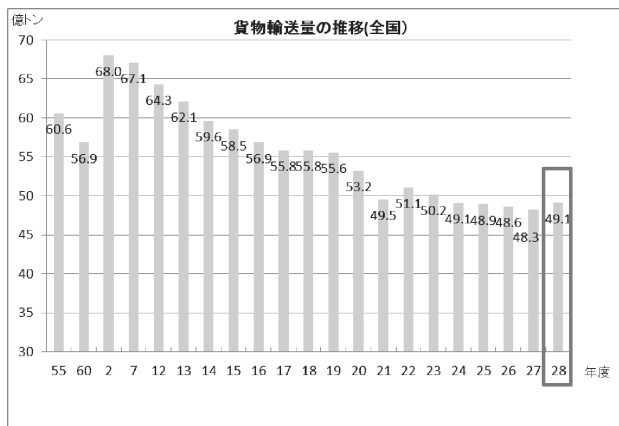
・支援物資物流に関する情報ハブの明確化、支援物資の輸送を担う物流事業者の要請・手配ルートの確保、多種多様な情報を正確かつ効率的に伝達するための情報共有のあり方の検討
・交通インフラの被災状況や啓開状況に応じて、情報伝達訓練の想定による対応が困難な場合においても、迅速・的確に代替輸送ルートや物資拠点の確保、物流事業者の手配を柔軟に行うことができるプロセスの検討
・支援物資物流全体を俯瞰したときに、市町村の物資拠点から避難所までの輸送のボトルネックとなる可能性が懸念されている「ラストワンマイル」の輸送について、迅速、確実に物資の供給ができるようなシステムの構築に向けた国、地方公共団体、物流事業者様々な関係主体が連携して応援や受援を円滑に行うための仕組みや体制の確立の必要性

2. 貨物輸送の概況

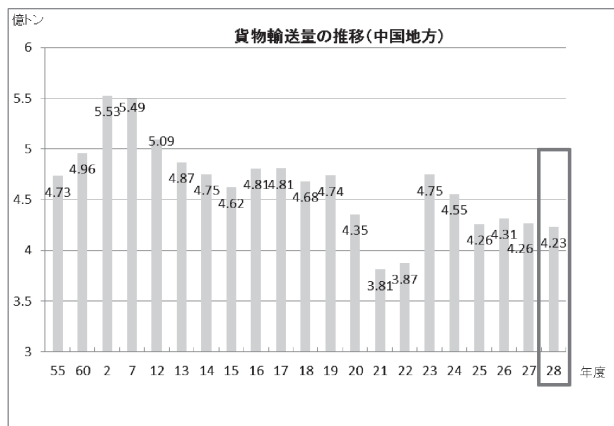
●貨物輸送量

平成28年度の中国地方の貨物輸送量は4億2千3百万トンで前年度比0.1%の減少となりました。また、全国の貨物輸送量は49億1千万トンで前年度比0.2%の増加となりました（図1～2参照）。

【図1 貨物流動の推移（中国地方）】



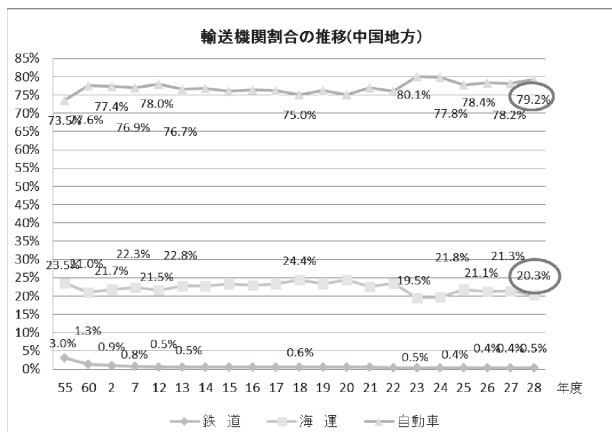
【図2 貨物流動の推移（全国）】



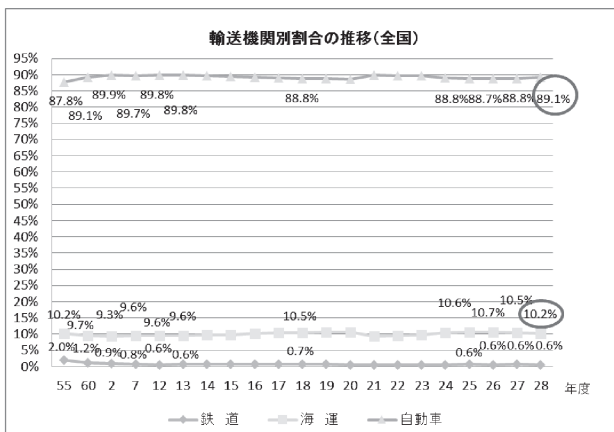
●貨物輸送機関

平成28年度の中国地方の輸送機関割合は、自動車が79.2%と最も高く、海運が20.3%、鉄道が0.5%となっており、全国と比較すると、中国地方の海運の割合は全国の10.2%に比べ10.1ポイント高くなっています（図3～4参照）。

【図3 輸送機関割合の推移（中国地方）】



【図4 輸送機関割合の推移（全国）】



※自動車については、平成22年10月以降、自動車輸送統計の調査方法が変更されことから、平成22年度の数値は、平成22年9月以前の数値に暫定的な接続係数を乗じた値。

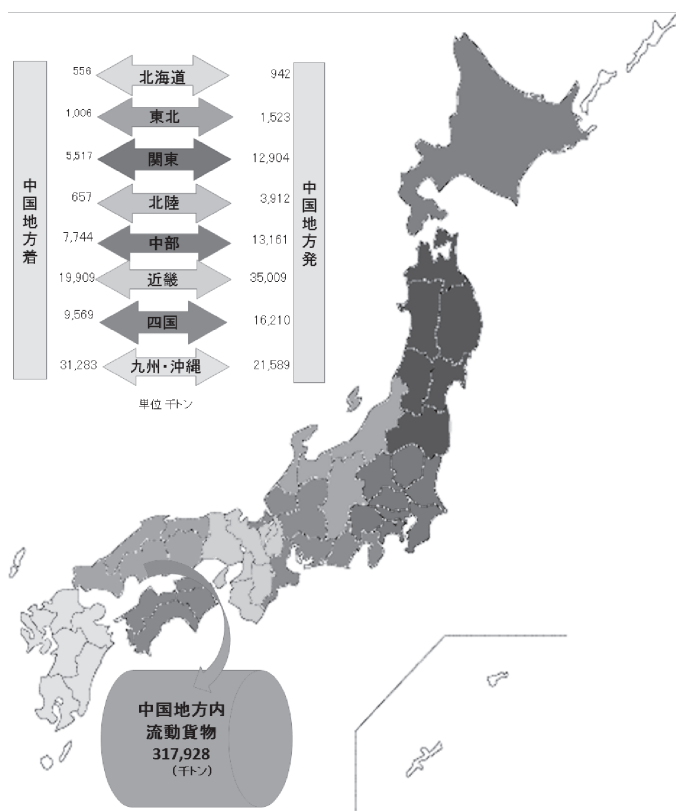
●貨物流動

平成28年度の中国地方と全国各地方間の貨物流動をみると、近畿地方及び九州地方との結びつきが強く、中国地方内流動貨物を除いて、着ベースでは九州地方からの貨物（40.8%）に次いで、近畿地

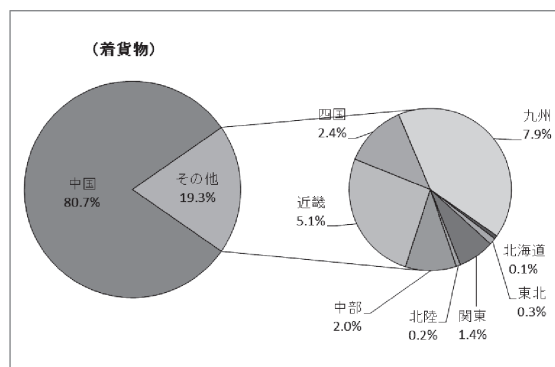
方からの貨物（26.1％）が多くなっています。また、発ベースでは近畿地方への貨物（33.3％）に次いで九州地方への貨物（19.9％）が多く、以降、着貨物は四国、中部、関東地方、発貨物は、四国、中部、関東地方が続いています。（図5～7参照）。

中国地方発着の地域間流動は、着貨物ベースで80.7％、発貨物ベースで75.1％が中国地方となっています。

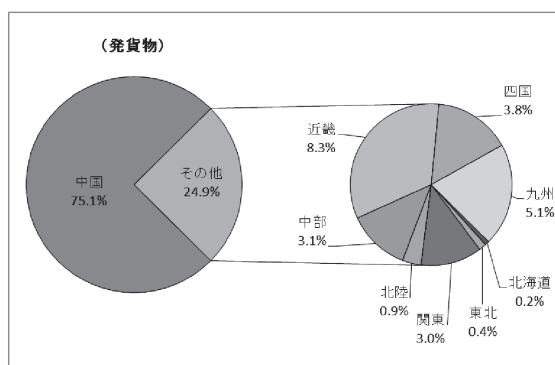
【図5 中国地方と全国各地方間の貨物流動】



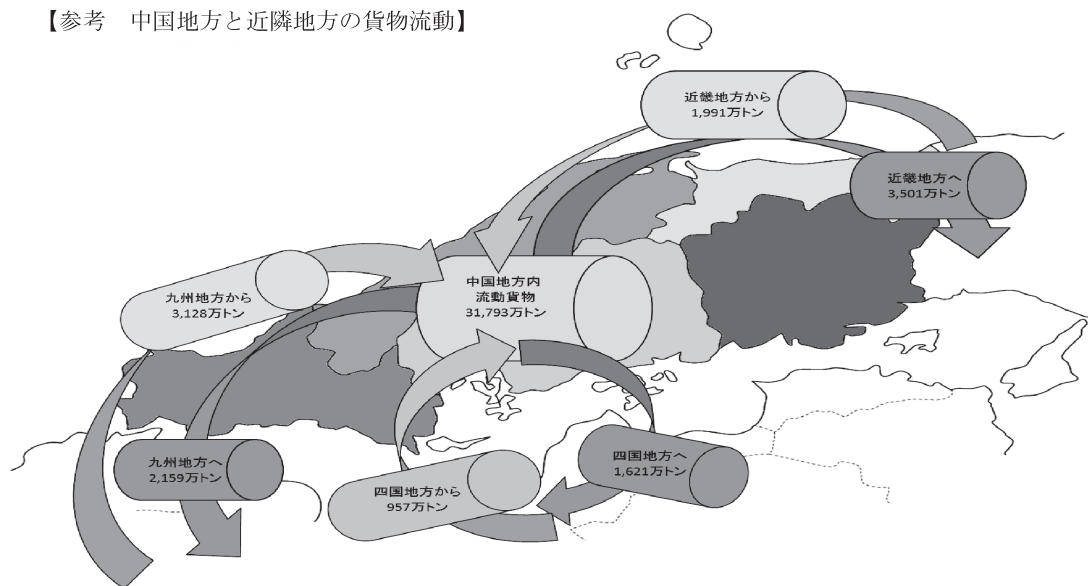
【図6 全国各地方からの着貨物】



【図7 全国各地方への発貨物】



【参考 中国地方と近隣地方の貨物流動】



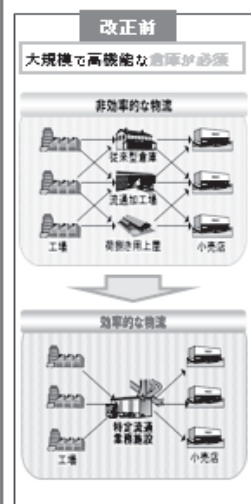
3. 流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律 物流総合効率化法の一部改正

人口減少が見込まれ労働力不足が顕在化しつつある中、我が国産業の持続的成長と豊かな国民生活を支えていくことが、物流に強く求められている。

多様な関係者の連携により物流ネットワーク全体の省力化・効率化をさらに進める枠組みが必要

主務大臣による基本方針策定と「総合効率化計画」の認定

総合効率化計画の作成(事業者)



対象を拡充再編



支援措置

- 平成30年度実施
〔一般会計：(40万円以内)〕
○モーダルシフト等推進事業
・計画策定経費補助
・モーダルシフト等運行経費補助
〔エネルギー対策特別会計(17.7億円)〕
○物流分野におけるCO₂削減対策促進事業
・運送トラック・スワップボディコンテナ専用、コンテナ、貨物搭載用設備購入補助等
- 租税上の特別
① 輸送運賃相当額の建物増価
(所得・法人税 5年間 軽減率10%)
(固定資産・都市計画税 5年間 減額：1/2 付与税額：3/4)
② 新幹線による貨物輸送
貨物用車両、貨物運送設備
(固定資産税 5年間 2/3 等)
- 立地規制に関する配慮
・市街化調整区域の開闢許可の配慮等
- 中小企業者に対する支援
・中小企業者保証協会による債務保証の利率の引き上げ等
- 食品生産者等に対する支援
・食品流通施設改善促進補助による債務保証等
- 重要拠点における手続簡便化
・新築経路での貨物搬送の進行、カーゴの積卸等の許可をなし、自社貨物に加えて、他社の貨物の輸送も受け負う場合のトラック事業の許可をなし、過疎地等の地域内配送の共同化のための輸送トラック事業の輸出をなし、自家用倉庫を輸送運賃相当倉庫に改修して他業者に供用する際の倉庫業の登録をなし等

※国土交通省HPもご覧下さい。http://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/freight/bukkouhou.html

中国運輸局管内認定事例

平成30年9月30日時点

No	認定日	実施事業者名	分類	事業内容	効果
1	平成29年 3月7日	物流事業者、 荷主企業	輸送網集約	工場と物流拠点を集約することにより、CO ₂ 排出量及び手待ち時間を削減。	CO ₂ 排出量削減：100% 手待ち時間削減：100%
2	平成29年 11月13日	【物流事業者】センコー(株)、 【物流事業者】三協貨物(株)	輸送網集約	物流拠点を集約するとともにトラック予約受付システムを導入し、CO ₂ 排出量及び手待ち時間を削減。	CO ₂ 排出量削減：18% 手待ち時間削減：75%
3	平成30年 1月23日	【物流事業者】ランテック(株)、 【物流事業者】おおはら(株)	輸送網集約	物流拠点を集約するとともにトラック予約受付システムを導入し、CO ₂ 排出量及び手待ち時間を削減。	CO ₂ 排出削減量：4.7% 手待ち時間削減：70%
4	平成30年 2月22日	【物流事業者】双葉運輸(株)、 【物流事業者】ワコー物流(株)	輸送網集約	物流拠点を集約するとともにトラック予約受付システムを導入し、CO ₂ 排出量及び手待ち時間を削減。	CO ₂ 排出削減量：24.8% 手待ち時間削減：76.5%
5	平成30年 3月8日	【物流事業者】カトーレック㈱、 【物流事業者】精密自動車サービス㈱	輸送網集約 共同配送	物流拠点の集約、共同配送及びトラック営業所の併設をすることにより、CO ₂ 排出量及び手待ち時間を削減。	CO ₂ 排出量削減：55.4% 手待ち時間削減：45%
6	平成30年 6月28日	【物流事業者】(株)岡田輸運、 【物流事業者】柴田運輸(株)	輸送網集約	物流拠点を集約するとともにトラック予約受付システムを導入し、CO ₂ 排出量及び手待ち時間を削減。	CO ₂ 排出量削減：23% 手待ち時間削減：80%

4. 倉庫関係

(1) 倉庫の種類

① 普通倉庫

- (イ) 一～三類倉庫・・・一般的な倉庫で建屋である。一～三類の別は、防水、防湿、遮熱、耐火等の基準により、保管可能な物品に差異がある。
一類倉庫が最も基準の厳しいもので、危険品や冷凍冷蔵品を除き、特に保管物品に制限がない。
- (ロ) 野積倉庫・・・・・・柵や塀で囲まれた区画（土地）において、石炭、木材、自動車などを野積保管する倉庫。代表的なものにコールセンターがある。
- (ハ) 貯蔵槽倉庫・・・・・・穀物などのバラの貨物や液体を保管する倉庫。（サイロ、タンク）
- (ニ) 危険品倉庫・・・・・・消防法に規定する危険物及び高圧ガス保安法に規定する高圧ガスを保管する倉庫で、建屋型、貯蔵槽型、野積型がある。

② 水面倉庫

原木等を水面において保管する倉庫。

③ 冷蔵倉庫

農水畜産物の生鮮品及び凍結品等の加工品などを摂氏10度以下で保管する倉庫で、冷蔵室の級別により次のように分類される。

級 別	保 管 温 度	主 な 保 管 物 品
C 3 級	－2℃超　＋10℃以下	生鮮水産物、農産品、バター・チーズ等
C 2 級	－10℃超　－2℃以下	水産加工品、農産加工品、柑橘類等
C 1 級	－20℃超　－10℃以下	塩干水産物、水産加工品等
F 1 級	－30℃超　－20℃以下	冷凍水産物、冷凍食品、冷凍肉
F 2 級	－40℃超　－30℃以下	アイスクリーム
F 3 級	－50℃超　－40℃以下	マグロ類
F 4 級	－50℃以下	ク

④ トランクルーム

その全部又は一部において個人（消費者）の物品を保管する倉庫。

(2) 倉庫別取扱高及び所管面・容積の現況

(平成29年度末)

倉庫の 種 類	普 通 倉 庫															
	一 ～ 三 類 倉 庫				野 積 倉 庫			貯 蔵 槽 倉 庫				危 険 品 倉 庫				
	事 業 者 数	倉 庫 面 積 千 m ²	入庫高 千トン	平均月末 保管残高 千トン	事 業 者 数	倉 庫 面 積 千 m ²	入庫高 千トン	平均月末 保管残高 千トン	事 業 者 数	倉 庫 面 積 千 m ³	入庫高 千トン	面 容 積		平均月末 保管残高 千トン		
タンク												その他				
県 別																
鳥取県	15	64.2	96.3	19.7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
島根県	10	25.8	48.4	5.3	—	—	—	—	—	—	—	4.3	—	0.0		
岡山県	150	1,179.0	2,894.0	532.0	8	119.0	687.6	78.7	6	597.4	1,783.7	198.1	6.0	12.3	41.2	7.2
広島県	162	922.5	2,759.8	266.1	12	498.2	1,531.3	253.5	2	102.6	635.5	42.7	165.7	3.8	444.4	52.0
山口県	61	313.4	1,414.2	117.8	6	333.2	5,743.0	715.7	—	—	—	—	—	30.8	185.8	17.7
計	349	2,504.9	7,212.7	940.9	24	950.4	7,961.9	1,047.9	8	700.0	2,419.2	240.8	176.0	46.9	671.4	76.9

倉庫の種類	水 面 倉 庫				冷 蔵 倉 庫			
県 別	事業者数	倉庫面積 千㎡	入庫高 千トン	平均月末 保管残高 千トン	事業者数	倉庫面積 千㎡	入庫高 千トン	平均月末 保管残高 千トン
鳥取県	1	60.0	0.0	0.0	18	182.8	57.1	10.7
島根県	—	—	—	—	6	56.7	13.6	5.5
岡山県	—	—	—	—	30	422.6	159.5	36.2
広島県	—	—	—	—	34	781.6	408.7	54.8
山口県	1	103.1	0.0	0.0	9	133.2	118.7	10.8
計	2	163.1	0.0	0.0	86	1,576.9	757.6	118.0

(注) 1. 事業者数及び倉庫面・容積は平成28年3月末現在。
※事業者数：県内に営業所がある事業者は各県毎に全て計上。
2. 山口県については、九州運輸局の管轄に属する下関市、宇部市、長門市及び山陽小野田市を除く。
3. 端数処理（四捨五入）のため合計が合わないことがある。

(3) 倉庫貨物品目別入庫実績

(単位:千トン)

年 度		平成29年度
項 目		
普 通 倉 庫	農 水 産 品	1,865.5
	金 属 属	2,360.6
	金 属 製 品 ・ 機 械	761.9
	窯 業 品	86.7
	化 学 工 業 品	3,986.7
	紙 ・ パ ル プ	196.3
	織 維 工 業 品	154.1
	食 料 工 業 品	1,460.9
	雑 工 業 品	834.6
	雑 品	6,557.9
	合 計	18,265.2
冷 蔵 倉 庫	生 鮮 水 産 物	1.8
	冷 凍 水 産 物	142.2
	塩 干 水 産 物	19.7
	水 産 加 工 品	28.6
	畜 産 物	60.6
	畜 産 加 工 品	82.3
	農 産 物	47.3
	農 産 加 工 品	55.9
	冷 凍 食 品	211.8
	そ の 他	107.4
	合 計	757.6

(注) 1. 九州運輸局の管轄に属する下関市、宇部市、長門市及び山陽小野田市を除く。

2. 端数処理（四捨五入）のため合計が合わないことがある。

(4) 倉庫別取扱高及び所管面・容積の推移

区分	年 度											
	事業業者数	年間入庫高 (千ト)	年間入庫高 (千ト)	年間入庫高 (千ト)	年間入庫高 (千ト)	年間入庫高 (千ト)	年間入庫高 (千ト)	年間入庫高 (千ト)	年間入庫高 (千ト)	年間入庫高 (千ト)	年間入庫高 (千ト)	年間入庫高 (千ト)
普通倉庫	平均月末保管残高 (千ト)	1,957	1,817	1,759	1,885	2,135	2,310	2,126	2,026	2,257	2,307	2,307
	倉庫面積 (千㎡)	2,038	2,024	2,062	2,081	2,123	2,186	2,250	2,281	2,362	2,505	2,505
	入庫高 (千ト)	7,177	6,343	7,063	7,144	6,776	7,400	7,211	7,274	6,522	7,213	7,213
	平均月末保管残高 (千ト)	1,059	938	945	1,000	996	1,036	1,026	929	840	941	941
	倉庫面積 (千㎡)	891	903	915	969	934	962	968	967	986	950	950
	入庫高 (千ト)	6,318	4,778	4,954	5,416	7,214	6,271	6,118	7,001	7,656	7,962	7,962
	平均月末保管残高 (千ト)	622	615	538	623	866	1,020	846	821	1,061	1,048	1,048
	倉庫容積 (千㎡)	518	518	518	489	549	543	543	554	700	700	700
	入庫高 (千ト)	2,224	2,228	2,219	2,054	1,931	1,878	1,788	1,809	1,987	2,419	2,419
	平均月末保管残高 (千ト)	226	215	221	199	218	203	202	185	197	241	241
	危険品	容積 (千㎡)	93	92	99	99	99	98	76	76	176	176
	その他	容積 (千㎡)	39	39	39	44	44	45	46	46	47	47
	入庫高 (千ト)	298	387	623	803	369	361	551	495	1,207	671	671
	平均月末保管残高 (千ト)	51	48	55	63	55	51	52	91	159	77	77
水面倉庫	事業業者数	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
	容積 (千㎡)	163	163	163	163	163	163	163	163	163	163	163
	年間入庫高 (千ト)	4	7	1	0	0	0	0	0	0	0	0
	平均月末保管残高 (千ト)	8	3	1	1	0	0	0	0	0	0	0
冷蔵倉庫	事業業者数	84	83	82	82	84	83	84	82	82	86	86
	容積 (千㎡)	1,097	1,091	1,090	1,122	1,203	1,206	1,268	1,359	1,388	1,577	1,577
	年間入庫高 (千ト)	505	510	502	498	528	538	535	649	734	758	758
	平均月末保管残高 (千ト)	76	73	72	71	73	75	79	114	139	118	118

(注) 1. 九州運輸局の管轄に属する下関市、宇部市、長門市及び山陽小野田市を除く。

2. 事業業者数及び倉庫面・容積は年度末現在。

3. 端数処理 (四捨五入) のため合計が合わないことがある。

５．一般トラックターミナル事業の現況

平成30年３月31日現在

事業者名	岡山県トラックターミナル(株)		ターミナル の名称	岡山県トラックターミナル
位置	岡山市中区倉富285－19		出資金	4億4,000万円
開始年月日	昭和50年４月３日		取扱能力	3,750トン／日
設備	境域面積	107,976㎡	停留場所	150バース
	荷扱場	12,375㎡	操車場所	25,692㎡
乗入会社	中国新潟運輸(株) ヤマト運輸(株) 岡山県貨物運送(株) 福山通運(株) 近物レックス(株) 西武運輸(株) 久留米運送(株)			

交通
政策部編

事業者名	広島市流通センター(株)		ターミナル の名称	広島市西部トラックターミナル
位置	広島市西区草津港三丁目２－１		出資金	10億円
開始年月日	昭和52年４月１日		取扱能力	2,700トン／日
設備	境域面積	55,853㎡	停留場所	108バース
	荷扱場	9,450㎡	操車場所	12,385㎡
乗入会社	トナミ運輸(株) (株)丸二運送 カトーレック(株) 岡山県貨物運送(株) セイノースーパーエクスプレス(株) (株)国商運輸 中国名鉄運送(株) 芸備運輸(株) ヤマトボックスチャーター(株) 久留米運送(株) 駿和物流(株)			

IV 消費者行政・情報関係

平成18年12月20日に従来の建築物等のバリアフリー化「ハートビル法」と公共交通機関と周辺地域のバリアフリー化「交通バリアフリー法」を統合・拡充した『高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律「バリアフリー新法」』が施行されました。基本方針に基づき管内の20市町で基本構想が策定され、公共交通機関の旅客施設及び車両等のバリアフリー化も進みつつありますが、今後も引き続き、移動上又は施設の利用上の利便性及び安全性の向上を図る必要があります。

1. 基本構想策定状況

(平成30年10月現在 調査)

基本構想作成・公表済み市町村【本省受理順 複数作成の場合、() 内に提出回数を記載】

	市 町 村 名	本省 受理日
1	広島県呉市 (J R 呉駅、呉港、J R 広島駅、J R 安芸阿賀駅)	13年 8 月31日 受理
2	鳥取県鳥取市 (J R 鳥取駅)	14年 2 月13日 受理
3	広島県広島市 (J R 広島駅)	14年 6 月 3 日 受理
4	山口県下関市 (旧：菊川町) (菊川町バスターミナル)	15年 4 月24日 受理
5	島根県出雲市 (旧：多伎町) (J R 小田駅)	15年 5 月 8 日 受理
6	広島県東広島市 (J R 八本松駅、J R 西条駅、J R 西高屋駅)	15年 7 月 1 日 受理
7	広島県三原市 (J R 三原駅)	15年 7 月 7 日 受理
8	岡山県笠岡市 (J R 笠岡駅)	15年10月30日 受理
9	島根県松江市 (J R 松江駅)	16年 3 月11日 受理
10	広島県廿日市市 (J R 宮内串戸駅、J R 阿品駅)	16年 6 月22日 受理
11	山口県下関市 (J R 下関駅、J R 新下関駅) (2)	17年 2 月 3 日 受理
12	広島県広島市 (J R 横川駅、J R 五日市駅) (2)	17年 6 月13日 受理
13	鳥取県倉吉市 (J R 倉吉駅)	18年 1 月 6 日 受理
14	広島県尾道市 (J R 尾道駅)	18年 2 月20日 受理
15	広島県福山市 (J R 福山駅)	18年 4 月27日 受理
16	岡山県倉敷市 (J R 倉敷駅)	18年 6 月 7 日 受理
17	山口県周南市 (J R 徳山駅、徳山港)	19年 4 月18日 受理
18	広島県広島市 (J R 新井口駅) (3)	19年 7 月 2 日 受理
19	広島県海田町 (J R 海田市駅)	20年 2 月15日 受理
20	広島県坂町 (J R 坂駅)	20年 5 月 8 日 受理
21	広島県福山市 (J R 松永駅、J R 東福山駅) (2)、(J R 大門駅) (3)	20年 9 月16日 受理
22	鳥取県米子市 (J R 米子駅)	21年 3 月 4 日 受理
23	広島県広島市 (J R 中野東駅、J R 安芸中野駅) (4)	21年 5 月28日 受理
24	山口県山口市 (J R 新山口駅)	21年 8 月 3 日 受理
25	広島県廿日市市 (J R 宮島口駅、J R 大野浦駅) (2)	21年 8 月 3 日 受理
26	島根県江津市 (J R 江津駅)	23年 6 月10日 受理
27	広島県広島市 (J R 安芸長束駅、J R 古市橋駅) (5)	27年 5 月26日 受理
28	山口県山口市 (J R 山口駅)	28年11月 8 日 受理
29	広島県広島市 (J R 安芸矢口駅、J R 下深川)	29年 4 月24日 受理

2. 交通施設等におけるバリアフリー化の状況

バリアフリー法に基づく基本方針では、2010年までのバリアフリー化の目標値を設定し施策を推進してきましたが、目標期限が到来したため、これまでの各施設等におけるバリアフリー化の状況等を踏まえ、2011年3月に基本方針を改正し、新たな目標値を設定しました。

新たな目標においては、地方部への展開を図り、更なるバリアフリー化を推進することを目指し、1日当たりの平均的な利用者数が「5,000人以上」の旅客施設から「3,000人以上」の旅客施設に拡大されました。

併せて、2021年3月末までに利用者3,000人以上の鉄軌道駅、バスターミナル、旅客船ターミナルについて、原則段差の解消、視覚障害者誘導用ブロックの整備、障害者用トイレの設置等のバリアフリー化を実施する他、車両等について以下の目標が定められました。

なお、2020年東京オリンピック・パラリンピック大会を契機とし、共生社会の実現に向けたユニバーサルデザイン、心のバリアフリーを推進し、大会以降のレガシーとして残していくための施策を実行するための取組を進めていきます。

車両等の種類	車両等の総数	車両等のバリアフリー化目標
鉄 軌 道 車 両	約52,000両	約36,400両（約70％）
バ ス 車 両	約50,000台	約35,000台（約70％）をノンステップ化
	高速バス等の適用除外認定車両（約10,000台）	約2,500台（25％）をスロープ又はリフト付に
福祉タクシー	－	約28,000台（ユニバーサルデザインタクシー含む）
旅 客 船	約800隻	約400隻（約50％）

(1) 鉄軌道駅のバリアフリー化状況

（平成30年3月31日現在）

	中国運輸局管内	全 国
1日当たりの平均的な利用者数が3,000人以上の施設	144	3,575
うち段差を解消している施設	115	3,192
3,000人以上の施設に対する割合（％）	79.8％	89.3％
うち視覚障害者誘導用ブロックを設置している施設	106	3,372
3,000人以上の施設に対する割合（％）	73.6％	94.3％
うちトイレを設置している施設	93	3,340
うち障害者用トイレを設置している施設	52	2,846
トイレを設置している施設に対する割合（％）	55.9％	85.2％

- ・「段差解消」、「視覚障害者誘導ブロックの設置」、「障害者用トイレの設置」については、「高齢者、身体障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」に基づく移動円滑化基準へ適合したものを算出。

(2) ホームドアの設置状況

（平成30年3月31日現在）

アストラムライン（広島高速交通(株)）	22駅
スカイレール（スカイレールサービス(株)）	3駅
中国運輸局管内計	25駅
全国計	725駅

(3) バスターミナルのバリアフリー化状況

(平成30年3月31日現在)

	中国運輸局管内	全 国
1日当たりの平均的な利用者数が3,000人以上の施設	1	47
うち段差を解消している施設	1	44
3,000人以上の施設に対する割合 (%)	100%	93.6%
うち視覚障害者誘導用ブロックを設置している施設	1	43
3,000人以上の施設に対する割合 (%)	100%	91.5%
うちトイレを設置している施設	1	40
うち障害者用トイレを設置している施設	1	29
トイレを設置している施設に対する割合 (%)	100%	72.5%

(4) 旅客船ターミナルのバリアフリー化状況

(平成30年3月31日現在)

	中国運輸局管内	全 国
1日当たりの平均的な利用者数が3,000人以上の施設	4	15
うち段差を解消している施設	4	15
3,000人以上の施設に対する割合 (%)	100%	100%
うち視覚障害者誘導用ブロックを設置している施設	1	11
3,000人以上の施設に対する割合 (%)	25.0%	73.3%
うちトイレを設置している施設	2	13
うち障害者用トイレを設置している施設	2	12
トイレを設置している施設に対する割合 (%)	100.0%	92.3%

(5) 車両等のバリアフリー化状況

(平成30年3月31日現在)

	中国運輸局管内	全 国
鉄軌道車両の総車両数 (JR西日本の車両は相互乗り入れのため含まず)	566	52,527
うち移動円滑化基準適合車両数	252	37,420
総車両数に対する割合 (%)	44.5%	71.2%
バスの総車両数	4,044	60,324
うち移動円滑化基準の適用除外認定車両数	1,150	14,192
うちスロープ又はリフト付バス車両数	59	834
うち移動円滑化基準適合車両数	2,229	39,875
総車両数に対する割合 (%)	55.1%	66.1%
うちノンステップバス車両数	1,295	26,002
総車両数に対する割合 (%)	32.0%	43.1%
適用除外認定車両を除いた総車両数に対する割合 (%)	44.7%	56.4%
福祉タクシーの車両数	1,125	20,113
旅客船の総船舶数	110	660
うち移動円滑化基準適合船舶数	44	289
総船舶数に対する割合 (%)	40.0%	43.8%

※ 旅客船について、総隻数は、総トン数5トン以上の船舶を計上。

※ 本表は「移動等円滑化実績等報告書」を集計したものであり、平成29年度より、一部でも基準適用除外の認定を受けた船舶については総隻数から除外。