

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新たに位置付けられています。

平成28年9月30日現在、全国で地域公共交通網形成計画が189件、地域公共交通再編実施計画が13件、中国管内では地域公共交通網形成計画が20件、**地域公共交通再編実施計画が1件**策定されています。

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た様々な障害（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 (P84参照)
 - ・ 離島航路の確保・維持 (P143参照)
 - ・ 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 (P27, 84参照) など

地域公共交通バリア解消促進等事業

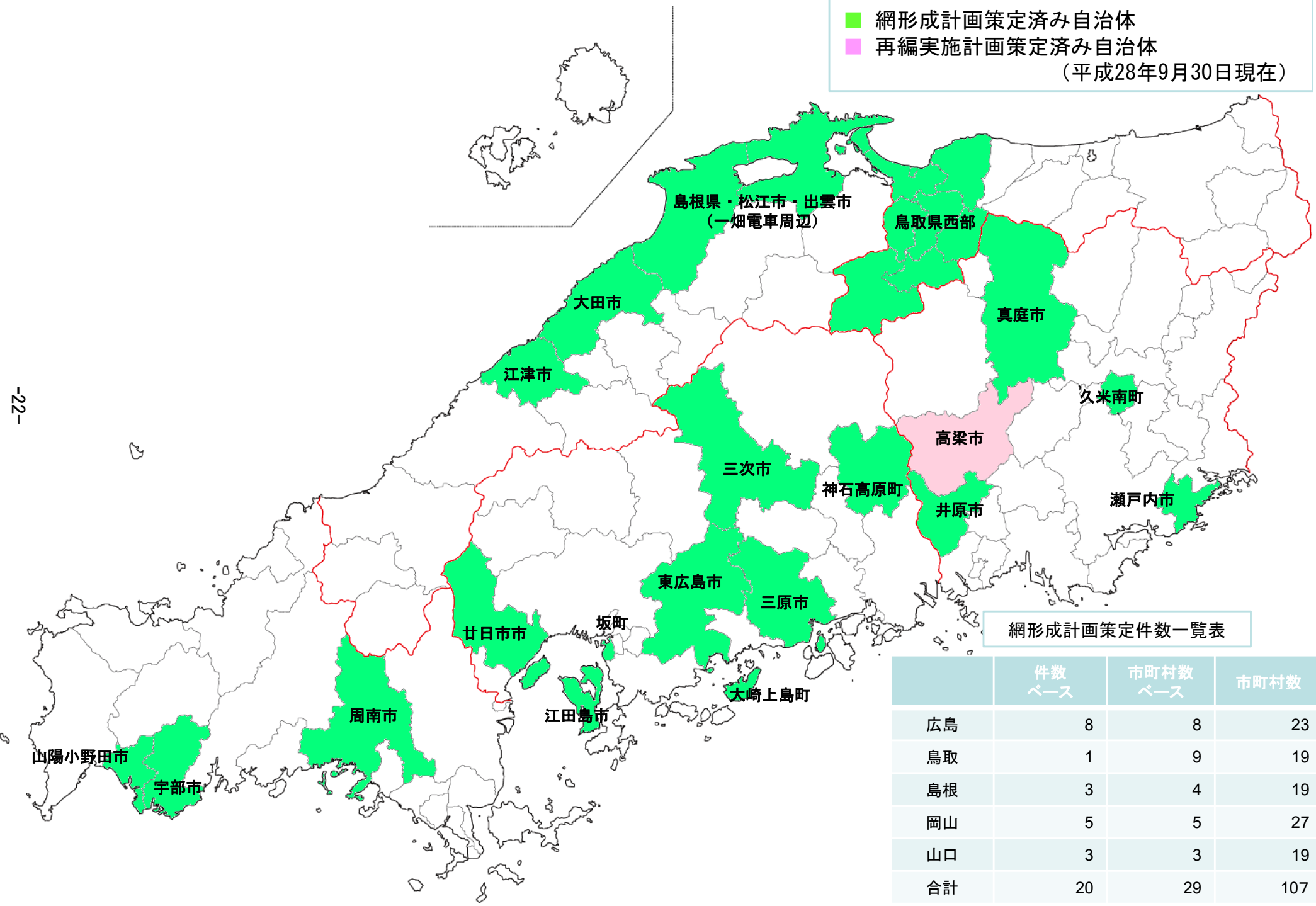
- ◇ 個別のモードごとの支援から公共交通のバリアフリー化を一体的に支援する制度
 - バス、タクシー、旅客船、鉄道駅、旅客ターミナルのバリアフリー化等を支援 (P84参照)
 - 地域鉄道の安全性向上に資する設備整備等を支援 (P63参照)
 - バリアフリー化されたまちづくりの一環として、LRT、BRT、ICカードの導入等公共交通の利用環境改善を支援 (P64参照)

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 (P27参照)
- 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

中国運輸局管内で進む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
■ 再編実施計画策定済み自治体
 (平成28年9月30日現在)



網形成計画策定件数一覧表

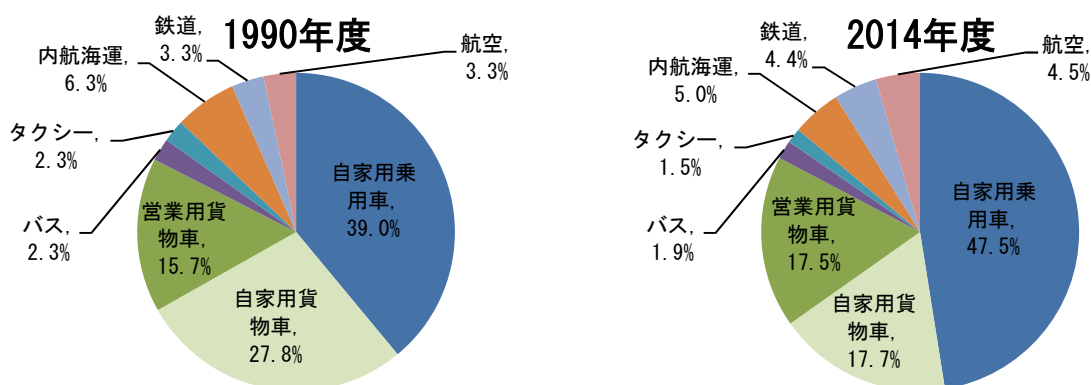
| | 件数 ベース | 市町村数 ベース | 市町村数 |
|----|-----------|-------------|------|
| 広島 | 8 | 8 | 23 |
| 鳥取 | 1 | 9 | 19 |
| 島根 | 3 | 4 | 19 |
| 岡山 | 5 | 5 | 27 |
| 山口 | 3 | 3 | 19 |
| 合計 | 20 | 29 | 107 |

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】

2014年度では、我が国における二酸化炭素の排出量のうち17.2%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47.5%が自家用乗用車からの排出となっています。

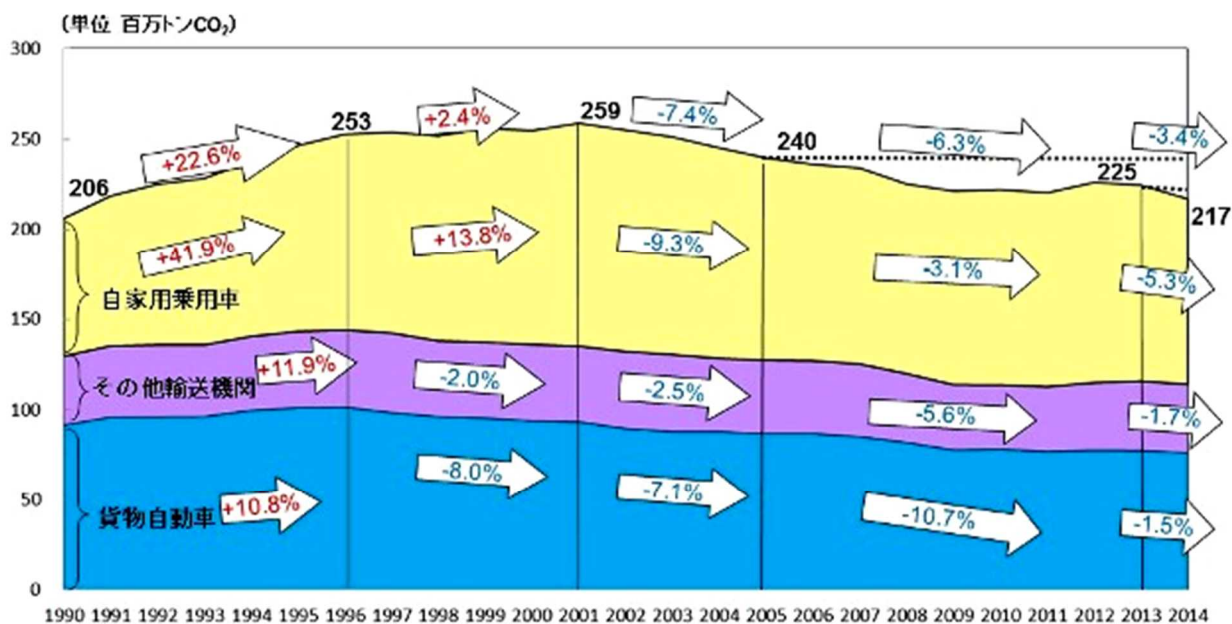


1990年度における排出量は 2億0600万トンCO₂

2014年度における排出量は 2億1700万トンCO₂

【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21.0%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。



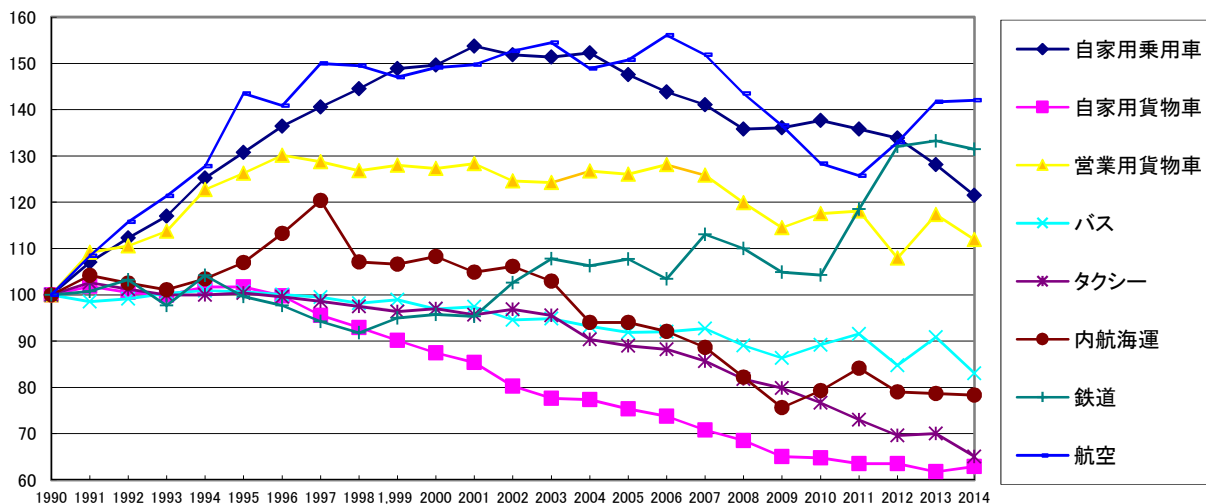
その他輸送機関: バス、タクシー、鉄道、船舶、航空

【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の推移(1990年度比)



【輸送量当たりの二酸化炭素の排出量について】

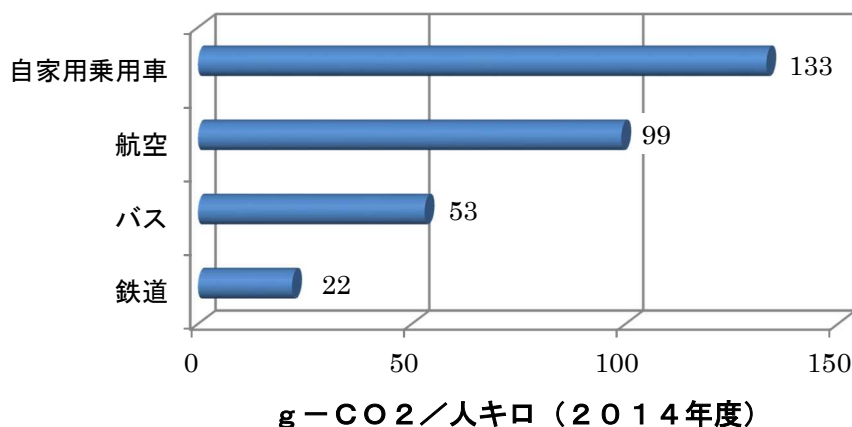
運輸部門における二酸化炭素の排出量の削減を確実なものとするには効率のよい輸送を行うことが重要です。

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。

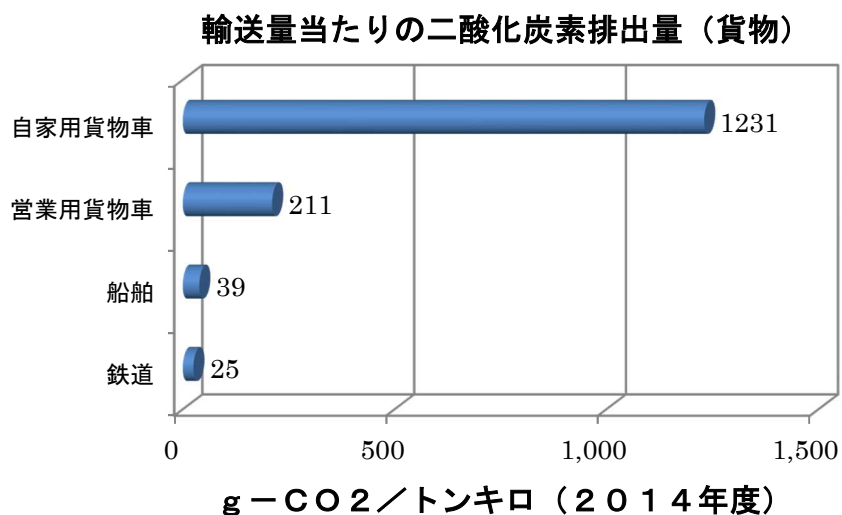
一人が 1 km 移動するときに、自家用乗用車はバスの 2.5 倍、鉄道の 6.0 倍の二酸化炭素を排出しています。

輸送量あたりの二酸化炭素排出量（旅客）

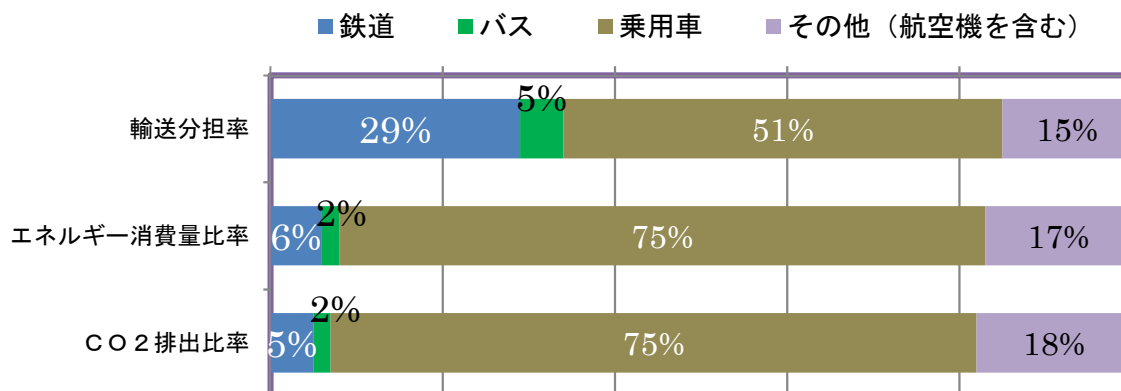


貨物輸送において、各輸送機関から排出される二酸化炭素の排出量を輸送量（トンキロ：輸送した貨物の重量に輸送した距離を乗じたもの）で割り、単位輸送量当たりの二酸化炭素の排出量を試算すると下図のようになります。

自家用貨物車による輸送は営業用貨物車の5.5倍、鉄道輸送の4.8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

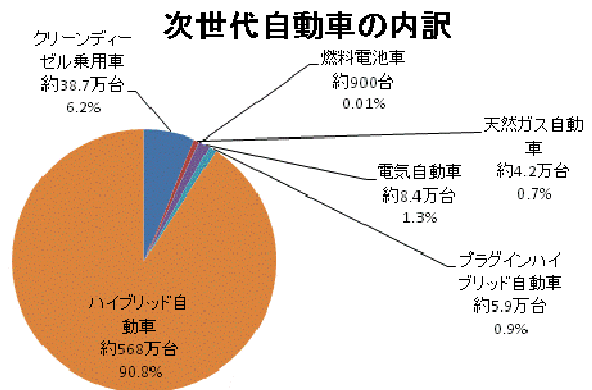
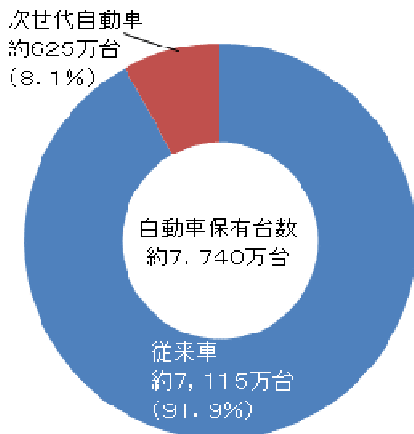
次世代自動車普及目標 新車販売に占める割合(乗用車)

| | 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

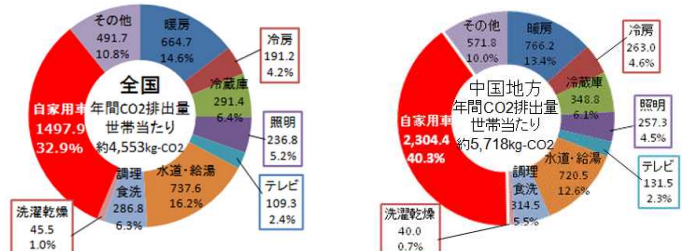
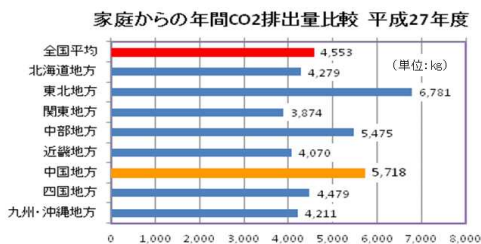
(2) 保有台数に占める次世代自動車の内訳

2015年度推計値 日本自動車工業会調べ



(3) 家庭から排出されるCO2の割合

出典：平成27年度エコ診断(一般社団法人 地球温暖化防止全国ネット)



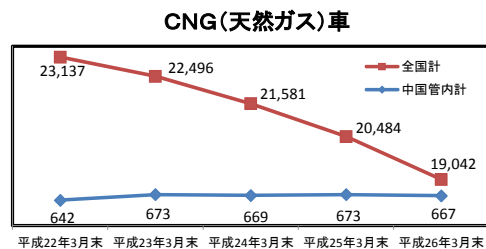
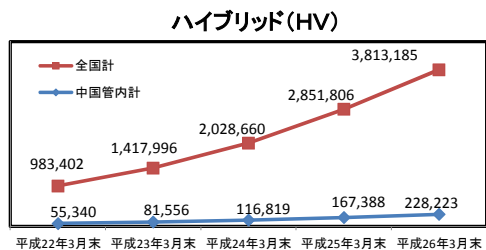
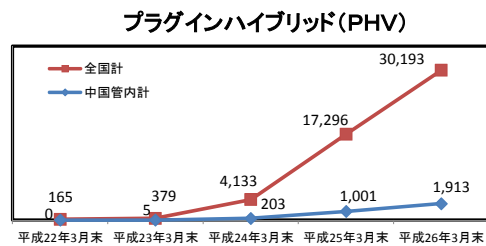
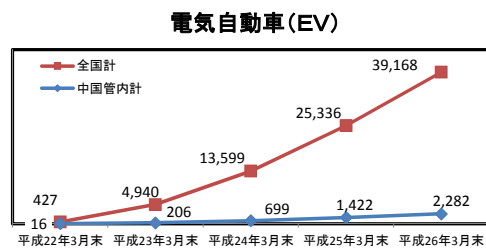
中国地方の世帯あたりCO2排出量、自家用車からのCO2排出量は、全国平均よりも高くなっています。

環境負荷を減らすためにはエコカーを選んだり、エコドライブに取り組んだり、行先や目的に併せて公共交通機関等と使い分ける行動が重要であるといえます。

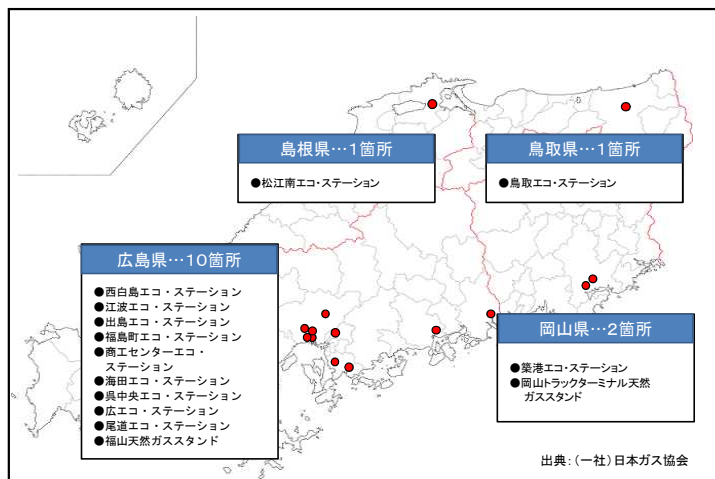
(4)クリーンエネルギー自動車の導入状況

| 燃料別保有台数 | | 各年度末現在 | | | | |
|---------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| | | 平成22(2010)年度 | 平成23(2011)年度 | 平成24(2012)年度 | 平成25(2013)年度 | 平成26(2014)年度 |
| 広島県 | 電気自動車 | 48 | 217 | 445 | 653 | 844 |
| | プラグインハイブリッド車 | 1 | 61 | 283 | 567 | 773 |
| | ハイブリッド車 | 28,280 | 40,755 | 58,294 | 79,541 | 98,157 |
| | C N G 車 | 532 | 513 | 485 | 475 | 448 |
| | 計 | 28,861 | 41,546 | 59,507 | 81,236 | 100,222 |
| 鳥取県 | 電気自動車 | 35 | 69 | 128 | 187 | 241 |
| | プラグインハイブリッド車 | 1 | 15 | 96 | 178 | 253 |
| | ハイブリッド車 | 6,154 | 8,644 | 12,036 | 16,408 | 20,249 |
| | C N G 車 | 34 | 34 | 36 | 36 | 21 |
| | 計 | 6,224 | 8,762 | 12,296 | 16,809 | 20,764 |
| 島根県 | 電気自動車 | 30 | 86 | 155 | 257 | 355 |
| | プラグインハイブリッド車 | 1 | 22 | 105 | 209 | 299 |
| | ハイブリッド車 | 7,323 | 10,652 | 15,476 | 21,149 | 26,149 |
| | C N G 車 | 26 | 26 | 27 | 26 | 26 |
| | 計 | 7,380 | 10,786 | 15,763 | 21,641 | 26,829 |
| 岡山県 | 電気自動車 | 60 | 185 | 353 | 547 | 762 |
| | プラグインハイブリッド車 | 1 | 60 | 346 | 617 | 899 |
| | ハイブリッド車 | 22,295 | 31,637 | 45,001 | 61,494 | 76,257 |
| | C N G 車 | 72 | 90 | 121 | 129 | 128 |
| | 計 | 22,428 | 31,972 | 45,821 | 62,787 | 78,046 |
| 山口県 | 電気自動車 | 33 | 142 | 341 | 638 | 874 |
| | プラグインハイブリッド車 | 1 | 45 | 171 | 342 | 508 |
| | ハイブリッド車 | 17,504 | 25,131 | 36,581 | 49,631 | 60,909 |
| | C N G 車 | 7 | 6 | 6 | 6 | 7 |
| | 計 | 17,545 | 25,324 | 37,099 | 50,617 | 62,298 |
| 管内計 | 電気自動車 | 206 | 699 | 1,422 | 2,282 | 3,076 |
| | プラグインハイブリッド車 | 5 | 203 | 1,001 | 1,913 | 2,732 |
| | ハイブリッド車 | 81,556 | 116,819 | 167,388 | 228,223 | 281,721 |
| | C N G 車 | 671 | 669 | 675 | 672 | 630 |
| | 計 | 82,438 | 118,390 | 170,486 | 233,090 | 288,159 |
| 全国計 | 電気自動車 | 4,940 | 13,599 | 25,336 | 39,168 | 53,373 |
| | プラグインハイブリッド車 | 379 | 4,133 | 17,296 | 30,193 | 44,046 |
| | ハイブリッド車 | 1,417,996 | 2,028,660 | 2,851,806 | 3,813,185 | 4,662,387 |
| | C N G 車 | 22,496 | 21,581 | 20,484 | 19,042 | 17,598 |
| | 計 | 1,445,811 | 2,067,973 | 2,914,922 | 3,901,588 | 4,777,404 |

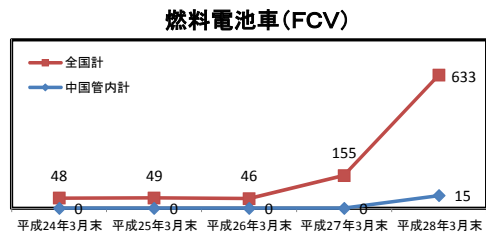
(注) 登録自動車(大型特殊自動車を除く)の合計であり、軽自動車は除く。



(5)管内の天然ガススタンド 設置状況 平成28年9月末現在



| 中国運輸局管内 燃料電池車保有車両数 平成28年9月末現在 | | | | | |
|-------------------------------|-----|-----|-----|-----|----|
| 広島県 | 鳥取県 | 島根県 | 岡山県 | 山口県 | 合計 |
| 6 | | | 3 | 12 | 21 |

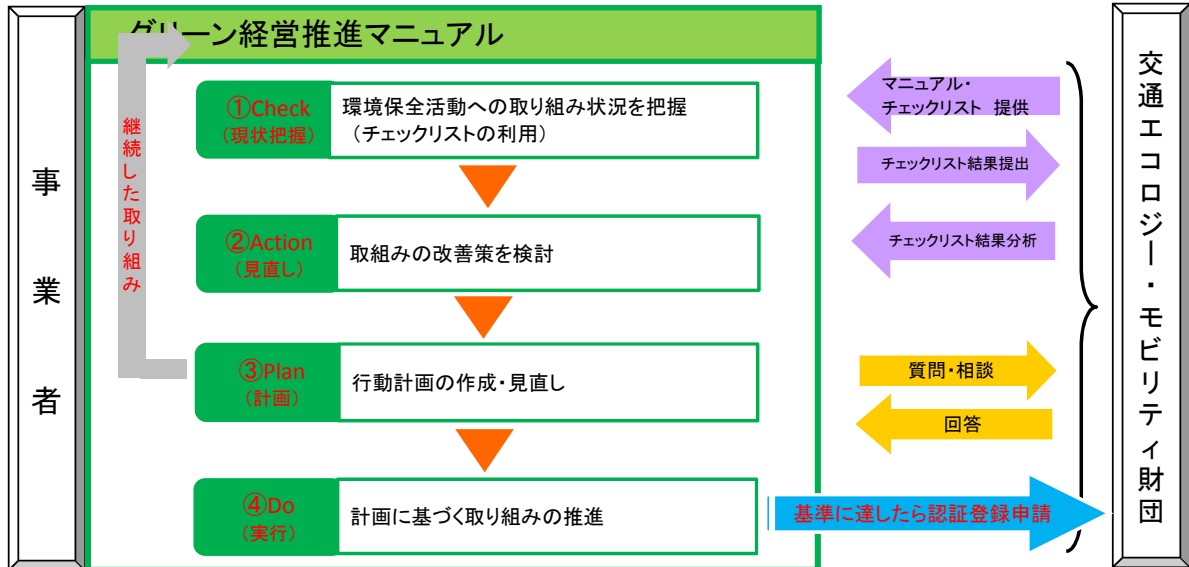


3. グリーン経営認証

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28年9月30日現在)

| 業種 | 中国管内登録事業者数 ()内は対前年比 | 全国登録事業者数 |
|----------|-------------------------|----------|
| トラック運送事業 | 355事業所 (6%) | 5,620事業所 |
| バス事業 | 34事業所 (11%) | 316事業所 |
| タクシー事業 | 9事業所 (2%) | 450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%) | 34事業所 |
| 港湾運送業 | 6事業所 (7%) | 81事業所 |
| 倉庫業 | 35事業所 (6%) | 620事業所 |
| 合計 | 445事業所 (6%) | 7,134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.tbt.mlit.go.jp/chugoku/kousei/ichiran.ht>

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。

平成 28 年度においては中国・四国・九州の広域エリアでの多様な輸送手段（鉄道・船舶・トラックなど）を活用した支援物資輸送を迅速かつ円滑に行うため広域連携体制構築について、検討を行っており、年度内に検討内容を取りまとめる予定となっております。

支援物資物流システム中国ブロック協議会 とりまとめ概要

① シミュレーション検討

中国5県について、県が開設する1次物資拠点が支援物資量に対して十分な供給力（床面積規模）を有しているか。また、1次～2次拠点への輸送時に必要なトラックの確保見直しについて検討。

② モデル地区の検証

ブロック内の幾つかの自治体について、1次～2次物資拠点～避難所までの流れについて、輸送体制状況、資機材の調達状況、輸送ルートの耐災害性状況を確認。ボトルネックとして、危惧される留意事項を抽出し、その対応方策例について、検討した。

③ 訓練シナリオ等検討

中国5県の訓練取り組み状況や先進事例の取り組み内容を踏まえ、訓練メニュー案の構築と訓練シナリオ構築時の留意点を整理。

④ 民間物資拠点の拡充 官民協定の締結・充実

協議会の検討成果のとりまとめ

① シミュレーション検討の成果

- 支援物資量に対する必要規模は充足。ただし指定箇所が屋外で荷捌き、保管等への環境確保や避難所として利用される等の問題があることを確認。
- トラックの確保については、諸々のリスクはあるが車両数は絶対的に不足しているとは考えにくい状況であることや「緊急通行車両標章」の事前登録の必要性を確認。

② モデル地区の検証の結果

- 市町村2次物資拠点を指定できていない市町村が一部あることや輸送ルートについても大規模損傷の可能性のある道路橋が存在する等の問題を確認。
- 民間物資拠点の開設運営、輸送に係るトラック協会への要請等、自治体と関係機関の連携協力を進めるための協定締結・充実や職員マニュアル作成の推進。

③ 訓練シナリオ等の検討の成果

- 「物資拠点の開設・運営訓練」、「拠点間の輸送訓練」、「国への物資調達要請訓練」等の訓練メニューが想定される。シナリオの作成時にはPDCA体制の構築等に留意。

④ 民間物資拠点の拡充・官民協定の締結・充実の成果

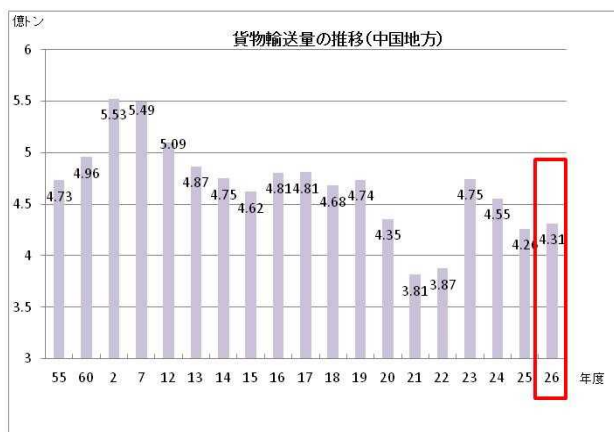
- 民間物資拠点のリストアップの拡充（26年度 42箇所→27年度 46箇所）
- 倉庫協会との新規協定締結の推進→3県締結済
- トラック協会との専門家派遣を盛り込んだ協定充実の推進→4県締結済

2. 貨物輸送の概況

●貨物輸送量

平成 26 年度の中国地方の貨物輸送量は 4 億 3 千 1 百万トンで前年度比 1.3%の増加となりました。また、全国の貨物輸送量は 48 億 6 千万トンで前年度比 0.6%の減少となりました(図 1～2 参照)。

【図 1 貨物流動の推移 (中国地方)】



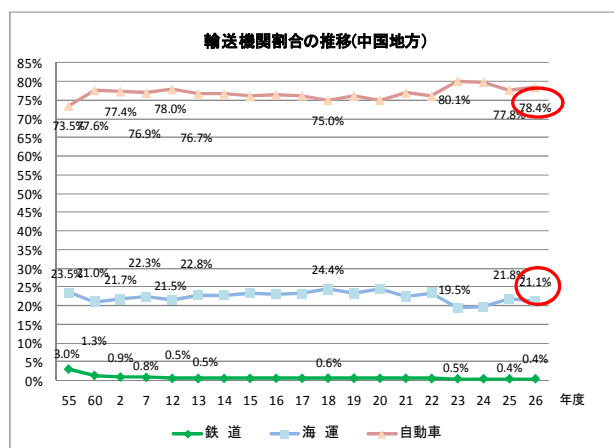
【図 2 貨物流動の推移 (全国)】



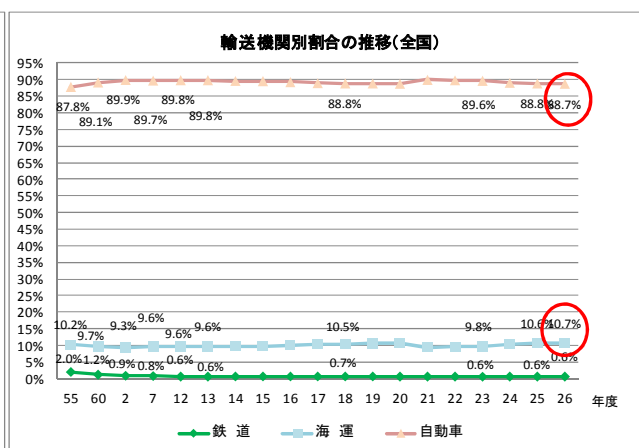
●貨物輸送機関

平成 26 年度の中国地方の輸送機関割合は、自動車 that 78.4%と最も高く、海運が 21.1%、鉄道が 0.4%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 10.7%に比べ 10.4 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。

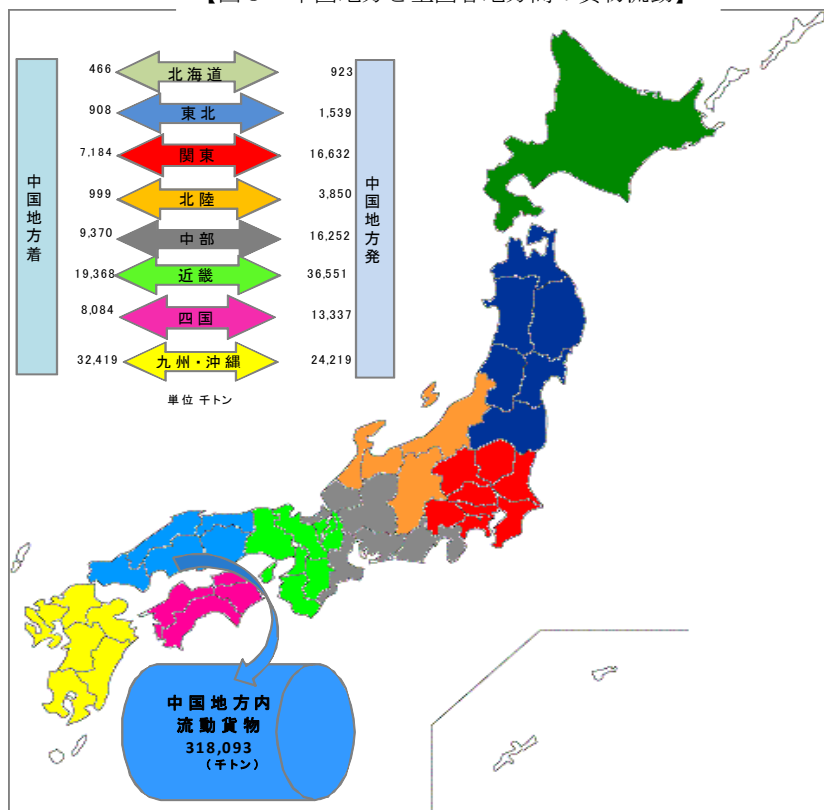
●貨物流動

平成 26 年度の中国地方と全国各地間で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

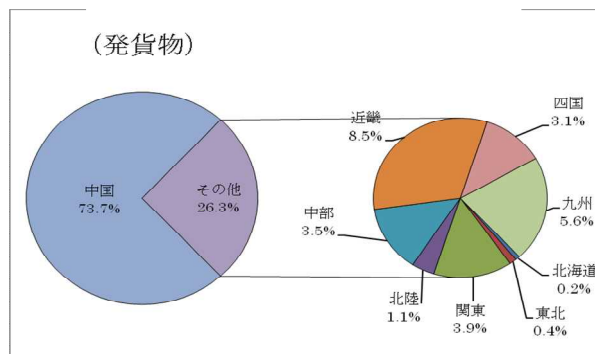
次いで、近畿地方からの貨物（24.6%）が多くなっています。また、発ベースでは近畿地方への貨物（32.3%）に次いで九州地方への貨物（21.0%）が多く、以降、着貨物は中部、四国、関東地方、発貨物は、関東、中部、四国地方が続いています。（図5～7参照）。

中国地方発着の地域間流動は、着貨物ベースで80.1%、発貨物ベースで73.7%が中国地方となっています。

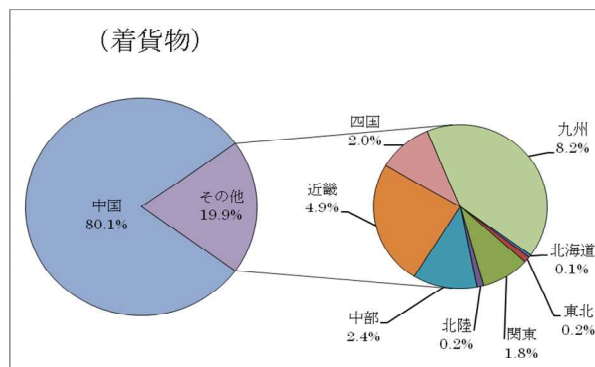
【図5 中国地方と全国各地間への貨物流動】



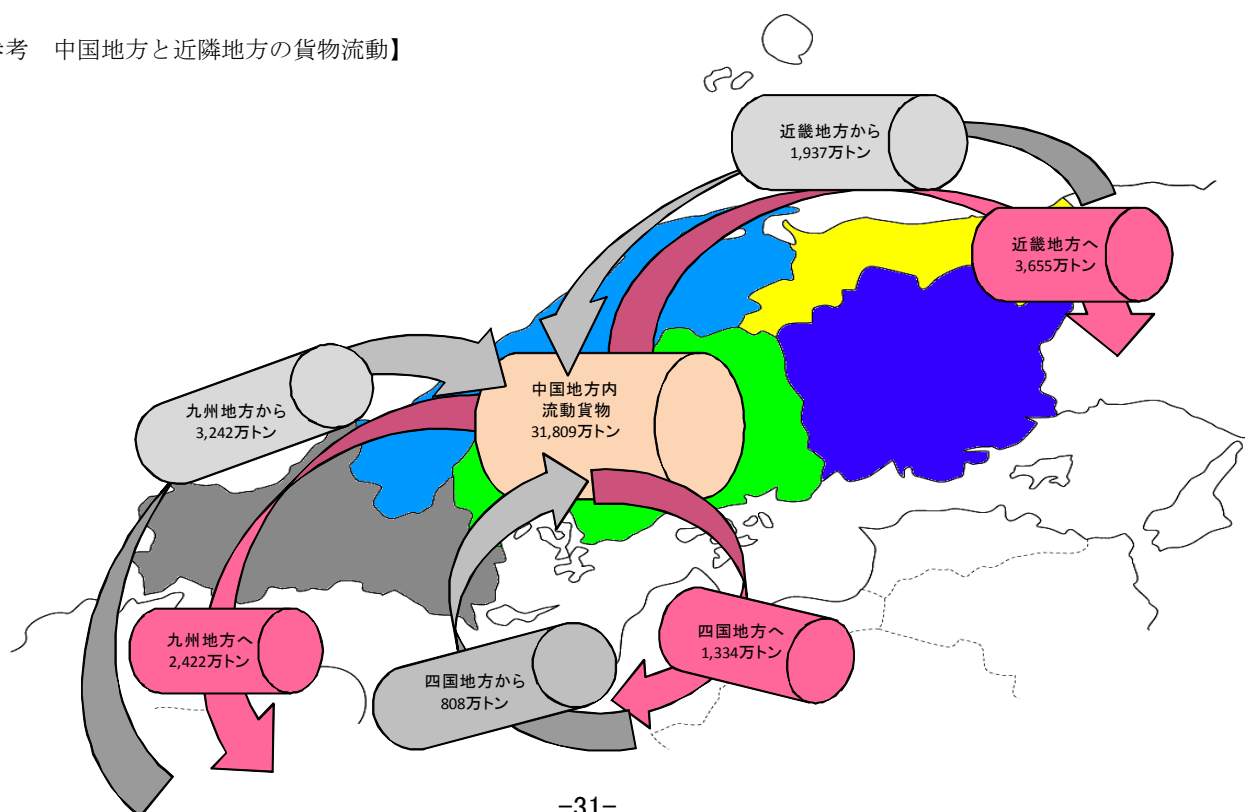
【図6 全国各地からの着貨物】



【図7 全国各地への発貨物】



【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仕組みが必要

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)

現行

大規模で高機能な倉庫が必須

非効率的な物流

工場 荷捌き用上屋 小売店

↓

効率的な物流

工場 特定物流業務施設 小売店

対象を拡充・再編

改正案

二以上の者の連携を前提に、輸送の効率化や共同化、輸送と保管の連携など、様々な取組みを対象にできるよう、枠組みを柔軟化

【例えば】

モーダルシフト
大量輸送が可能で環境負荷の少ない鉄道・船舶も活用した輸送

地域内配送共同化
他社との混載や運行頻度の改善等、各社それぞれで行っていた輸送の共同化により、過疎地域内のムダのない配送を実現

輸送機能と保管機能の連携
総合物流保管施設にトラック営業所併設、予約システム導入等の輸送円滑化措置を講じ、待機時間のないトラック輸送を実現

- 支援措置**
- H28予算
 - 【一般会計：(388百万円)】
 - モーダルシフト等推進事業
 - ・計画策定経費補助
 - ・E-Gate等運行経費補助
 - 【エネルギー対策特別会計(37億円)】
 - 物流分野におけるCO2削減対策促進事業
 - ・シャーシ・コンテナ、共同輸配送用車両等の購入補助
 - 税制上の特別
 - ※新設入庫において、物流総合効率化法の改正を前提に次の措置を講ずることとしている。
 - ① 輸送連携型倉庫の建物整備
 - (所得・法人税 5年間 割増償却10%)
 - (固定資産・都市計画法 5年間 倉庫：1/2 付属設備：3/4)
 - ② 旅客鉄道による貨物輸送
 - 貨物用車両、貨物搬送装置(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発許可の配慮等
 - 中小企業者に対する支援
 - ・中小企業信用保証協会による債務保証の上限の引き上げ等
 - 食品生産業者等に対する支援
 - ・食品流通構造改善促進機構による債務保証等
 - 事業開始における手続簡素化
 - ・新規路線での貨物鉄道の運行、カーフェリーの航路新設の許可みなし
 - ・自社貨物に加えて、他社の貨物の輸送も請け負う場合のトラック事業の許可みなし
 - ・過疎地等の地域内配送の共同化のための軽トラック事業の届出みなし
 - ・自家用倉庫を輸送連携型倉庫に改修して他業者者に供用する際の倉庫業の登録みなし等

国土交通省HPもご覧下さい。http://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/freight/butsuryu05300.html

中国運輸局管内認定事例 認定実績20件(2件非公開)

平成28年9月30日時点

| 申請日 認定日 | 事業者名 (役所別) | 総床面積：㎡ | 特定流通業務施設 所在地 | CO2削減率 CO2削減量 | 社会資本 からの距離 |
|------------|-----------------------------------|---------|--|------------------|---------------------|
| H18.7.31 | 神原汽船(株) (保管・荷さばき・流通加工) | 23,632 | 広島県福山市箕沖町109-5 | 99.7% | 港から0.1km |
| H18.8.8 | 常石ボートサービス(株) (輸送) | | | 39.7t | |
| H18.11.30 | 山九(株) | 7,589 | 山口県下松市薬山一丁目819-12 | 70.0% | 工業団地兼流通業 務団地内 |
| H18.12.15 | (輸送・保管・荷さばき・流通加工) | | | 37.8t | |
| H19.4.20 | (株)藤伸 | 4,653 | 広島県廿日市市木材港北12-17 | 11% | ICから3.6km |
| H19.4.26 | (輸送・保管・荷さばき・流通加工) | | | 19t | |
| H20.4.1 | 山九(株) | 14,507 | 岡山県倉敷市福江580-8 | 33% | ICから1km |
| H20.4.15 | (株)サンキュー・トランスポート・中国 (輸送) | | | 327.9t | |
| H20.10.8 | センコー(株) | 4,484×2 | 岡山県倉敷市児島塩生2767-66 | 38% | ICから4.5km (臨港地区) |
| H20.10.28 | (輸送・保管・荷さばき・流通加工) | | | 27.6t | |
| H23.3.4 | 日本通運(株) | 5,121 | 岡山県岡山市北区下中野460 | 72.9% | 鉄道駅から3.0km |
| H23.3.9 | (輸送・保管・荷さばき・流通加工) | | | 4.0t | |
| H24.10.4 | 協和冷蔵(株) | 13,146 | 広島県広島市佐伯区五日市港三丁目22-3 | 1.4% | ICから3.9km |
| H24.10.18 | 大一(株) (施設整備) | | | 3.4t | |
| H24.12.3 | 瀬戸埠頭(株) | 84,424 | 岡山県倉敷市児島塩生2767-24 | 100.0% | 水島港内 (特定重要港湾) |
| H25.2.7 | (輸送・保管・荷さばき・流通加工) | ※㎡ | | 248.4t | |
| H24.12.25 | (株)上組 | 41,813 | 岡山県倉敷市玉島乙島宇新湊8256-76 | 100.0% | 水島港内 (特定重要港湾) |
| H25.2.7 | (輸送・保管・荷さばき・流通加工) | ※㎡ | | 121.2t | |
| H26.1.10 | 双葉運輸(株) | 25,079 | 広島県広島市安佐南区伴南二丁目8005-23、8005-24、8005-25 | 99.1% | ICから2.1km |
| H26.1.24 | (輸送・保管・荷さばき・流通加工) | | | 12.5t | |
| H26.5.28 | 鴻池運輸(株) | 13,915 | 岡山県岡山市南区箕島3489-1他 | 100.0% | ICから2.0km |
| H26.9.16 | (輸送・保管・荷さばき・流通加工) | | | 204.9t | |
| H26.9.1 | マルケー食品(株) | 1,832 | 広島県福山市南松永町四丁目37-1 | 5.5% | ICから3.5km |
| H26.9.22 | (保管・荷さばき・流通加工) 日彰運輸(有) (輸送) | | | 9.4t | |
| H26.10.8 | 西大寺運送(有) | 7,104 | 岡山市南区箕島2153番地1 | 35.3% | ICから2.0km |
| H26.11.10 | (輸送・保管・荷さばき・流通加工) | | | 190.15t | |
| H27.5.20 | (株)岡田商運 | 4,455 | 岡山市中区江崎702-1、706-1 | 63.5% | 港から2.0km |
| H27.7.16 | (輸送・保管・荷さばき・流通加工) | | | 67.16t | |
| H27.11.9 | 全農サイロ(株) | 151,437 | 岡山県倉敷市玉島乙島宇新湊8267 | 100.0% | 水島港内 (特定重要港湾) |
| H27.12.1 | (輸送・保管・荷さばき・流通加工) | ※㎡ | | 582.9t | |
| H28.3.8 | (株)風物流 | 4,769 | 岡山県岡山市中区倉富324-1 | 24.8% | 港から4.5km |
| H28.5.23 | (輸送・保管・荷さばき・流通加工) | | | 133.8t | |
| H28.5.9 | 岡山土地倉庫(株) | 55,158 | 岡山県岡山市東区光津700 | 24.8% | 港から4.0km |
| H28.6.14 | (輸送・保管・荷さばき・流通加工) | | | 116932.6t | |
| H27.3.31 | (株)東広島物流 | 2,090 | 広島県東広島市高屋町檜山439-1他4筆 | 96.9% | ICから1.0km |
| H28.9.12 | (輸送・保管・荷さばき・流通加工) | | | 50.9t | |

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压ガス保安法に規定する高压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 |
|-----|--------------|--------------------|
| C3級 | -2℃超 +10℃以下 | 生鮮水産物、農産品、バター・チーズ等 |
| C2級 | -10℃超 -2℃以下 | 水産加工品、農産加工品、柑橘類等 |
| C1級 | -20℃超 -10℃以下 | 塩干水産物、水産加工品等 |
| F1級 | -30℃超 -20℃以下 | 冷凍水産物、冷凍食品、冷凍肉 |
| F2級 | -40℃超 -30℃以下 | アイスクリーム |
| F3級 | -50℃超 -40℃以下 | マグロ類 |
| F4級 | -50℃以下 | 〃 |

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27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 | 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 | 入庫高 千トン | 平均月末 保管残高 千トン | 事業 者数 | 倉庫 容積 | 入庫高 千トン | 平均月末 保管残高 千トン | 事業 者数 | 面面積 | | 入庫高 千トン | 平均月末 保管残高 千トン |
| 千 m ² | | 千 m ³ | | | | 千 m ² | | | | 千 m ² | | | | | | | |
| 鳥取県 | 13 | 60.2 | 71.6 | 19.4 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 島根県 | 10 | 25.8 | 6.4 | 1.3 | - | - | - | - | - | - | - | 2 | 4.3 | - | 0.0 | 0.0 | |
| 岡山県 | 139 | 1,069.8 | 2,598.4 | 442.2 | 9 | 78.8 | 359.4 | 40.1 | 5 | 445.1 | 1,277.1 | 150.9 | 16 | 6.0 | 11.5 | 39.3 | 8.5 |
| 広島県 | 149 | 825.9 | 3,133.1 | 292.5 | 15 | 534.2 | 1,710.7 | 275.6 | 3 | 109.3 | 532.2 | 33.9 | 10 | 65.8 | 3.8 | 97.0 | 23.3 |
| 山口県 | 60 | 299.7 | 1,464.4 | 173.3 | 6 | 353.9 | 4,931.2 | 505.0 | - | - | - | - | 10 | - | 30.8 | 358.3 | 59.4 |
| 計 | 357 | 2,281.4 | 7,273.9 | 928.7 | 28 | 966.8 | 7,001.3 | 820.7 | 8 | 554.4 | 1,809.3 | 184.8 | 37 | 76.1 | 46.1 | 494.6 | 91.2 |

| 倉庫の種類 | 水面倉庫 | | | | 冷蔵倉庫 | | | |
|-------|----------|------------------|------------|---------------------|----------|------------------|------------|---------------------|
| | 事業 者数 | 倉庫 面積 | 入庫高 千トン | 平均月末 保管残高 千トン | 事業 者数 | 倉庫 容積 | 入庫高 千トン | 平均月末 保管残高 千トン |
| | | 千 m ² | | | | 千 m ³ | | |
| 鳥取県 | 1 | 60.0 | 0.0 | 0.0 | 16 | 168.5 | 43.2 | 8.2 |
| 島根県 | - | - | - | - | 6 | 56.7 | 7.2 | 3.2 |
| 岡山県 | - | - | - | - | 23 | 316.5 | 91.9 | 16.8 |
| 広島県 | - | - | - | - | 37 | 684.1 | 198.3 | 28.5 |
| 山口県 | 1 | 103.1 | 0.0 | 0.0 | 9 | 133.3 | 308.7 | 57.3 |
| 計 | 2 | 163.1 | 0.0 | 0.0 | 82 | 1,359.0 | 649.3 | 114.0 |

- (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)

| 項 目 | | 年 度 | 平成27年度 |
|------------------|---------------|-------|----------|
| | | | |
| 普 通 倉 庫 | 農 水 産 品 | | 1,371.2 |
| | 金 属 属 | | 2,075.9 |
| | 金 属 製 品 ・ 機 械 | | 874.2 |
| | 窯 業 品 | | 112.5 |
| | 化 学 工 業 品 | | 2,286.1 |
| | 紙 ・ パ ル プ | | 187.2 |
| | 織 維 工 業 品 | | 130.2 |
| | 食 料 工 業 品 | | 708.0 |
| | 雑 工 業 品 | | 327.0 |
| | 雑 品 | | 8,506.7 |
| | 合 計 | | 16,579.0 |
| 冷 蔵 倉 庫 | 生 鮮 水 産 物 | | 4.9 |
| | 冷 凍 水 産 物 | | 159.7 |
| | 塩 干 水 産 物 | | 15.8 |
| | 水 産 加 工 品 | | 27.4 |
| | 畜 産 物 | | 44.0 |
| | 畜 産 加 工 品 | | 63.9 |
| | 農 産 物 | | 36.7 |
| | 農 産 加 工 品 | | 37.4 |
| | 冷 凍 食 品 | | 141.0 |
| | そ の 他 | | 118.6 |
| 合 計 | | 649.4 | |

- (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 | | | | | | | | | | | | |
|----------------------|------------------------|----------------------------|--------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| | | 18年度 | 19年度 | 20年度 | 21年度 | 22年度 | 23年度 | 24年度 | 25年度 | 26年度 | 27年度 | 対前年度比 | | |
| 普 通 倉 庫 | 事 業 者 数 | | 323 | 323 | 331 | 337 | 343 | 338 | 346 | 348 | 355 | 357 | 100.6% | |
| | 年 間 入 庫 高 (千ト) | | 18,173 | 16,877 | 16,016 | 13,736 | 14,858 | 15,416 | 16,289 | 15,911 | 15,668 | 16,579 | 105.8% | |
| | 平 均 月 末 保 管 残 高 (千ト) | | 1,910 | 2,026 | 1,957 | 1,817 | 1,759 | 1,885 | 2,135 | 2,310 | 2,126 | 2,026 | 95.3% | |
| | 一～三類 | 倉 庫 面 積 (千㎡) | 1,988 | 2,022 | 2,038 | 2,024 | 2,062 | 2,081 | 2,123 | 2,186 | 2,250 | 2,281 | 101.4% | |
| | | 入 庫 高 (千ト) | 7,353 | 7,623 | 7,177 | 6,343 | 7,063 | 7,144 | 6,776 | 7,400 | 7,211 | 7,274 | 100.9% | |
| | | 平 均 月 末 保 管 残 高 (千ト) | 1,072 | 1,113 | 1,059 | 938 | 945 | 1,000 | 996 | 1,036 | 1,026 | 929 | 90.5% | |
| | 野 積 | 倉 庫 面 積 (千㎡) | 894 | 890 | 891 | 903 | 915 | 969 | 934 | 962 | 968 | 967 | 99.9% | |
| | | 入 庫 高 (千ト) | 8,405 | 6,977 | 6,318 | 4,778 | 4,954 | 5,416 | 7,214 | 6,271 | 6,118 | 7,001 | 114.4% | |
| | | 平 均 月 末 保 管 残 高 (千ト) | 577 | 644 | 622 | 615 | 538 | 623 | 866 | 1,020 | 846 | 821 | 97.0% | |
| | 貯蔵槽 | 倉 庫 容 積 (千m ³) | 529 | 529 | 518 | 518 | 518 | 489 | 549 | 543 | 543 | 554 | 102.1% | |
| | | 入 庫 高 (千ト) | 2,058 | 1,956 | 2,224 | 2,228 | 2,219 | 2,054 | 1,931 | 1,878 | 1,788 | 1,809 | 101.2% | |
| | | 平 均 月 末 保 管 残 高 (千ト) | 204 | 217 | 226 | 215 | 221 | 199 | 218 | 203 | 202 | 185 | 91.5% | |
| | 危 険 品 | 面 容 積 | タ ン ク (千m ³) | 92 | 92 | 93 | 92 | 98 | 99 | 99 | 99 | 98 | 76 | 77.7% |
| | | | そ の 他 (千㎡) | 32 | 38 | 39 | 39 | 39 | 44 | 44 | 44 | 45 | 46 | 102.4% |
| 入 庫 高 (千ト) | | 357 | 320 | 298 | 387 | 623 | 803 | 369 | 361 | 551 | 495 | 89.8% | | |
| 平 均 月 末 保 管 残 高 (千ト) | | 58 | 52 | 51 | 48 | 55 | 63 | 55 | 51 | 52 | 91 | 175.4% | | |
| 水 面 倉 庫 | 事 業 者 数 | | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 100.0% | | |
| | 面 積 (千㎡) | | 163 | 163 | 163 | 163 | 163 | 163 | 163 | 163 | 163 | 163 | 100.0% | |
| | 年 間 入 庫 高 (千ト) | | 36 | 29 | 4 | 7 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | - | |
| | 平 均 月 末 保 管 残 高 (千ト) | | 9 | 11 | 8 | 3 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | - | |
| 冷 蔵 倉 庫 | 事 業 者 数 | | 96 | 96 | 84 | 83 | 82 | 82 | 84 | 83 | 84 | 82 | 97.6% | |
| | 容 積 (千m ³) | | 1,050 | 1,099 | 1,097 | 1,091 | 1,090 | 1,122 | 1,203 | 1,206 | 1,268 | 1,359 | 107.2% | |
| | 年 間 入 庫 高 (千ト) | | 562 | 530 | 505 | 510 | 502 | 498 | 528 | 538 | 535 | 649 | 121.4% | |
| | 平 均 月 末 保 管 残 高 (千ト) | | 82 | 79 | 76 | 73 | 72 | 71 | 73 | 75 | 79 | 114 | 144.3% | |

- (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28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) | | | |

| | | | | |
|-------|---|---------|--------------|----------------|
| 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) セイノスパーエクスプレス(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28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 (JR呉駅、呉港、JR広駅、JR安芸阿賀駅) | 13年 8月31日 受理 |
| 2 | 鳥取県鳥取市 (JR鳥取駅) | 14年 2月13日 受理 |
| 3 | 広島県広島市 (JR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) (JR小田駅) | 15年 5月 8日 受理 |
| 6 | 広島県東広島市 (JR八本松駅、JR西条駅、JR西高屋駅) | 15年 7月 1日 受理 |
| 7 | 広島県三原市 (JR三原駅) | 15年 7月 7日 受理 |
| 8 | 岡山県笠岡市 (JR笠岡駅) | 15年10月30日 受理 |
| 9 | 島根県松江市 (JR松江駅) | 16年 3月11日 受理 |
| 10 | 広島県廿日市市 (JR宮内串戸駅、JR阿品駅) | 16年 6月22日 受理 |
| 11 | 山口県下関市 (JR下関駅、JR新下関駅) (2) | 17年 2月 3日 受理 |
| 12 | 広島県広島市 (JR横川駅、JR五日市駅) (2) | 17年 6月13日 受理 |
| 13 | 鳥取県倉吉市 (JR倉吉駅) | 18年 1月 6日 受理 |
| 14 | 広島県尾道市 (JR尾道駅) | 18年 2月20日 受理 |
| 15 | 広島県福山市 (JR福山駅) | 18年 4月27日 受理 |
| 16 | 岡山県倉敷市 (JR倉敷駅) | 18年 6月 7日 受理 |
| 17 | 山口県周南市 (JR徳山駅、徳山港) | 19年 4月18日 受理 |
| 18 | 広島県広島市 (JR新井口駅) (3) | 19年 7月 2日 受理 |
| 19 | 広島県海田町 (JR海田市駅) | 20年 2月15日 受理 |
| 20 | 広島県坂町 (JR坂駅) | 20年 5月 8日 受理 |
| 21 | 広島県福山市 (JR松永駅、JR東福山駅) (2)、(JR大門駅) (3) | 20年 9月16日 受理 |
| 22 | 鳥取県米子市 (JR米子駅) | 21年 3月 4日 受理 |
| 23 | 広島県広島市 (JR中野東駅、JR安芸中野駅) (4) | 21年 5月28日 受理 |
| 24 | 山口県山口市 (JR新山口駅) | 21年 8月 3日 受理 |
| 25 | 広島県廿日市市 (JR宮島口駅、JR大野浦駅) (2) | 21年 8月 3日 受理 |
| 26 | 島根県江津市 (JR江津駅) | 23年 6月10日 受理 |
| 27 | 広島県広島市 (JR安芸長束駅、JR古市橋駅) (5) | 27年 5月26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を含む） |
| 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28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 | | 140 | 3,542 |
| | うち段差を解消している施設 | 106 | 3,045 |
| | 3,000人以上の施設に対する割合（%） | 75.7% | 86.0% |
| 1. | うち視覚障害者誘導用ブロックを設置している施設 | 76 | 3,320 |
| | 3,000人以上の施設に対する割合（%） | 54.2% | 93.7% |
| | うちトイレを設置している施設 | 98 | 3,319 |
| | うち障害者用トイレを設置している施設 | 53 | 2,754 |
| | トイレを設置している施設に対する割合（%） | 54.1% | 83.0% |

・「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28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 | 665 駅 |

(3) バスターミナルのバリアフリー化状況

(平成28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 | 48 |
| うち段差を解消している施設 | 1 | 43 |
| 3,000人以上の施設に対する割合 (%) | 100% | 89.6% |
| うち視覚障害者誘導用ブロックを設置している施設 | 1 | 41 |
| 3,000人以上の施設に対する割合 (%) | 100% | 85.4% |
| 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 | 27 |
| トイレを設置している施設に対する割合 (%) | 100% | 67.5% |

(4) 旅客船ターミナルのバリアフリー化状況

(平成28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 | 14 |
| うち段差を解消している施設 | 4 | 14 |
| 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 | 10 |
| 3,000人以上の施設に対する割合 (%) | 25.0% | 71.4% |
| うちトイレを設置している施設 | 4 | 12 |
| うち障害者用トイレを設置している施設 | 2 | 11 |
| トイレを設置している施設に対する割合 (%) | 50.0% | 91.7% |

(5) 車両等のバリアフリー化状況

(平成28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) | 565 | 52,346 |
| うち移動円滑化基準適合車両数 | 238 | 34,140 |
| 総車両数に対する割合 (%) | 42.1% | 65.2% |
| バスの総車両数 | 3,992 | 60,352 |
| うち移動円滑化基準の適用除外認定車両数 | 1,225 | 15,124 |
| うちスロープ又はリフト付バス車両数 | 44 | 895 |
| うち移動円滑化基準適合車両数 | 1,910 | 37,058 |
| 総車両数に対する割合 (%) | 47.8% | 61.4% |
| うちノンステップバス車両数 | 1,027 | 22,665 |
| 総車両数に対する割合 (%) | 25.7% | 37.6% |
| 適用除外認定車両を除いた総車両数に対する割合 (%) | 37.1% | 50.1% |
| 福祉タクシーの車両数 | 1,103 | 15,026 |
| 旅客船の総船舶数 | 184 | 650 |
| うち移動円滑化基準適合船舶数 | 31 | 238 |
| 総船舶数に対する割合 (%) | 16.8% | 36.6% |