

# 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

人口減少・少子高齢化が進展する中、特に地方部においては公共交通機関輸送人員の減少により、交通ネットワークの縮小やサービス水準の低下が懸念されています。

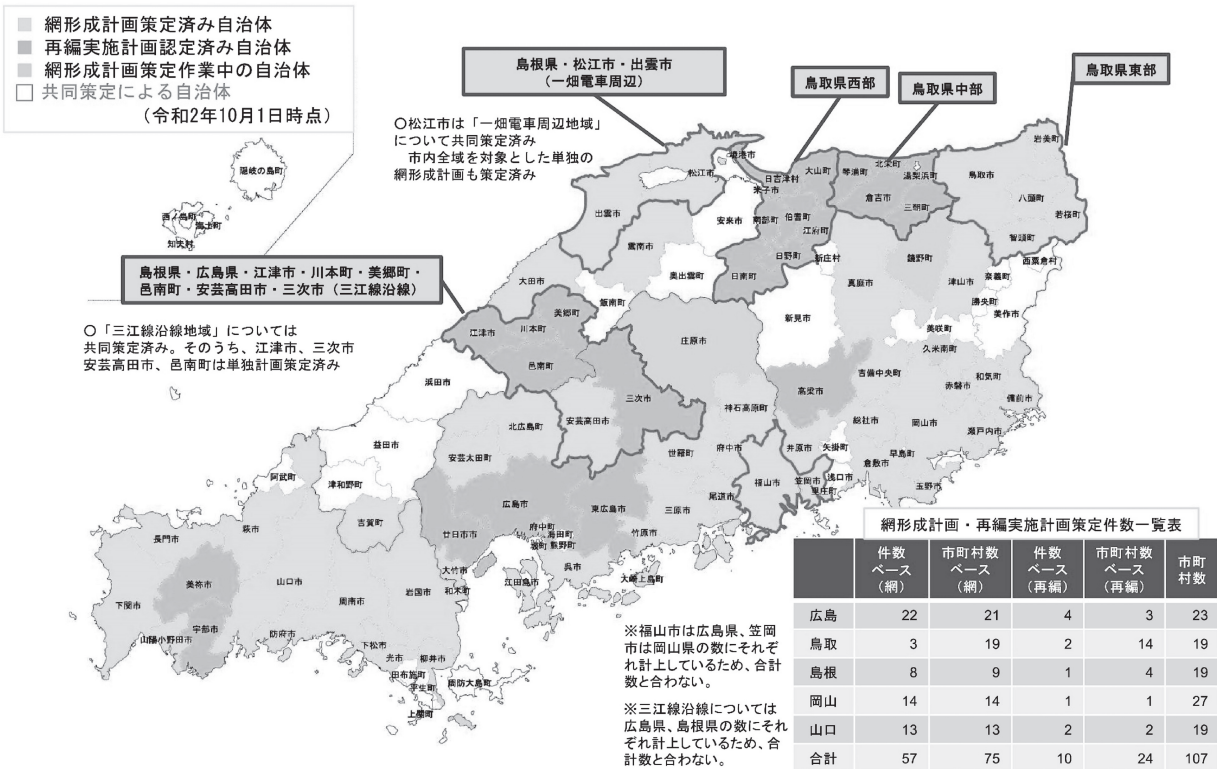
一方で、自動車を運転できない学生や高齢者等にとって地域公共交通は必要不可欠な存在であり、コンパクトなまちづくりと連携して地域公共交通の充実を図ることが重要です。

こうした情勢を踏まえ、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」により、地方公共団体が中心となり関係者と役割分担しながら、地域にとって最適な公共交通ネットワークを再構築するための枠組みを確立しました。

同法に基づき、令和2年10月1日現在、全国で地域公共交通網形成計画が606件、地域公共交通再編実施計画が40件、中国管内では地域公共交通網形成計画が57件、地域公共交通再編実施計画が10件認定されています。

※地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律が、令和2年6月3日に公布されており、法施行後は、「地域公共交通網形成計画」は「地域公共交通計画」、「地域公共交通再編実施計画」は「地域公共交通利便増進実施計画」となります。

### 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



## 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の解消等がされるよう、地域公共交通を確保・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

- ◇ 地域の特性に応じた生活交通（バス交通、デマンド交通、離島航路・航空路）の確保維持を支援
  - 幹線バス交通の運行  
地域間交通ネットワークを形成する幹線バス交通の運行や車両購入を支援（P 81参照）
  - 地域内交通（フィーダー系統）の運行  
過疎地域等において、コミュニティバス、デマンドタクシー等の地域内交通の運行や車両購入等を支援（P 80参照）
  - 離島航路・航空路の運航  
離島住民の日常生活に不可欠な交通手段である離島航路・航空路の運航等を支援（P 134、135参照）

## 地域公共交通バリア解消促進等事業

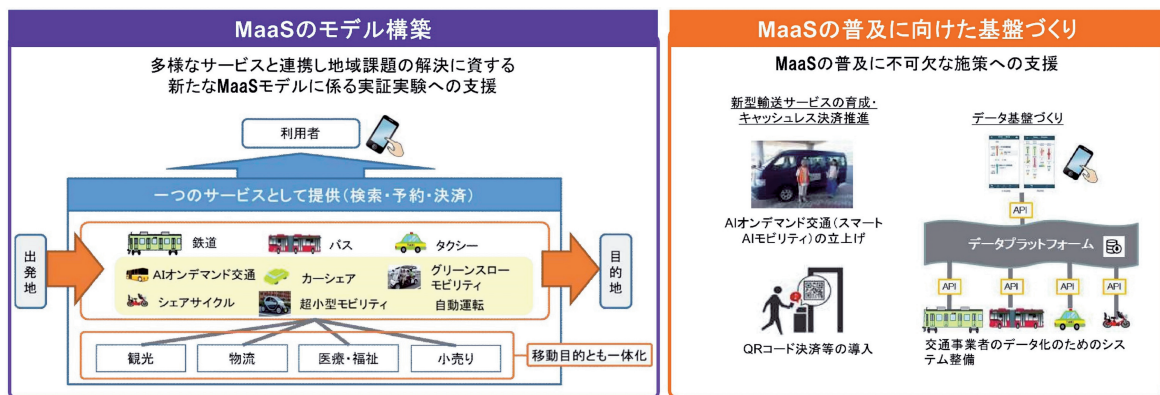
- ◇ 個別のモードごとの支援から公共交通のバリアフリー化を一体的に支援する制度
  - バス、タクシー、旅客船、鉄道駅、旅客ターミナルのバリアフリー化等を支援（P 80参照）
  - 地域鉄道の安全性向上に資する設備整備等を支援（P 58参照）
 （参考）関連する支援制度等
  - ・公共交通利用環境の革新等【観光庁・国際観光旅客税充当事業】
  - ・訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業【観光庁】（P 42参照）

## 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
- 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
- 地域におけるバリアフリー化の促進を図るための移動等円滑化促進方針の策定に係る調査

## 3. 日本版MaaS推進・支援事業

新たなモビリティサービスであるMaaS（Mobility as a Service）の全国への普及を図り、地域や観光地の移動手段の確保・充実や公共交通機関の維持・活性化等を進めることを目的として、地域課題の解決に資するMaaSの実証実験やMaaSの普及に必要な基盤づくりへの支援を行う事業です。



全国各地でのMaaSの普及⇒日本版MaaSの実現

地域課題の解決  
(地域や観光地の移動手段の確保・充実、公共交通機関の維持・活性化 等)

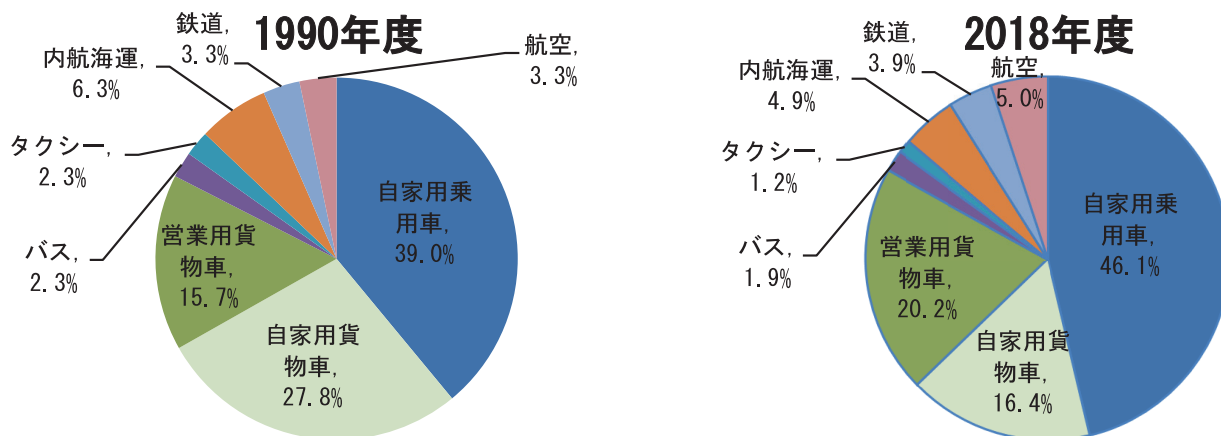
## II 環境関係

### 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】

2018年度では、我が国における二酸化炭素の排出量のうち18.5%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。

各輸送機関の二酸化炭素排出量の割合

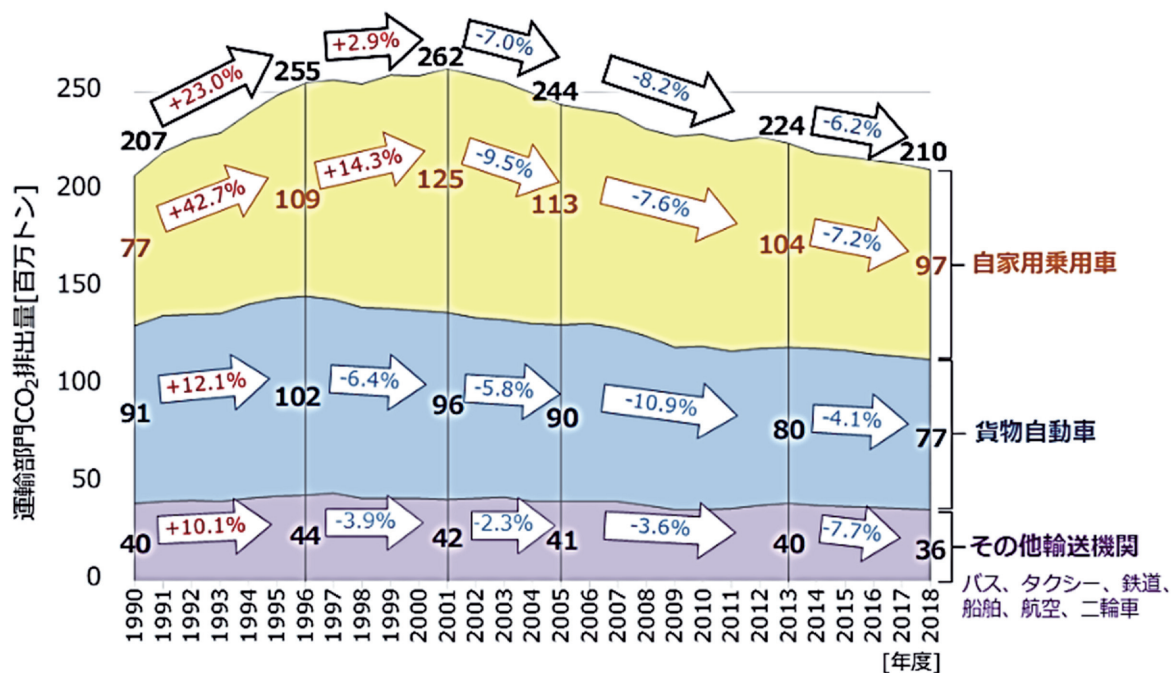


1990年度における排出量は 2億0600万トンCO<sub>2</sub>  
 2018年度における排出量は 2億1000万トンCO<sub>2</sub>

【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23.0%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。

運輸部門における二酸化炭素排出量の推移



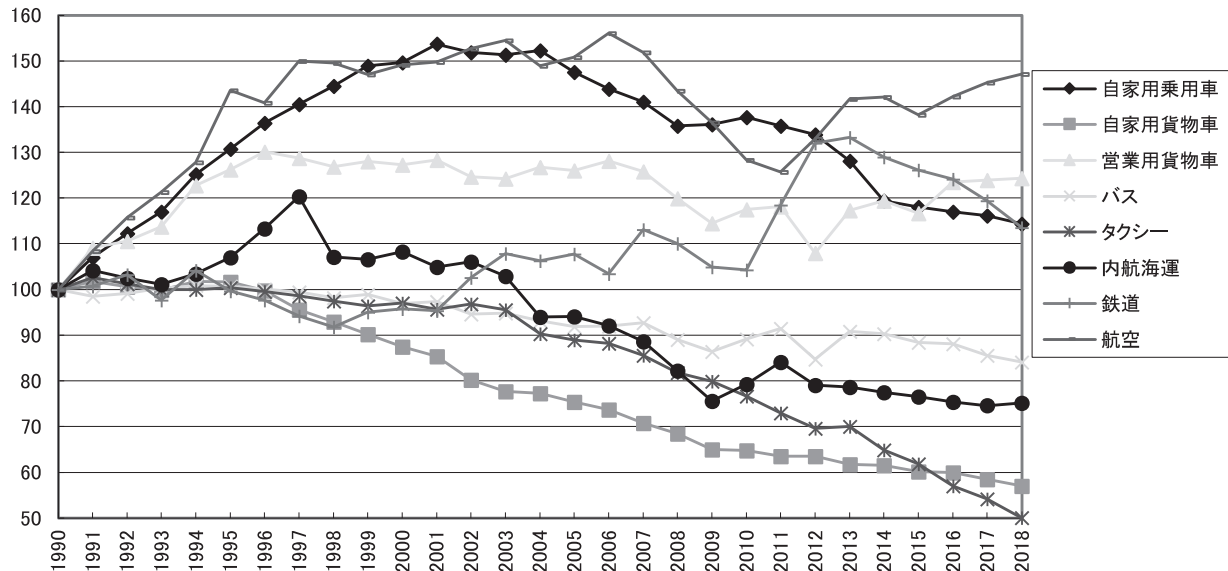
国土交通省HP：運輸部門における二酸化炭素排出量

【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CO<sub>2</sub>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】

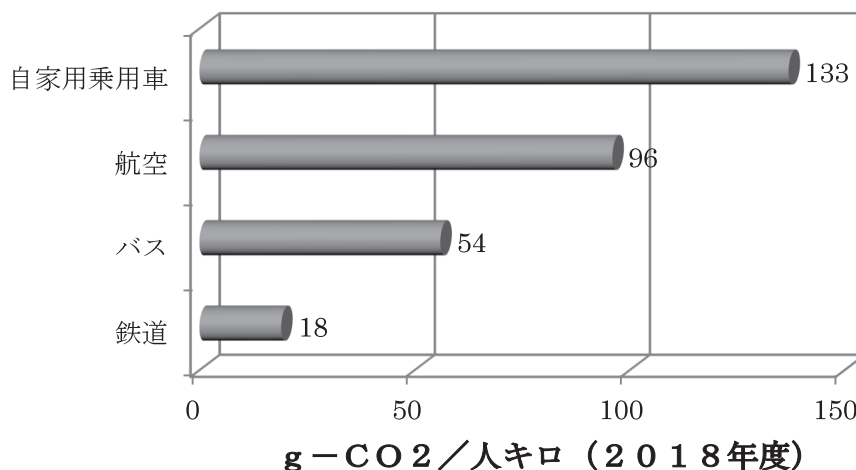
運輸部門における二酸化炭素の排出量の削減を確実なものとするには効率のよい輸送を行うことが重要です。

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。

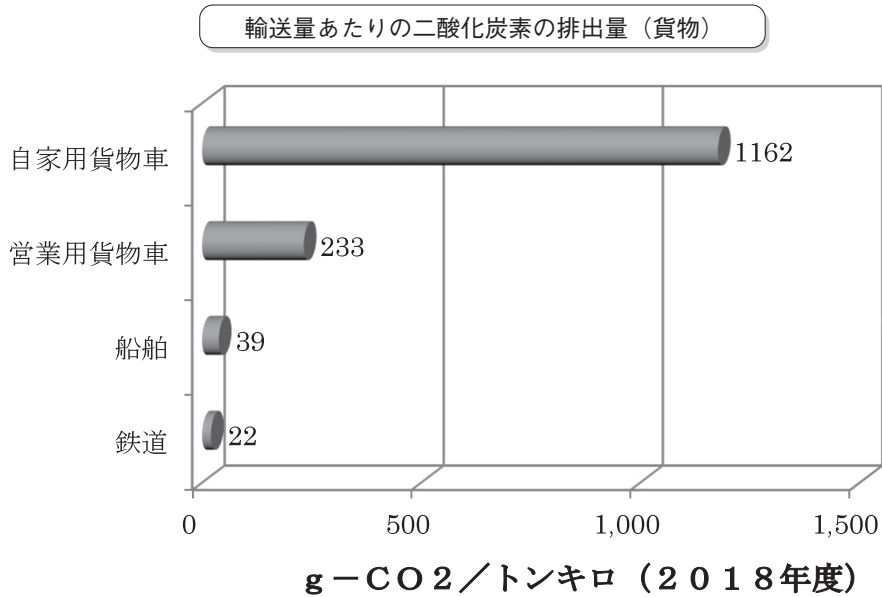
一人が1 km移動するときに、自家用乗用車はバスの2.5倍、鉄道の7.4倍の二酸化炭素を排出しています。

輸送量あたりの二酸化炭素の排出量（旅客）

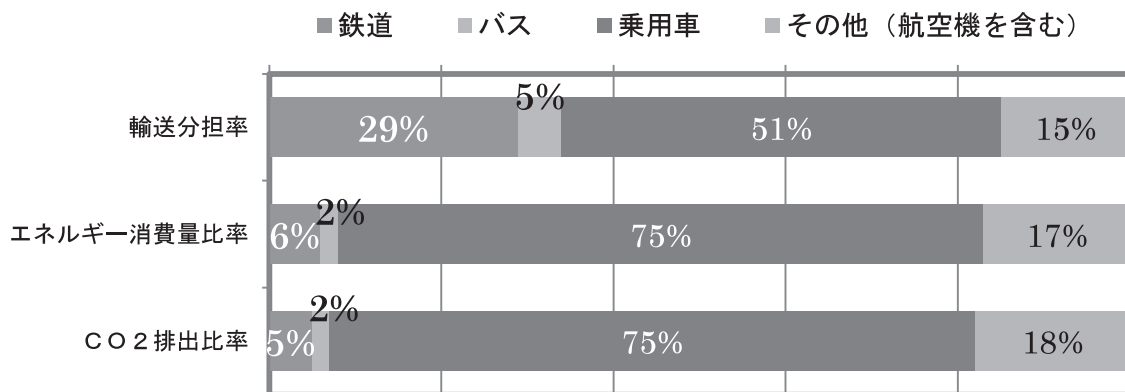


貨物輸送において、各輸送機関から排出される二酸化炭素の排出量を輸送量（トンキロ：輸送した貨物の重量に輸送した距離を乗じたもの）で割り、単位輸送量当たりの二酸化炭素の排出量を試算すると下図のようになります。

自家用貨物車による輸送は営業用貨物車の5.0倍、鉄道輸送の52.8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

省エネルギー

CO<sub>2</sub>削減

エネルギー  
セキュリティ\*

有効な手段

※ 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

ハイブリッド自動車

プラグインハイブリッド自動車

燃料電池自動車

天然ガス自動車

クリーンディーゼル自動車

電気自動車

日本政府は運輸部門からの二酸化炭素削減のため、ハイブリッド自動車、電気自動車、プラグインハイブリッド自動車、燃料電池自動車、クリーンディーゼル自動車等を「次世代自動車」と定め、2030年までに新車乗用車の5-7割を次世代自動車とする目標を掲げています。

次世代自動車普及見通し

(万台)

	2020		2030		2050	
	販売台数	保有台数	販売台数	保有台数	販売台数	保有台数
EV軽自動車	34	140	45	380	44	550
EV乗用車	17	67	28	210	26	330
ガソリンHV乗用車	110	800	120	1,180	110	1,350
ガソリンPHV乗用車	35	130	63	500	62	780
ディーゼルHV重量車	5	14	5	46	7	77
ディーゼル代替NGV重量車	5	17	5	51	8	84
クリーンディーゼル重量車	29	180	27	260	18	270
次世代車計	234	1,348	291	2,627	275	3,441
全自動車計	550	7,249	510	6,870	480	6,320
次世代自動車シェア(%)	43	19	57	38	57	54
バイオエタノールの供給量(万kL/年)	104		124		124	

環境省 次世代自動車普及戦略

### (2) 国内販売台数に占める次世代自動車の内訳

● 次世代自動車(乗用車)の国内販売台数の推移 単位:台

年	ハイブリッド車	プラグインハイブリッド車	電気自動車	燃料電池車	クリーンディーゼル乗用車	計
2008	108,518	0	0	0	0	108,518
2009	347,999	0	1,078	0	4,364	353,441
2010	481,221	0	2,442	0	8,927	492,590
2011	451,308	15	12,607	0	8,797	472,727
2012	887,863	10,968	13,469	0	40,201	952,501
2013	921,045	14,122	14,756	0	75,430	1,025,353
2014	1,058,402	16,178	16,110	7	78,822	1,169,519
2015	1,074,926	14,188	10,467	411	153,768	1,253,760
2016	1,275,560	9,390	15,299	1,054	143,468	1,444,771
2017	1,385,343	36,004	18,092	849	156,162	1,596,450
2018	1,431,856	23,230	26,533	612	176,725	1,658,956
2019	1,472,281	17,609	21,281	685	175,145	1,687,001

日本自動車工業会調

● 新車販売台数(乗用車)に占める次世代自動車の割合 単位:%



日本自動車工業会調

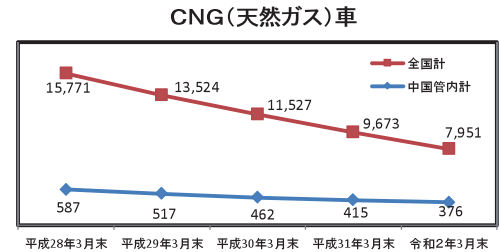
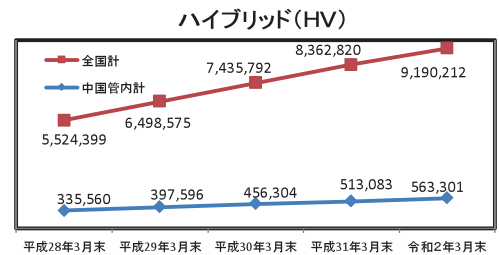
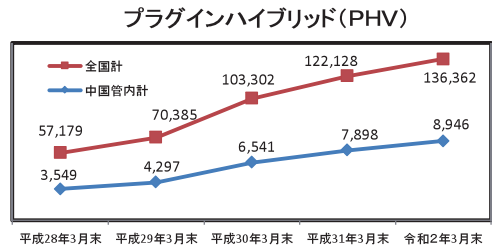
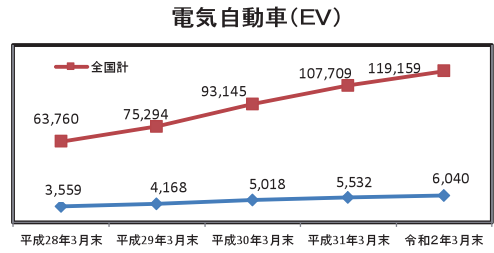
(3) クリーンエネルギー自動車の導入状況

燃料別保有台数

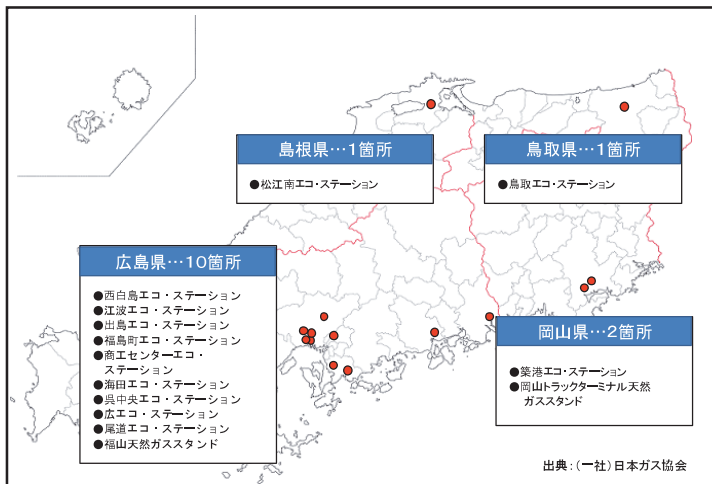
各年度末現在

		平成27(2015)年度	平成28(2016)年度	平成29(2017)年度	平成30(2018)年度	令和元(2019)年度
広島県	電気自動車	968	1,189	1,458	1,623	1,769
	プラグインハイブリッド車	977	1,203	1,767	2,163	2,428
	ハイブリッド車	116,495	136,716	155,880	174,283	190,343
	C N G 車	419	377	347	311	286
	計	118,859	139,485	159,452	178,380	194,826
鳥取県	電気自動車	274	308	365	400	434
	プラグインハイブリッド車	316	387	539	661	748
	ハイブリッド車	24,523	29,478	34,094	38,463	42,558
	C N G 車	19	13	11	7	6
	計	25,132	30,186	35,009	39,531	43,746
島根県	電気自動車	420	502	584	608	664
	プラグインハイブリッド車	351	413	611	701	764
	ハイブリッド車	31,041	36,849	42,383	47,720	52,275
	C N G 車	21	18	15	13	9
	計	31,833	37,782	43,593	49,042	53,712
岡山県	電気自動車	866	990	1,204	1,369	1,560
	プラグインハイブリッド車	1,259	1,519	2,423	2,963	3,463
	ハイブリッド車	91,566	109,881	127,518	144,913	160,746
	C N G 車	121	105	88	84	75
	計	93,812	112,495	131,233	149,329	165,844
山口県	電気自動車	1,031	1,179	1,407	1,532	1,613
	プラグインハイブリッド車	646	775	1,201	1,410	1,543
	ハイブリッド車	71,935	84,672	96,429	107,704	117,379
	C N G 車	7	4	1	0	0
	計	73,619	86,630	99,038	110,646	120,535
管内計	電気自動車	3,559	4,168	5,018	5,532	6,040
	プラグインハイブリッド車	3,549	4,297	6,541	7,898	8,946
	ハイブリッド車	335,560	397,596	456,304	513,083	563,301
	C N G 車	587	517	462	415	376
	計	343,255	406,578	468,325	526,928	578,663
全国計	電気自動車	63,760	75,294	93,145	107,709	119,159
	プラグインハイブリッド車	57,179	70,385	103,302	122,128	136,362
	ハイブリッド車	5,524,399	6,498,575	7,435,792	8,362,820	9,190,212
	C N G 車	15,771	13,524	11,527	9,673	7,951
	計	5,661,109	6,657,778	7,643,766	8,602,330	9,453,684

(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。

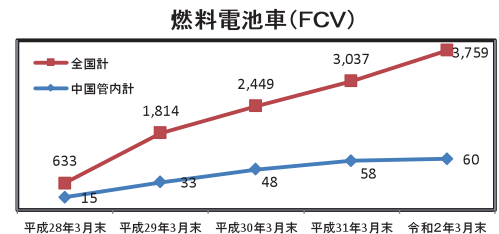


(4) 管内の天然ガススタンド 設置状況 令和2年3月末現在



中国運輸局管内 燃料電池車保有車両数 令和2年3月末現在

広島県	鳥取県	島根県	岡山県	山口県	合計
18	2		14	26	60

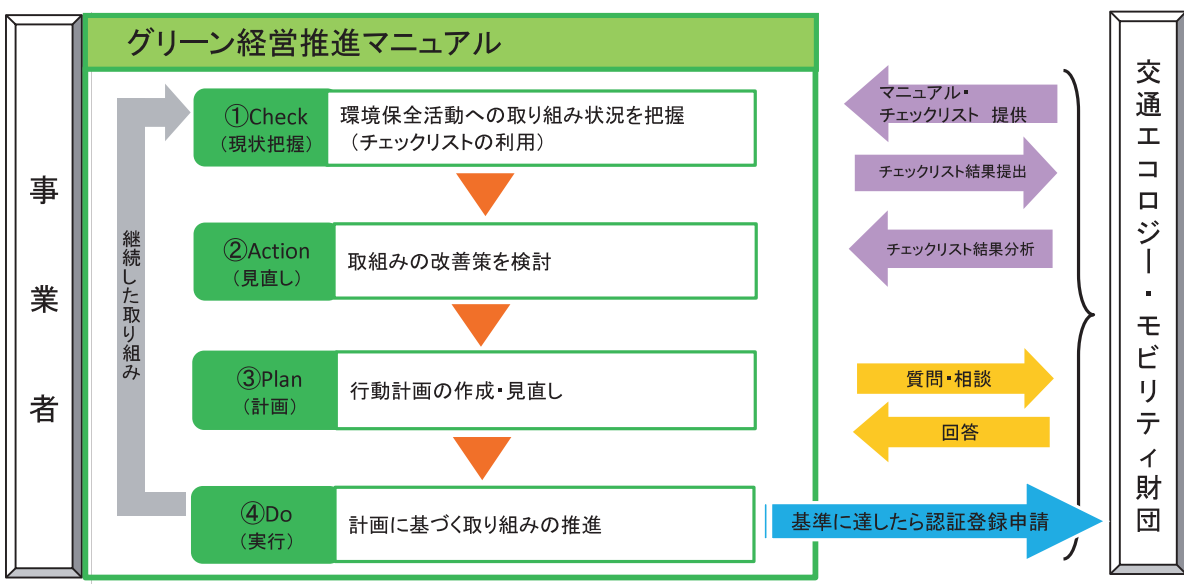


### 3. グリーン経営認証

#### 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

<b>燃費の向上</b>	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。
<b>CO2排出の削減</b>	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。
<b>交通事故の減少</b>	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。
<b>故障の減少</b>	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。
<b>職場の活性化 従業員の士気向上</b>	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(環境)配慮型融資商品  
 山陰合同銀行：エコ型銀行保証付私募債  
 鳥取銀行：とりぎん環境配慮型融資・私募債  
 トマト銀行：環境融資制度  
 など

中国運輸局管内の認証登録事業者数 (令和2年10月9日現在)

業種	中国管内登録事業者数 %は対全国比	全国登録事業者数
トラック運送事業	316 事業所 6%	5,209 事業所
バス事業	31 事業所 12%	266 事業所
タクシー事業	5 事業所 1%	395 事業所
旅客船事業	3 事業所 33%	9 事業所
内航海運業	3 事業所 10%	29 事業所
港湾運送業	5 事業所 6%	78 事業所
倉庫業	36 事業所 6%	576 事業所
合計	399 事業所 6%	6,562 事業所

全国の認証登録事業者については  
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.tb.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年度には、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、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。

#### ※ 抜 粋

#### 【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】

#### ○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

- ・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
- ・国、地方自治体間における緊密な連携
- ・官民の連携体制の構築

##### 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

- ・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
- ・スパイラルアップを通じて解決を図るべき課題

また、平成30年7月豪雨災害では、西日本を中心に全国的に広範囲で記録的な大雨になり、河川の氾濫・浸水害・土砂災害等が発生し、各地で国道や鉄道が寸断される等甚大な被害が発生しました。中国運輸局も政府のプッシュ型物資支援に参加し、広島県庁及び岡山県庁に設置された現地連絡調整室に職員を派遣して被災地への物資支援の対応にあたりました。

今後、発生が予想される南海トラフ巨大地震等の大規模災害に迅速かつ的確に対応していくため、平成30年7月豪雨災害への対応を検証すると共に、平成31年4月には「中国運輸局緊急物資輸送チーム」を設置しました。令和2年度は、新型コロナウイルスの影響を受けて開催が遅れましたが、中国地方知事部会広域防災部会と連携し、中国5県の担当者と中国運輸局緊急物資輸送チーム一同で、WEB会議による「管内物資支援実務担当者連絡会議」を開催しました。WEB会議は初めての試みでしたが、移動を伴わず迅速に会議を開催する体制も整えることができました。

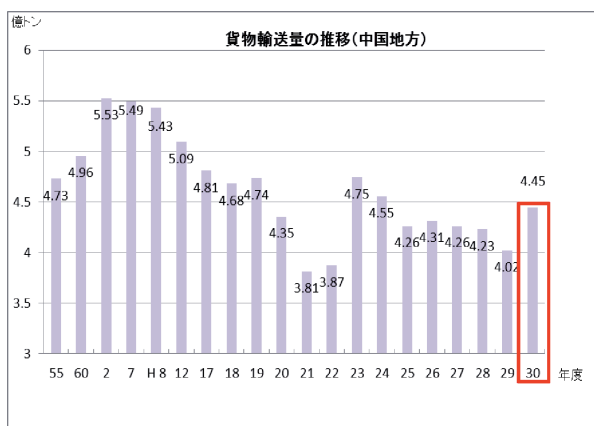
今後も引き続き、民間物資拠点リストアップの推進、運輸局及び管内5県の担当者連絡会議の定期的開催等様々な施策を通じて物資支援体制の強化、国・地方自治体・民間団体との緊密な連携を図り、情報共有・課題解消・訓練実施等により「国民の安全・安心の確保」に向け、被災地への円滑な物資支援を実現するための事務を進めてまいります。

## 2. 貨物輸送の概況

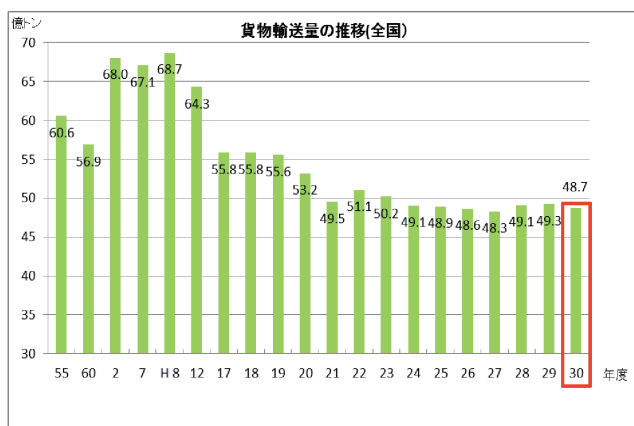
### ●貨物輸送量

平成30年度の中国地方の貨物輸送量は4億4千5百万トンで前年度比10.7%の増加となりました。また、全国の貨物輸送量は48億7千万トンで前年度比1.2%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）】



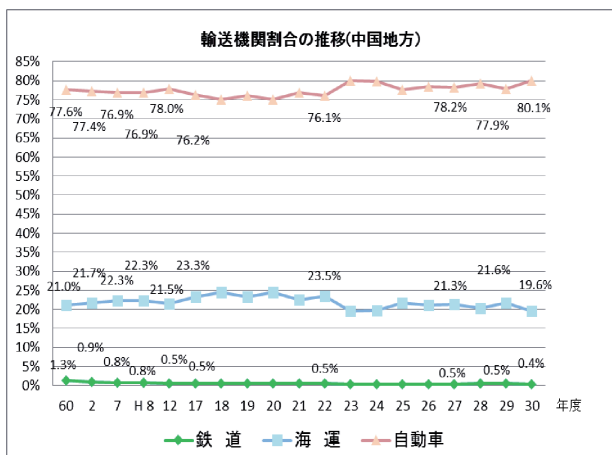
【図2 貨物流動の推移（全国）】



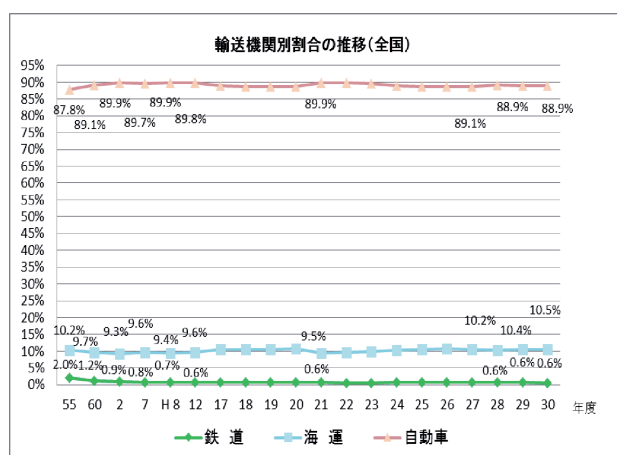
### ●貨物輸送機関

平成30年度の中国地方の輸送機関割合は、自動車が一番高く、海運が19.6%、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10.5%に比べ9.1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）】



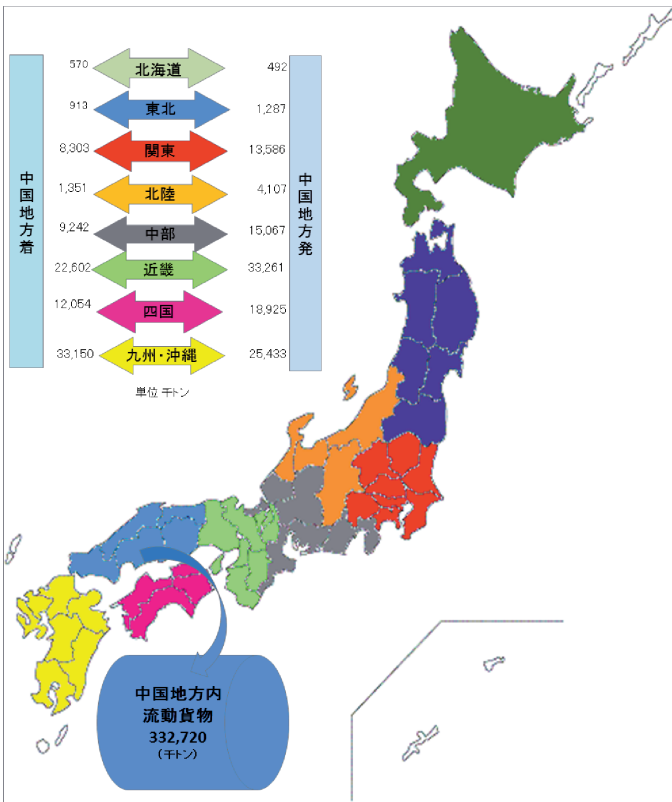
※自動車については、平成22年10月以降、自動車輸送統計の調査方法が変更されことから、平成22年度の数値は、平成22年9月以前の数値に暫定的接続係数を乗じた値。

●貨物流動

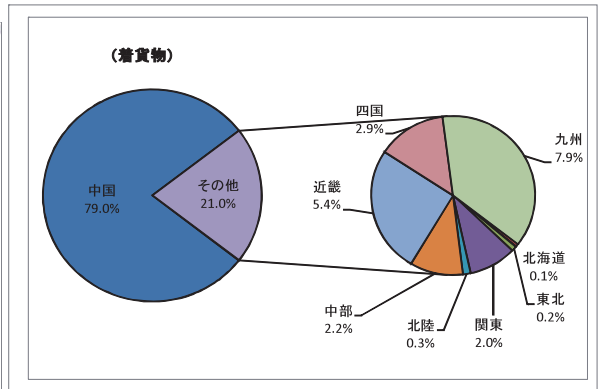
平成30年度の中国地方と全国各地間での貨物流動をみると、近畿地方及び九州地方との結びつきが強く、中国地方内流動貨物を除いて、着ベースでは九州地方からの貨物（37.6%）に次いで、近畿地方からの貨物（25.6%）が多く、発ベースでは近畿地方への貨物（29.7%）に次いで九州地方への貨物（22.7%）が多くなっています。以降、着貨物は四国、中部、関東地方、発貨物は、四国、中部、関東地方が続いています。（図5～7参照）。

中国地方発着の地域間流動は、着貨物ベースで79.0%、発貨物ベースで74.8%が中国地方となっています。

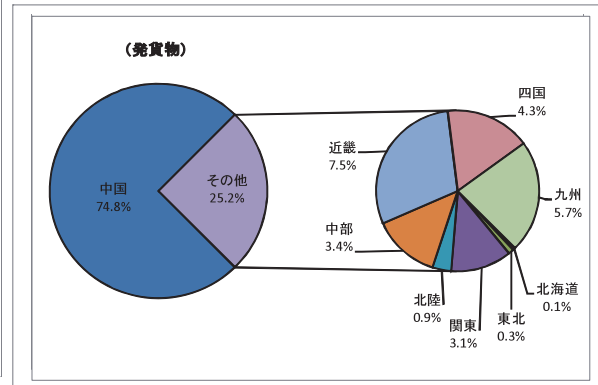
【図5 中国地方と全国各地間の貨物流動】



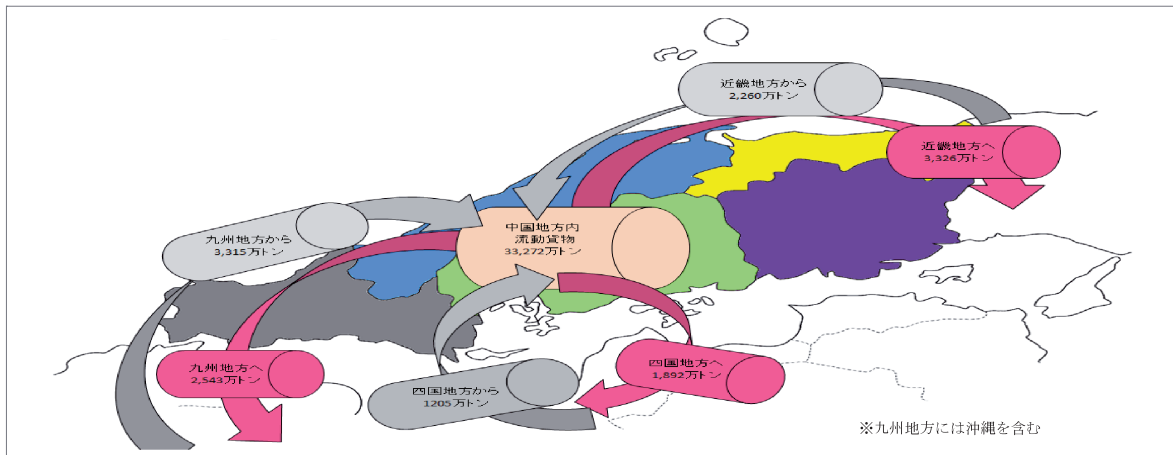
【図6 全国各地からの着貨物】



【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】



P29～P30の数値については、国土交通省の平成30年度貨物・旅客地域流動調査のうち、「府県相互間輸送トン数表（総貨物及び9品目分類）」を使用。

### 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概要

<p><b>目的</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・我が国産業の国際競争力の強化</li> <li>・消費者の需要の高度化・多様化に伴う貨物の小口化・多頻度化等への対応</li> <li>・環境負荷の低減</li> <li>・流通業務に必要な労働力の確保</li> </ul>	<p><b>制度の概要</b></p> <p>二以上の者が連携して、流通業務の総合化(輸送、保管、荷さばき及び流通加工を一体的に行うこと。)及び効率化(輸送の合理化)を図る事業であって、環境負荷の低減及び省力化に資するもの(流通業務総合効率化事業)を認定し、認定された事業に対して支援を行う。</p>
---	--

<p><b>支援対象となる物流総合効率化事業の例</b></p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="width: 30%;"> <p><b>輸送網の集約</b></p> <p>非効率・分散した輸送網 → 効率化・集約化された輸送網</p> </div> <div style="width: 30%;"> <p><b>輸配送の共同化</b></p> <p>低積載率による個別納品 → 高積載率な一括納品</p> </div> <div style="width: 30%;"> <p><b>モーダルシフト</b></p> <p>長距離トラック輸送 → 鉄道・船舶等を活用した大量輸送</p> </div> </div> <p style="text-align: center; margin-top: 10px;">大臣認定</p>	<p><b>支援措置</b></p> <p>① 事業の立ち上げ・実施の促進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・計画策定経費・運行経費の補助</li> <li>・事業開始に当たっての、倉庫業、貨物自動車運送事業等の許可等のみなし</li> </ul> <p>② 必要な施設・設備等への支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・輸送連携型倉庫への税制特例             <ul style="list-style-type: none"> <li>→法人税・所得税:割増償却10%(5年間)</li> <li>→固定資産税・都市計画税:課税標準1/2(5年間)等</li> </ul> </li> <li>・施設の立地規制に関する配慮             <ul style="list-style-type: none"> <li>→市街化調整区域の開発許可に係る配慮</li> </ul> </li> <li>・旅客鉄道を活用した貨物輸送への税制特例(貨物用車両・搬送装置)             <ul style="list-style-type: none"> <li>→固定資産税:課税標準2/3(5年間)等</li> </ul> </li> </ul> <p>③ 中小企業者等に対する支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・信用保険制度の限度額の拡充</li> <li>・長期無利子貸付制度 等</li> </ul>
--	---

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

交通政策部編

#### 中国運輸局認定事例（平成28年度法改正後）

令和2年9月30日時点

NO	認定日	実施事業者名	分野	事業内容	効果
1	平成29年3月7日	荷主、倉庫事業者	輸送網集約事業	特定流通業務施設新設に伴う輸送網集約事業	CO2排出量削減:100% 手待ち時間削減:100%
2	平成29年11月13日	センコー(株)、三協貨物(株)	輸送網集約事業	広島PDセンター新築に伴う輸送網集約事業	CO2排出削減量:18% 手待ち時間削減:75%
3	平成30年1月23日	ランテック(株)、おおはら(株)	輸送網集約事業	広島支店第2センターの新設に伴う輸送網集約事業	CO2排出削減量:4.7% 手待ち時間削減:70.0%
4	平成30年2月22日	倉庫事業者、物流事業者	輸送網集約事業	特定流通業務施設の新設に伴う輸送網集約事業	CO2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	カトーレック(株)、精密自動車サービス(株)	輸送網集約事業 共同輸配送	早島倉庫の新設に伴う輸送網集約事業並びに共同輸配送事業	CO2排出削減量:55.4% 手待ち時間削減:45.0%
6	平成30年6月28日	(株)岡田商運、芝田運輸(株)	輸送網集約事業	岡田商運第二物流センター(仮称)の新設に伴う輸送網集約事業	CO2排出削減量:22.9% 手待ち時間削減:80%
7	令和1年6月6日	エス・ユー・ジャパン(株)、西大寺運送(有)、物流事業者	輸送網集約事業	岡山物流センター新設に伴う輸送網集約事業	CO2排出削減量:28.3% 手待ち時間削減:70.0%
8	令和1年10月24日	西濃運輸(株)、セイノースーパーエクスプレス(株)	輸送網集約事業	特定流通業務施設新設に伴う輸送網集約事業	CO2排出削減量:47.5% 手待ち時間削減:88.0%
9	令和1年11月13日	名糖運輸(株)、物流事業者	輸送網集約事業 共同輸配送	岡山物流センター新設に伴う輸送網集約事業	CO2排出削減量:29.5% 手待ち時間削減:70.0%
10	令和1年12月18日	東ソー物流(株)、山口コーウン(株)	輸送網集約事業	第二りんかい物流センター新設に伴う輸送網集約事業	CO2排出削減量:13.7% 手待ち時間削減:75.0%

## 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	〃

#### 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

(令和元年度末)

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㎡	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	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	面 積 タンク 千㎡	容 積 その他 千㎡	入庫高 千トン	平均月末 保管残高 千トン
鳥取県	16	52.6	77.0	30.2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
島根県	11	34.0	56.2	7.7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	15.6	1.5
岡山県	167	1,330.0	2,924.4	557.5	10	123.3	594.7	102.5	6	597.4	2,254.6	209.1	17	6.0	16.9	61.3	8.7
広島県	174	1,040.0	2,642.4	291.0	13	445.1	1,466.7	302.1	3	124.2	836.8	66.3	15	924.6	4.7	1,024.3	455.5
山口県	67	344.0	1,601.6	214.9	7	318.6	8,941.5	1,335.3	—	—	—	—	10	—	30.8	655.1	91.2
計	378	2,800.6	7,301.6	1,101.3	28	887.0	11,002.9	1739.9	9	721.6	3,091.4	275.4	42	934.9	52.4	1756.3	556.9

倉庫の種類	水面倉庫				冷蔵倉庫			
	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	19	192.1	41.6	7.2
島根県	—	—	—	—	6	56.7	8.5	3.9
岡山県	—	—	—	—	32	453.5	138.1	30.1
広島県	—	—	—	—	36	802.4	362.5	43.8
山口県	—	—	0.0	0.0	9	161.5	270.0	55.7
計	1	60.0	0.0	0.0	90	1,666.2	820.7	140.7

(注) 1. 事業者数及び倉庫面・容積は令和2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
		令和元年度
普 通 倉 庫	農 水 産 品	2,192.7
	金 属 属	2,194.7
	金 属 製 品 ・ 機 械	527.2
	窯 業 品	62.4
	化 学 工 業 品	4,673.5
	紙 ・ パ ル プ	215.4
	織 維 工 業 品	171.5
	食 料 工 業 品	1,647.6
	雑 工 業 品	823.8
	雑 品	10,423.3
	合 計	22,932.1
冷 蔵 倉 庫	生 鮮 水 産 物	3.8
	冷 凍 水 産 物	157.2
	塩 干 水 産 物	14.4
	水 産 加 工 品	36.6
	畜 産 物	58.9
	畜 産 加 工 品	67.7
	農 産 物	42.6
	農 産 加 工 品	45.7
	冷 凍 食 品	248.6
	そ の 他	145.2
	合 計	820.7

(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												対前年度比
	22年度	23年度	24年度	25年度	26年度	27年度	28年度	29年度	30年度	令和元年度			
普通倉庫	事業者数	343	338	346	348	355	357	366	377	396	411	103.8%	
	年間入庫高(千ト)	14,858	15,416	16,289	15,911	15,668	16,579	17,371	18,265	18,702	23,152	123.8%	
	平均月末保管残高(千ト)	1,759	1,885	2,135	2,310	2,126	2,026	2,257	2,307	3,445	3,674	106.6%	
	倉庫面積(千㎡)	2,062	2,081	2,123	2,186	2,250	2,281	2,362	2,505	2,626	2,801	106.7%	
	入庫高(千ト)	7,063	7,144	6,776	7,400	7,211	7,274	6,522	7,213	7,568	7,302	96.5%	
	平均月末保管残高(千ト)	945	1,000	996	1,036	1,026	929	840	941	1,017	1,101	108.2%	
	倉庫面積(千㎡)	915	969	934	962	968	967	986	950	881	887	100.7%	
	入庫高(千ト)	4,954	5,416	7,214	6,271	6,118	7,001	7,656	7,962	8,034	11,003	137.0%	
	平均月末保管残高(千ト)	538	623	866	1,020	846	821	1,061	1,048	1,087	1,740	160.0%	
	倉庫容積(千㎡)	518	489	549	543	543	554	700	700	700	722	103.1%	
貯蔵槽	入庫高(千ト)	2,219	2,054	1,931	1,878	1,788	1,809	1,987	2,419	2,716	3,091	113.8%	
	平均月末保管残高(千ト)	221	199	218	203	202	185	197	241	869	275	31.6%	
	容積(千㎡)	98	99	99	99	98	76	76	176	934	934	100.0%	
	その他(千㎡)	39	44	44	44	45	46	46	47	51	52	102.0%	
危険品	入庫高(千ト)	623	803	369	361	551	495	1,207	671	384	1,756	457.4%	
	平均月末保管残高(千ト)	55	63	55	51	52	91	159	77	472	557	118.0%	
	事業者数	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	50.0%	
水面倉庫	面積(千㎡)	163	163	163	163	163	163	163	163	163	60	36.8%	
	年間入庫高(千ト)	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	—	
	平均月末保管残高(千ト)	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	—	
	事業者数	82	82	84	83	84	82	82	86	87	90	103.4%	
冷蔵倉庫	面積(千㎡)	1,090	1,122	1,203	1,206	1,268	1,359	1,388	1,577	1,590	1,666	104.8%	
	年間入庫高(千ト)	502	498	528	538	535	649	734	758	640	821	128.4%	
	平均月末保管残高(千ト)	72	71	73	75	79	114	139	118	92	141	153.1%	

(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・容積は年度未現在。  
 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

令和2年11月30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	107,976m <sup>2</sup>	停留場所	126バース
	荷扱場	10,395m <sup>2</sup>	操車場所	25,692m <sup>2</sup>
乗入会社	中国新潟運輸(株) 福山通運(株) 岡山県貨物運送(株) セイノースーパーエクスプレス(株) 近物レックス(株) ヤマト運輸(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	55,853m <sup>2</sup>	停留場所	108バース
	荷扱場	9,450m <sup>2</sup>	操車場所	12,385m <sup>2</sup>
乗入会社	トナミ運輸(株) (株)丸二運送 ヤマトボックスチャーター(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) 駿和物流(株) 久留米運送(株) 山陽自動車運送(株) カトーレック(株)			

## IV 消費者行政・情報関係

現在、平成18年12月20日に施行された『高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律「バリアフリー法」』の基本方針に基づき管内の22市町で基本構想が策定されています。

また、平成30年11月1日に施行された改正バリアフリー法では、新たに移動等円滑化促進方針（マスタープラン制度）を創設し、具体的な事業の調整が困難で、基本構想を作成出来なかった地区においてもバリアフリー化を促進することができることになりました。

### 1. 基本構想策定状況

（令和2年10月末現在 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広島駅、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	広島県坂市（JR坂駅）（2）	26年12月19日 受理
28	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
29	山口県山口市（JR山口駅）（2）	28年11月8日 受理
30	広島県広島市（JR安芸矢口駅、JR下深川）（6）	29年4月24日 受理
31	山口県下関市（旧：菊川町）（3）	令和元年5月20日 受理
32	広島県福山市（JR備後赤坂駅）（4）	令和元年12月11日 受理
33	岡山県津山市（JR津山駅）	令和2年4月6日 受理
34	広島県大竹市（JR大竹駅）	令和2年10月9日 受理

## 2. 交通施設等におけるバリアフリー化の状況

現行法に基づく基本方針では、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ています。

今後、新たに基本方針が策定された後、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より推進し、様々な施策を実行するための取組を進めていきます。

(令和2年3月31日現在)

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44,000台(ユニバーサルデザインタクシー含む)
旅客船	約700隻	約350隻(約50%)

### (1) 鉄軌道駅のバリアフリー化状況

(令和2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	3,580
うち段差を解消している施設	115	3,288
3,000人以上の施設に対する割合(%)	82.1%	91.8%
うち視覚障害者誘導用ブロックを設置している施設	108	3,403
3,000人以上の施設に対する割合(%)	77.1%	95.1%
うちトイレを設置している施設	88	3,340
うち障害者用トイレを設置している施設	52	2,956
トイレを設置している施設に対する割合(%)	59.1%	88.5%

・「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

(令和2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	858駅

### (3) バスターミナルのバリアフリー化状況

(令和2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	41
うち段差を解消している施設	1	39
3,000人以上の施設に対する割合(%)	100%	95.1%
うち視覚障害者誘導用ブロックを設置している施設	1	40
3,000人以上の施設に対する割合(%)	100%	97.6%

うちトイレを設置している施設	1	32
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%	84.4%

(4) 旅客船ターミナルのバリアフリー化状況

(令和2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	3	13
うち段差を解消している施設	3	13
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	3	13
3,000人以上の施設に対する割合 (%)	100%	100%
うちトイレを設置している施設	3	13
うち障害者用トイレを設置している施設	3	13
トイレを設置している施設に対する割合 (%)	100.0%	100%

(5) 車両等のバリアフリー化状況

(令和2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)	577	52,648
うち移動円滑化基準適合車両数	266	39,287
総車両数に対する割合 (%)	46.1%	74.6%
乗合バスの総車両数	4,018	61,347
うち移動円滑化基準の適用除外認定車両数	1,117	13,726
うちスロープ又はリフト付バス車両数	65	708
うち移動円滑化基準適合車両数	2,420	42,450
総車両数に対する割合 (%)	60.5%	69.2%
うちノンステップバス車両数	1,452	29,096
総車両数に対する割合 (%)	36.3%	47.4%
適用除外認定車両を除いた総車両数に対する割合 (%)	50%	61.1%
貸切バスの総車両数 (参考)	—	—
うち移動円滑化基準適合車両数	35	1,081
総車両数に対する割合 (%)	—	—
うちノンステップバス車両数	9	252
総車両数に対する割合 (%)	—	—
福祉タクシーの車両数	1,700	37,064
旅客船 (定期航路) の総船舶数	107	667
うち移動円滑化基準適合船舶数	53	332
総船舶数に対する割合 (%)	49.5%	49.8%
旅客船 (不定期航路) の総船舶数 (参考)	6	—
うち移動円滑化基準適合船舶数	2	—
総船舶数に対する割合 (%)	33.3%	—

※ 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。

※ 「貸切バス」、「旅客船 (不定期航路)」は、バリアフリー法の改正により、平成31年4月1日より移動等円滑化実績報告書の対象に追加されたため、令和元年度末 (令和2年3月31日) 時点の数値については参考。