

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

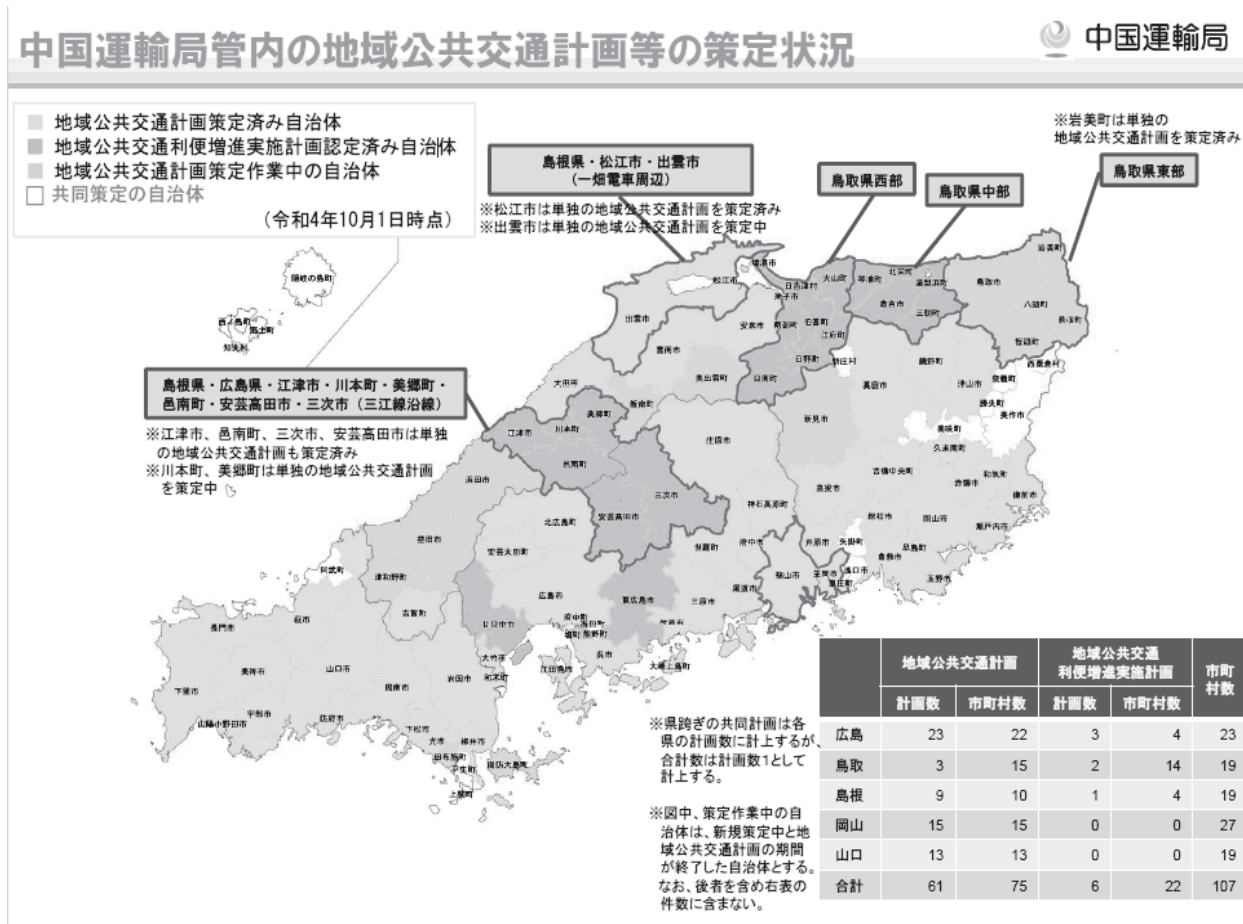
人口減少・少子高齢化が進展する中、特に地方部においては公共交通機関輸送人員の減少により、交通ネットワークの縮小やサービス水準の低下が懸念されています。

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4年10月1日現在、全国で地域公共交通計画が761件、地域公共交通利便増進実施計画が50件、中国管内では地域公共交通計画が61件、地域公共交通利便増進実施計画が6件認定されています。

交通
政策部編



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 82参照）
 - 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 82参照）
 - 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 136、137参照）

地域公共交通バリア解消促進等事業

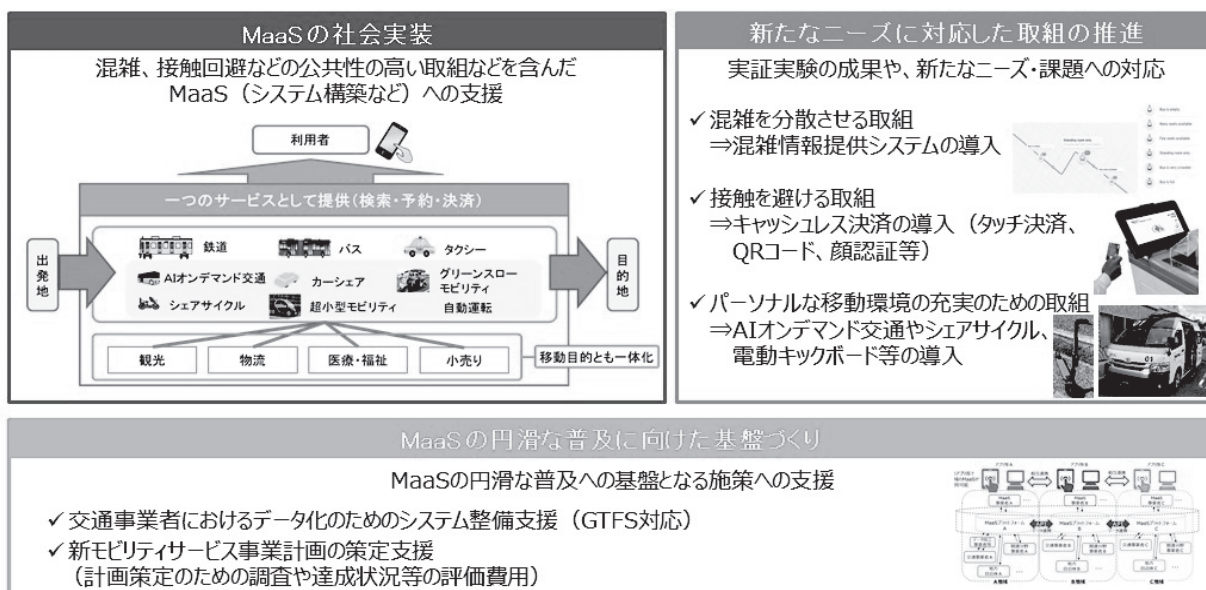
- ◇ 個別のモードごとの支援から公共交通のバリアフリー化を一体的に支援する制度
 - バス、タクシー、旅客船、鉄道駅、旅客ターミナルのバリアフリー化等を支援（P 82参照）
 - 地域鉄道の安全性向上に資する設備整備等を支援（P 60参照）
- （参考）関連する支援制度等
 - ・公共交通利用環境の革新等【観光庁・国際観光旅客税充当事業】
 - ・訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業【観光庁】（P 43参照）

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. 新モビリティサービス推進事業

新たなモビリティサービスであるMaaS（Mobility as a Service）の全国への普及による観光地の移動手段の確保・充実や公共交通機関の維持・活性化等を目的とし、また混雑、接触回避といったwith/afterコロナにおける新たなニーズに対応したMaaSを推進するため、公共性の高い取組への支援の他、MaaSの実現に必要なとなる基盤整備や、法改正で新設された計画認定・協議会制度の活用等について支援を行う事業です。



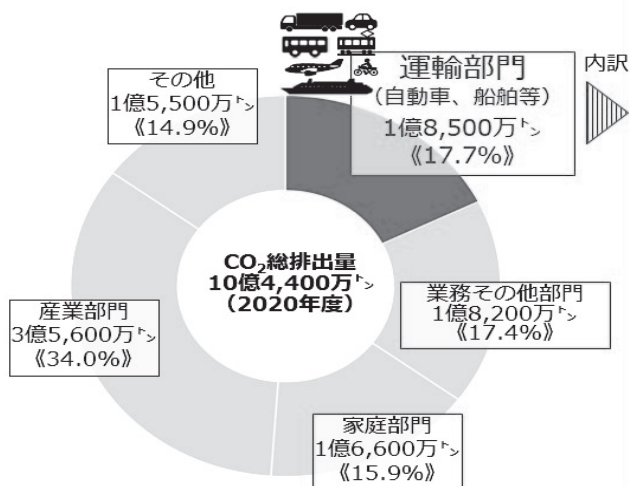
II 環境関係

1. 運輸部門からの二酸化炭素排出量の現状等

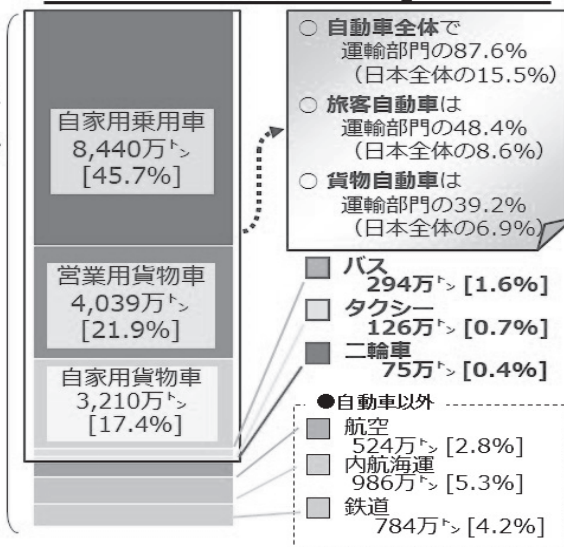
【各輸送機関の排出量の割合について】

運輸部門における二酸化炭素排出量

我が国の各部門におけるCO₂排出量



運輸部門におけるCO₂排出量

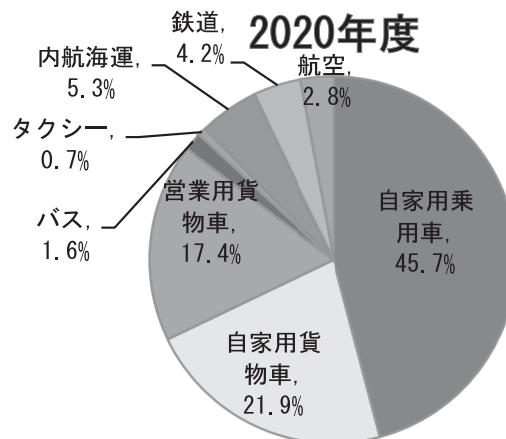
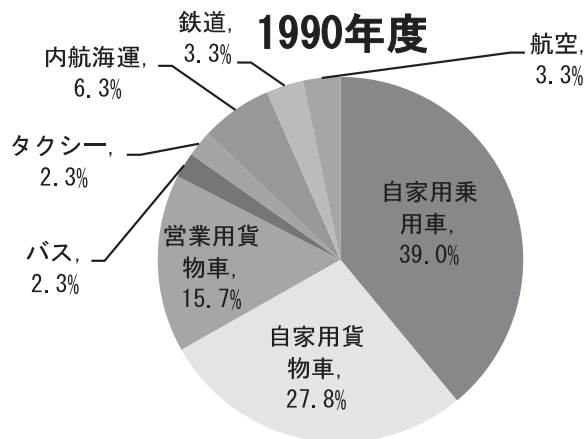


※ 端数処理の関係上、合計の数値が一致しない場合がある。
 ※ 電気事業者の発電に伴う排出量、熱供給事業者の熱発生に伴う排出量は、それぞれの消費量に応じて最終需要部門に配分。
 ※ 温室効果ガスインベントリオフィス「日本の温室効果ガス排出量データ (1990~2020年度) 確報値」より国土省環境政策課作成。
 ※ 二輪車は2015年度確報値までは「業務その他部門」に含まれていたが、2016年度確報値から独立項目として運輸部門に算定。

国土交通省HP：運輸部門における二酸化炭素排出量

2020年度では、我が国における二酸化炭素の排出量のうち17.7%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45.7%が自家用乗用車からの排出となっています。

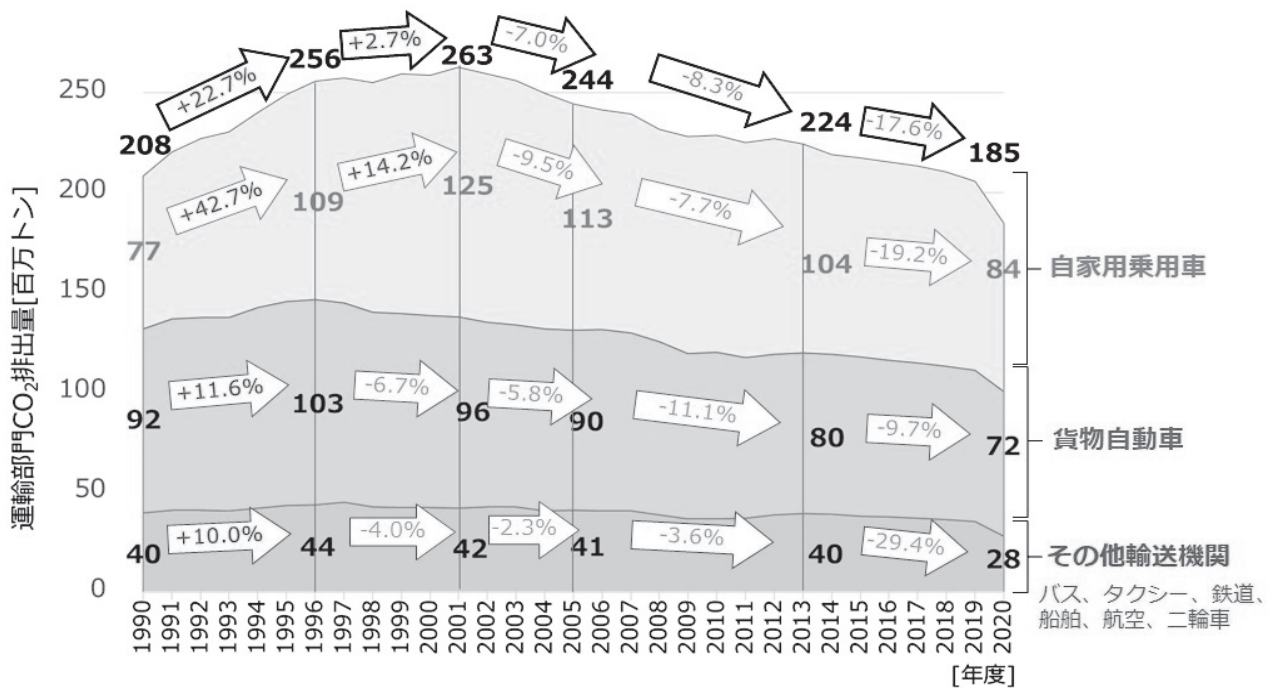


1990年度における排出量は 2億0600万トンCO₂
 2020年度における排出量は 1億8500万トンCO₂

【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。2020年度の排出量は、自動車の燃費改善等や新型コロナウイルス感染症の感染拡大の影響による輸送量の減少により、2013年度比で減少しています。また、前年度比でも減少し、8年連続の排出量減少となりました。

運輸部門における二酸化炭素排出量の推移



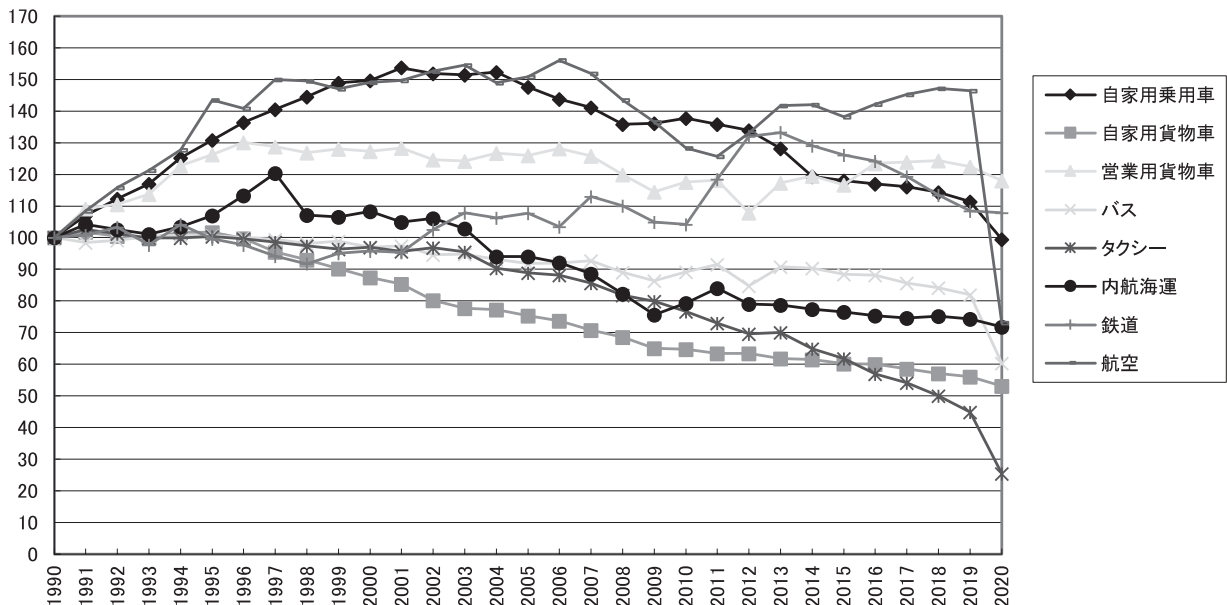
国土交通省HP：運輸部門における二酸化炭素排出量

【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】

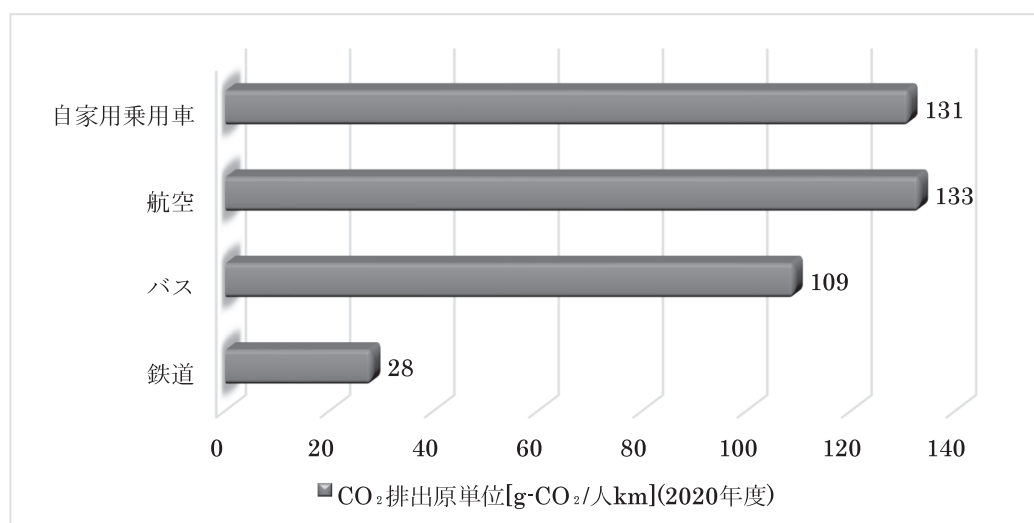
運輸部門における二酸化炭素の排出量の削減を確実なものとするには効率のよい輸送を行うことが重要です。

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1.2倍、鉄道の4.7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）

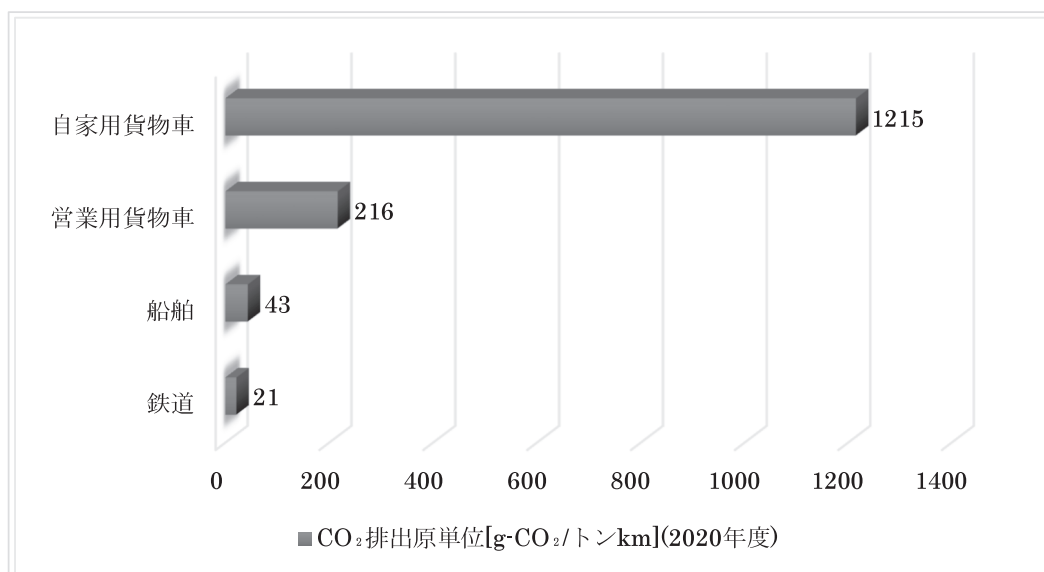


*新型コロナウイルス感染症まん延に伴う各輸送機関の利用者数の減少により、例年に比べて輸送量当たりの二酸化炭素排出量が極端に高く算出されております。本データを利用する際にはご注意ください。

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5.6倍、鉄道輸送の57.8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（貨物）



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

CO₂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

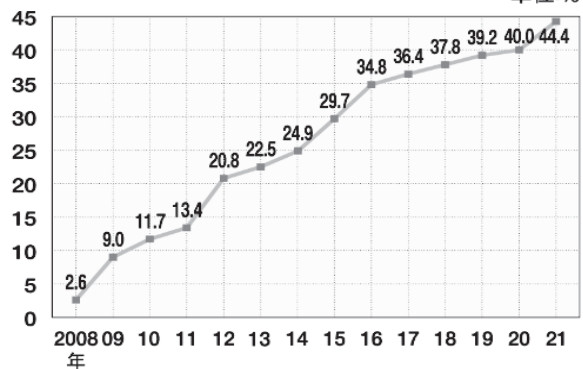
単位:台

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
2020	1,346,841	14,680	14,574	761	147,139	1,523,995
2021	1,434,719	22,677	21,658	2,464	149,298	1,630,816

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

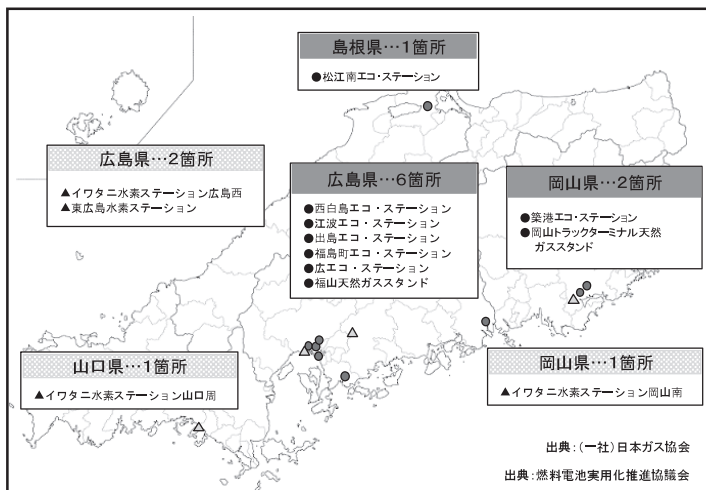
燃料別保有台数

各年度末現在

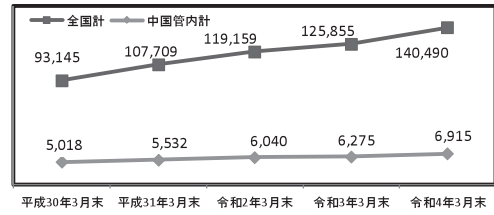
		平成29(2017)年度	平成30(2018)年度	令和元(2019)年度	令和2(2020)年度	令和3(2021)年度
広島県	電気自動車	1,458	1,623	1,769	1,872	2,101
	プラグインハイブリッド車	1,767	2,163	2,428	2,689	2,967
	ハイブリッド車	155,880	174,283	190,343	204,175	219,836
	C N G 車	347	311	286	245	202
	計	159,452	178,380	194,826	208,981	225,106
鳥取県	電気自動車	365	400	434	449	472
	プラグインハイブリッド車	539	661	748	843	952
	ハイブリッド車	34,094	38,463	42,558	46,136	49,862
	C N G 車	11	7	6	5	3
	計	35,009	39,531	43,746	47,433	51,289
島根県	電気自動車	584	608	664	690	722
	プラグインハイブリッド車	611	701	764	857	951
	ハイブリッド車	42,383	47,720	52,275	56,505	60,887
	C N G 車	15	13	9	6	4
	計	43,593	49,042	53,712	58,058	62,564
岡山県	電気自動車	1,204	1,369	1,560	1,612	1,888
	プラグインハイブリッド車	2,423	2,963	3,463	3,923	4,486
	ハイブリッド車	127,518	144,913	160,746	174,768	188,759
	C N G 車	88	84	75	54	41
	計	131,233	149,329	165,844	180,357	195,174
山口県	電気自動車	1,407	1,532	1,613	1,652	1,732
	プラグインハイブリッド車	1,201	1,410	1,543	1,705	1,916
	ハイブリッド車	96,429	107,704	117,379	125,289	134,186
	C N G 車	1	0	0	1	1
	計	99,038	110,646	120,535	128,647	137,835
管内計	電気自動車	5,018	5,532	6,040	6,275	6,915
	プラグインハイブリッド車	6,541	7,898	8,946	10,017	11,272
	ハイブリッド車	456,304	513,083	563,301	606,873	653,530
	C N G 車	462	415	376	311	251
	計	468,325	526,928	578,663	623,476	671,968
全国計	電気自動車	93,145	107,709	119,159	125,855	140,490
	プラグインハイブリッド車	103,302	122,128	136,362	151,426	174,448
	ハイブリッド車	7,435,792	8,362,820	9,190,212	9,921,103	10,703,962
	C N G 車	11,527	9,673	7,951	6,586	5,328
	計	7,643,766	8,602,330	9,453,684	10,204,970	11,024,228

(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。

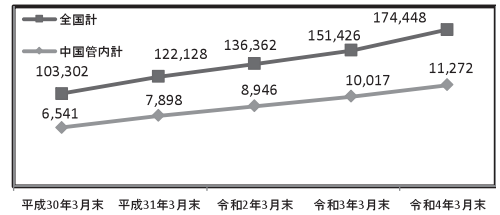
(4) 管内の天然ガスタンド・水素ステーション 設置状況 令和4年10月末現在



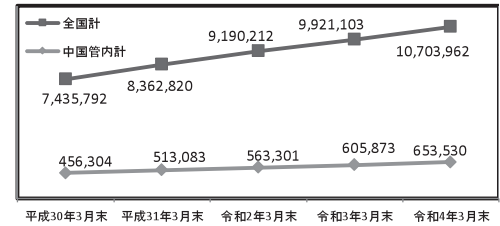
電気自動車(EV)



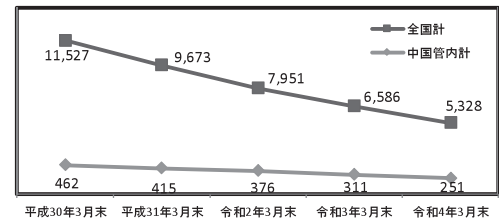
プラグインハイブリッド(PHV)



ハイブリッド(HV)



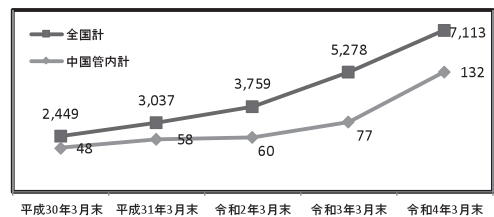
CNG(天然ガス)車



中国運輸局管内 燃料電池車保有車両数 令和4年3月末現在

広島県	鳥取県	島根県	岡山県	山口県	合計
44	2		53	33	132

燃料電池車(FCV)

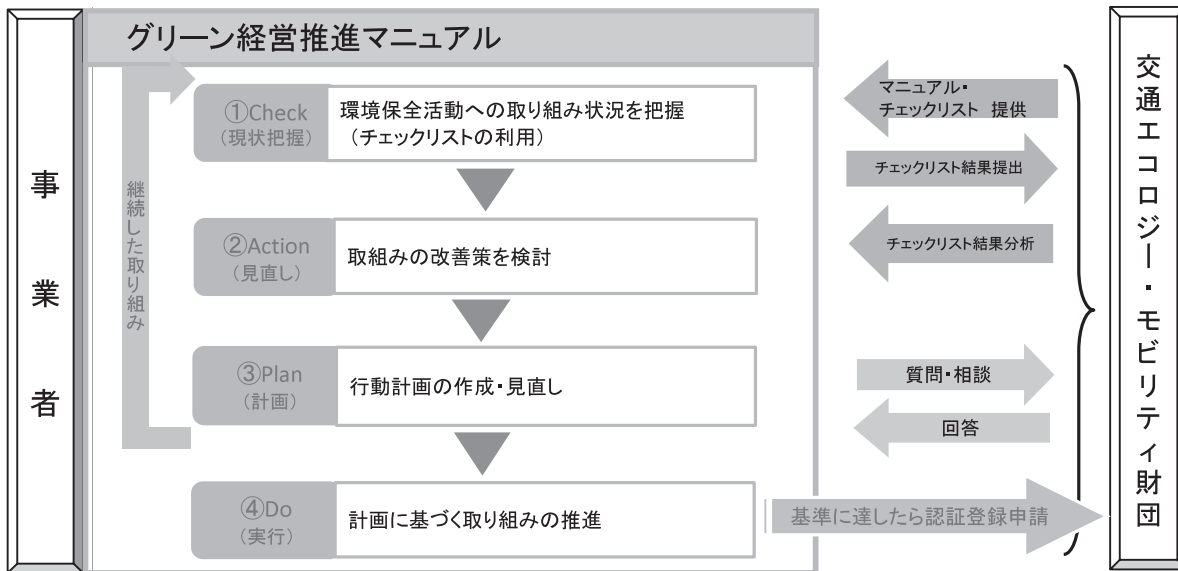


3. グリーン経営認証

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(環境)配慮型融資商品
- 山陰合同銀行：エコ銀行保証付私募債
- 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4年11月1日現在)

業種	中国管内登録事業所数 %は対全国比		全国登録事業所数
トラック運送事業	282 事業所	6%	5017 事業所
バス事業	30 事業所	13%	239 事業所
タクシー事業	4 事業所	1%	347 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	11%	28 事業所
港湾運送業	5 事業所	8%	66 事業所
倉庫業	35 事業所	6%	567 事業所
合計	362 事業所	6%	6273 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/>

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、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。

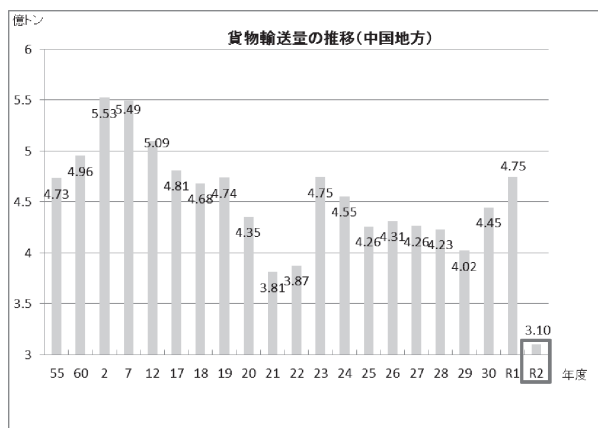
今後も引き続き、民間物資拠点リストアップの推進、運輸局及び管内5県の担当者連絡会議の定期的開催等様々な施策を通じて物資支援体制の強化、国・地方自治体・民間団体との緊密な連携を図り、情報共有・課題解消・訓練実施等により「国民の安全・安心の確保」に向け、被災地への円滑な物資支援を実現するための事務を進めてまいります。

2. 貨物輸送の概況

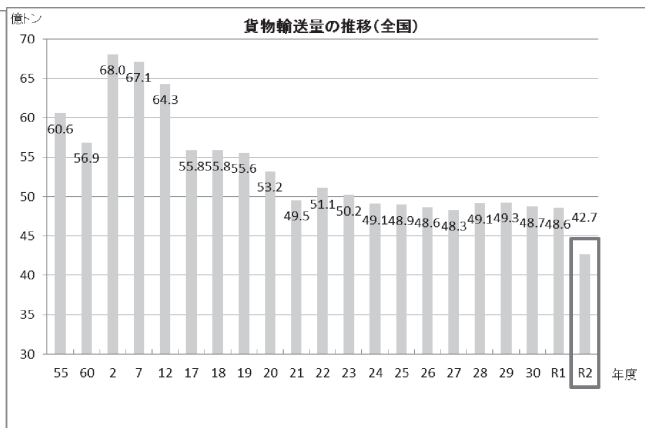
●貨物輸送量

令和2年度の中国地方の貨物輸送量は約3億1千トンで前年度比34.6%の減少となりました。また、全国の貨物輸送量は約42億7千万トンで前年度比12.2%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）】



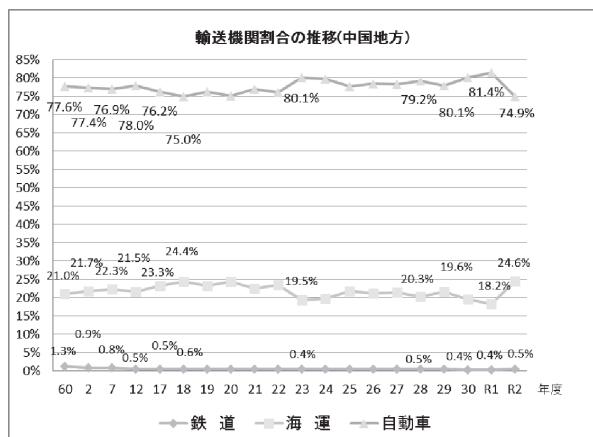
【図2 貨物流動の推移（全国）】



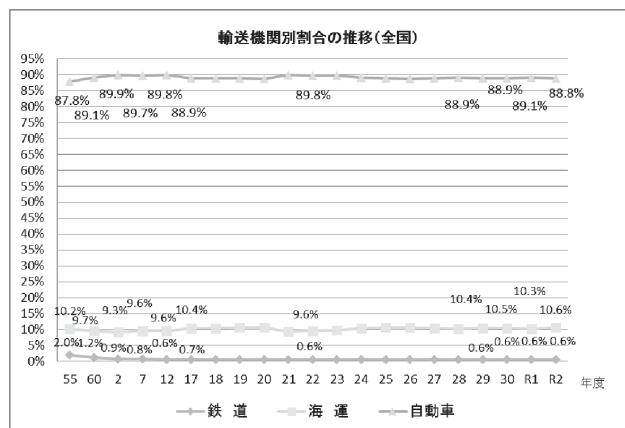
●貨物輸送機関

令和2年度の中国地方の輸送機関割合は、自動車が74.9%と最も高く、海運が24.6%、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10.6%に比べ14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。

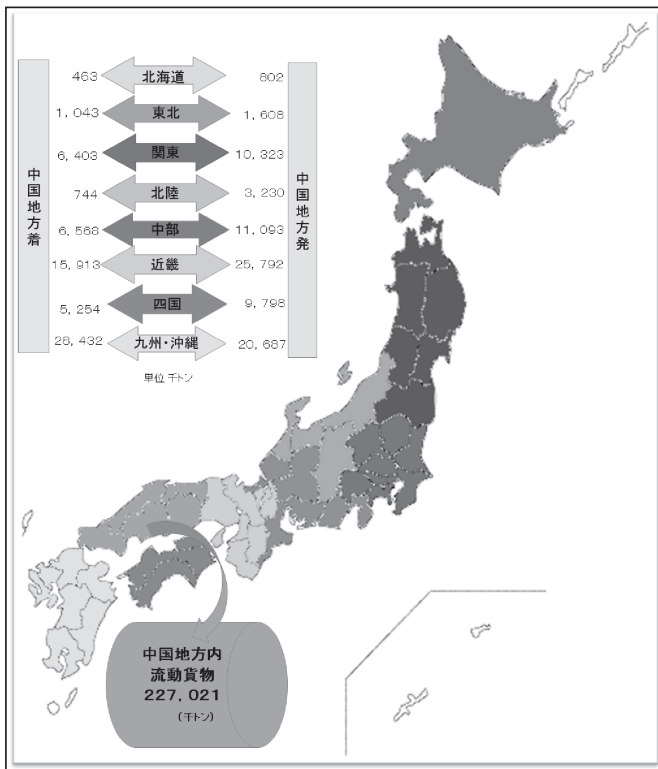
P 29～P 30の数値については、国土交通省の令和2年度貨物・旅客地域流動調査のうち、「府県相互間輸送トン数表（総貨物及び9品目分類）」を使用。

●貨物流動

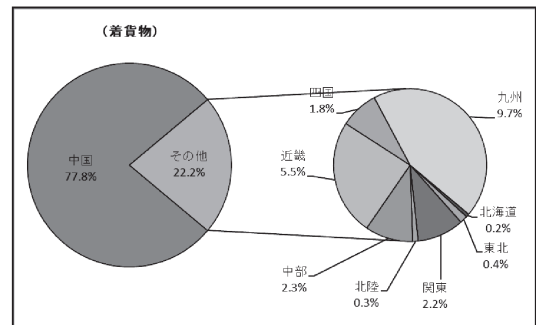
令和2年度の中国地方と全国各地間での貨物流動をみると、近畿地方及び九州地方との結びつきが強く、中国地方内流動貨物を除いて、着ベースでは九州地方からの貨物（43.9％）に次いで、近畿地方からの貨物（24.5％）が多く、発ベースでは近畿地方への貨物（30.9％）に次いで九州地方への貨物（24.8％）が多くなっています。以降、着貨物は中部、関東、四国地方、発貨物は、中部、関東、四国地方が続いています。（図5～7参照）。

中国地方発着の地域間流動は、着貨物ベースで77.8％、発貨物ベースで73.1％が中国地方となっています。

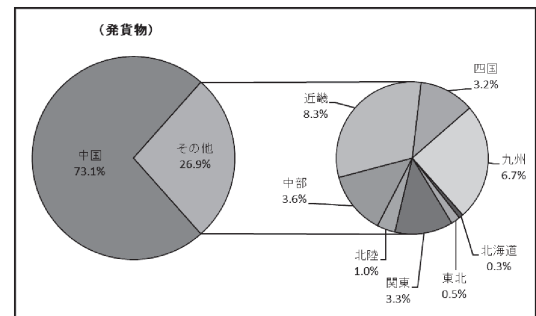
【図5 中国地方と全国各地間での貨物流動】



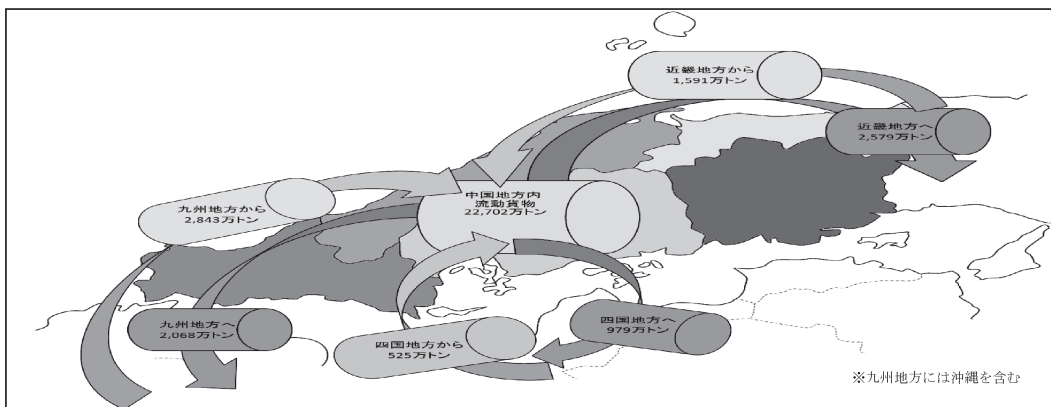
【図6 全国各地からの着貨物】



【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(流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律)の概要

目的

- 我が国産業の国際競争力の強化
- 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
- 環境負荷の低減
- 流通業務に必要な労働力の確保


制度の概要

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)を図る事業であつて、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。

大臣認定

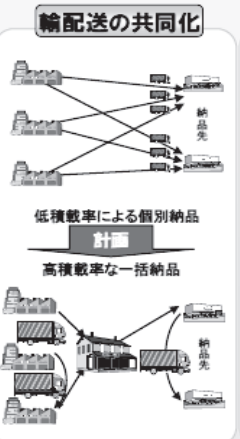
支援対象となる流通業務総合効率化事業の例

輸送網の集約




非効率・分散した輸送網
→
効率化・集約化された輸送網

輸配送の共同化



低積載率による個別納品
→
高積載率一括納品

モーダルシフト



長距離トラック輸送
→
鉄道・船舶等を活用した大量輸送

支援措置

- 事業の立ち上げ・実施の促進
 - 計画策定経費・運行経費の補助
 - 事業開始に当たつての、倉庫業、貨物自動車運送事業等の許可等のみなし
- 必要な施設・設備等への支援
 - 輸送連携型倉庫への税制特例
 - 法人税: 割増償却8%(5年間)
 - 固定資産税: 課税標準 1/2(5年間)等
 - 施設の立地規制に関する配慮
 - 市街化調整区域の開発許可に係る配慮
- 金融支援
 - 信用保険制度の限度額の拡充
 - 長期低利子貸付制度
 - 長期無利子貸付制度(主に中小企業向け)
- (独)鉄道・運輸機構による支援
 - 事業実施のための資金の貸付け等

支援内容等について、変更する場合があります。

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

中国運輸局認定事例 (平成28年度法改正後)

令和4年9月末時点

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: 18.0% 手待ち時間削減: 75.0%
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: 80.0%
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%
11	令和3年4月26日	倉庫事業者、物流事業者	輸送網集約事業	特定流通業務施設新設に伴う輸送網集約事業	CO2排出削減量: 23.0% 手待ち時間削減: 80.0%
12	令和3年6月11日	西久大運輸倉庫、物流事業者、荷主企業	輸送網集約事業	岡山西支店新設に伴う輸送網集約事業	CO2排出削減量: 59.2% 手待ち時間削減: 74.0%
13	令和3年6月24日	物流事業者、物流事業者	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排出削減量: 9.7% 手待ち時間削減: 70.0%
14	令和3年11月1日	物流事業者、物流事業者	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排出削減量: 46.3% 手待ち時間削減: 85.0%
15	令和4年7月29日	(株)岡田商運、(株)河合組回漕店	輸送網集約事業 共同輸配送	第三物流センター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: 27.4% 手待ち時間削減: 80.0%
16	令和4年8月10日	物流事業者、物流事業者	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排出削減量: 9.8% 手待ち時間削減: 38.0%

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3年度末)

倉庫の種類	普通倉庫											倉庫				
	一～三類倉庫				野積倉庫				貯蔵槽倉庫			危険品倉庫			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	倉庫面積 千㎡	入庫高 千トン	事業者数	タンク 千㎡	その他 千㎡		入庫高 千トン
鳥取県	20	79.0	57.7	16.3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
島根県	17	46.6	85.5	7.5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	15.2	1.2
岡山県	175	1,409.9	3,102.8	569.4	10	121.5	222.7	15.8	6	597.4	2,230.6	217.4	20	6.0	17.4	8.8
広島県	185	1,190.1	2,458.7	315.7	14	446.0	1,501.0	166.8	3	124.2	807.2	46.6	17	923.9	6.6	1,452.0
山口県	69	377.1	1,667.8	216.6	7	373.5	9,816.3	1,168.6	—	—	—	—	10	—	30.8	68.7
計	405	3,102.7	7,372.5	1,125.5	29	941.0	11,540.0	1351.2	9	721.6	3,037.8	264.0	46	934.2	54.8	2,078.2

倉庫の種類	水面倉庫			冷蔵倉庫			普通倉庫		
	事業者数	倉庫面積 千㎡	平均月末 保管残高 千トン	事業者数	倉庫面積 千㎡	平均月末 保管残高 千トン	事業者数	倉庫面積 千㎡	平均月末 保管残高 千トン
鳥取県	1	60.0	0.0	19	189.0	34.1	6.7	—	—
島根県	—	—	—	6	56.7	6.7	3.5	—	—
岡山県	—	—	—	34	486.0	109.1	29.0	—	—
広島県	—	—	—	37	830.0	361.5	45.9	—	—
山口県	—	—	0.0	9	161.5	255.3	48.5	—	—
計	1	60.0	0.0	92	1,723.2	766.7	133.6	—	—

1. 事業者数及び倉庫面・容積は令和4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。
※事業者数合計：各県に営業所がある事業者は1として計上。
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3年度
普 通 倉 庫	農 水 産 品	2,203.5
	金 属 属	1,910.8
	金 属 製 品 ・ 機 械	606.1
	窯 業 品	60.5
	化 学 工 業 品	5,219.2
	紙 ・ パ ル プ	144.1
	織 維 工 業 品	180.7
	食 料 工 業 品	1,534.6
	雑 工 業 品	761.0
	雑 品	11,407.9
	合 計	24,028.4
冷 蔵 倉 庫	生 鮮 水 産 物	4.6
	冷 凍 水 産 物	143.3
	塩 干 水 産 物	16.5
	水 産 加 工 品	37.0
	畜 産 物	57.6
	畜 産 加 工 品	63.9
	農 産 物	36.3
	農 産 加 工 品	31.5
	冷 凍 食 品	255.2
	そ の 他	120.8
	合 計	766.7

(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
	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	令和2年度	令和3年度				
普通倉庫	事業者数	346	348	355	357	366	377	396	411	423	438	103.5%		
	年間入庫高(千ト)	16,289	15,911	15,668	16,579	17,371	18,265	18,702	23,152	19,761	24,029	121.6%		
	平均月末保管残高(千ト)	2,135	2,310	2,126	2,026	2,257	2,307	3,445	3,674	3,107	3,090	99.5%		
	倉庫面積(千㎡)	2,123	2,186	2,250	2,281	2,362	2,505	2,626	2,801	2,957	3,103	104.9%		
	入庫高(千ト)	6,776	7,400	7,211	7,274	6,522	7,213	7,568	7,302	7,325	7,373	100.7%		
	平均月末保管残高(千ト)	996	1,036	1,026	929	840	941	1,017	1,101	1,089	1,126	103.4%		
	倉庫面積(千㎡)	934	962	968	967	986	950	881	887	941	941	100.0%		
	入庫高(千ト)	7,214	6,271	6,118	7,001	7,656	7,962	8,034	11,003	8,100	11,540	142.5%		
	平均月末保管残高(千ト)	866	1,020	846	821	1,061	1,048	1,087	1,740	1,338	1,351	101.0%		
	倉庫容積(千㎡)	549	543	543	554	700	700	700	722	722	722	100.0%		
貯蔵槽	入庫高(千ト)	1,931	1,878	1,788	1,809	1,987	2,419	2,716	3,091	3,200	3,038	94.9%		
	平均月末保管残高(千ト)	218	203	202	185	197	241	869	275	288	264	91.7%		
	容積(千㎡)	99	99	98	76	76	176	934	934	934	934	100.0%		
	その他の容積(千㎡)	44	44	45	46	46	47	51	52	53	55	103.8%		
	入庫高(千ト)	369	361	551	495	1,207	671	384	1,756	1,136	2,078	182.9%		
	平均月末保管残高(千ト)	55	51	52	91	159	77	472	557	392	349	89.0%		
	事業者数	2	2	2	2	2	2	2	1	1	1	100.0%		
	面積(千㎡)	163	163	163	163	163	163	163	60	60	60	100.0%		
	年間入庫高(千ト)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-		
	平均月末保管残高(千ト)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-		
冷蔵倉庫	事業者数	84	83	84	82	82	86	87	90	91	92	101.1%		
	面積(千㎡)	1,203	1,206	1,268	1,359	1,388	1,577	1,590	1,666	1,691	1,723	101.9%		
	年間入庫高(千ト)	528	538	535	649	734	758	640	821	635	767	120.8%		
	平均月末保管残高(千ト)	73	75	79	114	139	118	92	141	93	134	144.1%		

(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5年1月1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	128,919m ²	停留場所	126バース
	荷扱場	10,395m ²	操車場所	59,625m ²
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 ²	停留場所	99バース
	荷扱場	9,450m ²	操車場所	12,385m ²
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 中国名鉄運輸(株) 芸備運輸(株) 駿和物流(株) 久留米運送(株) カトーレック(株) 実勝運輸(有)			

IV バリアフリー推進関係

現在、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（以下、バリアフリー法）」に基づき管内の23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）制度が創設され、基本構想に定める重点整備地区以外の地区においても地域の実情に合わせて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4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	広島県広島市（JR安芸長束駅、JR古市橋駅）（5）	27年5月26日 受理
28	山口県山口市（JR山口駅）（2）	28年11月8日 受理
29	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
30	山口県下関市（旧：菊川町）（3）	令和元年5月20日 受理
31	広島県福山市（JR備後赤坂駅）（4）	令和元年12月11日 受理
32	岡山県津山市（JR津山駅）	令和2年4月6日 受理
33	広島県大竹市（JR大竹駅）	令和2年10月9日 受理
34	岡山県岡山市（JR岡山駅、高島駅、上道駅、法界院駅、庭瀬駅）	令和4年4月14日 受理

2. 移動等円滑化促進方針

(令和4年10月末現在 調査)

移動等円滑化促進方針作成・公表済み市町村【本省受理順】

	市 町 村 名	本省 受理日
1	山口県宇部市 (宇部市役所周辺・J R宇部駅周辺)	令和2年3月11日 受理
2	岡山県岡山市 (J R岡山駅周辺 外13地区)	令和4年4月14日 受理

3. 交通施設等におけるバリアフリー化の目標

「移動等円滑化の促進に関する基本方針の一部を改正する告示」が令和2年12月25日付けで定められ、令和3年度からおおむね5年を目標期間として共生社会の実現に繋がる以下の取組みを進めています。【バリアフリー法に基づく基本方針における整備目標 (第3次目標)】

2025年度末までの目標			数値目標以外の目標等	
鉄 軌 道	3,000人以上 ／日及び基本 構想の生活 施設に位置 づけられた 2,000人以上 ／日の鉄軌 道駅におけ るバリアフ リー化率	段差の解消	原則100%	○その他、地域の実情に鑑み、利用者数のみならず利用実態を踏まえて可能な限りバリアフリー化 ○高齢者、障害者等に迂回による過度の負担が生じないように、大規模な鉄軌道駅については、当該駅及び周辺施設の状況や当該駅の利用状況等を踏まえ、可能な限りバリアフリールートの複数化を進める ○駅施設・車両の構造等に応じて、十分に列車の走行の安全確保が図れることを確認しつつ、可能な限りプラットホームと車両乗降口の段差・隙間の縮小を進める
		視覚障害者誘導用ブロック	原則100%	
		案内設備※1	原則100%	
		障害者用トイレ※2	原則100%	
	ホームドア・可動式ホーム柵の設置番線数	3,000番線 (800番線)	○カッコ内は、10万人以上／日の駅の番線数 (内数表記)	
	鉄軌道車両※3	約70%	○新幹線車両について、車椅子用フリースペースの整備を可能な限り速やかに進める	
バ ス	3,000人以上 ／日及び基本 構想の生活 施設に位置 づけられた 2,000人以上 ／日のバス ターミナル におけるバ リアフリー 化率	段差の解消	原則100%	○その他、地域の実情に鑑み、利用者数のみならず利用実態を踏まえて可能な限りバリアフリー化
		視覚障害者誘導用ブロック	原則100%	
		案内設備※1	原則100%	
		障害者用トイレ※2	原則100%	
	乗 合 バ ス 車 両	ノンステップバス	約80%	○高齢者、障害者等の利用の実態を踏まえて、可能な限りバリアフリー化
リフト付きバス (適用除外車両)		約25%		
指定空港アクセス系統 運行車両※4		約50%		
	貸切バス車両※3	約2,100台	○高齢者、障害者等の利用の実態を踏まえて、可能な限りバリアフリー化	

タクシー	福祉タクシー車両※3	約90,000台	
	ユニバーサルデザインタクシーの割合	約25%	○各都道府県におけるタクシーの総車両数に占める割合。
船	2,000人以上／日の旅客船ターミナルにおけるバリアフリー化率	段差の解消	原則100%
		視覚障害者誘導用ブロック	原則100%
		案内設備※1	原則100%
		障害者用トイレ※2	原則100%
船舶	旅客船（旅客不定期航路事業の用に供する船舶を含む。）※3	約60%	○2,000人以上／日のターミナルに就航する船舶は、構造等の制約条件を踏まえて可能な限りバリアフリー化 ○その他、利用実態等を踏まえて可能な限りバリアフリー化

- ※1 文字等により表示するための設備及び音声により提供するための設備、標識、案内板等。
 ※2 便所を設置している旅客施設が対象。
 ※3 車両等におけるバリアフリー化の内容として、段差の解消、運行情報提供設備（車両等の運行（運航を含む）に関する情報を文字等により表示するための設備及び音声により提供するための設備。福祉タクシーにあつては、音等による情報提供設備及び文字による意思疎通を図るための設備）の設置等が含まれる。
 ※4 一日当たりの平均的な利用者数が2,000人以上の航空旅客ターミナルの内、鉄軌道アクセスがない施設(指定空港)へアクセスするバス路線の運行系統の総数の約50%についてバリアフリー化した車両を含む運行とする。
 ※5 高齢者、障害者等については、乳幼児連れも含む。

4. 交通施設等におけるバリアフリー化の状況

以下の表は「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律施行規則」第六条の四又は第二十三条に基づき、毎年6月30日までの提出を公共交通事業者等に対して義務づけている「移動等円滑化取組報告書」及び「移動等円滑化実績等報告書」を基に集計を行ったものです。

(1) 鉄軌道駅のバリアフリー化状況

(令和4年3月31日現在)

		中国運輸局管内
平均的な利用者数3,000人以上／日の施設及び基本構想の生活施設に位置づけられた平均的な利用者数2,000人以上／日の施設（対象施設）		115
うち	段差を解消している施設	100
	対象施設に対する割合（%）	87%
うち	視覚障害者誘導用ブロックを設置している施設	93
	対象施設に対する割合（%）	80.9%
うち	案内設備を設置している施設	55
	対象施設に対する割合（%）	47.8%
うち	トイレを設置している施設	79
うち	障害者用トイレを設置している施設	52
	トイレを設置している施設に対する割合（%）	65.8%

(2) ホームドア・可動式ホーム柵の設置状況 (令和4年3月31日現在)

中国運輸局管内計	28番線
うち10万人以上/日の駅の番線数	2番線

(3) バスターミナルのバリアフリー化状況 (令和4年3月31日現在)

		中国運輸局管内
平均的な利用者数3,000人以上/日の施設 及び基本構想の生活施設に位置づけられた平均的な利用者数2,000人以上 /日の施設 (対象施設)		1
うち	段差を解消している施設	1
	対象施設に対する割合 (%)	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
	対象施設に対する割合 (%)	100%
うち	案内設備を設置している施設	1
	対象施設に対する割合 (%)	100%
うち	トイレを設置している施設	1
うち	障害者用トイレを設置している施設	1
	トイレを設置している施設に対する割合 (%)	100%

(4) 旅客船ターミナルのバリアフリー化状況 (令和4年3月31日現在)

		中国運輸局管内
平均的な利用者数2,000人以上/日の施設 (対象施設)		3
うち	段差を解消している施設	3
	対象施設に対する割合 (%)	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
	対象施設に対する割合 (%)	100%
うち	案内設備を設置している施設	3
	対象施設に対する割合 (%)	100%
うち	トイレを設置している施設	3
うち	障害者用トイレを設置している施設	3
	トイレを設置している施設に対する割合 (%)	100%

(5) 車両等のバリアフリー化状況 (令和4年3月31日現在)

		中国運輸局管内
鉄軌道車両の総車両数※1		575
うち	移動等円滑化基準適合車両数※2	145
	総車両数に対する割合 (%)	25.2%
乗合バスの総車両数		3,661
うち	移動等円滑化基準の適用除外認定車両数	1,162
うち	スロープ又はリフト付バス車両数	24
	適用除外認定車両数に対する割合 (%)	2.1%
うち	移動等円滑化基準適合車両数	2,499
	総車両数に対する割合 (%)	68.3%
うち	ノンステップバス車両数	1,619

	総車両数に対する割合 (%)	44.2%
	適用除外認定車両を除いた総車両数に対する割合 (%)	64.8%
貸切バスの総車両数うち移動等円滑化基準適合車両数		111
	うちノンステップバス車両数	19
	うちリフト付きバス車両数	43
	うちスロープ付きバス車両数	21
福祉タクシーの車両数※3		1,899
旅客船（定期航路※4及び不定期航路※5）の総船舶数※6		113
	うち移動等円滑化基準適合船舶数	60
	総船舶数に対する割合 (%)	53.1%

- ※1 鉄軌道車両の総車両数は西日本旅客鉄道の車両を除く（相互乗り入れのため）。
- ※2 令和2年4月に施行された改正後の移動等円滑化基準では車椅子スペースを1列車ごとに2箇所以上設けること等を義務付け。（改正前は1列車毎に1箇所以上）
- ※3 福祉タクシーにはユニバーサルデザインタクシー（流し営業にも活用されることを想定し、身体障害者のほか、高齢者や妊産婦、子供連れの人等、様々な人が利用できる構造となっている車両）を含む。
- ※4 一般定期航路事業の用に供する総トン数5トン未満の船舶を除く。
- ※5 旅客不定期航路事業の用に供する総トン数200トン未満の船舶を除く。
- ※6 その構造又は航行の態様により移動等円滑化基準の適用対象から除外することを地方運輸局長（運輸監理部長を含む）が認定した船舶を除く。