運輸要覧（交通政策部編）
令和６年版

目　　次

交通政策部編

Ⅰ　地域公共交通の確保・活性化に向けた取組み・・・・・・・・・・・・・・・・・1
１．持続可能な公共交通ネットワークの構築・・・・・・・・・・・・・・・・・・1
２．地域公共交通確保維持改善事業・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・1
中国運輸局管内の地域公共交通計画等の策定状況・・・・・・・・・・・・・・2
Ⅱ　環境関係・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・3
１．運輸部門からの二酸化炭素排出量の現状等・・・・・・・・・・・・・・・・3
２．環境対応車について・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・6
(1) 次世代自動車とは ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・6
(2) 国内販売台数に占める次世代自動車の内訳 ・・・・・・・・・・・・・・・6
(3) クリーンエネルギー自動車の導入状況 ・・・・・・・・・・・・・・・・・7
(4) 管内の天然ガススタンド・水素ステーション設置状況 ・・・・・・・・・7
３．グリーン経営認証・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・8
Ⅲ　物流関係　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・9
１．災害に強い物流システムの構築・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・9
２．貨物輸送の概況・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・10
３．流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律・・・・・・・・・・・・12
４．倉庫関係・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・13
(1)　倉庫の種類 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・13
①　普通倉庫 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・13
②　水面倉庫 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・13
③　冷蔵倉庫 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・13
④　トランクルーム ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・13
(2)　倉庫別取扱高及び所管面・容積の現況 ・・・・・・・・・・・・・・・・14
(3)　倉庫貨物品目別入庫実績 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・15
(4)　倉庫別取扱高及び所管面・容積の推移 ・・・・・・・・・・・・・・・・16
５．一般トラックターミナル事業の現況・・・・・・・・・・・・・・・・・・・17

Ⅳ　バリアフリー推進関係・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・18
１．基本構想策定状況・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・18
２．移動等円滑化促進方針・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・19
３．交通施設等におけるバリアフリー化の目標・・・・・・・・・・・・・・・・・19
４．交通施設等におけるバリアフリー化の状況・・・・・・・・・・・・・・・・・20
(1)　鉄軌道駅のバリアフリー化状況 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・20
(2)　ホームドア・可動式ホーム柵の設置状況 ・・・・・・・・・・・・・・・・21
(3)　バスターミナルのバリアフリー化状況 ・・・・・・・・・・・・・・・・・21
(4)　旅客船ターミナルのバリアフリー化状況 ・・・・・・・・・・・・・・・・21
(5)　車両等のバリアフリー化状況 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・22

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6年10月1日現在、全国で地域公共交通計画が1119件、地域公共交通利便増進実施計画が79件、中国管内では地域公共交通計画が83件、地域公共交通利便増進実施計画が11件認定されています。（交通政策部編P2参照）

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、地域の多様な関係者が協働した地域の公共交通の確保・維持、利便性の向上等の取組みを支援する事業です。

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
（支援状況：自動車交通部編P6）

○ 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　（支援状況：自動車交通部編P6）

○ 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
（支援状況：海事振興部編P8～P10）

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
（支援状況：鉄道部編P10，自動車交通部編P6）

○ 地域鉄道の安全性向上に資する設備整備等を支援　（支援状況：鉄道部編P10～11）

（参考）関連する支援制度等
・ポストコロナを見据えた受入環境整備促進事業【観光庁】
（支援状況：鉄道部編P12、自動車交通部編P7、海事振興部編P10）

地域公共交通調査等事業

○ 地域公共交通計画等の策定を支援（策定状況：交通政策部編P2）

○ バリアフリー法に基づく移動等円滑化促進方針・基本構想の策定を支援（策定状況：交通政策部編P18～P19）

○ 地域公共交通利便増進実施計画・地域旅客運送サービス継続実施計画に基づく利用促進事業等を支援

中国運輸局管内の地域公共交通計画等の策定状況

中国運輸局

- 地域公共交通計画策定済み自治体
- 地域公共交通利便増進実施計画認定済み自治体
- 地域公共交通計画策定作業中の自治体
- 共同策定の自治体

（令和6年10月1日時点）

	地域公共交通計画		地域公共交通利便増進実施計画		市町村数
	計画数	市町村数	計画数	市町村数	
広島	25	23	5	6	23
鳥取	5	19	2	14	19
島根	17	15	1	4	19
岡山	20	22	4	4	27
山口	18	18	2	2	19
合計	83	96	11	29	107

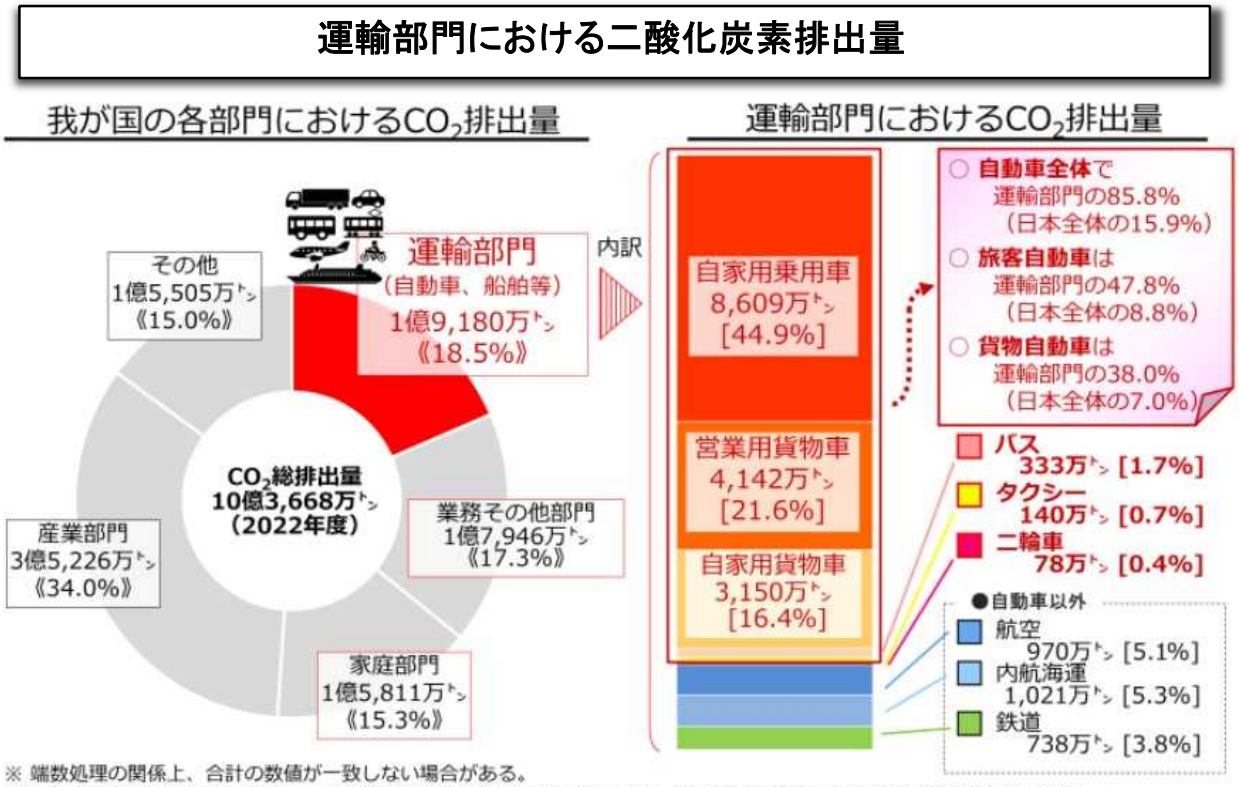
※県跨ぎの共同計画は各県の計画数に計上するが、合計数は計画数1として計上する。

※図中、策定作業中の自治体は、新規策定中と地域公共交通計画の期間が終了した自治体とする。なお、後者を含め右表の件数に含まない。

Ⅱ　環　境　関　係

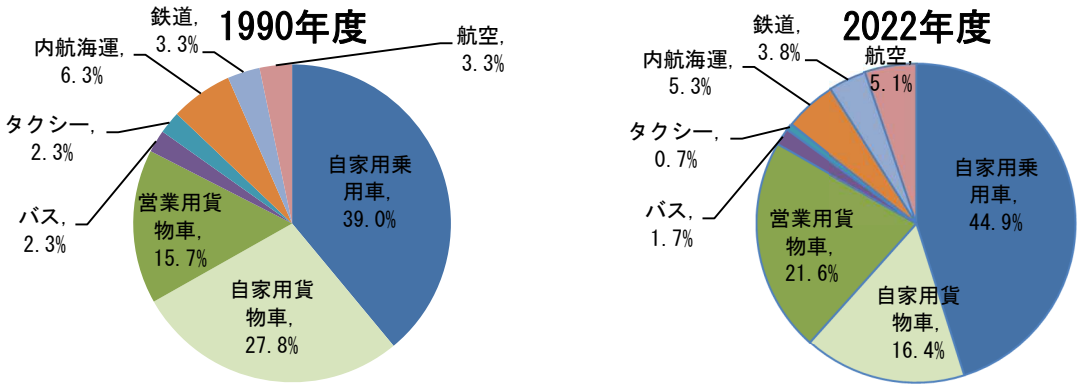
１．　運輸部門からの二酸化炭素排出量の現状等

【各輸送機関の排出量の割合について】



国土交通省ＨＰ：運輸部門における二酸化炭素排出量

2022 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 44.3%が自家用乗用車からの排出となっています。

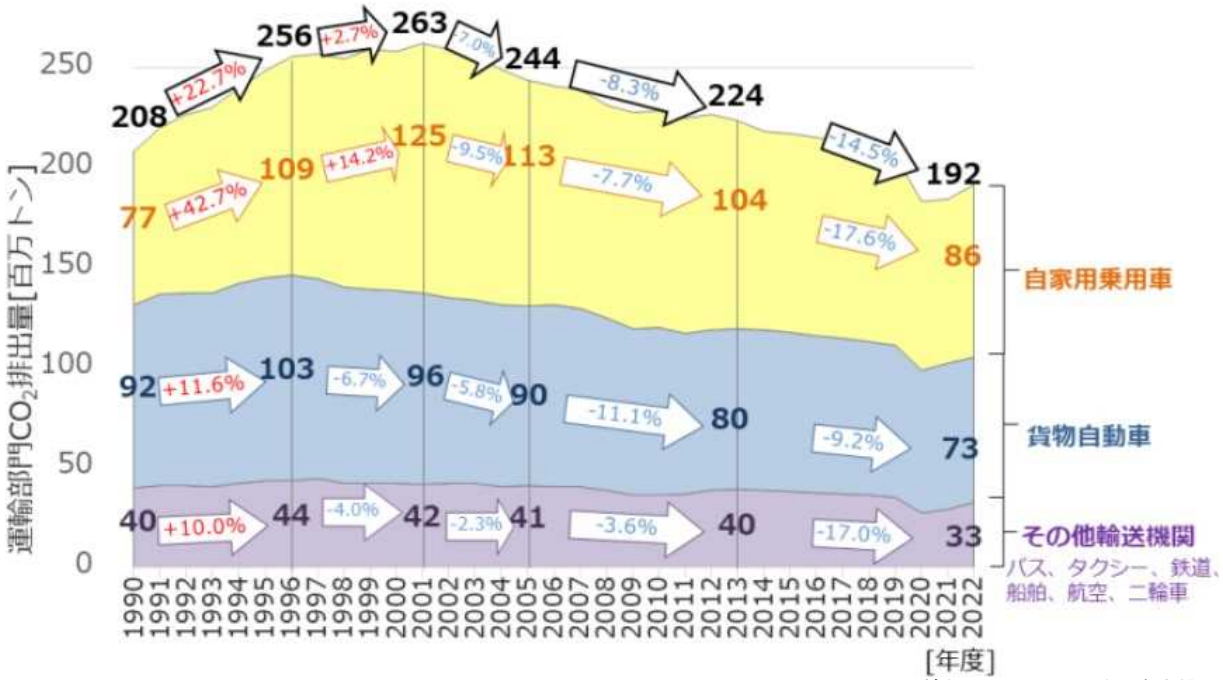


１９９０年度における排出量は　２億０６００万トンＣＯ$_2$
２０２２年度における排出量は　１億９１８０万トンＣＯ$_2$

【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 22.7%増加しました。その後、1997 年度から 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。2022 年度の排出量は、自動車の燃費改善等により、2013 年度比で減少しています。ただし、前年度比では、経済の回復等による輸送量増加等により、排出量が増加しました。

運輸部門における二酸化炭素排出量の推移



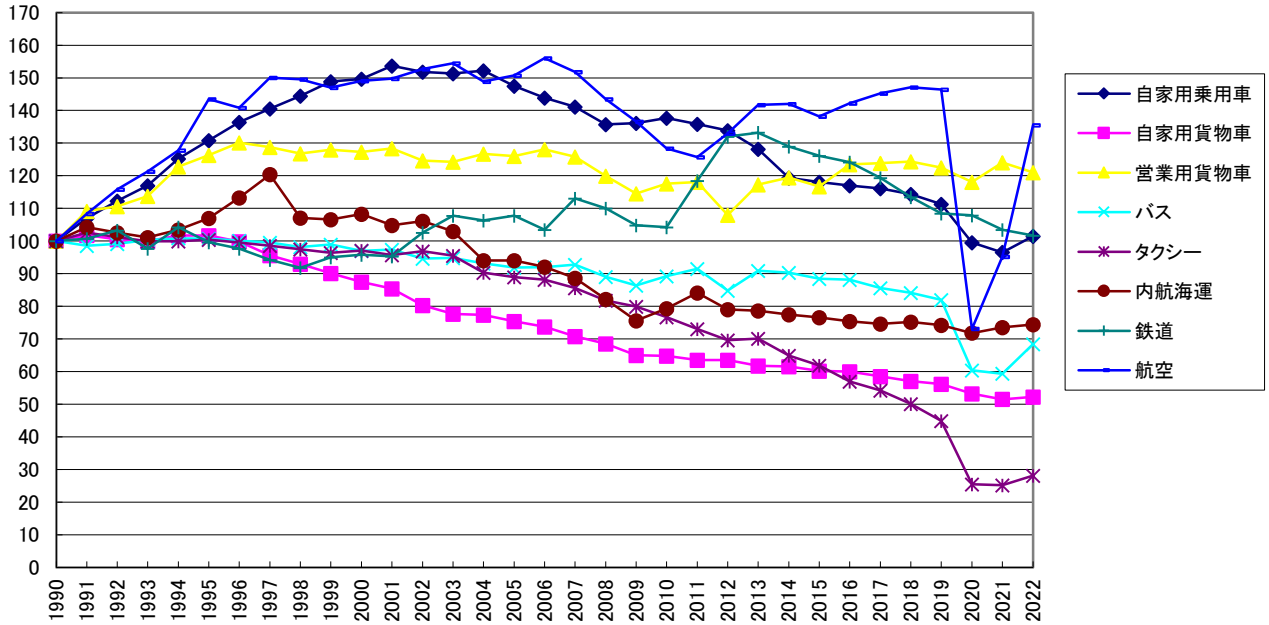
国土交通省ＨＰ：運輸部門における二酸化炭素排出量

【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 CO_2 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】

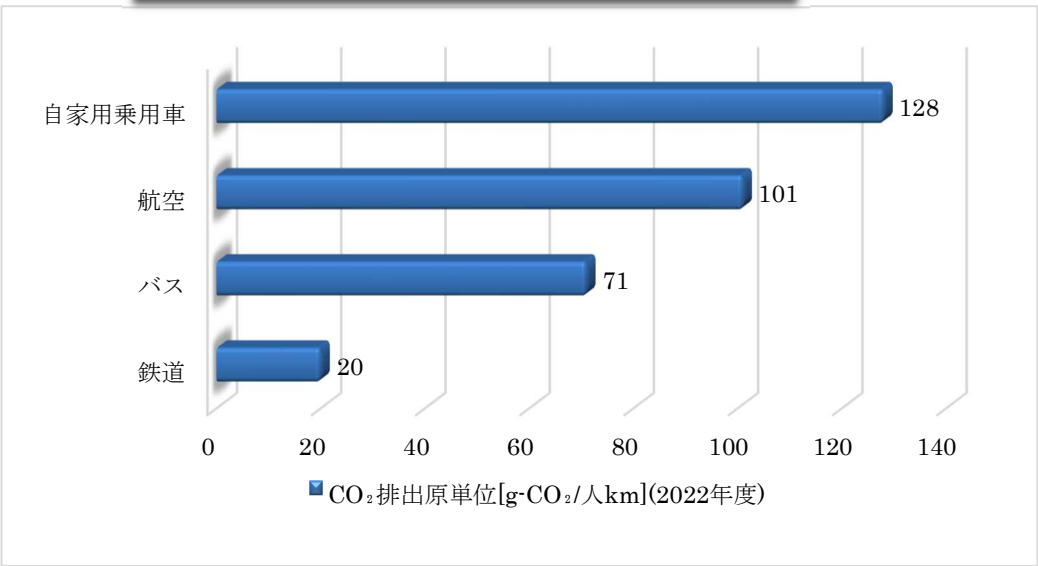
運輸部門における二酸化炭素の排出量の削減を確実なものとするには効率のよい輸送を行うことが重要です。

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１km移動するときに、自家用乗用車はバスの約 1.8 倍、鉄道の約 6.4 倍の二酸化炭素を排出しています。

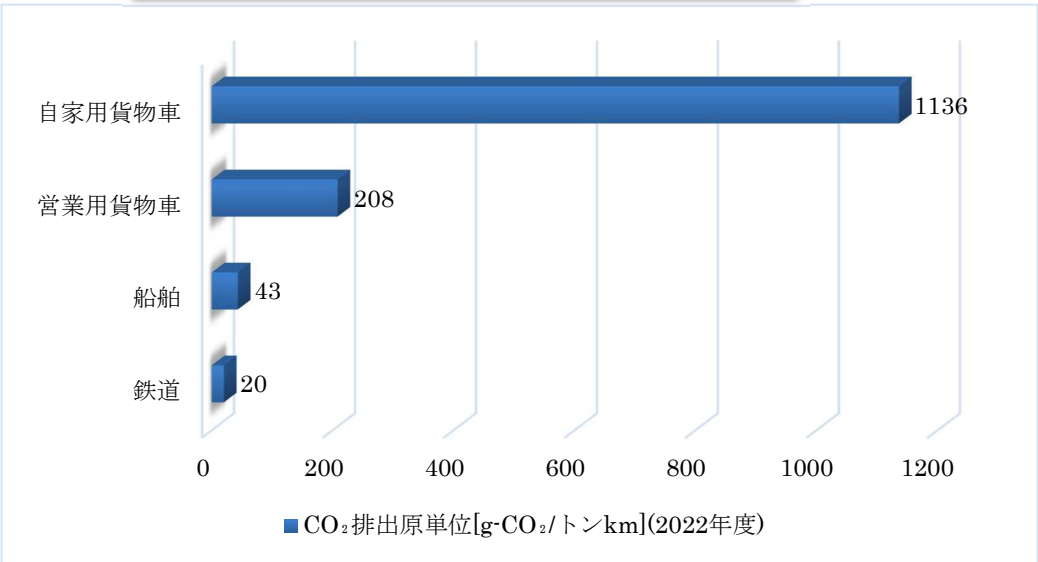
輸送量当たりの二酸化炭素の排出量（旅客）



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約 5.5 倍、鉄道輸送の 56.8 倍の二酸化炭素を排出しています。

輸送量当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

CO_2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排出量の削減のため、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
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	1,346,842	14,680	14,574	761	147,139	1,523,996
2021	1,434,719	22,677	21,658	2,464	149,298	1,630,816
2022	1,450,582	37,719	58,786	848	140,340	1,688,275
2023	1,843,662	52,126	88,512	420	169,683	2,154,403

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

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

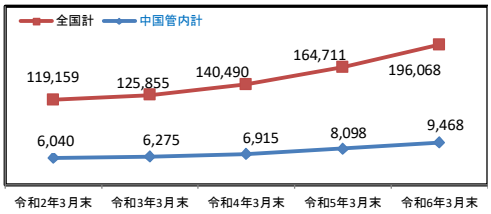
各年度末現在

		令和元（2019）年度	令和2（2020）年度	令和3（2021）年度	令和4（2022）年度	令和5（2023）年度
広島県	電気自動車	1,769	1,872	2,101	2,512	3,000
	プラグインハイブリッド車	2,428	2,689	2,967	3,600	4,460
	ハイブリッド車	190,343	204,175	219,836	238,381	260,193
	CNG車	286	245	202	168	148
	計	194,826	208,981	225,106	244,661	267,801
鳥取県	電気自動車	434	449	472	550	664
	プラグインハイブリッド車	748	843	952	1,102	1,313
	ハイブリッド車	42,558	46,136	49,862	54,003	58,947
	CNG車	6	5	3	0	0
	計	43,746	47,433	51,289	55,655	60,924
島根県	電気自動車	664	690	722	809	922
	プラグインハイブリッド車	764	857	951	1,107	1,312
	ハイブリッド車	52,275	56,505	60,887	65,747	71,631
	CNG車	9	6	4	4	0
	計	53,712	58,058	62,564	67,667	73,865
岡山県	電気自動車	1,560	1,612	1,888	2,265	2,731
	プラグインハイブリッド車	3,463	3,923	4,486	5,178	6,095
	ハイブリッド車	160,746	173,768	188,759	203,121	221,042
	CNG車	75	54	41	32	29
	計	165,844	179,357	195,174	210,596	229,897
山口県	電気自動車	1,613	1,652	1,732	1,962	2,151
	プラグインハイブリッド車	1,543	1,705	1,916	2,240	2,668
	ハイブリッド車	117,379	125,289	134,186	143,851	155,179
	CNG車	0	1	1	1	1
	計	120,535	128,647	137,835	148,054	159,999
管内計	電気自動車	6,040	6,275	6,915	8,098	9,468
	プラグインハイブリッド車	8,946	10,017	11,272	13,227	15,848
	ハイブリッド車	563,301	605,873	653,530	705,103	766,992
	CNG車	376	311	251	205	178
	計	578,663	622,476	671,968	726,633	792,486
全国計	電気自動車	119,159	125,855	140,490	164,711	196,068
	プラグインハイブリッド車	136,362	151,426	174,448	207,582	252,556
	ハイブリッド車	9,190,212	9,921,103	10,703,962	11,535,024	12,557,460
	CNG車	7,951	6,586	5,328	3,577	3,213
	計	9,453,684	10,204,970	11,024,228	11,910,894	13,009,297

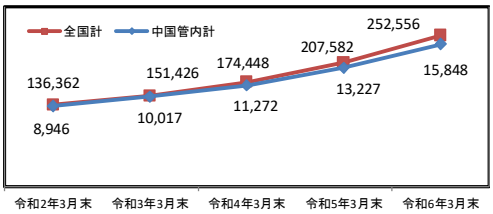
（注）登録自動車（大型特殊自動車を除く）の合計であり、軽自動車は除く。

（一般財団法人 自動車検査登録情報協会「低公害車の燃料別・車種別保有台数」より作成）

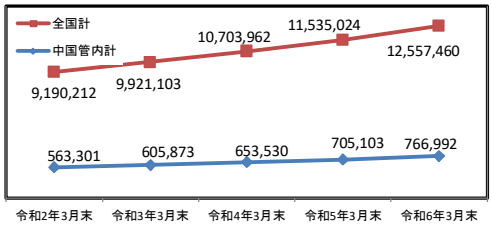
電気自動車（EV）



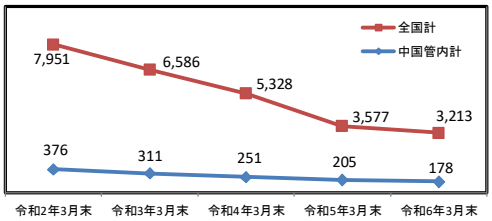
プラグインハイブリッド（PHV）



ハイブリッド（HV）

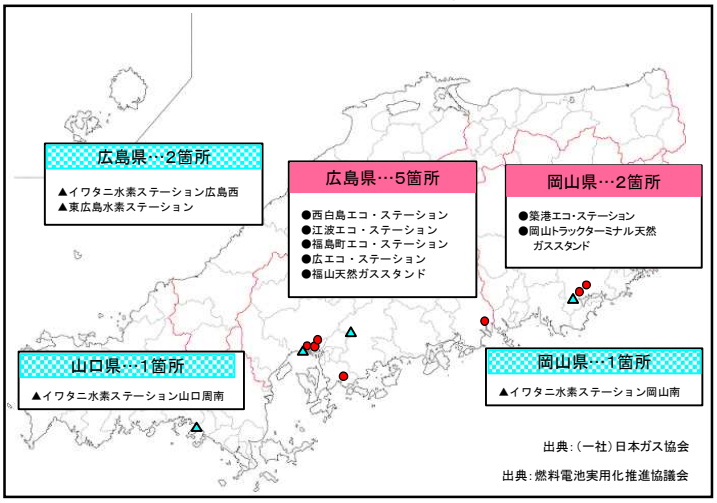


CNG（天然ガス）車



(4)管内の天然ガススタンド・水素ステーション　設置状況

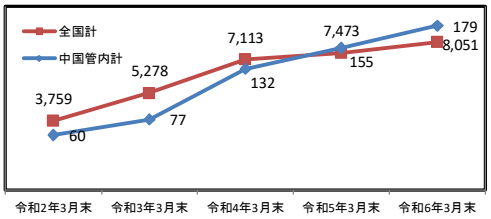
令和6年5月末現在



中国運輸局管内　燃料電池車保有車両数　　令和6年3月末現在

広島県	鳥取県	島根県	岡山県	山口県	合　計
59	3	0	74	43	179

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

事業者

チェックリスト を用いて自社の環境保全活動の取組状況を把握し、
推進マニュアル を参考にして改善活動を進めるもの。

継続した取組み

- **C**heck（現状把握）　1．環境保全活動への取組状況の把握　チェックリストの利用
- **A**ct（見直し）　2．取組みの改善策の検討
- **P**lan（計画）　3．行動計画の作成・見直し
- **D**o（実行）　4．計画に基づく取組みの推進

グリーン経営推進マニュアル

マニュアル・チェックリスト 提供
質問・相談
回答
基準達成後に認証登録申請

交通エコロジー・モビリティ財団

公益財団法人 交通エコロジー・モビリティ財団

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1．6～3．1%燃費が向上しています。
CO_2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3．3%～11．0%CO_2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7．0%～25．9%減少しています。
故障の減少	車輌の点検・整備により排気ガスがクリーンになり、車輌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4．0%～20．9%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6年11月15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	274 事業所	6%	4873 事業所
バス事業	25 事業所	11%	234 事業所
タクシー事業	2 事業所	1%	311 事業所
旅客船事業	2 事業所	25%	8 事業所
内航海運業	4 事業所	14%	29 事業所
港湾運送業	5 事業所	7%	67 事業所
倉庫業	33 事業所	6%	561 事業所
合　計	345 事業所	6%	6083 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。

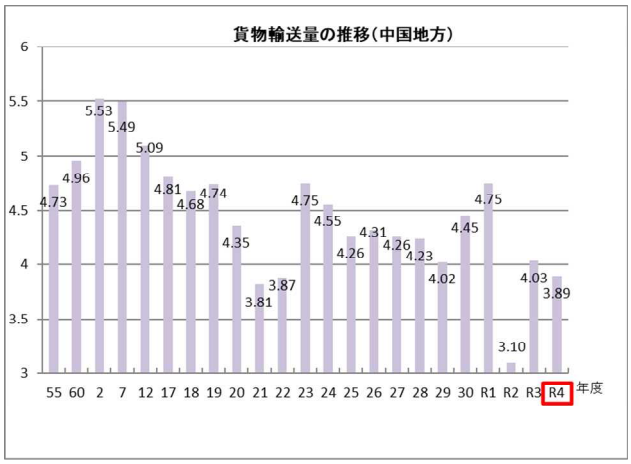
今後も引き続き、民間物資拠点リストアップの推進、運輸局及び管内5県の担当者連絡会議の定期的開催等様々な施策を通じて物資支援体制の強化、国・地方自治体・民間団体との緊密な連携を図り、情報共有・課題解消・訓練実施等により「国民の安全・安心の確保」に向け、被災地への円滑な物資支援を実現するための事務を進めてまいります。

2. 貨物輸送の概況

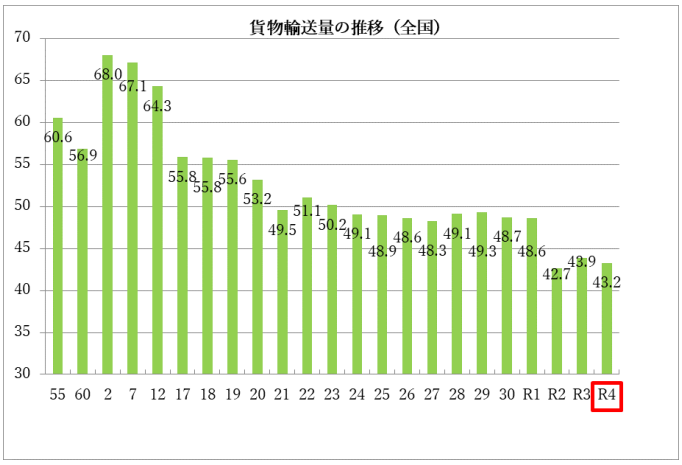
●貨物輸送量

令和４年度の中国地方の貨物輸送量は約 3.9 億トンで前年度比 3.4%の減少となりました。また、全国の貨物輸送量は約 43 億２千万トンで前年度比 1.4%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）】



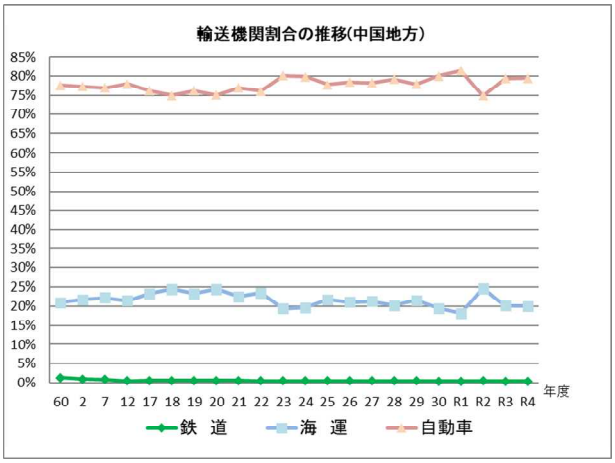
【図２　貨物流動の推移（全国）】



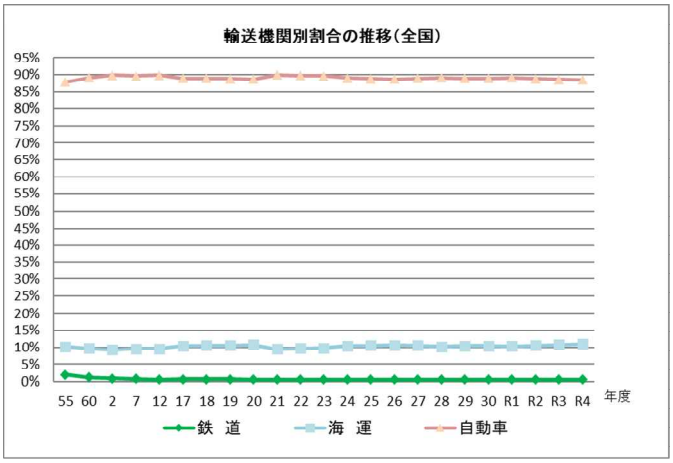
●貨物輸送機関

令和４年度の中国地方の輸送機関割合は、自動車が 79.4%と最も高く、海運が 20.1%、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 10.9%に比べ 9.2 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となっている。

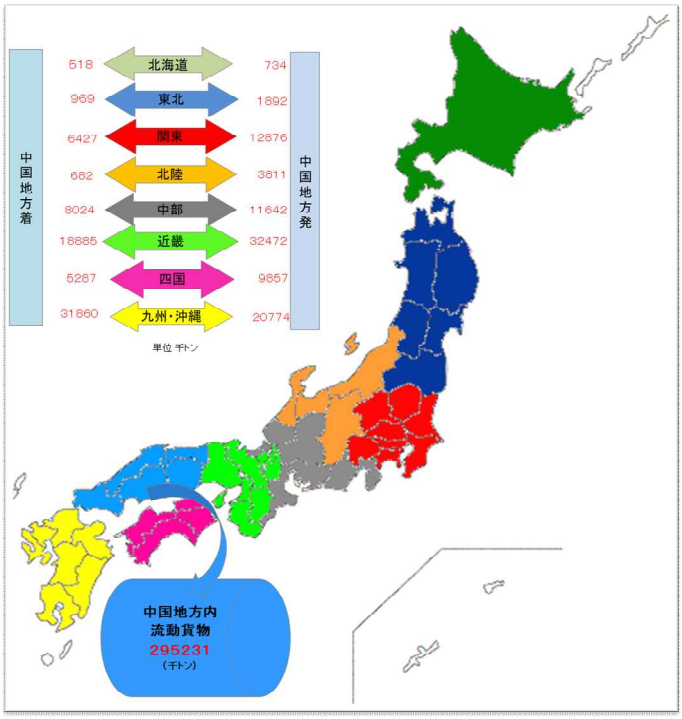
交通政策部編 P10～P11 の数値については、国土交通省の令和４年度貨物・旅客地域流動調査のうち、「府県相互間輸送トン数表（総貨物及び９品目分類）」を使用。

●貨物流動

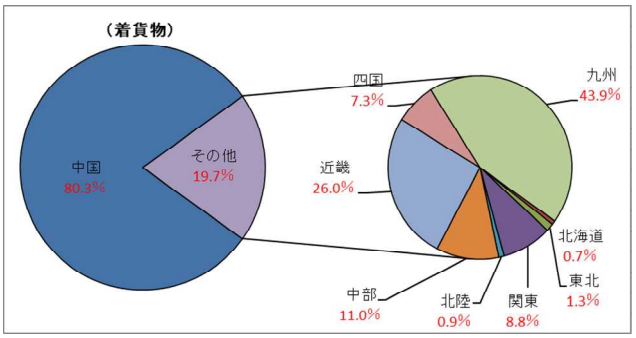
令和４年度の中国地方と全国各地方間の貨物流動をみると、近畿地方及び九州地方との結びつきが強く、中国地方内流動貨物を除いて、着ベースでは九州地方からの貨物（43.8%）に次いで、近畿地方からの貨物（26.0%）が多く、発ベースでは近畿地方への貨物（34.5%）に次いで九州地方への貨物（21.5%）が多くなっています。以降、着貨物は中部、関東、四国地方、発貨物は関東、中部、四国地方が続いています。（図５～７参照）。

中国地方発着の地域間流動は、着貨物ベースで 80.3%、発貨物ベースで 75.8%が中国地方となっています。

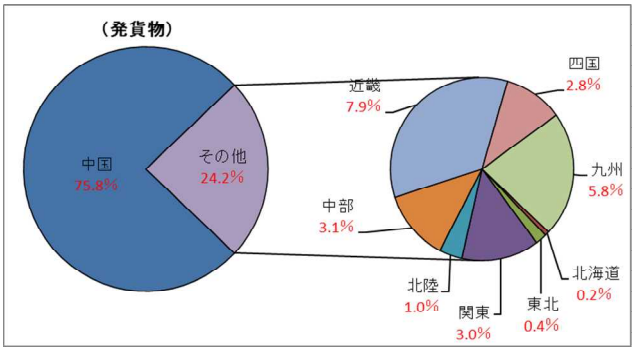
【図５　中国地方と全国各地方間の貨物流動】



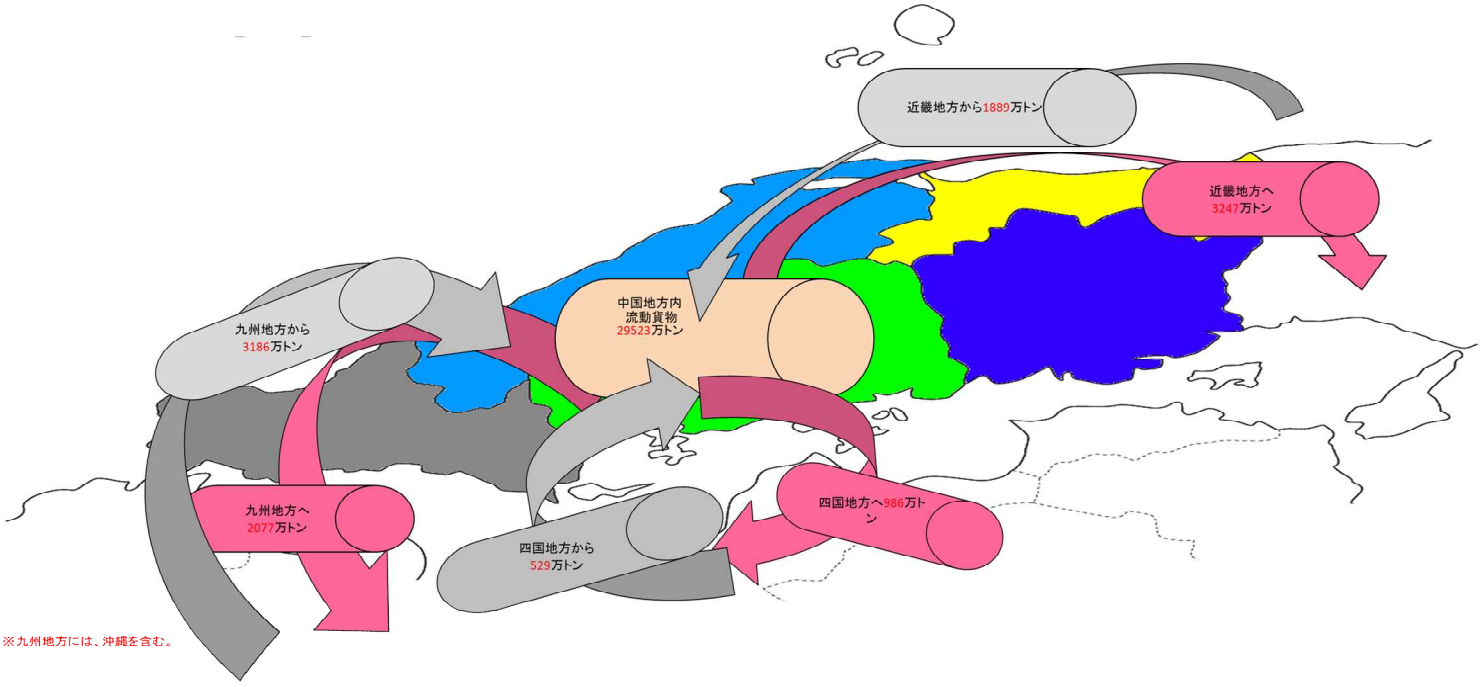
【図６　全国各地方からの着貨物】



【図７　全国各地方への発貨物】

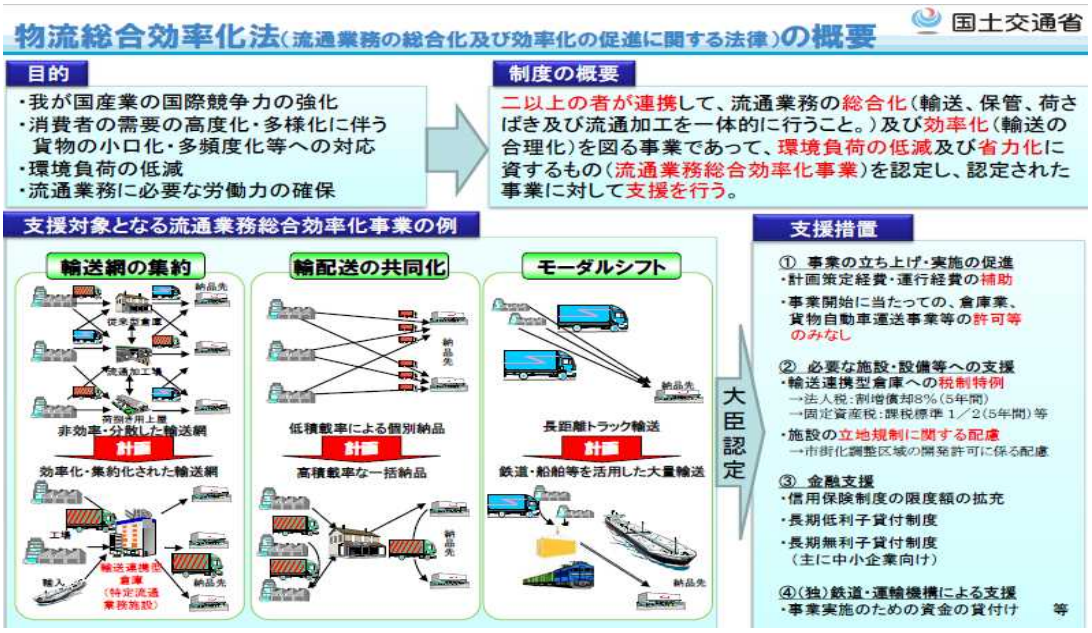


【参考　中国地方と近隣地方の貨物流動】



※九州地方には、沖縄を含む。

3. 流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律



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6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排出量削減: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並びに共同輸配送事業	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%
17	令和4年10月5日	物流事業者、物流事業者	輸送網集約事業 共同輸配送	特定流通業務施設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:12.8% 手待ち時間削減:70.0%
18	令和4年12月15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:79.5% 手待ち時間削減:56.0%
19	令和5年11月7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:88.0% 手待ち時間削減:85.0%
20	令和6年6月18日	物流事業者、物流事業者	流通業務の共同化	流通業務の共同化による輸送経路の短縮	CO2排出削減量:96.0% 運転時間省力化:93.4%
21	令和6年7月10日	東洋鋼鈑(株)、下松運輸(株)	鉄道モーダルシフト	山口県～愛知県、山口県～静岡県間の鋼材輸送の鉄道モーダルシフト ※片道	CO2排出削減量:76.0% 運転時間省力化:75.4%
22	令和6年7月11日	NX備通(株)、プレス工業(株)、 日本貨物鉄道(株)	鉄道モーダルシフト	広島県～千葉県間の建設機械用キャビン輸送とパレット返送の鉄道モーダルシフト ※往復	CO2排出削減量:66.0% 運転時間省力化:77.0%
23	令和6年8月19日	NX備通(株)、日本通運(株)、 日本貨物鉄道(株)	鉄道モーダルシフト	広島県～東京都間のブレーカー輸送とパレット返送の鉄道モーダルシフト ※往復	CO2排出削減量:69.0% 運転時間省力化:83.4%
24	令和6年8月27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:36.0% 手待ち時間削減:60.0%
25	令和6年9月4日	物流事業者、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:100% 手待ち時間削減:100%
26	令和6年9月30日	(株)伊藤園、トーウンロジテム(株)、 大十(株)、日本通運(株)	鉄道モーダルシフト	広島県～佐賀県の飲料製品輸送の鉄道モーダルシフト ※片道	CO2排出削減量:65.0% 運転時間省力化:85.8%

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。

（令和6年4月1日現在の級別）

級別	級別温度（温度帯）	冷蔵室温度
C3級	-2℃超　+10℃以下	0
C2級	-10℃超　-2℃以下	－6
C1級	-18℃超　-10℃以下	－14
F1級	-24℃超　-18℃以下	－21
F2級	-30℃超　-24℃以下	－27
F3級	-35℃超　-30℃以下	－32.5
SF1級	-40℃超　-35℃以下	－37.5
SF2級	-45℃超　-40℃以下	－42.5
SF3級	-50℃超　-45℃以下	－47.5
SF4級	-50℃以下	－55

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積 ・ 容積の現況

（令和5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				
県別	事業者数	倉庫面積	入庫高	平均月末保管残高	事業者数	倉庫面積	入庫高	平均月末保管残高	事業者数	倉庫容積	入庫高	平均月末保管残高	事業者数	面容積		入庫高	平均月末保管残高
														タンク	その他		
		千㎡	千トン	千トン		千㎡	千トン	千トン		千㎥	千トン	千トン		千㎥	千㎡	千トン	千トン
鳥取県	20	82.7	68.0	19.5	－	－	－	－	－	－	－	－	－	－	－	－	－
島根県	18	55.3	77.8	6.6	1	0.3	－	－	－	－	－	－	2	4.3	－	15.7	1.5
岡山県	189	1,495.5	3,125.3	555.2	11	108.3	273.3	25.2	6	597.4	2,387.2	217.4	19	6.0	17.5	65.9	11.4
広島県	191	1,304.8	3,356.9	492.4	14	439.5	1,037.6	144.2	3	124.2	947.9	71.4	18	923.9	7.6	814.7	275.7
山口県	75	384.6	1,500.1	233.5	7	373.3	8,573.7	1,499.9	－	－	－	－	10	－	30.8	359.4	54.2
計	426	3,322.9	8,128.1	1,307.2	31	921.4	9,884.6	1669.3	9	721.6	3,335.1	288.8	46	934.2	55.9	1255.7	342.8

倉庫の種類	水面倉庫				冷蔵倉庫			
県別	事業者数	倉庫面積	入庫高	平均月末保管残高	事業者数	倉庫容積	入庫高	平均月末保管残高
		千㎡	千トン	千トン		千㎥	千トン	千トン
鳥取県	－	－	－	－	19	181.1	34.0	6.5
島根県	－	－	－	－	7	60.1	7.6	2.6
岡山県	－	－	－	－	34	494.9	97.9	27.0
広島県	－	－	－	－	39	847.4	325.0	44.4
山口県	－	－	－	－	10	172.8	196.6	50.4
計	0.0	0.0	0.0	0.0	94	1,756.3	661.1	130.9

（注）１．事業者数及び倉庫面・容積は令和６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5年度
普通倉庫	農水産品	2,326.1
	金属	1,909.0
	金属製品・機械	1,072.6
	窯業品	51.7
	化学工業品	4,293.7
	紙・パルプ	123.6
	繊維工業品	180.8
	食料工業品	1,785.4
	雑工業品	842.3
	雑品	10,019.3
	合計	22,604.5
冷蔵倉庫	生鮮水産物	4.1
	冷凍水産物	151.1
	塩干水産物	15.6
	水産加工品	37.1
	畜産物	49.2
	畜産加工品	60.9
	農産物	31.4
	農産加工品	24.2
	冷凍食品	238.5
	その他	49.0
	合計	661.1

（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．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				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	令和4年度	令和5年度	対前年度比
普通倉庫	事業者数			355	357	366	377	396	411	423	438	453	459	101.3%
	年間入庫高		(千ﾄﾝ)	15,668	16,579	17,371	18,265	18,702	23,152	19,761	24,029	24,356	22,604	92.8%
	平均月末保管残高		(千ﾄﾝ)	2,126	2,026	2,257	2,307	3,445	3,674	3,107	3,090	3,544	3,608	101.8%
	一～三類	倉庫面積	(千㎡)	2,250	2,281	2,362	2,505	2,626	2,801	2,957	3,103	3,213	3,323	103.4%
		入庫高	(千ﾄﾝ)	7,211	7,274	6,522	7,213	7,568	7,302	7,325	7,373	7,473	8,128	108.8%
		平均月末保管残高	(千ﾄﾝ)	1,026	929	840	941	1,017	1,101	1,089	1,126	1,171	1,307	111.6%
	野積	倉庫面積	(千㎡)	968	967	986	950	881	887	941	941	1,202	921	76.6%
		入庫高	(千ﾄﾝ)	6,118	7,001	7,656	7,962	8,034	11,003	8,100	11,540	11,527	9,885	85.8%
		平均月末保管残高	(千ﾄﾝ)	846	821	1,061	1,048	1,087	1,740	1,338	1,351	1,715	1,669	97.3%
	貯蔵槽	倉庫容積	(千㎥)	543	554	700	700	700	722	722	722	722	722	99.9%
		入庫高	(千ﾄﾝ)	1,788	1,809	1,987	2,419	2,716	3,091	3,200	3,038	3,228	3,335	103.3%
		平均月末保管残高	(千ﾄﾝ)	202	185	197	241	869	275	288	264	303	289	95.4%
	危険品	面容積 タンク	(千㎥)	98	76	76	176	934	934	934	934	934	934	100.0%
		面容積 その他	(千㎡)	45	46	46	47	51	52	53	55	55	56	101.8%
		入庫高	(千ﾄﾝ)	551	495	1,207	671	384	1,756	1,136	2,078	2,128	1,256	59.0%
		平均月末保管残高	(千ﾄﾝ)	52	91	159	77	472	557	392	349	355	343	96.6%
水面倉庫	事業者数			2	2	2	2	2	1	1	1	1	0	0.0%
	面積		(千㎡)	163	163	163	163	163	60	60	60	60	0	0.0%
	年間入庫高		(千ﾄﾝ)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	－
	平均月末保管残高		(千ﾄﾝ)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	－
冷蔵倉庫	事業者数			84	82	82	86	87	90	91	92	94	94	100.0%
	容積		(千㎥)	1,268	1,359	1,388	1,577	1,590	1,666	1,691	1,723	1,748	1,756	100.5%
	年間入庫高		(千ﾄﾝ)	535	649	734	758	640	821	635	767	810	661	81.6%
	平均月末保管残高		(千ﾄﾝ)	79	114	139	118	92	141	93	134	139	131	94.2%

（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

令和6年11月1日現在

<table>
<tr><td>事業者名</td><td colspan="2">岡山県トラックターミナル㈱</td><td>ターミナルの名称</td><td>岡山県トラックターミナル</td></tr>
<tr><td>位置</td><td colspan="2">岡山市中区倉富２８５－１９</td><td>出資金</td><td>4億4,000万円</td></tr>
<tr><td>開始年月日</td><td colspan="2">昭和５０年　４月　３日</td><td>取扱能力</td><td>3,750トン／日</td></tr>
<tr><td rowspan="2">設備</td><td>境域面積</td><td>128,919㎡</td><td>停留場所</td><td>156バース</td></tr>
<tr><td>荷扱場</td><td>12,705㎡</td><td>操車場所</td><td>58,652㎡</td></tr>
<tr><td>乗入会社</td><td colspan="4">中国新潟運輸㈱　福山通運㈱
岡山県貨物運送㈱　セイノースーパーエクスプレス㈱
近物レックス㈱　ヤマト運輸㈱
久留米運送㈱　ＮＸトランスポート㈱</td></tr>
</table>

<table>
<tr><td>事業者名</td><td colspan="2">広島市流通センター㈱</td><td>ターミナルの名称</td><td>広島市西部トラックターミナル</td></tr>
<tr><td>位置</td><td colspan="2">広島市西区草津港三丁目２－１</td><td>出資金</td><td>10億円</td></tr>
<tr><td>開始年月日</td><td colspan="2">昭和５２年　４月　１日</td><td>取扱能力</td><td>2,700トン／日</td></tr>
<tr><td rowspan="2">設備</td><td>境域面積</td><td>55,853㎡</td><td>停留場所</td><td>108バース</td></tr>
<tr><td>荷扱場</td><td>9,450㎡</td><td>操車場所</td><td>12,385㎡</td></tr>
<tr><td>乗入会社</td><td colspan="4">ＮＸﾄﾗﾝｽﾎﾟｰﾄ㈱　㈱丸二運送　ヤマトボックスチャーター㈱
トナミ運輸㈱　ｾｲﾉｰｽｰﾊﾟｰｴｸｽﾌﾟﾚｽ㈱　㈱国商運輸
中国名鉄運輸㈱　芸備運輸㈱　実勝運輸㈲
久留米運送㈱　カトーレック㈱</td></tr>
</table>

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6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
35	広島県呉市　（ＪＲ呉駅、呉港、ＪＲ広駅、ＪＲ安芸阿賀駅、ＪＲ吉浦駅）	令和５年　２月２４日受理
36	岡山県和気町　（ＪＲ和気駅）	令和６年　３月２９日受理

２. 移動等円滑化促進方針

（令和6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・ＪＲ宇部駅周辺）	令和２年　３月１１日受理
2	岡山県岡山市（ＪＲ岡山駅周辺　他13地区）	令和４年　４月１４日受理
3	広島県呉市　（ＪＲ呉駅・呉港　他）	令和５年　２月２４日受理
4	鳥取県鳥取市（ＪＲ鳥取駅　他）	令和５年　４月１７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）】

<table>
<tr><th colspan="3">2025年度末までの目標</th><th>数値目標</th><th>数値目標以外の目標等</th></tr>
<tr><td rowspan="5">鉄軌道</td><td rowspan="4">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ﾊﾞﾘｱﾌﾘｰ化率</td><td>段差の解消</td><td>原則 100%</td><td rowspan="4">○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ﾊﾞﾘｱﾌﾘｰ化
○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、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、可能な限りﾊﾞ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、可能な限りﾌﾟﾗｯﾄﾎｰﾑと車両乗降口の段差・隙間の縮小を進める</td></tr>
<tr><td>視覚障害者誘導用ﾌﾞﾛｯｸ</td><td>原則 100%</td></tr>
<tr><td>案内設備※1</td><td>原則 100%</td></tr>
<tr><td>障害者用ﾄｲﾚ※2</td><td>原則 100%</td></tr>
<tr><td colspan="2">ﾎｰﾑﾄﾞｱ・可動式ﾎｰﾑ柵の設置番線数</td><td>3,000 番線
(800 番線)</td><td>○ｶｯｺ内は、10万人以上/日の駅の番線数(内数表記)</td></tr>
<tr><td colspan="2">鉄軌道車両※3</td><td>約 70%</td><td>○新幹線車両について、車椅子用ﾌﾘｰｽﾍﾟｰｽの整備を可能な限り速やかに進める</td></tr>
<tr><td rowspan="3">バス</td><td rowspan="3">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/日のﾊﾞｽﾀｰﾐﾅﾙにおけるﾊﾞﾘｱﾌﾘｰ</td><td>段差の解消</td><td>原則 100%</td><td rowspan="3">○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ﾊﾞﾘｱﾌﾘｰ化</td></tr>
<tr><td>視覚障害者誘導用ﾌﾞﾛｯｸ</td><td>原則 100%</td></tr>
<tr><td>案内設備※1</td><td>原則 100%</td></tr>
</table>

	化率	障害者用ﾄｲﾚ※2	原則 100%	
バス	乗合 ﾊﾞｽ車両	ﾉﾝｽﾃｯﾌﾟﾊﾞｽ	約 80%	○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ﾊﾞﾘｱﾌﾘｰ化
		ﾘﾌﾄ付きﾊﾞｽ （適用除外車両）	約 25%	○高齢者、障害者等の利用の実態を踏まえて、可能な限りﾊﾞﾘｱﾌﾘｰ化
		指定空港ｱｸｾｽ系統運行車両※4	約 50%	
	貸切ﾊﾞｽ車両※3		約 2,100 台	○高齢者、障害者等の利用の実態を踏まえて、可能な限りﾊﾞﾘｱﾌﾘｰ化
タクシー	福祉ﾀｸｼｰ車両※3		約 90,000 台	
		ﾕﾆﾊﾞｰｻﾙﾃﾞｻﾞ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
船舶	2,000 人以上/日の旅客船ﾀｰﾐﾅﾙにおけるﾊﾞﾘｱﾌﾘｰ化率	段差の解消	原則 100%	○離島との間の航路等に利用する公共旅客船ﾀｰﾐﾅﾙについて地域の実情を踏まえて順次ﾊﾞﾘｱﾌﾘｰ化 ○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ﾊﾞﾘｱﾌﾘｰ化
		視覚障害者誘導用ﾌﾞﾛｯｸ	原則 100%	
		案内設備※1	原則 100%	
		障害者用ﾄｲﾚ※2	原則 100%	
	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ﾊﾞﾘｱﾌﾘｰ化 ○その他、利用実態等を踏まえて可能な限りﾊﾞﾘｱﾌﾘｰ化

※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 車両等におけるﾊﾞ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。福祉タクシーにあっては、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）へｱｸｾｽするﾊﾞｽ路線の運行系統の総数の約 50%についてﾊﾞ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６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）		131
	うち段差を解消している施設	113

対象施設に対する割合（%）	86.3%
うち視覚障害者誘導用ブロックを設置している施設	71
対象施設に対する割合（%）	54.2%
うち案内設備を設置している施設	49
対象施設に対する割合（%）	37.4%
うちトイレを設置している施設	85
うち障害者用トイレを設置している施設	66
トイレを設置している施設に対する割合（%）	77.6%

（２）ホームドア･可動式ホーム柵の設置状況（令和６年３月３１日現在）

中国運輸局管内計	30 番線
うち 10 万人以上/日の駅の番線数	4 番線

（３）バスターミナルのバリアフリー化状況　（令和６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６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）	4
うち段差を解消している施設	4
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（%）	75%
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（%）	75%
うちトイレを設置している施設	4
うち障害用トイレを設置している施設	4
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６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	569
うち移動等円滑化基準適合車両数※2	197
総車両数に対する割合（%）	34.6%
乗合バスの総車両数	3,496
うち移動等円滑化基準の適用除外認定車両数	755
うちスロープ又はリフト付バス車両数	19
適用除外認定車両数に対する割合（%）	2.5%
うち移動等円滑化基準適合車両数	2,545
総車両数に対する割合（%）	72.8%
うちノンステップバス車両数	1,747
総車両数に対する割合（%）	50.0%
適用除外認定車両を除いた総車両数に対する割合(%)	63.7%
貸切バスの総車両数うち移動等円滑化基準適合車両数	141
うちノンステップバス車両数	12
うちリフト付きバス車両数	39
うちスロープ付きバス車両数	15
福祉タクシーの車両数※3	1,782
旅客船（定期航路※4及び不定期航路※5）の総船舶数※6	106
うち移動等円滑化基準適合船舶数	58
総船舶数に対する割合（%）	54.7%

※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。