

P.2-3 特集

社会に広がる ユニバーサルデザイン



P.4-5 シリーズ 「だれでも行ける魅惑の船旅!」～海峡を越える編～

P.6-10 活動案内 バリアフリー推進部/交通環境対策部/グリーン経營業務室

P.11 コラム 空港使用料について

特集

社会に広がる ユニバーサルデザイン

「ユニバーサルデザイン (Universal Design)」をご存知でしょうか？

例えば街なかで見かけるピクトグラム

はユニバーサルデザインの一つです。

実は日常生活にもさまざまなユニバーサルデザインがあります。

左上から順に飛行機、鉄道、船、バス、タクシー、自転車のピクトグラム (エコモ財団ウェブサイト「標準案内用図記号」)

https://www.ecomo.or.jp/barrierfree/pictogram/picto_top2021.html



鉄

道、バスなどの公共交通機関においても、さまざまな整備が進められているのはご存じかと思います。

駅のホームにおいて、車椅子の方が乗り降りする際、電車との段差とすき間を解消するスロープがバリアフリー設備として多くの駅で用意されていますが、ここ最近、ホーム自体をかさ上げるなどのフラット化を進め、ホームと電車の段差とすき間をより小さくするユニバーサルデザイン化により、車椅子使用の方だけでなく、ベビーカーやスーツケースを持った方、高齢の方など、より多くの方にとって安全に乗り降りすることができるようになってきました。

このようにバリアフリーは特定の人を対象に後から改善していく一方、ユニバーサルデザインは年齢、障害の有無・状況などにかかわらず一人でも多くの方が利用しやすいように、製品や建物・環境などをデザインする考え方です。



大阪メトロ 鶴見緑地線

コ

ニバーサルデザインの例を紹介します。

お風呂で使うシャンプー・ボディソープ容器も、実はユニバーサルデザインです。

リンスと区別するために、洗髪用シャンプーやボディソープには触って分かるギザギザやたてのラインがついています。泡で目を開けにくい場合でも分かりやすいように工夫されています。



出典：(公財) 共用品推進機構

気になる方は (公財) 共用品推進機構のサイトをご覧ください。

公益財団法人 共用品推進機構

https://www.kyoyohin.org/ja/kyoyohin/about_kyoyohin.php

実

は、いま目にしている広報誌の文字、色もユニバーサルデザインに配慮されています。

フォント：ゴシック体と明朝体

まず、フォントには大きく分けて「ゴシック体」と「明朝体」があります。そのふたつの違いをざっくり言うと、「文字の幅が均一かどうか」です。

ゴシック体と明朝体の特徴

永

游ゴシック体

- ・横線と縦線の太さがほぼ同じ

永

游明朝体

- ・縦線に比べ、横線が細い
- ・ウロコ(三角の山)がある

長文を読ませるなら「明朝体」

明朝体は線が細いため、長い文章に使っても読みやすく、疲れを感じさせない、という特徴があります。太い文字が長文で並ぶと紙面が黒々してしまい、目にも大きな負担がかかるためです。

どちらの桃太郎が読み疲れしにくいですか？

ゴシック体

昔々あるところに、おじいさんとおばあさんがいました。毎日、おじいさんは山へ芝刈りに、おばあさんは川へ洗濯に行きました。ある日、おばあさんが川のそばで、せっせと洗濯をしていますと、川上から、大きな桃が一つ、「ドンブラッコッコ、スッコッコ。ドンブラッコッコ、スッコッコ。」と流れて来ました。

明朝体

昔々あるところに、おじいさんとおばあさんがいました。毎日、おじいさんは山へ芝刈りに、おばあさんは川へ洗濯に行きました。ある日、おばあさんが川のそばで、せっせと洗濯をしていますと、川上から、大きな桃が一つ、「ドンブラッコッコ、スッコッコ。ドンブラッコッコ、スッコッコ。」と流れて来ました。

タイトルや誘導サインなど、活用の幅が広い「ゴシック体」

一方、ゴシック体は「視認性」の高いフォントです。文字を「読む」より「見る」意味合いが強いときに効果を発揮します。視認性の強いゴシック体は、例えば、次に挙げるものを使う場合に適しています。

遠くから文字を読むことが想定されるもの

→ 交通標識、公共機関の誘導サインなど

小さな文字を読む必要があるもの

→ 金融・保険の約款、食品の成分表示など

短めの文章

→ ポスターやスライド、タイトル・見出し

色使い

色が見分けにくい方は日本に320万人以上、男性の20人に1人とされています。このような方々にも伝わりやすい色使いを心がけたい場合、文字や線に色を付ける場合は太くする、白いフチを付けるなどの工夫が必要です。

どちらの色使いが見やすいですか？

○ 良い例

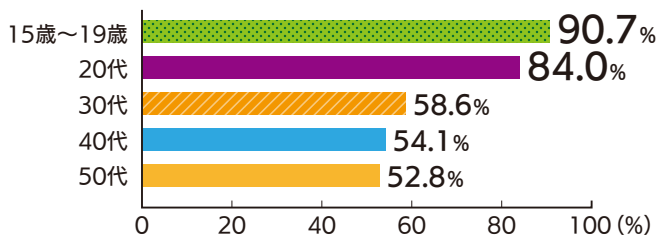


× 悪い例



学

校の授業ではこのユニバーサルデザインと一緒にバリアフリーやSDGsについて触れる機会が増えています。内閣府が毎年調査している「バリアフリー・ユニバーサルデザインに関する意識調査報告書」によると、令和4年度の調査で「ユニバーサルデザインという言葉とその意味を知っている・どちらかといえば知っている」と答えた人の割合が60.6%と、まだまだ浸透していないように感じますが、年代別で見ると実は15～19歳と20代では80～90%で認知されています。



※出典：内閣府

ユニバーサルデザインが推進されている背景として、日本国内における高齢化、障害者の社会参加の促進、訪日外国人の増加、女性の社会進出などの社会環境の変化に対応するため、ユニバーサルデザインの取り組みがより大切になってきていることが挙げられます。

生活する環境を整備して「これまでより利用しやすい」という人を一人でも増やすために、高齢者や障害がある方などにも制約があるユーザーとして、企画・設計・開発段階から参加してもらい、一緒に検討することが必要です。絶えず進化し変化していくのがユニバーサルデザインなのです。

誰もが暮らしやすい社会を考えてみましょう！

エコモ財団では、「街」や「駅」、「乗り物」がさまざまな人々にとって利用しやすくするためのバリアフリーやユニバーサルデザインを切り口に、小・中学生を主な対象に誰もが暮らしやすい社会について考えるためのお手伝いをしています。詳しくは「バリアフリー学習プログラム」ウェブサイトをご覧ください。



<https://www.bfed.jp/program/index.html>

だれでも行ける
魅惑の船旅!

～海峡を越える編～



取材・文/小林 希
旅作家、(一社)日本旅客船協会 船旅アンバサダー

航行中の「はやぶさII」。

北海道と本州を結ぶ生命線、より安心安全の船旅を目指して

“北国の船旅”という、ただならぬ旅情を感じますが、本州最北の青森から船で北海道へ渡るのはひときわ口マンを感じます。江戸時代に活躍した北前船も、はるか遠くは北海道(蝦夷地)まで人や物を運びました。幾多の船が青森と北海道の狭間に広がる津軽海峡を越え、日本を繋いできたのです。

今夏、青森港から函館港まで、青函フェリーの新造船「はやぶさII」(2999トン)に乗って、津軽海峡を越える船旅をしました。津軽海峡は、太平洋と日本海を結ぶ国際海峡であるため、国内外の船舶が往来する海域。古来、海運の大動脈である要衝の一つです。

青森港と函館港を1日16便で結ぶ青函フェリーは、栗林商船を親会社として、令和4年に共栄運輸と北日本海運が合併して設立された新会社です。共栄運輸は大正12(1923)年に創業し、主に物流事業に従事してきた海運会社で、昭和19(1944)に設立した北日本海運は、平成12(2000)年の海上運送法の改正以降、主に一般旅客定期航路事業に従事してきました。現在、青函フェリーが保有する4隻の船舶は、いずれも栗林商船の屋号「丸七」を継承したファンネルマーク(船の煙突部分に描かれる船社のマーク)が見られます。

今年4月に就航した「はやぶさII」は、先代の「あさかぜ5号」よりも大型化し、定員は約3倍の300人へと拡大。船首の形を球状にして波の抵抗を減らし、船底もV字型にすることで揺れを抑えるなど構造を見直したそうです。また、燃料効率の向上を図り、従来よりも省エネな船に。

船内は、ぬくもり感のあるベージュや落ち着いた雰囲気のリートブラウン、明

るい白を基調色として、北国らしい爽やかさと上品な印象を受けます。船内デザインには、函館にゆかりのある“五稜郭”、赤い実を付ける“おんこの木”、道南に多く生息する野鳥の“ヤマガラ”をモチーフに使用しています。来年就航予定の新造船「はやぶさIII」には、青森にゆかりのある“刺し子”や“りんごの木”、“ふくろう”などをモチーフに考えているそうです。青函フェリーによると、「地元の人たちに、“我が街の船”と愛される船になってほしいという思いが込められています」。

船内の客室は、ベッドが置かれたステートルームやゆったりと座れる2等椅子席、カーベットの2等席、バリアフリー椅子席、女性専用の2等座席とバリエーションが増え、客層やニーズに応じて利用できるようになりました。船長は、「北海道と本州をつなぐ本船は、地元の人たちにとっての生命線。新造船になって、



黒と白の配色でスタイリッシュなブリッジで、出港の準備に入る中野船長。

よりバリアフリー設備が拡充したことで、お年寄りや子供、体が不自由な人も安心して安全な船旅をしてほしい」と言います。

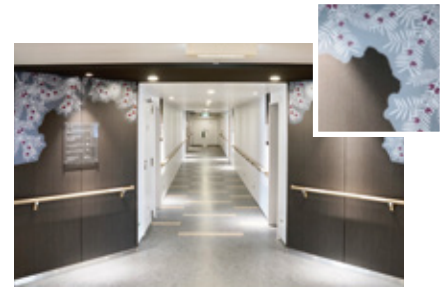
船内は、エレベーターやバリアフリートイレはもちろん、船内の通路には点字付きの手すりを設置。車椅子スペースと優先席エリアが一緒になった「バリアフリー客室」は、その広さと席数の多さから「どんな人にも安心安全の船旅を」という同社の思いが具現化した姿だと感じました。女性専用の客席には、鏡付きの着替え室があり、靴箱には北国ならではのブーツがおける靴箱が備わり、女性目線の配慮がしっかりと行き届いています。

力強い太陽に送り出されて青森港を出港し、津軽半島と下北半島に抱かれた陸奥湾を抜け出ると、ゆらりゆらりと船が揺れ始めて津軽海峡へ。デッキに出ると、驚くほど海面が近くに見えます。運が良ければ、イルカやクジラが見られることもあるそうです。

約4時間の移動中にすっかり日が沈み、函館の夜景が海上に見えてきました。函館港は安政6(1859)年に国内最初の貿易港として開港された港の一つ。街並みの美しさと、ようやく辿り着いたという安堵感に胸打たれ、これまで津軽海峡を渡る多くの乗員乗客も同じような思いを抱いて船旅をしてきたのだろうかと思わず深くなりました。

昭和63(1988)年に青函トンネルが開通し、津軽海峡を渡る多くの船舶が姿を消したようですが、青函フェリーをはじめとする青函間の船旅は、後世にわたり存続してほしい日本の宝だと思えます。“だれにも優しい船”になった新造船がその先駆けとなってくれると信じています。

新造船「はやぶさII」



一階のロビーには、「おんこの木」がデザインされた通路入り口があり、その奥はステートルーム、女性専用の2等座席、トイレ、シャワーなどがある。船内全体がホテルのような雰囲気。

「はやぶさII」は函館市や道南にゆかりのあるモチーフがデザインされており、中央ロビーのふきぬけは開放感がある。トイレは黒と赤の配色で一見して所在が分かりやすくなっている。



「バリアフリー椅子席」が設けられたバリアフリー客室は、入って左手のソファ席は全て優先席で、奥には車椅子を固定できるスペースがある。



高齢者の乗客が多く、揺れることの多い津軽海峡では、特段必要な配慮として船内の至るところに手すりが設置されている。また、手すりの端部には視覚障害者のための点字が付いている。さらに、バリアフリートイレや運航モニターも設置されている。



乗船口（車両甲板）とバリアフリー客室があるフロアを移動するエレベーター。「はやぶさII」の乗船口は、車と同じ入り口になっています。エレベーターの利用や介助が必要な方は、青函フェリーへの事前予約が必須です。出航1時間前までに、手続きが必要となります。



エコモ財団マーク

エコモ財団では、日本財団からの支援を受けて、海上交通におけるバリアフリー化を推進するため、旅客船並びに旅客船ターミナルのバリアフリー施設・設備の整備に対して助成を行っています。今回、取材した「はやぶさII」のバリアフリー設備は、この助成制度を活用して整備されています。

活動案内 バリアフリー推進部

活動

01

台湾デザイン研究院との意見交換会開催

台湾デザイン研究院 張院長、艾副院長をはじめ研究院メンバーと、台湾国内の建築やデザインに関わる方々(約30名)が9月12日(火)に来所され、意見交換会を開催しました。

黎デザインアソシエイツ 赤瀬達三先生からのご講演、

当財団および台湾デザイン研究院の事業紹介の上、参加者同士で、今後のハード・ソフトに関わるデザインなどの方向性について意見交換を行い、今後も継続した協力体制を構築していく方向性を検討していくこととなりました。



意見交換会の様子



張院長・門野理事長

活動

02

国際興業株式会社の取組紹介 ～交通サポートマネージャー研修※～

パラスリートが利用するトレーニング施設を通る路線バスがある国際興業株式会社では、2020東京大会に向けて乗務員の接客向上を目指したことをきっかけに、2018年から交通サポートマネージャー研修を継続して受講しています。今回は研修を受講した赤羽営業所の方々にインタビューをしました。

社内の教官や指導運転士が優先的にサポマネ研修を受講



運転士とビブスを着用した「車内安全係(写真:右)」が、車内でお客さまのサポートをすることで、安全・安心なバスの利用環境をつくっています。

し、各営業所で指導役を担っているそうです。研修の中で障害当事者講師が話をされた「必要な対応は本人に聞いてほしい」という言葉が特に印象に残ったため、お客さまに『どのようなサポートが必要かを聞く』ように指導しており、『対話』を重視した対応が、接客向上につながるおっしゃっていました。

赤羽営業所では、車内の転倒事故防止対策として、高齢のお客さまや障害のあるお客さまなどへの声かけやバス乗降時のサポートを行う「安全案内係」を車内に配置する新たな取り組みを進めています。この取り組みは、さまざまなお客さまの安全・安心なバス利用につながる好事例の一つだと期待されます。

当財団ではこれからも障害当事者講師と一緒に、障害者の生の意見を伝え、共に学び考えるサポマネ研修を開催していきます。

※交通サポートマネージャー研修は、交通事業者を対象に高齢の方や障害のある方などへの接客・介助の基本を学ぶ障害当事者参加型の研修です。

ひまわり支援ストラップ／カームダウン・クールダウン室セミナーを開催しました

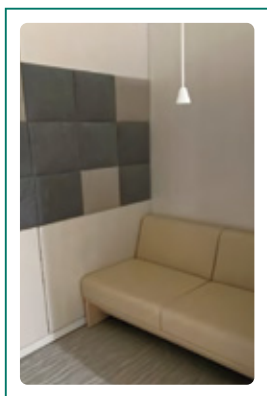


セミナーの様子

発達障害や知的障害、認知症など目に見えにくい障害への対応策の一つとして、2024年3月までトライアルを実施している「ひまわり支援ストラップ」と、空港を中心に整備が進められている「カームダウン・クールダウン」の導入経緯やその有効性と共に、どのような使用が想定されるかなど、周知と理解促進を目的にセミナーを共催しました。



国内線ターミナル1Fのカームダウン・クールダウン室

ひまわり支援
マーク（ストラップ）

主催は北海道エアポート株式会社で、2023年3月に4箇所の「カームダウン・クールダウン室」を新規に設置し、「ひまわり支援ストラップ」のトライアルにも参加し、積極的な取り組みを継続的に実施されている新千歳空港国際線ターミナルのポルトムホールで開催されました。

当日は空港ビルの職員、エアラインスタッフ、店舗販売スタッフの方々をはじめ、地元の当事者の方々にもご参加いただき、ひまわり支援ストラップやカームダウン・クールダウンの実情を踏まえ、発達障害、認知症者の方々からお話いただいた上で、実際に実施されている空港（北海道エアポート、成田国際空港、日本空港ビルデング、東京国際空港ターミナル）の方々から実態をお話いただき、質疑応答では会場参加者を交えた熱心な議論が繰り広げられました。

「カームダウン・クールダウン」冊子改定版の公開



<https://www.ecomo.or.jp/barrierfree/pictogram/calmdown-cooldown/>

「目には見えにくい障害における対応」報告会を開催します

マレーシア、イギリス、アメリカにおける対応事例と、当事者からのお話により、日本における今後の方向性を探ります。お申し込み締め切りは12月1日（金）です。

- 開催日時：12月8日（金）10:00～12:30
- 開催場所：産業技術総合研究所臨海副都心センター別館11階



詳細、お申込みはこちらまで

<https://www.ecomo.or.jp/barrierfree/benkyo/details/20231208.html>

活動案内 交通環境対策部



活動

01

EST普及推進フォーラムを開催しました

当財団およびEST普及推進委員会は、2023年7月18日(火)に都内で第13回EST普及推進フォーラム「地域一体となって取り組む交通のカーボンニュートラル」を開催しました。

まず加藤博和 名古屋大学 教授から基調講演をいただき、「第13回EST交通環境大賞」の表彰式を行いました。大賞(国土交通大臣賞)のT-PLAN株式会社/一般社団法人姫島エコツーリズム、大賞(環境大臣賞)の鹿追町などからの受賞講

演の後、谷口綾子 筑波大学システム情報系 教授のコーディネートでパネルディスカッションを行いました。当日の講演資料は、ESTポータルサイトに掲載されています。



<https://www.estfukyu.jp/forum15.html>



大賞(国土交通大臣賞)



大賞(環境大臣賞)



優秀賞および奨励賞

活動

02

G7香川・高松都市大臣会合にてグリスロを運行しました 第8回グリーンスローモビリティ研修会を岩手県で開催しました

国土交通省からの要請により、2023年7月7日から9日に香川県高松市にて開催されたG7都市大臣会合におけるショートエクスカーションの会場(栗林公園)にて、グリーンスローモビリティを運行しました。



G7香川・高松都市大臣会合にて栗林公園内を運行

また、2023年7月31日(月)、8月1日(火)の2日間にわたり、岩手県宮古市、陸前高田市にて「第8回 グリーンスローモビリティ研修会(岩手)」を開催しました。



導入地域への現地視察(陸前高田市)



安全運転講習会への立ち会い(宮古市)

この研修会では、サプライヤーをはじめとする参加者の皆さまに対し、グリーンスローモビリティの取り組みへの理解を深めていただくとともに、安全走行教育の水準向上を目的として開催しています。

当日は、各種講演、安全運転講習会への立ち会い、導入地域への現地視察などを行いました。

当財団は、2023年5月24日(水)から26日(金)までドイツ・ライプチヒで「持続可能な経済を実現するための交通」をテーマに開催されたITF※サミット2023に参加しました。(※ ITF: International Transport Forum)

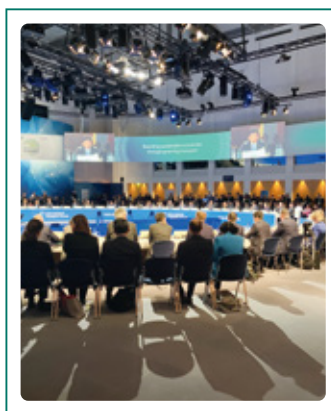
公開大臣会合では、「交通のグリーン化によって持続可能な経済を促進する」というテーマの下、アフリカ連合、自動車、航空業界からのゲストスピーカーの発表の後、各国の首席代表による議論が行われ、日本から水嶋国土交通審議官が首席代表として出席されました。



サミット会場内

日本の首席代表から、自動車、航空の脱炭素化のほか、国際海運の脱炭素化の重要性に言及し、我が国はゼロエミッション船の開発や港湾の脱炭素化に取り組んでいること、GHG削減戦略の改定が予定されている2023年7月のIMOでの議論が重要である旨を発表されました。加えて、日本で開催されたG7三重・伊勢志摩交通大臣会合に触れ、会合でも脱炭素化に向けた交通政策などについて議論することを発表されました。

大臣ラウンドテーブル「交通と気候変動：COP27からの前進」では、日本から、日本郵船株式会社 河野副社長執行役員が参加され、海運業界における脱炭素化や気候変動への対応について各国政府や国際機関の代表、および民間企業などの参加者と議論が行われました。



公開大臣会合

大臣イベント以外では、ITFの最新レポート発表やフランス政府によるパリ・オリパラ2024のサイドイベント、UNCRCによるアジアEST地域フォーラムのサイドイベントなどが開催され、会場内外でブース展示、SIEMENSによるDynamic

Charge車両の展示が行われました。

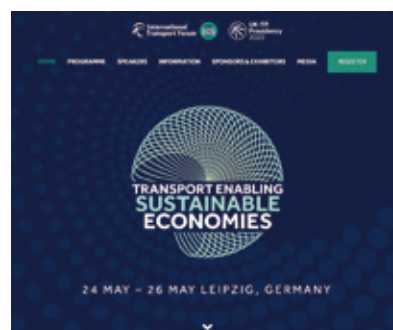
当日の会場にて当財団は、ITFなどの関係者と脱炭素交通の国際情勢に関する情報交換を行ったほか、国土交通政策研究所にて出張報告会を行いました。



会場内ブース展示



会場外車両展示

ITFサミット2023ウェブサイト
<https://summit.itf-oecd.org/2023/>

令和5年度モビリティ・マネジメント教育にかかわる教員支援制度 支援学習テーマが決定しました

2023年度の教員支援制度ですが、公募を行った結果、19件の応募がありました。モビリティ・マネジメント教育普及検討委員会にて諮った結果、19件すべて採択されました。

採択された学校名や学習テーマは、モビリティ・マネジメント教育ポータルサイトに掲載しています。



活動案内 グリーン経営業務室

活動

01

運輸事業におけるグリーン経営認証制度を実施しています

グリーン経営とは、環境マネジメントシステムの一つであり、企業の社会的責任として、環境問題にも積極的に取り組むためのツールです。

国土交通省は、この認証制度を運輸部門における実効性のある環境対策として評価し、国の政策（国土交通省「環境行動計画（令和3年12月）」）の取り組みの一つとして取り上げています。



グリーン経営認証制度の概要



認証機関	当財団
対象業種	トラック、バス、タクシー、倉庫、港湾運送、旅客船、内航海運の7業種
登録開始年月	2003年10月 <トラック運送事業> 2004年 4月 <バス事業、タクシー事業> 2005年 7月 <倉庫業、港湾運送事業、旅客船事業、内航海運業>

当財団による普及活動

▶グリーン経営認証取得講習会の開催

運輸事業者を対象とした講習会を国土交通省や事業者団体などと共同して、全国各地で開催しています。講習会では、グリーン経営の取り組みや認証制度の概要、認証を取得するために取り組むべき具体的な活動内容や申請方法などを説明し、受講者からの質問にもお答えしています。

▶グリーン経営認証リーダー研修コンテンツの開設

グリーン経営認証を取得した事業者の皆さまへの情報提供サービスの一環として、Web方式での情報提供サイトを開設しました。交通・環境に関する有識者の講演や国土交通省の最新施策、事業者の活動紹介などを収録しています。

▶出前説明会の開催

グリーン経営認証の普及や理解の深化を図るため、荷主企業や元請物流事業者に対して「出前説明会」を開催しています。

この出前説明会は、荷主企業や元請物流事業者が協力会社向けに開催する各種の講習会や研修会に当財団の職員が出向き、グリーン経営認証について説明する取り組みです。

国・自治体・業界団体・金融機関によるさまざまな支援

グリーン経営認証制度は、当財団が国はもとより業界団体と一体となって推進している制度です。本制度の普及・促進にあたっては、国などによる補助制度での優遇、各種ガイドラインへの位置づけに加え、業界団体による認証取得費用の助成といったさまざまな支援が行われています。

▶業界団体による認証取得費用の助成

一般社団法人日本冷蔵倉庫協会と都道府県トラック協会は、グリーン経営認証に取り組む会員事業者に対して、グリーン経営認証の取得に要した費用の一部を助成しています。

▶金融機関などによる低利融資制度・信用保証協会による保証料の割引

金融機関などでは、グリーン経営をはじめとした環境マネジメントシステムを実施している事業者に対して、「低金利の運転・設備資金融資」、「私募債の発行保証・引受代行」、「信用保証協会による保証料割引」、「損害保険の保険料割引」といった優遇を講じています。

▶自治体による各種支援

自治体の中には、地域における環境保全の取り組みや地域住民の生活環境改善への一助として、グリーン経営認証を活用した環境保全に尽力する事業者を評価し、グリーン経営認証の取得に要した費用の一部を助成・補助している自治体があります。こうした助成や補助は、環境問題に積極的に取り組む事業者の経済的負担の軽減を図るとともに、環境保全に向けた意識の高揚にも寄与しています。

自治体の皆さまへ

グリーン経営認証取得の効果は、燃費の向上やCO₂排出原単位の改善だけではなく、「交通事故件数や車両故障件数の減少」など、まちの安心や安全に寄与すると思われる効果もあります。

ぜひ、あなたのまちも運輸事業者の認証取得に対する助成・補助や支援についてご検討いただけないでしょうか

当財団では、グリーン経営認証制度をご理解いただくために「グリーン経営認証の資料セット（概要パンフレット・DVD（はじめようグリーン経営認証）・省エネ温度計カード）」をお送りしています。

ご希望の方は、グリーン経営専用ホームページにある以下のバナーからお申込みください。

グリーン経営認証の資料（パンフレット、DVD等）を無料で差し上げます。

グリーン経営専用ホームページ <https://www.green-m.jp/>



空港使用料について

空港を利用して海外へ行く際に旅客施設使用料、旅客保安サービス料、国際観光旅客税などがかかることは一般的に知られていると思いますが、国内線を利用する際にも、空港により空港使用料があることを知らない方が多いと思います。

国内線の航空券を購入する際やツアー旅行のパンフレットの備考欄で、時々見かける国内線旅客施設使用料というものがあります。空港によって旅客施設使用料PFC(Passenger Facility Charge)または、旅客取扱施設使用料PSFC(Passenger Service Facility Charge)と

呼ばれています。

下図の空港で使用料が設定されていますので、出発・到着ごとに料金がかかります。同じ空港内でもターミナルによってさらに料金が異なり、LCCが乗り入れるターミナルは安くなっているようです。この使用料は、航空券の料金に含まれていますので特に気にする必要はありません。航空券購入の際に航空会社へ支払い、航空会社が各空港管理会社へ納入します。空港管理会社は、この使用料をターミナルビルのさまざまな施設の整備費用に充当するとのことです。

	大人(12歳以上)	子供(満3歳以上12歳未満)
新千歳	370円	180円
仙台	290円	150円
茨城	100円	50円
成田(第1・2ターミナル)	450円	220円
成田(第3ターミナル)	390円	190円
東京(羽田)	370円	180円
静岡	140円	70円
中部(第1ターミナル)	440円	220円
中部(第2ターミナル)	380円	190円
大阪(伊丹)	340円	170円
関西(第1ターミナル)	440円	220円
関西(第2ターミナル)	出発420円/到着370円	(大人と同じ)
北九州	100円	50円
福岡	110円	50円
熊本	200円	100円
那覇	240円	120円
下地島(宮古)	550円	(大人と同じ)

2023年7月 現在



「2023年度エコドライブシンポジウム」を開催します

～「2023年度エコドライブ活動コンクール」で多数の応募がありました～

当財団は、1997年に設立された「エコドライブ普及推進協議会」（エコドライブを推進している運輸関係など16団体）の事務局を務めるとともに、独自にエコドライブを普及推進するためのさまざまな活動をしています。この活動の一環として、「エコドライブ活動コンクール」を開催して優れた取り組みを行っている事業者および団体を表彰し、その取組内容を紹介することでさらなる普及を図っています。

今年度は事業部門、一般部門、支援ビジネス・ユニーク部門の3部門に分けて2023年5月9日から7月7日まで募集し、合計で433件、1,308事業所の応募がありました。10月の審査委員会（審査委員長：早稲田大学 大聖泰弘名誉教授）で、国土交通大臣賞1件（事業部門）、環境大臣賞1件（一般部門）、審査委員長特別賞2件、優秀賞6件、優良賞48件が選考されました。

11月のエコドライブ推進月間には、当財団と「エコドライブ普及推進協議会」主催で、エコドライブシンポジウムを下記日程で開催を予定しています。

プログラムの途中で「2023年度エコドライブ活動コンクール」の表彰式を執り行い、国土交通大臣賞、環境大臣賞、審査委員長特別賞などを受賞した事業者の取組発表などを予定しています。参加費は無料です。皆さまのご参加をお待ちしております。

エコドライブ活動コンクール 2023年度

国土交通大臣賞 環境大臣賞 参加費用 無料

事業部門 トラック、バス、タクシーなどの運送事業者
 一般部門 移動などの業務上で車両を使用している事業者
 支援ビジネス・ユニーク部門 メーカー等の企業によるエコドライブを支援する機器やサービス、運輸事業者での施設等のイーオン・クラウドなどに合わせた業務用など、さまざまな取組が実施するエコドライブに関する団体の取組

募集（対象）
 ・「エコドライブ普及推進協議会」
 ・運輸、経済産業省、国土交通省、環境省
 ・「エコドライブ普及推進協議会」
 ・1号：国土交通省運輸局、1号：国土交通省運輸局
 ・2号：国土交通省運輸局、1号：国土交通省運輸局
 ・3号：国土交通省運輸局、1号：国土交通省運輸局
 ・4号：国土交通省運輸局、1号：国土交通省運輸局
 ・5号：国土交通省運輸局、1号：国土交通省運輸局
 ・6号：国土交通省運輸局、1号：国土交通省運輸局
 ・7号：国土交通省運輸局、1号：国土交通省運輸局
 ・8号：国土交通省運輸局、1号：国土交通省運輸局
 ・9号：国土交通省運輸局、1号：国土交通省運輸局
 ・10号：国土交通省運輸局、1号：国土交通省運輸局

応募期間 5/9～7/7

主催 交通エコロジー・モビリティ財団

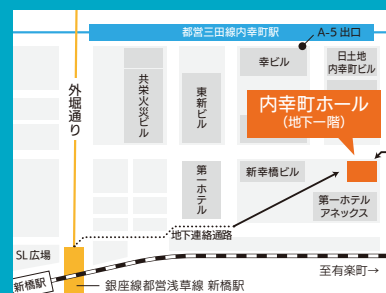
ECO DRIVER. 2023年度

INFORMATION / 01

【日時】2023年11月28日(火) 13:30～16:00 (開場13:00)

【会場】千代田区立内幸町ホール：東京都千代田区1-5-1
 内幸町駅または新橋駅より徒歩5分(収容人員180名)
<https://www.uchisaiwai-hall.jp/access/>

【申込】当財団および「エコドライブ普及推進協議会」ホームページよりお申し込みください。



エコドライブ普及推進協議会ホームページ <https://www.ecodrive.jp/>

