

事務所を移転しました

当財団は2022年8月に、前事務所の東京都千代田区から、文京区後楽森ビル10階へ移転しました。
東京ドームや小石川後楽園のすぐ近くにあり、水道橋駅と飯田橋駅が最寄り駅で、後楽園駅も利用できます。



飯田橋駅

JR 総武線 東口より徒歩約7分
※歩道橋(階段のみ)を渡ります



南北線・東西線・有楽町線 A1 出口より徒歩7分
※出口からすぐ、急傾斜があります

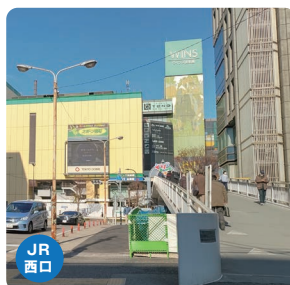


都営大江戸線 C2出口より徒歩3分
＜バリアフリールート＞
C2出口にエレベーターがあります

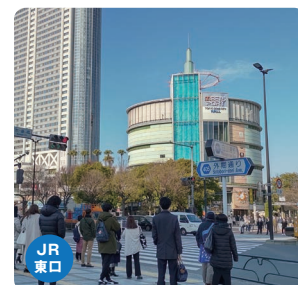


水道橋駅

JR 総武線 西口より徒歩4分



東口より徒歩7分
＜バリアフリールート＞
東口にエレベーターがあります



都営三田線 A2出口より徒歩6分
＜バリアフリールート＞
A2出口にエレベーターがあります



後楽園駅

丸の内線 2番出口より徒歩10分
※東京ドームシティ敷地内を通り抜けます



▶ シリーズ

○人と環境にやさしい交通をつくる Vol.1

○「だれでも行ける魅惑の船旅! ~伊豆諸島へ~」 Vol.2

▶ 活動案内 ▶ コラム

バリアフリー推進部/交通環境対策部/グリーン経営業務室



共生社会実現に向けて 先駆的な取り組みを行う 東日本旅客鉄道株式会社

整備が進む段差解消施設

さまざまな人々の社会参加や高齢社会の進む中で、JR東日本は乗客が安心して利用できる快適な鉄道づくりを目指して、鉄道のさらなる利便性や快適性を追求しています。営業キロ7,401.7km、1,677駅（いずれもBRTを含む）のエリア全体でバリアフリーに関するハード・ソフト両面で取り組みを行っています。

ハード面の設備整備にはこれまで約2,500億円（ホームドアはこのうち約1,200億円）をかけて設置・改良を実施してきました。駅構内の段差については、エレベーターやスロープなどを新たに整備した駅も含め485駅で解消し、バリアフリースイレについては475駅で整備しています。それぞれ整備対象^(注1)の94.4%、95.6%で完了しています。

グループ経営戦略本部 財務・投資計画部門 投資計画ユニット副長の山口剛さん（現 鉄道事業本部 設備部門 機械ユニット）は「現段階で未整備なのは、技術的に困難な駅や地元自治体との協議中の駅です。用地に制約があり、エレベーター設置が構造上困難な駅もありますし、地元自治体と橋上駅化工事などについて協議中であり、結果として未整備の駅もあります。国や地元自治体と協議・調整を経た上で工事着手となるため、整備には時間がかかるケースもあります」とその難しさを語ります。

工事の難易度が高かった例としては、山手線新大久保駅（東京都新宿区）で、工事可能な用地が非常に狭隘で限られる中、駅機能を常に確保するための切替ステップを何度も経た上で、ホーム・改札口の間を線路上空に整備した専用通路とエレベーター（写真①）で結び、段差解消を図りました。

当初計画より前倒し・拡大して 整備が進むホームドア

ホームドアは、東京圏在来線主要路線で整備が進められており、これまでに93駅（線区単位）、185番線で整備されています。ホームドア整備が進んでいる山手線では、鉄道人身障害事故が減少しており、2020年度が1件、2021年度が0件と、整備効果が非常に高いことが証明されています。

これまでの計画では、2032年度末頃までに東京圏在来線主要路線の243駅（線区単位330駅）、660番線程度への整備が計画されていましたが、今後さらなる早期整備が求められることから、線区単位330駅758番線に拡大されるほか、整備期間を1年前倒しして、2031年度末頃までの整備を目指しています。

大幅な前倒しを可能にした理由として、2018年度から導入を開始したスマートホームドア[®]（写真②）の存在があります。グループ経営戦略本部 財務・投資計画部門 投資計画ユニット チーフである関玲子さん（現 構造技術センター 企画戦略・国際ユニット）は、「耐

荷重など機能は従来型と同じですが、扉部をフレームで構成し、内部機構を簡素化したことで重量が約200kgと従来型（約350kg）に比べて軽量となり、ホームの補強工事が削減され、設置工期が最大40%短縮でき、またコストダウンをはかることができます。あわせて、2021年度3月のダイヤ改正で終電の繰り上げにより夜間の作業時間が拡大したことや設計荷重の見直し等の工期短縮、コストダウンの取組みにより100番線程度整備量が増えても1年前倒しの計画が実現できる見込みがたちました」と説明します。

スマートホームドア[®]の導入を積極的に進めている一方で、従来型（写真③）は車両によって異なる扉位置に対応可能となる場合があるため、一駅ごとに最適な形式を選択して設置しています。

2022年度は京浜東北線日暮里駅や中央・総武緩行線飯田橋駅をはじめ、7駅14番線で使用開始を予定しています（中央・総武緩行線飯田橋駅は使用開始済み）。

バリアフリー料金制度を活用して 設置費用に充当

今後のバリアフリー施設には約4,200億円、特に整備が本格化するホームドア整備にはこのうち約4,100億円以上の設置費がかかると見込まれています。これらの整備には、国が創設した鉄道駅バリアフリー料金制度を活用して、設置費用に充当させていきます。乗客（大人のみ）が東京の電車特定区間のみ利用した場合、一定の料金が運賃に加算されます。料金設定は、普通旅客運賃（IC運賃・切符）が10円、定期旅客運賃（通勤のみ）が1ヵ月280円、3ヵ月790円、6ヵ月1,420円で、2023年3月頃に適用開始となります。

なお、ホームドア以外の設備は、2022～2025年度はエレベーター23駅（以下、カッコ内は鉄道駅バリアフリー料金制度を利用した駅数：5駅）、スロープ4駅（3駅）、バリアフリースイレ10駅（3駅）が整備される予定です。

心のバリアフリーとなるソフト対策

JR東日本では、ハード面の整備とともに、ソフト面における取り組みも行われています。鉄道事業本部 サービス品質改革室の丹治貴弘さんは「年齢や性別、国籍の違い、障害の有無にかかわらず、すべてのお客さまに安全かつ快適に安心して鉄道をご利用いただくには、施設整備だけではなく、社員によるお客さま視点に立った対応や心のバリアフリーのマインド醸成も必要だと考え、さまざまな取り組みを進めています」と話します。

2022年3月のダイヤ改正より、左沢線（左沢駅）、石巻線（女川駅）、仙石線^{*1}（東名駅・野蒜駅）、磐越西線^{*2}（郡山富田駅・磐梯熱海駅）、小海線（北中込駅・白田駅・八千穂駅・馬流駅・松原湖駅・佐久海ノ口駅・甲斐小泉駅）において、運転士または車掌が車いす

すべての人が安全・安心に移動できる交通機関の実現や、地球環境と共生できる交通システムの構築が強く求められる社会の中で、交通事業者は高い志を持ち、バリアフリーや環境対策を積極的に推進しています。このコーナーではそうした各事業者の取り組みや努力をお伝えしていきます。第1回は、東日本旅客鉄道株式会社（JR東日本）のバリアフリーについての取り組みを伺います。聞き手：茶木 環

を利用する乗客の乗降をお手伝いする試行を開始しています。他には、新幹線の車いすスペース（写真④）をWEB上で申込みができるシステムも導入しています。

※1「各駅停車」で試行中。 ※2「快速あいつ」で試行中。

困っている人に声をかける風土をつくる

さらに、JR東日本グループ社員だけではなく、社会全体で取り組んでいくために、当事者参画が重要だと認識しており、地域や盲学校などと連携して、車両を用いた勉強会、訓練会を実施しています。2011年にスタートした「声かけ・サポート」運動を、2022年度は鉄道事業者84社局7団体が連携して実施しています。普段、街の中で困っている人を見かけた時に声かけができていても、駅構内やホームでは駅係員や乗務員に任せるべきなのか迷うケースがあります。そうした中でJR東日本グループ社員が積極的に声をかけることで、困っている乗客にはもちろん、その様子を見た周囲の乗客にも安心感がひろがり、次は自分も声をかけようという意識が変わります。

「共生社会を実現するためには、交通事業者のみならず、お客さまにもお声かけや見守りにご協力いただくことで、社会で一緒に暮らす誰もが相互に理解しあい、尊重しあって助けあう風土を作っていくことが重要だと考えています」と鉄道事業本部 サービス品質改革室の許旭成さんは語ります。

2021年に開催された東京オリンピック・パラリンピック競技大会において、一部の競技会場の最寄り駅では、乗客がスムーズに利用できるように、観客が利用する時間帯にはホーム上にスロープ板を用意した社員が待機して案内するといった取り組みも実施していました。

誰もがより安心して安全、快適に公共交通機関を利用して移動できることを目指して、JR東日本はハード整備の拡充ときめ細やかなソフト施策の両輪でたゆみない努力を続けています。

注1 1日あたり利用者数3,000人以上の駅ならびに2,000人以上3,000人未満の自治体の定める重点整備地区内の生活関連施設に位置付けられた駅



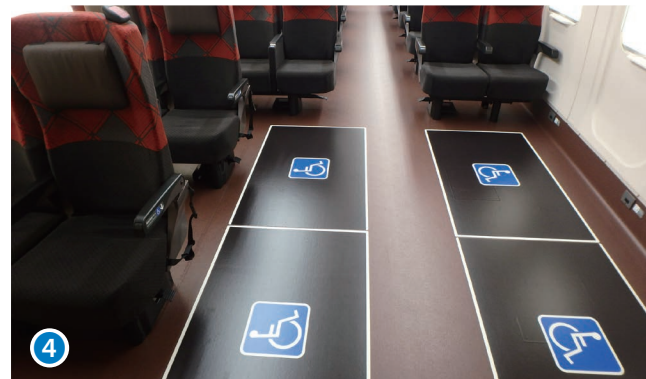
●工事の難易度が高かった、新大久保駅エレベーター



●スマートホームドア（下総中山駅）



●従来型のホームドア（千駄ヶ谷駅）



●新幹線車いす用フリースペース（イメージ）

インタビューにお答えいただいたJR東日本には、当財団が実施した鉄道駅のバリアフリー設備整備事業ををご活用いただいたほか、さまざまな調査研究等にもご協力いただいております。



日本で唯一、国土地理院に「砂漠」と表記されている伊豆大島の裏砂漠

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

「神宿る島々と都心を繋ぐ船で、 非日常な島旅を」

日本神話で、大国主命(おおくにぬしのみこと)の長子である事代主命(ことしろぬしのみこと)が国土を瓊瓊杵命(ににぎのみこと)に譲り、出雲の国を出て伊豆の国に渡られ、島々を焼き出して造られたのが伊豆諸島の島々だと伝わる。

実際に、火山の噴火によって形成された島々で、東京とは思えないほどのダイナミックな自然景観を見せる。それを「神がなせる技」だとして、島々で暮らす人たちはいにしえから自然に神が宿ると信じてきた。神話に関する神社が多くあり、1000年以上前から大切にされてきた延喜式内社(えんぎしきないしゃ)は24社ある。

伊豆諸島を運航する東海汽船は、明治22年に渋沢栄一の発案によって設立され、創業130周年以上の歴史を持つ。明治23年に東京府の要請で伊豆諸島・御蔵島の柘植材を運搬するために航路が開拓されて、伊豆諸島航路の運航が始まった。

現在、東京竹芝桟橋から南へ約120kmの位置にある伊豆大島を玄関口に、利島、新島、式根島、神津島を主に航行するのが大型客船の「さるびあ丸」と4隻のジェットフォイル「セブンアイランド」。都心から南へ約180kmの三宅島と御蔵島、八丈島を航行するのが大型客船の「橘丸」だ。

黒潮の通る海に囲まれた島々が多い中、最も就航率が高い伊豆大島は、年間を通して観光客が多い。また、「セブンアイランド」だと片道1時間45分で着けるので、日帰り旅行も可能だ。

筆者は、夜に竹芝桟橋を「さるびあ丸」で出港し、船内で寝泊まりして、早朝に伊豆大島に到着するという船旅が好きだ。東京タワーや煌々とネオンに輝く摩天楼を東京湾から眺め、やがて夜の闇に包まれて船内で眠りに着く。朝、目覚めて島に降り立つと、ぼんやりと暗い空が次第に明るくなって、力強い朝日が出迎えてくれる。一歩踏み出せば、神が住まう大自然が広がる。

「さるびあ丸」は令和2年に就航したばかりで、船内設備が充実しており、一人旅や家族連れの旅など、乗船者の旅行スタイルやシチュエーションによって様々な客席が選べる。ツインベッドが

置かれた個室の「特等室」は、ホテルと同様の居心地の良さで、室内にシャワーとトイレが備わっている。船内アナウンスの音量や室温も調整できるので、音に敏感だったり、人よりも寒がり・暑がりだったりする場合には、安心して滞在できるだろう。

飛行機のビジネスクラスのような椅子タイプの「2等椅子席」は、なかなか他船では見られない。隣席との仕切り用ロールカーテンが設置されているので、他人を気にせずにリラックスできるの。船内はバリアフリーにも対応しており、車椅子ごと入れる客室やエレベーター、多目的トイレなどが設備されている。車椅子が通れる幅で段差のない通路のバリアフリーエリアもある。

一方で、伊豆大島から都内へ戻る際は、ジェットフォイルの「セブンアイランド」に乗り、大型客船との違いを体感すると面白い。離島航路には欠かせない高速船で、水中翼で浮き上がって航行するため、波の影響を受けず、ほとんど揺れないので、船酔いが心配な人も安心できる。出港直後に、「テイクオフする(離水する)」というアナウンスがあるのも飛行機のようなのだ。

ジェットフォイルとは、米ボーイング社が航空機技術を水上に適用する目的で開発した全没翼型水中翼旅客船だ。タービンエンジンを搭載し、水中翼の揚力で海面から離水(テイクオフ)・浮上して走る。最高速力45ノット(時速83km)で、3.5mの荒波でも安定して走るため、「海のジェット機」と称されている。

川崎重工業が製造と販売の権利を受け継ぎ、令和2年に就航した「セブンアイランド結(ゆい)」は国内で25年ぶりの新造船となって話題になった。ジェットフォイルの造船技術を後進に伝えるためにも、非常に重要な機会となったそう。

「さるびあ丸」と「結」の船体カラーリングデザインは、どちらも東京五輪のエンブレムをデザインした野老朝雄さんが手がけた。TOKYOアイランドブルーと呼ばれる伊豆諸島の海の色を象徴した藍色を使い、島と人・島と本土を「繋ぐ・結ぶ」という意味が込められたデザインになっている。

あらゆる最先端の文物が集結する都心と太古から脈々と続く自然豊かな島々。両極を繋ぐ架け橋となっている船に乗って、だれもが東京という世界の広さ、深さを再発見する旅ができるだろう。

さるびあ丸



令和2年に就航した際の「さるびあ丸」。全長118m、総トン数6,099tの大きさ。島々の生活物資なども運ぶ、島の人々の生命線でもある。



特等室の室内。ホテルのような一室で、完全にプライベート空間を確保できる。ミニ冷蔵庫や浴衣、スリッパなども備わっている。



船内のエレベーター。段差のないバリアフリーエリアへ安心して移動できる。
＜助成対象施設＞

日本は大小多くの島で構成されています。その島々の生活を支える要の船は、生活面や観光面で重要な役割を果たしています。しかし、船旅や島旅を経験したことがない人が多いのも事実です。その中には、船に乗ることに不安を感じ、躊躇する人もいます。

当財団では、長年にわたり取り組んできた船やターミナルのバリアフリー施設整備を活用することで、「だれでも楽しめる船旅・島旅」ができることを多くの人に知ってもらいたいと考え、障害当事者の視点や専門家の助言を加えた動画や旅のしおりを制作しました。この動画では、困りごとを抱える子供とその親が旅のしおりを活用しながら、今回ご紹介した「さるびあ丸」に乗船し、伊豆大島に訪れ、初めての船旅・島旅をする様子をご覧になれます。この動画には、今回取材・執筆していただいた小林希さんもナビゲーターとして登場します。 [詳しくは P6へ](#)

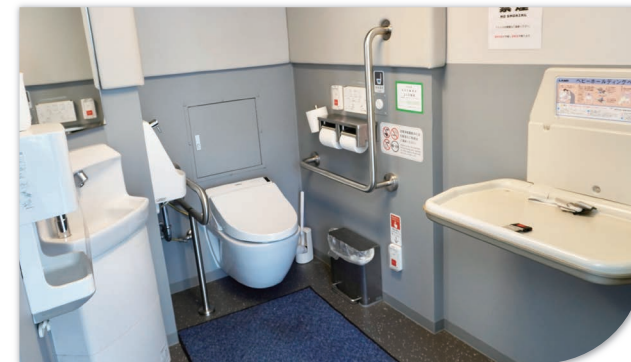
セブンアイランド結



令和2年就航のジェットフォイル「セブンアイランド結」。TOKYOアイランドブルーで「結」のマークがデザインされている。



船内2階のバリアフリー客室。座わりやすいように椅子の前には広いスペースがある。
＜助成対象施設＞



2階にあるバリアフリートイレ。オストメイト用設備やおむつ交換台も設置されている。
＜助成対象施設＞



エコモ財団は、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しており、助成対象施設にシールが貼られている。

今回ご紹介した「さるびあ丸」と「セブンアイランド結」のバリアフリー施設は、この助成制度を活用して2020年度(令和2年度)に整備されています。

『だれでも楽しめる船旅・島旅』の動画を制作しました

当財団では、日本財団の支援により、旅客船のバリアフリー化整備に対し助成を行っております。これまでに助成を行った旅客船等が、バリアフリー設備等を活用し、障害当事者をはじめとした、だれでも利用することができる船旅を提供し、目的地となる離島等への島旅に貢献できていることを周知するための動画を制作しました。

▶ 撮影の旅程

伊豆大島では、右記の旅程で観光名所などを巡りながら、島旅の魅力を感じ、島民の方と交流を行いました。

7月23日 竹芝桟橋を出航(23時)

7月24日 岡田港到着 → 大島バス(写真①)乗車 → 愛らんどセンター御神火温泉で朝食 → ぶらっとハウス(写真②) → 三原山展望台(写真③) → ブルーヘイズ農場(写真④) → 椿花ガーデン(写真⑤) → 野田浜(写真⑥)

7月25日 地層大切断面(写真⑦) → 波浮港(高林商店・梵天)(写真⑧～⑫) → 元町港出航(写真⑬・⑭)

7月24日(島旅1日目)

伊豆大島の岡田港には、早朝5時に到着し、島内の公共交通を担う黄色の車体が目印の大島バス(写真①)で元町港のそばにある、愛らんどセンター御神火温泉(以下、御神火温泉)まで移動し、朝食をとりました。御神火温泉は、1986年の三原山噴火後に湧き出した温泉を利用した施設で、館内には大浴場、25m温泉プール、レストランが併設されています。

次に、ぶらっとハウス(農産物直売所)を訪問し、ここでは朝に収穫した野菜の購入(写真②)や大島牛乳と島の農産物を使った手作りのジェラートやソフトクリームを食べることができます。そして、伊豆大島といえば、「三原山」(写真③)。都内では感じる事ができない壮大な自然のチカラをからだ全身で感じる事ができます。

続いて訪れたのが、ブルーヘイズ農場。ここは、全国でも数少ないホースセラピーの施設です。ここでは、与那国馬10頭が放牧されており、えさやりやブラッシング、お散歩などをすることができます。牧場主の平山さん(写真④)からは、貴重なお話も聞くことができました。

さらに、2016年に国際優秀つばき園に認定された椿花ガーデン椿園を訪問し、園主の山下さん(写真⑤)にもお話を聞くことができ、世界でも珍しい夏に咲く椿を見せていただきました。

そして、1日目の最後には、野田浜。ここには、パディーズベル(写真⑥)という鐘があり、夕日がきれいにみることができます。



写真① 大島バス



写真② 天ぷらで有名な「あした葉」

2020年度に助成を実施した東海汽船株式会社の「さるびあ丸」に社会的なコミュニケーションや対人関係の困難さや、光・音・におい等に敏感な感覚をもっている子どもとその親とともに乗船し、7月23日から25日まで伊豆大島への船旅・島旅を舞台とした撮影を行いました。



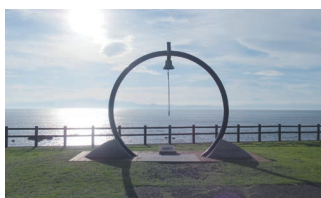
写真③ 三原山展望台



写真④ ブルーヘイズ農場 平山さん



写真⑤ 椿花ガーデン椿園 山下さん



写真⑥ 野田浜/パディーズベル

7月25日(島旅2日目)

2日目は、地層大切断面(通称バームクーヘン)からスタート。この地層(写真⑦)は、過去約1万8000年の間に繰り返し起こった大噴火により100回以上の噴出物で巨大な縞模様を作りあげたもので、1953年に島の一周道路を建設するため、山を削ったときに発見されたものです。

次に訪れたのが、波浮港(はぶみなと)。島の南部にある波浮港(写真⑧)は、島の中でもノスタルジックな風情ある漁港です。

元々は、「波浮の池」と呼ばれる火口湖でしたが、1800年(寛政12年)に秋廣平六(あきひろへいろく)の指揮のもと波浮港掘削工事が開始され、翌1801年(享和元年)に工事が完成し、波浮港として開港しました。火口湖の地形を活かした静かな湾の良港で、航海の安全と多くの利便性を与える場所となり、多くの船で大変賑わったようです。また、ここには川端康成の小説『伊豆の踊り子』の舞台の一つとなった港屋旅館も当時のまま見学することができました。

さらに、その魅力に誘われて、数年前からゲストハウスを併設する新たなお店がオープンしています。高林商店(写真⑨)は、昔懐かしい駄菓子や日用品などの販売や、買った商品をその場で飲食できる交流スペースがあります。また、この交流をきっかけにカームダウン・クールダウン(写真⑩)を新たに設置していただきました。梵天(ぼんてん)(写真⑪)は、名物店主がつくるあした葉などを使った鯛焼き(写真⑫)が絶品で、暑い時期にはかき氷も人気となっています。

そして、駆け足で巡った2日間の旅程が無事、終了しました。島民とのふれ合いや都内にはない自然を満喫し、参加いただいた親子もたいへん満足していただきました。



写真⑦ 地層大切断面(バームクーヘン)



写真⑧ 波浮港



写真⑨ 高林商店



写真⑩ 高林商店内のカームダウン・クールダウン



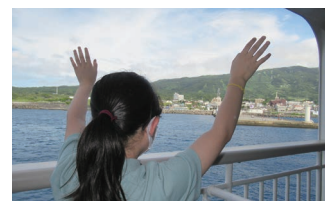
写真⑪ 梵天



写真⑫ アイス鯛焼き



写真⑬ 元町港からの出航



写真⑭ 船内からの風景

この動画はYoutubeで公開していますので、ぜひご覧ください。動画は下記URLからご覧いただけます。



公共交通事業者向け手話教室をオンラインで開催しました

公共交通機関における聴覚障害のある方の移動の円滑化と障害の理解を図るため、交通事業者向けの手話教室を首都圏と関西地区で開催しています。

今年度は、新型コロナウイルス感染症への対応として、首都圏では初めて「オンライン形式」を採用し、5月26日から毎週木曜日の19時30分～21時まで1時間30分の講習を計10回実施しました。

受講生は全員音声をミュートにし、日本語を使わない環境の中で、聴覚障害の当事者講師から手話を学びました。はじめの数回は、受講生がやや戸惑いを見せる場面もありましたが、講師の優しく温かい指導のもとで回数を重ねていくごとに手話を習得し、後半の数回は覚えた手話を使って、受講生同士による会話練習に楽しみながら取り組んでいる様子が印象的でした。

参加した受講生へのアンケート結果を見ると、すべての受講生が講義に対して「満足」と回答しており、今後も継続して手話を学びたいという意見をいただきました。

次年度も、オンラインによる手話教室の開催を予定しております。



手話教室開催の様子

令和4年度モビリティ・マネジメント教育にかかわる 「学校支援制度」「支援校」が決定しました

4月から公募を行っていました「モビリティ・マネジメント教育にかかわる学校支援制度」ですが、委員会にて諮った結果、下記15校が採択されました。

今後は資金面の支援だけでなく、行政や交通事業者との橋渡しやデータ提供などの支援も行っていきます。

令和4年度の支援学校名と学習テーマ

学校名	テーマ
酒々井町教育委員会	酒々井学（ふるさと学習）小学校3学年「酒々井の交通」
足立区立平野小学校	権利とマナー（道徳）、地球にやさしい交通（総合）
小千谷市立南小学校	たいよう学年のSNG（すごい！なかよし！がんばれ！）大調査
富山市立上滝小学校	富山市の土地利用と交通の様子 スーパーで働く人
犬山市立楽田小学校	楽田にモビリティイノベーションを ～小牧線を核にした町おこしを目指して～
京都教育大学附属京都小中学校	京都再発見 私たちから発信しよう ～公共交通とまちづくりの関連を通して～
西宮市立北六甲台小学校	総合的な学習の時間（仮）ゆめまちプロジェクト -バスDGs-
広陵町立真美ヶ丘第二小学校	コミュニティバス「広陵元気号」利用促進の提案
美作市立英田小学校	公共交通機関を実際に利用して、岡山県の交通の広がりの特徴を知ろう
取手市立戸頭中学校	持続可能なコミュニティバスの運営について提案しよう
岡崎市立新香山中学校	私たちの生活とエネルギー利用
同志社中学校・高等学校	駅と地域を活性化する中学生ムーブメント 叡電 八幡前駅プロジェクト
京都教育大学附属桃山中学校	観光都市京都に幻となったLRT導入は必要なのか…
滋賀県立彦根東高等学校	近江鉄道「彦根駅」プロジェクト
長崎県立長崎北高等学校	地域と共生する公共交通の研究 その3

第41回EST創発セミナー in 小豆島〔四国〕 ～環境にやさしい小豆島の持続可能な公共交通再生への挑戦～ を開催しました

第10回EST交通環境大賞において、小豆島地域公共交通協議会による「環境にやさしい小豆島の持続可能な公共交通再生への挑戦」は大賞【国土交通大臣賞】を受賞しました。そこで、この受賞内容を紹介するオンラインセミナーを2022年6月17日（金）に開催しました。

当日は、土井 健司 大阪大学大学院工学研究科 教授、加藤 博和 名古屋大学大学院環境学研究科 教授から、ESTに関する講演や、地域公共交通の社会的インパクトとこれからの移動について考える講演をいただきました。その後、小豆島地域公共交通協議会事務局から受賞内容に関する取組紹介をいただきました。最後に、土庄町や国土交通省四国運輸局を加えて「環境にやさしい小豆島の持続可能な公共交通再生への挑戦」をテーマに意見交換を行いました。



意見交換

当日の様子を当財団のYouTubeチャンネルにて公開中です。ぜひご覧ください。
<http://www.estfukyu.jp/sohatsu63.html>
 （ページ中程に視聴URLを掲載）



離島におけるグリーンスローモビリティ活用実証の支援地域が決定しました ～答志島（三重県鳥羽市）、佐木島（広島県三原市）にて実証を実施～

2022年6月より募集しておりました「離島におけるグリーンスローモビリティの活用に向けた実証調査の企画」について、2022年7月22日（金）に「離島におけるグリーンスローモビリティ活用実証検討会」を開催し、支援地域を答志島（三重県鳥羽市）、佐木島（広島県三原市）に決定しました。検討会には、当財団職員によるメンバーに加え、鎌田実 一般財団法人日本自動車研究所 代表理事 研究所長、小島愛之助 公益財団法人日本離島センター専務理事、国土交通省総合政策局モビリティサービス推進課、国土交通省国土政策局離島振興

課をアドバイザーとしてお招きし、採択地域の決定だけでなく、各採択地域における実証調査内容や方向性等について、意見交換を行いました。今後、採択地域に対して当財団保有の車両を無償貸与するとともに、実証調査に向けた支援を行ってまいります。

また、公募期間中の当財団保有車両を活用し、2022年6月より長野県下高井郡野沢温泉村におけるグリーンスローモビリティの実証走行を行いました。



答志島での事前ヒアリングの様子



野沢温泉村（温泉街）での実証走行の様子

エコ通勤優良事業所認証制度の啓発動画を作成しました

「エコ通勤優良事業所認証制度」（事務局：国土交通省総合政策局地域交通課及び当財団）は、エコ通勤を積極的に推進している事業所を優良事業所として認証・登録し、その取組事例を広く周知することによりエコ通勤の普及促進を図るため、2009年6月から実施されているものです。

これまでの認証制度の普及方法では、リーフレットを最初の手掛かりとし、その後ウェブサイトから申請書類をダウンロードしていただくという流れでした。

しかしながら、リーフレットからウェブサイトを訪れた際に次に何をしたらいいのかわかりづらく、かつ、申請書類にたどり着けない可能性が懸念されるため、今後取るべきステップ等をすぐさま容易に理解できる90秒動画を作成しました。

動画では、再生することで認証制度の全体像や今後なすべきステップ等がわかるだけでなく、申請書類ダウンロードURLへのアクセス方法も紹介しており、申請に必要な手続きを進めることができるようになっています。



動画は下記URLからご覧いただけます。
<https://youtu.be/MTuz8quQrHY>





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2014～2021」)の取り組みの一つとして取り上げています。

■ 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等と共同して、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会の開催

認証登録後の情報提供やフォローアップの一環として、認証登録事業者を対象とした研修会を全国で開催しています。この研修会では、経営層はもとより各分野でリーダー的役割を担う方々にグリーン経営認証に係る周辺情報・これまでの成果・今後への期待、環境関連法規制や教育資料の作成等を当財団より説明しています。

◆ 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・金融機関による様々な支援

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、国等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様々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。

◆ 金融機関等による低利融資制度・信用保証協会による保証料の割引

金融機関等では、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。

【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:平成15年10月<トラック運送事業>

平成16年4月<バス事業、タクシー事業>

平成17年7月<倉庫業、港湾運送事業、旅客船事業、内航海運業>

◆ 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組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。

自治体の皆様へ

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(パンフレット・DVD(グリーン経営認証制度の概要と取得の効果)・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。

DVD資料 **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。**

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



航空管制官について

空と空港を舞台に、パイロットや航空管制官たちの仕事に向き合うプロフェッショナルな姿を描いたドラマ「NICE FLIGHT!」(ナイス・フライト)が、2022年7月から9月にテレビ朝日系で放送されました。そこで登場する航空管制官の業務を紹介したいと思います。

航空管制官は、国家公務員試験の中の航空管制官採用試験に合格し、航空保安大学にて専門研修を受けた者がなれる国土交通省航空局の専門行政職です。

2021年の航空管制官採用試験の応募者は、839名、合格者は42名、合格倍率は20倍と狭き門となっています。合格者の男女比率は、男性24名(57.1%)、女性18名(42.9%)、概ね半数が女性です。ここ数年では女性のほうが多い年もありました。

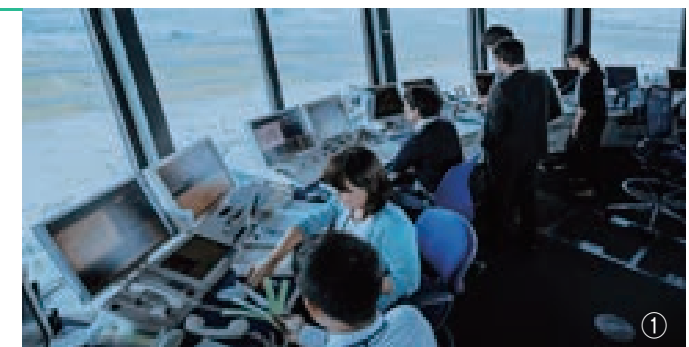
航空管制官は、航空機同士の安全な間隔を設定するため、航空無線を使用してパイロットと通信し、離着陸の順位付けや許可、経

路や高度などの指示を行います。指示を伝える航空無線では、英語の使用を原則としており、例外的に母国語の使用が可能と規定されています。多様な人種のパイロットが世界を行き交い、それぞれの国に航空管制官がいますので、言語の統一と用語の定型化は必須となります。

ドラマで中村アン演じる航空管制官は、東京国際空港(羽田)の飛行場管制業務を行っている管制塔が舞台となっています。航空管制官の主な業務は次のとおりです。

① 飛行場管制業務

空港にある管制塔から目視で航空機を捉え、離着陸の許可、空港内の走行経路の指示などを出します。空港を中心に約9km圏内の空域を担当します。



② ターミナル・レーダー管制業務

レーダーで航空機を捉え、空港から離陸した航空機を方向別に誘導し、他の航空機と安全な間隔を保ちながら上昇させます。また、各方面からの到着機を航空交通管制部から引き継ぎ、着陸順序を決定し、磁針路や高度などを指示して順番に並べます。空港から約100km圏内を担当します。



③ 航空路管制業務

レーダーで航空機を捉え、空港と空港の間を飛行する航空機に対して指示や許可を与えます。日本が担当する空域を4つに分け、札幌・東京・神戸・福岡で業務を行っています。また、日本の空港を離着陸する航空機のみならず、外国からの通過機にも同様に管制業務を行っています。



出典:国土交通省ウェブサイト
<https://www.mlit.go.jp/koku/haneda/about/>