



2030年に向けて
世界が合意した
「持続可能な開発目標」です



一般社団法人地域連携ネットワークみえ

三重県伊勢市御薗町長屋1963

(株)エブリュション内 (☎0596-63-5080 FAX0696-65-7006)

E-mail info@3c-mie.net <https://3c-mie.net/>



オリンピックに続きパラリンピックでも三重県出身のアスリートの活躍には勇気づけられます。選手たちの素晴らしい結果は、これまでのたゆまぬ努力のたまものだと思います。人間は、鍛えることで予期せぬ環境変化を踏まえながらも納得がいく成果を出せるという証しです。植物も環境に適して生き残るDNAを持っていますが、近年の激変する気候変動や自然災害には対処しえないものがあると思います。



9月は秋冬野菜の種を蒔く時期で、寒冷地、温暖地、暖地ごとに環境に合った野菜が紹介されています。しかし、日本の四季が変化している昨今、どうなんだろうと考えてしまいますが、種も改良されているからいいのでしょうか。さて、日本で唯一、食料自給率100%を満たしているコメについても猛暑つづきで品質保持に苦慮していますが、最近のコメの品薄報道にもあるようにコメの価格にも大きな変化がみられます。

毎年生産されるコメには、農家が農協に出荷した際に前払いされる「概算金」というのがあります。これは、コメが流通販売されるまでに、肥料代や燃料代など生産のための経費を精算できるようにするための制度です。

この「概算金」が、ここ数年引き上げられていますが、今年は昨年より4割前後引き上げられているそうです。これまでのコメ政策がどうだったのかという議論もありますが、世の中が変化するスピードも早くなっており、私たち自身が正しい判断が出来るよう日々学ぶ機会を得ていくことが必要ですね。



“地域連携ネットワークみえ”は会員間で情報共有や勉強会に取り組んでいます。今月は、最近の活動をご紹介します。

会員間交流勉強会 ① 法人会員 (株)フジタ 自治体会員 玉城町

先月、法人会員である(株)フジタの藤田社長が幹事を務める勉強会グループが、玉城町が取り組んだ田丸駅交流施設にて住民活動や交流施設の取り組み経過について学習しようと訪問されました。対応は、玉城町役場まちづくり推進課の中川課長と当社代表が案内と説明を行いました。



内容は、住民の熱意と行政の努力が実って、解体縮小される予定だった駅舎から新たな町の交流施設に生まれ変わった経緯や施設概要をお話しました。また、交付金を活用した財源確保なども紹介されました。



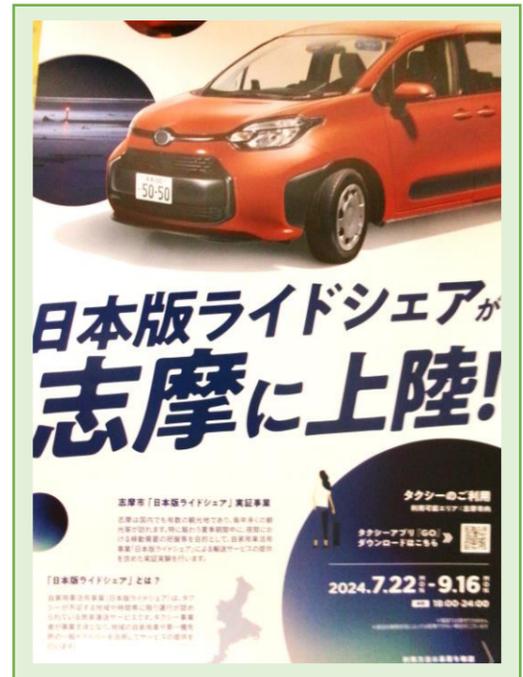
訪問いただいた皆さんからは、どうしたカタチで住民の意見をくみ取ったのかとか、自分の町では文化伝承の拠点づくりに自治体の理解が得られないといった意見が出て、行政と住民の思いの乖離はどこでもみられるのだと感じられました。行政は予算や事業の優先度も考慮しなければなりませんし、住民からすると一点集中の思いがあり、どの地域でも共通の悩みかもしれません。



なお、「まちづくり協議会」が尽力した取り組みで今回の成果に相当寄与した旨もお話ししましたが、こうした活動は、どうしても高齢者が中心になりがちで、今後、若い世代が参画できるような工夫が必要という課題も提起しました。

会員間交流勉強会 ② 自治体会員・個人会員 自治体会員 志摩市

この度、「日本版ライドシェア」の実証事業が志摩市で始まり今月16日まで運行されます。こうした動きに、県内の各地区でも交通政策に悩んでみえるところが多いことから、現地を訪問し学びたいというお声が上がリ、近隣市町や市議会議員のみなさんが、志摩市を訪問し概要の説明を受けました。志摩市のご担当には、大変お世話になった次第です。



これは、タクシー事業者による管理のもとで、地域の自家用車や一般ドライバーによって有償で運送サービスを提供するものです。今回の実証事業は、夜間における観光客の移動需要を把握して観光二次交通の課題解決をめざすものです。運行時間は、18時から24時まででタクシーアプリ GO により乗車場所と降車場所を指定して予約します。ほとんどが観光客利用のようです。

ドライバーは8名で、20代から60代の一般市民の方、意外と志摩市外の方が6名だそうです。車両は3台で1台はタクシー車両、2台は一般ドライバー所有車両とのこと。

意見交換の中で、それぞれの基礎自治体はデマンド交通を実施しているが、自治体をまたぐ運行が出来ていないという課題があるということで、近日中に明和町と多気町はデマンドで連携し、乗り継ぎを可能にするよう進められているそうです。しかし、乗車条件やルールの違いがあり、調整が必要とのことです。

さて、今月に入り国土交通省は、バスやタクシーなど移動手段の確保が難しい「交通空白地帯」と呼ばれる地域の解消に向けて、タクシー会社が運行する日本版ライドシェアの運用を見直し、現在ライドシェアを実施している22の都道府県から、年内にすべての都道府県に導入することとなりました。

タクシー事業者の申し出があった場合、地方を対象に利用できる曜日や時間帯を拡大、車両台数の上限を2倍に引き上げることが可能になるそうです。



そもそも「交通空白地」とは、バス停や駅に徒歩で行くのが困難だったり、タクシーを呼んでも30分以上かかったりする地域で、国土交通省は今月4日、こうした地域の解消に向けた対策会議を開きました。

この会議では、今年4月にスタートしたタクシー会社が運営主体となる「日本版ライドシェア」について、運行が始まっていない地方での普及を促すため、運用を見直す方針が示されました。

具体的には、原則、配車アプリで予約し、事前に目的地や運賃を確定させるという現在のルールを見直して、アプリが普及していない地域向けに電話など別の利用方法を案内するガイドラインを策定することとしています。

また、地方では運行時間を金曜日と土曜日の午後4時から翌日の午前5時までとし、タクシーの稼働台数にも上限が設けられていますが、この要件を緩和することとしています。

ところで、ウーバージャパン(株)は、国土交通省の対策会議(9月4日)と同日、タイムズモビリティ(株)[レンタカーサービス]およびロイヤルリムジン(株)[タクシーサービス]と協業し、日本初となるライドシェアドライバー向けのカーシェアプログラムの提供を開始することを発表しました。これにより自家用車を持たない人たちもライドシェアドライバーとして柔軟に働ける機会を提供し、タクシー会社のドライバー採用活動を支援することとしています。



《あしがき》

海外ではライドシェア導入が、移動手段の不足を解消するのみならず、経済効果をもたらすことが明らかになっているとのこと。イギリスでは、某都市での100万回ライドシェアあたり、1810万ポンド(日本円で約33億4千万円)の経済効果が試算されているそうで、車輜レンタルや整備、保険業界などへの広範な波及効果実証されているそうです。

一方、東京大学大学院教授の渡辺安虎氏は、日本版ライドシェアはそもそも供給が増えない仕組みであり、ライドシェア普及に必要なのはダイナミックプライシング(変動価格制)で、乗りたい人が多ければ料金をアップするなどドライバーが増える要因を作り出すことだ、とおっしゃっています。

いずれにせよ、地方で考えるライドシェアのニーズからは少し離れたところの議論のようにみえる気もします。

