



暖かい心 広い視野 行動力 『県民ひろば号外』

# もりちゃん通信

大分県議会議員 守永信幸活動報告

発行責任者  
大分県議会・県民クラブ  
守 永 信 幸  
〒870-0022  
大分市大手町3-1-1  
TEL 097-506-5088  
FAX 097-538-0136

## エネルギーッシュな一年 ～安全と安心な社会づくりを～

皆様には、さわやかに新年をお迎えのこととお慶び申し上げます。

昨年は、国内で熊が街中に出没したり、年末間近に大分市佐賀関で大規模火災が発生、また青森県東方沖地震など、国内で様々な災害に見舞われました。今年は、丙午（ひのえうま）にあたりますが、悪く捉える方もおられるかもしれません、『丙午』はエネルギーの高まる年とされ、運勢も高まるのだそうです。縁起を担ぐつもりはありませんが、良い面を意識しながら、大きく一步を踏み出せる一年としたいものです。

### 南海トラフ地震に備える

南海トラフを震源とする大規模地震の発生確率は、政府の地震調査委員会が算出方法を見直し、2025年9月に長期的（30年以内）な確率として「60～90%以上」という幅を示した評価を発表しました。従来の「80%程度」という評価を含む新しい考え方ですが、確率そのものが、地震の逼迫性を示すものではなく、いつでも起きる可能性として捉え、常に備えをしっかりとしておく必要性があると言うことです。何らかの変異を感じたら、「しっかりと避難行動を起こす」ことを家族や職場で話しておくことを意識してください。南海トラフ地震については、参考までに次の頁で触れることとします。

### 地域の交通対策を考える

大分で暮らすには、自家用車が必要と感じる方が多いと思います。公共交通機関の便数が少なく、夜間も早い時間に終わってしまいます。これは、乗客数が少ないと併せて、運転手の人員不足によるものです。不便だと感じれば、私有車を移動の主体にする方が増えてきます。自動車の保有と維持にはかなりの経費がかかりますが、やむを得ず保有せざるを得ない訳です。



▲大分市津留地区の「まつりつる」では神楽が奉納される

しかし、今後高齢者が増える中で、交通安全のために運転免許証の返納も増えることが想定されます。公共交通機関に併せた生活を考えなければならないことになります。できる限り多くの方が利用しやすい工夫を社会的に考えていかなければなりません。

併せて交通事故ゼロをめざして、様々な施策に取り組まなければなりません。

### 九州の広域ネットワークを考える

身の回りの移動だけでなく、広域移動についてもネットワークをどの様に組み立てていくかしっかりと議論していくかねばなりません。東九州新幹線についても、九州北部エリアの活性化に力を入れるのか、既存の大都市博多を核に九州全体の移動時間を短縮することに力を入れていくのか、最終的にはどちらも実現しなければならないのだろうと考えますが、先に取り組むべき道筋を決めていかなければなりません。

### 大分県下の活性化策を考える

大分県下の隅々まで、笑顔溢れる社会にするには、農林水産業の活性化が重要です。若い方が、第一次産業に飛び込める環境を拡大して参ります。

## 「南海トラフ海底地震津波観測網（N-net）」 沿岸システムの活用開始

南海トラフを震源域とする大規模地震が発生した場合、大きな津波に見舞われる心配があります。巨大な揺れを感じた時に、すぐにニュース報道等で津波の有無を確認して、避難行動をとることが大切です。昨年末の青森東方沖地震の様に「後発地震注意情報」が出された場合は1週間程度は巨大地震の発生確率が高くなると考え、防災対策のチェックなどを行って備えることが必要となります。

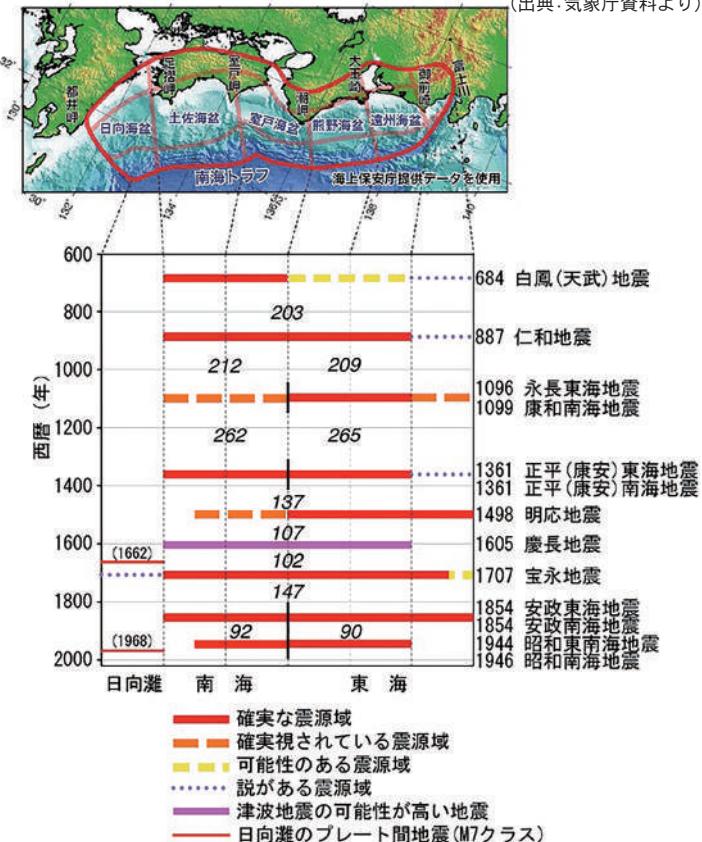
津波に備えるとしても、地震に伴って津波が発生した時に、その状況がしっかりと観測されなければ、正しい情報を得ることが出来ません。

国立研究開発法人防災科学技術研究所は、南海トラフを震源域とする地震発生時の被害軽減や防災科学技術の発展への貢献をめざして高知県沖から日向灘の海底に、地震計と水圧計を備えた「南海トラフ海底地震津波観測網（N-net）」を整備し、「25年11月20日12時から津波情報等への活用を開始しました。

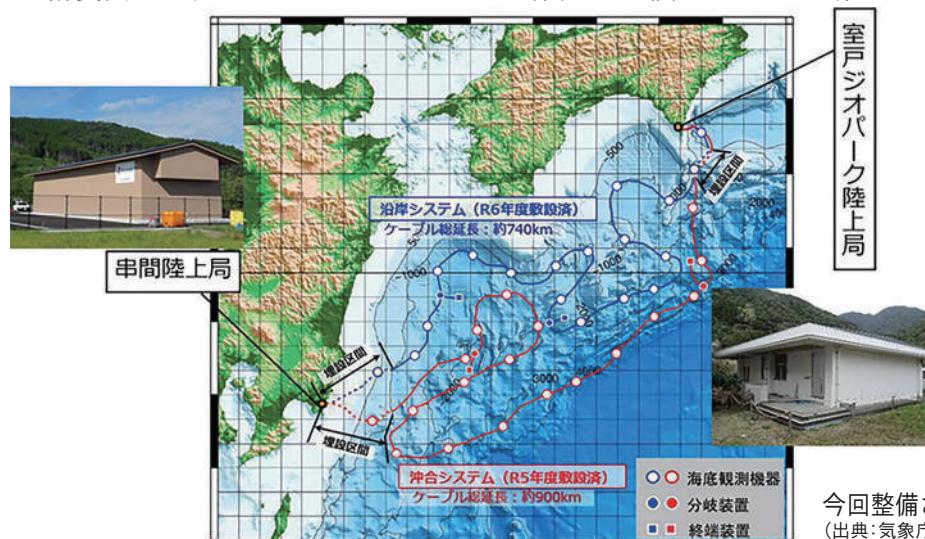
これまで津波に関する観測網が設置されていませんでしたので、南海トラフ地震による津波対策については状況把握に不安がありました。沖合システムと沿岸システムの整備が完了し、図のような監視システムが稼働しています。これにより、津波の検知が最大で10分間早くなるなど、津波警報等の更新や津波情報の発表の迅速化・精度向上が図られます。

過去に起きた南海トラフ地震の年代と震源域

(出典:気象庁資料より)



参考資料として、南海トラフを震源域とする地震の発生状況を図表にしたものをおきますので参考にしてください。この図表で、過去の発生間隔が長くなっているのは、正確に記録が残されていないことが考えられますので、ご注意ください。また、ご自身でネット情報をご確認して頂くことをお勧めします。



# コストを配慮した農産物価格形成のために

農林水産物・食品の生産・製造・流通・小売に関わる取引の仕組みが変わろうとしています。

様々な物の値段が高くなっています。農産物の価格は、品質や生産量の多寡による影響が大きいのですが、肥料や農薬など諸資材が品薄による値上がりと併せて円安の影響も受け更に高くなっています。青果市場で競られた農産物の価格が、生産コストを充分にカバーできる価格で売り渡される保障がないのがこれまでの取り引きでした。

そこで合理的な費用を考慮した価格形成をめざして、食料システム法案が2025年通常国会で議論されてきました。

政府は3月に食料システム法案を閣議決定し、4月以降国会で審議が行われました。この食料システム法は、食料の持続的な供給体制を確保し、食料安全保障の確保を図る観点で議論を重ね、5月15日に衆院で可決、6月11日参院で可決・成立しています。

食料システム法は、①合理的な費用を考慮した価格形成と、②食品産業の持続的な発展をめざして、様々な取り組みを進めるための法律です。生産分野では持続的な供給に要する費用を考慮した価格を形成させるために、コストを下回る価格での取引を抑止する施策を進めます。また食品産業の事業主が、①生産者との安定的



▲値崩れが激しい野菜の価格安定も課題の一つ

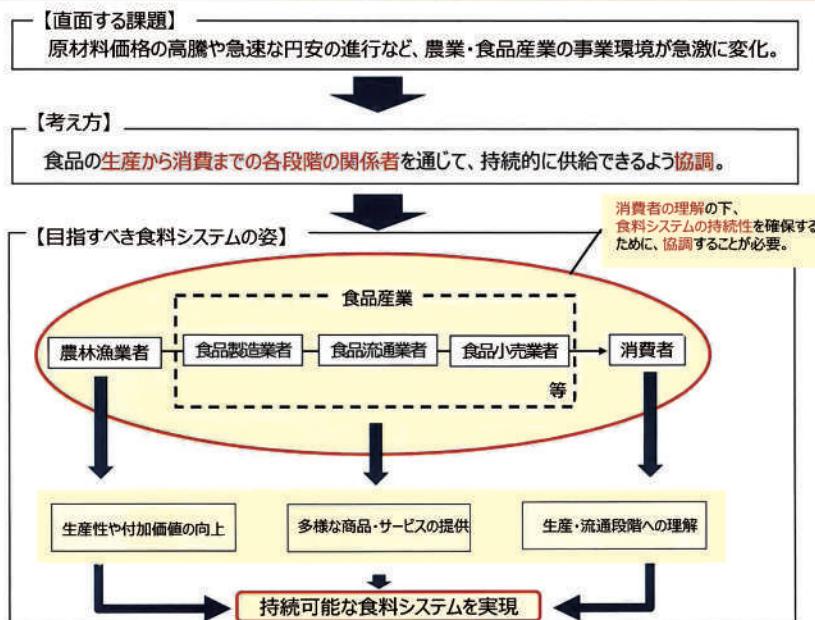


な取引関係の確立、②流通の合理化、③環境負荷の低減、④消費者に選ばれるための情報提供などに取り組む計画を策定し、その計画が認定を受ければ、その認定計画の実現に向けて、事業主が資金調達の支援や税制優遇、研究開発の協力などが受けられるものとなっています。

この食料システム法の第1の柱が合理的な費用を考慮した価格形成ですが、農家が一定のコストを掛けて栽培した産物にコストを下回る価格での取引を抑止することは当然ですが、市場や卸売業者においても、産地が集約化することで発言力を強めて高く販売しようとする希望価格と大規模な販売力を持つ量販店等の要請価格とに大きなギャップが生じ、中間に位置する経営者の経営が厳しくなったり、コストの圧縮のためにそのギャップを流通業者に押しつけたりするような事態の解消を図ることも配慮されるべきものとされています。

また、これらの制度を徹底することで、消費者の皆さんにはこれまで以上の価格帯で販売しなければならなくなります。生産者が将来、永続的に取り組める体制整備に消費者の皆さんの理解を得ることが大切です。農家が再生産できるだけでなく、次の世代を担う若者をしっかりと育てられる環境を保ちながら、消費者の皆さんに、健康的な生産物をお届けできるように取り組んでいかなければなりません。

## 食料システムを通じた食料の持続的な供給



出典:農林水産省「食料の持続的な供給に関する法制化について」

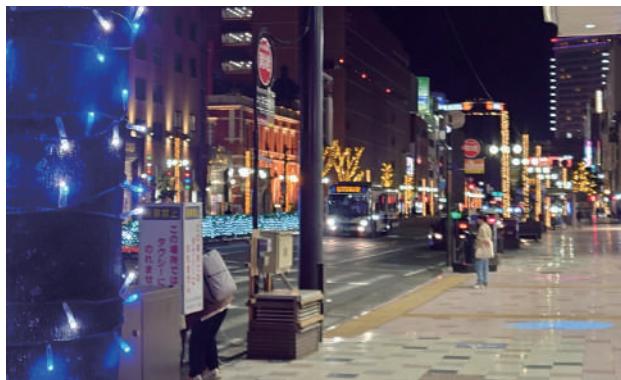
# 暮らしを支える交通政策を考える

大分県下で2024年中に運転免許証の自主返納をした方は、4,701人います。警察庁運転免許統計を見ると、大分県下では別表のように返納者が推移しています。自主返納の制度は1998年頃に始められていきましたが、導入当初は余り認知されておらず、自主返納する人数も多くはなかったようです。

高齢者による交通事故が多く報道されるようになり、社会的な問題として意識されるようになりました。2019年に東京都池袋で発生した高齢ドライバーによる重大事故の報道を切っ掛けに、自主返納の促進が全国的に注目されるようになりました。

また2000年代後半頃から各自治体や警察が自主返納者に対して「公共交通費割引」や「買い物割引」などの特典を導入するようになりました。自主返納が進むようになったようです。

要するに、毎年多くの方々が運転免許の返納を決意している一方で、公共交通網は運転手不足などにより、便数が減らされ、夜間の帰宅に利用されていた便は、早朝の出勤時間帯の便数



▲深夜に中心地を発車するバスは少ない

- お知らせ**
- ◇常任委員会は「農林水産委員会」に所属。また、政策検討協議会委員をしています。
  - ◇行政や暮らしの相談をお受けしています。お気軽にご連絡下さい。
  - ◇グループでの集まりなどに、お声がけ頂ければ、日程を調整の上、参加させて頂きます。
  - ◇守永信幸後援会の会員を随時募集しています。年会費3千円です。

連絡先: 097-532-4919  
FAX: 097-534-6598

## 大分県下における運転免許証自主返納の変遷

年第	自主返納者数	備 考
1998年	—	制度開始（統計未公表）
1999～2004年	—	公表データなし（全国的にも極少数）
2005～2009年	—	統計未公表。この間100人前後で推移。
2010～2014年	—	都道府県別公表なし。この間大分県は千数百人台で推移。
2015年	2452人	この年以降、警察庁運転免許統計
2016年	3081人	
2017年	4456人	
2018年	4792人	
2019年	5827人	池袋高齢者事故後で急増
2020年	5432人	全国的にはコロナ影響下で減少
2021年	5060人	
2022年	4827人	
2023年	4554人	
2024年	4701人	

を確保するために、早い時間に切り上げられる様になりました。それが経済活動の時間短縮にもつながっており、地域経済の活性化のハードルとなっています。

多くの顧客が公共交通機関を使い、不断に車両を走らせることが出来る社会であれば、特段意識せずに運営できるのでしょうか。地域では利用者が減少し、運転要員も充分に存在しない中で地域交通網を合理的に運営させる社会の仕組みを変えていかなければなりません。

社会の構造を変えることは一足飛びに出来るものではありませんが、県外から観光で訪ねてくださる方々への観光サービスの提供を経済活性化の足がかりにしながら、観光資源を創り出す産業を育していくことが重要なではないかと考えています。あらゆる事象に目を向ながら、大分県の元気づくりに結びつかないか検討して参ります。

## 編集後記

昨年末は慌ただしく時間が過ぎ去った気がしています。バタバタとするだけで何も実らせていない気がして、落ち着きません。▶誰のためにしているのか、見失いがちにならないか。気を引き締めて己を見つめてみたいと思います。▶ゆっくりと深く考える時間を作らなければならないと、また慌てる自分がそこにあります。集中力を高めましょう。