

City Life NEWS

全国で注目される施策や課題は、地域で暮らす私たちにどう影響するのか?身近に起きた出来事やトレンドなど、幅広い分野のニュースを紹介していきます。ネットでもさまざまなニュースを紹介しています。



シティライフNEWS で検索

世界共通の目標 「SDGs」と地元の取り組み



SDGs(エスディーゼーズ)は、Sustainable Development Goals(持続可能な開発目標)の略で、2015年に国連サミットで採択され、2016年~2030年の15年間で達成するために掲げられた国際目標のこと。貧困・飢餓・ジェンダー・気候変動など17のゴールと169のターゲットから構成され、先進国と途上国が一丸となり、民間主導で「地球上の誰一人として取り残さない」ことを目指している。日本SDGs協会の理事水上たかしさんは、「難しいことではなく、一人ひとりが日々の生活の中で意識することが大事」と話す。また、意識することで社会貢献への新しい視点が芽生え、新しいものや便利なものを生み出すイノベーションにつながると期待する。「社会貢献に経済活動が伴うからこそ、持続可能になります。企業にとっては新規事業にもなるし、社会的信用を高めるためにも、学生に就職先として選ばれるためにも、今後SDGsが重要になると思います」。

神戸発のバリアフリー ルートマップ

昨年12月、同協会の第一号認定事業として、バリアフリールートマップの製作活動が選ばれた。これは、車いすやベビーカー利用者、重い荷物を持つ観光客などのための地図アプリ。駅に貼られたポスターのQRコードをスマホなどで読み取ると、駅から目的地まで安全に通行できるルートが写真やコメント付きで表示される。

地図は、車椅子で生活する神戸市のIT企業経営、三木谷毅さんが中心となり2013年に製作が始まった。マップに掲載希望の店舗や企業から資金を募り、兵庫県立大学や郵便局員らの協力を得て実際に町を歩



関西大学の辻坂夕輝さん(左)と神戸大学の平田晃義さん(右)



西鈴蘭台駅周辺のバリアフリールートマップ

いてルートを作成。現在までに神戸市内の全140駅と高槻市内の全5駅のルートが完成し、加古川や東京にも広がりはある。今後は、企業から協賛金を募り、企業のホームページに駅からのバリアフリールートに掲載することで全国への拡大を目指している。

同協会の学生局では、企業や学生にSDGsのムーブメントを起こそうと、学生目線からSNSによる発信を行なっている。同局に在籍する辻坂夕輝さんと平田晃義さんらは、「学生の自分たちができることは、マップを広めること。まずは関西から広め、全国の駅に普及させたい」と話す。

阪大、研究機関を始動

大阪大学では昨年1月、様々な社会課題の発見と解決を進め、持続可能な共生社会を構想するシンクタンクとして「社会ソリューションイニシアティブ(SSI)」を始動させた。他分野の研究者や民間企業、社会のステークホルダーと協働。課題の発見や整理、解決に向けた研究を進め、「命を大切に、一人一人が輝く社会」を目指す。同時に、学生の参画によって、30年後、50年後の社会に貢献できる人材を育成する。セミナーやワークショップの開催のほか、シンポジウムやフォーラムも定期的に開催される。3月19日には、第一回シンポジウム「未来につなぐ命~SSIの理念と取組~」を開催予定だ。



一般申し込みも可能。先着250名。問い合わせ・申し込みは大阪大学社会ソリューションイニシアティブ(SSI)まで。
<http://www.ssi.osaka-u.ac.jp/>

買い物難民を救え コープこうべ「移動店舗」

自宅から歩いていける距離に食料品や日用品を買える商店がなく、日常の買い物が困難な「買い物難民」が増えている。65歳以上を対象とした農林水産省の「食料品アクセス困難人口」推計によると、大阪府では2015年時点で54万人に上り、10年前に比べ57.7%増加。75歳以上の対象者では29万人、91.2%の大幅増となった。全国的にも大都市圏での買い物難民増加が目立つ。背景には、都市部の高齢化のほか、郊外の大型商業施設の増加も一因としてみられる。特に駅前のスーパーや商店街の店舗が収益悪化で撤退すると、車を持たない住民が買い物に支障をきたすようになり、都市部に突如として買い物困難地域が出現する。郊外でも、人口の自然減による店舗の閉鎖、また車に乗れない高齢者も増えており、買い物難民問題はすでに地方の過疎地に限った話ではなくなっている。

厳しい移動店舗の運営

こうした状況を見て、コープこうべでは、2011年からトラックによる移動店舗を導入。拠点となる店舗から、曜日ごとに決まったルートの停留所を1日かけて巡回している。現在、大阪府では豊中市など、兵庫県では神戸市、丹波市、相生市などで計10台が稼働中だが、その運営は厳しいのが実情だという。コープこうべの平井寛さんは「そもそも採算が取れずスーパーが撤退したエリアなどを中心に、1カ所20分程度営業し、1日平均10カ所を回ります。地域的に多くの利用者を確保するのは難しいうえ、車両費や人件費などの運用コストも重くのしかかり、移動店舗単体での収



コープこうべ 店舗事業部買い物支援担当 統括平井寛さん(右)



トラックに乗せる商品は店舗からピックアップし、値段も同じ。別途協力金として購入金額の10%(上限150円)がかかる仕組み。野菜や生鮮食品などもそろる。



支は厳しい状況です。ただし、生協として重要な事業と考えており、継続して運行するためにも収支改善は急務です」と話す。

コープこうべでは、移動店舗に冷蔵庫付きの2トントラックを使うため初期投資や維持費が大きくなる。そのため、より低コストな軽自動車による移動店舗も昨年導入した。積める商品が減るなど、2トントラックに比べ不便はあるが、都市部では小回りがきき、停留所を柔軟に増やせる利点もある。また、最近では一部の店舗で、店から車で20分程度のエリアを運行する買い物送迎を開始。こちらは移動店舗と比較すると、投資を低く抑えられるという。

事業モデルとして

総務省の実態調査では、全国で6割以上が赤字と言われる買い物難民対策事業。持続的な

サービス提供には何が必要なのか。「利用者が多く好調なのは、地域、行政とうまく連携できたエリアを回るルートです。運行開始時に、行政と地域自治会と三者で連携協定を締結できた地域では、定期的に関与者で会合を開き、利用者数の推移や停留所の改廃などを話し合います。こうした地域では、買い物困難者の問題は自分たちで対応しようという機運が盛り上がり、結果として、他の地域と比較し20%以上利用者が多い状況です」と平井さん。こうしたエリアでは、買い物を軸にコミュニティができ、地域の見守り機能も担っているという。行政、地域、企業が協力する買い物難民対策の1つのモデルとなりそうだ。