

今日の最初のお話を始めます。

皆さんは、御自分の暮らし向きをどのように感じていらっしゃいますか。日本銀行が行つてあるアンケートによりますと、回答した人の半数以上が、暮らしにゆとりがなくなってきたと答えています。また、物価につきましても、七割以上の人人が、かなり上がつていると答えていきます。政府を要望するものは何かということを聞いた別のアンケートにおきましては、物価高対策と答えた人が一番多かつたということあります。

こうした状況を踏まえまして、政府におきましても様々な対策が講じられてきています。

その対策の一つに、税額控除というものがあります。これは、本来払うことになっている税金から一定の額を差し引くというものであります。昨年は所得税などから四万円を差し引くということが行われました。ただし、誰もが対象になるわけではありません。決められた額を超える所得のある人は、この制度から除外されています。

一方、この制度にも問題がないわけではありません。例えば、対象となる税金を全く払っていない人はどうなるのでしょうか。あるいは、払っている税金が定められた額に満たない人はどうでしょうか。

そこで、こういう人たちも含めまして、所得の少ない人たちに対する別な制度が用意されることになりました。それは給付金を支給するというものであります。

その給付金の内容を見てみると、税金から

差し引くことのできなかつた額に加えまして、生活を支援していくための給付でありますとか、子育てをしている世帯を支援していくための給付なども含まれています。

さて、このところマスコミなどでよく目にす

る言葉に、給付付き税額控除というものがあります。解説などを読んでみると、減税と給付を組み合わせて一定の所得以下の人たちを支援していく仕組みとあります。これまで触れてきたものも、これに近いものよりも思います。この給付付き税額控除でありますけれども、欧米を中心として導入が進んでいるとのことであります。しかし、我が国におきましては、議論こそ続けられましたが、具体化されることはませんでした。

ところが、ここに来て、導入に向けた機運が高まつてきたように思います。公約に掲げている政党もありますし、新しい総理も、導入に向けた議論を進めていきたいとの意向を明らかにしています。

しかし、課題も少なくありません。一つは、財源をどうするかということです。もう一つは、制度に必要な情報はどう連携させていくかということです。また、他の制度との調整も図つていかなければなりません。

うまく設計することができれば、必要なところに必要な支援を届けられる制度であるとも言われています。しつかりとした議論を期待したいと思います。

次は、竹に関するお話をあります。私たちにとって、竹はとても身近な存在だと

思います。身の回りには竹で作られた日用品が一つや二つはありますし、タケノコを口にする機会も少なくありません。さらには、よく手入れをされた竹林は、景観としてすばらしいものがあります。

そんな竹でありますけれども、最近問題になつていることがあります。それは、竹林が放置されているということです。

竹はとても成長が早い植物であります。一日に一メートル以上伸びたという記録もあります。また、地下茎と呼ばれる部分は横に広がつていく性質を持ちますが、この地下茎も一年間で五メートルも伸びたという記録があります。

竹は、こうした特質を持つことから、適切な管理がされなくなるとたちまち広範囲に広がってしまいます。そして、様々な害を及ぼすことになります。

竹に侵食された森林におきましては、樹木や草花が次々と枯れていきます。そして、太い根を張る植物が育たなくなつてしまつた結果、土砂災害の危険性が高まるということも指摘されています。

また、竹は農地や住宅地にまで侵入していくことがあります。竹に侵食された農地では、農作物が育たなくなるなどの影響が避けられません。また、住宅地におきましては、長いこと空き家になつているところでは、敷地がすっかり竹に覆われてしまつていて例も見られます。ひどいところでは、竹が住宅の床を突き破つて生えてくることもあります。

なぜ竹林が放置されてしまうのかということを考えてみますと、一つには、竹を適切に管理していた人々が少なくなっているということがあります。もう一つは、竹に対する需要が減っているということもあると思います。

こうした中におきまして、竹林が放置されていることへの問題意識が高まりを見せてきていました。そして、竹を活用する新たなアイデアも生まれてきています。

その一つが、竹を道路などを舗装する材料として使うというものであります。

これは、一般的な舗装ができないところでも使えるということから、海外からも関心が寄せられています。

その一つが、インドであります。インドは、竹林の面積が世界で最も多い国の一とされています。竹を有効に活用する方法を考える中で、この技術が目に留まつたということです。

アフリカの国々の中にも、この技術に関心を持つているところがあります。これらの国々は、車道に使うことを考えているということです。

一方、竹の製品をもう一度見直そうという動きもあります。その一つは、竹林の管理と活用を両立させる取組の中から生まれたものであります。ここで作られた家具は海外でも高い評価を得たということです。

さて、皆さんも、改めて竹に関心を向けてみませんか。

最後のお話に移ります。

先日テレビを見ていましたら、バーベキュー

を楽しむ家族の姿がありました。注目したのはその場所であります。そこは船の上でありました。雄大な海の景色を眺めながらのバーベキューは、さぞおいしく感じられたことだと思います。

この船は、本州と北海道を結ぶカーフェリーと呼ばれるタイプのものであります。そこで今日は、このカーフェリーを話題にしてみたいと思います。

日本は島国でありますから、本土と離島を結ぶカーフェリーは数多く就航しています。中には、二十分置きに出発するものもあるといいますから、驚きであります。

一方、冒頭で取り上げたような長い距離を結んでいるものもあります。長距離フェリーと呼ばれるこのような航路は、日本には十五ほどあります。

長距離フェリーが日本で運航を開始したのは、今から半世紀以上前のことになります。当時はまだ高速道路の多くは開通していませんでしたから、主要な道路は渋滞に悩まされていました。そこで登場したのが長距離フェリーであります。

最初は関西と九州を結ぶものであります。トラックを積んで陸上の道路と同じようなところを結ぶことから、海のバイパスとも呼ばれました。

その後、このようなフェリーの航路は徐々に全国に広がっていきます。当初はトラックを運ぶことが主な目的でありますから、客室もドライバーが寝るだけというようなものが大半でありました。

やがて、これにも変化が現れます。豪華な客室を備えて観光客を呼び込もうという動きが活発になつてきました。

最近の長距離フェリーは、トラック輸送を大きな柱にしつつも、一般的な旅行客もターゲットにしたもののが大半になっています。

ちなみに、フェリーを運航する会社のホームページを見てみると、船旅を楽しむというこ

とをメインにした様々な情報であふれています。レストランに行けば、豪華なコース料理を楽しむこともできます。見てただけでわくわくしてしまいます。

さて、ここからは、フェリーを利用した人の経験談を紹介したいと思います。基本は、せつかく船に乗ったのだから外に出ようということであります。

一つは、日が暮れていく光景がとてもすてきだったというものです。少しずつ変化していく夕焼けを船の上からのんびりと眺めるなどという機会はそうそうないだろうと思います。一方、昼間には、運がよければイルカが泳ぐ姿でありますとか、マグロのジャンプする姿なども見られることがあります。

さあ、皆さんも、長距離フェリーの旅を楽しんでみてはいかがでしょうか。（了）