

2016年3月2日

## 2016年2月定例会 一般質問

民主党・県政クラブの田辺一城です。通告に従い、政務調査に基づき、一般質問をさせていただきます。今回は、デマンド型交通システムを含むコミュニティバスの市町村における導入促進と、高校におけるキャリア教育・職業教育の強化について、知事と教育長に質問・提案させていただきますので、よろしくお願いいたします。

### <デマンド交通を含むコミュニティバスの市町村における導入促進>

私は約2年前の2013年12月定例会・一般質問で、急速な高齢化の進行を踏まえ、買い物などの移動手段としての地域公共交通を確保する重要性を提起し、本県の課題と、出来るだけ早期に政策を形成する必要性について、知事と認識を共有させていただきました。知事は2012年3月に策定した「福岡県交通ビジョン」を挙げながら、「住民、交通事業者、行政の関係者が、幅広く福祉的な視点を踏まえて地域公共交通のあり方を検討し、そのうえで地域の特性に応じた最適な交通サービスを提供していく、それが重要であると認識している」との考えを明らかにされました。

この際、私から提案させていただいたのが、デマンド型交通システムの市町村における導入促進でした。あらためて説明すると、デマンド交通とは「Demand Responsive Transport」を略したもので「需要応答型交通」を意味します。それぞれの利用者の事前の予約に応じてバスやタクシーを運行し、予約した利用者が一緒に乗って、自宅や医療機関・商業施設等への送迎を受けることができるといった送迎システムです。政策上、デマンド交通は、コミュニティバスのひとつの形として分類されています。

知事はデマンド交通について、予約システムの設備投資や事業者との調整といった課題はあるものの、路線型バスに比べて経費節減や柔軟な運行による利便性向上というメリットの高さから、地域によって有効な運行方式とし、市町村長が構成員となっている「福岡県生活交通確保対策会議」で、デマンド交通の意義や導入事例を説明し、県内での導入促進を図る考えを示していただきました。

こうした経緯などから、昨年12月に策定された「福岡県人口ビジョン・地方創生総合戦略」に「デマンド交通や地域コミュニティ運送等、持続可能な生活交通手段の確

保」が盛り込まれたと理解しています。この重要業績評価指標(KPI)には、今年度は12である導入市町村数を2019年度には17市町村に拡大させることが掲げられてもいます。本県として、この目標達成のため、いや、目標以上の成果を挙げるため、2016年度以降にどれだけ取り組みを進めることができるかが問われていると考えます。

そこで、この定例会に知事から提案された2016年度の当初予算案を見ます。主要施策として、コミュニティバスの充実などに関わる市町村の取り組みを支援することなどにより、住民生活の基盤を整える目的で「地域公共交通充実・強化費」が組まれています。このうち、「福岡県生活交通確保対策補助金」として、市町村が運行するデマンド交通を含むコミュニティバスの運行欠損額等に対する補助が7754万円計上され、補助率は欠損額の8%から20%となっています。補助率が複数あるのは、収支率が50%以上の場合は補助率が20%と高く、50%未満の場合は8%と低く設定されるなどしているためです。市町村には、最大1000万円が補助されます。

加えて、この中の新規事業として、市町村が新たに開設したコミュニティバス路線やデマンド交通のような運行方式に対する補助率の優遇政策を盛り込んでおり、導入後3年間は、収支率がどのようであろうと、補助率20%を適用することになっています。こうしたインセンティブを与える姿勢は率直に評価をしたいと思います。一方で2016年度当初予算案では計上額が年度前半の半年分の800万円と少なく、これは県内全体でわずか16路線分の想定にとどまっており、やや疑問を覚えたところでもあります。

そこで、知事にお聞きします。

第一に、前回質問した2012年度以降、県内市町村におけるコミュニティバスの運行状況は、どのように変化したのか、福岡県生活交通確保対策補助金の活用実績の推移とあわせてお聞きします。そのうえで、当時8市町が導入していたデマンド交通が今年度は12市町に拡大していますが、その背景と導入に至った要因について、どのように認識しているのか、お聞きします。

第二に、2016年度当初予算案で新たに盛り込まれた新規開設路線への補助率優遇の政策への計上額が800万円となっていることについてお聞きします。今回、予算計上に当たり、デマンド交通を含むコミュニティバスの路線開設に新たに取り組むことについて市町村の意向を調査したと思いますが、既にコミュニティバスを運行している自治体の例を見ても一つの自治体で複数の路線を開設しているのが通常であり、県全体で16路線の新規開設を前提とした予算計上は、県内各地で買物弱者など移動手段の問題が生じている現実を踏まえると、県民ニーズの実態とは乖離があるように

感じます。そこで、本県の交通政策の展開として、16路線との想定は県民ニーズに  
えるに十分なのか、知事の認識をお聞きします。

第三に、デマンド交通を含むコミュニティバスの運行主体は市町村のため、県民ニ  
ーズに十分に伝えていくためには、市町村との課題認識の共有化と導入に向けた県  
からの積極的な働きかけが不可欠です。この2年間の福岡県生活交通確保対策会  
議において、デマンド交通を含むコミュニティバスの導入について、市町村長にどのよ  
うに働きかけてきたのか、今後、新規事業も含めどのように導入を促していくのか、お  
聞きします。そのうえで、2016年度以降、本来の県民ニーズが顕在化して新規開設  
が増加し、現状の財政措置では対応できない場合の予算額拡大を念頭に置くべきだ  
と考えますが、知事の考えをお聞きします。

### ＜高校生へのキャリア教育・職業教育の強化＞

先週、2016年度の県立高校を含む公立高校の志願状況が明らかになりました。県  
立高校の志願倍率は1.26で、前年から0.01ポイント増加しました。中学卒業者数に  
占める総志願者数の割合は62.3%と、前年から0.5ポイント増加し、公私の比率が6  
対4であることを考えると、本県の県立高校は今年もギリギリのところを踏みとどまっ  
たといえます。

県立高校の役割は近年、ますます重要になっていると考えます。本県は2016年度  
から「貧困の連鎖」を断ち切るため、経済格差が教育機会の格差につながらない、ま  
た、子どもが社会に出るにあたって準備をする機会の不平等につながらないようにす  
るための施策を充実・強化しますが、同様の文脈から、高校生一人一人の社会的・職  
業的自立に向け、必要な基盤となる能力や態度を養う「キャリア教育」と、一定または  
特定の職業に従事するために必要な知識、技能、能力や態度を養う「職業教育」を確  
実に行っていくことも、一層重要になっていると考えています。

まず、本県の高校卒業生のうちどの程度が就職を選択しているのか、確認してみ  
ます。私立高校も含む本県の高校生の就職率は2015年度18.1%となっています。県  
立高校と中等教育学校でみると18.9%と少し高くなります。そのうえで、県立高校をい  
くつか具体的に抽出してみると、工業や商業などの職業系専門学科で5割～6割の  
就職率となり、一般に大学や専門学校等への進学が前提とされる普通科よりも高い  
傾向にあることは当然ともいえますが、その普通科でも就職者が4割を超える高校が  
存在しています。こうした現実には、職業系専門学科を有する高校における職業教育の  
充実に加え、普通科におけるキャリア教育の推進も図らなければ、生徒たちが十分な

職業意識が形成されないまま社会に出ることになるため、県立高校の普通科においても卒業時点で十分な職業意識を形成する教育を徹底していくことが求められている社会状況といえます。

本県は昨年 12 月、教育大綱と位置付けた「ふくおか未来人財育成ビジョン」を踏まえ、学校教育において重点的に取り組む施策等を示す「学校教育振興プラン」を策定し、重点施策のひとつとして「キャリア教育・職業教育の推進」を掲げました。本県の大きな課題として、高校・大学等への進学率や就職率については全国平均との大きな差は見られないものの、新規高卒者のうち 4 割超が就業後 3 年以内に離職していることが指摘されており、高校卒業時点で十分は職業意識を形成するという「出口戦略」がまだ十分ではないと言えます。今回の質問では教育施策の観点から質していますが、この点について、わが会派の代表質問においても「離職率を下げるのが最も重要な雇用対策」と指摘し、労働政策の観点から充実を求めたところです。

さて、本県は教育施策として、県立高校の普通科や総合学科で 2014 年度から拠点校にキャリアコーディネーターを配置し、インターンシップの受け入れ先の開拓やマッチング指導、ライフプランの作成指導、就職のノウハウの構築などに取り組んでおり、2016 年度当初予算案にも 2700 万円余が計上されています。

加えて推進しなければならないのが、工業などの職業系専門学科を有する高校における職業教育の強化です。この点、私が注目しているのが、東京都立六郷工科高校での「デュアルシステム」の取り組みです。東京都教委によると、デュアルシステムとは、学校と企業が一緒になって生徒を育成する新しい職業教育のことで、生徒が一定期間、企業で働く訓練を行い、その訓練を授業の一部として認め、働くことが学びになるシステムのことです。企業と生徒双方の合意により、就業体験先の企業に就職することも可能です。

都立六郷工科高校の担当者の方に話を聞くと、2006 年度からデュアルシステム科を設置しており、現在、ひと学年の在籍者は 35 人。1 年次にビジネスマナーなどを学び、企業見学や 2 社でそれぞれ 5 日間のインターンシップを体験します。2 年次と 3 年次は、6 月から 7 月と 11 月から 12 月の計 2 カ月間、それぞれ長期就業訓練を行います。この長期就業訓練の期間中、生徒は自宅と訓練先の企業を往復し、学校には登校しません。社員と同じ立場で働き、協力企業は地元の大田区を中心に 240 社に上るといいます。進路状況を見ると、2013 年度の卒業生は 16 人の就職者のうち 12 人が提携企業に、2014 年度は 19 人のうち 14 人が提携企業に就職しており、離職者数はそれぞれゼロと、生徒と企業の効果的なマッチング機能も果たしているといえます。

す。また、就職から 3 年を超えた後に離職するケースも出るものの、高校時代にデュアルシステムで学んだ経験から働くことの意義が理解できており、自分自身の特性に合った形で次の就業先を見つけることができているといえます。

こうした成果から、東京都は今年 2 月に策定した都立高校改革推進計画・新実施計画で、新たに葛西工業高校と多摩工業高校の 2 校にデュアルシステム科を設置する方針を盛り込みました。

一方、本県では、県立戸畑工業高校がデュアルシステムを導入していると聞いていますが、他の高校に広がってはいません。2016 年度当初予算案を見ると、県立特別支援学校において「デュアルシステム」のモデル校を設定して取り組む方針が初めて示されており、この事業自体は成果が上がるように期待をしていますが、県立の職業系専門学科を有する高校に導入を促していく方針はいまだ示されておらず、こちらでも検討を始める段階であることを提起したいと思います。なお、就業体験先は当然、県内の地場企業ですから、本県に雇用を生む、いわゆる地方創生の観点からも、大いに意義があると考えます。

そこで、教育長にお聞きします。

第一に、本県が 2014 年度から県立高校の普通科・総合学科の生徒のキャリア意識形成のため、拠点校に配置したキャリアコーディネーターについて、この 2 年間、どのような成果が上がっているのか、具体的な事例も踏まえ、お示ください。そのうえで、今後、成果と課題を検証していくには、各学校において離職率等の把握も進めながら、本県の県立高校の普通科・総合学科におけるキャリア教育をさらに強化していく必要があると考えますが、教育長の考えをお聞きします。

第二に、工業などの職業系専門学科を有する高校における職業教育を強化する必要性についてお聞きします。ご紹介した都立六郷工科高校やこれを受けて策定された都立高校改革推進計画・新実施計画、戸畑工業高校におけるデュアルシステム導入の先進事例を参考にしながら、県内において協力企業を開拓し、本県としても職業系専門学科を有する高校でデュアルシステムの導入を促進していくべきと考えますが、教育長の考えをお聞きします。