

1. 新たなモビリティサービスの導入促進について

2018年4月に策定された「自動運転に係る制度整備大綱」は、急速に技術開発が進展している自動運転技術が、人間による運転と比べより安全で円滑な運転を可能とすることが期待され、将来的には、我が国で生じている道路交通に関する様々な課題、例えば高齢者に関わる交通事故対策、造成から50年の時を経たオールドニュータウン等での移動手段の確保、また近年大きな課題となっている物流サービス等における運転手不足を解決することが期待されています。

2019年には、道路運送車両法を改正し、「自動運行装置」を定義し保安基準の対象装置に追加され、2020年の改正では、時速50キロ以下・晴天・高速道路上などの一定の条件下、条件外では、ドライバーが安全確保し走行するレベル3自動運転が制度上可能になりました。2023年1月には、道路運送車両の保安基準告示の改正・施行、同年4月には、改正道路交通法が施行され、先に示した一定の条件下、条件外でも車両が安全確保するレベル4自動運転が制度上可能となりました。

このレベル4自動運転への取組みは、米国や中国では、地域を限定して走行していますが、我が国では、全国的な取組みとして、実証事業が始まっております。

私は、3月に日常的に自動運転の社会実装を行っている石川県小松市、愛知県日進市、岐阜県岐阜市を視察してきました。小松市では、小松空港から新幹線が延伸した小松駅を片道約4.4km、約15分で結ぶ、片道運賃280円で、ティアフォー製の自動運転バス「Minibus」に乗車、運よく走行データを取得・分析されていた通信キャリアの担当官と一対一となり、自動運転バスが取得する様々なデータについて教えていただきました。沿道の電柱や信号機には、様々なレーダーなどが設置されており、リアルタイムで情報が集まってくる様子に感動しました。次に日進市では、日進駅から日進市役所までの住宅地を走行する、仏製の自動運転バス「NAVYA ARMA (ナビヤ アルマ)」に乗車、駅と市役所を回る5.7km、駅と住宅地を回る3.3km 2つのルートをほぼ毎日、無料で運行していました。次に岐阜市では、岐阜駅と岐阜城下を約1時間で回る観光とリンクさせた社会実証を、あらかじめ予約して乗車する必要がある人気の自動運転バス、こちらも仏製の自動運転バス「NAVYA ARMA (ナビヤ アルマ)」で10人乗り、無料で乗車できました。視察した3件ともにレベル4自動運転をめざしていますが、私が乗車したときは、運転者が同乗するレベル2自動運転でした。小松市の「Minibus」は、ハンドルが着いていますが、運転者がいつでもハンドルを操作できる状態、日進市と岐阜市のアルマは、運転者がジョイスティックを保持して前後左右の操作をしていました。

今後、山口県においても、自動運転をはじめとする様々な技術の活用によって、新たなモビリティサービスの実現や、それに向けたモデルの構築を、地域のニーズや実情を踏まえながら、積極的に進めていくことが重要であると考えます。

人口減少によって、人手不足や利用者の減少が見込まれる中でも、新たなサービスの提供によって持続可能な交通システムが構築できるよう、取り組んでいただきたいと思います。

そこでお尋ねします。全国の自治体で実証事業・社会実装が進められている、新たなモビリティサービスの導入に向けて、今後どのように取り組んでいかれるのか、県のご所見をお伺いします。

2. 基幹業務システム標準化への取組みについて

2023年9月、地方公共団体情報システム標準化基本方針の改定版が閣議決定されました。

我が国の行政サービスの多くは、地方公共団体が個別に開発しカスタマイズをしてきた結果として、
1.維持管理や制度改正時のシステム改修等において大きな負担が発生している。2.個別に開発してきたシステムの差異により、クラウド利用が進んでいない。3.住民サービスを向上させる最適な取組を迅速に全国へ普及できていない等、様々な課題を抱えています。

このような地方公共団体の基幹業務システムの課題を踏まえ、2021年5月に地方公共団体に対し、標準化基準に適合する基幹業務システムの利用を義務付け、標準準拠システムについてガバメントクラウドを利用することを努力義務とする地方公共団体情報システムの標準化に関する法律が成立しました。

この標準化法に基づき、地方公共団体の基幹業務システムの統一・標準化を推進することとし、標準化して得られるメリットや目標は、個々の手続・サービスが一貫してデジタルで完結し、一度提出した情報は、二度提出することを不要に、民間サービスを含め、複数の手続・サービスをワンストップで実現するデジタル3原則に基づく業務改革や事業者の競争環境を確保し、ベンダーロックインを回避すること、システムの所有から利用へ、そして制度改正や突発的な行政需要への緊急的な対応等のための迅速で柔軟なシステムの構築と標準準拠システムへの円滑かつ安全な移行と行政サービスの利用者目線を徹底するトータルデザインの実現を図ることとされています。

業務の標準化の対象は、住民基本台帳や戸籍、国民健康保険など基幹系システム20業務、全国の1741の基礎自治体のシステム仕様は基本的にすべてばらばらであり、先に示したように維持管理や制度改正のたびに各自自治体は個別対応を迫られ多額の出費を余儀なくされています。

このため、各自自治体は国が定める仕様書に基づく標準準拠システムに移行し、国と自治体の共通クラウド基盤「ガバメントクラウド」上で運用することになっていますが、対応期限の2025年度末で移行することが困難な自治体も出てきています。2023年9月の標準化基本方針改定により、国が移行困難システムと認定すれば例外的に延長できるようになりました。

2024年3月のデジタル庁発表によると、1,788団体、34,592システムのうち、現時点で171団体、702システムで移行困難とされています。

3月5日現在、山口県内ではシステムベンダーによるものとして山口市で1業務、平生町で5業務、把握されています。現状の基幹システムからクラウドへ移行する時期が年末年始に集中することからシステムベンダーの対応力も心配されます。

そここでお尋ねします。県そして県内19市町の基幹業務システム標準化への円滑な移行に際し、どのように取組まれるのか、ご所見をお伺いします。

3. 民間企業における障害者の雇用について

令和4年の臨時国会において、障害者雇用促進法の一部改正を含む「障害者の日常生活及び社会生活を総合的に支援するための法律等の一部を改正する法律」が成立しました。

障害に関係なく、希望や能力に応じて、誰もが職業を通じた社会参加のできる「共生社会」実現の理念の下、全ての事業主に、法定雇用率以上の割合で障害者を雇用する義務を定めました。

障害者の法定雇用率を令和6年4月以降、段階的に引き上げ、民間企業において令和5年度の2.3%を令和6年4月には2.5%、令和8年7月には2.7%に、また対象事業主の範囲は令和5年度43.5人以上から令和6年4月には40.0人以上、令和8年7月には、37.5人以上へと拡大させています。

このように、国では、法定雇用率の引き上げや対象事業主の範囲を拡大し、民間企業で働く障害者を増やす仕組みを作る一方で、職務の性質上、法定雇用率を適用することになじまない業種に対し、段階的に障害者の雇用義務を軽減し、今年度から障害者雇用に意欲のある企業に対し、雇入れやその雇用継続に関する相談支援、加齢に伴う課題に対応する助成金の新設など事業主支援を強化し、障害者が能力を發揮しやすい職場環境を整え、誰もが活躍できる共生社会の実現につなげたいとしています。

障害者の雇用は、法律で義務付けられている法定雇用率の引き上げに伴い、増え続けています。厚生労働省によると、令和5年6月時点で民間企業が雇用している障害者の推計人数は約110万人となり、平成30年の前回調査に比べて約25万人増えています。ただ、法定雇用率を達成している企業は50.1%にとどまり、多くの企業で障害者の雇入れが思うように進んでいない実態も窺えます。

山口県ではどうでしょうか、山口労働局の発表によれば、同年同月の雇用障害者数は、約4827人、雇用率は2.77%といずれも前年を上回り、法定雇用率もクリアしていますし、その達成企業は、58.5%と前年より1.9ポイント上昇しています。

県では、「やまぐち障害者いきいきプラン」の中で、障害者雇用の促進として半数近い企業が法定雇用率を達成していない状況であることから、労働局等関係機関と連携し、障害者雇用への理解促進として「障害者雇用促進セミナー」の開催や「やまぐち障害者雇用推進企業」の認定・紹介、障害者雇用率制度や国等の相談・援助・助成金制度の周知、障害者に対する職業訓練の実施など多岐にわたる施策に取り組まれています。

この障害者雇用政策に呼応して県内の企業・団体の皆様は、積極的に取り組まれていると考えますが、県内の企業・団体からは、障害者の雇入れに際し、更なる障害者が働きやすい職場環境の整備に関する支援、具体的には事務所のバリアフリー化やエレベータ設置、障害者用トイレ設置などに対する支援の充実強化を求める声も届いています。

そこでお尋ねします。「障害者の日常生活及び社会生活を総合的に支援するための法律等の一部を改正する法律」をうけて、障害者雇用率の引上げ等に資する障害者を雇用するための理解促進や職業訓練、環境整備など一層の取組が求められていると考えますが、県のご所見をお伺いします。

4. 農業法人の経営基盤強化について

1999年の制定以来25年ぶりの見直しとなった「改正食料・農業・農村基本法」が本年5月29日に成立しました。

近年、国際紛争や自然災害などのリスクが高まる中、食料の安定確保と供給力の維持に向け大変重要な改正であり、この改正には、農産物の生産力強化や備蓄施設の拡充、輸入相手国の多様化などが盛り込まれ、とりわけ生産力の強化では、食料生産の担い手確保に重点が置かれています。

食料自給率が4割にも満たない我が国、ロシアがウクライナに侵攻して以来、輸入に頼っている食料品の価格は、上昇を続け昨年6月の日本の消費者物価指数は、アメリカを上回りました。インフレ、インフレと騒がれているアメリカより日本の物価上昇率の方が高かった、まさに食料価格の上昇が日本を直撃していることはご案内の通りです。

また、これまで食料品を輸出して外貨を稼いでいた国々も輸出規制に走り、ますます国際的に食料価格は高騰を続けています。インドは世界第2位の小麦生産国ですが、国際紛争の影響で小麦価格が上昇したことから自国内の安定供給のため小麦の輸出を禁止に、昨年7月には、米の輸出も禁止しました。今では、小麦・米はじめ、世界的な穀物価格の上昇とインドの動きを追従する国が30か国を超えてきています。日本のように食料自給率の低い国は、お金を出しても食料が買えなくなる時期もそう遠くないと主張する学者も多くいます。

我が国の基幹的農業従事者は2022年には123万人で、そのうち60歳未満は、25万人程度にとどまっており、若手の確保と育成が急務となっています。

食料安全保障の根幹は人と農地の確保である。しかしながら、現行基本法の制定以来、農地面積、基幹的農業従事者数はいずれも減少が続いており、農業の持続的な発展には大きな課題が横たわっています。

一方、これまでの政策の下で、農地全体の減少に対し、農用地区域内農地はほぼ横ばいの微減に留まるとともに、担い手については、法人等、団体の経営体やその就業者は増加しており、農業関係者の努力と施策の結実も見られるところでもあります。

この度の法改正では、これまでの施策を深化するとともに、時代の変化に対応した新規の政策として、特に担い手確保の受け皿となりうる農業法人の経営基盤の強化、そして効率的かつ安定的な農業経営以外の多様な農業者による農地の確保、スマート技術等を活用した生産性の向上、知財保護と知財活用した農産物の付加価値の向上等を掲げています。

山口県におきましてもこれまで集落営農法人など大規模経営体に対し、水田農業の生産基盤を維持するための連合体の役割・機能を拡充や法人間連携や集落営農法人連合体機能を担う中核担い手への機械導入や更新などについて支援してこられました。

そこでお尋ねします。今後、県では農業法人の経営基盤強化と担い手の確保・育成にどのように取組まれるのかご所見をお伺いします。

5. 地域公共交通の運転手不足について

厚生労働省によれば、団塊の世代の方々が全て75歳となる2025年には、75歳以上の人口が全人口の約18%となり、2040年には65歳以上の人口が全人口の約35%となると推計され、諸外国と比較しても、日本における少子高齢化の動きは継続しており、今後も、人口の推移や人口構造の変化を注視していく必要があるとされています。

このような少子高齢化の流れの中、この春から施行された働き方改革関連法が、人手不足が叫ばれているバス・タクシーといった公共交通分野やトラック物流業界において、「2024年問題」としてクローズアップされるようになりました。

法施行から5年間の猶予期間に長時間労働是正のための諸施策がとられてきましたが、それでも慢性的に続く人手不足に加え、約3年間にわたる新型コロナウイルスによる運輸業界の経営への大打撃も加わり、有効的な手立てを取ることが出来ないという実態が続いている状況です。

日本バス協会は運転手の確保について、全国のバス会社778社に聞き取りを行いました。それによりますと、2023年度は全国で12万1000人の運転手が必要なのに対し、実際の運転手は11万1000人で、1万人不足しており、高齢化などを背景に担い手不足は今後も続き、運転手は2030年度には9万3000人まで減少し、不足する運転手の数は3万6000人まで増える見通しをしています。

地方だけでなく、都市部でも運転手の不足が原因で路線バスを減便するケースも相次いでいることを受け、協会は「賃金や労働条件の改善などさまざまな取り組みを行っているが、運転手を確保できなければさらなるバスの減便や廃止の拡大は避けられない」としています。

国土交通省が発表した令和6年度版交通政策白書によれば、地域公共交通は、人口減少等による需要減や人手不足等による供給減により、地域の移動サービスは危機的な状況にあり、このような状況を解決するためには、官民共創・交通事業者間共創・他分野共創の「3つの共創」、自動運転やMaaSなどデジタル技術を実装する「交通DX」、車両電動化や再エネの地産地消など「交通GX」、を柱とした地域公共交通の更なる「リ・デザイン、再構築」が必要とされています。

山口県でも数の違いこそあれ、全国とほぼ同じ推移でバス運転手の数は年々減ってきており、また年齢構成が高齢化にシフトしており、絶対的に若い年代層が不足してきております。近い将来、本県のバスの運転を支えている高齢運転手が引退された後、地域公共交通の維持ができなくなる可能性は大きく、今手を打たなければ手遅れとなります。

そこでお尋ねします。地域公共交通の担い手、バスの運転手不足の問題解決のためには、バス事業者だけではなく、県が率先して取り組む必要があると考えますが、県のご所見をお伺いします。

6. 情報モラル教育の充実について

現代社会はデジタルな情報があふれかえっている、毎日のようにSNS上に有名人を騙った投資詐欺の被害がニュースを賑わしています。またSNSで知り合ったといっても見ず知らずの相手から犯罪を持ち掛けられ簡単に実行する。そして流れてくる情報がフェイクなのかリアルなのか真偽を確かめる間もなく次の情報が流れてくるこの時代を生きている私たちは何を信じていいか判らないまま日々過ごしています。

デジタルを活用した教育が進む学校現場においては、なおのことデジタルトラブルが心配になってきます。そこで昨今、デジタルを使う上でのマナーについて考えるプログラムが話題となっています。全国の多くの学校が応募した「10代のデジタルエチケットキャッチコピー AWARD2023」では、10代の若者が、守るべきデジタルエチケット、他人に嫌がることをしないなど日常では当たり前を守っているエチケットをデジタル社会では、簡単に犯している。未来ある「あなた」に知ってもらいたいソーシャルエチケットをキャッチコピーで伝え切るアワードが創設され、新潟県の公立高校の生徒が最優秀賞に、キャッチコピー「見えない世界でも良い人でありたい」をもとに制作された映像作品がYouTubeで公開されました。

デジタルエチケット、いわゆる情報モラルを理解することで、いくつかのメリットがあります。情報モラルを身につけることで、他人の著作権を尊重し、違法なコンテンツの使用を避けることで著作権侵害から身を守ることができます。また、個人のプライバシーを尊重するためのガイドラインを提供し適切なセキュリティ設定を行い、個人情報を適切に保護することができます。情報モラルを身につけることで、オンラインでのコミュニケーションが円滑に行えます。適切な言葉遣いやマナーを守ることで、他のユーザーとのトラブルを避けることができます。そして他のユーザーやオンラインコミュニティ内での信頼を築くとともに、適切な行動を取ることで、良好な関係を築くことができます。気づかないうちにデジタルを使った誹謗中傷などをしないため大変重要な観点であり、オンラインでの行動指針であり、より良いオンライン環境を作り上げるために重要と考えます。そこでお尋ねします。デジタルネイティブ世代とはいえ、未来ある生徒たちが予期せぬデジタルトラブルに巻き込まれないように情報モラルを身につけるためには、一方的な座学ではなく、みんなで共に考え、ともに理解する学びが大切と考えますが、教育長のご所見をお伺いします。