

(行政視察・政務活動・議員研修) 報告書

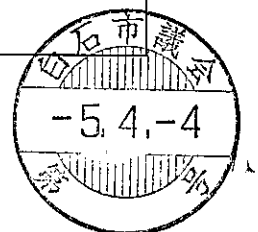
令和 5年 4月 4日

白石市議会議長 小川正人 殿

議員氏名 角張一郎

下記のとおり行いましたので報告いたします。

期 間	令和 5年 3月22日(水) ~ 3月23日(木)
調査・研修先	衆議院第二議員会館
調査事項 (研修事項)	1、不登校特例校について 2、国道4号の拡幅について
対応者・講師等	文部科学省 男女共同参画共生社会学習・安全課課長補佐 時枝正和 児童生徒課 生活指導室 課長補佐 大野照子 他 国土交通省 道路局企画課 道路経済調査室 課長補佐 野村文彦 " " 調査第三係 北川 健
概要 ① 背景・目的 ② 内容・特色 ③ 主な質疑 ④ 考察 (感想、課題、 政策提言等)	1、不登校特例校について ①背景・目的 ・本市において、4月に不登校特例校「白石きぼう学園」が開校しますが、今後の運営等についての課題等について調査した。 ②内容・特色 ・平成29年に施行された教育機会確保法では、不登校特例校の整備を国や自治体の努力義務としている。 ・全国的に不登校の児童生徒数の割合は過去5年間の傾向として増加しており大変憂慮すべき状況である。 ・不登校特例校は児童や生徒の事情に合わせて特別なカリキュラムを組むことができる。 ・現在全国で21校開校しており、今後将来的には300校設置するよう検討している。



③主な質疑

◎開校後の課題について、どのような認識をお持ちか伺う。

- ・先生の確保が難しい。小人数校になるので、特に中学校においては専門的な指導を行う先生の配置が難しい。加配等の柔軟な対応が必要である。(※特例校用の加配制度の活用を)
- ・不登校特例校が地域住民にあまり浸透していないと感じている。不登校者に対する偏見もあり、地域との積極的な交流を図る必要があると考えている。
- ・自治体としても、児童・生徒及び家族等がイベント等への参画を推進するなどの呼びかけも必要ではないかと考える。

◎近隣自治体からの児童・生徒の受け入れなどの協力連携について伺う。

- ・各自治体に「不登校特例校」を設置するのは現実的に難しい。当然近隣市町村との連携は必要不可欠であると考えている。負担金等の問題も出てくると思われるが、県及び各自治体間で協議し連携できる体制を構築するのも今後の課題と考える。

◎「不登校特例校」に対する国の補助金について伺う

- ・令和5年度より開校準備行為に対するニーズ調査等についての経費について補助金を用意しているが、運営に対する補助金はない。

④考察

・不登校の児童・生徒は当市においても年々増加している傾向にあり(令和3年度小学生17人、中学生50人)、不登校問題は大きな課題となっている。

不登校の児童・生徒を減少させるのが、最良の施策ではあるとは思われますが、喫緊の施策として不登校者の居場所づくりも大変重要施策であると考えます。

不登校特例校が地域住民に浸透していないという課題があるという話がありましたが、より良い学校にするためには、地域住民の理解及び協力連携は不可欠の条件であると考えます。まず、児童・生徒及び保護者、そして、学校関係者が自ら積極的に地域住民と関わり、交流を持つことが大変重要であると考えます。また、地域住民が不登校者に偏見を持つことなく、暖かく児童・生徒を見守ることができれば、良い学校運営に繋がると考えられます。

2, 国道4号の拡幅について

①背景・目的

当市では、(仮称)白石中央スマートインターチェンジの設置の画が進んでおり、令和7年度には供用開始が見込まれております。接続する国道4号の4車線化は重要な課題であり、国に対し早期の工事着工を望むところである。今回早期着工を要望すると共に現状の取り組み状況についてご教示いただいた。

②内容・特色

- ・国道4号は、大平から県境まで二車線(一部登坂車線あり)であり、東北道の迂回路ともなることから、早期の四車線化が望まれている。
- ・(仮称)白石中央スマートインターチェンジ及び都市計画道路沖の沢郡山線との接続となるため、両事業の推進にも繋がる。

③主な質疑

◎白石の国道4号の整備計画について伺う。

- ・大平から斎川パーキングまでの3キロメートルについて、計画段階評価の第1回小委員会を終えている。今後あと二回の小委員会が開催される予定である。

◎計画段階評価の位置付けについて伺う。

- ・この道路に課題があると宣言し、課題解決のための対応を検討する委員会である。全国の路線の中で優先度が高くなる。
- ・調査の段階から地域住民を巻き込んで行うことにより、事業のスムーズな推進を図ることが見込める。
- ・どのような道路にした方が良いのか決定し事業化するための手続きである。

◎大平から3キロメートルの対象区間の評価について伺う。

- ・道路の信頼性=東北道通行止め時には、対象区間の6割以上が20キロ未満に速度低下する。
- ・事故の危険性=死傷事故率が高い交差点や、県内国道平均の3倍となる単路区間がある。特に追突事故が多い。
- ・物流ネットワーク=(仮称)白石中央スマートインターの整備と併せ新しい工業団地整備を計画しており、スマートインターと接続する国道4号の重要性が増大する。

④考察

・今回大平から斎川までの3キロメートルが計画段階評価の「評価対象区間」となったことは、4車線化実現に向けて大きな前進であると思われる。

できれば、スマートインターチェンジの設置と同時期に工事が行えれば最良であると思われるが、それは難しい状況であると感じた。

今後の小委員会の議論の推移を見守りたいと思います。

しかし、今回の評価対象区間の4車線化だけで、全ての課題が解決されるわけではなく、残された県境までの改良が今後求められます。特に、災害等による東北道通行止め時の混雑回避のためには、早期の対応が求められると思います。

国に対し、議会としても早期の全線4車線化を実現するために、市当局と連携し要望活動等を継続的に続ける必要があると思われる。