

中野 寛之 議員

(一問一答方式)



- ①松山自動車道大洲ICから松山IC間の4車線化について
- ②氷河期世代対策について
- ③外国人向け日本語教室について
- ④不登校対策について

松山自動車道大洲ICから松山IC間の早期の全線4車線化について

問 松山自動車道大洲インターチェンジから松山インターチェンジまでの区間は、多くが2車線のままである。早期の4車線化は市民の願いでもあるが、今後大洲市はどのように取り組んでいく方針なのか。

答 現在暫定2車線区間のうち約19.4キロメートルは事業化され、順次工事等が始まっていますが、残りの事業化されていない区間は、松山インターチェンジから伊予インターチェンジ間のうち、伊予灘サービスエリア前後の4車線区間を除く約8.3キロメートルと、内子五十崎インターチェンジから大洲インターチェンジ間8.1キロメートルのうち、新谷山口付近から大洲インターチェンジまでの約3.7キロメートルとなっています。

また、これまでの実績で見ると、事業化されてから完成するまで概ね10年から15年程度を要しています。このようなことから、平成28年2月に伊予市、宇和島市、西予市など13市町で松山自動車道・大洲道路4車線化整備促進期成同盟会を組織し、国土交通省やNEXCOなど関係機関に対し、全線の早期4車線化等について要望を実施してきました。

なお、大洲市長がこの期成同盟会の会長となっているため、先頭に立って要望活動に努めています。

松山自動車道は、九州から関西方面あるいは中国地方への新たな国土軸としての機能が期待されている経路であり、また、災害時には命の道としての高速道路が持つ安全性や走行性などの機能が十分発揮されなければならないと考えていますので、今後も引き続き13市町連携による要望活動を実施していきます。

氷河期世代対策について

問 政府は就職氷河期世代に対して、様々な支援方針を打ち出しているが、大洲市における現状と今後の取組方針について伺いたい。

答 現在本市では、就職氷河期世代の独自の支援施策には至っていませんが、現状や課題の共有を図るための愛媛労働局やハローワーク大洲との会議などでも、就労や雇用に関する支援策の要望のほか、家族介護のための介護離職、社会や地域コミュニティとのつながりの希薄化、高齢期における生活困窮などについても課題として挙げられ、これらは全ての世代に対して差し迫っている課題と認識しています。

今後の取組方針としては、引き続き就職氷河期世代を含む中高年層の支援策について、愛媛県や愛媛労働局、ハローワーク大洲と連携し、情報を共有しながら課題解決につながる取組について検討するとともに、国が示した支援プログラムが今後3年間程度の集中的な取組として具体化していくことから、国の動向に注視し、市としても取り組める各種支援策のメニューの研究や検討を進めていきたいと考えています。

中学卒業後のフォローについて

問 不登校生徒が義務教育終了後に進学するケースにおいて、進学先の環境になじめず退学してしまう事例も見受けられる。生徒の進学後の状況を把握するためにどのような取組を行っているのか。

答 不登校生徒の進学後のフォローについては、中学校と高等学校の連絡協議会において情報共有を行っています。不登校をはじめ様々な支援を必要とする生徒については、中学時の学校生活の様子や高等学校進学後の状況等について情報交換等を行っています。

また、中学校では、高等学校進学後に中途退学や不登校にならないよう、高校進学及び高校卒業を念頭に置いた進路指導を学年に応じて行っています。

さらに、おおずふれあいスクールでは、一昨年度から不登校生徒及び保護者を対象とした進路説明会を実施し、進路に対する不安を和らげるとともに、できるだけ早期に進路の目標を明確にさせるようにしています。