

長野県議会議員 _____ 様

重点事業の促進に向けた要望書

松 本 市

各県議会議員の皆様におきましては、平素から、本市の振興発展のため、格別のご高配を賜り、厚く御礼を申し上げます。

松本市では、総合計画に基づき、松本らしさの象徴である「三ガク都」（岳都・楽都・学都）のシンカを基本理念に掲げ、「一人ひとりが豊かさと幸せを実感できるまち」を目指し、各分野の施策に取り組んでいます。

そうした中、本市における重点課題及び県政を通じて特に進捗を図りたい事業について、取組みをより具体的・効果的に進めていくため、昨年度、地元選出の県議会議員の皆様に対し、「要望書」という形で情報共有や意見交換を含めお願いをさせていただきました。いくつかの項目において成果や進捗につながったことについて、重ねて感謝申し上げますとともに、引き続き、更なるお力添えをいただく必要があると考えています。

つきましては、本市における喫緊の課題及び今後、特に推進を図っていくことが重要な次の事項について、県の令和8年度予算への反映も含め、更なるご支援をお願いしたく要望申し上げます。

- 1 有害鳥獣対策に係る支援
- 2 信州やまなみ国スポ・全障スポ開催時の運営負担軽減
- 3 信州まつもと空港の活性化及び空港周辺道路の整備促進
- 4 中部縦貫自動車道松本波田道路の早期完成及び波田～中ノ湯間のルート決定に向けた取組みの推進
- 5 都市計画道路出川双葉線 J R 南松本駅南側踏切立体交差化事業の早期完了
- 6 松本市内の慢性的な渋滞箇所解消に向けた道路事業の促進及び対策の検討（新村交差点、村井交差点）
- 7 波田駅周辺整備基本計画における県道・国道改良の促進
- 8 主要地方道塩尻鍋割穂高線の梓川橋架け替え
- 9 梓川、奈良井川等の国・県管理河川の防災強化
- 10 市立特別支援学校設置を含むインクルーシブな教育環境の実現に向けた取組みの推進

令和7年8月20日

松本市長 臥雲 義尚

- 要望事項**
- 増え続ける鳥獣被害に対応するため、鳥獣被害防止総合対策交付金支援限度額の撤廃及び十分な予算の確保に向けた国への働き掛け

1 現状（昨年度からの成果等）

- 1 市では、梓川地区からの要望を受けて、増え続けるサルによる農作物被害を防止するため、国の鳥獣被害防止総合対策交付金を活用し、対策を進めています。
- 2 令和5年度から、2町会（丸田・上野）の住民と一体となり、現地確認及び合意形成ワークショップを開催し、有効な対策の検討を重ねてきました。
令和6年度、2群れのサルにGPS首輪を装着し、住民によるサルの追払い活動等を実施しています。
- 3 令和7年度の交付金活用計画は下記のとおりです。

- 1 有害捕獲用資機材の購入（市全域）
くくりわな、ドラム缶檻、わなセンサー
- 2 サル対策に係るICT等新技术の活用（梓川・奈川）
 - (1) GPS発信機・基地局導入、GPS首輪装着業務委託
 - (2) GISデータ分析・コンサルティング業務委託
- 3 地域における被害防止活動の推進（梓川）
合意形成ワークショップ、技術講習会の開催
- 4 全体事業費
7,128千円（松本市交付金支援限度額：7,200千円）

2 課題（市民への影響、緊急性等）

- 1 サルを始め、シカ、イノシシなどの野生動物による農作物や森林への被害が深刻化しており、農業経営や地域住民の生活に大きな影響を及ぼしています。
- 2 近年は、広域防護柵が設置されている地区でも、破損箇所や木が生い茂っている箇所から野生動物の侵入が確認されます。防護柵の修繕や緩衝帯の整備が追い付いていない状況です。
- 3 効果的な鳥獣被害対策を進める上では、地区をあげた取組みが不可欠ですが、担い手の高齢化や人手不足等が課題となっています。
- 4 令和7年度まで、交付金支援限度額の範囲内で事業を執行してきました。被害が拡大する中でより効果的な取組みを進める上では財源の不足が見込まれます。
（R8事業費見通し：15,800千円）

【鳥獣による農作物被害額の推移】（単位：千円）

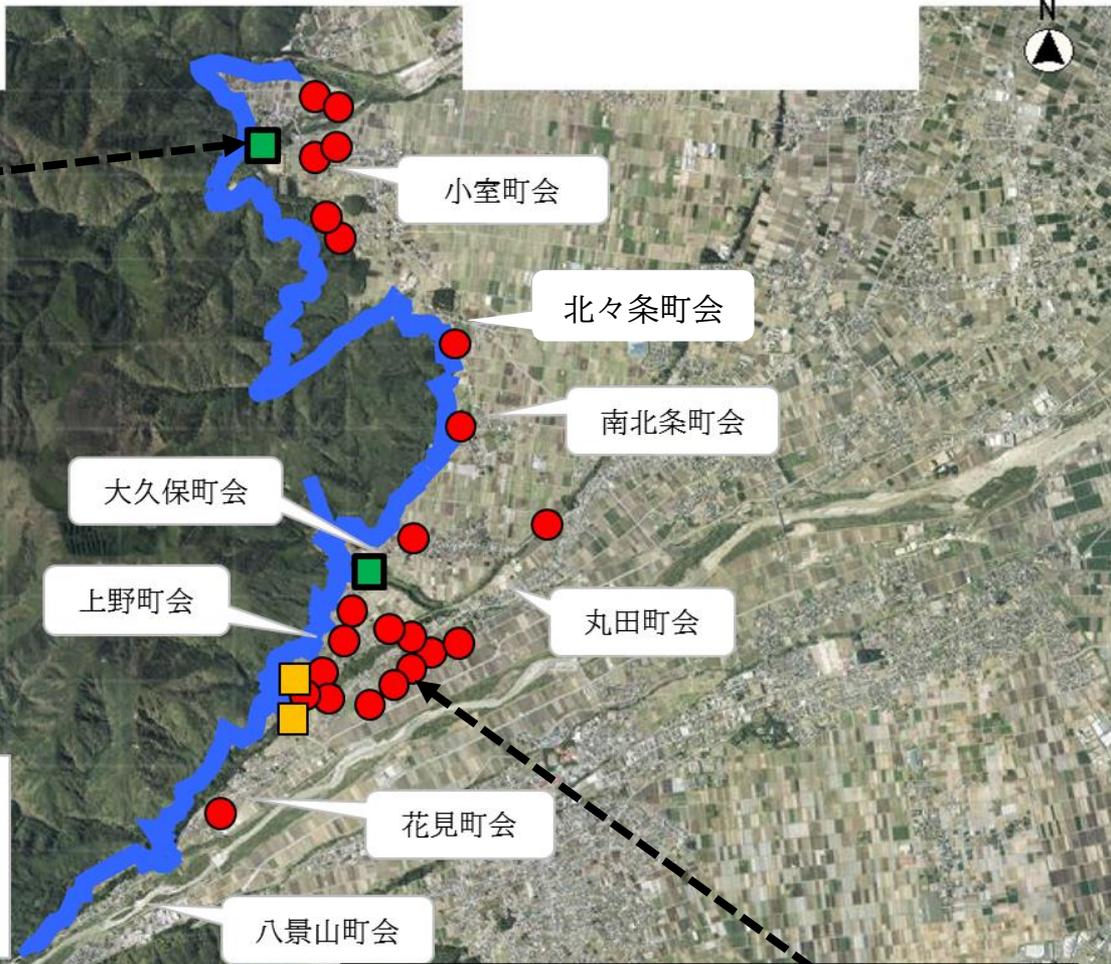
年度	R3	R4	R5	R6（速報値）
金額	45,437	59,951	65,698	85,432

【松本市梓川地区】

サル出没及び農作物被害箇所 位置図



小室町会 リンゴ園現地確認



- 梓川地区広域防護柵
- サル出没及び農作物被害報告箇所 (R6年度)
- サルGPS首輪装着箇所 (R6年度実績)
- サルGPS首輪装着箇所 (R7年度計画)



サルによる被害のあったリンゴ

上野・丸田町会 合意形成ワークショップ



要望事項

- 「今後の国民スポーツ大会の在り方を考える有識者会議の提言」を踏まえた、2028年に開催される信州やまなみ国スポ・全障スポの事業簡素化による人的・財政的負担軽減

1 現状（昨年度からの成果等）

1 松本市で開催される競技等は、以下のとおりです。

国民スポーツ大会（※は公開競技）

- 総合開会式〔松本平広域公園総合陸上競技場〕
- 総合閉会式〔キッセイ文化ホール〕
- 陸上競技〔松本平広域公園総合陸上競技場〕
- サッカー〔サンプロアルウィン他〕
- バレーボール〔エア・ウォーターアリーナ松本〕
- 自転車〔スカイロードサイクリングスタジアム松本〕
- 軟式野球〔セキスイハイム松本スタジアム他〕
- なぎなた〔エア・ウォーターアリーナ松本〕
- テニス〔浅間温泉庭球公園他〕
- ゲートボール※〔信州グリーンフィールドかりがね〕
- エアロビック※〔エア・ウォーターアリーナ松本〕

全国障害者スポーツ大会

- 陸上競技〔松本平広域公園総合陸上競技場〕
- サッカー〔会場未定〕
- バレーボール〔エア・ウォーターアリーナ松本〕
- 電動車椅子サッカー※オープン競技
〔エア・ウォーターアリーナ松本〕

2 参加者の宿泊について

長野県から、松本市が希望した「合同配宿方式」で宿泊者の配宿を行う方針が示されました。

2 課題（市民への影響、緊急性等）

- 1 国スポにおいては総合開閉会式の会場となることに伴う式典の運営協力に加え、競技開催準備、選手・役員等の宿泊や移動の手配など、多くの負担が見込まれています。
また、全障スポについては、運営主体の県を中心に市町村も協力して実施することが見込まれます。
- 2 練習会場の施設改修や会場周辺の駐車場整備など、補助対象外の施設整備に多額の財政負担が生じます。
- 3 開催に当たり、市の推進体制として令和9年度からは約40名配置が必要となる見込みです。
- 4 有識者会議の提言を踏まえ、信州やまなみ国スポ・全障スポにおいても、実施可能な運営・式典の簡素化を十分に検討し、人的・財政的負担の軽減に努める必要があります。

【参考】近年の開催市における負担実績（）内は県交付金

開催市	リハーサル大会	本大会
宇都宮市（R4）	約4.2億円（1.2億円）	約22.5億円（8.4億円）
鹿児島市（R5）	約7.2億円（2.8億円）	約26.7億円（8.9億円）

要望事項

- 「信州まつもと空港の発展・国際化に向けた取組方針」の早期実現
- 騒音問題、地元の環境整備・環境保全に対する県の責任ある主体的な取組み
- 空港の利用促進についての県の主導的な取組み
- 松本環状高家線の4車線化と、安全・安心な生活環境に向けた周辺道路の整備促進

1 現状（昨年度からの成果等）

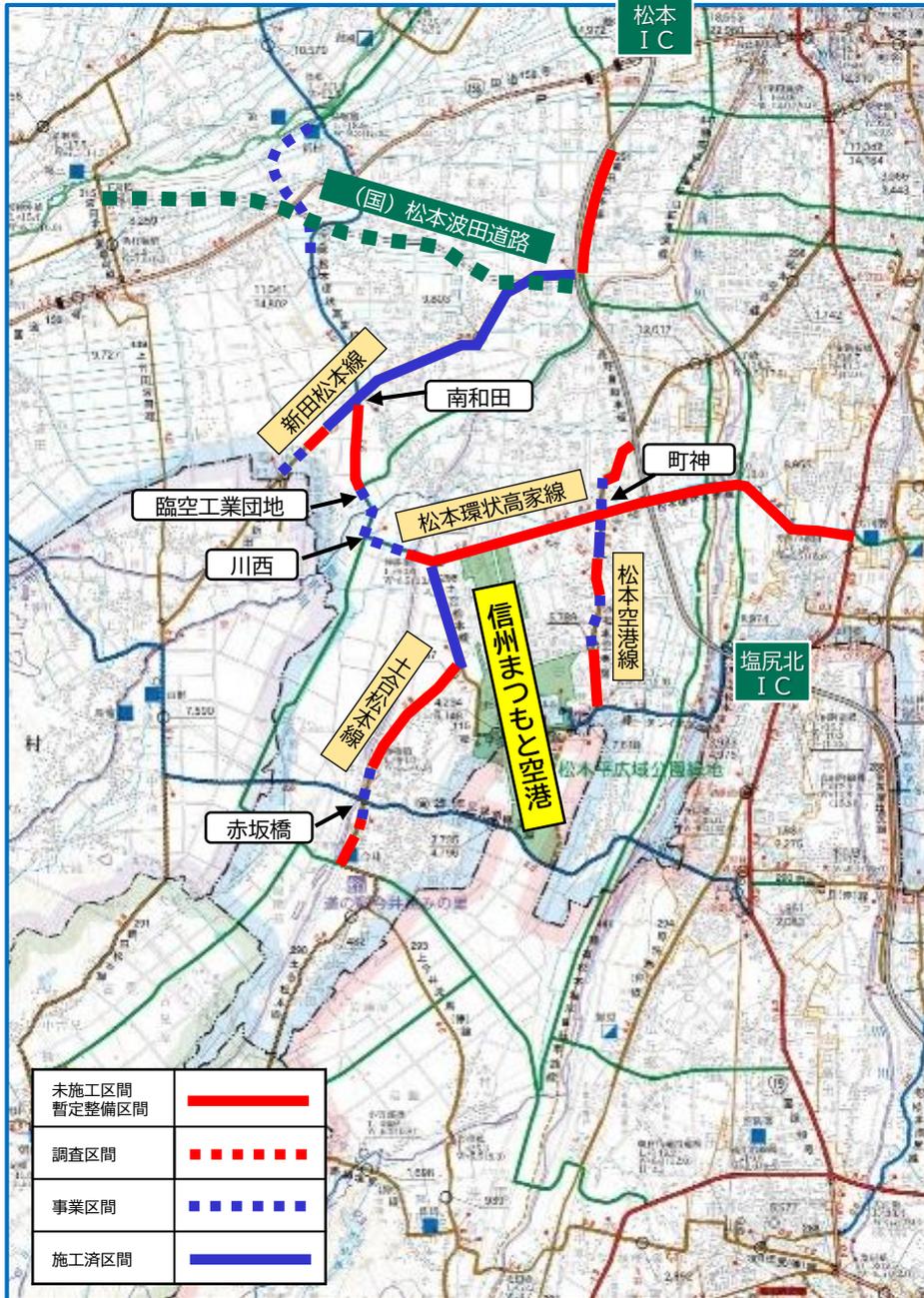
- 1 信州まつもと空港には、定期便として新千歳便、福岡便、神戸便が1日10便運航しており、加えて季節便として大阪便、丘珠便が就航しています(8月は14便)。
- 2 定期便年間利用者数は、2年連続で25万人を超え、FDA就航以降増加傾向にあり、令和6年度は4年ぶりに国際チャーター便が就航しました。
- 3 将来的な定期便の拡充に向けた取組みとして、地元周辺地区との協定書に基づく離着陸回数の増加に向けた事前協議を開始しています。
- 4 空港周辺の県道について、以下の整備が行われています。

路線	事業内容	令和7年度予定
新田松本線	歩道設置 L=380m	山形村境付近の歩道設置工事 L=200m
土合松本線	道路拡幅・歩道設置 L=350m	赤坂橋交差点周辺のかさ上げ、歩道設置工事等 L=350m
松本空港線	歩道設置(神林) L=400m	町神交差点南側の歩道設置工事 L=140m
	歩道設置(笹賀) L=550m	菅野中学校南側の歩道設置工事 L=230m

2 課題（市民への影響、緊急性等）

- 1 長野県の「空の玄関口であり交流ネットワークの核」として、新規就航路線創設に向けた取組みの推進及びインバウンド、アウトバウンド両面の需要拡大に資するダイヤの実現が必要です。
- 2 航空会社の経営状況はコロナ禍で多大な影響を受け、加えて昨今の燃料費の高騰や円安によるコスト増の影響で、定期便利用者の回復はしているものの、厳しい状態が続いています。
- 3 定期便の維持、拡充に向け、航空会社へのアプローチや、離発着回数増加に伴う騒音対策、地元地区の地域振興策等の取組みが必要です。
- 4 空港利用者の利便性向上のため、空港ターミナルビルの老朽化に対する整備、エプロンの拡張（スポットの増設）、搭乗待合スペースの拡張、駐車場の増設を含めた空港の施設整備が必要です。
- 5 離着陸回数の増加に向けた事前協議により、新たな地元要望が出されているため、現在進めている事業路線の更なる整備促進が必要です。
- 6 松本環状高家線の4車線化に向け、神林寺家～南和田交差点までの事業区間のうち、令和5年度に事業化された臨空工業団地交差点～神林橋西までの早期完成と、未着手区間の早期事業化が必要です。

空港周辺の県道整備状況



新田松本線（松本市・山形村境付近）



土合松本線（赤坂橋交差点）



松本空港線（町神交差点北）



松本空港線（菅野中学校南）



松本環状高家線（川西交差点）



要望
事項

- 松本波田道路の早期供用を実現するための十分な予算確保に向けた支援
- 調査中の先線（波田～中ノ湯間）について、第3回先線整備検討会の令和7年度中の開催に向けた国への要請及び具体的なルート選定に向けた早期計画段階評価移行への推進支援

1 現状（昨年度からの成果等）

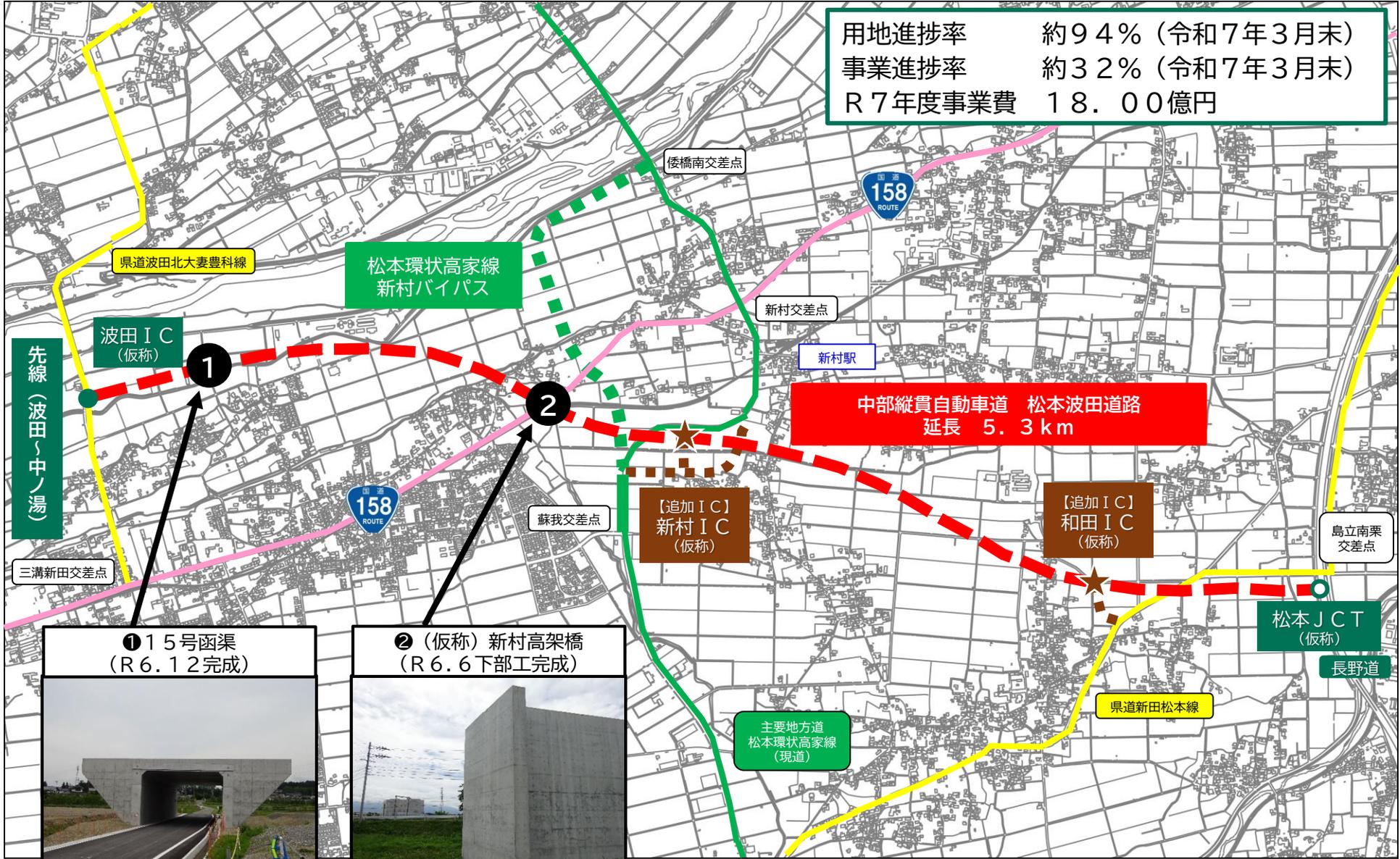
- 1 松本波田道路の5.3 kmは、用地取得率が約94%となり、令和2年度に着手した本線は、一部で構造物の建設が進み、現地では工事が本格化してきています。
- 2 令和7年度の国の当初予算は18億円（令和6年度当初：17億3,200万円）で、用地買収や埋蔵文化財調査のほか、用排水路工や、新村高架橋の設置に向け本事業で初となる本線部分の盛土工事などが予定されています。
- 3 波田～中ノ湯間の先線計画（約27 km）は、現在調査中であり、令和4年度までに先線整備検討会が計2回開催されて以降、課題整理や調査は行われているものの、未だ具体的なルートの選定や、第3回先線整備検討会の開催には至っていません。

2 課題（市民への影響、緊急性等）

- 1 中部縦貫自動車道全体を見ると、福井県内は令和11年春に全線開通予定、岐阜県内は約8割の区間で供用又は事業化されています。
これに対して長野県内は、約2割に止まっているため、国、県、市が連携し、事業促進に向けた優先度を高める取組みが必要です。
- 2 松本波田道路の早期供用に向けて、今後、約10年間で事業を完了するためには、今年度予算（18億円）の約倍額の予算が毎年度必要と試算されることから、十分な予算確保に向けて、国への働き掛けが重要です。
- 3 波田～中ノ湯間は、具体的なルートが示されないことに、地元では不安や不信感も高まっているため、第3回先線整備検討会を早期に開催するなど、計画段階評価移行に向け、引き続き、県と市が密接に連携しながら、国に対して迅速な取組みを求めていくことが重要です。

中部縦貫自動車道（松本波田道路）の現状

用地進捗率 約94%（令和7年3月末）
 事業進捗率 約32%（令和7年3月末）
 R7年度事業費 18.00億円



先線（波田～中ノ湯）

① 15号函渠（R6.12完成）



②（仮称）新村高架橋（R6.6下部工完成）



要望
事項

- 出川双葉線 J R 南松本駅南側踏切の立体交差化（アンダーパス）工事完成に向けた十分な予算確保による工期短縮の取組み
- 踏切閉鎖後に想定される周辺の渋滞に対応した渋滞緩和策の検討

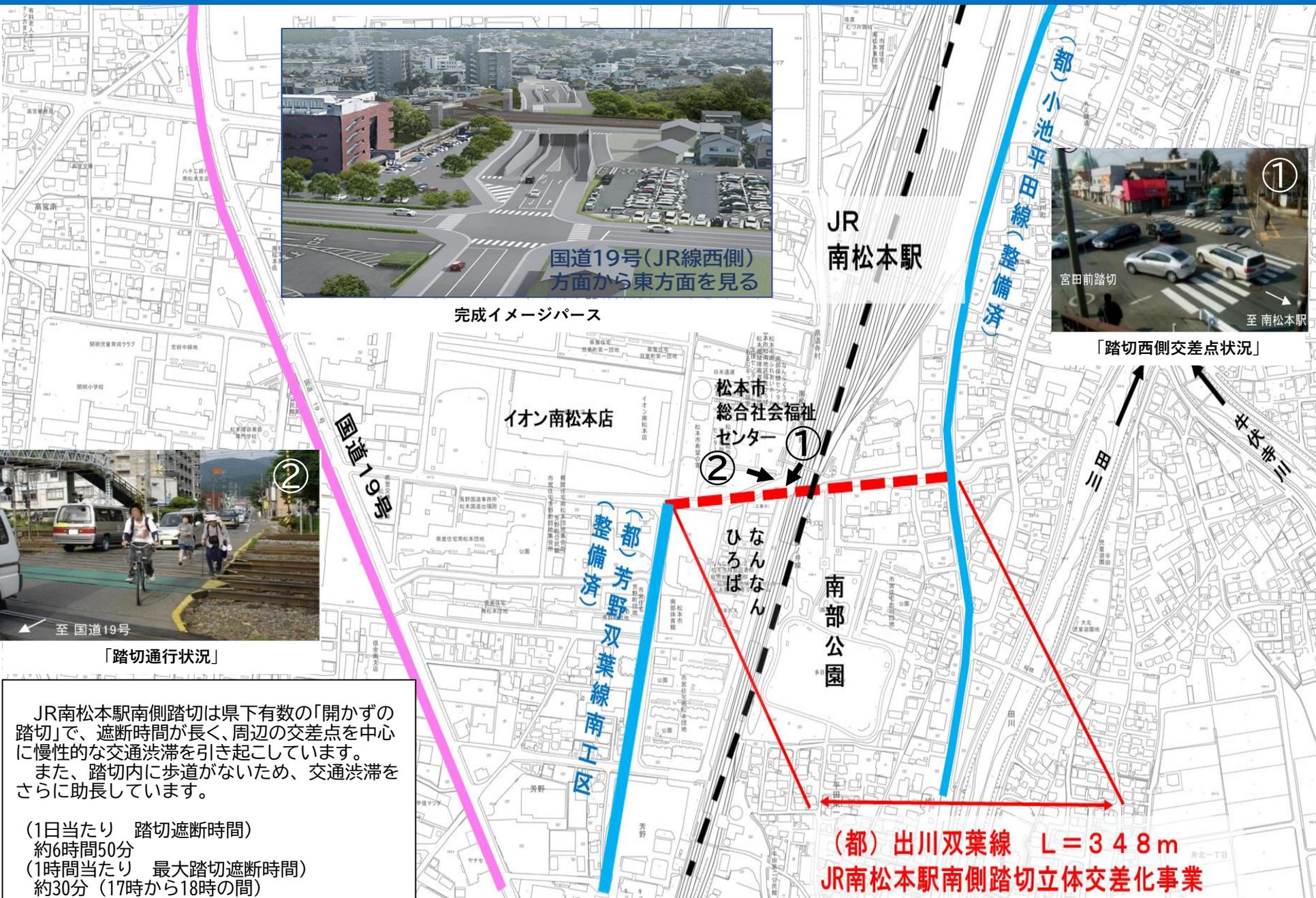
1 現状（昨年度からの成果等）

- 1 都市計画道路出川双葉線 宮田前踏切周辺道路は、慢性的な渋滞が発生しており、踏切においては、一日当たりの踏切遮断時間が約6時間50分と大変長く、踏切の立体化が長年の課題となっています。
- 2 J Rの旅客線路と貨物線路が平行するため、34メートルと広い踏切でありながら歩道が無く、自転車、歩行者にとって危険な踏切となっています。
また、渋滞が原因で自動車が線路内で留まる事態による重大事故が発生しています。
- 3 令和7年3月に県とJ Rで立体交差化工事の施行協定が締結され、10月末に踏切を閉鎖し、本格的な工事に着手する予定となっています。
- 4 J Rが行う線路横断部の工事は、列車運行の安全性を確保するため、最終列車通過後から始発までの限られた時間での作業となり、かつ、踏切下の地盤調査の結果、岩盤等の支障物も確認され、一部、人力による掘削もあることから、おおむね10年間の工期が予定されています。

2 課題（市民への影響、緊急性等）

- 1 立体交差化工事により、踏切が閉鎖されることで、国道19号から市街地に向かう東西通行の道路が制限されるため、周辺の道路において激しい渋滞が予測されます。
そのため、10月末の工事着工に備え、渋滞緩和のための迂回路利用の促進を図る、早い段階での広域的な周知が必要です。
また、長期間に渡る工事となるため、現在の慢性的な渋滞に加え踏切閉鎖後の渋滞に、周辺住民は不安を抱えており、随時状況に応じ、地元意見を踏まえた渋滞対策の検討が必要です。
- 2 完成までおおむね10年間の工事計画が示されていますが、1年でも早い完成を地元住民は強く望んでいます。
そのため、事業主体である県においては、十分な予算を確保し、工事を行うJ Rと綿密な協議を図るなど、工事を加速する取組みが必要です。

要望箇所図



国道19号(JR線西側) 方面から東方面を見る

完成イメージパース



宮前踏切 至南松本駅

「踏切西側交差点状況」



「踏切通行状況」

JR南松本駅南側踏切は県下有数の「開かずの踏切」で、遮断時間が長く、周辺の交差点を中心に慢性的な交通渋滞を引き起こしています。
 また、踏切内に歩道がないため、交通渋滞をさらに助長しています。

- (1日当たり 踏切遮断時間) 約6時間50分
- (1時間当たり 最大踏切遮断時間) 約30分 (17時から18時の間)

(都) 出川双葉線 L=348m
 JR南松本駅南側踏切立体交差化事業

要望
事項

- 幹線道路主要交差点周辺の慢性的な渋滞解消に向け、主要地方道松本環状高家線「新村バイパス」の計画的な整備と、国道19号村井交差点における部分改良の早期検討着手

1 現状（昨年度からの成果等）

松本市の郊外部における主要な幹線道路において、慢性的な交通渋滞が発生しているため、起因となる国道と県道が交差する下記の交差点周辺の交通円滑化に向けた事業の展開が求められます。

1 新村交差点

主要地方道松本環状高家線は、国道158号と交わる新村交差点とアルピコ交通上高地線の踏切が連続し、朝夕を中心に慢性的な渋滞が発生しています。

そのため、中部縦貫自動車道「松本波田道路」と連結する新たなネットワークの構築に向け、令和7年度から「新村バイパス事業」が着手されました。

2 村井交差点

国道19号の村井交差点は、東西に交差する県道町村白川村井停車場線から流入する交通量が多く慢性的な渋滞が生じていますが、県道側には右折レーンが無く、歩道も狭く歩行者の危険性も高いため、地元住民から交差点改良を求める要望が多く寄せられています。

2 課題（市民への影響、緊急性等）

1 新村バイパス事業の推進

鉄道との立体交差と一部4車線化によるバイパスを整備し、安全で円滑な交通を確保し、また、(仮称)新村ICを介して松本波田道路と接続することで、交通量の分散による渋滞緩和、流通の効率化、各種産業の発展、地元地域の振興など様々な効果が見込まれることから、松本波田道路と歩調を合わせ、今後約10年間で完了する事業の展開が必要です。

一方、地域を分断し、日常生活への影響が大きい新村地区に対し、丁寧な説明や定期的な協議が欠かせません。また、IC付近は、松本広域消防局の消防本部の移転候補地でもあり、道路整備に伴う周辺の土地利用についての支援が必要です。

2 国道19号村井交差点の改良

国道19号の拡幅延長(11.6km)のうち、現在、渚から白板地区の松本拡幅事業(1.6km)が進行中ですが、他の区間における事業化の目途が立っていない状況です。

村井交差点は、塩尻市方面からの流入に対してもボトルネックとなっており、交差点周辺部における部分改良による交通円滑化に資する調査検討を進める必要があります。

要望
事項

- 波田駅周辺整備事業に位置付ける国道158号変則5差路解消事業の早期事業化
- 塩尻鍋割穂高線改良（交差点移設、歩道拡幅）の市立病院開院に合わせた早期事業化

1 現状（昨年度からの成果等）

1 令和4年度にワークショップ形式による地元協議を計7回開催。波田駅周辺の課題や資源を整理し、将来都市像として、3つのポイントに集約しました。

- ① 道路・交差点・踏切を「安全」に通行できるまち
- ② 近隣施設を誰もが「便利」に移動できるまち
- ③ 様々な施設が集まり多世代で「賑わう」まち

2 波田駅周辺の将来都市像を実現するための、8つのプロジェクト及び13の事業を取りまとめた「波田駅周辺整備基本計画」を令和5年3月に策定しました。

3 松本市立病院建設事業は、令和9年度末の開院に向けて事業が進められています。

4 松本建設事務所は、令和6年度から国道158号横断歩道橋（波田小学校前）の修繕工事に着手・完了しました。

5 市は、令和6年度から道路整備事業の測量設計及び用地測量・補償算定に着手、令和7年度から用地補償に着手しました。

2 課題（市民への影響、緊急性等）

1 医療・教育・行政・交通・買い物等の機能が一体となった西部地域における拠点の早期整備は、地域住民の大きな願いとなっています。

2 国道158号及び塩尻鍋割穂高線と波田支所・波田体育館の出入口で構成される変則5差路は、交通危険箇所として波田地区における長年の課題となっています。

3 小中学校へ通う多くの児童生徒が利用する波田支所西側の塩尻鍋割穂高線（通称：郡道坂）は、歩道が狭いため、歩行者の安全性向上が必要です。



郡道坂の通学利用



変則5差路での事故

*** 波田駅周辺整備基本計画 事業項目及び位置図 ***

ポイント① 道路・交差点・踏切を「安全」に通行できるまち

ポイント② 近隣施設を誰もが「便利」に移動できるまち

ポイント③ 様々な施設が集まり多世代で「賑わう」まち

R 6 事業完了

Project 2 小学校前交差点安全施設整備事業

④国道158号横断歩道橋修繕(リニューアル)工事
(長寿命化計画に基づく道路メンテナンス事業)

ポイント① 道路・交差点・踏切を「安全」に通行できるまち

要望箇所

Project 3 (主)塩尻鍋割穂高線(郡道坂)安全施設整備事業

⑤(主)塩尻鍋割穂高線(郡道坂)歩道拡幅工事

ポイント② 近隣施設を誰もが「便利」に移動できるまち

要望箇所

Project 1 国道158号変則5差路解消事業

①国道158号(主)塩尻鍋割穂高線交差点移設工事

ポイント① 道路・交差点・踏切を「安全」に通行できるまち



郡道坂の歩道拡幅イメージ



変則5差路解消事業イメージ

要望 事項

- 老朽化が進み危険な橋梁となっている梓川橋の市立病院開院に合わせた架け替え
- 除雪の際に2車線が確保できる車道や、歩行者・自転車が安全にすれ違いのできる十分な幅員を設けた歩道の設置など、安全・安心な通行の確保

1 現状（昨年度からの成果等）

- 1 本市では、市立病院の移転に伴い、アルピコ交通上高地線波田駅周辺を西部地域の拠点とするため、令和4年度に波田駅周辺整備基本計画を策定し、波田支所前の変則5差路の改善や通学路の安全確保を含む、駅周辺の再整備に取り組むこととしており、市立病院及び波田駅周辺への重要なアクセス道路に係る本橋の重要性は、ますます高まっています。
- 2 上記施設等を利用する市民や学生は、歩道や自転車専用レーンが無いことから、高所にある橋の更に狭く危険な路肩を200m以上に渡り通行せざるを得ない現状となっています。

2 課題（市民への影響、緊急性等）

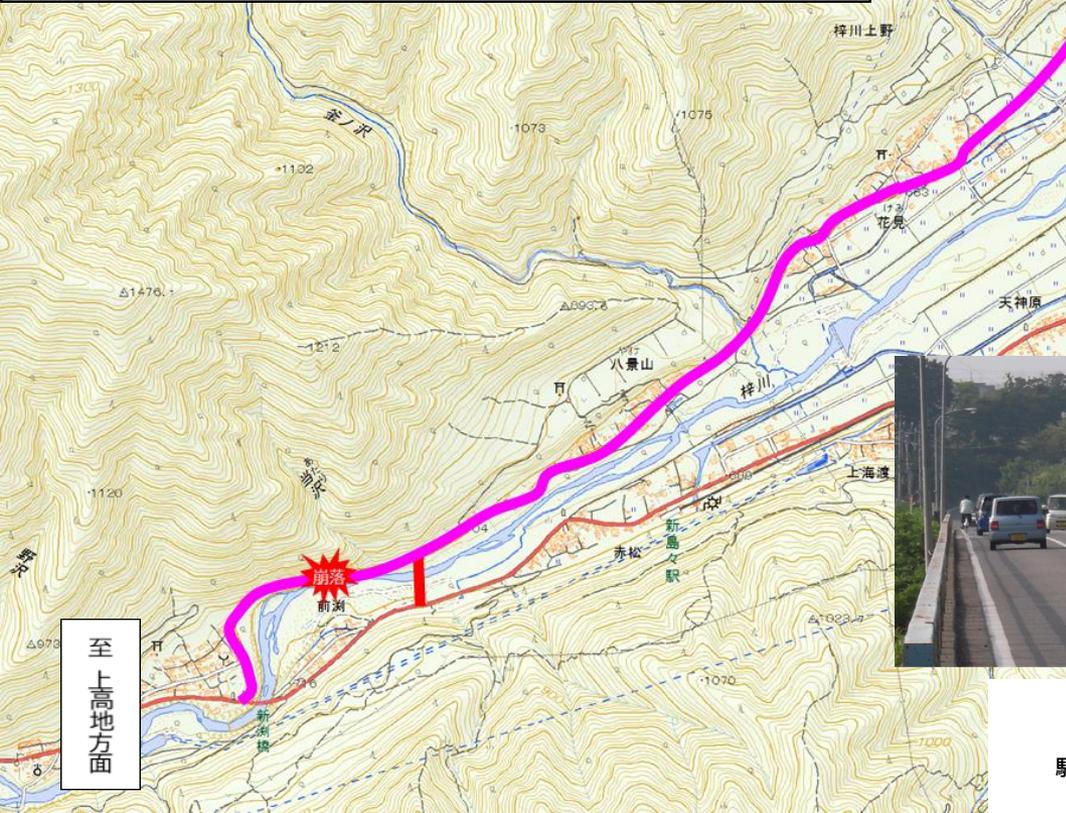
- 1 本橋は、建設から60年が経過し、老朽化が著しく、過去の大雨、洪水の度に橋脚補修など修繕が繰り返し行われている状況にあります。地域住民は、大規模災害が発生した場合に、安全に維持できるか大きな不安を抱えています。
- 2 観光や地域間交通のほか、地元の通勤、通学による通行がありますが、橋の道路幅が狭い上に歩道がないため、歩行者、自転車にとっては特に危険な状態となっており、架け替えによる抜本的な対策が必要です。

要望箇所図

位置図



要望箇所
梓川橋
昭和39年の建設
から60年が経過



梓川地区(左岸側)から波田地区(右岸側)を望む
歩道がなく、梓川地区から波田地区側(アルピコ交通上高地線波田駅など)へ向かう歩行者や自転車危険な状況となっています。

要望
事項

- 令和3年度に奈良井川で県が実施した河川施設機能向上のための状況調査で脆弱であると判断された箇所について、計画的な護岸補強工事や河床低下対策工事の実施
- 砂防河川や地すべり地域に関する防災対策の整備促進及び梓川やその上流域の砂防など直轄事業の整備促進

1 現状（昨年度からの成果等）

- 1 県は、奈良井川全体計画に基づき、河川改修工事「計画河床高への掘り下げ、護岸整備などの河道断面確保に関する整備」を進めています。
 - 令和6年工事箇所（島内地区、田川地区）
- 2 「防災・減災、国土強靱化緊急対策」から、県は河床掘り下げの促進、堆積土砂撤去、立木等の伐採等の河道域の拡張や施設の機能向上老朽化対策を進めています。
 - 令和6年度工事箇所（小俣橋～今村橋上流、庄内～里山辺）

2 課題（市民への影響、緊急性等）

- 1 激甚化、頻発化する風水害に対し、流域住民は常に大きな不安を抱えています。特に、奈良井川と田川、2つの一級河川が市街地で合流する箇所は、河道が狭く、浅いことから、集中豪雨による氾濫の危険があります。
- 2 田川の中条橋～牛伏川合流点間では、特に河川決壊の危険性が高く、堆積土砂も多いことから、河床上昇分の掘り下げなど、河道を確保する応急的な対策と、計画に基づく早急な河川改修が必要です。
- 3 砂防河川や地すべり地域においても、近年の大雨では、各所で土石流や土砂流出が発生しており、包括的な災害対策が急務となっています。
- 4 国管理の河川（直轄河川）の梓川及び梓川上流域においても、毎年のように大雨による土砂災害や洪水の被害が発生しており、第1次国土強靱化実施中期計画の方針に沿った防災対策に関する整備促進が必要です。

奈良井川水系の河川整備による治水安全度の向上

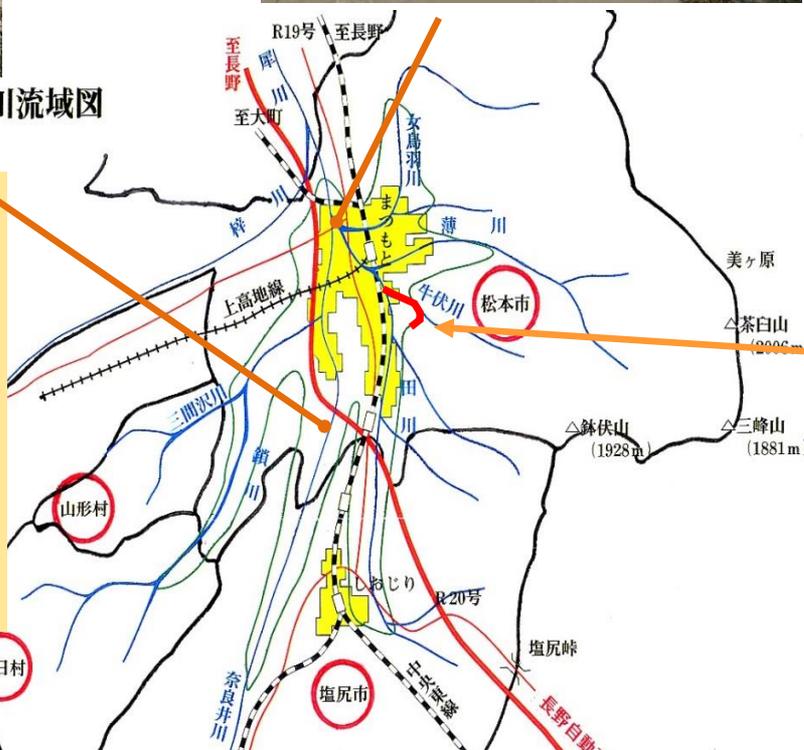


奈良井川 上二子橋上流



奈良井川水系の最下流
上流部の改修を促進するためにも下流部の整備は急務

奈良井川流域図



支川や上流域からもたらされる流出土砂のために河床上昇している。

復旧完了(R4.11)



要望
事項

- 令和11年度市立特別支援学校小学部開校、令和14年度中学部開設に向けて、学校運営に必要な教員等の人員確保・配置及び施設整備への支援
- 設置準備室への教育職員の継続的な派遣

1 現状（昨年度からの成果等）

- 1 令和5年の知事と中核市長との懇談を契機に、市立特別支援学校の設置検討を開始し、令和6年度には市民フォーラムを2回開催して、機運醸成と理解促進を図ってきました。
- 2 令和7年4月に、県教委から教頭級教育職員を出向として迎え、教育委員会に特別支援学校設置準備室を設置しました。
5月には、教育、医療・福祉の専門家や保護者等で構成される市立特別支援学校設立準備委員会を立ち上げ、市民・保護者向け説明会を開催して意見聴取を進め、7月に設置方針や設置場所を決定しました。
- 3 令和9年度県立分教室設置、令和11年度市立特別支援学校小学部を小学校に併置して開校、令和14年度に中学部の設置を目指し、教育課程や学校の受入体制の検討など、具体的な開校準備に着手しています。

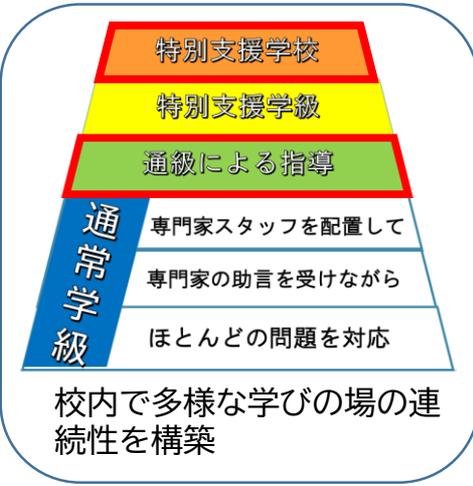
2 課題（市民への影響、緊急性等）

- 1 国が進めるインクルーシブ教育システムのモデル的な取り組みとして、市立特別支援学校と小中学校の連携や教育的ニーズに応じた柔軟な学びの場の変更ができる教育環境の実現が必要です。
- 2 インクルーシブ教育システムの整備と、学びの場の変更等、柔軟な運用を実現するためには、特別支援学校が併置される小中学校へのLD（学習障害）等通級指導教室の設置と教室運営に必要な教員の配置が必要です。
- 3 設置準備室への県教育職員の継続的な派遣とともに、開校に当たっては、学校運営に必要な教員、養護教諭、事務職員等の人員確保・配置が必要です。
- 4 教育環境の充実のため、国の公立学校施設整備負担金等の国庫補助事業の活用など、施設整備の財源確保のため国等への働き掛けが必要です。

市立特別支援学校の設置方針

【基本理念】 すべての子どもたちが、多様な他者を理解して、もっている力を最大限に発揮して成長することができる、インクルーシブな教育環境の実現

- 【基本方針】**
1. 特別支援学校と小中学校の児童生徒が、日常的に関わり合って多様性を理解し、互いに尊重し合える学校を目指す。
 2. 一人ひとりの教育的ニーズに応えるため、通常の学級、自校の通級による指導、特別支援学級、特別支援学校といった連続性のある多様な学びの場を確保し、最も適切な支援を受けられる環境を整える。
 3. 松本市インクルーシブセンターと連携した、通常学級の学びの充実をベースに、ニーズに応じて柔軟に学びの場を選択できるようにする。



【想定規模】 知的障がい（単一障がい） 小学部：1学級6名×6学年＝36名
 中学部：1学級6名×3学年＝18名

【スケジュール】

