

岡崎市議会議長 様

支出番号

会派名

代表者名

三浦 康宏

以下のとおり、政務活動を実施したので報告します。

政 務 活 動 報 告 書

令和 8 年 3 月 1 0 日提出

活動年月日	令和 7 年 7 月 3 0 日（水）～ 8 月 1 日（金）	
氏名	三浦 康宏	
用務先 及び 内 容	1	用務先 佐賀県
	7 月 3 0 日	内 容 SAGAハイスクールDI人材育成プログラム 「SEIRENKATA」について
	2	用務先 長崎県 長崎市
	7 月 3 1 日	内 容 プロスポーツチームとの連携について
	3	用務先 佐賀県 伊万里市
	8 月 1 日	内 容 公用車EVカーシェアについて
	4	用務先
	月 日	内 容
備 考		

政務活動視察報告書

報告者：三浦 康宏

視 察 日	令和7年7月30日（水）
視 察 内 容	SAGA ハイスクール DI 人材育成プログラム「SEIRENKATA」について
視 察 者	三浦康宏

＜佐賀市の概要＞

佐賀市は九州北西部、佐賀平野の中央に位置する水と緑のまち。幕末期には、その先進性と技術力、工業力で維新回天の牽引役ともなった佐賀藩 36 万石の城下町。05 年 10 月、諸富町・大和町・富士町・三瀬村と合併した後、07 年 10 月に川副町・東与賀町・久保田町と合併し、現在の佐賀市に。市内には有明佐賀空港が所在し、博多まで J R 特急で 40 分の距離にある。14 年 4 月に特例市へ移行。権限の拡大と共に「まちづくり自治基本条例」を施行し、市民主体のまちづくりを推進する。又、自然災害が少ない地勢を活かし、企業誘致にも積極的に取り組む。更 14 年 5 月には有明佐賀空港と成田空港を結ぶ航空路線が開設。既存の国際路線と合わせ、特に東アジアからの誘致推進を図るなど国際戦略にも主眼を置く。



面積：431.81km² 人口：227,076 人

＜佐賀市 SAGA ハイスクール DI 人材育成プログラム「SEIRENKATA」の経緯＞

近年デジタル技術を活用できる人材のニーズは全国的に高まっており、地方でもその育成は急務とされている一方で、地域では人材流出や人材不足が課題となっている。佐賀県でもこの課題を受け、高校生の早い段階から高度なデジタル技術や起業家的思考を学ぶ機会をつくることが重要だと考え、県内高校生が将来佐賀県で活躍できるようにする人材育成や、地域への愛着、地元に残る意識を育てる必要があると判断し、教育委員会を中心に、県内の大学・高専・企業・金融機関（産学金官）が連携し、地域で活躍できるデジタル人材や起業家を高校生のうちから育成する仕組みをつくることとなった。そこで 1852 年に佐賀藩が設立し幕末の科学技術発展に貢献した理化学研究所「精煉方」を現代に活かしたいという思いから、「令和版の精煉方」というコンセプトで「SEIRENKATA」と命名し、令和 6 年度から事業を開始した。

＜佐賀市 SAGA ハイスクール DI 人材育成プログラム「SEIRENKATA」の概要と特色＞

佐賀県内の高校 1 年生を対象に募集し、初年度には 138 名の申し込みがあり、内 100 名を 6 つの高校と Passo OTAKARA の学びの場「SAGA DI Lab」7 つの拠点に振り分け、令和 6 年の 5 月 18 日にキックオフイベントと連携協定式が開催され、事業が公式にスタート。放課後約 2 時間を週 1 回のペースで学び、1 年目はベーシックプログラム（基礎編）、2 年目はアドバンスドプログラム（応用編）、3 年目はマスタープログラム（高度編）を実施し、それぞれ修了証（活動証明書）を授与し、希望の情報系への進学、DI 人材として県内企業への就職に活かす。



学ぶ内容は大きく2つで、1つは半導体回路設計、プログラミング、データサイエンス、AIの活用、3Dモデリングなど、最先端のデジタル技術であり、もう一つは佐賀の産業や歴史などの地元学で、佐賀で貢献したいという「地元への思い」の育成に重点を置き、これらを通じ実践的な技術力×地元志向のマインドを育てることを目的としている。

特色として、①産学金官での連携体制：プログラムは佐賀県教育委員会を中心に大学・高等専門学校・IT企業・銀行・NPOなどが協力して展開しており、専門性の高い講師陣が講義・伴走支援を行う体制となっている、②「地元愛」と「技術力」の融合：単に技術を学ぶだけでなく、佐賀の歴史や地元企業の実例を通して地域に根ざした価値創造の意識を育てる、③学校の枠を超えた協働学習：県内複数校の生徒が同じ拠点で学び、交流や共同プロジェクトを行う機会があるため、学校の枠を超えた横断的な学びを実現、④先進技術に触れる機会：AIプログラミングやプロ用の半導体設計ツールを使った回路設計など、通常の高校授業では扱いにくい先端技術に触れる機会が提供される、⑤成果を形にする仕掛け：選手権や特別講義、地域企業との連携プロジェクト等を通して、学びを社会や地域の課題解決につなげる力を育成する、などが挙げられる。

予算はふるさと納税や国の交付金を活用し、初年度は6,000万円弱と伺う。



〔感想・岡崎市への反映〕

県教育委員会担当者のお話を伺いまず印象的だったのは、佐賀県の先人に対するリスペクトと誇りを大いに感じたことでした。そしてこの事業も根底にそういった土台があり、それを引き継ぎ、伝えたいという想いの上に成り立っているのだと、説明を受け、更にその思いを強くしました。教育委員会教育DX推進グループの皆さんと一緒に事業を進める、元高校教師の方などが集まった伴走コーチの皆さんの熱心な指導、またそこで扱う想いの詰まった濃密な教材などに、受講する高校生も楽しく学び、きっとその目的を達成する可能性が高いのだろうと感じました。そして経緯にもあるように、人材流出や人材不足の課題、デジタル技術を活用できる人材のニーズは本市にも当てはまります。更に内田市長が常日頃掲げる、住んでよかった生まれてよかったと実感できる、愛情と誇りを持てる「夢ある新しい岡崎」を築くためには、正に徳川家康公をはじめ、郷土に学ぶ先人が豊富な本市も大いに見習い、取り入れる要素の多い事業だと思います。

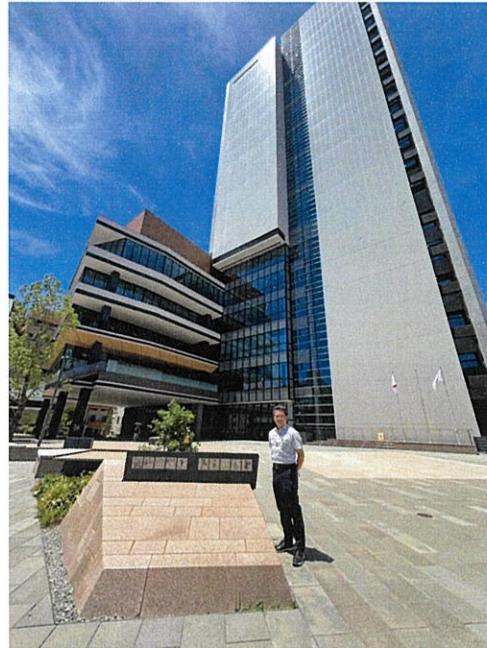
政務活動視察報告書

報告者：三浦 康宏

視 察 日	令和7年7月31日（木）
視 察 内 容	プロスポーツチームとの連携について
視 察 者	三浦康宏

＜長崎市の概要＞

長崎市は長崎県の南西部に位置し、長崎県の県庁所在地および人口が最大の市であり、九州地方で第7位の人口を有する。県内では佐世保市とともに中核市に指定されている。江戸時代には、国内唯一の江戸幕府公認の国際貿易港である出島を持つ港町であり、長崎貿易で栄えた。幕末期も日米修好通商条約により長崎港は開港場に指定された。このため、出島跡を初めとして旧居留地や長崎新地中華街など、同じく港町の横浜市や神戸市と同様に異国情緒に満ちた港町として有名である。三菱重工業発祥の地である同社の長崎造船所や、かつて石炭産業が栄えた軍艦島など、日本産業の近代化を支えた港湾都市であった。三菱重工業長崎造船所の一部や軍艦島などは2015年に「明治日本の産業革命遺産 製鉄・製鋼、造船、石炭産業」の一部として世界文化遺産に登録されている。



面積：405.69 km² 人口：382,763人

＜長崎市 プロスポーツチームとの連携について＞

長崎市にはバスケットボールのプロチーム、B1リーグで戦う「長崎ヴェルカ」と、サッカーJ2リーグで昇格を争う「V・ファーレン長崎」が存在しており、それぞれ市のハピネスアリーナ（約6,000席）と2024年9月に完成したピーススタジアムを本拠地に活動している。そしてそのプロスポーツチームを「競技団体」としてだけでなく、「地域資源」「まちづくりの担い手」と位置づけ、行政施策と連動させた多様な連携事業を展開している。

まず基礎的かつ継続的に行われているのがプロスポーツ市民招待事業で、これは、市内在住・在学の小中学生とその保護者を対象に、ホームゲームへの観戦機会を提供するもので、「見るスポーツ」を通じてスポーツへの関心を高めることを目的としている。行政が主体となって予算化し、観戦体験を提供することで、将来のスポーツ参加人口やファン層の拡大につなげる施策であり、単なる娯楽支援ではなく、スポーツ振興政策の一環として位置づけられている。



次に特徴として、応援機運の醸成やまちの賑わい創出を目的とした広報・環境整備施策が挙げられる。長崎市はホームゲーム開催時に合わせて、市庁舎や地域センターへの応援装飾、街路への幟旗・バナー設置、公共空間での情報発信などを行



コミュニティの維持・拡大を図っている。これらの取組は、観戦行為を個人の楽しみに留めず、地域イベントとして昇華させる役割を果たしている。

さらに近年は長崎スタジアムシティを核としたまちづくりとの連携に力を入れ、ピーススタジアムや長崎ヴェルカのホームアリーナを含む複合施設は民間主導で整備されたものだが、長崎市は都市計画、動線整備、広報連携等の面で関与しており、行政は直接的な運営主体



ニティの活性化を意識した取組である。

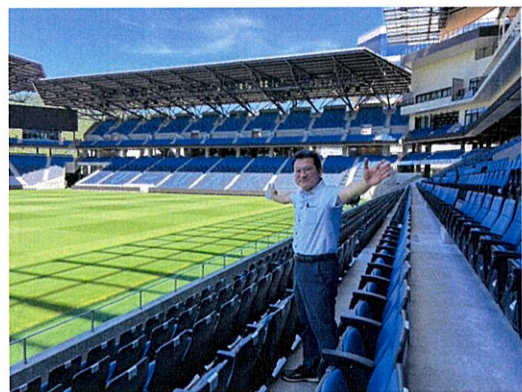
っている。これにより、スタジアム内だけでなく、街全体でプロスポーツを応援する雰囲気をつくり、市民の一体感を高める効果を狙っている。こうした取組はスポーツを「都市景観」や「日常風景」に溶け込ませる行政ならではのアプローチと言える。

またパブリックビューイングや関連イベントの実施も重要な施策の一つである。アウェーゲームなど、現地観戦が難しい試合においても、市民が集まり応援できる場を提供することで、ファンコ



ではないものの、スポーツ施設を中心とした都市再生・地域活性化を支える役割を担っており、プロスポーツを都市政策と結びつけている点が大きな特徴である。

加えて学校や地域と連携した体験型事業も展開されている。選手やクラブ関係者が地域イベントや学校行事に参加することで、子どもたちがトップレベルのスポーツに触れる機会を創出している。これは競技力向上を直接目的とするものではなく、スポーツを通じた人材育成や地域コミュ



〔感想・岡崎市への反映〕

今でこそジャパネットグループの支援も受け J1 昇格も経験し、長崎市を大いに活性化させている V・ファーレン長崎だが、2012 年までは本市「マルヤス岡崎」が戦う JFL で戦っていたアマチュアチームである。そして今回お話を伺った担当職員のお一人がその当時選手だった方で、その頃は今の本市と同様に市民の認知も観客も少なく、行政の支援もほとんどない中で奮闘していた状況を伺った。つまり 10 年後には「マルヤス岡崎」も本市にとって多大な恩恵をもたらす可能性を秘めた金の卵と言える。単なるチーム支援や経済効果追求にとどまらず、スポーツを通じて人と街をつなぎ、持続的な地域活性化を目指す行政施策としての展開を、今から取り組む重要性を改めて痛感した。

政務活動視察報告書

報告者：三浦 康宏

視 察 日	令和7年8月1日（金）
視 察 内 容	公用車 EV カーシェアについて
視 察 者	三浦康宏

＜伊万里市の概要＞

伊万里市は北部九州の西部に位置し、伊万里湾が深く入り組んだ天然の良港を擁しており、古くは「古伊万里」の、また石炭産業全盛期は石炭の積出港として栄え、近年では伊万里湾総合開発を軸に大規模な臨海工業団地を造成し、造船、IC 関連産業、水産加工業等の集積をはじめ、コンテナターミナルや公共埠頭を有する近代的な工業港として発展する。

産業面では鍋島藩窯 300 有余年の歴史と伝統を誇る伊万里焼をはじめ、伊万里梨や伊万里牛など「食のまち伊万里」としての特産品も全国的に有名。近年では西九州自動車道の伊万里東府招インターチェンジが開通し、観光客の主要なターゲットとなる福岡都市圏との移動時間が短縮され、交流人口の増加が見込まれている。

またこれまでの製造業を中心とした企業誘致に加え、大学新卒者や UIJ ターン希望者等の受け皿となる IT 関連企業などの事務系企業の誘致に取り組んでおり、平成 30 年 4 月より拠点オフィスの運用を開始し、7 社との進出（立地）協定を締結した。



面積：255.24 km² 人口：49,488 人

＜伊万里市 公用車 EV カーシェアについて＞

伊万里市では脱炭素社会の実現と地域交通の利便性向上を目的として、令和7年3月より「公用車 EV カーシェアリング事業」を実施している。この取組は、行政が保有する公用車を電気自動車（EV）に転換し、業務で使用しない時間帯に市民や観光客へカーシェアリングとして提供するものであり、環境政策、交通政策、行政資源の有効活用を組み合わせた新しい公共モビリティ施策として注目されている。

この事業の背景には、地方都市が抱える交通課題と脱炭素化の推進という二つの政策課題があり、地方都市では鉄道やバスなどの公共交通の本数が都市部ほど多くなく、駅から観光地や市街地へ移動する際の二次交通の不足が課題となることが多い。また、



国全体で 2050 年カーボンニュートラル実現を目標とする中、自治体でも二酸化炭素排出量の削減や電気自動車の普及促進が求められており、伊万里市ではこれらの課題に対応するため、民間企業と連携した新しい交通サービスの導入を検討し、エネルギー事業などを展開する（株）新出光と包括連携のもとで EV カーシェアリングの導入を進め、同社が提供するカーシェアサービス「idEV」を活用した公用車 EV カーシェア事業が整備され、サービスが開始された。

事業の概要としては、市の公用車として電気自動車を1台導入し、それをカーシェアリングと兼用する形で運用。導入された車両は日産の軽EV「サクラ」であり、JR伊万里駅前にある「伊万里駅前東駐車場」に専用ステーションが設置された。利用方法は時間帯によって区分されており、平日の午前8時から午後6時までは市職員が公務で使用する公用車として運用され、それ以外の平日夜間や土日祝日は市民や観光客が利用料金220円/15分でカーシェアリングとして利用できる仕組みとなっている。これにより公用車として使用されない時間帯を地域の移動手段として活用することが可能となっている。

利用者はスマートフォンの専用アプリから予約・解錠・返却までの手続きを行うことができ、

24時間予約可能

な仕組みとなっている。駅前に設置されたカーシェア車両を利用することで、鉄道利用者が観光地や市内各地へ移動する際の交通手段として活用できるほか、市民の日常的な移動手段としても利用することが想定されている。このようにEVカーシェアは観光客の二次交通の確保と市民の移動利便性向上の両方を目的としている。

以上のように伊万里市の公用車EVカーシェアは、行政が保有する車両をEV化し、業務時間外に地域へ開放することで脱炭素化の推進、EV普及、二次交通の確保、行政資産の有効活用を同時に実現しようとする施策であるが、まだスタートから日が浅く、「idEV」への登録も職員10名、市内5名、市外10



名とまだ登録、利用者の実績はこれからだが、キャンペーンやチラシの有効展開など、市内外への周知に力を注いでいる。



〔感想・岡崎市への反映〕

地方都市における新しいモビリティ政策の試みとして、スタートしたばかりの試行錯誤の状況を伺った。本市も検討を始めているとのことだが、「公用車の時間外活用」、「脱炭素政策と地域交通政策を組み合わせた施策」、「官民連携による事業運営」といった伊万里市の特徴を参考に、今後の利用状況や効果、展開にも留意し、多くの利活用を叶える施策展開を期待する。