

岡崎市議会議長 様

支出番号

会派名

無所属

代表者名

本多 勝

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 7年 12月 25日提出

活動年月日	令和 7年 7月 31日 (木) ~ 8月 1日 (金)	
氏名	本多 勝	
用務先 及び 内 容	1	用務先 長崎県長崎市
	7月 31日	内 容 プロスポーツチームとの連携について
	2	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
	3	用務先
	月 日	内 容
	4	用務先
	月 日	内 容
備 考		

長崎市（プロスポーツチームとの連携について）

報告者：本多 勝

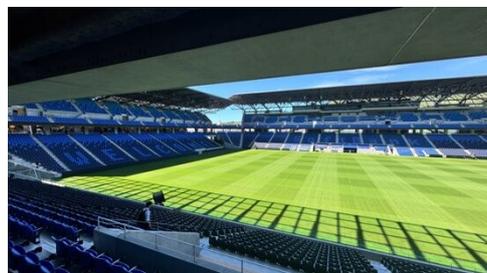
1) 視察の基本情報

件名：プロスポーツチームとの連携（ホームタウン施策／観戦機会創出／機運醸成）

視察日：令和7年7月31日（木）

視察先：長崎県長崎市

視察テーマ：「みるスポーツ」起点の応援機運づくりと、スタジアムシティを核にした都市回遊・経済波及



2) 視察目的（岡崎との接続）

岡崎も複数競技でチーム・実業団が地域に根を張り得る土台がある一方、応援文化の面では“日常の熱量”をどうつくるかが課題になりやすい。長崎が実装している「県域連携で支える枠組み」「市民招待を軸にした入口設計」「行政施設を使った常設の露出」「街なか回遊まで含めた導線設計」を学び、岡崎のスポーツ×健康×観光×経済の政策提案に落とし込むため。



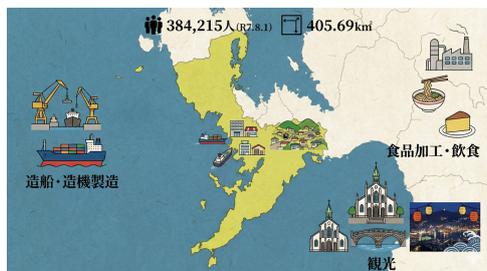
3) 視察先の基礎情報（長崎市）

人口：384,215人（令和7年8月1日現在）

面積：405.69（資料記載）

特性：港を中心に商業・業務が集積し、すり鉢状の地形が独特の都市景観を形成

主要産業：造船・造機製造、食品加工・飲食、観光



4) 取組の全体像（行政が“単独で頑張らない”設計）

長崎県・県内21市町・プロクラブが、連携強化のための自治体連携会議を約12年前から年2回実施。県内各自治体の取組共有を通じて、県全域でクラブを支援する体制強化を図っている。スタジアムシティ開業後は運営事業者も加わり、官民の接続点が増えている。

5) 主要施策①：「市民招待」で入口をつくる（みるスポーツ）

小中学生と保護者ペアを招待し、観戦を通じて関心を高め、応援機運を醸成。サッカーは毎試合60組、バスケットは40組を招待。観戦を機に「また行きたい」という声が多い一方、競技人口増は人口減少の影響もあり単純には伸びない、という現実認識も整理されていた。

6) 主要施策②：街なかの“常設可視化”（Vロード／市庁舎活用）

のぼり旗・バナー・マンホール等の設置で機運を醸成（Vロード）。市庁舎内でも旗・グッズ展示、PRブース、昇格時のタペストリー掲揚などを行い、「来庁＝自然接触」の接点を積み上げている。

7) 主要施策③：長崎スタジアムシティを核にした回遊・消費の導線

昨年10月に完全民営施設として開業。工場跡地を民間（ジャパネット）が購入し、スタジアム単体ではなく、サッカー／アリーナ／ホテル／商業／オフィスの複合にして“試合日以外も人がいる”構造へ。市費を投入していないため建設への反対が起きにくかった、という整理も示されていた。市は直行無料シャトルで回遊促進を支援し、施設側の柱やシートバックに観光案内広告を出すなど「観戦者を街へ流す」実務が入っている。



8) スポーツツーリズム（現状評価は冷静）

県スポーツコミッションと連携して合宿・大会誘致に取り組むが、実績は限定的という評価。誘致は“やれば伸びる”ではなく、地道なメニュー造成と受入体制が要る分野だと再確認できる。

9) 長崎側が捉える今後の課題（政策論点）

招待事業を中心に応援機運を継続してつくること、県内自治体連携で支援を続けること、スタジアムシティ開業の盛り上がりを一過性にせずVロード等で賑わいを積み増すこと、観戦者（市外客）が街で消費するよう誘導策を厚くすることが論点として整理されていた。



10) 本市への反映・意見・課題（岡崎への提言）

長崎市の強みは、スポーツを「イベント」で終わらせず、観戦招待を起点に、応援機運の醸成、街なかでの常設露出、回遊と消費へとつなげる一連の導線を、行政主導で意図的に設計している点にある。特に、子どもや保護者を対象とした招待や体験を“入口”に据え、庁舎・公共施設・中心市街地における旗や展示、関連イベントの重ね掛けによって、応援行動を非日常から日常へと転換している点は示唆的である。

岡崎市も複数競技の資源を有する以上、まずは子ども×保護者層への制度的な接触機会を整備し、公共空間での継続的な可視化を通じて、市民の応援行動を「習慣化」する視点が求められる。一方で、プロ公式戦の開催要件を満たす施設整備がボトルネックとなり得る点は長崎市の所感とも重なり、今後は健康施策、子どもの教育、観光消費への波及まで含めた費用対効果で投資判断を行う必要がある。民設民営の大型拠点は再現性が高いとは言えないが、民間主導の拠点形成と、行政による導線設計・回遊支援・広報を役割分担することで、岡崎においてもスポーツを都市価値へ転換する現実的なモデル構築は十分に可能である。



伊万里市 (公用車 EV カーシェアについて)

報告者：本多 勝

1) 視察の基本情報

件名：公用車 EV カーシェアについて

視察日：令和7年8月1日(金)

視察先：佐賀県伊万里市

視察テーマ：公用車活用と市民利用を両立させた EV カーシェアの実装



2) 視察目的 (岡崎との接続)

岡崎市においても、公用車の効率的運用、脱炭素施策の実装、市民への EV 体験機会の創出は重要な政策テーマである。伊万里市が実施する「平日は公用車、夜間・休日は市民・観光客向けカーシェア」という一台二役の運用手法と、公民連携による事業スキームを整理し、岡崎市における EV 活用・二次交通・公用車改革への示唆を得ることを目的とする。



3) 視察先の基礎情報 (伊万里市)

面積：約 255.3km²

人口：約 35,000 人

地域特性：陶磁器文化を軸とした観光都市、鉄道・バス本数が限られる地域構造



4) 事業実施の背景

4-1. 二次交通の課題

観光地である大川内山 (鍋島藩窯開窯 350 周年) へのアクセスにおいて、駅からのバス本数が少なく、観光客の移動手段確保が課題となっていた。

4-2. 脱炭素施策の実装

地球温暖化対策実施計画に基づき、EV 利用を市民に体験させることで、ゼロカーボンライフの普及と EV 購入意欲の喚起を図る必要があった。

5) 事業概要

- ・開始時期：令和7年3月1日
- ・車両：日産 SAKURA 1台
- ・設置場所：伊万里駅前東駐車場
- ・充電設備：普通充電器 1基
- ・事業主体：伊万里市
- ・平日昼間（8:00～18:15）：公用車として無償利用
- ・平日夜間（18:15～翌7:00）
土日祝：市民・観光客向けカーシェア
- ・利用料金：15分220円から
公用車不足の解消と、市民・観光客の二次交通確保、EV 体験機会の創出を同時に達成する設計となっている。

伊万里市EVカーシェアリング促進事業

伊万里市へお越しの皆様へ

EVカーシェア ご利用ください!

高速バス（船橋バス）で伊万里市へお越しの際は

専用路線→伊万里駅前
寄電時間：約2時間半
徒歩バスターミナル→伊万里駅前
※所用時間：約2時間
※交通状況により前後します

ご利用可能時間
平日(月～金) 18:15～翌7:00
土・日・祝 0:00～23:59

フル充電で180km走行可能! (メーカー公表値)

利用料金 (税込)

基本料金	15分毎	220円～
バック料金	6時間	4,290円～
アフタープラン	1日	6,500円 (平日18:15～翌8:00)

QRコードからメールアドレスを入力
利用登録URLをご案内します

利用登録QRコード

お問い合わせ先 / idEVカスタマーセンター 0120-185-885 (24時間365日対応) IDEX

6) 利用方法/実施状況と成果（令和7年3月～7月）

- ・専用スマートフォンアプリによる会員登録
- ・予約、解錠、決済をアプリ上で完結
- ・クレジットカード決済
- ・予約は2週間前から可能
- ・公用車利用：117件、延べ188時間
- ・一般利用：3件、延べ17時間
- ・利用登録者数：25名
 - －市職員（公用）：10名
 - －市内住民：5名
 - －市外住民・観光客：10名

現時点では、公用車としての活用が中心であり、市民・観光客利用は限定的。



5) 契約・コスト構造

伊万里市の公用車EVカーシェア事業は、車両を市が保有する従来型の「公用車更新」ではなく、民間事業者と契約することでEV車両・充電設備・システム運用を一体で導入するスキームが採られている点に特徴がある。車両購入費や充電器設置費といった初期投資を市が単独で負担せず、利用料ベースでコストを平準化する設計となっており、財政的な初動リスクを抑えながらEV化を進められる構造である。

また、公務利用時間帯は公用車として活用し、夜間や休日は市民や来訪者向けのカーシェアとして開放することで、車両稼働率を高め、社会的コストの最適化を図っている。単なる環境施策にとどまらず、「保有から利用へ」という公共資産の考え方を転換する試みであり、脱炭素と行財政改革を同時に進める設計思想が読み取れる。

10) 今後の課題（伊万里市）

EV カーシェア事業は導入そのものが目的ではなく、継続的に「使われる」ことで初めて意味を持つ。現段階の課題は、公務利用以外の時間帯における市民利用や、観光・ビジネス用途への波及がどこまで広がるかという点にある。利用が限定的であれば、カーシェアとしての効率性や事業の持続性が低下し、公費負担が相対的に重くなる可能性も否定できない。

また、EV 特有の航続距離や充電に対する不安、操作への心理的ハードルに加え、庁内における利用意識や運用ルールの定着にも一定の時間を要する。制度として合理的であっても、実際に使われなければ効果を発揮しない点が最大の課題である。

11) 今後の課題（伊万里市）

これらの課題に対しては、EV カーシェアを単独施策としてではなく、脱炭素政策や都市政策、観光施策と一体で設計することが重要である。市民や来訪者が自然に利用できる導線をつくり、EV を「特別な存在」ではなく日常の移動手段として位置づけていく必要がある。

あわせて、公務において積極的に EV を活用し、職員自身が利用者となることで、利便性や課題を現場から改善につなげる循環を形成することが求められる。伊万里市の取り組みは、民間活力を活かしつつ財政負担を抑えた実践的モデルであり、今後は導入段階から定着・拡張段階へと移行することで、環境政策と行政改革の両立がより明確になると考えられる。

12) 本市への反映・意見・課題

伊万里市の事例で特に示唆的なのは、「公用車 EV を遊休資産にしない」という発想である。平日昼は行政、夜間・休日は市民・観光客という時間帯分離により、車両稼働率を高めつつ、脱炭素・二次交通・市民体験を同時に成立させている。

岡崎市においても、脱炭素、公共交通、公用車改革を個別施策で終わらせず、「公用車×市民利用×EV 体験」を束ねた実証モデルとして検討する余地がある。特に、駅周辺や観光動線上に配置し、まずは職員利用を前提に導入することで、市民利用が伸びなくても政策目的を一定程度達成できる点は導入ハードルを下げる。

一方で、伊万里市同様、認知不足は最大のボトルネックとなる。岡崎で展開する場合は、環境施策単独ではなく、観光・健康・防災（災害時 EV 活用）と横断的に位置づけ、広報・体験機会を制度設計段階から組み込む必要がある。

公用車の更新時期を「単なる車両更新」ではなく、「都市価値を高める実証投資」と捉え直せるかが、岡崎型 EV カーシェア導入の成否を分けると考える。