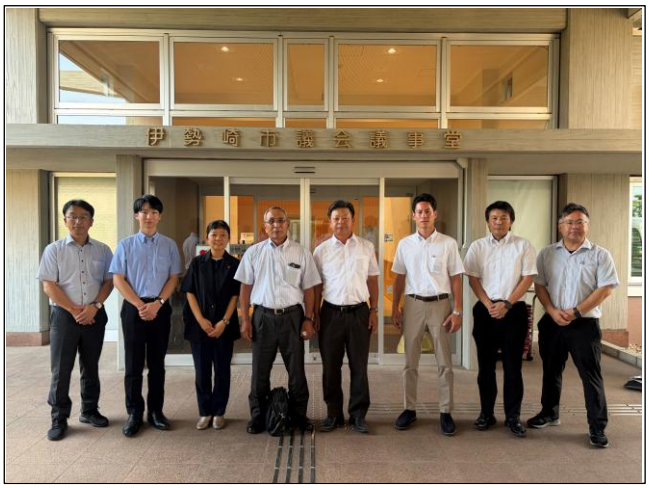
令和８年度
霧島市議会 総務環境常任委員会
行政視察報告書



［伊勢崎市議会議事堂］



［日光市役所］



［羽田イノベーションシティ］

（群馬県伊勢崎市・栃木県日光市・東京都大田区）

令和８年７月２１日（火）～２３日（木）

１　視察日程

令和８年７月２１日（火曜日）～２３日（木曜日）

２　視察先及び視察内容

（１）群馬県伊勢崎市

視察内容　多文化共生施策について

人口　２１０，９１２人（令和８年７月１日現在）

面積　１３９，４㎢

議員定数　３０人

⑵ 栃木県日光市

視察内容　ゼロカーボンパークの取組について

人口　７０，９２９人（令和８年７月１日現在）

面積　1,４５０㎢

議員定数　２２人

（３）東京都大田区

視察内容　自動運転バスに係る取組について

人口　７4,８８６９人（令和８年７月１日現在）

面積　６１,９㎢

議員定数　５０人

３　参加者

・委員長　久保史睦
・副委員長　木野田誠
・委員　稲留誠也
・委員　町田和己
・委員　塩月大志郎
・委員　今村純子
・委員　野村和人
・委員　德田修和

４　視察概要（伊勢崎市市民部多文化共生課資料より抜粋）

令和８年７月２１日（火曜日）伊勢崎市役所

視察内容　多文化共生施策について

［多文化共生課の体制・業務］

・共生推進係（一般職員４人、会計年度任用職員４人）

在住外国人施策に関することや多文化共生の推進に関することなど

・交流推進係（多文化共生センター含め、一般職員３人、会計年度任用職員４人、国際交流協会事務局員１人）

姉妹友好都市交流に関することや国際交流協会に関することなど

・多文化共生センター

多文化交流の促進に関すること

外国人総合相談窓口に関することなど

［伊勢崎市の外国人の現状（人口推移）］

年度	市全体		日本人		外国人	
	人口	増減（対前年）	人口	増減（対前年）	人口	増減（対前年）
令和３年度	212,946	△221	199,414	△413	13,532	192
令和４年度	212,178	△768	198,791	△623	13,387	△145
令和５年度	211,963	△215	197,636	△1,155	14,327	940
令和６年度	211,923	△40	196,445	△1,191	15,478	1,151
令和７年度	211,651	△272	194,968	△1,477	16,683	1,205
令和８年度	211,011	△640	193,497	△1,471	17,514	831

国籍別（R8.7.1 現在）では

ベトナム、ブラジル、フィリピン、ペルー、インドネシア、ネパール、中国、バングラデシュ、ミャンマー、パキスタン、その他となっている。

［主要事業について］

（１）多文化共生社会形成事業

■外国人通訳支援

・行政手続きに関する通訳支援

■コミュニケーション支援

・ハイブリッド多言語通訳サービスの導入（機械通訳とビデオ通訳が利用できるタブレット等を２０台導入

・多言語コールセンター（通訳者を介し３者間で通話を行うもの）

・行政区へのポケトークの貸し出し（市内２０か所に配備）

■生活に必要な情報提供

・外国人生活ガイドブック（生活に必要なサービスなどをまとめたもの）
・日本語と外国語の指差し会話集
（簡単な会話を掲載し文章を指で差すだけで相手に伝わる会話集）
・生活ルール動画（やさしい日本語、英語、ポルトガル語、スペイン語、ベトナム語）
・市 HP サイト「外国人の皆さんへ　（対応言語１００言語）

■多文化共生キーパーソン

・地域における外国籍住民と日本人住民との橋渡し役として認定（認定者１０人）

■災害時外国人支援ボランティア

・震災等の大規模災害が発生した場合において、外国籍住民への相談及び情報の提供、その他必要な支援を行うため、伊勢崎市災害時外国人支援ボランティアを設置
（R8.5.1 時点　登録者６２人）

■企業との連携

・外国人雇用企業との連携による多文化共生の推進について（伊勢崎モデル）
（①外国人雇用企業向け Web ページの新設　②市内外国人材雇用事業所への周知とネットワーク構築　③企業との意見交換の機会の設定
・外国人県民向け情報発信実証事業（群馬モデル）
（必要な情報を多言語対応した LINE アカウントで発信するもの）

■教育との連携

・伊勢崎市の多文化共生についての理解を図るため、学生を対象とした講義等を実施

■その他

・伊勢崎市国際友好会館の運営
・多文化共生都市会議の会員都市

（2）多文化共生センター事業

■施設概要　国籍・言語等の異なる市民が互いの文化的な違いを認め合い、共に安心して暮らすことができる多文化共生社会の実現に寄与するため開設

開設日：令和７年１１月２日

■外国人総合相談窓口

・生活等に関する相談窓口（スペイン語、ポルトガル語、ベトナム語、英語、タガログ語
また翻訳機等による通訳対応、行政書士など専門家による相談も行っている）

■多文化交流の促進

・多文化交流イベント（多文化共生フェスタ、多文化交流会の開催）

■地域課題への対応

・地域課題への対応（課題を把握し関係部署等と共有）
・地域へのコミュニケーション支援（依頼により行政区文書の多言語翻訳に対応）

■多言語による情報提供

・デジタルサイネージ等による行政情報等の提供

■多文化共生の周知啓発

・セミナーの開催
・多文化共生の取組についての周知

（３）国際交流協会事業

■伊勢崎市国際交流協会の概要

伊勢崎市の国際交流の促進を図るとともに、市民の国際感覚と理解を深め、市政の発展に寄与することを目的として事業を展開

（事務局は多文化共生課内、R7.3.31 時点で個人会員８５人　団体会員６３団体）

■姉妹都市交流事業

・昭和６１年に米国ミズーリ州スプリングフィールド市と国際姉妹都市を提携

■友好都市交流事業

・平成元年に中国安徽省馬鞍山市と国際友好都市を提携

■姉妹友好都市共通事業

・国際児童絵画展
・姉妹友好都市、国際交流パネル展

■共生のまちづくり事業

・日本語教室
（午前・午後各クラス５０人　年３期　市内在住・在勤の１６歳以上の人）
・オンライン日本語教室
（前期・後期各クラス２０人　年２回　市内在住・在勤の１６歳以上の人）
・出張日本語教室
（５人以上/回　２時間/回　市内在住・在勤の１６歳以上の人）
・日本語ボランティア講師養成講座（年１回　１５人）
・国際ボランティア
・世界の料理・屋台村
・英会話学習イベント
・国際映画祭
・多文化理解講座

令和８年７月２２日（水曜日）日光市役所
視察内容　ゼロカーボンパークの取組について

［日光市におけるゼロカーボンパークの取組について］
令和４年７月２２日に日光国立公園（奥日光地域）をゼロカーボンパークへ登録。
全国では１０番目の登録となる。
国立公園において先行して脱炭素化に取り組むことで、地域の特徴、強みを活かしたカーボンニュートラルの推進を図る。また、自然環境の保全に配慮した脱炭素化やサステナブルな観光地づくり、国立公園利用者への普及啓発に取り組む。

■環境森林課について
森林政策係　自然環境係　気候変動対策係から構成されている。

■地球温暖化対策の動向について
主な歴史（抜粋）
１９７９年　第１回世界気候会議が開催され気候変動への懸念が世界的な課題として認識される
２００５年　京都議定書発効
２０１５年　パリ協定採択
２０２１年　英国グラスゴーで COP２６開催。パリ協定のルールが完成し、石炭火力の段階的削減が明記される。

■国の取組（一例）
・地域における再エネ導入目標策定・地域脱炭素化に対する補助事業
・脱炭素先行地域の確定（２０２５年までに少なくとも１００箇所）

■栃木県の取組
・２０５０年とちぎカーボンニュートラル実現に向けたロードマップ作成
・とちぎカーボンニュートラル１５アクションのスタート

■　日光市の取組（平成１８年の合併以降）
・令和３年　「２０５０年ゼロカーボンシティ」宣言
・令和４年　日光国立公園（奥日光地域）を環境省のゼロカーボンパークに登録
・令和５年　環境省の脱炭素先行地域に選定
・令和６年　日光市地域循環によるゼロカーボンシティ実現条例施行

（１）日光市環境基本計画
・環境分野での最上位計画

（２）日光市役所環境配慮率先行行動計画
・市自らが行う事務事業について策定し、温室効果ガスの削減目標や取組など基本的事項を定めている。

（３）ゼロカーボンシティ宣言

・２０５０年までに温室効果ガスの実質排出量ゼロの実現を目指す宣言

（4）ゼロカーボンパークへの登録

・日光国立公園（奥日光地域）

（5）日光市ゼロカーボン推進協議会設立

・市内各分野の方とゼロカーボンに関する意見交換を行う組織として設立

（6）再生可能エネルギー導入目標策定

・実現可能性調査を踏まえた方針を検討し将来ビジョン・脱炭素シナリオの構想をまとめ施策に必要な対策を具体化し設定

（7）再生可能エネルギー導入促進に向けたゾーニングマップ作製

・併せて促進区域を設定し地球温暖化対策実行計画を改訂

（8）宇都宮大学との共同研究「日光ゼロカーボンデザインプロジェクト」

・主要施設の活用可能性調査と地域の再生可能エネルギー活用のポテンシャルとの関係性を明らかにし施設を抽出し検討を行い効果の検証を行う

（9）日光市地域循環によるゼロカーボンシティ実現条例施行（R6.4.1）

・脱炭素の推進や地域資源の有効活用を定め、市、市民、事業者及び観光旅行者その他の滞在者が一体となってゼロカーボンシティ実現を目指す条例及び実行計画を策定

（１０）脱炭素先行地域に選定

・脱炭素と地域課題解決の同時実現を目指す「『実行の』脱炭素ドミノ」のモデル

■民間施設の設備導入状況

〇太陽光発電設備

〇温泉熱利用

■モビリティのスマート化・クリーン化の取組状況

〇日光 MaaS

脱炭素先行地域事業においては渋滞緩和にも取り組んでおり、奥日光エリアの玄関口となる「いろは坂」のマイカー通過台数を５年間で２０％削減することを目標としている。

NIKKO　MaaS を活用した公共交通の利用促進を進めており、鉄道・バスのフリーパスやカーシェアの利用率は年々向上、取組開始から１年間で５８５．８７ｔ‐ＣＯ２の削減を達成している。

〇バイオディーゼルバスの実証運行（バイオ燃料を使用）

〇オフピーク観光・公共交通の利用促進

■環境保全観光の検討状況（抜粋）

〇体験コンテンツ開発

日光自然博物館と東武トップツアーズがサステナブルツーリズムに関する業務提携を締結

〇グローバルイニシアティブへの参画

JSTS―D ロゴマーク使用については、観光協会が申請し令和８年１月１９日付で許可を得た

〇観光ストーリー発信

・地域におけるサステナブル認証制度を検討
〇持続可能な観光・周知啓発
〇利活用・コンテンツ整備
〇グローバルイニシアティブ
〇サステナブル奥日光認証制度

■中間評価結果について

・脱炭素先行地域選定から３年程度をめどに設備導入や CO2 削減効果等の進捗に加えて、地域課題の解決や地方創生の観点にも留意した中間評価を実施。

講評：C 評価（計画の達成に向けて解決すべき課題がある）

（令和８年３月２７日通知）

■今後の展望

これまでの経緯と将来像

〇日光市ゼロカーボンシティ宣言（２０２１年１２月２４日）

・２０５０年までの CO2 実質ゼロの実現を目指してゼロカーボンシティを宣言

・再エネ導入、エネルギー地産地消、分散型エネルギー、森林保全等のプロジェクトを推進すると表明

〇奥日光エリアが脱炭素先行地域に選択（２０２３年４月）

・奥日光エリアが先行地域事業を選択

・同年７月「地域脱炭素移行・再エネ推進交付金」の交付決定

・設備導入時に国から 2/3の交付金を受領可能に→交付金を活用して２０３０年までに CO2 実質ゼロを目指していく

↓

奥日光エリアをモデルとして、日光市外、県外に波及（２０３０年以降）

令和８年７月２３日（木曜日）東京都大田区（羽田イノベーションシティにて）
視察内容　自動運転バスに係る取組について

■自動運転導入の背景・目的

〇自動車産業は CASE、カーボンニュートラルといった大きな波に直面している。特に自動運転は交通事故の削減や、高齢者等の移動手段、運転手不足の解消等に繋がる技術として期待されている。
〇政府は「デジタル田園都市国家構想総合戦略」にて「地域限定型の無人自動運転移動サービスについて２５年度目途５０か所程度、２７年度までに１００か所以上で実現し、全国に展開・実装する」ことを政府目標で掲げている。
〇自動運転サービスの本格的な普及に向けて、環境整備、技術開発、社会受容性向上の総合的な取組をもとに、事業化につなげていくことが重要となっている。

■大田区における市街地での自動運転バスの実証運行

１　実施内容について
（１）概要
バスの運転手不足が深刻化する中、路線バス等への特定条件下で運転手が不要となる自動運転レベル４の社会実装に向けて、自動運転バスの技術面の課題検討及び社会的受容性の醸成を高めることを目的とする。
（２）実施日時　令和７年１月２４日～２月２３日（合計３０日間）
（３）運行区間　天空橋駅～萩中公園
（４）使用車両　ティアフォー製「Minibus2.0」
（５）乗車人数　延べ 1,744 名（１日あたり５８．１名）

２　実施結果について
・利用属性
大田区在住の利用者が７０％以上、幅広い年代が利用されたが 40・50 代が半数。
普段は利用しないが自動運転バスに関心が集まる
・自動運転の社会的受容性
本格運行した場合、「再度利用する」との回答 96.4%、期待するメリットとして「運転手不足の解消」「交通弱者の移動手段確保」が上位を占め課題解決に期待されている
・社会実装に向けた調査
実証運行の車両と同等以上の人数が乗車できる車両の運行が望まれている。
希望想定利用頻度は「週１～２回」以上が３８．３%、日常利用頻度は「週１～２回」以上が２６．３%であり一定の利用増加は期待できる。
・安全性調査
８４．１%が「危険を感じなかった」としているが１５．９%が「危険を感じた」と回答。危険を感じた場面としては緊急停止時や交差点右左折時が上位を占める。

■技術的課題の検証として「自動運転率」約８０％（回送距離を含むと約７６％）

傾向として平日は７０％代後半、土日祝日は８０％代半ばであった。土日祝日の交通量の減少に伴い路上駐車や後続車も減少し、手動介入が減少したと推定される。

主な手動介入発生場所としては

①幹線道路の交差点　②大型車両の通行が多く道路幅員が狭い道路　③路上駐車が多い道路　④幹線道路の車線変更があげられ、課題と対応が示される。

■総括

- 実証運行の試乗人数は延べ1,７４４人（１日平均５８人）に上り、自動運転に非常に関心が高いことがうかがえる結果となった。
- アンケート結果からは乗車中に危険を感じなかった人が８４．１％と高く、自動運転バスが本格運行した場合に再度利用したいと思う人も９６．４％と高い値になっている。
  自動運転バスはこれまでの羽田空港地区での取組の成果もあり、地域の方々に理解が進んでいるとともに、今回の取組において、更なる社会的受容性の向上を図ることができたと考えられる。
- 一方で、自動運転レベル４実装に向けた技術的な課題としては、幹線道路の円滑な交差点通過や車線変更、路上駐車対策などが明らかとなった。今後は、社会受容性の向上に向けた自動運転車両に対する一般ドライバーの更なる理解促進などのソフト対策に加えて、道路やシステムなどのハード対策の検討を進めるとともに、今回の実証運行結果を活かしながらレベル４実装を目指すルートを選定していくこととする。

■ 総 務 環 境 常 任 委 員 長　久 保 史 睦



【伊勢崎市】

●テーマ：多文化共生施策について

●所感

現在霧島市においても外国の方が多く、多文化共生の取組について推進すべきと考える。伊勢崎市は全国的に見ても先進的な取組を展開され充実した内容に感銘を受けた。多文化共生課に共生推進係、交流推進係、多文化共生センターが配置され充実した支援サービスが細分化され機能している。外国人も増加傾向にあり国籍別ではベトナムが多い。多文化共生社会形成事業における主要事業についてもハイブリッド多言語通訳サービスや多言語コールセンター、行政区へのポケトークの貸出し、伊勢崎市国際友好会館の運営など他分野にわたり充実している。また、多文化共生センターが令和７年に開設され生活等に関する相談窓口や専門家による相談、行政情報等の提供などが行われている。霧島市においても導入を検討すべきセンターであると考える。多文化交流イベントや地域へのコミュニケーション支援等も行われている。国際交流協会事業においては友好・姉妹都市交流事業や国際児童絵画展、日本語教室、日本語ボランティア講師養成講座等多様な機能が充実しており果たすべき役割も多く本市も取り入れるべき事業と考える。

【日光市】

●テーマ：ゼロカーボンパークの取組について

●所感

日光市は令和３年にゼロカーボンシティ宣言、令和４年に日光国立公園（奥日光地域）を環境省のゼロカーボンパークに登録、また、令和５年に環境省の脱炭素先行地域に選定、日光市ゼロカーボン推進本部会議を設置している。霧島市においても令和５年にゼロカーボンシティを宣言し現在８２（R8.4.20 現在）の企業に賛同していただいている。また、令和８年には霧島錦江湾国立公園の霧島地域のうち霧島市域がゼロカーボンパークとして登録された。地球温暖化への対策をはじめ、脱炭素社会の実現に向けた取組の加速化は霧島市はもちろんのこと全市民で取り組むべき課題である。持続可能なまちづくりにおいて環境政策は最重要事項の一つであり同様の観光地としても日光市の取組から学ぶべきことが多い。その中でもモビリティのスマート化・クリーン化の取組、オフピーク観光・公共交通の利用促進、さらに持続可能な観光地としての価値やイメージを内外に広く発信することを目的とする新しい認証制度「サステナブル奥日光認証制度」は特筆、注目すべき取組であり本市も調査、導入を検討すべきと考える。

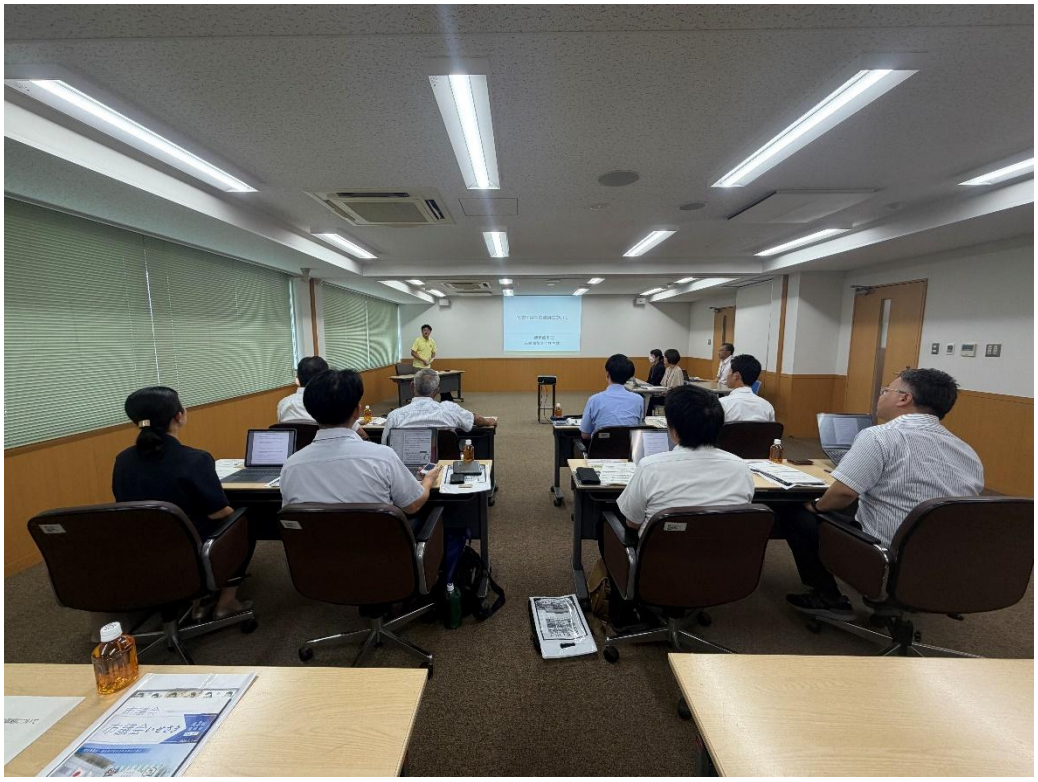
【大田区】

●テーマ：自動運転バスに係る取組について

●所感

大田区における自動運転バスに関する取組について視察した。広大な面積を有する霧島市においても高齢者の移動手段や運転手等の人材不足、地域公共交通の便数など課題は山積しており、これから

の時代において自動運転の技術があれば多くの課題解決の糸口になると考える。国における取組においてRoAD to the L4プロジェクトの概要の中の先進事例一覧に情報化社会の技術、スピードの速さに驚いた。大田区における３０日間における実証運行の結果について利用属性では大田区在住の利用者が７０％以上、社会受容性調査の結果についても、本格運用した場合、再度利用するとの回答が９６％にのぼっており今後の期待が大きいことが伺える。この中でもやはりメリットは運転手不足の解消、交通弱者の移動手段確保が上位をしめているとのことであった。尚、技術的課題の中の安全性調査においては８４％の方が危険を感じなかったと回答している。危険を感じる場面や手動介入発生場所、交通ルールも含めた課題も明らかにされている。今後、予算的な課題等もあると考えるが、これからの時代において特に高齢化が進み交通弱者が増加すると予測される本市においても、調査を開始し取組を積極的に推進すべきと考える。



■ 総 務 環 境 常 任 副 委 員 長　木 野 田 誠

【伊勢崎市】



●テーマ：多文化共生施策について

●所感

伊勢崎市は、製造技術を基盤に工業都市として成長し、外国人住民が増えている。伊勢崎市人口 211,011 人のうち、外国人は 8.2%の 17,514 人である。市の多文化共生への体制業務として多文化共生課を設け、共生推進係、交流推進係を配置し、交流推進係に多文化共生センターがある。

主な事業として

⑴多文化共生社会形成事業があり、通訳支援、コミュニケーション支援、生活支援、情報提供、災害時支援、企業との連携等を推進している。

⑵多文化共生センター事業は、国籍、言語等の異なる市民が、互いの文化的な違いを認め合い、共に安心して暮らすことができる共生社会の実現に寄与するために開設された。

⑶国際交流協会事業は、国際交流の促進を目的とし、姉妹都市、有効都市との交流や日本語教室(オンライン出張)や、ボランティア育成、その他諸々の文化交流を企画する。

わが霧島市には、現在 1,472 名の外国人の在住があるが、間違いなく増えてくるであろう。外国人に対し、市民との相互理解を深める施策を今こそ進める必要があると考える。

【日光市】

●テーマ：ゼロカーボンパークの取組について

●所感

日光市は約 1450 ㎢の面積で栃木県の 4 分の 1 を占めている。また、日光東照宮を有する世界的な観光地である。令和 3 年 12 月にゼロカーボンシティ宣言を行っていて、国立公園において先行して脱炭素化に取り組むことで、地域の特徴強みを生かしたカーボンニュートラルの推進を図る。また、自然環境の保全に配慮した脱炭素化やサステナブルな観光地作り、国立公園利用者への普及啓発に取り組むこととしている。奥日光エリアを脱炭素先行地域に選定され、宿泊施設や観光関連施設にエネルギー利用の効率化を推め、脱炭素化による観光誘客、地域の活性化を図る。エネルギーの自給自足を通じ、災害に強いまちづくり、交通の脱炭素化政策による生活利便性、滞在環境の向上、自然環境への負荷軽減を図ろうとしている。現在、太陽光発電、温泉熱利用等があり、特にモビリティのスマート化、クリーン化に向けたバイオディーゼルバスの運行をはじめ、公共交通の利用促進を目指している。

【大田区】

●テーマ：自動運転バスに係る取組について

●所感

導入の背景目的、

⑴自動車産業はカーボンニュートラルといった大きな壁に直面している中、自動運転は、交通事故の消滅、高齢者の移動手段、運転手不足の解消につながる技術として期待される。

⑵政府は 25 年度目安として 50 カ所、27 年度までに 100 カ所以上の実現を目標として掲げている。

⑶環境整備技術開発、社会受容性向上の取組のもとに、事業化につなげていく事が重要としている。

問題点として財政面・技術面として課題があり、行政としてどこまで補助できるか難しい判断となり、事業者との協議が重要になる。技術面としては路上駐車の車が多い。また一般ドライバーの理解と交通マナーが問題である。自動運転の AI ベースがどこまで安全性が担保されるかということが非常に課題である。



■ 総 務 環 境 常 任 委 員　　稲 留 誠 也



【伊勢崎市】

●テーマ：多文化共生施策について

●所感

人口の約 8.2%が外国籍住民の伊勢崎市において、先駆的な取組を行なっている多文化共生の主要事業を確認した。特に興味深い多文化共生社会形成事業の取組として、「日本語と外国語の指差し会話集」と「多文化共生キーパーソン」があげられる。「日本語と外国語の指差し会話集」は簡単な会話を多言語で掲載したもので、文章を指差すだけで相手に伝えることができる会話集であり、日本語が不十分な外国籍住民の方のみならず、日本人住民もコミュニケーションツールとして冊子で簡単に使用できるため、市民間で多いと想定されるコミュニケーションによるトラブルに対して年代を問わず未然に防ぐ効果が期待される。「多文化共生キーパーソン」では地域における外国籍住民と日本人住民との橋渡し役として市の活動に理解のある方を中心に認定され、年 3～4 回の会議を通じて、生活する上での課題解決や多文化共生の理解促進に向けて重要な役割を担っていると感じた。また、多文化共生社会の実現に寄与するために開設された「多文化共生センター」は、外国籍住民の生活等に関する相談窓口や情報提供、交流イベントなど集約された施設であり、担当課も明確なことから「困ったらここ」と思える拠点となる施設の重要性を改めて感じた。

【日光市】

●テーマ：ゼロカーボンパークの取組について

●所感

国内有数の観光地であり、全国で 3 番目に広い 1,450 ㎢の広大な面積の約 86%が森林で形成されている豊かな自然環境を生かしたゼロカーボンの取組について確認した。平成 22 年に「第 1 次日光市環境基本計画」を策定し、自然共生社会や資源循環型社会、低炭素社会の分野から直接的な取組や都市計画等の分野計画への落とし込みの連携を図る計画として位置付けている。また、令和 3 年にはゼロカーボンシティ宣言を行っている。そして日光国立公園が令和 4 年にゼロカーボンパークに登録され、サステナブルな観光地づくりとして利用者への普及啓発に取り組んでいる。特に観光地における太陽光発電や蓄電池、省エネ機器など民間投資の取組支援は霧島市での可能性も十分に模索できるものであると感じる。その中でも小規模事業者の資金調達課題を解決するため、交付金を市から直接設備業者に支払う「代理受領制度」を令和 6 年度から運用している点である。これにより、与信が低い需要家においてもリース契約ができるスキーム組成をして、民間投資を喚起する流れは非常に参考になるものである。また、硫化水素対策や温泉熱利用の模索など霧島市と同様の課題に対して、より具体的かつ事業者に寄り添った対応策を用意していることも霧島市での可能性に結び付けられると感じる。

【大田区】

●テーマ：自動運転バスに係る取組について

●所感

一定の条件下で自動運転ができる状態、いわゆる自動運転レベル４の実装実験を行い、先導事例を創出するために経産省及び国交省が「RoAD to the L4 プロジェクト」を立ち上げており、東京都大田区が「羽田イノベーションシティ」と協力しながら進めている事業内容及び実証結果を確認した。大田区では令和７年１月から２月にかけての 30 日間、天空橋駅～萩中公園間の公道においてLv.4 での実証を行なった。幹線道路の交差点や路上駐車の多い箇所、車線変更などシステムでの判断が難しい場面においては手動介入があり、自動運転車両に対する一般ドライバーの理解促進などソフト対策に加え、道路やシステムなどのハード対策が必要という見解であった。一方で乗車人数の高さから自動運転に関する関心が非常に高いことや、アンケート結果から乗車中に危険を感じなかった人が 84.1%と高いこと、再度利用したいと思う人も96.4%と高いことなど、地域からの理解向上や社会的需要の高さが分かった実証であった。自動運転は今後の地域公共交通の要になりうる重要な取組であることを意識し、霧島市においても市街地のみならず中山間地域での可能性も模索しながら、今後実証実験に向けて前向きな取組ができるように調査研究を進めていく必要性を感じた。

【全体を通して】

各分野において先駆的な取組を行なっている３市を訪問し、本市でのそれぞれの可能性、また課題点を感じた視察であった。特に多文化共生社会の取組と確立は本市においても喫緊の課題であり、今後具体的な計画策定に入る前段階として、所管部局を明確にした上で司令塔としての役割を担い、スピード感を持って対応できる体制の構築が急務であると感じている。その後、伊勢崎市を一つのモデルケースとしながら、ハードとソフトの両面でより具体的な環境整備を行う必要性を強く感じた。今回３市で得た知見を本市での今後の取組の参考にして、市政発展につなげていきたい。



■ 総 務 環 境 常 任 委 員　　町 田 和 己



【伊勢崎市】

●テーマ：多文化共生施策について

●所感

多文化共生の取組を視察しました。外国人住民の増加を背景に、多言語相談や日本語教育、生活ルールの周知など、地域の実情に応じた支援が進められていました。一方で、地域との関わりづくりや生活習慣の共有、実態把握などには依然として課題がありました。人口減少が進む霧島市においても、多文化共生と地域の安全・安心をどう両立していくのか、現実に即した議論が必要だと感じました。

【日光市】

●テーマ：ゼロカーボンパークの取組について

●所感

ゼロカーボンの取組を視察しました。太陽光発電や温泉熱の活用に加え、廃食油を燃料化して路線バスに利用するなど、地域資源を生かした取組が進められていました。また、脱炭素を環境施策にとどめず、観光や地域経済の活性化と結び付けている点も印象的でした。一方で、担い手不足や設備投資の負担など、現場ならではの課題もありました。今年１月に霧島錦江湾国立公園霧島地域がゼロカーボンパークに登録された霧島市にとっても、豊かな自然や温泉を地域の価値へどうつなげていくかが重要だと改めて感じました。

【大田区】

●テーマ：自動運転バスに係る取組について

●所感

最終日は東京都大田区で、自動運転バスの実証事業の取組を視察しました。人口減少と高齢化が進む中、運転手不足は全国的な課題です。今回は技術だけでなく、導入費用や維持管理費、既存事業者との役割分担、採算性など、実務面を中心に話を伺いました。霧島市の地域性として、濃霧や急勾配、火山灰などの条件もあり、現時点でそのまま導入できる状況ではありません。しかし、将来的な運転手不足を考えれば、自動運転は有力な選択肢の一つになり得ます。限られた人材をどう活用し、地域交通を維持していくのかという視点は、大きな学びとなりました。

■ 総 務 環 境 常 任 委 員　　塩 月 大 志 郎



【伊勢崎市】

●テーマ：多文化共生施策について

●所感

群馬県伊勢崎市では、多文化共生施策について視察を行った。北関東自動車道、関越自動車道、そして国道や鉄道も通っており首都圏へのアクセスに恵まれた地であった。市全体の人口は減少傾向にある。一方で、製造業やサービス業等における外国人雇用の増加を背景に、令和４年以降は外国籍住民が年々増加しているとの説明を受けた。こうした状況を踏まえ、多文化共生施策として専任職員を４名配置して外国人の総合相談等を担当している。また、通訳ツールにも力を入れておりタブレット端末やポケットトークの導入をしている。生活ルールの周知のために転居届時にタブレットにて動画を視聴してもらっている。特筆すべき事業として、地域における外国籍住民と日本人住民との橋渡し役として多文化共生キーパーソンを令和３年から認定している。このような伊勢崎市の取組は、霧島市にも外国籍住民が増えつつあるので、日本人住民と外国籍住民が共生できる地域づくりを進めるためにも、参考にしながら本市の実情に応じた多文化共生施策を推進していく必要がある。

【日光市】

●テーマ：ゼロカーボンパークの取組について

●所感

栃木県日光市では、ゼロカーボンパークの取組について視察を行った。面積が約 1,450 ㎢という全国で３番目の広大な面積を有しており、現状インフラの維持が困難である。市の主産業は観光業でありコロナ禍により一時期落ち込んだが、現在は回復傾向にある。日光市の日光国立公園は令和４年に環境省のゼロカーボンパークに登録されており、霧島市よりも早い段階で認定されている。そのため、国や県と連携して脱炭素に向けた取組が観光事業者や訪れる観光客に対して多数行われていた。印象的な取組としては、景観を損なわない太陽光発電設備に対する補助や、温泉熱を利用した空調設備導入に対する補助などがあった。そういった取組を行おうとする事業者には代理受領制度を実施している点も印象的であった。持続可能な観光地「雲の上のサステイナブルリゾート奥日光」を目指して取り組んでいることが観光客にも周知されていた。以上のように日光市には多くの参考となる取組が見られた。霧島市は今年ゼロカーボンパークに認定されたばかりだが、本市の観光地も持続可能な観光地を目指し、次世代へ良好な環境を継承できるよう取り組んでいく必要がある。

【大田区】

●テーマ：自動運転バスに係る取組について

●所感

東京都大田区では、バスの自動運転の動向及び取組について視察を行った。自動運転は交通事故の削減や、高齢者等の移動手段、運転手不足の解消等に繋がる技術として期待されており、政府は「デジタル田園都市国家構想総合戦略」にて地域限定型の無人自動運転移動サービスについて 25 年度目途５０か所程度、27 年度までに 100 か所以上で実現し、全国に展開・実装することを政府目標で掲げている。その中で大田区では自動運転レベル４を実装するための取組を行っている。しかし自動運転実装には多額の費用を要し、国の補助金や受益者からの協賛等も必要でありコスト面での課題や、複雑な道路状況下では人の手動介入が必要など、まだまだ実用には遠い印象であった。少しでもこのような課題を克服するためにも先進自治体の取組が今後の技術発展や社会実装につながることを期待したい。霧島市においては中山間地域を筆頭に運転手不足や利用者の減少により、バスの減便や廃線が行われており、今後高齢化が進み免許の返納が進むと思われるので、今後も国や先進自治体の取組を注視するとともに、本市における導入可能性について調査・研究を進める必要がある。



■ 総 務 環 境 常 任 委 員　　今 村 純 子



【伊勢崎市】

●テーマ：多文化共生施策について

●所感

伊勢崎市には多文化共生課があり R7 年に開設。増加する外国人と共生していくための施策について様々な取組を展開していた。外国人支援は、行政手続きに関する通訳支援・多言語サービス・生活ガイドブックや日本語と外国語の指差し会話集など多角的に実施。生活ガイドブックに準じた内容で、５ケ国語に対応した生活ルール動画を待ち時間に見てもらう取組や文章を指で差すだけで簡単な会話ができる「地域の会話編」「防災の会話編」には感銘を受けた。これから共生していく中で、日本の生活の中で守らなければならないルール、地域の中で住民との日常の会話や防災の会話をどのように図っていくかはとても大事な取組である。これから日本人が減少していく中で増え続けていく外国人の現状は霧島市も同じで、出来る取組を考え推進していく事は必須である。

【日光市】

●テーマ：ゼロカーボンパークの取組について

●所感

日光市は広大な地域と多用な観光資源を持ち R3 年にゼロカーボンシティ宣言を行い、環境省の脱炭素地域に登録されている。日光市役所は、自ら行う事務・事業について環境への負荷を低減させることを目的として「日光市役所環境配慮率先行動計画」を策定しており、脱炭素と地域が抱える双方の課題を解決し持続可能な地域を目指すためには、あらゆる地域資源を最大限に活用し、地域経済と社会を循環させていくことが必要ということから、脱炭素の推進や地域資源の有効活用を理念に定め、市・市民・事業者及び観光者その他滞在者が一体となってゼロカーボンシティ実現を目指す条例および実行計画を策定。その一環として教育旅行がある。栃木県事業「エコたび栃木修学旅行プロジェクト」と連携し、参加校のうち宿泊先として当市を指定した学校に向けて、事前学習で訪問時のルールやマナーをメタバース等を取り入れたデータを提供している。また、観光地域としての情報発信と取組の見える化を目的として、サステナブル認証制度を検討していることも持続可能な地域の実現に向けた素晴らしい取組だと感じた。尚、温泉熱を利用して給油や空調に活用する取組は、イニシャルコストが高額ではあるが国の補助金で３分の２の補助率で支援が受けられている。九州で大分に続く第２位の湯量を持つ霧島市でも出来ないかその可能性について考えてみたいと思う。

【大田区】

●テーマ：自動運転バスに係る取組について

●所感

自動車運転は、交通事故の削減や、高齢者等の移動手段、運転手不足の解消等に繋がる技術として期待されている。国土交通省では、２７年度１００ヶ所以上での自動運転移動サービスの実現

に向けた施策の一つとして「地域公共交通確保維持改善事業費補助金」を２２年度から実施している。大田区は、これまで２３０事業の採択を実施。２４年度までは１０割補助だったが、２５年度からは５分の４の補助率に変更されるとともに、２６年度から全区間 L4 実施されない場合には補助金返還などの条件が追加された。これまでは、人によるプログラミング(ルールベース)が主流で、例えば交差点や車線変更・路上駐車等シナリオにないと休止して手動介入となり、導入コストも１台１億６千万円と高額であった。現在は、多くの自治体が休止中である。今後、比較的安価でどこでも走行できる AI ベースへの移行が期待されている。ただ、事故時の解析が困難な所が難点である。アンケート結果からは、乗車中に危険を感じなかった人が８４％と高く、自動運転バスが本格運行した場合に再度利用したい人も９４％と高い値になっている。今後大田区は、自動運転車両に対する一般ドライバーの更なる理解や促進と、道路やシステム等のハード対策の検討を進めるとともにレベル４の実走を目指すルートを選定していくこととしている。EV バスは、費用も高額なことは勿論、走行距離や充電時間の課題も指摘されており、事故発生時には事業停止となる。L4 に向けては、中々課題も多く難しい事業なのだと感じた。ただ、期待の声は大きく今後、車両の選定などまずは、自動運転タクシーやワゴン車等から検証していくこともいいのではないかと思う。



■ 総 務 環 境 常 任 委 員　　野 村 和 人



【伊勢崎市】

●テーマ：多文化共生施策について

●所感

伊勢崎市の外国人を含む人口動態は、日本・霧島市の今後の人口動態の縮図ではないかと感じました。日本人は減少傾向で外国人は増加傾向となっており、全体人口の 8.2%でした。霧島市では、現状 1.2%程度ですが、同様の課題が見えてきております。文化が違うことは、生活ルールが違いゴミ出しから食文化・避難時等の心配を感じます。外国人を含む、共生協働の住み良いまちづくりには、日頃からお互いを知り、助け合う社会を創らなければならないと考えます。特に共感したのは、住民票の登録時等の来庁されたタイミングを大事に、動画等において日本の基本的ルールを知って頂く取組は重要であると思います。また、地域住民も多文化を知り、外国人と共に創る社会のために理解を深めなければならないと思います。その一環としての国際交流協会の充実は重要であると思います。世界平和を守るためにも、人類皆兄弟と確認し大事にしていきましょう。

【日光市】

●テーマ：ゼロカーボンパークの取組について

●所感

全国３番目に大きい自治体で、86%が森林である日光市。人口も 20 年で２万人減少し７万４千人となった現状で、観光業が主産業である中、コロナ禍を経験し非常に厳しい財政状況だったのだろうと痛感しました。そのような中であるにもかかわらず、令和３年ゼロカーボンシティを宣言。日光国立公園の環境を守ろうと多様な取組をされていた。逆に「意識のある観光客を選ぶ観光地」を目指したのではないかと感じた。昨今のオーバーツーリズム対策としても、大事であると思います。特に共感したのは、修学旅行生向けの環境教育として事前に資料を送付する取組です。ゼロカーボンは 2050 年の目標に向けた取組として、これからを担う児童生徒に向けた取組は日光市だけにとどまらず、日本の環境改善に向けた行動変容になる取組として重要です。霧島市においても、本市のみならず、日本の地球環境のために目先の経済優先だけにならぬよう、取り組まなければならないと考えます。

【大田区】

●テーマ：自動運転バスに係る取組について

●所感

空港のある自治体として多様な実証実験をしている事を知りました。その中で自動運転は、これからの必要不可欠な技術と制度設計であると考えます。安全な運行が絶対条件ではあるが、世界的に見ると遅れている現状ですが、技術は先行できる日本だと自負しています。しっかりと実証実験を重ね、ルールベースでない、AI ベースのレベル４の運行ができる事を望みながら、国

の支援制度を上手く使いながら、今でも大きな課題とされる、地域交通のあり方をしっかり模索して行きたいと考えます。今後も、国の動向・他自治体のチャレンジ精神を注視しながら、霧島市においても地域交通等の課題を早期に解決していけるように情報収集等を含め、研究していきたいと考えます。



■ 総 務 環 境 常 任 委 員　　徳 田 修 和



【伊勢崎市】

●テーマ：多文化共生施策について

●所感

今回の視察で特に印象に残ったのは、多文化共生を単なる「外国人への支援」として捉えるのではなく、地域住民と在留外国人の方々が互いに理解し、ともに地域社会を形成していく取組として進めている点である。霧島市においても、今後、在留外国人の受入れがさらに進むことが予想される。人口減少や人手不足が進む中、地域社会を支える貴重な人材・住民として捉え、教育部を含め全庁的な情報の共有や取組が必要であると感じた。また、生活していく以上、地域に馴染むことは重要である。在住外国人の増加を地域課題として捉えるだけではなく、良き隣人として認めていかなければならない。そのためには、在住外国人に日本の生活ルールを理解してもらう取組と同時に、住民が外国の文化や生活習慣を理解する機会を増やし、相互理解を深めることが不可欠である。伊勢崎市では、多言語相談、ICT を活用した生活情報の提供、企業との連携、地域交流、多文化共生キーパーソン等の取組など、多くのメニューが実行されていた。本市で同様に取り組んでいくためには、基本計画をしっかりと策定し、地域特性に合った多文化共生施策の充実を図る必要があると考える。まずは、現状の取組や課題をしっかりと精査することから早急に取り掛からなければならないと感じた。

【日光市】

●テーマ：ゼロカーボンパークの取組について

●所感

今回の視察を通じ、ゼロカーボンの実現には、再生可能エネルギーの導入だけでなく、地域の観光資源や産業、住民の暮らしと一体となった取組が重要であると感じた。特に、温泉熱の有効活用やバイオディーゼル、オフピーク観光、サステナブル認証制度など、地域の特性を生かしながら脱炭素と観光振興を両立させていた。霧島市においても、霧島錦江湾国立公園という全国に誇る自然環境と、霧島温泉郷をはじめとする豊富な観光資源を有している点からも参考となる取組であった。中でも、日光市が進めるサステナブルツーリズムについては、霧島市が今後取り組むべき重要なテーマである。本市においても取り組んではいるが、霧島市には、霧島神宮、霧島連山、温泉、豊かな森林、農畜産物など、多様な地域資源がある。これらを個別に観光資源として発信するだけではなく、「自然環境を守ることそのものが観光の価値につながる」という考え方を取り入れることで、霧島市独自の観光ブランドをさらに高められるのではないかとあらためて感じた。特に、修学旅行や教育旅行との連携は重要である。子どもたちが霧島の自然や温泉、森林、農業などを体験しながら、環境について学ぶ機会をつくることは、単なる観光誘客にとどまらず、将来の環境保全を担う人材の育成にもつながる。一方で、設備導入に伴う初期費用や事業者の担い手不足など、脱炭素化を進める上での課題も確認できた。今後、霧島市においても、

国や県の制度を有効に活用するとともに、行政だけでなく事業者・市民と連携し、地域経済の活性化につながる持続可能な取組を進めていく必要があると感じた。

【大田区】

●テーマ：自動運転バスに係る取組について

●所感

自動運転バスは運転手不足への対応や地域公共交通の維持に有効な可能性がある一方、単に車両やシステムを導入するだけでは実装できない課題も多く確認できた。路上駐車、複雑な交差点、歩行者や自転車の予測困難な動き、車線変更、大型車とのすれ違いなど、道路環境や周辺交通の状況が自動運転の実装に大きく影響することが分かった。このことから、自動運転を導入する際には、車両や AI 技術の導入だけではなく、道路環境の整備や交通ルールの徹底、地域住民への理解促進などを一体的に進める必要がある。ただ、このことが一番難しい問題であると感じた。まずは、環境整備に取り組まなければならないが、これは、自動運転バスの導入に関わらず、住民の安全につながることから、所管部と連携して早急な対応を求めていきたい。霧島市においても、公共交通の担い手不足や地域交通の維持は今後さらに重要な課題となる。地域によって交通需要や道路環境が大きく異なる。そのため、大田区の取組をそのまま導入するのではなく、霧島市の地域特性に適した小規模な実証から始めることが現実的であると考える。自動運転バスは、単なる交通手段の省人化ではなく、今後の地域公共交通を維持していくための重要な選択肢の一つであると感じた。特に、運転手不足が全国的な課題となる中、自動運転技術を活用することで、限られた人材をより必要性の高い路線へ振り向けるなど、公共交通全体の維持につなげられる可能性がある。しかし本市においては、まだまだ時間がかかると感じた。