

産業都市委員会 行政調査報告書

1 調査期間

平成27年10月6日(火)から10月8日(木)まで

2 調査先及び調査概要

- (1) 熊本県熊本市
観光振興施策について
「熊本市観光振興計画及びMICEの推進について」
- (2) 福岡県久留米市
まちづくり施策について
「自転車が似合うまちづくり(久留米市自転車利用促進計画)」
- (3) 大分県
産業振興施策について
「デジタルものづくり人材育成事業『ファブラボ大分』」

3 参加委員

委員長	田中邦友
副委員長	しもむら 緑
委員	はねだ 福代
委員	井上ノエミ
委員	としま 剛
委員	あべ きみこ
委員	瀧澤 良仁
委員	加納 進

4 同行幹部職員

産業観光部長 小暮 真人

5 調査概要

別紙のとおり

調査概要 【熊本市】

1 市の概要

熊本市は、九州の中央、熊本県の西北部に位置している。地勢は、金峰山を主峰とする複式火山帯と、これに連なる立田山等の台地からなり、東部は阿蘇外輪火山群によってできた丘陵地帯、南部は白川の三角州で形成された低平野からなっている。気候は、有明海との間に金峰山系が連なるため、内陸盆地的気象条件となり、寒暖の較差が大きく冬から春への移り変わりは早く、夏は比較的長いことが多い。産業は、サービス産業が中心の都市であり、そのほか、IC産業の集積、全国でも高い生産性を誇る都市型農業、水産業など各種産業が展開されている。人口は、平成26年4月1日現在、738,371人である。

(参考資料 / 熊本市ホームページ ほか)

2 調査事項

(1) 観光振興施策について

ア 「熊本市観光振興計画及びMICEの推進について」

(ア) 熊本市観光振興計画

a 策定趣旨

平成20年度に入場者数が全国の城郭の中でも日本一を記録した熊本城をはじめとする歴史的文化遺産や地下水に代表される豊かな自然にも恵まれた観光都市であるが、九州新幹線鹿児島ルートの前線開業や、経済成長の著しい東アジアとの交流の拡大など、これまで以上に都市としての魅力を高めていかなければならない重要な時期を迎えている。さらに、近年における観光ニーズの多様化や都市間競争の激化などの観光を取り巻く様々な情勢に対応するため、第6次総合計画の観光分野における具体的戦略として「熊本市観光振興計画」を平成22年に策定した。

b 基本目標

「本市特有の歴史や文化を活かした観光の振興を図る」

今後、「観光立市くまもと」の実現に向けて、多様化する観光ニーズへの対応を進めるとともに、政令指定都市移行による都市のイメージアップ効果等を活用したPRを行い、さらなる熊本市の知名度の向上に取り組む必要があることから、熊本市市特有の歴史や文化を活かした観光の振興を図ることを目標とし、「関西以西からの観光客をはじめ、東アジアをターゲットとした観光客やコンベンションの誘致」「新たな観光資源の掘り起こしによる観光客の受入態勢の充実」「熊本城を核とした、観光資源の魅力の向上」を推進し、熊本市の課題に対応した施策を展開する。

c 基本方針

- ・基本方針 観光客やコンベンションの誘致に取り組みます
- ・基本方針 観光客受入態勢の充実を図ります
- ・基本方針 主要観光資源の魅力向上に努めます

(イ) MICEの推進(平成27年度予算額)

a MICE推進事業(58,100千円)

(a) くまもとMICE誘致推進機構運営経費(1,071千円)

(b) MICE誘致活動経費(9,429千円)

(c) コンベンション協会助成(47,600千円)

b MICE施設整備事業(38,000千円)

(a) 保留床価格検証経費(22,100千円)

(b) 施設運営検討経費(5,300千円)

(c) 整備周知・広報経費外(10,600千円)

3 質疑応答等

A：事前にいただきました質問項目の回答の後、ご質問等を受けさせていただければと考えております。まず、コンベンションの誘致に対して、反対の声も多かったのではないかとという質問です。反対の声という部分ですが、5,000人規模まで対応可能なMICE施設を行政がやるということになれば、まず影響を受けるのはホテル業界と考えております。熊本の大手のホテル関係は連合をつくっておりますが、その会長を含めて、市長に陳情がありまして、施工主は複合施設の中に宴会場もつくろうとされていますので、そのあたりは是非とも協力したいと。ですので、反対の声というのは、正式にはなかったという、お答えさせていただければと思っております。

次に、用地取得、設計、工事を再開発事業者が実施した後にMICE施設を取得すること、また取得価格の想定はしていますかと。また、事業開始後、建設コストアップによる負担増も考えられますが、議会の理解は得られているのでしょうかというご質問です。

先ほど、MICEの整備を進めておりますというような言い方をしましたが、ご質問いただきましたとおり、まだ買い取りをしたわけでもございません。現状を申し上げますと、再開発会社様が開発されており、そちらと契約書等は一切結んでいる状態ではございません。「お互い協議しましょう」という協定だけを今結んで、その協定に基づいて設計に口出しをしているというのが現状です。現段階では、市議会の議決をいただいている以上、市と事業者との正式な取交しは、紳士協定として話し合いの場を設けること以外、何も無いという形です。

その中で、取得価格の想定ですが、MICE施設整備の精査、再検討に関する報告書がございます。これは、前の市長が基本計画というものを平成26年3月につくっていますが、新市長がもう一度精査することになりました。この報告書は市議会に図りまして、ご了解をいただいて、先ほど説明しました「バンケット等もつくってほしい」という議決をいただいたというときの報告書になります。

まず、取得金額の部分ですが、10ページの2 - 2 事業費に再開発事業の仕組みと事業費を載せています。事業費内訳を見ていただきますと、認可申請の段階で、事業費全体、これはMICE施設だけの話ですが、314億円ということで、想定し申請しております。

それを、新市長の段階で精査、再検討を行い、もう一度確認して、事業費は323億円ということで固め直したところです。

では、全体の事業費は、床原価のイメージということで、下に表をつくっております。

まず、全体の事業費です。こちらについては、今まで従前の資産等もございまして、全体的には885億円が、今掛かっていると考えております。700億円の土地建物、それと今まで持っていた建物を壊して整地してという従前の資産が185億円と考えています。補助金の分としては126億円を、今想定しているところです。

その中で、MICE施設の方だけ取り上げますと、完成前に熊本市は契約を市議会に諮りまして、契約を行うことになろうかと思えます。来年度に市議会に上げさせていただく金額が、建物費として218億円、土地関係費として90億円、備品代の購入として15億円で、323億円と考えています。

なお、市の財源は大丈夫かという部分では、熊本市も中期財政の見通しの計画を立て直したところです。建て始めてから来年度になり契約を結びまして分割で支払っていくというようなことになろうかと考えていますので、影響的には、平成30年あたりに収支的には黒字化するのではないかと考えて、進めているところです。

ただし、運営後の影響というものはないような形で、今は検討しながら進めています。

また、これからの負担増や議会の理解という部分ですけれども、議会の理解につきましては、今申し上げた資料を、今年の3月議会に諮りまして、当初の基本計画のときには総工費289億円、そして申請段階で金額がまた上がりまして314億円、今回また上がって323億となっておりますが、それ

については、現在、議会のご理解も得られていると考えているところです。あとはもう、来年度取得をするときに、議会でまた323億円がどうなるか、議決していただけるのかどうかと。決定段階は全て議会に委ねることになりますが、今、議会には理解をさせていただいているところです。

また、今後の負担増についてですが、今回の建物の関係については、E C I方式といいまして、例示としては、新国立競技場がとられた手法で、実施設計の段階で先にゼネコンを決めまして、ゼネコンの特殊技術であるとか、工法をもう導入すると。設計をした後に幾らですかというのが普通のやり方ですけれども、それだと特殊工法は入れられなくなりますので、先に設計の協力者としてゼネコンを決めるという手法を、今とっているところでございます。

現状的には、まだ決定はしておりませんが、今考えている金額の約1割は、この手法を取り入れることによって下げたいという意向が出されています。

続きまして、M I C E 推進のための予算総額という質問ですが、M I C E の推進事業というものと、M I C E の施設整備事業という2本に分けております。

M I C E の推進事業が5,810万円。こちらの推進関係は、建物を建ててから誘致してはもう遅いという部分がございます。学会関係が通常で約3年前、そして展示場関係の呼び込みというものが約1年半前、そしてコンサートホールの呼び込みのためには、最低でも約1年前には誘致していないと無理だと考えておりますので、平成27年度の現段階から、全国に向けて誘致を行っているところでございます。

Q：再開発する予定の場所は、確か大きなバスターミナルがありますよね。それ以外の土地も含めて、権利関係は、それほど複雑ではなかったのですか。私有地もあったのですか。

A：全国的にも珍しいのですが、1社で再開発なんです。1社が持っている。

Q：全部ですか。

A：全部です。例外的には少ないと思います。ですので、市議会のある会派の方からは、その質問等は何回も出てきているところです。横にN T T の土地がありますので、今現在は1地権者、1借地者ということで、今は二つに分かれているということです。

Q：事業期間中の代替のバスターミナルとか、その他の施設も、代替地というのは、もう確保されているんですか。

A：本日の宿泊先の前の道路などに、23のバス停を設けまして、そちらのほうで、今対応を。

Q：事業認可もおりているんですか。

A：許認可はおりています。権利変換も終わっておりますので、償還金額も確定しているということになります。ですから、市は、普通では評価額で土地を買うんでしょうけれども、そうでなく、土地は関係費として、その掛かった補償金の一部を熊本市が持つことになりますから、土地に関しては、約90億円と通常の土地価格よりも若干高目にはなっているのかなと考えています。

Q：例えば、ホテル、住宅など、この辺の参入する事業者は、もう決まっているんですか。

A：ホテルについては、特定事業者として入ってきております。

Q：それは、開発社の九州産交のグループがホテルを持っているんですか。

A：いえ、ほかのところも今、特定事業参加者という法的な部分の形で公募されています。

Q：もう決まったんですか。

A：一応、業者さんは、確定ではないですが、決まっております。ただ、マンション部分については、現状まだはっきりと決まっている状態ではないと伺っているところです。

Q：断面イメージを見ると、ホテル、住宅棟も、何か同じ高さみたくに見えるんですけども。

M I C E は十数階になるのかな。ホールは、ワンフロアの高さが高いでしょうから、6階ということなんでしょうけれども。やはり熊本城の関係などで、高さの制限とかあるんですか。

A：高さ制限はあります。今回、ここの部分は特例措置を使って、若干緩和しています。

Q：完成後の熊本城ホールの管理運営は、どういう手法を採用する予定なんですか。

A：まだ最終決定ではございませんが、現段階では、指定管理者が濃厚であると考えています。

Q：福岡など近隣県でも、MICE施設はできているじゃないですか。競争は激しいんですか。

A：激しいと思います。1回の勝負であれば、福岡には絶対勝ちません。これは、もうご存じのとおり、大きなところでございますので。ただ、我々の考えとしては、学会等は定期的に行われますので、福岡だけではなく、新しい熊本ができたならば熊本へという、そのルーチンの流れに乗ればいいかなと考えているところです。熊本には熊本大学などもあり、実は熊本でやりたいけれども箱がないので福岡にしなければいけないとか、東京近郊でやったというようなことも伺います。呼べる学会等はいらっしゃるので、そのルーチンの流れに乗ってけば、東京、神奈川、横浜、福岡もではなく熊本ができたなら来ようかという流れで、ずっと入ってきていただければいいかなと思っているところです。

また、コンサート関係についても、2,300の箱は九州で一、二を争う大きさになります。実は今、全国で行われているツアーの大体は東京近郊で行われています。九州には、7.2%程度来ているんですけども、そのほとんどは福岡で止まっています。行われるとしても、福岡、長崎で終わりが、福岡、鹿児島で終わり。コンサートツアーは2,000を超える箱だけに来ていたという流れがありますので、熊本につくりましたら、少なからず福岡、熊本、鹿児島というルーチンなどができやすいかなということで、ある程度大きなものをつくっても、カバーできるのではないかと考えています。

Q：マンションや、商業施設、ホテルというのは、その企業経営をしようという方が費用負担しますよね。最終的に、熊本市が負担しなければならない額というのは。

A：熊本城ホールの整備費用323億円と、補助金として出す126億円、その合計449億円ということになるかなと思います。

です。議会の一部の会派からは、ほとんどの費用を熊本市が出すじゃないかというような形で言われています。

Q：マンションだとか、ホテルだとか、総ぐるみにすると、相当な予算になりますよね。

A：今の負担の割合からすると、全体から見たときには、実際は885億円程度の大きさはあるわけですので、その約半分ぐらいになるのかなと考えているところです。

Q：補助金等の126億円、これは国のまちづくり交付金だとか、県の補助金は入っていますか。

A：国の補助で暮らし・にぎわいの関係の補助金が2分の1ずつになりますので、国と市で2分の1ずつを補助することで考えています。

Q：一般財源の規模は3,000億円ぐらいでしたか。市債の発行もかなりの額になると思うんですけども。

A：なります。市債の割合は結構な額があると。

Q：議会では、相当議論があったのかなというふうには推測するんですけども。

A：おとしになります。もともとこの計画が進むに当たっては、いろんな経緯がありまして、その中で専用の委員会をつくっていただいて、細部にわたって協議を行っていただいているところです。市債の発行であるとか、先ほど申し上げた市の財政への影響などの部分も全て含めて、随分洗いざらいやり直して、こういう形になると思われましてということで、進めてきている状態です。

Q：シンボルプロムナードは市道の廃止で議決されたんですよね。

A：この前の議会、6月議会です。

Q：イメージ図では、店舗とか、オープンカフェじゃないでしょうけれども、オープンスペースになっていて、この扱いというのは、市道じゃないということで、よろしいですか。

A：公園という考え方でございます。

Q：この熊本城ホールは、運動施設にも使えるんですか。

A：普通の座席が付いたホールと考えていただくといいかと思えます。

Q：多目的ホールにしたほうが、使い勝手がいいんじゃないかとか、よく言われるんですけども、やはりその辺は、どうなんでしょうか。熊本市という土地柄からいって、やはりきちんとしたものがあつたほうがいいという。

A：いろいろと詰める中で、何年もかけてやってきて、ホールをつくろうということで落ちついたところです。先ほど申し上げたように、熊本は、福岡まで行かないと、大きなコンサートが見られないと。大体、大手のコンサート、全国のいろんなプロモーターの方々にヒアリングを行いました。2,000の固定席があるところは、利益が出るけれども、それを切ると、コストが赤になっちゃうと。

熊本市の市民会館が1,591、県立劇場が1,800程度、そちらの1,800は生音専用なので、音響系が使いにくいというのがあるので、2,000のホールがないので、どうしても素通りしていつているという状態がございます。

政令市になったけれども、政令でない鹿児島であるとか、長崎には2,000のホールを抱えていて、行かれているのであれば、これを機にというような部分も考えて、2,300固定というものをつくっているところです。

Q：熊本市の場合は、熊本城の管理運営というのは大変だと思うのですが、熊本城そのものは、熊本市が管理運営しているわけですか。

A：そうです。土地は国の土地ですが、その上に建っています熊本城は、その管理を私どもに任されております。

Q：だから、観光客を誘致するについても、熊本城との催し物をセットでできるわけですね。市が管理しているからね。

A：そうです。ちなみに、平成19年がちょうど熊本城ができて400年という年だったんですが、そのときには大きなイベントをいたしました。そのイベントのときには、旅行商品に結び付けていただいたり、併せて観光プロモーションも掛けさせていただいています。

Q：熊本市の場合は、シンボルが一つある。それが目玉でみんな来てくれるから。

A：ご説明の中にもありましたけれども、関西以西と東アジアからの誘客に関しては、もの見事に成功と申しますか。やはりこれ、新幹線が大きいんですかね。それと、海外からの入り込み客数の増については、先ほど10月26日から台湾直行便が出るというお話ですけども、他の国との直行便は、熊本空港はあるんですけど。韓国はもともとあるんですか。あとは福岡経由だったりとか、それもやはり新幹線の影響が大きいのかな。

Q：韓国の場合は、船で博多港までいらっしゃいますので、その後、こちらに。

Q：高速船もあるんですね。

A：私ども、福岡市さんから言われますのは、福岡ではショッピングはできるのですが観光するところはないと言われてまして、どうしてもオプショナルツアーでクルーズ船とか、熊本においでいただくケースが多い。

Q：修学旅行生も増えたんじゃないかなと思うんですけども、長崎、熊本あたりがセットになったり、そういうのが増えているんですかね、コースとしては。

A：個人のお客様も、付いているように思います。

Q：個人もね。

あと、熊本城に入園された方、国籍別に統計とっている。これは、どうやって分かるんですか。

A：入り口のところで、調査を。

Q：国の名前、国名を書く欄があるんですか。

A：いえ、三つ入り口があるんですが、そちらのほうで少しお話を伺って記録しています。しっかり正確とは言えないんですが、参考値にはなります。

Q：参考数値なんですか。でも、年間で全体163万人、外国人だけで25万人。

Q：日本人の場合は、関西方面が多いんですか。

A：最新の統計では、中国地方から伸びています。

Q：この間、阿蘇山が噴火とかとありましたけれども、そういう影響はあるんですか。

A：一時期は、爆発とか、非常にネガティブな印象があったんですが、その後、そうではない、安心して行けますよと、ホームページなど、いろいろやりました、シルバーウィークのときは、県外ナンバーの車で大渋滞でした。

ちなみに、数年前になります、水害で大きな被害を阿蘇が受けたときは、熊本市も本当にかくっとお客さんが減りました。そういうこともありまして、熊本市だけではできないというのがはっきり分かりましたので、阿蘇、熊本、それから海の天草がございまして、この頭文字「あ」と「く」をとり「アクア」ということで、連携して一緒に観光プロモーションをやったりもしております。

Q：ちなみに、新幹線開業前と開業後で、税収に影響はありましたか。

A：直結しているかは、なかなか分からないところではあります。

企業立地数は、熊本においでいただいたというのはあります。ただ、開通の1年後に、政令市になったということの影響も大きいところではあると思います。

Q：旅の観光というと、食も楽しみだと思えます。今回、食について触れられているところがなかったの、少し取組を聞かせていただければと思います。

A：熊本城のすぐ下に「城彩苑」という施設がございまして、こちらも新幹線開業と合わせて平成23年3月にオープンしております。右半分が商業施設で、レストラン、お土産、食べ歩きということで、県内の23の選りすぐりの施設があります。ここに行けば全てが事足りる。

あと、馬刺しの食べ歩きもできます。馬刺しでつくったメンチカツなども店頭で販売したり、生ビールを片手にいろんな食べ歩きができるような施設もあります。

ここは、熊本城と中心市街地の間にございまして、熊本城にお客様は来ますが、それを中心市街地にどう回遊性を持たすかということもありまして、その間に熊本のゲートウェイみたいな形で、左半分の施設はミュージアムみたいになっておりますので、映像ビジュアル等で熊本城のヒストリーなどを楽しく学びまして、熊本城に行っていただくと、よく理解が深まると。最後に、こちらでもお土産を買っていただくよう情報を仕入れまして、また中心市街地に寄ってもらうというような形でさせていただいています。

Q：外国人のために、パンフレットは英語、多言語のものありますか。

A：英語のほか、一部フランス語もご用意させていただいております。

ただ、ご指摘のように、ヨーロッパ、オセアニア向けのパンフレットが不足しております。その充実を、これから図っていきたいと思っています。

Q：御市に来てから、本当に熊本城の存在が一番大きいということを改めて感じた次第ですけれども、そういう中で、熊本城に入館される方の収入と、それから維持管理の関係、その辺はどうなっているのか、お聞かせをいただきたいと思います。

もちろん、収支とは別に、一つのシンボルがあることによって、いろんな経済波及効果をもたらしているということは、十分承知しているのですが。

それから、計画を見ますと、平成30年までの目標値を持っていらっしゃる。具体的には、宿泊者数の増など、そういったものをお持ちになっております。それが、平成25年度までの数値を私ども

にもお知らせをいただいているのですが、現状、それから今後の展望というようなこと、どういう具合に認識されているのか、お知らせをいただけたらと思います。

A：まず、宿泊者数は、現在248万人ぐらいです。それから申し上げますと、目標値に向けてもう少しというところでございます。

それから、観光消費額におきましては、673億円ということで、こちらにつきましても、まだ目標値までは達していないところでございます。

ただ、観光客の満足度につきましては、最終目標値の80%を今年超えまして、確か83%から86%くらい。こちらにつきましては、目標値を達成したというような状況でございます。

それから、熊本城の収入と、最初の質問のところ、私、理解不足だったところなんですけれども、今の収入と支出のほうがどれくらいの兼ね合いになっているかという数値的なものは、不確実なところがございますので、一旦少しお時間をいただいております。

Q：熊本城の収支は、会計上は一般会計でやられているんですか。

A：はい。以前、かなり前ではございますが、熊本城会計が別だった時代はあったということなんです、今は一般会計です。

以上

調査概要 【久留米市】

1 市の概要

久留米市は、九州の北部、福岡県南西部に位置し、九州の中心都市である福岡市から約 40 キロメートルの距離にある。市域は東西 32.27 キロメートル、南北 15.99 キロメートルと東西に長い形状を示し、行政面積は 229.96 平方キロメートル、人口は約 306,020 人である。また、県南部の中核都市で、九州自動車道と大分・長崎自動車道のクロスポイントにも近く、国道 3 号ほか 5 つの国道が通っていて、交通の要衝となっている。地勢は、市の北東部から西部にかけて九州一の大河・筑後川が貫流し、筑後川に沿って南側を東西に耳納山、高良山、明星山などの山々が連なっている。全体的に東南の山麓・丘陵地から、西北から西部にかけて緩やかに傾斜し、筑後川によって形成された広大な沖積平野の平坦地に続いている。気候は、内陸型の有明気候区に属し、気温の年較差や降水量の年変化が大きいものの雪は少なく、温暖で四季の変化に富んでいる。

(参考資料 / 久留米市ホームページ ほか)

2 調査事項

(1) まちづくり施策について

ア 「自転車が似合うまちづくり(久留米市自転車利用促進計画)」

(ア) 久留米市自転車利用促進計画

a 策定目的

他の交通手段と比較して環境負荷が少なく、健康増進に寄与する自転車を利用することで、市民や市外からの通勤及び通学者、観光等で本市を訪れる方々が安全で快適に、そして気軽に久留米市を回遊する「自転車が似合うまち」を目指し、自転車を利用する仕組みづくりに取り組むと共に、自転車の通行環境の改善や安全に通行するための意識啓発を図るため、久留米市の自転車政策の方針や施策を示すものである。

b 視点と基本方針

(a) 視点 1 安全・安心

・基本方針 1 安全・安心な自転車利用環境の構築

(b) 視点 2 快適

・基本方針 2 エコで円滑な短距離移動の推進

・基本方針 3 自転車を活用した回遊促進

(c) 視点 3 元気

・基本方針 4 健康づくりの推進

・基本方針 5 自転車を活用した地域資源の活性化

(イ) コミュニティサイクル

a 目的

「自転車が似合うまちづくり」の取組の一つとして、マイカーから環境にやさしい自転車への転換を促進することや、自転車を保有していない市民や観光客の新たな移動手段として活用することを目的にコミュニティサイクルの運用を開始する。

b 事業概要

(a) サイクルポート設置箇所

6箇所

(b) 利用料金(基本料金)

・1回利用 最初の30分 100円

・1日利用 1日(24時間) 500円

・定期利用 30分以内なら何回でも利用可 1カ月 1,000円

3 主な質疑応答等

A：事前の質問に対する回答を若干させていただきたいと思います。

一つ目として、「上位計画のうち平成24年度策定の久留米市交通マスタープランにおいて、自転車走行空間の整備、コミュニティサイクルの導入、駐輪施設の整備が盛り込まれています。自転車利用促進計画は、より詳細に検討するとともに、コミュニティサイクルなど、できることから実施していたということでしょうか」というご質問でございます。まさしく、そのとおりでございます。久留米市の総合計画にも、自転車が似合うまちづくりということが位置付けられておりまして、その取組を推進するために、この自転車利用促進計画を定めています。コミュニティサイクルは、その一つの事業ということで、既に事業化しております。

また、後ほど説明いたしますけれども、自転車走行空間も、その事業の取組の一つということで、進めているところでございます。

二つ目のご質問ですが、「自転車専用道路など、歩行空間、走行空間の整備は、道路管理者の協力が前提となります。県道と国道の整備における県や国の考え方は、いかがでしょうか」ということです。まさしくこのとおりでございます。国、県のご理解が得られなければ、先に進まない事業と久留米市も思っております。

ということで、この計画を立ち上げる段階から、検討組織の中に福岡県、国土交通省九州地方整備局の所管事務所を福岡国道事務所というんですが、所管事務所にも入っていただきまして、検討を進めさせていただき、整備の考え方ということで、自転車の部分はどの部分になりますという考え方の整理とネットワークをご了解いただいているという状況でございます。

この計画に沿いまして、今後、協力して整備を進めていこうということで、管理者にも理解していただいていると認識しております。

三つ目は、「全国的に、今、自転車の事故が増えているということで、久留米市の状況はいかがでしょうか」ということですけれども、事故の状況については、資料を読んでいただければと思います。

また、減少に向けた取組ということでは、まずソフト施策ということで、安全利用やマナーアップに向けた市広報紙への掲載を行いますとともに、特に警察と連携しながら、交通安全の教室をやっております。事業者向けだったり、街頭でのキャンペーンだったり、また特に子どもにそのルールやマナーを身に付けてもらいたいということで、小学校3、4年の段階で、しっかり乗り始めて、動き始めるという段階で、交通安全を行っている。また、交通安全を行う際には、やはりご家庭での一緒になった取組が必要ですので、保護者の方へも参加の呼び掛け、並びに安全のチラシの配布等をさせていただいているということでございます。

また、ハード整備におきましては、やはり歩道の中で自転車と歩行者が混在しているという部分がありましたので、特に町なかを中心に歩行者と自転車が通行する空間の分離を、まずスタートさせています。

あと、コミュニティサイクルを後ほど見ていただきますが、若干、少し簡単に説明させていただきたいと思います。

JR久留米駅と西鉄久留米駅を囲んだエリアが市の中心部ですが、この市の中心部の中での取組ができるということで、まずスタートさせてもらっております。

スタート当初は、サイクルポートを6カ所設置しておりまして、自転車は46台で今運用をしております。自転車の利用の形態といたしまして、特に気になるのが利用の料金かと思っておりますけれども、最初の30分ということでの1回利用は100円で、以後30分を経過するごとに100円加算でございます。また、4時間、5時間の利用も場合によってはいらっしゃると思っておりますので、1日利用という登録形態もございます。1日利用ですと、24時間使っていただいて500円ということで、また次の日に

繰り越しになりますと、また500円というプランをつくっております。

また、通勤通学を中心として、定期利用というプランをつくっております、30分以内のご利用なら、何回乗っても月100円というシステムを設けています。ただし、もし30分を超した場合には、1回の利用と同じような料金が加算されます。また、一つありますのが法人向けでございます、定期利用と同じく30分以内なら何回でも利用可能ということにしております。ただし料金は2,000円ということにしております。ただ、この料金2,000円のメリットといたしましては、一つの法人に対して3台まで借りられるようなシステムで、鍵カードというのがあるんですけども、その鍵カードを使うことによって、自転車が利用できるのですが、それを法人には3台分提供するという事で同時に利用するというのであれば、一般の定期利用よりもかなりお安く利用できるというふうな取組になっております。

自転車は、久留米市が発祥でございますブリジストンの自転車を採用させていただいております。久留米市は、平たんな土地ではございますけれども、多少高低差があるところもございますので、3段変速ギア付きの自転車を導入させてもらっております。電動までは、導入しておりません。

最後に、けやき通りの自転車走行空間ですが、けやき通りの走行区間が完成したということで、歩道の中で自転車の通行空間と歩行の空間を分ける制度を、特に中心市街地をはじめといたしまして、取組をスタートさせたというところでございます。

こちらに関しては、中心市街地のエリアを、特に主な幹線道路につきましては、西鉄久留米駅からJR久留米駅までの間で明治通りや昭和通りがございまして、そこをシンボルロードと位置付けておりますけれども、この間の自転車走行空間並びに歩行空間の整備、分離した整備を進めていくということです。

Q:今のご説明いただきました計画、抱えている課題は、私ども墨田区とも全く同じ状況にあります。自転車が似合うまちの実現ということ考えた、ソフトとハード、両面からしっかり取組まなければならないということ。そして一定の目標、現況から10年後を見据えた取組を、まさに着手したという説明であったと認識をさせていただきました。

Q:コミュニティサイクルについて、まとめて何点が質問させていただきます。実施して4カ月目、好調な滑り出しということですが、記者発表資料を見ると、市役所のすぐそばにある公園が一番利用回数が多いようですけれども、それは役所に来られる方が利用するからかなと思います。その辺の理由を。

それと、登録者が月200人以上、新規に登録されていると。これも好調だと思うんですけども、会社員、学生、主婦、あるいは法人など、登録者の属性別に数字がもし分かるのであれば、概算で結構ですけども、教えていただきたい。また、区分ごとに利用される回数が多いのは、どの辺かなと。定期利用、通勤通学が多いのかなという印象を受けるんですけども、区分ごとに、どういう使われ方をしているのかというのが分かれば、それも教えていただきたい。あと、事業を実施する事業者を募集するに当たっては、公募ですか。プロポーザルか入札か。

A:プロポーザルです。

Q:プロポーザルが、何社ぐらい応募があったのかということ。それから、システムの整備と管理運営と、別々に分かれているんですけども、恐らく、別々に分けて募集したわけではないと思うのですが、その辺の公募の方法を教えていただければと思います。

A:市役所の隣の公園の利用者、状況を見ている限りでは8割方市役所の職員が利用しているかなと思っております。

ご質問の中で、分析しづらいところが正直あるのが、実は、登録の方法といたしまして、携帯電話と交通系のICカードで登録しなければならないシステムとなっております、その部分でしか、いわゆる利用者とのやりとりがないものですから、正直なところ、お名前と電話番号しか分からな

いと。

なので、正直なところ、個人情報も多く集めていないという状況がございますので、細かく属性を分析できない、なかなか難しいことがございます。

実際、登録者数も徐々に増えてきていまして、今、約800人弱ですけれども、その内訳が、例えば主婦の方、会社員の方、学生さん、そこを実情として把握できていないというところがございますので、そのあたりは、今後、アンケート等で把握していく必要があるのかなと思っているところです。

そういうことで利用状況とかをマトリックス的に、どういう方が、例えば1日利用しているのかとか、どういう方が定期を利用しているのかとか、その辺が、正直、今、分析できない状況でございます。

ただ、登録としては定期利用の方が比較的多くて、利用としては、30分以内の利用というのが、ほぼ大半を占めています。通勤ですとか、中心部におけるちょっとした業務内の移動とか、そういったものに、今使われているところでございまして、目標のもう一つであります観光という視点でいくと、なかなかまだまだそこがうまくいっていないという認識です。

あと、事業主体は久留米市でございますけれども、運営主体は民間でございます。JTBとIHIというところが共同で運営しておりまして、IHIの役割分担が、機器のいわゆるメンテナンス関係、JTBが、いわゆる利用促進の関係ということで、役割分担をして運営をいただいている状態です。

この運営に関しては、現時点では全て運営者側の負担ということで、いわゆる公設民営的な取扱いでやっております。

Q：設置費用は市が負担したんですか。

A：設置費用は材料並びに設置費用的なものを、全て行政が行いまして、運営は民間でやっていただく。

Q：ランニングコストは、民間に持ってもっているんですか。独立採算ですか。

A：例えば、いろいろなお問い合わせに関する人件費ですとか、場合によっては、事務局に来て登録をする手続とかもあります。また、お金の精算行為や機器のトラブル、うまく動かなかったとか、トラブルに関するものに関して運営者側で持っていたいただいているということです。

Q：ちなみに、イニシャルコストは幾らか。

A：平成26年から平成27年に掛けての費用なんですけれども、5,000万円弱。

Q：46台で5,000万弱。

A：はい。

Q：ランニングコストはゼロなんですか。

A：ランニングコストは、今のところ市としてはゼロです。

ただ、自転車もやはり消耗品でございますし、ラックとか、機械についても、やはり消耗してまいりますので、5年たった段階で、また更新も出てくるのではないのかなと思っております。

ただ、いわゆる機器のメンテナンスなどは、今全部運営者にお願いしています。

Q：契約形態としては、協定みたいな形なんですか。

A：協定を結ばせてもっております。

Q：行政側で、レンタルサイクルみたいに自転車を用意するということもあり得るんですか。貸し出し自転車みたいな。

A：このコミュニティサイクルに関しては、46台、市で準備しておりますけれども、それ以外にレンタルサイクル的な取組は、やっていない。

Q：JRの久留米駅など、駅の周辺の用地確保というのは、厳しいんでしょうか。

A：主には、駅前広場というところ、いわゆる道路です、道路の中の一部を活用したりとか、あと公園の中ですとか。今のところ、民地を使った部分というのはございません。

Q：別に鉄道側が用地を提供するなんていうことはないですか。

A：ないです。あくまで、駅前広場の道路の中で、余裕があるところに自転車置き場を設置している。

Q：そういうのは、鉄道側に用地提供みたいなのは呼び掛けないのですか、呼び掛けてもだめなんですか。

A：今回に関しては、その適地がなかったというのが本音でございます。鉄道側が、いわゆる改札口から近いところとか、そういった部分に余裕を持った土地というのがなかなか持ち合わせていらっしやらない。余り自転車を借りる場所が離れていますと、今度、分かりづらかったり、利用されなかったりするのではないかと思います、なるべく、改札から出て見やすいところというところで設置するとなると、結局、駅前広場という広い空間の中の歩行者の影響がないような場所に設置するしかないかなというところで。

Q：東京の場合は、やはり事業者に用地提供を求め、今おっしゃったように、とんでもない土地を提供されて、結果的には、利用者は利用しなくなっちゃって、結局、放置自転車みたいになっちゃうんですね。これによって、放置自転車は、かなり減りましたか。

A：これによる影響というのは、ないです。

もともと、自転車を持っていない方が利用するシステムになっていますので、放置自転車には余り関係はない。

Q：逆に言うと、申し訳ないけれども、放置自転車はかなりあると。

A：減らないです。抜本的な取組をやらないと、変わらないかなと。

Q：この事業とは別ですけれども、それはそれでやらなきゃだめなんでしょうね。

A：やらないと、やはり減らない。

Q：これによって、全てが解決するわけじゃないんだ。

A：コミュニティサイクルでは、解決しないと思います。もともと、持ってない方が利用するシステムになりますから。

Q：自転車レーンを除いたところに車が駐車している絵があるんですが、東京ですと自転車レーンの中に駐車しちゃうんですよ。これは、やはり問題になっている。今度、自動車を運転するほうがはみ出して大変怖くて走れない状況があるんですが、御市の場合は、レーンを何かで車道と区別している部分がありますよね。

A：中心部におきましては、歩道の中。ありがたいことに6メートルの歩道幅を持っているところが多くございますので、その6メートルの中で4メートルが歩行空間、2メートルが自転車通行空間ということで、今、整備を進めている状況です。

ただ、おっしゃられたとおり、道路交通法の改正でいわゆる路肩の部分に自転車が、基本、そちらを通りなさいとなっておりますので、路肩にも、自転車が通っていいよという空間の明示を、今後させていただこうと思っております。ただ、実際、いわゆる人の乗りおろしですとか、荷さばきとか、そういったところで、車両が路肩の部分、自転車の通行帯とも兼用する部分に止まるという状況が、久留米市にも、東京と比べると少ないと思いますけれども見られますので、そのあたりは、警察にも認識させていただいております。短時間の5分程度の停車ということであれば取締りは少し難しいでしょうけれども、5分を超すような、長い駐車的なものに関しては、積極的に取締りもさせていただいているという状況でございます。

Q：歩道の中に自転車レーンを設置している場合には、一方通行ですか。

A：2メートルの幅をとっておりますので、相互通行ということで。

Q：御市の場合は、通常の道路における歩道というのは、大体6メートルぐらいとっているんですか。

A：狭いところでいって、やはり3メートルぐらいのところもあるんですけども、ありがたいことに、中心部のメイン通りは6メートルの歩道幅があります。

Q：私どものほうは、主幹道路は比較的いいんですけども、ほかの道路は3メートルぐらいになっちゃうんですよ、歩道が。そこへ自転車が通ると、半分ぐらい自転車にとらなきゃならないから。

A：そういう場所に関しては、まだ先には進めておりませんが、結果的に、おっしゃられた路肩の部分、車道の左側に通行空間の明示をして対応していくことになっていくと思います。

やはり、3メートルぐらいの歩道で、そこを自転車と歩行者をませ込んでしまうと、やはり、いかに分離しても事故に遭う確率が上がると思いますので。

Q：無理に自転車レーンをつくったような感じでね。走っているほうは怖いんですよ、自転車に乗っているのが。

Q：コミュニティ自転車は、アメリカではたくさん盗まれます。多分、日本はまだ盗まれませんね。でも、どんな補償ありますか。どんなセキュリティがありますか。

A：自転車そのものに保険を掛けておまして、自転車に乗っていて、もし第三者の方、歩行者の方と事故とかを起こした場合には、保険がおりるようしておりますので、その点は、ご安心して乗っていただける状況かと。

状況によるかと思いますが、物すごく収入が多い方の死亡事故とかになったら、幾らの補償金ということになるのか分からないですけども。億単位の保険までにはなっておりませんので、死亡事故にはいかない程度の補償ができる保険を自転車に付けております。

先ほど、少し言われましたとおり、まだまだ46台ということで、そんなに充実しているとは、市としても考えておりませんで、もっとエリアの拡大、範囲を拡大していくのと、あと台数を増やしていく、それも順次、今年度も含めまして取り組んでいくこととしております。

今、6ポートですけども、年度内には自転車の貸し借りできる場所を8ポートに増やしていく予定で考えております。

Q：今、6ポートで46台ということで、乗りたいときに、そこに自転車がない場合とかというのは、あるのでしょうか。

A：全くないということではございません。ただ、自転車にICタグを付けておりますので、どの自転車がどのポートにあるということだけは、分かるんですよ。パソコンでそれを確認しながら、自転車の再配置を運営業者が行っている。

例えば、もうポートからあふれて止まっているようなものに関しては、空いているポートや止まっていないところ、少ないところに持って行って、移動させるという取組をパソコン上でリアルタイムに管理できるようにしております。

Q：あと、料金の設定ですけども、これからアンケート等もやって、そういうことも聞かれるのかもしれないんですけども、どこからこういう設定されてきたのか。

A：料金は、公設民営ということで、民間に任せているということではございます。JTBからご提案がありまして、それを市としても了承しているということではございます。なので、利用状況等によりまして、JTBとも協議しながら、場合によっては、例えば1時間100円のところも他都市にはございますので、利用状況も見ながら、そのあたりは見直しがあるかも分からないというところで。

ただ、基本的には民間に運営を任せるという形をとりましたので、これはJTBで判断していただいていると。考え方としては、やはりターゲットとして、通勤が観光かという視点になりますと、JR久留米駅と西鉄久留米駅までの距離が、先ほど申しましたとおり2キロということでございまして、ポート間の移動であれば、確実に30分以内で済むというところがございまして、30分以内

で100円という設定を今はさせていただいているという考え方でございます。

Q：そこは、バスも通っているんですか。

A：バスも通っております。

Q：バスだと、お幾らですか。

A：確か160円か170円だったと思います。

Q：放置自転車の問題、私たちの区も同じように問題を抱えておりまして、8月21日付の読売新聞でも、放置自転車の課題が取り上げられた。地下に収容できる駐輪場があるにも関わらず、稼働率が4割にとどまっていて、放置自転車が多いという。駐輪場があるからといって、放置自転車が解消されるわけではないというご説明がございましたが、もう少しその具体的な内容をお伺いしたいのと、放置自転車対策を強化されたことによって、こういうことをやったら効果が出たとか、そういったことがございましたら、参考にさせていただきたい。

A：いろいろ取組をやったんですけれども、効果が出たというのは、今のところ威張れるものが正直ないというのが実情でございます。まず、アンケートに関しましては、一昨年度に、西鉄久留米駅の駅前広場に放置自転車がかなりあるという状況になってしまった。もともとは、イベントとかにぎわいのために駅前広場を広く再整備したという経過があるんですけれども、逆に、今は、イベントがないときには、自転車置き場みたいになっていて、放置自転車がかなり多いという状況でございますけれども、そちらに止められている約400名の方に、その場でアンケートをとらせていただきました。

何の目的で来られているのかという点を確認したところ、やはり8割の方が買い物ですと。地下とか、約500メートル離れたところの高架下に駐輪場があるんですけれども、どうしてそちらに止められないのかという問いに対しては、やはりトータルで8割の方がおっしゃられたのが、地下で使いづらい、遠いというのが結果的にはバリアになっています。特に買い物する人に関しては、例えば牛乳パックを二つ買ったりとか、もしくはキャベツとか、そういった重たい荷物も買われたりとか、ちょうど駅にスーパーがありますものですから、そこでの買い物の方もいっちゃって、荷物がかさばったり、重くなったりということで、地下とか遠くだと嫌だということで、やはり広場の中に止められるという実態がございます。

それが、放置自転車をされている方のアンケートから、約8割の方から得られた結果でございます。ほかに、通勤とか通学で、マナーを守ってもらえなくて、地下の駐輪場とかに止められなくて、広場に止めていらっしゃる方もいらっしゃるんですけれども、どちらかという、そういう買い物の方で、二、三時間止められるというのが非常に多いという状況で、それが日中ずっと繰り返されているような感じになっております。

平成25年にアンケートをとったんですけれども、その前の24年度から、地下の駐輪場を3時間無料にするという取組を開始したんですけれども、それでもやはり放置自転車は解消できていない。今回、計画の中に、広場の中に二、三時間利用できる駐輪場を整備して、そういう環境を整えながら、撤去回数を増やすとか、いわゆる環境整備と街頭指導及び撤去を両輪という形で、市として取り組んで考えているという状況です。

Q：取り上げられたのは、2年前の記事でした。失礼しました。

Q：交通政策課というのは、どういう部に所属しているのかということと、職員は何人ぐらいいらっしゃるんですか。自転車対策と、その他の公共交通関係の係が幾つあって、何人ぐらい所属されているのかなど。

A：交通政策課としては、まず大きく組織として、二つの係に分かれておりまして、いわゆるバス、電車関係の公共交通係と、もう一つが自転車とか駐車場のほうの係。囑託の職員も含めて、自転車と駐車場の係が7名と、公共交通の係が5名。あと管理職として、先ほどの課長と主幹という

ポストで、管理職が2人おるとい状況でございます。

Q：何部に所属しているんですか。

A：都市建設部でございます。

職員の形態としては、土木職、専門職でいるのは土木職のみでございます。土木職が、公共交通のチームにも1人、自転車と駐車場の絡みで3人となっています。

Q：課長さんは、どこから出向とおっしゃいましたか。

A：九州運輸局。公共交通の充実、特に今、地方都市としては課題になっているのが買い物弱者対策です。買い物弱者対策と公共交通の空白の部分積極的に取り組んでいく必要があり来ていただいていると。

以上

調査概要 【大分県】

1 県の概要

大分県は、アジアの玄関口である九州の北東部に位置し、北側は周防灘に、東側は伊予灘、豊後水道に面している。18市町村から構成され、人口は平成27年7月1日現在1,165,189人となっている。

県の特色としては、別府温泉や由布院温泉など、全国的にも有名な温泉地を有しており、源泉数・湧出量ともに日本で、まさに「おんせん県」と言える。また、「九州の屋根」とも呼ばれるくじゅう山群をはじめ、由布・鶴見・祖母・傾などの名山が連なっており、登山客にも人気がある。芸術文化では、世界的なピアニストであるマルタ・アルゲリッチ氏が総監督を務める「別府アルゲリッチ音楽祭」が毎年開催されるほか、平成27年4月には県立美術館も開館した。スポーツ分野では、サッカーの大分トリニータをはじめ4つのプロスポーツチームを有するほか、世界初の車いすだけの国際マラソン大会である「大分国際車いすマラソン大会」が毎年開催されている。

(参考資料 / 大分県ホームページ ほか)

2 調査事項

(1) 産業振興施策について

ア 「デジタルものづくり人材育成事業『ファブラボ大分』」

(ア) 元気創出デジタルものづくり推進事業(ものづくり人材の育成)

a 目的

ファブラボを拠点に、デジタル工作機器等を活用したものづくり技術を地域や個人に普及させるとともに、キーパーソンを発掘・育成する。

b 事業概要(平成27年度予算額)

(a) ファブラボの運営(13,435千円)

・拠点場所

「ファブラボ大分」(大分市東春日町17-20ソフトパークセンタービル2F)

・運営内容

各種デジタル工作機器の体験・試用、ファブラボの情報発信、大学・専門学校との連携、産業創造機構等との連携、大分コミュニティFab研究会との連携、ものづくり女子隊との連携

(b) 普及啓発(856千円)

移動型ファブラボ(地域講座)、(仮)デジタルものづくり人材育成講座

(c) ファブフェス(1,127千円)

(イ) 元気創出デジタルものづくり推進事業(ものづくり産業への育成)

a 目的

3Dデジタル造形技術を活用することにより、従来加工手法を効率化し、高付加価値商品等の創出を図る。

b 事業概要(平成27年度予算額)

(a) 設備導入活用支援(1,125千円)

設備投資セミナー、設備活用セミナー

(b) 三次元技術研究会(6,299千円)

3 主な質疑応答等

A: 事前の質問事項について、順番に から進めていきたいと思えます。

「 大分県からの委託事業とのことですが、受託金額は」ということですが、ものづくり人材

育成としまして、1,541万8,000円。内容としては、ファブラボの運営として1,343万5,000円で、普及啓発の講座につきまして、85万6,000円と、イベント、ファブフェスの開催につきまして111万2,700円です。

続きまして、に移りたいと思います。

「運営指針を拝見しますと、施設及び附帯設備は公益財団法人ハイパーネットワーク社会研究所が整備したと読み取れるのですが、整備費用に関して県及び国、その他の財源を教えてください」とのことですが、一応、設備と設置運営、全て、県の委託費の中に積算しておりますので、県費で運営されているということになっております。

Q：建物は、持ち主はどこなんですか。

A：建物自体は県の建物になります。ファブラボとしまして、場所をお借りしています。

Q：家賃はただですか。

A：家賃は、ただではないです。払っております。

そして、委託料の中に組み込んでおります。

Q：1,300万の中に。

A：そうです。

質問事項の は、「当面、オープン時間を主に金、土曜日と、14時から18時にしている理由と、設備の稼働率をお聞かせください」ということですが、開設当時、県民の方に広く多く利用していただくために、土日、祝日としましたが、日曜日と祝日の利用者は思った以上に伸びなくて、午後にも開館してほしいという要望も受けて、金、土曜日に設定をし直して開館しているところで

す。

他の平日も、利用者からの予約を受け付けまして、開館可能であれば、対応しておりますので、金、土、平日でも開館はできるという形をとっております。設備の稼働率としましては、ちょっと難しいですが、一番動くのはレーザー加工機になります。

続きまして、質問事項の ですが、「昨年1月に開設したと伺っています。中長期の取組みが多いと思いますので、事業の成果を問うのはまだ難しいと思いますが、成果指標をどのように定めているのでしょうか」ということですが、ファブラボ大分は、3次元造形機器を使用しまして、新しいものづくり、デジタルものづくりの普及促進を目的に開設している施設になっております。設置運営し、普及啓発活動、講座とかイベントとかを開催することによりまして、ファブラボ大分の利用者が増加するということが、大きな目的というか、成果指標と考えているところで

す。

そこから、また新しいコミュニティが形成されたり、波及効果として、新たなファブラボ施設の開設とか、デジタル工作機器の導入につながって、ものづくりの普及啓発の促進につながればとも考えております。

質問事項の は「国内外の他のファブラボとの連携、ネットワークについて教えてください」ということですが、ファブラボ大分は、ファブラボジャパンのネットワークに属しております。ファブラボジャパンに属さない、それ以外のファブスペースの施設とも、イベント開催時に、協力をお願いするなどして連携も図っております。年に1度開催されるんですけども、世界会議、アジア会議等にも出席しておりまして、世界ファブラボとの連携の強化をしております。それに参加することにより、イベントをこちらで開催する際に、ネットワークを通じて知っていただくなど、より一層の連携強化も図っております。

としまして、「現在は、デジタル工作機械系の設備が中心ですが、将来的にはバイオの実験を目的とした拡張パッケージ、農業支援を目的とした拡張パッケージや医療支援を目的とした拡張パッケージなど分野ごとの設備の拡張が考えられると国際会議のセッションで紹介されたとう伺っています。現時点で将来のことを予測するのは難しいですが、地場産業の支援や新産業の創出

にファブラボがどのように影響をもたらすとお考えでしょうか」との質問ですが、当県で進めております「元気創出デジタルものづくり推進事業」というのは、ものづくり産業の支援、ものづくり人材の育成の二本柱がありまして、ファブラボ大分はものづくり人材の育成の部分になっております。

よって、ご質問いただいております内容につきましては、ファブラボ大分が産業面に影響を与えるということは、現状では少ないのかと考えております。

の「運営法人である（公財）ハイパーネットワーク社会研究所の設立者、賛助会員は情報技術の最先端の企業ばかりです。あらたな時代の潮流であるIoTについてファブラボとしてどのようにとらえているのでしょうか」ということですが、ファブラボ大分だけではなく、ファブラボとしては、これまで基本的にインターネットの利用となると、情報の交換、データのやりとりであるとか、テキストのやりとりというふうに使われてきたもの、ソーシャルメディアの出現であるとかということで、少しずつ使われ方が変わる、団体が情報を発信するところから、個人が情報を発信するようになってきている中で、実は、データのやりとりの中で、3Dデータ、平面データのやりとりがそのまま物質化につながるといったことがあります。

IoTのほうでいくと、例えば、今、センサーデバイスというのも非常に安価になっている状況があると。ファブラボのような施設を利用すると、個人のアイデアが、まずそのまま試作品にできるというふうになってきています。

Q：3Dプリンターの利用料が、市場の価格より随分安く出されているということで、地域の事業者、デバイスを利用した出力センターといった業者とうまくいくのかなと心配していたんですが、そこら辺は上手に調整をされていて、材料の足りなかったときの協力関係もお持ちだと、先ほどお話を伺いました。私たち墨田区にも、中小企業センターという施設にパウダー型の3Dプリンターと、あとは樹脂のものがあるんですが、そこまで地域の事業者と連携をとりながらやるというのも、本当に僕らも見習わなければいけないなと思いました。そういった、地域の事業者と、そこまで密なコミュニケーションは、どうやってとってきたのか、この1年間で、そこら辺を少しお伺いできればと思います。

A：3Dプリンターとかを使ってビジネスをやられている事業者と我々ファブラボの大きな違いの一つが、ファブラボは、来られた方が自分でものをつくるというのを基本としています。自分のフィギュアをつくってほしいと言われても、我々が一から全てをやらないようにしています。なので、スキャナーの使い方を教え、お貸しするということはしているんですけども、例えば「もうちょっと足を長くしたい」と、そういった要望には、ご自分で努力をしてくださいと。ビジネスの方々になると、もう全てセットの料金となっていますので、そこが一つ大きな違いとしてあります。

地域の事業者の方々とも、「どういったことが必要なのか」とか、「これがないと困るのは何なのか」というのを、何度か話をさせていただいたりして、本当にそこがきっかけで、お互いにもう遠慮をせずに聞いてみるということが続けている結果なのかなとは思っています。

Q：運営のことに、改めてお尋ねをさせていただきたいと思います。

委託とはいえ、ものづくり人材につきましても、成果主義というのが、行政の評価の中では問われている昨今にあって、その辺が、なかなか分かりにくいところを、今、それぞれの自治体で来年度の予算編成に向けた事業の見直し等、着手していると思います。

そういう中で、平成28年度に向けたファブラボの運営等の取組という中では、皆さんで戦略的な運営、県の企業に向けたアプローチを積極的にやっていこうというような取組も、内部的には検討されているのではないかと。来年度に向けて、どう事業展開をされようとしているのか、お聞かせをいただければと思うんですが。

A：来年以降、どのように考えているかというところですが、事業自体は、おおむね3年、実質2年

半ぐらいの事業で、基本的には来年の3月に終わろうかとしております。全国的に見ても、やはり自治体がこういったファブラボの施設を持ってやるというのは、非常に珍しいかと思えます。

自治体が直接運営しているのは、大分県ぐらいで、あとは何らかの形で側面的支援というような形が多いかと思えます。その中で、もともとは別府湾会議をきっかけにやり始めたんですけども、これを自治体がどこまで施設を維持してやるかというのも、やはりあるわけなんです。基本的には、やはり3年のスパンを一つの目標としてやっていますので、今回は、きっかけ作りという形で、この事業を3年間やって、次はいろいろなコミュニティもできておりますので、そういったコミュニティを中心に、継続していくというやり方もあるし、今、大学関係でも実際に3Dプリンターとか、ものづくりとかの取組も行われていますので、そういった大学だったり、工業高校であったり、そういったところで、ものづくり技術を学んでいただきたいというもあります。

あとは、大分市や中津市など、市でもファブラボというわけではないですけども、3D技術を使った施設をやはり持っていますので、県としては、そういった波及効果が一つの成果として見ているところです。

平成28年につきましては、ファブラボそのものを自治体が維持するというよりも、波及効果のところで、少し支援していくようなイメージを今考えています。

Q：概要の説明のところで、国の産業振興、総務省といったところで、一定の認定を受けていらっしゃるという説明がありました。要するに、国の施策に準じたものを積極的に認定しようと。産業支援をしていくという、一つの国の意向も反映されているのかなと思うんです。

そうしますと、市のレベル、今はやめられたそうですが仙台市でこういう事業を立ち上げていらっしゃるというようなことを考えてみると、この施策を途中で中断するというにはならないのかな。ましてや県が絡んでいくなれば、中長期的な戦略を持って、3年過ぎた後のことをどうするかと。展望も持って、来年の運営に当たるといようなになっていくのではないかと思います。

だから、市のレベルでいいのか、県レベルがいいのか。県レベルで委託をしているということになると、やはり県内の企業、産業、そういった分野に広く目を向けて、その上で一定の判断をされるようになるのかなと。そういう意味では、3年過ぎた後、役割を終えたということには、なかなかないんのではないかと。委託を受けられている職員の皆さんは、もっと大変なご苦労があると思いますが、頑張ってくださいなと感じさせていただきました。

A：事業としては二本立てで、産業部門もやっています、そこは、産業科学技術センターというところで使う3Dプリンターよりも程度のいいというか、性能のいい3Dプリンターを入れていまして、大分県内の中でも、そういった3D協議会、技術研究会をつくって、そこに県内の企業さんが参加して、お互いに情報交換したりとか、こういったプロトタイプをつくりたいというところの支援は、継続していくというところはあります。

以上