

## 地域再生人材創出構想・概要

- 地域再生人材養成ユニット名 「低炭素都市圏の構築を担う都市交通政策技術者の育成」
- 総括責任者名 「松本 紘」
- 提案機関名 「京都大学」

### ●地域の現状と地域再生に向けた取組状況

京都議定書採択の地である京都都市圏は、低炭素型都市圏の模範となることが期待されているが、多くの都市交通問題が未解決である。世界の都市交通政策が近年、大きく転換された中で、京都府および府内の市町村においても、環境対応型の都市圏作りに取り組んでいるが、世界で展開されている新しい政策を理解しながら、地域のための都市交通政策を行なっていくための人材が著しく不足しているのが現状である。

### ●地域再生人材創出構想

従来の需要追随型の考え方を大きく転換し、都市の魅力と活力を生み出す新しい視点からの都市交通政策を立案できる人材を育成する。育成する人材像は、「都市交通政策における世界的なパラダイムシフトをよく理解したうえで、世界に誇れる低炭素型の京都都市圏の構築に貢献できる都市交通政策技術者」である。そのため、本学に「低炭素都市圏政策センター」を設置し、毎年25人程度、5年間で125人程度の「都市交通政策技術者 (Urban Transport Architect)」を育成する。

### ●自治体との連携・地域再生の観点

京都府が作成する地域再生計画と連携して、京都府内の市町村の協力も得ながら官民で活躍する「都市交通政策技術者」を育てる。

京都大学は、「低炭素都市圏政策センター」を設置・運営するとともに、カリキュラム・教材の策定、講師陣の選任・管理、講義の実施・評価等を行う。

京都府は、同センターの運営に協力し講師を派遣するとともに、受講者募集の協力、実務的教材の提供、修了後の受講者の活動への支援等を行う。

京都府内各市町村および都市・交通計画コンサルタント、鉄道・バス事業者等は同センターとの連携を密にして、受講者の推薦・受講後の活躍の場の提供等を行う。

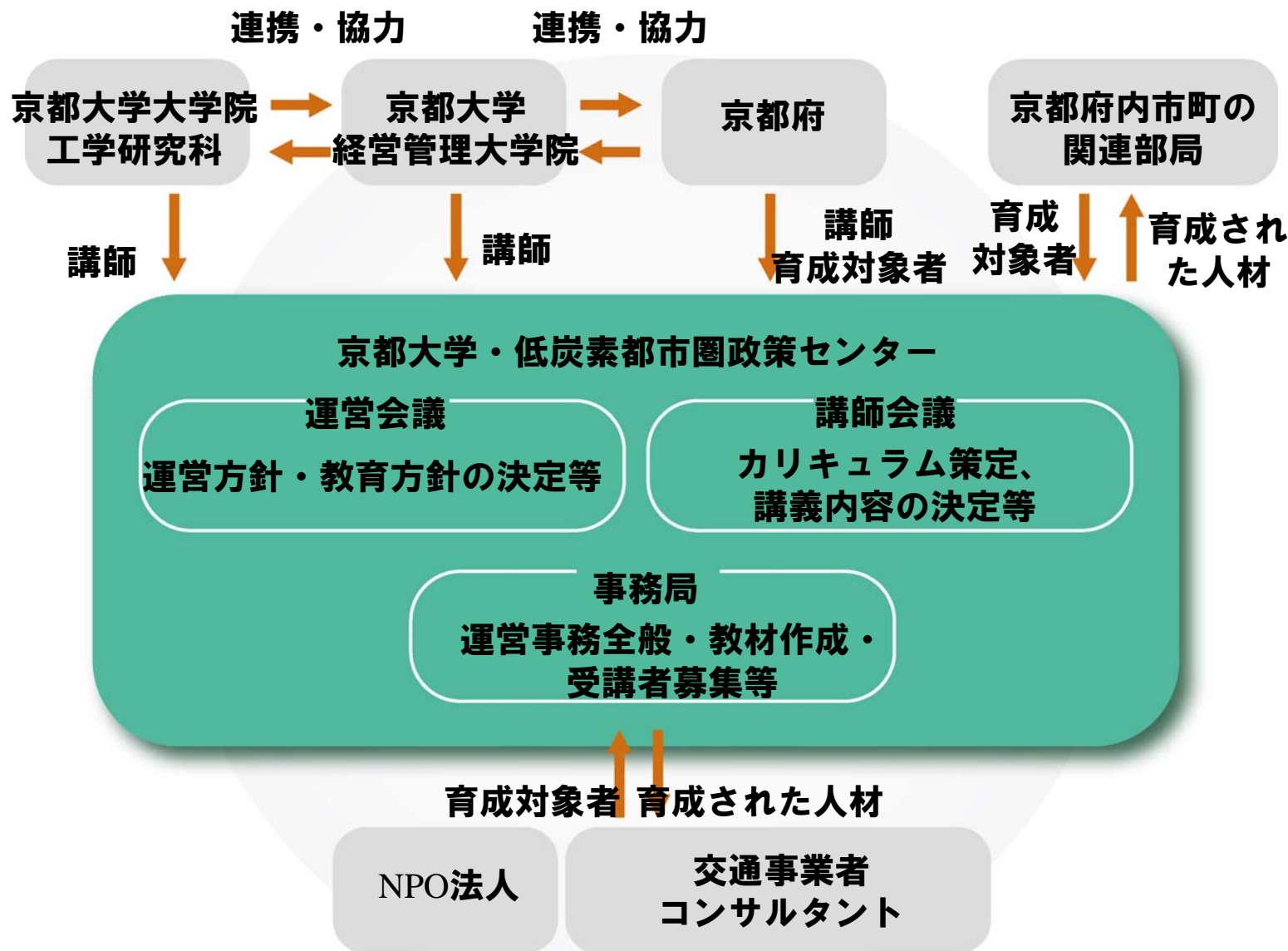
このような民学官の共同した活動により、新しい時代に向けての都市交通政策を地域全体で実現し、低炭素型都市圏の構築に大きく貢献することを目指す。

### ●ミッションステートメントの概要

対象者は、都市交通に関わる自治体や民間企業などの人材であり、養成コースとして、①一般の担当レベルの人材を対象とした都市交通政策技術者養成コース、②相当レベルの基礎知識を有した人材を対象としたシニア都市交通政策技術者コース、③都市交通政策が専門外であっても自治体等における最高意思決定に関わる人材を対象としたトップマネジメントコースを設ける。UTA養成コースは、初年度から毎年実施。シニアUTA養成コースとトップマネジメントコースは2年度目から交互に実施する。

# 地域再生人材養成ユニット

## 低炭素都市圏の構築を担う都市交通政策技術者の育成 実施体制図



地域再生人材創出拠点の形成  
「低炭素都市圏の構築を担う都市交通政策技術者の育成」 実施内容

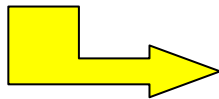
育成する人材像：

「都市交通政策における世界的なパラダイムシフトをよく理解したうえで、世界に誇れる低炭素型都市圏の構築に貢献できる都市交通政策技術者」

京都大学・低炭素都市圏政策センター

養成対象者

- ・京都府内市町の関連部局
- ・交通事業者、コンサルタント等



- 都市交通政策技術者(UTA)養成コース
- シニア都市交通政策技術者(UTA)養成コース
- トップマネジメントコース

養成目標  
3年目70名  
5年目125名



○養成された人材の活動内容

- ・UTA: 都市交通政策実務者として、都市圏交通計画の立案・実施に従事
- ・シニアUTA: 政策実務に従事するとともに、社会的合意形成プロセスに積極的に参画する
- ・トップマネジメントコース修了者: 自治体等におけるトップレベルの意思決定に参画する

○実施期間終了後の取組: 引き続き人材育成を行うとともに、継続基盤の強化のために、地域の政策シンクタンクを担う機能を備える。

○効果と特徴: 都市交通政策の新しい概念を体系だてて教育する人材育成機関として、大学が有する国際的な知識を地域に還元し、実際の都市政策に活かす。

## ミッションステートメント

- 地域再生人材養成ユニット名 「低炭素都市圏の構築を担う都市交通政策技術者の育成」
- 総括責任者名 「松本 紘」
- 提案機関名 「京都大学」

### (1) 地域再生人材創出構想の概要

#### ●地域の現状

京都都市圏は、京都議定書が採択された地域として、環境負荷の小さい優れた都市交通環境を有する都市圏であることが期待されているが、現状では、依然として多くの都市交通問題を抱えている。一方、世界の多くの都市圏では、自動車中心型の従来の都市交通計画の発想を大きく転換し、魅力的で人が集う活力のある街が形成されはじめており、京都都市圏においても新しい発想からの都市交通政策の実行が急がれる状況である。

#### ●人材養成の目的

本提案において育成しようとする人材は、「都市交通政策における世界的なパラダイムシフトをよく理解したうえで、地域に密着した具体的政策を立案し、実行することができる官および民の都市交通政策技術者（Urban Transport Architect, UTA）である。

#### ●人材養成の手法

京都大学に「低炭素都市圏政策センター」を設置し、京都大学教員、京都府等から派遣される講師によって講義を行なう。都市交通に関わる官民の人材を対象として以下の3つのコースを設ける。

- ・都市交通政策技術者養成コース（以下 UTA 養成コース）
- ・シニア都市交通政策技術者コース（以下シニア UTA 養成コース）
- ・トップマネジメントコース

UTA 養成コースは、初年度から毎年実施し、シニア UTA 養成コースとトップマネジメントコースは2年度目から交互に実施する。

#### ●養成された人材の活動内容

養成された UTA は、都市交通政策実務者として、都市圏交通計画の立案・実施に従事する。シニア UTA は、社会における合意形成に積極的に参画し、市民的集いのマネジメント、シンポジウムのパネラー、マスコミ等における解説・論考などを担える人材とする。トップマネジメントコース受講者は、自治体等の意思決定過程において、習得した知識を活かし、世界に誇れる都市・交通政策の遂行に貢献する。

### (2) 3年目における具体的な目標

UTA 養成コースは毎年実施し、3年目までに 55 人程度の人材を育成する。シニア UTA 養成コースは 10 人程度、トップマネジメントコースは 5~10 人程度とし、3年目までに両コースで 15 人程度、全コースの合計で 70 人程度の人材を育成する。

### (3) 実施期間終了時における具体的な目標

3年目までの70人程度に4年目、5年目の育成人数を加えて合計125人程度を育成する。

(4) 実施期間終了後の取組

実施期間終了後も引き続き人材育成を行う。さらに、実施期間終了後は、継続基盤の強化のために、地域の政策シンクタンクを担う機能を備えるようにする。

(5) 期待される波及効果

本提案は、地域において生じている都市問題・交通問題およびそれに起因する環境問題や地域の魅力低下などの問題に対応した政策を立案・実行できる人材の育成を目指すものであり、このような新しい都市交通政策の概念を体系だてて教育する人材育成機関はこれまでにはないものである。特に、大学が有する国際的な知識を地域に還元し、実際の都市政策に活かすことは大きな効果が期待できる。