

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

機関名:京都大学

代表者名:松本 紘

連携自治体:京都府

実施期間:平成21年度～平成25年度

目次

I. 計画の概要	1
II. 成果の概要	5
1. 目標に対する達成度	
2. 人材養成手法の妥当性	
3. 実施体制・自治体等との連携	
4. 人材養成ユニットの有効性	
5. 継続性・発展性の見通し	
6. 採択時コメントへの対応	
7. 中間評価への対応	
III. 所要経費	9
IV. 成果の詳細	10
1. 目標に対する達成度	10
(1) 養成人数の目標と実績	10
(2) 養成人数以外(拠点形成)の目標と実績	10
(3) 客観的な情勢の変化等への対応	10
2. 人材養成手法の妥当性	11
(1) 地域のニーズ	11
(2) 人材養成の手法・方法と実施結果	11
(3) 被養成者の到達度認定の仕組みと実施結果	21
(4) 人材養成システムの改善状況(被養成者の評価等の反映)	22
3. 実施体制・自治体等との連携	25
(1) 実施体制	25
(2) 自治体等との連携状況	26
4. 人材養成ユニットの有効性	31
(1) 養成修了人材が地域で活躍する仕組み	31
(2) 波及効果	32
(3) 情報発信の状況	32
5. 成果の発表状況	41
(1) 養成された人材による成果	41
(2) 人材養成ユニットに関する成果	42
6. 中間評価への対応	43
V. 継続性・発展性の見通し	46
1. 実施機関の取組としての継続性	46
2. 自治体や地元からの支援による発展性	47

I. 計画の概要

- プログラム名:地域再生人材創出拠点の形成(事後評価)
- プロジェクト名:低炭素都市圏の構築を担う都市交通政策技術者の育成
- 機関名:京都大学
- 代表者名(役職):松本 紘(総長)
- 連携自治体:京都府
- 実施期間:5年間
- 実施経費:総額 207.6百万円(間接経費・環境改善費込み)

1. プロジェクトの概要

(1) 地域再生人材創出構想・概要

●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

従来の需要追従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。

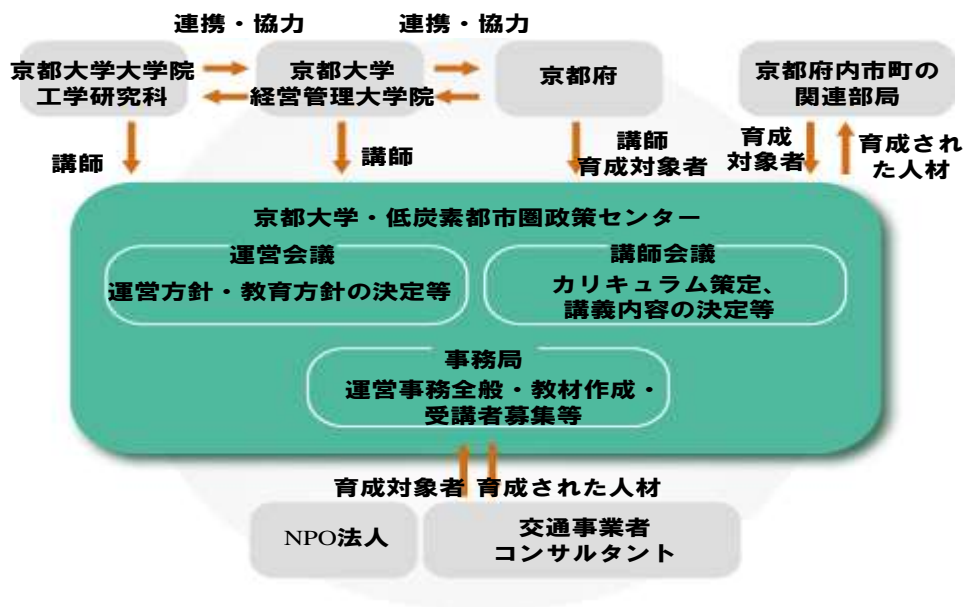
このような民学官の共同した活動により、新しい時代に向けての都市交通政策を地域全体で実現し、低炭素型都市圏の構築に大きく貢献することを目指す。

●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。

(2) 実施体制

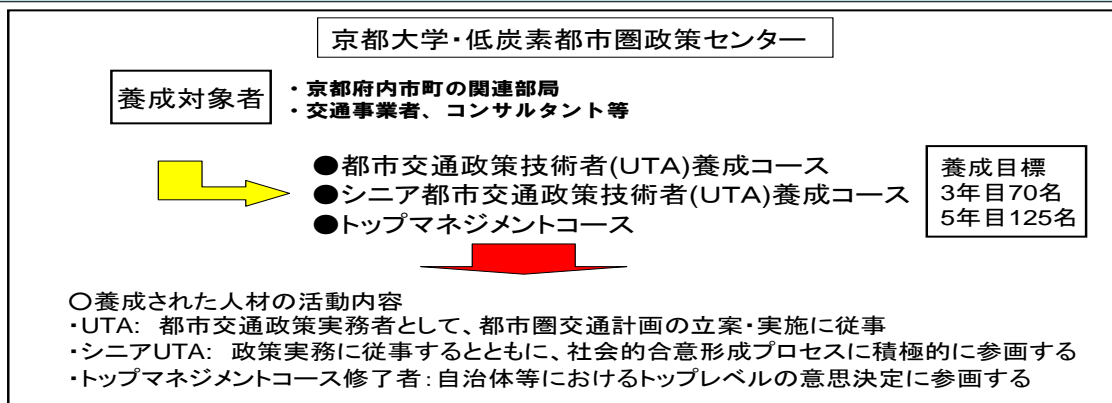
地域再生人材養成ユニット
低炭素都市圏の構築を担う都市交通政策技術者の育成 実施体制図



(3) 実施内容

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」



○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。

(4) ミッションステートメント

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。

2. 採択時コメント

本提案は、官民で活躍する都市政策技術者を養成する取組みであり、低炭素都市圏を目指す京都にふさわしく時宜を得た提案と評価される。また、実施期間終了後も政策シンクタンク機能を持つ人材養成ユニットとして存続し、政策を立案・実行できる人材を養成するとともに、他地域へも波及することが期待できる。実施に際しては、京都府の都市部の問題に加え、中山間地域の公共交通政策についても取組みに含めることが望まれる。また行政等とも一層強く連携し、養成した人材が具体的にどのように地域で貢献できるのか、マスタープランや都市計画の関わりまで出口をさらに明確にすることが望まれる。

【採択条件】

本提案課題名は提案の都市の交通政策マネジメント人材養成という実施内容に一致していないので、実施内容と人材養成プログラムという趣旨にふさわしい課題名に変更すること。

II. 成果の概要

1. 目標に対する達成度

本プロジェクトでは、京都大学に「低炭素都市圏政策ユニット」を設置し、当初の予定通り、都市交通政策技術者養成コース(以下「UTA 養成コース」という。)、シニア都市交通政策技術者養成コース(以下「シニア UTA 養成コース」という。)、トップマネジメントコースの 3 つの人材養成コースを開講してきた。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し、すべて設定したカリキュラム通り遂行した。

UTA養成コースとシニアUTA養成コースの養成期間は半年間であり、トップマネジメントコースは自治体などにおける最高意思決定に関わる人材(首長)を対象としているため1日の短期集中型で実施した。

なお、トップマネジメントコースを除いて、都市交通政策技術者養成コース及びシニア都市交通政策技術者養成コースの開講講義科目は、大学院の授業科目としている。

平成 21 年度から平成 25 年度までの 5 年間で、UTA 養成コース修了者は総数で 136 人(大学院生 11 人を含む。)(目標数 95 人)、京都府管内で活躍する社会人修了者は 102 人である。また、シニア UTA 養成コース修了者は総数で 36 人(大学院生 1 人を含む。)(目標数 20 人)、そのうち、京都府管内で活躍する修了者は 29 人である。トップマネジメントコースの修了者は総数で 20 人(目標数 10~20 人)、全員が京都府管内で活躍している。

以上のように、当初目標値の125名を大きく上回る 192 名が修了し、そのうち、151 名の社会人の修了者が京都府管内で活躍しており、養成された人材の活躍の場は多く、地域に大きく貢献することが期待されている。

また、実施期間終了後も引き続き人材育成を行うことを決定し、平成26年度においても都市交通政策技術者養成コースおよびシニア都市交通政策技術者養成コースを実施することとしている。

さらに、本プロジェクトの終了後においてもこれらの活動を継続させるため、連携機関である京都府とはプロジェクト実施期間中から検討を重ねた結果、平成26年4月28日に、山田啓二京都府知事と、松本紘京都大学総長の調印によって「京都の交通政策に係る京都府と国立大学法人京都大学の連携協定」を締結し、本ユニットがその連携機能を担う組織として、人材育成と政策支援を引き続き行っていくこととした。

2. 人材養成手法の妥当性

UTA 養成コース、シニア UTA 養成コース、トップマネジメントコースの 3 つの人材養成コースにおけるカリキュラムは、地域における低炭素都市圏づくりへのニーズや世界で起りはじめている都市圏政策のパラダイムシフトを踏まえて事前に策定している。また、UTA 養成コース及びシニア UTA 養成コースでは、学習の最終成果として基礎的知識及び専門的知識を総合的に活かし、都市問題・交通問題に関する実際のプロジェクトを念頭においた課題解決研究を行っている。

UTA 養成コース、シニア UTA 養成コースの教材は担当の教員が作成し、講義の際に講義資料として印刷・配布している。なお、コースの修了後には使用した講義資料を基にして教材を作成しており、作成した教材はユニット事務室で履修生がいつでも閲覧できるようにしている。

また、人材の育成環境と授業内容に関しては、PDCA サイクルに基づき人材育成システムの改善を図った。そのため、毎年コースの終了後、養成環境や実施している授業内容などに関して履修生アンケート

調査などを実施するとともに、特定教員と履修生との口頭でのコミュニケーションなどにより履修生のニーズ把握に努めた。なお、その結果をユニット関連教員及び運営協議会に報告し、次年度の授業環境の整備や授業スケジュールに反映させている。

到達度認定については、トップマネジメントコースを除いて、8回の講義中5回以上の出席と、講義ごとに実施する講義への参画状況により評価を行っており、運営協議会で定めたレベルに到達していると判断すれば、修了が認められる。なお、本ユニットで実施するUTA養成コース及びシニアUTA養成コースを修了した者に対しては、それぞれ「都市交通政策技術者」、「上級都市交通政策技術者」の修了認定書を交付している。

3. 実施体制・自治体等との連携

低炭素都市圏政策ユニットは、京都大学大学院工学研究科と経営管理大学院が中心となる組織で、京都府の地域再生計画「世界に誇れる低炭素型都市圏・京都の構築を担う都市交通政策技術者の育成プログラム」と連携して都市交通政策に貢献する技術者の育成を行っている。

また、本ユニットに「政策支援センター」を設置し、履修生に対する講義・指導など教育を実施する「人材育成部門」、育成された人材の活用・政策支援活動を実施する「民官学連携部門」を置いている。

人材育成を実施する講師は、本学教員やユニット専任の特定教員を始め、自治体や企業からの学外講師で構成している。なお、全講師29人のうち、大学からは17人、学外からは12人である。

連携自治体との具体的な協力内容は、講師の派遣、教材となり得る都市交通政策の実務的題材の提供、受講者募集への協力及び育成された人材の活用である。

なお、鉄道・バス事業者においても都市交通政策の知識をもった人材育成のニーズは高く、鉄道事業者、バス事業者等の職員も履修している。

4. 人材養成ユニットの有効性

本事業は、地域において生じている都市問題・交通問題及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る。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設置されておらず、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。

また、京都府・京都市及び府内の市町は、環境政策を基本とした低炭素型社会の構築を目指しており、そのなかで重要な役割を果たす都市交通政策の立案と実行能力を有する人材を強く求めており、府が作成し提出した地域再生計画「世界に誇れる低炭素型都市圏・京都の構築を担う都市交通再生技術者の育成プログラム」は、その実現に向けての取組みを示したもので、本プログラムの提案と直接的に連動している。

また、養成期間中に養った知識を総合的に活かして、実際のプロジェクトを念頭に置いた、課題解決研究を通じて地域の課題解決について取組んでおり、その成果を学会などにおいて発表している。

さらに、養成修了者の地域での活躍を支援するため、平成23年7月6日に「都市交通政策技術者の会(履修生OB会)」を設立し、履修生相互の情報交換や交流を図ると共に、業務面での問題などの相談やお互いの連携を強化している。

修了生の活躍事例としては、木津川市においてコミュニティバスの体系的・継続的な運営改善に中心

的な役割を果たしている事例や、舞鶴市におけるバス活性化事業の推進事例などをあげることができる。

また、京都府内においては、交通担当部署に一人は修了生が配置されているという状況が、多くの自治体で実現されてきており、自治体による交通政策の多くに寄与している。

5. 継続性・発展性の見通し

実施期間終了後も引き続き人材育成を行うことはすでに決定している。また、京都府との連携によって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ことによって本ユニットを継続していくことも決定済である。

本ユニットには政策支援センターを設置するとともに、京都府職員等とも連携して政策支援センターの機能強化を図っている。また、京都府内のバス事業改革など多くの政策支援プロジェクトを行っており、今後も引き続き、自治体等からの運営支援や委託研究の実施による財源等により継続的に運営する。

プログラム終了後の人材育成については、兼任教員と自治体職員を中心とした講師陣が講義をすることによって効率的な経費で高度な教育を継続できる体制を作るために、毎年講師による講義資料を利用して教材の制作及びPPT講義資料の整備を行ってきた。また、履修生へのアンケート調査を実施し、カリキュラムの確立を図ってきた。

また、本事業の実施期間中に連携機関である京都府との連携を進めてきたことの成果として、実施期間終了後の2014年4月28日には、京都大学と京都府との間で交通政策に関する連携協定を締結し、京都大学総長と京都府知事が互いに署名し、記者会見も実施した。さらに、この連携協定に基づいて、本ユニットは交通政策研究ユニットと改称したうえで、継続することとなった。

6. 採択時コメントへの対応

■都市部の問題に加え、中山間地域の公共交通政策についても取組みに含めることが望まれる。

履修生は、舞鶴市・福知山市・木津川市など、中山間地域を抱える都市からも多く受講しており、講義においても過疎地における公共交通政策も題材としている。また、履修生による課題解決研究としても丹後地域の交通課題について研究が行われるなど中山間地域の問題についても積極的にとりあげている。また、政策支援としても綾部市・木津川市など中山間地域におけるコミュニティバスの政策支援等も行っている。

■行政等とも一層強く連携し、養成した人材が具体的にどのように地域で貢献できるのか、マスタープランや都市計画の関わりまで出口をさらに明確にすることが望まれる。

京都府が作成した地域再生計画「世界に誇れる低炭素型都市圏・京都の構築を担う都市交通再生技術者の育成プログラム」は、都市交通政策の立案と実行能力を有する人材の育成に向けての取組みを示したもので、このプログラムは京都府と連携して着実に実行している。また、養成された人材の多くは、各都市の都市政策・交通政策において実質的に中心的な存在として活躍している。

7. 中間評価への対応

■今後は、各地域に配置された修了者が適切に連携協力し、トップマネジメントによる意思決定を支えて低炭素都市に求められる適切な都市交通政策が決定され、実施されるという体制が構築されることを期待する。

・修了者の連携協力及び活躍をサポートするため、本ユニット教育プログラムの修了生・ユニット講師として構成された「都市交通政策技術者の会(OB会)」を、平成23年7月6日に設立した。OB会を通じて、お互いの情報交換や交流を図り、業務面での問題などの相談や連携を強化している。

・また、修了者の活躍を継続的に支援するため、本ユニットの政策支援センターが中心となり、修了者の要請に応じて政策諮問・政策支援を行っている。

■今後は、低炭素化への取組の具体化を含めて当該センターの機能を明確化することや、運営資金の確保などについて、検討を進めることを期待する。

・人材育成(講義)については事業実施期間中の積み重ねがあり、継続的に実施することとしている。

・政策支援については、これまでも独自予算で行ってきたが、京都府との連携を強化することによって、地域の政策シンクタンク機能を担う機関として、これまで以上に具体的な取り組みを進めることができる体制を整えた。

とりわけ、京都府とは交通政策に係る連携協定を締結し、より密接な協力体制を整えた。

(表1) Ⅲ. 所要経費

(単位:百万円)

補助対象経費	21年度	22年度	23年度	24年度	25年度	備考
1. 人件費	6.7	17.4	18.1	17.3	20.2	
(1) 特定准教授	4.2 (1名)	7.7 (1名)	7.7 (1名)	7.7 (1名)	7.8 (1名)	
(2) 特定助教		5.8 (1名)	5.8 (1名)	5.8 (1名)	5.8 (1名)	
(3) 教務補佐員	2.4 (1名)	3.9 (1名)	4.5 (2名)	3.6 (4名)	6.4 (3名)	
(4) オフィスアシスタント	0.1 (6名)					
(5) ティーチングアシスタント				0.1 (3名)	0.1 (2名)	
(6) 学外非常勤講師			0.1 (2名)	0.1 (3名)	0.1 (3名)	
2. 設備備品費	1.8	1.8				
(1) 教育環境の整備	1.8	1.8				履修生用 PC、ソフト等
3. 消耗品等	2.1	3.8	3.9	6.4	1.9	
(1) 教育用消耗品	2.1	3.8	3.9	6.4	1.9	データベース 図書等
4. 旅費	3.9	4.5	4.9	7.8	9.7	
(1) 国内旅費	1.2	1.7	1.3	2.9	3.1	
(1) 外国旅費	2.0	1.8	2.6	4.0	6.3	
(1) 外国人等招へい旅費	0.7	1.0	1.0	0.9	0.3	
5. その他	11.7	9.5	8.6	8.6	7.7	
(1) 国際シンポ開催	2.1	1.8	1.9	0.9	1.2	
(2) 講義履修関係	3.2	1.1	0.9	1.3	0.6	要覧・教材等
(3) 広報関係	3.4	0.6	0.5	0.3	0.0	HP・パンフレット
(4) サテライトオフィス	2.3	4.6	3.9	4.2	4.2	オフィス借料等
(5) 諸謝金	0.7	1.4	1.3	1.0	0.6	講義・講演
(6) その他			0.1	0.9	1.1	
6. 間接経費	7.9	11.1	—	—	—	
7. 環境改善費			3.4	2.7	4.2	
計	34.1	48.1	38.9	42.8	43.7	総計 207.6
(内、自己資金)	(0)	(0)	(0)	(0.1)	(0.8)	(0.9)
補助対象外経費	12.0	4.3	0	0	0	総計 16.3

IV. 成果の詳細

1. 目標に対する達成度

(1) 養成人数の目標と実績

養成人数の目標と実績は、以下に示す通りである。

(表2) 養成人数の目標と実績

人材養成の 카테고리 (コース等)	養成修了者数	
	実績	目標
・UTA 養成コース	136人 (大学院生11人を含む。)	95人
・シニア UTA 養成コース	36人 (大学院生1人を含む。)	20人
・トップマネジメントコース	20人	10人
合 計	192人 (大学院生12人を含む。)	125人

※「実績」は、実施期間終了時点で既に修了している養成修了者数(予定は含まない)

(2) 養成人数以外(拠点形成)の目標と実績

人材養成の各コースに関しては、養成人数以外に、「育成された人材は、京都府及び府内市町村の都市交通関係部署をはじめとする官及び交通事業者・コンサルタントなどにおける都市交通関連の部署で活動する。」を中間目標としてあげている。

平成21年度から平成25年度までの5年間で、UTA 養成コース修了者は総数で136人(大学院生11人を含む。)、京都府管内で活躍する社会人修了者は102人である。また、シニア UTA 養成コース修了者は総数で36人(大学院生1人を含む。)、そのうち、京都府管内で活躍する修了者は29人である。トップマネジメントコースの修了者は総数で20人、全員が京都府管内で活躍している。

(3) 客観的な情勢の変化等への対応

平成23年度 UTA 養成コースの募集においては、東日本大震災の発生に伴い震災への支援などのため応募を決めかねている自治体が多く、受講生が減少する懸念があった。そのため、このような状況を勘案して、震災支援との関連が認められる場合に限って出願期間を延長し、募集を継続した。その結果、多くの自治体から十分な人数の応募があり、影響を受けることはなかった。

2. 人材養成手法の妥当性

(1) 地域のニーズ

京都都市圏は、京都議定書が採択された地として、環境負荷が小さく、世界に誇ることができるような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、自動車の集中による都心部の交通渋滞が恒常化し、郊外部においては自動車での生活を前提とした低密度な市街地が拡大するなどの傾向が続いている。

また、「京都らしい風情と華やぎ」を持ってきた都心部も自動車対応型の画一化された交通環境のなかで、魅力や賑わいが著しく低下している。さらに、世界遺産をはじめとする観光地においても多くの都市交通問題が発生しており、「寺社仏閣は美しいが、都市としての魅力は失われてきた」と言わざるを得ない状況である。

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、都心部において豊かな歩行環境を創出する道路空間リアロケーション(Re-allocation)やペDESTリアナイゼーション(Pedestrianisation)、新しい交通モードである LRT(Light Rail Transit)・BRT(Bus Rapid Transit)の導入をはじめとする公共交通システムの充実、効率的な物流施策の導入による自動車交通の大幅な削減(シティロジスティックス)など、新しい政策が急速に普及している。これらの政策の成果として、都市圏の中心地域はもとより、それを取り巻く中小都市においても、歩行者空間を中心とする賑わいが形成されるなど、魅力的で人が集う活力のある街を形成している都市が少なくない。

このように世界の多くの都市圏で、都市交通政策の大きなパラダイムシフトが起こっているなかで、わが国では依然として需要予測と採算性評価という狭い視野からの政策展開からの変革が進んでいないが、その1つの大きな要因は、都市交通政策技術者の多くが、従来の需要追随型の都市交通計画の知識に留まっている場合が多いことにある。すなわち、都市圏全体の構造を考慮しながら、都市としての魅力や活力を創出することに視点を置いた新しい都市交通政策の考え方を体系的に学ぶことができる場が提供されていないため、世界の多くの都市で進む新しい視点からの都市交通政策の考え方やその立案・実行プロセスを修得した人材は著しく不足している。このような現状を踏まえると、低炭素型都市圏の構築のための新しい視点からの都市交通政策を担う人材を育成することが重要であり、とりわけ京都の歴史と文化を保ちながら都市の継続的な活力を維持するとともに、世界に向けて都市交通政策のあり方を発信すべき立場にある京都都市圏においては、このような人材を育てることが急務である。

(2) 人材養成の手法・方法と実施結果

1) 実施状況

平成21年度～25年度までの実施状況を以下に示す。

(表3) 実施状況(取組毎)

実施期間 (実施日)	取組名		
	人材養成コース	会議等	シンポジウム・セミナー等
<平成21年度>			
平成21年 8月7日		第1回低炭素都市圏政策ユニット設置準備委員会開催	
平成21年 9月28日		第2回低炭素都市圏政策ユニット設置準備委員会開催	

平成21年 10月5日 ～10月16日	平成21年度都市交通政策技術者養成コース募集(パンフレット、募集要項、ホームページなどによる広報。京都府及び府内市町との連携。)		
平成21年 10月13日		第3回低炭素都市圏政策ユニット設置準備委員会開催	
平成21年 10月26日		第4回低炭素都市圏政策ユニット設置準備委員会開催	
平成21年 11月1日		低炭素都市圏政策ユニット銘板除幕式の開催	
平成21年 11月11日	平成21年度都市交通政策技術者養成コースの開講式、講義開始(履修生26名)		
平成21年 11月13日		第1回低炭素都市圏政策ユニット運営協議会開催	
平成21年 11月13日		低炭素都市圏政策ユニットの設置及び設置記念(第1回)国際シンポジウムについて記者発表	
平成21年 11月30日			低炭素都市圏政策ユニット 設置記念(第1回)国際シンポジウムの開催(参加者:約230名)
平成21年 12月22日		第2回低炭素都市圏政策ユニット運営協議会開催	
平成22年 1月18日			京都大学・慶応大学・神戸大学のMBA連携シンポジウムにて低炭素都市圏政策ユニットの取組みを紹介(ポスター展示及びパンフレット配布)
平成22年 1月25日			地域公共交通活性化・再生セミナー(主催:国土交通省近畿運輸局)を後援
平成22年 2月3日	平成21年度都市交通政策技術者養成コースの成果発表会及び修了式(修了生26名)		
平成22年 2月8日		第3回低炭素都市圏政策ユニット運営協議会開催	
平成22年 2月27日			低炭素都市圏政策ユニット 第1回セミナーの開催(参加者:約30名)
平成22年 3月3日			低炭素都市圏政策ユニット 第2回セミナーの開催(参加者:約10名)
<平成22年度>			
平成22年 4月1日 ～4月16日	平成22年度都市交通政策技術者養成コース募集(パンフレット、募集要項、ホームページなどによる広報。京都府及び府内市町との連携。)		
平成22年 4月7日	平成21年度都市交通政策技術者養成コースの修了生に対してアンケート調査(Eメール)の実施		

平成22年 4月23日		第4回低炭素都市圏政策ユニット運営協議会開催	
平成22年 5月12日	平成22年度都市交通政策技術者養成コースの開講式、講義開始(履修生33名)		
平成22年 5月21日 ～5月22日			第10回全国路面電車サミット2010 富山大会を後援
平成22年 5月24日			地域公共交通セミナー(主催:持続可能な都市と交通を目指す再生塾)を共催
平成22年 6月11日		第5回低炭素都市圏政策ユニット運営協議会開催	
平成22年 6月11日		第1回低炭素都市圏政策ユニット運営諮問会議開催	
平成22年 6月12日			「平成22年度 再生塾—持続可能な都市と交通を目指して(主催:持続可能な都市と交通を目指す再生塾)」を後援
平成22年 7月28日	平成22年度都市交通政策技術者養成コースの成果発表会及び修了式(修了生32名)		
平成22年 7月30日			第5回日本モビリティ・マネジメント会議にて低炭素都市圏政策ユニットの取組みを発表
平成22年 8月1日			低炭素都市圏政策ユニット 第2回国際シンポジウムの開催(参加者:約30名)
平成22年 9月2日	平成22年度都市交通政策技術者養成コースの修了生に対してアンケート調査(Eメール)の実施		
平成22年 9月6日 ～9月24日	平成22年度シニア都市交通政策技術者養成コース募集(パンフレット、募集要項、ホームページなどによる広報。京都府及び府内市町との連携。)		
平成22年 10月4日		第6回低炭素都市圏政策ユニット運営協議会開催	
平成22年 10月26日	平成22年度シニア都市交通政策技術者養成コースの開講式(履修生20名)		
平成22年 11月15日			低炭素都市圏政策ユニット 第3回国際シンポジウムの開催(参加者:約250名)
平成22年 12月14日		第7回低炭素都市圏政策ユニット運営協議会開催	
平成23年 1月17日			低炭素都市圏政策ユニット 第3回セミナーの開催(参加者:約30名)
平成23年 1月24日			地域公共交通政策セミナー(主催:国土交通省近畿運輸局)を

			後援
平成23年 1月25日	平成22年度シニア都市交通政策技術者養成コースの成果発表会及び修了式(修了生20名)		
平成23年 1月25日		第8回低炭素都市圏政策ユニット運営協議会開催	
平成23年 2月8日	平成22年度シニア都市交通政策技術者養成コースの修了生に対してアンケート調査(Eメール)の実施		
平成23年 2月18日			低炭素都市圏政策ユニット 第4回セミナーの開催(参加者:約20名)
平成23年 3月14日		第2回低炭素都市圏政策ユニット運営諮問会議開催	
<平成23年度>			
平成23年 4月1日 ~4月26日	平成23年度都市交通政策技術者養成コース募集(パンフレット、募集要項、ホームページなどによる広報。京都府及び府内市町との連携。)		
平成23年 4月27日 ~5月2日		第9回低炭素都市圏政策ユニット運営協議会開催(メール審議)	
平成23年 5月1日 ~7月30日	平成23年度トップマネジメントコース募集(訪問、パンフレットなどによる広報。京都府及び府内市町との連携。)		
平成23年 5月11日	平成23年度都市交通政策技術者養成コースの開講式(履修生29名)		
平成23年 6月30日		第10回低炭素都市圏政策ユニット運営協議会開催	
平成23年 7月5日			低炭素都市圏政策ユニット 第5回セミナーの開催(参加者:30名)
平成23年 7月6日		履修生OB会の設立、第1回履修生OB会の開催(参加者:40名)	
平成23年 7月20日	平成23年度都市交通政策技術者養成コースの成果発表会及び修了式(修了生29名)	第11回低炭素都市圏政策ユニット運営協議会開催	
平成23年 8月6日	平成23年度トップマネジメントコースの開講及び修了式(修了生11名)		
平成23年 9月6日	平成23年度都市交通政策技術者養成コースの修了生に対してアンケート調査(Eメール)の実施		
平成23年 11月24日			低炭素都市圏政策ユニット 第6回セミナーの開催(参加者:30名)

平成23年 12月12日			低炭素都市圏政策ユニット 第4 回国際シンポジウムの開催(参 加者:約 220 名)
平成23年 12月13日			低炭素都市圏政策ユニット 第 7回セミナーの開催(参加者:30 名)
平成24年 1月6日 ～1月13日		第12回低炭素都市圏政策ユニ ット運営協議会開催(メール審 議)	
<平成24年度>			
平成24年 4月2日 ～4月20日	平成 24年度都市交通政策技術 者養成コース募集(パンフレッ ト、募集要項、ホームページなど による広報。京都府及び市内市 町との連携。)		
平成24年 4月26日		第13回低炭素都市圏政策ユニ ット運営協議会開催	
平成24年 5月23日	平成 24年度都市交通政策技術 者養成コースの開講式(履修生 26名)		
平成24年 6月4日			低炭素都市圏政策ユニット 第 8回セミナーの開催(参加者:80 名)
平成24年 7月18日	平成 24年度都市交通政策技術 者養成コースの成果発表会及 び修了式(修了生23名)	第14回低炭素都市圏政策ユニ ット運営協議会開催	
平成24年 8月10日			低炭素都市圏政策ユニット 第 9回セミナーの開催(参加者:20 名)
平成24年 8月22日 ～8月27日		第15回低炭素都市圏政策ユニ ット運営協議会開催(メール審 議)	
平成24年 9月3日 ～9月21日	平成 24年度シニア都市交通政 策技術者養成コース募集(パン フレット、募集要項、ホームペー ジなどによる広報。京都府及び 市内市町との連携。)		
平成24年 9月26日 ～10月3日		第16回低炭素都市圏政策ユニ ット運営協議会開催(メール審 議)	
平成24年 10月23日	平成 24年度シニア都市交通政 策技術者養成コースの開講式 (履修生16名)		
平成24年 10月29日			低炭素都市圏政策ユニット 第 10回セミナーの開催(参加者:1 90名)
平成24年 11月8日	平成 24 年度都市交通政策技術 者養成コースの修了生に対して アンケート調査(Eメール)の実 施		
平成24年 12月6日 ～12月7日			低炭素都市圏政策ユニット 第5 回国際シンポジウムの開催(参 加者:約70名)

平成25年 1月10日		第17回低炭素都市圏政策ユニット運営協議会開催	
平成25年 1月21日			低炭素都市圏政策ユニット 第6回国際シンポジウムの開催(参加者:約190名)
平成25年 1月22日	平成24年度シニア都市交通政策技術者養成コースの成果発表会及び修了式(修了生16名)	第18回低炭素都市圏政策ユニット運営協議会開催	
平成25年 2月26日	平成24年度シニア都市交通政策技術者養成コースの修了生に対してアンケート調査(Eメール)の実施		
<平成25年度>			
平成25年 4月1日 ～4月19日	平成25年度都市交通政策技術者養成コース募集(パンフレット、募集要項、ホームページなどによる広報。京都府及び府内市町との連携。)		
平成25年 4月24日		第19回低炭素都市圏政策ユニット運営協議会開催	
平成25年 5月22日	平成25年度都市交通政策技術者養成コースの開講式(履修生28名)		
平成25年 6月10日			低炭素都市圏政策ユニット 第11回セミナーの開催(参加者:80名)
平成25年 7月24日	平成25年度都市交通政策技術者養成コースの成果発表会及び修了式(修了生26名)	第20回低炭素都市圏政策ユニット運営協議会開催	
平成25年 9月5日	平成25年度都市交通政策技術者養成コースの修了生に対してアンケート調査(Eメール)の実施		
平成25年 9月11日 ～9月17日		第21回低炭素都市圏政策ユニット運営協議会開催(メール審議)	
平成25年 9月18日 ～10月25日	平成25年度トップマネジメントコース募集(訪問、パンフレットなどによる広報。京都府及び府内市町との連携。)		
平成25年 10月29日	平成25年度トップマネジメントコースの開講及び修了式(修了生9名)	第3回低炭素都市圏政策ユニット運営諮問会議開催	
平成26年 1月24日		第2回履修生OB会の開催(参加者:約50名)	ユニット設立5周年記念フォーラムを開催(参加者:約90名)

2) 人材養成の取組み内容

<UTA養成コース>

①取組内容

a. 対象とする人材と育成内容

一般の担当者レベルの人材を対象とした基礎的育成のための教育コース。

b. 開講講義

養成期間は半年間として、毎年実施。開講講義科目は、以下の通りである。

・都市交通政策フロントランナー講座

国内外の都市で展開されている新しい交通政策の内容を学び、従来型交通政策との理念的な違いを理解できるようにする。また、新しい施策の実現に向けてのプロセスを学ぶことにより、施策実現への意欲と自信を深めることを目指す。

・低炭素都市圏政策論

低炭素都市圏の実現のために必要な政策の方向性・内容・実現方策を習得する。

短期的政策としては、人と公共交通を中心とした交通モードの転換による環境負荷の低減や、都市魅力の向上・活性化との両立の方向性等に関する知識と技術を学ぶ。

中長期的政策としては、都市圏の構造を環境負荷の小さいものとするための政策として、低密度拡散的な都市から集約型都市への転換、中心市街地の活性化、駅を中心としたコンパクトな市街地形成などに関する知識と技術を学ぶ。

・都市交通政策マネジメント

自動車・公共交通・徒歩などの交通モードの特徴と課題を理解し、定量的に分析することができるような技術手法を学ぶ。

c. 課題解決研究

基礎的・専門的知識を総合的に活かして、学習の最終成果として都市・交通に関する実際のプロジェクトを念頭においた課題解決研究を行った。課題解決研究の実施にあたっては、養成対象者を3～4名程度のグループを分けて、グループごとに調査及び研究を行い、その指導は主に、ユニットの特任教員が行った。課題解決研究の成果については、講義の最終日に成果発表会を開き、発表及びディスカッションを行った。なお、研究成果については、成果発表講演集としてまとめている。

d. 到達レベル

都市交通政策において世界で展開されている新しい政策手法を理解したうえで、都市交通政策の実務のための基礎的な知識と政策手法・計画技法を習得していること。

e. その他

・教材及び講義資料

修了生からのアンケート結果を講義内容に反映させるほか、講義担当教員により毎年新しい情報や事例などが更新されるため、事前に教材を作成し配布することは難しいが、講義の際には講義資料を印刷・配布した。

また、コースの修了後、講義に使用した講義資料や新しい情報及び事例などを用いて教材を作成し、ユニットの事務室で履修生がいつでも閲覧できるように整備している。現在、平成21年度から平成25年度までの教材が作成されている。

・書籍・機材などの整備状況

ユニットの事務室に履修生用のPCや参考書籍、各種ソフトなどを完備し、図書館的環境の整備及び課題解決研究の環境整備を整えた。

② 募集・選考方法

・募集方法

初年度は、講演会や会議の場などで広報活動をして履修生を募るとともに、ホームページやパンフレット、京都府及び府内の市町の協力を得て広く履修生を募集した。

平成21年度からは、初年度と同様、講演会・会議の場などでの広報活動、ホームページやパンフレット、京都府及び府内の市町を利用して広く履修生を募集した。また、ユニットが主催及び共催・後援するシンポジウムやセミナーなどを通じて広報を実施するとともに、修了生からも協力を得て履修生を募集した。

・出願資格

大学を卒業した者。または、本ユニットが大学を卒業した者と同等以上の学力を有すると認める者。

・選考方法

ユニット長が指名するユニット参加教員3名により選考委員会を構成し、選考を行った。選考委員は、募集要項により定められている出願書類(履修生願書、履歴書、志望動機・修了後の計画調書)により書類審査を行った。特に、出願資格として、大学を卒業していない者に対しては、本ユニットが大学を卒業した者と同等以上の学力を有すると認めるかについて、選考委員の間で意見交換を行うとともに、職業へのフィードバックも考慮した上、その資格要件について審査を行った。

③選考結果

平成21年度～25年度までのUTA養成コースの選考結果を以下に示す。

(表4) 選考結果

年度	応募者数			養成対象者数		
	社会人	大学院生	計	社会人	大学院生	計
平成21年度	24人	2人	26人	24人	2人	26人
平成22年度	32人	2人	34人	31人	2人	33人
平成23年度	27人	2人	29人	27人	2人	29人
平成24年度	22人	4人	26人	22人	4人	26人
平成25年度	25人	3人	28人	25人	3人	28人

<シニアUTA養成コース>

①取組内容

a.対象とする人材と育成内容

基礎的知識を有した相当レベルの人材を対象とした発展的育成のための教育コース。

b.開講講義

養成期間は半年間として、隔年実施。開講講義科目は、以下の通りである。

・低炭素都市圏政策特論

低炭素都市の実現に向けては、交通面での各種取組にとどまらず、経済的施策(例えば、排出権取引、混雑税・ロードプライシング)、エネルギー施策、まちづくり施策などをパッケージ化して、多面的な対応を行うことで、政策としての実効性がより高まると期待される。本講義では低炭素施策を俯瞰す

るとともに、各種施策・技術の最新動向について講述し、包括的な低炭素政策の立案に有用な知見の提供を目指す。

・都市交通政策マネジメント特論

都市交通の現象解析や評価手法についての基礎知識を有する受講生を対象として、より発展的な理論と手法を学ぶ。

Ken Worthy の理論、Downs Thomson のパラドクス、混雑税・ロードプライシングの理論など、都市交通政策のパラダイムシフトを支える理論的背景を学び、新しい都市交通政策の効果や意義を説明する能力を養成する。

また、都市交通政策の財源と制度やファイナンスリスクマネジメントなど、財政スキームの設定に関する知識を学ぶ。

・キャップストーンプロジェクト演習

キャップストーンは、ピラミッドの頂点に置く石のことで、この演習は都市づくりや交通計画などの実問題を想定し、情報の収集と分析、それに基づくプロジェクトの実践と効果の評価を行い、資料を作成し、プレゼンテーションを行う。これにより、学んだ知識を総合的に活用する能力を磨く。

c.課題解決研究及び先進事例研修

・課題解決研究

キャップストーンプロジェクト演習と並行し、課題解決研究を行った。課題解決研究の実施にあたっては、養成対象者を 3～4 名程度のグループを分けて、グループごとに調査及び研究を行い、その指導は主に、ユニットの特任教員が行った。課題解決研究の成果については、キャップストーンプロジェクト演習のプレゼンテーションの時間を活用し、成果発表会を開き、発表及びディスカッションを行った。なお、研究成果については、成果発表講演集としてまとめている。

・先進事例研修

都市交通政策及び低炭素都市圏政策について、先進的な取組みと課題を習得する目的で研修を行った。

平成 22 年度においては、11 月 27 日(土)・28 日(日)の 1 泊 2 日の日程で、平成 24 年度においては、12 月 1 日(土)・2 日(日)の 1 泊 2 日の日程で、公共交通の整備と連携したコンパクトシティ政策を実施している富山市、行政と市民が連携して公共交通を支援している万葉線(高岡市)の視察を行った。

d.到達レベル

指導的立場から都市交通政策の実務にあたるために必要な知見と政策手法を習得していること。特に、自らが知識を有するだけでなく、政策立案や合意形成の場面で、その知識を他者に対して説明できる能力を有すること。

e.その他

・教材及び講義資料

UTA養成コース参照。現在、平成21年度から平成25年度までの教材が作成されている。

・書籍・機材などの整備状況

UTA養成コース参照。

②募集・選考方法

・募集方法

UTA養成コースと同様の募集方法を行った。

・出願資格

本ユニットにおいてUTA養成コースを修了した者。または、大学を卒業した者(若しくは同等の学力を有する者)であり、かつ、UTA養成コースを修了したと同等の知識・能力を有すると本ユニットが認める者。

・選考方法

UTA養成コースと同様の選考方法を行った。

③選考結果

平成22年度及び平成24年度のシニアUTA養成コースの選考結果を以下に示す。

(表5) 選考結果

年度	応募者数			養成対象者数		
	社会人	大学院生	計	社会人	大学院生	計
平成22年度	20人	0人	20人	20人	0人	20人
平成24年度	15人	1人	16人	15人	1人	16人

<トップマネジメントコース>

①取組内容

a.対象とする人材と育成内容

都市交通政策が専門外であっても自治体などにおける最高意思決定に関わる人材を対象とした都市交通政策の政策判断のための知識を育てる教育コース。

b.開講講義

市長などの自治体などにおける最高意思決定に関わる人材を対象としたコースなので、履修者の日程などを考慮し、養成期間は1日の集中講義として、隔年実施。開講講義科目は、以下の通りである。

・都市交通政策フロントランナー講座特論

UTA 養成コースで開講する「都市交通政策フロントランナー講座」を短期集中型講義で実施する。国内外の都市で展開されている新しい交通政策の内容を知り、都市交通のパラダイムシフトを理解するとともに、それらの施策の実現までのプロセスを意思決定者の視点から学ぶことにより、政策立案への展望を持ち、実現に向けての意欲と自信を深めることを目指す。

・低炭素都市圏政策トップマネジメント論

低炭素都市圏の実現のための政策の方向性・内容・実現方策を習得する。まず、現在の都市圏が抱える都市交通問題を概観し、将来に向けて対応するための政策メニューに関する知識を習得する。

c.円卓的ディスカッション

都市交通政策における課題や実施もしくは計画中の政策に関する参加者相互の情報交換の場を設け、ユニット関連教員も加わっての政策立案の方向性・具体的提案などに関するディスカッションを行う。

d.到達レベル

世界のトップレベルの都市交通政策の理念を理解し、意思決定者として必要な都市交通政策の基礎的知識と政策立案・政策評価のための技術手法に関する知識を習得すること。

②募集・選考方法

・募集方法

対象者は、市町村の首長や国の地方出先機関の幹部など、自治体などにおける最高意思決定に関わる人材である。そのため、市町村及び国の地方出先機関の訪問や京都府(連携自治体)による市町村への広報などを通じて募集を行った。

平成23年度については5月1日から7月30日まで、また平成25年度においては9月18日から10月25日まで、募集を行うため市町などへの訪問を行うとともに、京都府による市町への広報を行った。

・選考方法

運営協議会で合否を判定する。

③募集結果

平成23年度及び平成25年度のトップマネジメントコースの募集結果を以下に示す。

(表6) 募集結果

年度	応募者数	養成対象者数
平成23年度	11人	11人
平成25年度	9人	9人

(3) 被養成者の到達度認定の仕組みと実施結果

①到達度認定の仕組みと実施結果

UTA 養成コース及びシニア UTA 養成コースは、各々3 科目の講義として構成されており、8 回の講義中 5 回以上の出席と、講義ごとに実施する講義への参画状況により評価を行った。

履修生の出席率と講義ごとに実施する講義への参画状況を運営協議会に報告し、運営協議会で目標とした到達レベルに到達していると判断すれば、修了が認められる。

以下に、平成 25 年度までのコース別の到達度認定者(養成修了者)を示す。

(表7) 到達度認定者(養成修了者)

年度	UTA 養成コース		シニア UTA 養成コース	
	受講者数	基準達成者数	受講者数	基準達成者数
平成 21 年度	26 人	26 人	-	-
平成 22 年度	33 人	32 人	20 人	20 人
平成 23 年度	29 人	29 人	-	-
平成 24 年度	26 人	23 人	16 人	16 人
平成 25 年度	28 人	26 人	-	-

上記の実施結果の中で、平成 22 年度 UTA 養成コース社会人受講者 1 名は本務多忙のため基準の出席率を満たさず、修了に至らなかった。平成 24 年度 UTA 養成コース社会人受講者 1 名は病気で勤務先を退職したため、大学院生 2 名は基準の出席率を満たさず、修了に至らなかった。平成 25 年度 UTA 養成コース社会人受講者 2 名は本務多忙のため基準の出席率を満たさず、修了に至らなかった。

なお、教育内容を充実させるとともに教育成果を評価するために、実践プログラムとしての課題解決研究を導入した。課題解決研究については、ユニット関連教員が成果発表会において発表した研究の内容について、発表力、有用性、新規性、技術性の 4 点から評価を行った。総合的な評価結果に優秀な発表については谷口賞を、また、特に独創的で有用性があり、かつ定量的な検討がなされた発表については中川賞を授与した。

②修了認定書の交付

UTA 養成コースの修了者には「都市交通政策技術者」と、シニア UTA 養成コースの修了者には「上級都市交通政策技術者」と認定し、各々の修了認定書を交付した。

(表8) 修了認定証の交付状況

年度	交付数	
	UTA 養成コース (都市交通政策技術者)	シニア UTA 養成コース (上級都市交通政策技術者)
平成 21 年度	26 人	-
平成 22 年度	32 人	20 人
平成 23 年度	29 人	-
平成 24 年度	23 人	16 人
平成 25 年度	26 人	-

③単位認定

本ユニットで実施する UTA 養成コース及びシニア UTA 養成コースの科目は、工学研究科及び経営管理教育部の授業科目として認定されている。大学院生が受講する場合の科目毎の単位数は 1 として、履修した科目については、その成績とともに、それらを証明する成績証明書を発行することができる。

(4) 人材養成システムの改善状況 (被養成者の評価等の反映)

本ユニットでは、PDCA サイクルに基づき人材育成システムの改善を図った。そのため、各コースの終了後に、養成環境や授業内容などについての履修生アンケート調査などを実施するとともに、特定教員と履修生との口頭でのコミュニケーションなどにより履修生のニーズ把握に努めた。

また、その結果をユニット関連教員及び運営協議会に報告し、次年度の授業環境の整備や授業スケジュールに反映できるようにした。実施した具体的な改善状況などは以下の通りである。

①修了生アンケート調査の状況

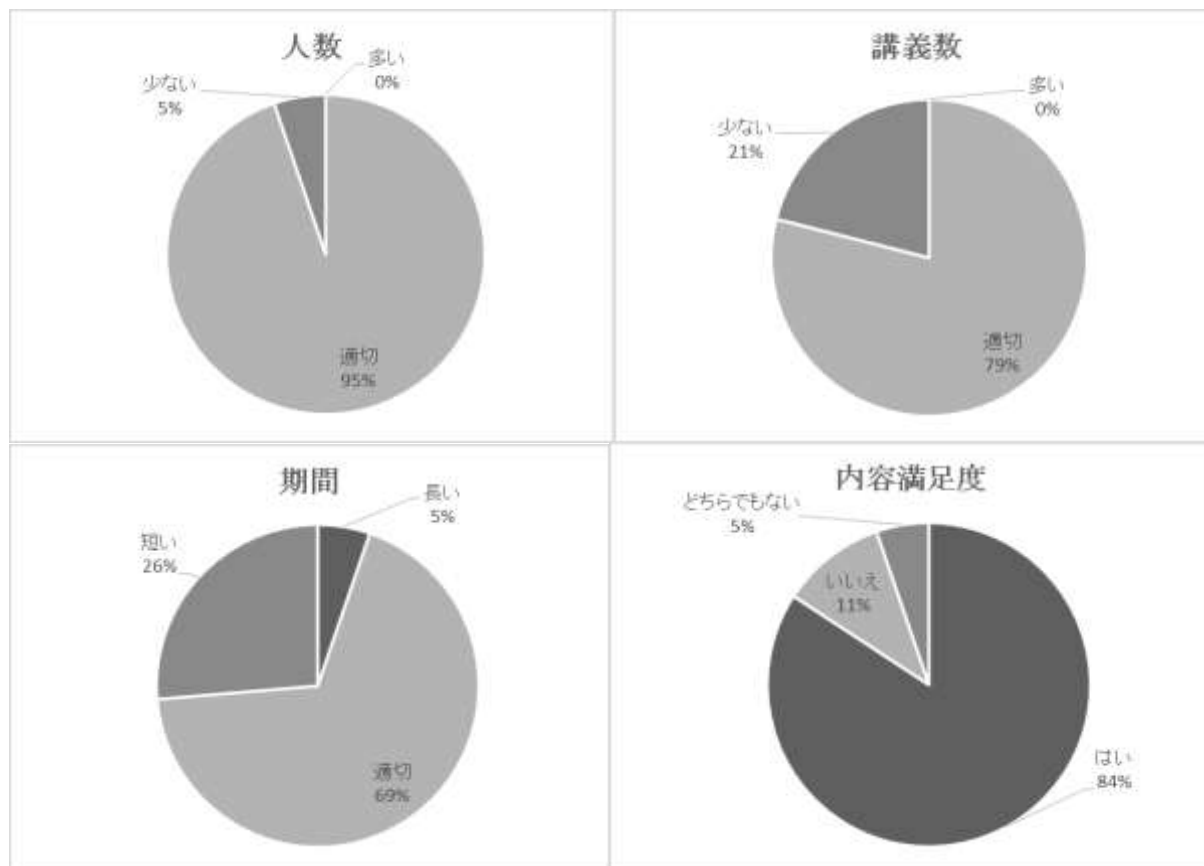
コース修了後のアンケート調査は、E メールにより行われており、アンケート調査の主要な項目及び実

施状況は以下に示す通りである。

(表9) 修了生へのアンケート調査項目

授業環境	講義規模(人数)、講義数、受講期間、受講会場、受講時間
講義内容	充足感、講義内容の満足度、業務への講義内容の寄与度、業務を遂行する上での視点に変化(講義を受ける前と受けた後)、今後講義を受けてみたい内容

回答内訳(2013年度実施分)



(表10) 修了生へのアンケート調査の実施状況

年度	UTA 養成コース		シニア UTA 養成コース	
	アンケート実施日	回答数	アンケート実施日	回答数
平成 21 年度	平成 22 年 4 月 7 日	18 人	-	-
平成 22 年度	平成 22 年 9 月 2 日	26 人	平成 23 年 2 月 8 日	15 人
平成 23 年度	平成 23 年 9 月 6 日	13 人		
平成 24 年度	平成 24 年 11 月 8 日	17 人	平成 25 年 2 月 26 日	12 人
平成 25 年度	平成 25 年 9 月 5 日	19 人		

②授業環境の改善

初年度においては、履修生のアクセスの利便性を考慮し、京都駅の近くに立地している「キャンパスプラザ京都」の講義室を利用した。しかしながら、修了生へのアンケート調査の結果、目標とした 15 人をはるかに超える 26 人の履修生の参加があったため、講義室が狭いとの意見が多数出された。このアンケート結果を踏まえて、平成 22 年度からはアクセスの利便性やユニット事務室の利用などに配慮し、ユニット事務室の近隣に、より広い会場を講義室として確保した。

また、ユニット事務室での演習及び課題解決研究についても考慮し、履修生用の PC の増設及び書籍などの充実を図った。

③カリキュラム及び授業スケジュールの改善

授業の開始に当たり、担当講師による綿密な協議を繰り返し、授業スケジュール及びシラバスなどを作成している。

平成 21 年度の修了生へのアンケート調査の結果、演習及び課題解決研究に関する評価が高く、多くの意見が寄せられた。具体的には、演習及び課題解決研究の際のグループの構成や構成時期、演習及び研究時間などに関する要望であった。

平成 22 年度からは、これらの意見を反映し、演習及び課題解決研究のグループの構成を講義初日から行っており、また、グループ構成においても地域や専門分野などを考慮し、広い観点から多様な発想ができるようにした。

なお、履修生に公務員が多いことを勘案し、連携自治体(京都府)と協議しながら、自治体の議会の日程なども考慮した授業スケジュールとするなどの改善を図った。

3. 実施体制・自治体等との連携

(1) 実施体制

低炭素都市圏政策ユニットは、京都大学大学院工学研究科と経営管理大学院が中心となる組織で、京都府の地域再生計画「世界に誇れる低炭素型都市圏・京都の構築を担う都市交通政策技術者の育成プログラム」と連携して都市交通政策に貢献する技術者の育成を行っている。

本ユニットに、教育の実施及び運営に関する重要事項を審議する「運営協議会」を、ユニットの運営に対して助言及び提言をする「運営諮問会議」を設けている。「運営諮問会議」には、京都府建設交通部長、京都市交通政策監、国土交通省近畿地方整備局長、同近畿運輸局長及び関西電力京都支店長など、官民の施策を策定する責任者に委員を委嘱し、地域に密着した運営体制を構築している。

また、本ユニットに「政策支援センター」を設置し、「人材育成部門」及び「民官学連携部門」を置いている。

人材育成を実施する講師は、本学教員やユニット専任の特定教員を始め、自治体や企業からの学外講師である。なお、UTA 養成コース及びシニア UTA 養成コースの全講師 29 人のうち、大学は 17 人、学外は 12 人である。

①運営協議会は、ユニット長、専任教員、学内兼任教員によって構成され、以下の業務を行う。

- ・履修生の選考
- ・修了の認定
- ・講義スケジュールの決定
- ・予算計画の承認
- ・教員の人事
- ・人材育成プログラムの承認
- ・その他、運営に関わる重要事項の決定

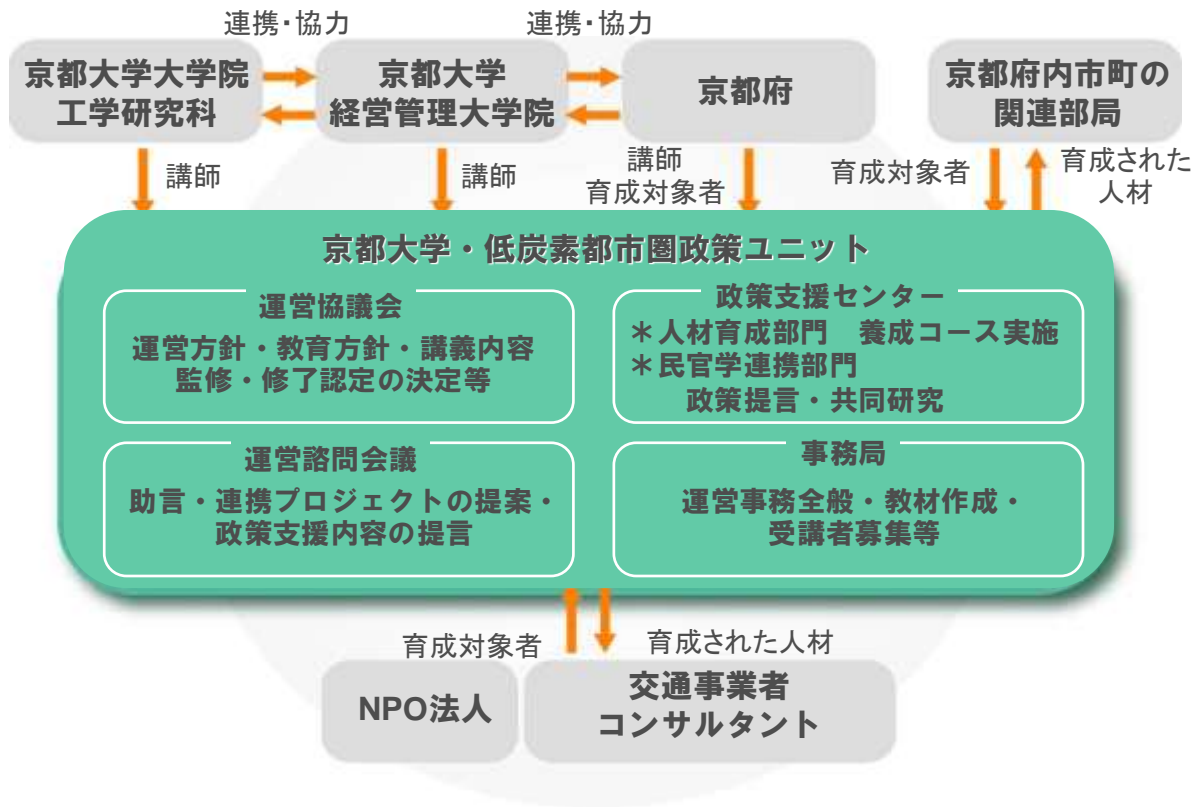
②運営諮問会議は、運営協議会協議員、連携する民官の機関の職員で構成され、以下の業務を行う。

- ・ユニットの運営に関する助言及び提言
- ・連携プロジェクトの提案
- ・政策支援活動の提言

③政策支援センターは、政策支援センター長、学内兼任教員、専任教員、連携自治体の職員によって構成され、以下の業務を行う。

- ・「人材育成部門」: 履修生に対する講義・指導などの教育を実施
- ・「民官学連携部門」: 育成された人材の活用・政策支援活動を実施

図 低炭素都市圏政策ユニットの実施体制



(2) 自治体等との連携状況

①自治体との連携

京都府は、本プログラムと密接に連携した地域再生計画「世界に誇れる低炭素型都市圏・京都の構築を担う都市交通再生技術者の育成プログラム」を実行している。密接な連携を行うため、本ユニットの運営諮問会議に、京都府の建設交通部長及び京都市の交通政策監が諮問委員として参加している。

具体的な協力内容としては、講師の派遣、教材となり得る都市交通政策の実務的題材の提供、受講者募集への協力及び育成された人材の活用である。

受講者募集への協力については、京都府及び府内の市町で都市交通政策に取り組む職員のなかから受講者を募るとともに、交通事業者、コンサルタント、NPO などへの広報も行っている。その結果、平成 25 年度までの連携自治体(京都府)と関連する養成者数は 151 人である。

講師の派遣については、京都府から 2 名、京都市から 2 名の講師を派遣しているほか、平成 21 年度から平成 25 年度までの都市交通政策技術者養成コース及びシニア都市交通政策技術者養成コースの成果発表会に、京都府からの講師が参加し、地域課題についてディスカッションを行うなど、地域と密接な連携のもと本プログラムを実施している。

なお、政策支援として、京都府との連携のもと、京都よるバス、らくなん進都バス、京都市地下鉄・バス改革、観光地めぐり時刻表、超小型モビリティの利活用に関する実証実験などのプロジェクトを支援している。

②企業及びNPOなどとの連携

鉄道・バス事業者においても都市交通政策の基礎的知識をもった人材育成のニーズは高く、JR 西日本を始め、京都交通株式会社、MK 観光バス株式会社、株式会社ケイルック、彌榮自動車株式会社などから履修生募集への協力を頂き、平成25年度までの5年間で17名が本教育プログラムを修了している。

また、京都においては、NPO などの市民活動も盛んであり、なかでも官民が共同して設立し環境の視点からの街づくりを進めている「アジェンダ 21 フォーラム」と、大学教員・シンクタンク研究者・自治体実務家が講師となって、人材育成活動を行なっている NPO 法人「持続可能な都市と交通をめざす再生塾」は、受講生の募集などで連携を図っている。特に、NPO 法人「持続可能な都市と交通をめざす再生塾」主催セミナーなどにおいては、本ユニットが共催又は後援をしている。

③運営諮問会議の外部委員によるユニット運営に関する評価及び助言

本ユニットの「運営諮問会議」には、京都府建設交通部長、京都市交通政策監、国土交通省近畿地方整備局長、同近畿運輸局長及び関西電力京都支店長など、官民の施策を策定する責任者5名に委員を委嘱し、ユニットの運営に関する助言及び提言、連携プロジェクトの提案、政策支援活動の提言等を頂いている。

第2回運営諮問会議(平成23年3月14日開催)及び第3回運営諮問会議(平成25年10月29日開催)においては、これまでの推進状況や成果について評価を行い、今後の事業の効果的な推進を着実にを行うため、上記の運営諮問会議の外部委員による外部評価を行った。

評価においては、ユニットの事業報告及び事業計画について報告後、外部委員による下記の10項目について、「A. 非常に優れている」、「B. 優れている」、「C. 普通である」、「D. 劣っている」の4段階の評価を行った。

- ・事業の計画内容・目標
- ・教育プログラム・カリキュラム
- ・事業の実施体制・運営組織・自治体との連携
- ・受講生の選考方法・評価・修了認定
- ・事業の達成度(人材育成)
- ・事業の達成度(民官学連携・政策支援)
- ・修了生のフォローアップ
- ・情報発信・公開
- ・継続性・発展の見通し
- ・総合評価

外部評価の結果、下記に示す通り、総合的に優秀な評価を頂いている。また、外部委員からの主なコメントの内容は、以下に示す通りである。

●第2回運営諮問会議(平成23年3月14日開催)

- ・非常に実践的かつ体系的な人材育成研究であり、参加させていただいた運輸局職員のスキルアップに役立っている。平成23年度も参加させたい。
- ・技術者を養成するシステムの構築により官民学の連携が図られるとともに、結果として相当数の人材

が輩出されることとなり、将来の社会構造の変化にも対応し得る政策立案に結びつけることができるようになると考える。

- 実務者から意思決定者までを3つに層別し、それぞれの役割に応じた教育コース、カリキュラムを設定することによって、ボトムアップだけではなく、トップダウンだけでもなく、各層毎に焦点を明確にした効果的な講座を設けることができているという点が評価できる。
- 知識習得から人的ネットワークの構築まではこのユニットを通じて実現可能であるが、最も重要なことは、これらを実務に活用し、政策課題を達成することであると考え。修了生が増えてくるにつれ、今まで以上に、大学側からも民官学(特に京都府、京都市)の連携の強化を図るとともに、より実務に活用できるような現実的な講座へと発展させ、事業継続を図っていかれることを期待したい。

●第3回運営諮問会議(平成25年10月29日開催)

- 地域公共交通の改善にあたって自治体の職員等の能力向上が最も重要であり、基礎レベルから高度なレベルまで幅広い育成プログラムを提供することが不可欠である。高度なレベルのプログラムについては、高度な専門知識等のノウハウを有する機関でのみ提供可能であり、当ユニットはそのようなプログラムを提供することが可能な極めて貴重な組織であり、必要性が高い。
- 大学内部講師による専門的な講義だけでなく、外部の講師による実践的な講義など幅広いカリキュラムで構成されており、都市交通政策の理論と実践を総合的に学ぶことが可能である。
- 演習科目の設置により、知識の修得だけでなく、異なる組織に属する者の共同作業や対話、交流の機会が提供されており、チーム学習がより深い気づきを促し、履修生の政策立案能力の向上に寄与している。
- 十分な実績を上げているユニットの継続のためには、自治体からの政策支援業務の受託や国や民間研究機関との共同研究など、外部資金の獲得に努める必要がある。

(表11) 第2回運営諮問会議(平成23年3月14日開催)低炭素都市圏政策ユニット外部評価一覧

(「A. 非常に優れている」、「B. 優れている」、「C. 普通である」、「D. 劣っている」の4段階評価)

	①事業の計画内容・目標	②教育プログラム・カリキュラム	③事業の実施体制・運営組織・自治体との連携	④受講生の選考方法・評価・修了認定	⑤事業の達成度：人材育成	⑥事業の達成度：民官学連携・政策支援	⑦修了生のフォローアップ	⑧情報発信・公開	⑨継続性・発展の見通し	⑩総合評価
国土交通省 近畿運輸局長	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
京都府 建設交通部長	A	A	A	B	B	B	A	B	A	B
京都市 交通政策監	A	A	B	B	A	B	B	B	B	A
大阪ガス 京都支店長	A	A	B	A	A	B	B	A	B	A

(表12) 第3回運営諮問会議(平成25年10月29日開催)低炭素都市圏政策ユニット外部評価一覧
 (「A. 非常に優れている」、「B. 優れている」、「C. 普通である」、「D. 劣っている」の4段階評価)

	①事業の計画内容・目標	②教育プログラム・カリキュラム	③事業の実施体制・運営組織・自治体との連携	④受講生の選考方法・評価・修了認定	⑤事業の達成度：人材育成	⑥事業の達成度：民官学連携・政策支援	⑦修了生のフォローアップ	⑧情報発信・公開	⑨継続性・発展の見通し	⑩総合評価
国土交通省 近畿運輸局長	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
京都府 建設交通部長	A	B	A	A	A	A	A	A	B	A
京都市 交通政策監	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
大阪ガス 京都支店長	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A

4. 人材養成ユニットの有効性

(1) 養成修了人材が地域で活躍する仕組み

①養成修了者が地域で活躍する仕組み

京都府・京都市及び府内の市町は、環境政策を基本とした低炭素型社会の構築を目指しており、そのなかで重要な役割を果たす都市交通政策の立案と実行能力を有する人材を強く求めている。京都府が定めた地域再生計画「世界に誇れる低炭素型都市圏・京都の構築を担う都市交通再生技術者の育成プログラム」は、その実現に向けての取組みを示したもので、本プログラムの提案と直接的に連動している。すなわち、本プログラムで養成された人材の活用については、地域再生計画に以下のとおり記されている。

・市町村・府の実務職員

府建設交通部、市町村交通政策担当課等に配属され、各地域の都市交通政策の企画・事業実施に従事する。

・交通事業者・コンサルタント等技術者

所属会社での都市交通政策の企画・事業実施業務で主体的な役割を担い都市・地域の再生に世界最高水準の「質の確保」と「技術提案」に努める。とりわけ、シニア UTA 養成コース修了者にあっては、各所属のプロジェクトの運営のリーダー的役割を担う職責を担う。

・トップマネジメント

自治体・交通企業等における最高意思決定に関わる人材を対象としており、それぞれの所属の経営革新を担う。

以上のように、養成された人材の活躍の場は多く、地域に大きく貢献することが期待される。さらに、養成修了者の地域での活躍を支援するため、下記の支援体制を構築している。

■都市交通政策技術者の会(履修生 OB 会)の設立

都市交通政策技術者の会は、平成 23 年 7 月 6 日に設立され、養成修了人材の活躍をサポートする組織である。

・会 員:本ユニット教育プログラムの履修生、修了生、並びにユニット講師

・取組内容:お互いの情報交換や交流を図り、業務面での問題などの相談や連携を強化

②養成修了者の当該地域での活躍状況

平成 21 年度から平成 25 年度までの 5 年間で、ユニットの人材養成コース(UTA 養成コース、シニア UTA 養成コース、トップマネジメントコース)を修了し京都府内で活動する社会人修了生は 151 人(UTA 養成コース 102 人、シニア UTA 養成コース 29 人、トップマネジメントコース 20 人)である。

修了者は人材養成コースの中で学んだ知識とネットワークを活かし、ユニット教員とも相談しながら、新しい地域活性化プロジェクトの立案・実施、ベンチャー事業の立ち上げなど、地域再生に貢献しうる企画立案又はプロジェクトを実施している。例えば、木津川市におけるコミュニティバスへの体系的取り組み、舞鶴市におけるバス利用促進策の実施、京都市におけるレンタサイクル事業と自転車走行環境の改善プロジェクトの実施などをあげることができる。

③地域再生に対する有用性

本教育プログラムは、地域において生じている都市問題・交通問題及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、これらの問題への取組みに直接貢献することが期待できる。

また、中心都市である京都市は「歩くまち京都」を交通政策の中心としているように世界に誇れる京都都市圏を構築することによって、地域の再生を図ることを目指している。世界の環境首都と呼ばれるような都市の多くは、豊かな歩行空間やLRTなどの交通システムがシンボリックな役割を果たしていることからわかるように、環境負荷の小さい都市交通システムを構築し、世界に発信することによる地域イメージの向上効果も小さくない。特に、京都議定書が締結された地域である京都府と京都市は、すべての年に履修生を派遣しており、それぞれの政策立案において、中心的な役割を担うようになっている。

(2) 波及効果

本事業は、地域において生じている都市問題・交通問題及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。

特に、本ユニットで提供している講義内容は、世界各国の都市で展開されている最新の交通政策やその理論的背景を、豊富な写真や図表等を用いることによって解説しており、わが国における交通政策の講義としては、最も豊富な内容を含むものであると考えている。

またわが国においては、京都と同様の都市交通問題を抱える都市は多く、その問題解決に携わっている実務者も多いが、それらの人たちが「都市交通の現状を解決するために必要な学術的・実務的な知識や技術を学ぶことができる教育機関」は、ほとんど整備されていないため、このプログラムは京都だけではなく他地域の都市交通問題への取り組みにおいても先導的な役割を担っていくことができるものと考えられる。

実際に、本ユニットの連携自治体は京都府であるが、本プログラムを広報する中で、京都府の隣接地域である奈良県、滋賀県、大阪府の関係者からも人材育成の場として活用したいとの要望があり、対象地域外からの履修生も受け入れることとした。

その結果、平成21年度は奈良県から3人の応募、平成22年度は奈良県、大阪府、堺市、吹田市、守山市などから合計8人の応募があった。特に、平成22年度は、富山県高岡市のNPO「路面電車と都市の未来を考える会・ラクダ高岡」から、講義を受けることによりさらなる機能の向上を図り見識を高めたいとの強い希望による応募があり、1人が修了している。

また、京都府外から、平成23年度6人・平成24年度8人・平成25年度3人が応募しており、本プログラムの実施内容が京都府だけではなく京都府外の自治体や企業、NPOにも徐々に浸透し、地域外からの応募が増加こととなった。

(3) 情報発信の状況

本事業の推進においては、ユニットの事業を広く紹介するとともに、優秀な人材を獲得するためにユニットのホームページ、各種メディア及び講演会の開催などに努めた。

特に、人材育成部門における履修生の確保、政策支援部門においては政策支援活動の広報が重要

であるため、いろいろな情報発信手段を活用し、積極的に情報発信を行った。その結果もあり、最近は多くの方々に低炭素都市圏政策ユニットの活動が知られている。

低炭素都市圏政策ユニットが活用している情報発信手段を以下に示す。

①ホームページ

低炭素都市圏政策ユニットのホームページは、平成21年9月に開設し、平成22年3月1日にホームページをリニューアルし現在にいたっている。現在、本学工学研究科のトップページにバナーを置いて直ぐにホームページを閲覧できるようにしている。

ホームページは、以下の構成となっている。

・ホームページの構成

お知らせ、ごあいさつ、ユニットの目標、組織・実施体制、コース概要、政策支援、履修要覧、募集要項、履修生の方へ、シンポジウム等、政策支援センター、お問い合わせ、地図・アクセス

②マスコミ（新聞・テレビ・ラジオ）取材

- ・低炭素都市圏政策ユニット新設(毎日新聞 2009. 11. 14)
- ・政策支援「路線バス実験」(京都新聞・日本経済新聞 2010. 10. 9、 毎日新聞 2010. 10. 5)

③講師・特定教員などの講演会など

- ・MBA 連携シンポジウム「わが国における経営人材育成の最前線」:(京都大学・慶応大学・神戸大学の3大学の連携シンポジウム 2010.1.18)
- ・循環型社会の形成にむけた静脈物流システムの構築:(運輸政策コロキウム 2010.3.4)
- ・低炭素都市圏政策ユニットによる都市交通政策技術者養成の取組について:(第5回日本モビリティ・マネジメント会議 2010.7.30)
- ・民官学連携による新たなバス運営スキームの構築 —京都らくなんエクスプレスの導入を例として—:(第43回土木計画学研究発表会 2011.5.28.)
- ・都心部商業者が交通まちづくりに果たす役割:(第43回土木計画学研究発表会 2011.5.28.)
- ・多様化する利用実態に応じた道路空間再配置計画手法に関する一考察:(第43回土木計画学研究発表会 2011.5.28.)
- ・経営管理大学院—建国大学合同セミナー:(低炭素型創造的都市に関するセッション 2011.6.3.)
- ・日本一のバスシステムを目指すマーケティングの取り組み—京都らくなんエクスプレス(R'EX)—:(第6回日本モビリティ・マネジメント会議 2011.7.15)
- ・低炭素都市圏政策ユニット都市交通政策技術者養成のための演習と実践:(第7回日本モビリティ・マネジメント会議 2012.8.5)

④広報誌など

- ・京大広報(2009年12月号、2010年9月、2010年10月、2011年1月号)
- ・京都大学工学広報(2010年春号)
- ・京都大学環境報告書 2010
- ・京都大学環境報告書 2011

・京都大学環境報告書 2012

⑤パンフレットの作成・配布

・8 頁パンフレット

平成 21 年度 印刷部数 1,000 部 配布部数 1,000 部

平成 22 年度 印刷部数 1,000 部 配布部数 800 部

・シンポジウム関連ポスター

平成 21 年度 印刷部数 50 部 配布部数 50 部

平成 22 年度 印刷部数 50 部 配布部数 50 部

・シンポジウム関連チラシ

平成 21 年度 印刷部数 500 部 配布部数 500 部

平成 22 年度 印刷部数 500 部 配布部数 500 部

⑥国際シンポジウム及びセミナー等の開催

< 国際シンポジウム >

■ 第 1 回国際シンポジウム

・日時:平成 21 年 11 月 30 日(月)

・場所:芝蘭会館稲盛ホール(京都大学医学部構内)

・基調講演:The role of urban transport policy in realizing a low carbon society

・講演者:Tony May 先生(世界交通学会会長, リーズ大学教授)

・参加人数:約 230 名

■ 第 2 回国際シンポジウム

・日時:平成 22 年 8 月 1 日(日)

・場所:経営管理大学院ケーススタディ演習室

・基調講演:

1) Trends and Prospects for Reducing Road transportation Carbon Emissions in France

講演者:Jean Luc Ygnace 氏(フランス国立交通安全研究所の研究員)

2) Dynamics of National Green Policy, Green Business Strategy, and Green Technology
Research Planning

講演者:Jae Kyu Lee 先生(韓国科学技術院の教授)

3) Effective Communication for Low Carbon Society

講演者:小林潔司先生(京都大学経営管理大学院長)

・参加人数:約 30 名

■ 第 3 回国際シンポジウム

・日時:平成 22 年 11 月 15 日(月)

・場所:芝蘭会館稲盛ホール(京都大学医学部構内)

・基調講演:

1) グリーン成長のための韓国の交通戦略: 政策と技術の融合

Korea's Transport Strategy for Green Growth: Convergence of Policies and Technologies

講演者: Jaehak OH 氏 (韓国交通研究院・グリーン成長実践研究本部長)

2) ニース都市圏のトラム整備と フランスの交通政策

The Tramway in Nice and Transportation Policy in France

講演者: Andre' VON DER MARCK 氏 (ニース・コート・ダ・ジュール都市圏共同体 トラム・交通整備局長)

・参加人数: 約 250 名

■ 第 4 回国際シンポジウム

・日時: 平成 23 年 12 月 12 日 (月)

・場所: 芝蘭会館稲盛ホール (京都大学医学部構内)

・基調講演:

1) Encouraging Sustainable Transport in Urban Areas:

wider approaches to transport planning and street design

講演者: Peter Jones 氏 (ロンドン大学教授)

2) Transportation Development Policy for Low-Carbon City in China

講演者: Yulin Jiang 氏 (中国交通運輸部都市交通研究センター センター長)

・参加人数: 約 220 名

■ 第 5 回国際シンポジウム

・日時: 平成 24 年 12 月 6 日 (木) ~ 7 日 (金)

・場所: 芝蘭会館稲盛ホール (京都大学医学部構内)

・講演:

Session 1 Political Issues and Instruments in the field of Transportation

Japan's Policies for Carbon Reduction in the Transport Sector

Mr. Satoru Mizushima (MLIT, Japan)

Intelligent Multimodal Mobility in France

Mr. Jean-François Janin (French DoT, France)

Possibilities and Challenges of Emissions Trading Scheme in Transport Sector

Mr. Izumi Inasawa (Ph. D Candidate, Kyoto Univ. and JBIC, Japan)

Information about CO2 emissions from Transport Services, The French Experience

Mr. Eric Louette (France DoT, France)

Session 2 Local Experiments and Initiatives to Build Low Carbon Society

Transportation Management of Kyoto City - Policies, Implementations and Prospects for "Kyoto, a town for walking"

Prof. Hiroshi Tsuklaguchi (Professor, Ritsumeikan University, Japan)

Optimizing the Location of activities as a means towards a low carbon city, A Point of Local Authorities

Ms. Diana Diaizin (Greater Lyon Authority, France)

Bordeaux and Sustainable ITS

Mr. Andre Reix (City of Bordeaux, France)

Session 3-1 Trend of Researches for Coordinating Transportation System (1)

Development and Implementation of Smartphone-based Travel Survey Method in Kumamoto, Japan - Toward Travelers' Behavioral Change for Low Carbon Society

Prof. Takuya Maruyama (Kumamoto Univ., Japan)

Behavioral Analysis for Toll Adjustment of Expressway Based on Probe-Person Survey Prof.

Nobuhiro Uno (Assoc. Prof., Graduate School of Management, Kyoto Univ., Japan)

New trends in Railway Operations: Multi-Objective Optimization for Railway Traffic Management

Dr. Remy Chevrier (IFSTTAR, France)

Why One Takes Lunch at Lunch time?

Prof. Kiyoshi Kobayashi (Professor, Graduate School of Management, Kyoto Univ., Japan)

Disaster Prevention Plan in Low Carbon Society

Mr. Junji Urata and Prof. Eiji Hato (The University of Tokyo, Japan)

Session 3-2 Trend of Researches for Coordinating Transportation System (2)

Guidelines for Assessing the Effect of ITS on CO2 Emissions - Energy ITS Project 2008-2012

Prof. Masao Kuwahara (Professor, Graduate School of Information Sciences, Tohoku., Japan)

Diversifying Satellite Technologies for Land Transportation in the Future

Mr. Fabien Couly (CETE Sud -Ouest, France)

Road Pricing and Lane Division for Congestion Management on a Highway

Prof. Sei-il Mun (Professor, Kyoto University, Japan)

Challenges for Network Management under Environmental Constraints for Sustainable City

Dr. Nour-Eddin EL FAOUZI (IFSTTAR, France)

Endogenous formation of urban structure by residential sorting mechanism

Prof. Kakuya Matsushima (Assoc. Prof., Graduate School of Engineering, Kyoto Univ., Japan)

Session 4 Environmental Change for Transportation Sectors and their challenges

"PiTaPa" Postpay Smartcard Service

Mr. Tomonori Yokoe (President, Surutto KANSAI Co.,Ltd., Japan)

Sustained Evolution of Tokaido Shinkansen

Mr. Masaaki Hasegawa (Group Leader, Technology Research and Development Department Planning Group, Japan Railways Central, Japan)

Session 5 Panel Discussion

The session aims at providing a synthesis of the symposium and evaluating the possibility of a roadmap for research cooperation towards deployment with mutual benefits;

Assessing:

- Cultural differences and similarities with a focus on the latter ones
- Taking lessons from similar objectives but at a different level of existing deployment in both countries

- Evaluating the possibility of collaborative PHD topics and procedures between organizations

Moderator: Dr. Jean-Luc Ygnace (IFSTTAR, France)

Candidates of Panelists:

Prof. Kiyoshi Kobayashi (Kyoto University, Japan)

Mr. Jean-François Janin (French DoT, France)

Prof. Jan-dirk Schmoecker (Kyoto University, Japan)

・参加人数:約 70 名

■第 6 回国際シンポジウム

・日時:平成 25 年 1 月 21 日(月)

・場所:京都大学吉田キャンパス 総合研究3号館155室

・基調講演:

1)低炭素都市ー人間都市クリチバ(ブラジル)の例

講演者:中村 ひとし氏(元 クリチバ市環境局長、現 日伯文化・科学研究所所長)

・参加人数:約 190 名

<セミナー>

■第1回(平成 22 年 2 月 27 日、土)

・場所:京都大学吉田キャンパス総合研究 2 号館 3 階東側 マルチメディア講義室

・基調講演:

1)低炭素社会に向けてー運輸セクターの現状と、道路施策における取組

講演者:板倉信一郎(阪神高速道路(株) 計画部次長)

2)環境・エネルギー問題と今後の都市社会について

講演者千田二郎(同志社大学理工学部エネルギー機械工学科・教授)

・参加人数:30 名

■第2回(平成 22 年 3 月 3 日、水)

・場所:京都大学吉田キャンパス総合研究 2 号館 3 階東側 マルチメディア講義室

・基調講演:低炭素社会に向けた大阪ガスのエネルギー環境技術開発

・講演者:出馬 弘昭(大阪ガス(株)技術戦略部長)

・参加人数:10 名

■第3回(平成 23 年 1 月 17 日、月)

・場所:京都大学吉田キャンパス総合研究 2 号館 3 階東側 マルチメディア講義室

・基調講演:情報化社会における都市交通に関する研究

・講演者:楊 暁光(同済大学 交通運輸工程学院 教授)

・参加人数:30 名

■第4回(平成 23 年 2 月 18 日、金)

・場所:京都大学吉田キャンパス総合研究 2 号館 3 階東側 マルチメディア講義室

・基調講演:The Financial Crossroads in the U.S. Surface Infrastructure Policy

・講演者:Jonathan L. Gifford(ジョージメイソン大学・公共政策学部教授)

・参加人数:20 名

■第5回(平成23年7月5日、火)

・場所:京都大学吉田キャンパス総合研究2号館 3階東側 マルチメディア講義室

・基調講演:

1) Land Use and Land Use Change in Typical Regions

講演者: PU Lijie (Nanjing University ・教授)

2) Urban Development through Spatial Interaction : From Lowry to CUE

講演者: Kiyoshi KOBAYASHI (京都大学・教授)

・参加人数: 30名

■第6回(平成23年11月24日、木)

・場所:京都大学桂キャンパス C クラスタ 1F 172 室

・基調講演:

1) 道路空間再構築の必要性と課題

講演者: 尹 鍾進 (京都大学大学院工学研究科特定准教授)

2) 道路空間の有効活用と再構築

講演者: 塚田 幸広 (国土交通省国土技術政策総合研究所道路研究部長)

・参加人数: 30名

■第7回(平成23年12月13日、火)

・場所:京都大学桂キャンパス C クラスタ 1F 171 室

・基調講演: Involving local stakeholders in street planning and design

講演者: Peter Jones 氏 (ロンドン大学教授)

・参加人数: 30名

■第8回(平成24年6月4日、月)

・場所:京都大学桂キャンパス C クラスタ「グローバルホール人融」

・基調講演: 環境未来都市富山の都市・交通政策

講演者: 神田昌幸氏 (富山市副市長・京都大学大学院非常勤講師)

・参加人数: 80名

■第9回(平成24年8月10日、金)

・場所:京都大学桂キャンパス C クラスタ 1F 171 室

・基調講演: 韓国の都市交通政策—ソウル市のバス改革

講演者: GyengChul KIM 氏 (韓国交通研究院 院長)

・参加人数: 20名

■第10回(平成24年10月29日、金)

・場所:京都大学吉田キャンパス 総合研究3号館155室

・基調講演: 公共交通を軸としたコンパクトなまちづくり

講演者: 森 雅志氏 (富山市長・京都大学大学院非常勤講師)

・参加人数: 190名

■第11回(平成25年6月10日、月)

・場所:京都大学桂キャンパス C クラスタ「グローバルホール人融」

・基調講演: コンパクトシティ実現に向けた富山市の都市・交通政策

講演者:神田昌幸氏(富山市副市長・京都大学大学院非常勤講師)

・参加人数:80名

<ユニット設立5周年記念フォーラム>

・日時:平成26年1月24日(金)

・場所:ANAクラウンプラザホテル京都 2F平安

・内容:

・低炭素都市圏政策ユニット5年間の活動報告

(京都大学大学院 工学研究科 低炭素都市圏政策ユニット 尹 鍾進 特定准教授)

・都市交通政策技術者の会[炭交会]について

(低炭素都市圏政策ユニット 都市交通政策技術者の会[炭交会]会長

橋本 善之 京田辺市建設部 部長)

第1部 パネルディスカッション

～人が創る、人を創る 都市交通政策の新しい潮流～

パネリスト 中川 大 教授 (京都大学大学院 工学研究科)

藤井 聡 教授 (京都大学大学院 工学研究科)

若林 靖永 教授 (京都大学大学院 経済学研究科)

第2部 ポスターセッション

	タイトル	発表者
1	まちなか循環路線バス運行事業	福知山市 生活交通課/井上浩人、山中貴文
2	乗って育てるあやバス	綾部市/亀井洋二、村上哲也、酒井貴弘
3	木津川市の公共交通政策について	木津川市 市長公室学研企画課/富井利昌
4	京田辺市自転車ネットワーク基本計画の策定について	京田辺市 建設部 計画交通課/井上哲也
5	「京都まなびの街 生き方探究館」での歩くまち京都の取組	京都市 都市計画局 歩くまち京都推進室/吉川克哉
6	京都府のバスエコ・ファミリーの取り組み	京都府 建設交通部 交通政策課/畑中崇男
7	京都府南部地域広域バスについて	南部広域バス利用促進協議会/京都市 都市計画局 歩くまち京都推進室 大路健志、長岡京市 建設交通部 交通対策課 下澤和道、大山崎町 総務部 企画財政課 沖和哉、京都府 建設交通部 交通政策課 亀谷義忠
8	ビアKTR試行結果分析及び自治大と交通政策	京都府 監査委員事務局/山田智史
9	路面電車 万葉線 延伸案 (富山県高岡市)	路面電車と都市の未来を考える会・高岡 (RACDA高岡)/善光孝
10	京都カーフリーデー2013	京都カーフリーデー実行委員会/大國正明
11	「スローライフ」大作戦	京のアジェンダ 21 フォーラム/大國正明
12	リムジンバスの紹介	東京空港交通株式会社/大室成央
13	日本におけるLRT導入	NPO 法人ふくい路面電車とまちづくりの会 (ROBA)/清水省吾
14	日本におけるLRT導入(福井を事例に)	NPO 法人ふくい路面電車とまちづくりの会 (ROBA)/清水省吾

15	タクシーが支える生活交通「雲ヶ畑バス」	彌榮自動車株式会社／秦周作
16	京都らくなんエクスプレス(R'EX) ー大学・民間・行政が協働で生み出し 成長を続けるバスシステムー	株式会社ケイルック／工藤敏也
17	都市における路線バスの新たなサービス に向けた課題 ～急行着席型バスの運行について～	NPO 法人 再生塾 アドバンスドコース第5期 受講生／京田辺市 尾崎友彦
18	1988年導入の大正都市新バスシステム “グリーンエース2”	大阪市交通局 鉄道事業本部運輸部 堺筋 本町管区駅／畑中則宏
19	地下鉄平野駅における地下鉄とバスの 情報面における連携	大阪市交通局 鉄道事業本部運輸部 堺筋 本町管区駅／畑中則宏
20	舞鶴・福知山地域連携を中心にした地方 公共交通(バス)再生への挑戦!	京都交通株式会社／山守貞之、福井尚朋
21	公共交通の利用情報案内ツール「バス マップ沖縄」の取り組みと効果について	バスマップ沖縄／谷田貝哲
22	京都府における交通環境学習の推進	株式会社オリエンタルコンサルタンツ／土崎 伸
23	あさひまちバス	京都大学大学院工学研究科 低炭素都市 圏政策ユニット
24	エムケイハートシャトルの始まりから 終わりまで	長嶋一紀
25	滋賀県における交通政策 ーエコ交通へのとりくみー	滋賀県／芝久生 聖泉大学・NPO 法人五環生活／近藤紀章
26	香川におけるイベント来訪者を対象としたエコモ ビ診断システムによるMMの実施	株式会社建設技術研究所／本田拓也
27	都市交通政策技術者の会[炭交会]の 今後の役割	炭交会幹事／株式会社シティプランニング 辻堂史子
28	低炭素都市圏の構築を担う都市交通政策 技術者の育成	京都大学大学院工学研究科 低炭素都市 圏政策ユニット

・参加人数:90名

5. 成果の発表状況

(1) 養成された人材による成果

【成果発表等】(9件)

- ・平成 22 年度修了生:京都府南部地域における「バス・エコファミリー」の取組効果の検証について、第 5 回日本モビリティ・マネジメント会議 2010.7.30
- ・平成 22 年度修了生:通勤・通学におけるサイクルアンドバスライド、第 43 回土木計画学研究発表会、2011.5.29
- ・平成 22 年度修了生:都市近郊における中小鉄道の利用促進及び沿線活性化に向けた取り組みの提案―叡山電鉄を事例として―、第 43 回土木計画学研究発表会、2011.5.29
- ・平成 23 年度履修生:「観・感・環、「iKeco」で発見！いけだのまねきエコ～大阪池田市の地域通貨「iKeco」と連携した MM と、一連の MM のパッケージ展開～」<JCOMM プロジェクト賞受賞>、第 6 回日本モビリティ・マネジメント会議 2011.7.15
- ・平成 22 年度修了生:京都府全域を対象とした免許更新時モビリティ・マネジメントの継続的な取組と効果、第 6 回日本モビリティ・マネジメント会議 2011.7.15
- ・平成 22 年度修了生:「舞鶴→京都・楽洛きっぷ」の発売による公共交通利用促進キャンペーン ～京都市への来訪者に対する「出発地」におけるモビリティ・マネジメント～、第 7 回日本モビリティ・マネジメント会議 2012.8.5
- ・平成 24 年度修了生:四条通における軌道系交通機関の導入提案～公共交通を中心とした空間再配分～、第 6 回人と環境にやさしい交通をめざす全国大会 2013.3.16
- ・平成 24 年度修了生:移動手段として選択される公共交通ネットワークへの再構築～京都都市圏の鉄道網についての考察～、第 6 回人と環境にやさしい交通をめざす全国大会 2013.3.16
- ・平成 24 年度修了生:公共交通を中心とした空間再配分～京都市四条通における軌道系交通機関の導入検討～、第 47 回土木計画学研究発表会 2013.6.1

【地域再生に貢献しうる成果】(14件)

- ・平成 21 年度修了生:木津川市コミュニティバスの利便性改善
- ・平成 21 年度修了生:木津川市における新規バス路線の開設
- ・平成 21 年度修了生:京都市都心部における道路環境改善の取り組み
- ・平成 21 年度修了生:NPO によるモビリティ・マネジメント事業の実施
- ・平成 21 年度修了生:京都市における自転車マップの作成
- ・平成 21 年度修了生:京都府下モビリティ・マネジメントの実施
- ・平成 21 年度修了生:京都市都心部における民間による「交通・観光案内所」の開設
- ・平成 22 年度修了生:舞鶴バス活性化プロジェクト
- ・平成 22 年度修了生:舞鶴バスめぐり観光の立案・実施
- ・平成 22 年度修了生:長岡京市コミュニティバスの利用促進
- ・平成 22 年度修了生:京都市・歩くまち京都の推進事業
- ・平成 22 年度修了生:京たなベスマートフォンプロジェクトの立案・実施
- ・平成 22 年度修了生:京都府庁内のベンチャー事業(自転車通行環境整備モデル地区でパイロット事業を立ち上げ)

- ・平成 22 年度及び 24 年度修了生:京都カーフリーデープロジェクト実施

【特許等出願】(0 件)

(2) 人材養成ユニットに関する成果

【成果発表等】(13 件)

①成果発表会の開催(7 件)

- a.平成 21 年度 都市交通政策技術者養成コース 成果発表会(開催日:平成 22 年 2 月 3 日)
＜発表内容＞・亀岡市一大井工業団地を連結するオーイ Bus と亀岡市一大阪池田間通勤快速バスカメイケ Bus の導入必要性及び導入における取り組みについて(他 6 件)
- b.平成 22 年度 都市交通政策技術者養成コース 成果発表会(開催日:平成 22 年 7 月 28 日)
＜発表内容＞・京都府久御山町を対象とした新たな都市交通政策の提案～バス・自転車・徒歩で暮らせるコンパクトなまちづくり～(他 8 件)
- c.平成 22 年度 シニア都市交通政策技術者養成コース 成果発表会(開催日:平成 23 年 1 月 25 日)
＜発表内容＞・鉄道の再生による地域活性化の可能性について～丹後地域と KTR を事例として～(他 5 件)
- d.平成 23 年度 都市交通政策技術者養成コース 成果発表会(開催日:平成 23 年 7 月 20 日)
＜発表内容＞・長岡京市南部地区環境プロジェクト～エコ・ターミナルを目指して～(他 7 件)
- e.平成 24 年度 都市交通政策技術者養成コース 成果発表会(開催日:平成 24 年 7 月 18 日)
＜発表内容＞・京田辺市三山木地区のにぎわいの創出～「にぎわい」は交通政策から～(他 6 件)
- f.平成 24 年度 シニア都市交通政策技術者養成コース 成果発表会(開催日:平成 25 年 1 月 22 日)
＜発表内容＞・宇治市北部の公共交通活用促進による低炭素都市化の推進(他 3 件)
- g.平成 25 年度 都市交通政策技術者養成コース 成果発表会(開催日:平成 25 年 7 月 24 日)
＜発表内容＞・地方都市の商店街活性化について～長岡京市中央商店街～(他 7 件)

②ユニットの取組に関する成果の発表(6 件)

- ・低炭素都市圏政策ユニットによる都市交通政策技術者養成の取組について:(第 5 回日本モビリティ・マネジメント会議 2010.7.30)
- ・民官学連携による新たなバス運営スキームの構築 –京都らくなんエクスプレスの導入を例として–:(第 43 回土木計画学研究発表会 2011.5.28.)
- ・都心部商業者が交通まちづくりに果たす役割:(第 43 回土木計画学研究発表会 2011.5.28.)
- ・日本一のバスシステムを目指すマーケティングの取り組みー京都らくなんエクスプレス(R'EX)ー:(第 6 回日本モビリティ・マネジメント会議 2011.7.15)
- ・低炭素都市圏政策ユニット都市交通政策技術者養成のための演習と実践:(第 7 回日本モビリティ・マネジメント会議 2012.8.5)
- ・Dai NAKAGAWA, Ryoji MATSUNAKA, Tetsuharu OBA, Mitsuya MATSUBARA, JongJin YOON and Toshimichi MURAO:Devising a Bus Operating Scheme in Cooperation with Various Stakeholders: a Case Study of the Rakunan Express in Kyoto, Proceedings of the 13th World Conference on Transport Research, CD-ROM, 2013.7.

6. 中間評価への対応

(1) 総合評価

評点	中間評価コメント
A	<p>1) 機関が実施した取組において評価できる事項 低炭素型都市圏構築のための新しい視点から都市交通政策を担う人材を育成することを目指す取組である。所期の計画に沿って概ね適切に推進されているとともに、修了者が地域の都市・交通政策の中で活躍することが見込まれることも評価できる。</p> <p>2) 機関が実施した取組で今後改善を期待する事項 今後は、各地域に配置された修了者が適切に連携協力し、トップマネジメントによる意思決定を支えて低炭素都市に求められる適切な都市交通政策が決定され、実施されるという体制が構築されることを期待する。</p>
中間評価コメントに対応するために実施した施策	
	<p>1) 機関が実施した取組において評価できる事項 ・コメントを踏まえ、引き続き計画に沿った取組を進めた。</p> <p>2) 機関が実施した取組で今後改善を期待する事項 ・修了者の連携協力及び活躍をサポートするため、本ユニット教育プログラムの修了生・ユニット講師として構成された「都市交通政策技術者の会 (OB会)」を、平成23年7月6日に設立した。OB会を通じて、お互いの情報交換や交流を図り、業務面での問題などの相談や連携を強化している。 ・修了者の活躍を継続的に支援するため、本ユニットの政策支援センターが中心となり、修了者の要請に応じて政策諮問・政策支援を行っている。</p>

(2) 個別評価①進捗状況

評点	中間評価コメント
a	<p>1) 機関が実施した取組において評価できる事項 本プロジェクトは社会ニーズに合致した取組であり、目標数を超えて修了者を輩出しているものと評価できる。</p> <p>2) 機関が実施した取組で今後改善を期待する事項 今後は海外事例も参考にしつつ、「都市としての魅力や活力を創出する」という目標に向け「京都モデル」として完成することを期待する。</p>
中間評価コメントに対応するために実施した施策	
	<p>1) 機関が実施した取組において評価できる事項 ・コメントを踏まえ、引き続き計画に沿った取組を進め、修了者数は計画目標を大幅に上回った。</p> <p>2) 機関が実施した取組で今後改善を期待する事項 都市としての魅力や活力のある京都を創出するため、本ユニットの政策支援センターが中心となり、下記のような活動を行っている。 ・広域幹線鉄道計画等について、京都府・京都市・関西広域連合・関西経済連合会等の政策・提言等の策定を支援した。 ・コミュニティバスなど、具体的路線の利便性向上・財政負担軽減方策等の提示および実施支援について、京都市・綾部市・木津川市・福知山市・京丹後市・八幡市・久御山町・大山崎町で、実際のプロ</p>

ジェクトもしくは計画策定に参画した。

・宮津市・舞鶴市・長岡京市・京田辺市・伊根町等には個別事業について相談を行った。

・京都府と連携して京都府内全域の公共交通ネットワークの質的向上への取り組みを進めており、官民学が連携しあう京都モデルの確立を目指している。

(2) 個別評価②人材養成手法の妥当性

評点	中間評価コメント
a	<p>1) 機関が実施した取組において評価できる事項 3つの人材養成コース、PDCAサイクルによる人材育成システムの改善、到達度認定などが適切に関連し合って推進されているものと評価できる。</p> <p>2) 機関が実施した取組で今後改善を期待する事項 今後は、副知事や市長等が受講するトップマネジメントコースの成果にも期待する。</p>
中間評価コメントに対応するために実施した施策	
	<p>1) 機関が実施した取組において評価できる事項 ・コメントを踏まえ、引き続き計画に沿った取組を進めた。</p> <p>2) 機関が実施した取組で今後改善を期待する事項 ・計画に沿って平成 25 年度においてもトップマネジメントコースを実施(平成 25 年 10 月 29 日実施)しており、副知事や市長などの自治体などにおける最高意思決定に関わる人材 9 名(計画 5 名)が参加した。 ・トップマネジメントコースに参加した副知事・市長らは、第3セクター鉄道である北近畿タンゴ鉄道の上 下分離方式への転換を実現させるなど、先進的な公共交通施策の実現に大きく貢献している。</p>

(2) 個別評価③実施体制・自治体等との連携

評点	中間評価コメント
a	<p>1) 機関が実施した取組において評価できる事項 京都府や鉄道・バス事業者は大学が設置する低炭素都市圏政策センターの運営に協力し、受講者の募集や修了者の活動を支援するなど、大学と自治体等との間には適切な連携が行われているものと評価できる。</p> <p>2) 機関が実施した取組で今後改善を期待する事項 なし</p>
中間評価コメントに対応するために実施した施策	
	<p>1) 機関が実施した取組において評価できる事項 ・コメントを踏まえ、引き続き計画に沿った取組を進めた。</p> <p>2) 機関が実施した取組で今後改善を期待する事項 ・なし</p>

(2) 個別評価④人材養成ユニットの有効性

評点	中間評価コメント
a	<p>1) 機関が実施した取組において評価できる事項 修了者が地域の都市交通政策に関係する部署で活躍することが見込まれるとともに、都市交通政策技術者の会がプログラムの効果を高めると考えられるなど、本養成ユニットは有効である</p>

	と評価できる。 2) 機関が実施した取組で今後改善を期待する事項 将来的には、都市政策全体を見据えたプログラムに進化することも期待する。
中間評価コメントに対応するために実施した施策	
1)	機関が実施した取組において評価できる事項 ・コメントを踏まえ、引き続き計画に沿った取組を進めた。
2)	機関が実施した取組で今後改善を期待する事項 ・交通・土地利用・環境は強く関連しており、交通及び低炭素社会に関する政策以外に都市の地域及び土地利用等の政策についても講義内容として含めている。また、東日本大震災の影響を受け、防災に強いまちづくりについても検討を行っており、都市政策全般にわたって本プログラムを進化させる予定である。

(2) 個別評価⑤継続性・発展性の見通し

評点	中間評価コメント
a	1) 機関が実施した取組において評価できる事項 本プロジェクト終了後は政策支援センターを中心として継続する計画であることは評価できる。 2) 機関が実施した取組で今後改善を期待する事項 今後は、低炭素化への取組の具体化を含めて当該センターの機能を明確化することや、運営資金の確保などについて、検討を進めることを期待する。
中間評価コメントに対応するために実施した施策	
1)	機関が実施した取組において評価できる事項 ・本プロジェクトの終了後においても、本ユニットを継続・発展させるため、京都大学と京都府はプロジェクトの実施期間中から検討・協議を進め、平成26年4月28日に「京都の交通政策に係る京都府と国立大学法人京都大学の連携協定」を締結し、山田啓二京都府知事と松本紘京都大学総長が記者会見の上、署名した。また、それに基づいて、本ユニットは京都府の支援も得ながら存続することを決定した。
2)	機関が実施した取組で今後改善を期待する事項 ・人材育成(講義)についてはこれまでの積み重ねがあり、特別な財源が無くても実施は可能。 ・政策支援については、これまでも独自予算で行ってきたが、京都府との連携を強化することによって、これまで以上に具体的な取り組みを進めることができる体制を整えた。

V. 継続性・発展性の見通し

1. 実施機関の取組としての継続性

実施期間終了後も引き続き人材育成を行うことを決定し、平成26年度においても都市交通政策技術者養成コースおよびシニア都市交通政策技術者養成コースを実施する。さらに、政策支援機能も充実させるため、京都府との間に交通政策に係る連携協定を締結し、引き続き、地域の政策シンクタンクを担う機能を担うこととした。

都市・交通政策は継続的な政策の実行とともに、継続的なデータの収集蓄積、政策効果の長期的モニタリングが必要であり、地域の政策シンクタンク機能を有する機関の設立が求められていることに対応するとともに、自治体等からの委託研究・調査の実施による財源等により、継続的に運営するための基盤を確立する。

都市圏政策を担う政策シンクタンクとしては、環境首都として有名なブラジル・クリチバ市の「イプキ(IPP UC・クリチバ都市計画研究所)」、ソウル市の清溪川復元計画やバスシステムの大幅改良に貢献した「ソウル市政開発研究院」などがあり、継続的な都市圏政策の実行に大きな役割を果たしている。

京都においても、その貴重な歴史・文化・景観を保ちながら将来の都市圏を形成していくためには、継続的な都市圏政策を立案する組織を必要することから、本ユニットがその機能を備え、人材育成と政策支援を引き続き行っていくこととした。

政策シンクタンク機能を含めた本ユニット継続のための方針及び取組み状況は、以下の通りである。

①方針

- ・京都府と連携することによって政策シンクタンク機能を持ち、自治体等の委託研究・調査等を担う。
- ・都市圏政策に関連する国等の機関・研究所、民間交通事業者、都市政策関連財団等と連携し、共同研究・委託研究・研究助成等の財源を獲得する。
- ・実施期間中に確立した人材育成のカリキュラムを、兼担教員と自治体職員を中心とした講師陣が講義することによって効率的な経費で高度な教育を継続できる体制とする。

②取組み状況

a.政策シンクタンク機能及び研究助成等

京都府と京都大学の間で交通政策に関する連携協定を平成26年4月28日に締結しており、それに基づいて、本プログラム終了後においても、自立的に本ユニットを運営する体制を整えた。

継続運営に要する資金の計画については、次年度以降まで確定的に示すことは難しいが、平成26年度においては、京都府からの連携協定に基づく負担金300万円、本学のCOCプロジェクトによる資金300万円、および、共同研究等によって独自に調達する資金500万円等を予定しており、これらは次年度以降においても確保することを目指している。

なお、本ユニットに関連する教員は、これまでも下記のようなプロジェクトに実際に参画しており、引き続きこのような活動に参画することによって、政策シンクタンクとしての役割を担っていく予定である。

- ・京都市交通局:京都市地下鉄・バス改革
- ・京都市都市計画局歩くまち京都推進室:歩くまち京都の推進
- ・木津川市:木津川市コミュニティバス
- ・京丹後市:京丹後市200円バス

- ・綾部市:あやバス
- ・京都府:超小型モビリティの利活用に関する実証実験
- ・兵庫県:福知山線の複線化による利便性向上に関する委託研究
- ・らくなん進都整備推進協議会:らくなん進都バス
- ・醍醐地域にコミュニティバスを走らせる市民の会:醍醐コミュニティバス
- ・京都まちづくり交通研究所:かわらまちよるバス、ぎおんよるバス、観光よるバス、観光地めぐり時刻表

b.人材育成カリキュラム

プログラム終了後は、兼担教員と自治体職員を中心とした講師陣が講義することによって効率的な経費で高度な教育を継続できる体制を作るために、毎年講師による講義資料を利用して教材の制作及びPPT講義資料の整備を行ってきた。また、履修生へのアンケート調査を実施し、カリキュラムの確立を図ってきた。

以上のような取り組みによって、本プロジェクト終了後にも講義の継続が可能となっており、すでに平成26年度においても都市交通政策技術者養成コースおよびシニア都市交通政策技術者養成コースを実施することを決定している。

2. 自治体や地元からの支援による発展性

①連携自治体及び市町との連携と支援

連携自治体である京都府とは、取組期間中の担当課である交通政策課と相互に連携して人材養成の取組を進めてきた。また、府内の自治体についても、政策・提言等の策定を支援している。特に、コミュニティバスなど、具体的路線の利便性向上・財政負担軽減方策等の提示および実施支援について、京都市・綾部市・木津川市・福知山市・京丹後市・八幡市・久御山町・大山崎町で、実際のプロジェクトもしくは計画策定に参画しており、宮津市・舞鶴市・長岡京市・京田辺市・伊根町等には個別事業について相談を行っている。

以上のような活動が、京都府・京都大学の双方から高く評価されて、本ユニットの存続・発展を念頭において両者による連携協定が締結された。同協定においては、京都大学は京都府内の先進的な交通政策の実施を支援していくこと、京都府は本ユニットの存続に対して財政的な支援や人材育成への協力を行うことが定められ、それに従って本プロジェクト終了後も着実に本ユニットが継続・発展する体制が整えられた。

②京都府管内で活躍する151人のネットワーク(履修生のOB会)による連携と支援

平成21年度から平成25年度までの5年間で、UTA養成コース修了者は総数で136人(大学院生11人を含む。)、京都府管内で活躍する社会人修了者は102人である。また、シニアUTA養成コース修了者は総数で36人(大学院生1人を含む。)、そのうち、京都府管内で活躍する修了者は29人である。トップマネジメントコースの修了者は総数で20人、全員が京都府管内で活躍している。

以上のように、192名の修了者のうち、151名の社会人の修了者が京都府管内で活躍しており、養成された人材の活躍の場は多く、地域に大きく貢献することが期待されている。

本ユニットとしては養成修了者の地域での活躍を支援するため、履修生のOB会を平成23年7月6日設立し、養成修了人材の活躍をサポートしている。なお、平成26年1月24日に開かれたユニット設立

5周年記念フォーラムで開かれたポスターセッションでは、履修生が合計28件の成果を発表した。本ユニットを中心として自治体や履修者との連携による新展開がすでに始まっている。

