

交通政策審議会第3回技術分科会 議事概要

1. 日時

平成21年6月23日（火）10:00～12:00

2. 場所

中央合同庁舎3号館 11階特別会議室

3. 出席委員（敬称略、50音順）

磯部雅彦、大島まり、岸本喜久雄、須田義大、大聖泰弘、津田尚輝、森川博之、森地茂、山岡耕春

4. 議事

- (1) 今後の交通運輸関係技術研究開発体制のあり方について
- (2) その他

5. 議事概要

今後の交通運輸関係技術研究開発体制のあり方について事務局より説明がなされ、討議が行われた。

委員からの主なコメントは以下の通り

● 新研究独法の研究開発の方向性

- ・ これまで通り運輸モード毎の研究を掘り下げつつ、研究者エフォートの1～2割を運輸モード横断的な研究に充てるなど、バランスが重要。
- ・ 交通運輸関係の技術研究開発にも基礎的な研究開発がある。
- ・ 単に横断・連携と言っても難しいので、例えば、ロードマップの中で産学官がどう連携するのかを具体的に見せてはどうか。
- ・ 運輸モード横断研究について、既存分野について他の研究所の知見を導入するという観点もあるが、これまでにない新しい概念に基づく研究を進めるという観点も重要。
- ・ 研究テーマの設定に際して、各研究所で抜けているところはどこか考えるべき。具体的には、海外との比較サーベイをする。例えば、海外の相当する大学の研究所や大学がやっていることを比較して、日本の特性や問題を抽出すべき。
- ・ また、自分（研究者）のやっていることで、10年後に何が出来るかを書かせてみると、他とオーバーラップする点分かる。隣の研究所でやっていることで自分の研究所はやっていない点を探すべき。相互に学ぶべきところがある。

- ・ 国交省は競争的資金の規模が貧弱である一方、我が国のカーナビ普及率の高さが国際学会でも注目を集めているような事例もある。海上での交通管制、港湾での荷役効率向上、土木分野でのソフト開発等、技術的には解決可能な課題が多数ある。
- ・ 産業政策という視点から研究のあり方を考えて欲しい。
- ・ 情報通信の進展に対応した研究が必要。例えば、陸海空で情報を相互に結ぶ技術、自動車の情報技術の鉄道への移転。
- ・ 過疎化・高齢化といった問題に対するモビリティのあり方に関する研究を進めて欲しい。
- ・ 研究を行うときは、成果の国際的な水準や位置づけを確認しておくべき。

● 新研究独法の研究開発体制（組織・運営）のあり方

- ・ 独法の位置づけを国の中でどう考えるかが重要。
- ・ 民間時代の経験でも、統合は大きな事業。新しい組織で何をやるか、いかにスピーディーな組織運営をするかがポイント。特に、最初の2、3年はリーダーの役割が重要。
- ・ 研究所の企画部門の強化が必要。例えば、10年後にどのような組織になるか（組織面のロードマップ）を掲げると職員はついてくる。
- ・ 過去の独法での経験から、統合は研究者の意識改革を行ううえで重要な機会。企画部門や専門外の研究部門を経験させるキャリアパスを構築してもよい。
- ・ 産業の国際競争力強化に果たす役割も重要。戦略性のある人材育成が必要。
- ・ 民間の研究者との交流を行うべき。
- ・ 各研究所から人を出して、研究所として学際的に、あるいは我が国全体としての今後の方向性を考える常設的なチームを設置してはどうか。
- ・ 海外の研究所との関係を考慮しつつ、国際的なプレゼンスを高めるべき。
- ・ 鉄道総研やJARIといった外部の研究機関等との関係についても記載すべき
- ・ 地理的に離れる調布・三鷹地区と横須賀地区について、ある程度独立した機能（自立分散・協調系）確保も考慮すべき。
- ・ 統合後の名称（和文名・英文名）の検討は重要。
- ・ 研究の成果を客観的にチェックできるようなシステムを作ってほしい。

以上