

実施日：令和7年6月6日（金） コマ：1

事業名：交通運輸技術開発推進制度

【とりまとめコメント】

- ・ 一部の情報開示等、不明な点もあったが、この間のやりとりを通じて、本事業の内容が具体的に示され、意義ある改善が進められたことは評価したい。政府全体の SBIR 推進の趣旨を踏まえれば、スタートアップ企業等の育成や成長のためには、従来の伴走支援等に加え、アンカーテナンシー調達の導入等、様々な工夫をさらに取り入れていただきたい。
- ・ 継続時および終了後ともに評価され、マッチング枠の創設という改善もなされており、基本的に現在の方でこの事業を進めていただければよいと思った。アウトカム指標も適切かと感じた。同時に、社会実装に至らなかった理由＝失敗の分析を深め、それを応募者に知らせることによって「実装」につながっていくのではないかな。
- ・ 社会実装のあいまいさの解消策として、製品化であれば売上高、公共調達であれば国や地方自治体が調達使用で採用された数などを指標化することでアウトカムが明確になるのではないかな。追跡調査をするにあたっては将来的に生成 AI の活用を目指すことが必要。
- ・ 社会実装の画一定義は難しいと思うが、行政事業での利用、民間事業での利用の範囲ないし数又は知的財産権への結実を可及的に可視化できるようにすることが望ましい。既存枠、マッチング推進枠のいずれも課題選定は非常に重要。失敗の理由が選定にないかの振り返りを可能にしてほしい。
- ・ 研究段階（シーズ）、ニーズ対応などステージの異なる案件を整理し、交通運輸分野における優先順位の高い社会課題解決に向けて、事業を進める必要がある。課題解決策の偏りが無いように、的確なニーズ出しを行っていただくことが重要。又、成果公表の有無が、社会実装のハードルの一つになっているようだが、事前での取り決めについて工夫を行うことでクリアできると考える。
- ・ ロジックモデルを明確にするためには、シーズ枠で求める成果は実装よりも申請時の想定される成果にどこまで迫ったか、ニーズ枠（マッチング枠）については成果が公共調達や仕様書に乗せられるものになったか等分かりやすい成果指標にすべきである。

【外部有識者のその他コメント】

- ・ ニーズやシーズをさらに深掘りしていくためには委員の構成・人選、検討等における議論の活性化は肝要であり、今後とも、適切な対応を進められたい。
- ・ 失敗の分析をより詳細に行いその結果を制度全体にフィードバックすることが重要。追跡調査の手法については SBIR を所管する CSTI が中心となっていくように働きかけていくことも必要。
- ・ スタートアップ支援もかねた支援なのか、イノベーションを重視する支援なのか、両方であればどのようにバランスをとって案件の採択・助成・支援をする明確な枠組みがあれば EBPM に資するものと思料する。

（以 上）