

6月6日（金）1コマ目

交通運輸技術開発推進制度（総合政策局）

【説明者】 総合政策局技術政策課長の井上でございます。どうぞよろしくお願い申し上げます。

そうしましたら、お手元の資料に基づきまして事業概要を御説明差し上げたいと思います。

表紙をめくっていただきまして1ページ目でございます。上のほうに書いてございます。交通運輸分野におけるイノベティブな技術アイデアを国が率先して発掘し、資金提供すると。スタートアップ等の資金力不足を補いつつ、社会課題解決に資する技術開発・社会実装を支援するというものでございまして、S B I Rの指定補助金に位置づけられているものでございます。

事業スキーム、中ほどの左側に書いてございます。数字の順のとおりでございまして、まずテーマを定めて公募する。それに民間企業の方、あるいは大学等の研究機関の方から応募をいただきまして、それを国交省内で外部有識者の会合の中で審査・選拔し、委託事業を決めた上で実施していただくと。その後、国交省のほうでは、評価・追跡調査を行うということになっております。

本制度の事業スキームについては、8名の外部有識者の方に御協力いただいております。制度そのものについての評価を研究開発プログラム評価という形で実施していただくということでも御活躍いただいているというところでございます。

公募テーマにつきましては、これまでチャレンジングなものにかなり寄ったものであったんですが、後ほど論点のところでも若干関係してございますけれども、ニーズに寄り添ったものにするというふうなことを今年度から試行しているというところでございます。

効果の発現経路については、同じく中ほどの右側のほうにありますように、やらせっ放しではなくて、国による支援、伴走支援も含めて、そういった形でやっていくということになっております。

一番下に想定される論点を3つ挙げてございます。会計課さんのほうから改めて説明があるということなので詳しくは申し上げないんですが、中期・長期のアウトカムの関係を再整理、その上で社会実装というアウトカムの達成を判断する指標は必要ないだろうかということ。

それから、具体的なニーズを念頭に置いた新規公募枠の改善をどう図っていくのか。

成果の「公表」、「社会還元」といった言葉の受け止めに誤解を生じていないか。

そこを3点掲げさせていただいております。

めくっていただきまして、2ページ目に現状を示すデータとして幾つか表を載つけさせていただいております。上のほうの表でございますけれども、新規応募の課題数が、令和6年で18件で、採択されたものが5件ということで、大体これまで25%ぐらいの採択率で推移していると。

実施している研究課題の数なんですが、継続ものもございますので、年間10程度でこれまで推移してきているというところでございます。

2つ目のその下の表でございます。ここ、本日、御議論いただく論点の1つのポイントになろうかと思っておりますけれども、追跡調査をこれまでに終了しております32課題についてしておりまして、そのうち30から御回答いただいているということです。そのうち、引き続き研究開発を継続中と回答があったものが23件、それから、製品化あるいは事業化と、そういったものをここでは社会実装と呼んでおりますけれども、に向けたことに着手済みの課題数が16、社会実装に至った数が8、特許の取得・申請を行っている課題数が8、他方で社会実装に至らなかった課題数というものが4ということになっております。

決してこの8という数字は少なくはないとは思いますが、多くもないと。性質的に百発百中というのにはないにしても、それをなるべく上げていく努力はしていきたいと我々は思っておりまして、今後のEBPMを考えていく上で継続的に見ていく指標として何がいいのかというのは、やはり常に我々、問題意識を持っているというところでございます。

3ページ目が、新規採択課題数に対する実施数、それから、これ平成25年度に開始しておる事業でございまして、これまでに実施してきている課題数が幾つかということで42件ということで掲げております。このページの下、それから次のページは最近の実施課題を線表の形でまとめております。

5ページ目が予算の推移でございます。当初予算、平均1.7億ぐらいでこれまでやってきておりまして、ここ数年は補正予算という形で1億円つけていただいて、これだけの数の事業を実施してきているというところでございます。

めくっていただきまして、6ページ目です。支援の実例というものを幾つか掲げております。まず、左上のほうは、航空機の効率的な運航のための研究でございますけれども、気象モデルの高精度化、それから、その評価手法を開発いたしまして、その成果というの

は気象庁のほうに提供するという形、で、航空会社にも還元されるということで、公的機関から民間にも裨益しているというふうな実例でございます。

右上のほうが離島の交通支援のためのシステムでございまして、バスがそのまま船に乗っかって客室になるというようなシステムの安全要件を策定いたしまして、2016年末時点で全国10事業者が運航していると。

下のほうが、やはり船舶なんです、高エネルギー効率運航のシステムの開発ということで、気象海象予測の高精度化と、その船舶への性能の影響を高精度に推定するというところで、ウェザールーティングシステムに取り入れるということで、これはウェザーニュースのほうで使っていたというところでございます。

めくっていただきまして、7ページ目でございます。こちらも本日御議論いただく論点の1つのポイントになろうかと思えます。審査体制ということで、外部有識者会合の概要を説明してございます。

まず、構成でございますけれども、鉄道、自動車、海事、港湾、航空という、そういったところを専門とする委員6名に加えまして、ビジネスの観点で知見を有する委員2名を加えて計8名で構成されております。

公募テーマの審議、それから研究課題の審査・評価、それに限らず、研究開発プログラム評価、つまり、この制度そのものの評価についてもしていただいております、2つの機能を持っているということです。

具体的には、右下の青枠のところに書いてございますけれども、個別課題についての審査、それから評価というのは1から3でございますけれども、これは当然として、次年度の公募テーマの審議、それから、研究開発プログラムの評価、この制度の評価、そういったものにも審議いただいております、大変重要な機能としているということでございます。

めくっていただきますと、外部有識者とそれ以外に個別の研究開発ごとに伴走支援をするという仕組みも整えてございます。3名に委嘱しております、タコツボに入り込まない、あるいは、研究成果が死の谷に落ちないような助言を出していただいているというところでございます。

この先は、論点としての私どもの問題意識を説明している紙ですので、飛ばさせていただきます、14ページに行ってくださいまして、ロジックモデルを掲げてございます。現状、課題、これまで御説明してきたことを簡略化して記載してございます。下の箱につ

いては、まさに本日御議論いただいて、御意見を頂戴して検討、改善していくべきことと
思っておりますので、特にアウトカムのところを赤い枠でお示ししているというところで
ございます。

私どもからの説明は以上になります。どうぞよろしくお願いいたします。

【千葉会計課長】 本事業に関しまして、論点を3つ提示させていただきます。1点目
は、先ほどもございましたが、中期・長期のアウトカムの関係を再整理した上で、開発し
た技術の社会実装というアウトカムの達成を判断する統一的な指標は必要ないか。

2点目は、具体的なニーズを念頭に置いた新規公募枠の改善をどう図るべきか。

3点目は、成果の扱いに係る「公表」、「社会還元」といった言葉の受け止めに誤解を生
じていないか。

以上3点を基本に御議論いただければと思います。

ここからは取りまとめ役の林先生を中心に御議論いただきますようよろしくお願いいたします。
します。

【林委員】 承知しました。それでは、ここから約30分間、議論してまいりたいと存
じます。御質問、御意見のある先生方は挙手をお願いいたします。

【亀井委員】 昨日に引き続き、またトップでやりたいと思います。よろしくお願いいたします。
ます。この間いろいろとやり取りをさせていただいて、正直、情報開示とか大丈夫なのか
なと思ったところがあったんですけども、この事業の内容が具体的に示されましたし、
今論点として示された論点1のアウトカムのところにつきましても、中期・長期、こんな
感じでどうかというような形の資料で示されまして、これで私はおおむねよいのではない
かなと思います。

1点ちょっとお伺いしたいんですけども、この事業、政府全体で進められているS B
I R、つまり、スタートアップ企業等の育成を技術開発をもって行うと。これを公共分野
におけるニーズを踏まえていろんなものを研究開発していただく、技術開発していただく
というようなことの趣旨なんだと思うんですが、ここで創出された技術、あるいはプロダ
クトやサービスといったようなものというのは、行政が買っているものと民間が買ってい
るものはどっちが多いのか、この割合、大体ざっくりで結構ですので、この辺りの割合を
まず教えていただけますでしょうか。

【説明者】 ありがとうございます。割合からいきますと、行政が直接的にこの成果を
使っているというふうな事例はそう多くないと思います。それがまさに社会実装が思わし

くないという言い方はちょっと変なんですけど、もっと伸ばせるのではないかなと我々が思っているところがございます。そういった意味で、今年度からマッチング枠というものを設置して、その中で行政需要に応じた成果をより早く手に入れるようなことを試みたいと思っているところがございます。

【亀井委員】 ありがとうございます。マッチング枠というのも非常に有意義な取組なんだと思いますし、あるいは従来やっていらっしゃる伴走支援みたいなものというのもこれ非常に重要なんだと思うんですが、政府全体で見ますと、宇宙とか、ほかの分野でもアンカーテナンシー調達という、継続的に買っていくよということを、行政がコミットメントすることによって、スタートアップ企業等、なかなか財政基盤も厳しいですから、そんな期間買ってくれるんだったら私たちしっかり頑張りますというような形の1つのインセンティブになり得るんだと思うんです。この辺り、いろんな工夫が政府全体であると思いますので、ぜひ国交省におかれまして、もちろん民間需要が大きいのは、この分野、特によく分かるんですけれども、ぜひそういったようなところも取り入れていただきたいなと思いました。

あと最後、1点、コメントなんですけれども、この間、ちょっと私、事前に質問させていただいたところって、この委員会の構成ですとか、人選がどうなっているのかとか、あるいはこの議論の経緯がどうなっているのかというところをお伺いさせていただいたんですが、やっぱりこういったような専門家の皆さんが決めて、それをきちんとマネジメントしてというところでは、委員の構成、人選、それからあと、検討がきちんと活性化されているのかというようなことが非常に重要になってくると思いますので、ぜひ今後とも適切な対応を進められたいなと思いました。

以上です。

【説明者】 ありがとうございます。コメントの前のアンカーテナンシーの話でございますけれども、まさにそちらにつながっていくことを我々も期待しているというところがございます。そのために、社会実装という意味をここではっきりさせていかないと、今後の事業のモニタリングとか、そういったものにつながっていかないだろうというふうな問題意識を持ってここに論点として提示させていただいたというところがございます。

【林委員】 ありがとうございます。ほかに質問。大串先生、お願いします。

【大串委員】 ありがとうございます。私も今の御意見に賛同いたしまして、はっきり言って資金量としては非常に小さいものということもありますので、例えばイノベーシ

ョン枠は、シーズ枠ですかね、シーズ枠とチャレンジ枠もしくはニーズ枠みたいな形に分けられたときに、やはりシーズ枠よりも割とニーズ枠のほうを大きくしていただいて、公共調達によって、先ほど少しの年数、収入が担保されるような仕組みをという話もありましたけれども、公共調達にかなった、そういう技術を開発できるというだけでスタートアップの大きな支援になると思うんですね。

ですので、もちろんシーズ的なものを少し担保していこうというのもいいと思うんですが、できるだけ現場のニーズに合致したようなものを開発していただいて、次の製品を開発するときに、いや、自分たちは最初の案件で公共調達にかかるほどの技術をちゃんと開発しましたよということで、彼らがまたそれを目標に開発に専念できるような仕組みを伴走支援とかで整えておられるわけですがけれども、あんまり実装と言ってしまうと、いやいや、もともとはニーズ開発だったでしょうみたいな、シーズ開発だったでしょうということです。シーズ開発はシーズ開発として置いておいて、基礎研究もしくは実装に向けてどれだけ進捗があったかということではかられると。もう一つは、ニーズ枠という、先ほど、チャレンジ枠ですかね。チャレンジ枠じゃなかったかな、何とか枠ですよ。マッチング枠という名のニーズ枠というのをしっかり育てていただく。こっちこそ本当は本命なんじゃないかなと思ったりしております。

以上です。ありがとうございます。

【説明者】 ありがとうございます。ニーズ枠、マッチング枠とこれまでのシーズ枠では評価の仕方が、はかり方が違うのではないかなというふうな御指摘かと思います。まさにそのとおりでかなと思っております、シーズ枠のほうは、具体的な用途が割とふわ一つとしているところもございまして、成果をはかりづらいというところは相当あるかと思えます。

ですので、これまで実施してきました追跡調査でも、実施者がこれ社会実装できましたよというものを、それをできたというふうに我々も判断することにはしていたんですが、果たしてそれでいいのかなというところはあって、それはそれで改善の余地はあるかなと思っているところがございます。

それから、ニーズ枠のほうにつきましては、より公共調達とか、そもそもの行政ニーズに沿った形でテーマを設定しているということもありまして、ある程度はかりやすいというところはあるんですが、技術、直接的に、それが例えば経済的な指標ではかれる成果が得られているのかどうかというのもまた難しいところがございます、その辺りのアウト

カムの測定の仕方というのは、それはまた別の工夫が要ると考えておりまして、その辺りもいろいろと御示唆をいただければ、今回、ありがたいなと思っているところでもございます。ありがとうございます。

【林委員】 加藤先生。

【加藤委員】 まず最初に、前回より資料を詳しくしていただいて、有難うございます。非常によく分かるようになったと思います。

勉強会でも、質問させていただきましたが、継続時と終了時、両方とも評価されているということで、プロセスもきっちり進められていると思います。改善という意味でマッチングの精度をあげようとしていることを評価いたしております。

ただ、大事なのは失敗の研究だと思うんです。10ページに社会実装に至らなかった理由を書いてあるんですけど、ここを深堀りといいますか、次の応募でここを見てくれというような記述があればよいと思います。たとえば、こういうのが失敗した、なぜ失敗したのか、ということを知ることがさらにマッチングしやすくなるように思いました。

【説明者】 ありがとうございます。失敗の研究というのは私が以前従事していた仕事の中でも相当研究しながらやってきたところもあって、その重要性、割と身にしみて感じているところもでございますので、いただいた御意見を踏まえながら、制度の改善に結びつけたいなと思います。ありがとうございます。

【林委員】 伊藤先生、お願いします。

【伊藤委員】 先ほど来出ている問題意識も同じですけど、社会実装の曖昧さをどう解消するかというところで、違ったら教えていただきたい。僕、ほかの研究開発とかもこういう事業評価やることが多くて、今回のこの開発については、どちらかというか、かなり川下に近いところ、製品化、社会実装を目指しているところだからこそ、そっちの指標というのは重要になってくるのかなと思っていまして、そうしたときに、フェーズが結構違いがあるのかな、多分開発案件によっても違うかなと思うんですけど、製品化の開発であれば、これは多分社会実装という、つまりは、その後、その製品がどれだけ売上げを上げているかというところまで見ていく必要があるんだろうなと思いますし、10ページに出ている鉄道施設の液状化被害とかは、これ何となく公共調達にこの後組み込んでいくという話なのかなと思うので、そうすると、契約案件にこういう仕様書がどれぐらい入っているかというものがいわゆる社会実装の1つの指標に当たるのではないかなというふうに、前回の勉強会以降、じゃあ、自分が担当だったら何を社会実装と言えるのかということ

考えたときに、そういうものがあり得るんじゃないかなと思ったんですけど、まずその辺の考え方、違いがあれば教えていただきたいんですけど。

【説明者】 ありがとうございます。御指摘、違うところは全くございませんで、技術の内容、それから、フェーズによって指標というのは変わってくるだろうというのはおっしゃるとおりかと思います。

ですから、私どもも、例えばこれまでの追跡調査の中では、製品化しましたかというふうなものは聞いてきたというところなんですけれども、それが売れたかどうかというところまでははっきり確認してないとか、そういったこともございますし、実際使われる環境が整って、例えばおっしゃったように、公共調達の仕様書の中にそれが組み込まれるとか、そういったところまでは正直なところ、確認できてはいないというところがございます。

いろいろ指標あるかと思いますが、ものともものによって指標に違いがあるというのもあまり好ましくないと思う一方で、先ほどおっしゃったような性質とか、フェーズによって変わってくるというところもまた考えなきゃいけないところでして、そこはかなり感覚的にならざるを得ないところもあると思うんですけれども、そこはきちんとこれから、制度設計といいますか、評価の仕組み、それをきちんと確立しなきゃいけないなというふうな認識はございます。

【伊藤委員】 これ、今お話があったように、申告制なので、なかなかこれ、どれぐらい製品になっていますかといっても、言い値になりがちですし、じゃあ、これを国交省が一元的にフォローアップできるかという、それはそれでかなり大変だなと思っていて、1つは、これ、S B I Rを所管、制度自体を所管しているC S T Iが、これに対しての評価の仕組みってどう考えているのかって、これ、一つ大きい話をしてあり得るなと思うんです。

加えて、今お話があったような、例えば仕様書に入っているかどうかというのは、1個1個のチェックなんて絶対できないからこそ、ここはA Iの力を使って、A Iが、今出ている中で、生成A Iとして今市場に出回っている中でチェックというのは、これかなり出来上がってくるなと。もちろんこれ明日からというわけにはいかないけれども、その仕組みをつくるということが大切だなと思ってしまして、繰り返しになるんですけど、国交省の1部局でやる話かという問題はあるんですけど、ただ、そこも念頭に置きながら追跡調査ということを考えていく必要があるのかなと思いました。

【説明者】 ありがとうございます。技術の発展ってものすごくスピードが速くて、役人の頭のスピードでは全く追いつかないというのは正直いろんなところで感じているところでございます。最新技術をどういうふうに活用して、この行政をうまく効率的に進めていくのか、成果をどういうふうに測定していくのかというのは、まさに御指摘のとおりかと思っておりますので、すぐにできるという形ではないかもしれないんですけども、考えていきたいと思っております。ありがとうございます。

【林委員】 池田先生、お願いします。

【池田委員】 御説明ありがとうございます。御説明の中で、もともとはチャレンジングな案件が多いという中で、ニーズ対応のマッチング枠を作られたというようなことで、非常にステージの整理というのがなされているなと思うんですけども、そういった最終的には社会実装まで進めるとなると、かなり様々なハードルがあるなということもよく分かったんですが、特に交通運輸分野における優先順位の高い社会課題というのがあると思うんですけども、それはどんなものがあって、それがこのシーズ段階とか、ニーズの段階とか、社会実装という、この事業において、どのように解決に向けている実感をお持ちなのかというのを伺いたいというのが1つです。

2つ目は、いわゆる公表についてのお話が実装に向けてのハードルになっているというように、そういうお話が中にあったと思うんですけども、ここについては、もちろん民間企業であれば、様々な情報管理というのはあるとは思うんですけども、そもそもこの事業に手を挙げられる段階で、その辺のすり合わせといいますか、契約なのか、取決めなのか分かりませんが、そういったことをきちっと進めることで、最終的な公表もすんなりいくのではないかなと思うんですけども、何かハードルといいますか、そういうものがあればぜひ教えていただければと思います。

【説明者】 ありがとうございます。まず1つ目、行政需要にどういう形で貢献しているのかという、その実感のお話でございますけれども、例えば6ページに掲げさせていただいておりますものでいきますと、例えば、右上のほうの、これバスフロートと呼んでおりますけれども、離島航路の円滑な維持・改善、そういったものにきちんと役立つ形で、そういう意味ではきちんと役所の需要に応えるものが出てきているなと思っております。

それからあと下のほう、運航ですけども、これ船の性能の推定というのも当然あるんですけども、気象条件の悪いところを走ると船というのは危険な状態になりますし、あと海象条件が悪いところを走るとそれなりに船の性能も落ちまして、燃料消費量が増えると

いうふうなこともございます。

そういう意味で、パワーマネージ運航と書いてございますのは、環境問題への貢献ですとか、安全、そういったところにきちんと貢献できていると感じているところでございます。

それからあと、公表についてなんです、おっしゃるとおりでございまして、手を挙げる段階でこれはきちんと公表してもらいますよというふうなことを今までも言ってきてございます。例えば、私ども、毎年これのシンポジウムといいますか、そういったものを開いて、成果を公表する機会を作っているんですが、そこでお話ししてもらいますとか、そういったようなことはしてきておりまして、それについては特段問題はないと考えているんですけれども、じゃあ、それが社会実装につながるような特許とか、そういったものにつながっているのかどうかというのはまた別問題としてございまして、やはり手の内を明かすものが特許、その代わり、許諾料を頂くというふうな形になるんですけれども、その部分について意識の差がややあるのかなと思ひまして、そこについては募集の要領の中できちんと手当てをして、そこは心配ないんですよというふうなことは言ってあげる必要があるんじゃないかなとは認識はしております。

【池田委員】 ありがとうございます。1つ目については、個々の事例の社会課題を解決するというのは理解できるんですけれども、全体として課題解決策に偏りとかがないのかな。つまり、同じような領域の課題解決の策が多くて、本来、優先順位の高い社会課題の案件があまり出ていないというようなことがないのかということと、もしそういうような場合に、それを解消するような導きといいますか、何かそういうものというものはあるのかどうかというのをぜひ教えてください。

【説明者】 ありがとうございます。偏りがあるかどうかというのはちょっと、これまでもどちらかというとシーズオリエンティッドな形でやってきたので、なかなか正確にはかることはできないんですが、これからやろうとしているニーズのほうでは、そういった偏りがないように、局内きちんと担当部局からどういったニーズがあるのかということとは聞きながら決めていっております。

例えば、鉄道でいきますと、工事とか維持管理を効率化するための技術開発とか、かなり具体的なテーマを挙げていただいております。自動車につきましても、船舶に関しても、港湾に関しても、あと、航空に関しても、かなり具体的なニーズを提示するような形で募集することにしておりますので、ちょっと今年は予算の関係もありまして、大々的になか

なかしづらいところはあるんですが、偏りが無いような運用の仕方はしていこうと今思っているところでございます。

【池田委員】 ありがとうございます。

【千葉会計課長】 質疑時間のほうがあと10分を切って、8分ぐらいでしょうか。まだコメントを記入されていない先生方、コメントの記入開始をお願いいたします。

【林委員】 最後に1個だけいいですか。マッチング推進枠のニーズの拾い方というのは、前回、事前勉強会でアウトカムとかは基本的に一緒に考えていますと。シーズ枠とニーズ枠と既存の枠とマッチング推進枠。ニーズの拾い方というのは、やっぱり省内からの、省内と大企業から幅広く拾うと言うんですけど、それは具体的にはヒアリングするしかないということなんですか。

【説明者】 基本的にはおっしゃるとおりでございます。そういったものと、あと有識者の先生方の意見、それから、もともとは国土交通省の技術基本計画というものがございまして、そういった中で非常に広範な今後の技術の方向性というのを示したりしてございますので、そういったものも踏まえながら決めていくという形になっております。

【林委員】 ありがとうございます。要は、もともと、これも事前勉強会で申し上げましたが、基本的な発想は全部一緒だとは思いますが、先ほどもおっしゃったように、なかなか技術の発展って官庁だけでは読み取れないとおっしゃっていて、それを幅広く大企業から拾うというところはいいんですけど、タイムリーに全てのニーズを拾うというのはなかなか難しいなと思っていて、それがうまく拾えているかどうかによって、シーズ枠にも、ニーズ枠にも、要するに、一番重要なのは多分課題の選定だと思うので、そこはうまく情報収集ができるようになっているのかなというところが一番気になってはいるんですね。

【説明者】 ありがとうございます。満遍なく拾えているかどうかという点については、各局それぞれ政策課題がありまして、それに合う形で意見をいただいているということもございますし、先ほど来御説明しております有識者の先生方、非常に広い面をお持ちの方でもありますので、そういったところから御意見を頂戴するというところで、その時点その時点での落ちというものはあまりないのかなとは考えておるところでございます。

【林委員】 分かりました。先ほど加藤先生の意見にも関連するんですけど、失敗の理由が、選定のまずさというか、読み切れなかったというところにあるかどうかというところも振り返るようにしておいていただきたいなと思っております。

【説明者】 承知しました。ありがとうございます。

【大串委員】 よろしいでしょうか。

【林委員】 どうぞ、大串先生。

【大串委員】 ありがとうございます。出金先を見てみると、スタートアップかいなというような企業も結構多数選定されているのかなと思いますので、あんまりそこにこだわる必要はなくて、今、技術開発いろいろやりたくても、社内で資金がなかったり、自分のところではスケールしないから、なかなかその技術開発を認めてもらえないけれども、社会的にはまだ重要だよって、とても重要だよねと思える案件をきちんと拾い出すというふうにされたほうが、変な突っ込みがなくていいかなと思いました。以上です。

【説明者】 ありがとうございます。今おっしゃったこと、まさにそのとおりでございます。ただ、スタートアップが単独でこの事業に応募して採択されるというのはなかなか難しい、ハードルが高いところもございまして、実際には、大学であったり、あるいはもうちょっと大きな企業であったり、あるいは研究機関であったり、そういったところとタッグを組んで応募してくるということは結構ございます。

その際に、誰が代表になるのかということだと思うんですね。昔は、かなり大きなところですか、あるいは準公的な研究機関とか、そういったところがヘッドになって応募してくるケースもあったんですが、最近は、スタートアップ、やはり自分たちでできるんだという気持ちも結構こういった制度で励起されているような気もしまして、自分たちが前面に出て、そういった研究機関を巻き込んで、コンソーシアムを組んで応募してくるというふうなこともございますので、あまりこだわらないというよりは、きちんと計画、研究計画が実施できる形になっているかどうかというところで評価していきたいなと思っています。

【大串委員】 ありがとうございます。時々濁るんですよ。スタートアップ支援なのか、それとも技術支援で交通政策等に必要なものなのかとかですね。なので、きちんとここは区分けしていただかないとやっぱりロジックモデルがおかしくなってしまうので、どこを重視している資金なのかということは一旦立ち止まって明示していただけるといいかなと思いました。ありがとうございます。

【説明者】 承知しました。ありがとうございます。

【伊藤委員】 もしまだ時間がありましたら。

【林委員】 まだ時間ありますか。よろしいですか。

【伊藤委員】 もしかしたら先ほどの社会実装の先の製品化売上げの中で、これちょっとエピソードベースなのでどこまで正確か分からないですけど、その後の市販価格が、製品化の開発ですよ、が高くてなかなか市場に出回らないんじゃないかという話を聞いたことがあるんですけど、仮にそういう事例があるとすれば、なかなか世に出すところまでは、国交省、研究開発やるんだけど、そこから先まで手出すわけにもいかないし、マーケットの中で結果高止まりしてニーズがなくなってしまうというものの解消策、これ結構難しいなと思いはななんですけど、その辺って何か把握されていることとかありますか。

【説明者】 大変難しい質問でございまして、正直なところ、すぐにお答えできる答えは持ち合わせていないところでございます。1つ言えるとすれば、やはりそういったものが、先ほどもあったように、アンカーテナンシーの話もございすけれども、実際に使われていくということで、価格が下がる方向に作用することを期待するということになろうかなと。

【伊藤委員】 少なくともこの制度を使って製品化されたものに対して何かしらのインセンティブがあるかという、そういうわけではないんですかね。

【説明者】 そうですね。そこまではちょっとこの制度の中では手を出しづらいなと思います。

【伊藤委員】 これ、今、デジタル庁で、デジタルマーケットプレイスというある程度基準を満たしているデジタル技術についてカタログに載せていて、そこは地方自治体がそういうシーズ、サービスを使うときには少しインセンティブを与えとか、あと、デジタル庁自体の調達の中で、スタートアップ支援という要素を入れるために少し加点をすることかという、お金の支援ではないけれども、何かしら競争性を高めるためにやろうということは今、デジタル庁もやっているかなと思ひて、だからといってこれをそのまま適用できるわけじゃないんですけど、何かそういう、仮に先ほど言ったような課題がどこかで見えてくるならそういうことはあり得るかなと思ひました。

【説明者】 ありがとうございます。今すぐそれができるかどうかというのはちょっと自信がないところではあるんですけど、カタログ化するというのとは一つ大きな手をつけられることかなと思ひておりまして、そういう構想は私どものほうでも持ってはおります。やれることであればやりたいなと正直思ひているところでございます。ありがとうございます。

【千葉会計課長】 質疑時間のほうが30分経過いたしました。質疑時間、応答、以上

とさせていただきたいと思います。コメントを書き終えていない先生におかれましては、時間を3分程度設けますので、この時間にコメントをおまとめいただきますようお願いいたします。

今、コメントいただきましたので、事務局のほうでちょっと整理をさせていただきます。

【林委員】 本事業に関しまして、事業の改善の方向性のうち、E B P Mの観点から担当部局が最も取り組まなければいけない事項について先生方よりコメントを頂戴いたしました。その他、E B P M以外の観点も含めまして、幅広く本事業の取組の改善の方向性について先生方からコメントをいただいております。

これらの御意見を踏まえまして、この公開プロセスの取りまとめコメントにつきまして、は次のとおりとさせていただきたいと思っております。

まず1点目。一部の情報開示等、不明な点もあったが、この間のやり取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S B I R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。

2点目。継続時及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、基本的に現在の方向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。

3点目。社会実装の曖昧さの解消策として、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。追跡調査をするに当たっては将来的に生成A Iの活用を目指すことが必要。

4点目。社会実装の画一的定義は難しいと思うが、行政事業での利用、民間事業の利用の範囲内ないし数また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。

5点目。研究段階（シーズ）、ニーズ対応など、ステージの異なる関係を整理し、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ないように、的確なニーズ出しを行っていただくことが重要。また、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、事前での取決めについて工夫を行うことでクリアできると考える。

6点目。ロジックモデルを明確にするには、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載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。

このようにさせていただきたいと思いますが、先生方、御意見等ございますでしょうか。

よろしいですか。

それでは、先ほど申し上げた事項をもちまして本事業の取りまとめコメントとさせていただきます。

また、その他のコメントを含めまして、いただいたコメントにつきましては、後日、国土交通省のホームページにて掲載いたします。

以上です。