

**研究評価委員会**  
**「次世代スマートデバイス開発プロジェクト」(中間評価)**  
**分科会 議事録**

1. 日 時：平成27年9月30日(水) 9:30~18:00

2. 場 所：大手町サンスカイルーム A室

東京都千代田区大手町2丁目6番1号 朝日生命大手町ビル 27階

3. 出席者(敬称略、順不同)

<分科会委員>

分科会長 谷口 研二 独立行政法人国立高等専門学校機構 奈良工業高等専門学校 校長  
分科会長代理 吉川 公麿 広島大学 ナノデバイス・バイオ融合科学研究所 教授  
委員 天野 肇 特定非営利活動法人 ITS Japan 専務理事  
委員 梶原 昭博 北九州市立大学 理事・副学長 教授  
委員 田中 秀尚 株式会社三菱総合研究所 環境・エネルギー研究本部 主席研究員  
委員 長谷山 美紀 北海道大学大学院 情報科学研究科 教授  
委員 向林 隆 株式会社アイティーファーム 取締役

<推進部署>

山崎 知巳 NEDO 電子・材料・ナノテクノロジー部 部長  
吉木 政行 NEDO 電子・材料・ナノテクノロジー部 統括研究員  
厨 義典 NEDO 電子・材料・ナノテクノロジー部 主査(PM)  
高橋 伸幸 NEDO 電子・材料・ナノテクノロジー部 主査

<オブザーバー>

内田 紀行 METI 商務情報政策局 情報通信機器課 課長補佐  
佐藤 光伸 METI 商務情報政策局 情報通信機器課 係長

<実施者※メインテーブル着席者のみ>

大倉 勝徳 株式会社デンソー 基礎研究所 理事  
藤本 裕 株式会社デンソー 基礎研究所基礎研究3部 部長  
西谷 明人 ラピスセミコンダクタ株式会社 事業企画部 部長  
長友 良樹 ラピスセミコンダクタ株式会社 生産本部デバイス開発部 部長  
青柳 昌宏 国立研究開発法人産業技術総合研究所 つくばイノベーションアリーナ推進センター  
連携推進ユニット長  
菊地 克弥 国立研究開発法人産業技術総合研究所 ナノエレクトロニクス研究部門 3D集積システム  
グループ長  
水野 正之 ルネサスエレクトロニクス株式会社 CTO室 室長  
野村 昌弘 ルネサスエレクトロニクス株式会社 CTO室 課長  
上松 幹尚 クラリオン株式会社 インテリジェント・セーフティシステム開発部 部長  
内田 吉孝 クラリオン株式会社 インテリジェント・セーフティシステム開発部 マネージャー

菊池 俊一 富士通株式会社 テクノロジ&ものづくり本部 技師長  
中田 達己 富士通株式会社 アドバンスシステム開発本部 プロセッサ開発統括部  
次世代 LSI 実装開発室 室長  
作山 誠樹 富士通株式会社 アドバンスシステム開発本部 プロセッサ開発統括部  
次世代 LSI 実装開発室 シニアマネージャー  
服部 有 株式会社デンソー 基礎研究所基礎研究2部 担当部長  
小川 勝 株式会社豊田中央研究所 走行環境理解研究室 室長  
松澤 浩彦 株式会社図研 EDA 事業部 EL 開発部 シニア・パートナー  
田中 雅彦 住友精密工業株式会社 TSVシステム開発室 室長  
竹岡 浩幸 ルネサスエレクトロニクス株式会社 実装技術開発統括部 主任技師

<評価事務局等>

中谷 充良 NEDO 技術戦略センター 主任研究員  
佐藤 嘉晃 NEDO 評価部 部長  
徳岡 麻比古 NEDO 評価部 統括主幹  
保坂 尚子 NEDO 評価部 統括主幹  
坂部 至 NEDO 評価部 主査

## 議事次第

### 【公開セッション】

1. 開会、資料の確認
2. 分科会の設置について
3. 分科会の公開について
4. 評価の実施方法について
5. プロジェクトの概要説明
  - 5.1 次世代スマートデバイス開発プロジェクトについて  
「事業の位置づけ・必要性」、「研究開発マネジメント」、「研究開発成果」、  
「成果の実用化・事業化に向けた取り組み及び見通し」について
  - 5.2 質疑応答

### 【非公開セッション】

6. プロジェクトの詳細説明
  - 6.1 研究開発項目①「車載用障害物センシングデバイスの開発（委託、助成事業）」
    - 6.1.1 研究開発成果について（デンソー、ラピスセミコンダクタ、産総研：委託事業）
    - 6.1.2 成果の実用化・事業化に向けた取り組み及び見通しについて  
(ラピスセミコンダクタ：委託事業)
    - 6.1.3 研究開発成果、成果の実用化・事業化に向けた取り組み及び見通しについて  
(デンソー：助成事業)
  - 6.2 研究開発項目②「障害物検知・危険認識アプリケーションプロセッサの開発（助成事業）」
    - 6.2.1 研究開発成果について（ルネサスエレクトロニクス、クラリオン）
    - 6.2.2 成果の実用化・事業化に向けた取り組み及び見通しについて（ルネサスエレクトロニクス）
    - 6.2.3 成果の実用化・事業化に向けた取り組み及び見通しについて（クラリオン）
  - 6.3 研究開発項目③「プローブデータ処理プロセッサの開発（助成事業）」
    - 6.3.1 研究開発成果、成果の実用化・事業化に向けた取り組み及び見通しについて（富士通）
7. 全体を通しての質疑

### 【公開セッション】

8. まとめ・講評
9. 今後の予定
10. 閉会

## 議事内容

### 【公開セッション】

#### 1. 開会、資料の確認

- ・配布資料確認（評価事務局）

#### 2. 分科会の設置

- ・研究評価委員会分科会の設置について、資料1に基づき評価事務局より説明。
- ・谷口分科会長挨拶
- ・出席者（委員、推進部署、実施者、事務局）の紹介（評価事務局、推進部署）

#### 3. 分科会の公開について

評価事務局より資料2に基づき分科会の公開について説明があり、議題6.「プロジェクトの詳細説明」、及び議題7.「全体を通しての質疑」を非公開とすることが了承された。また、資料3に基づき、分科会における秘密情報の守秘及び非公開資料の取扱いについての、補足説明があった。

#### 4. 評価の実施方法及び評価報告書の構成

評価の手順を評価事務局より資料4-1～4-5に基づき説明し、事務局案どおり了承された。

#### 5. プロジェクトの概要説明

- ##### 5.1 事業の位置付け・必要性、研究開発マネジメント、研究開発成果及び実用化、事業化の見通しに向けての見通し及び取り組みについてについて推進部署（電子・材料・ナノテクノロジー部 厨PM）より資料5に基づき説明が行われた。

##### 5.2 質疑応答

【谷口分科会長】 ありがとうございます。これから質問の時間に入りたいと思いますが、技術の詳細についてはこの後の議題6で議論いたしますので、ここでは主に事業の位置付け・必要性、マネジメントについて質問をお願いしたいと思います。

【吉川分科会長代理】 先ほどご説明がありましたように、評価基準が提示されましたので、評価委員として今後はそれに基づいて質問させていただきたいと思っています。資料4.2に評価の一番重要なところで事業の位置付け・必要性について項目が書かれており、国際競争力がキーワードです。その次にNEDO事業としての公共性として費用対効果が挙げられています。

今回のテーマの中にデバイスとプロセッサと三次元実装技術を含めたさまざまな要素技術があるわけで、これらについて2020年度にシェア30%で計算された費用対効果について効果の金額が出ています。その30%のシェアが取れるという根拠等について、もし実施者の皆様、またはNEDOの皆様からコメントがあればお聞かせ願いたいと思います。

【厨PM】 そちらについてはNEDOのほうからご質問に回答させていただきたいと思います。まず30%の根拠ですが、車載用障害物センシングデバイスについては、時期的に2020年に30%まで行くかというところはあるかとは思いますが、非常に機能の高いものであり、自動車メーカーの採用も進むのではないかという期待もありましたので、日本車のシェア、実施者のシェア等から勘案して、30%とさせていただきます。

先進運転支援用プロセッサについては、これも実施者のシェア、車載用マイコンのシェアなどを基にして、そこから30%という数字を仮に出ささせていただいています。

【吉川分科会長代理】 質問の趣旨は、ご説明にありました資料5の9ページに「各技術開発分野の競合状況」が書かれています。それぞれについて少し現状のことが書かれています。それらの状況から30%のシェアを取れるという戦略、または戦術はどういう方向だと理解すればよろしいでしょうか。

【厨PM】 戦略、戦術については、まずは機能、あるいはデバイスの先進性をアピールして、それ

でシェアを拡大しようというものがあります。車載用障害物センシングデバイスについては、センサーという世界的にも非常に優良かつ自動車メーカーとの強い関係をお持ちの実施者が主導されていますので、そういったところから戦略的に自動車メーカーに売り込んで行き、さらにその採用が増えることでデファクトスタンダードを取るような状況をつくり出せれば、30%は行けるのではないかと NEDO では考えています。

車載用情報処理プロセッサについては、このあとの非公開セッションでご紹介がありますが、国際標準化を非常に重視しています。それは、非常にクローズドな戦略を取っている競合社があり、自動車メーカー、あるいは Tier 1 と呼ばれる部品メーカーにとって、中身をいじれないという状況があります。それに対して今回のプロジェクトで開発している車載用のプロセッサは、国際標準化を進めて、ソフトウェアの開発がしやすい環境をつくるという取り組みをしていますので、そういった取り組みからシェアの拡大が見込めるのではないかと考えています。

【吉川分科会長代理】 ありがとうございます。

【長谷山委員】 今のご回答に対して、少し明確にさせていただきたいと思い質問させていただきます。デファクトスタンダードという立ち位置と国際標準化という立ち位置は、相反するものだと思いますが、もう一度両者が違う、そして両方が 30% のシェアに貢献するということの切り分けを明確にご回答ください。

【厨 PM】 そこは少し説明が足りなかったかもしれません。デファクトスタンダードを取るという戦略は、車載用センシングデバイスといったものに対する戦略です。車載用情報処理プロセッサについては、もちろんデファクトスタンダードが取ればよいというところはありますが、競争が非常に激しい分野であり、ライバルメーカーへの差別化というところを考えて、ソフトウェア開発環境の国際標準化による優位性の確保を戦略としています。

【田中委員】 それに関連して、競争状態というのがキーワードとして結構出ています。もちろんこの分野は技術開発が非常に激しい状況なので、明日明後日どうなるかわからないというところがあるかとは思いますが、基本的にこのプロジェクトは、他よりもすごく高性能で、高くても売れるものをつくるというよりも、ニーズに応じた適正な性能を低コストで作って他社を差別化して、スイートスポットを見つけて打っていくと私は理解しています。そういう視点から言って日米欧での競争状態に対して優位性があるかを、これは 2012 年ですから 3 年前につくられたとは思いますが、いま他社の研究開発動向から見て今どのように認識されているか、少しお聞かせいただければと思います。

【厨 PM】 その部分については非公開セッションでそれぞれの事業者の分析が出てきますので、そちらもお聞きいただきたいと思います。全体的な話としては、現状で競争状態がある中でも、それぞれのプロジェクトでは性能的には優位な状況を保っているという認識でおります。

【谷口分科会長】 よろしいでしょうか。私のつぶやきだと思って聞いておいてください。44 ページの図ですが、図面の下のところに実施者へのヒアリングを基に NEDO が作成と書いています。これはプロジェクトを立ち上げるときにどちらかと言うと、将来右肩上がり非常に大きくなっていくものを見せると、このプロジェクトを非常にスタートさせやすいということもあって、比較的楽観的な見方がされているのではないかという思惑があると思います。何年か後にこういった数字が正しかったということについて、NEDO でまた確認を取っていただけると非常によろしいかと思います。

これはあくまでもつぶやきです。要望ではありません。こういうことが非常に多いので、私は非常に気になっています。

【厨 PM】 その点について、ご回答させていただいてよろしいでしょうか。関連性というかたちではご説明を差し上げませんでした。44 ページの市場規模予測は、一部実施者へのヒアリングの数字もありますが、今年、NEDO で独自に調べた数字もあります。2020 年の市場規模予測ということで、例え

ば車載用障害物センシングデバイスは、先ほどの説明でプロジェクト開始時点は 7,000 億円の予測になっていましたが、44 ページは 8,200 億円となっており、数字的には大きく違っておりませんが、これは調査会社が出している最新の数字です。

【谷口分科会長】 ありがとうございます。何年か後にその数字が本当に正しかったのかなというのが……。あらゆるプロジェクトがそうですが。

【佐藤部長】 評価部のほうから。評価部はこういうプロジェクトの中間・事後とやりますが、そのほかに追跡調査評価を行います。今、先生からご指摘いただいたような点は、他の分科会からもご指摘をいただいております。要はそのプロジェクト立ち上げ時の市場予想が楽観的過ぎるがゆえに、たとえば投資金額を間違えたとか、あるいは技術開発の項目が多すぎたとか、そういうことも含めて、今後追跡調査の中でこれからいくつかケーススタディを行っていきたくと思っています。

【谷口分科会長】 ありがとうございます。あくまでもつぶやきと思って聞いておいてください。あと 6 ページの図面ですが、ここの分科会は次世代スマートデバイスということで、その電子デバイスの部分に相当していると考えたらよろしいわけですね。

【厨 PM】 はい、そのとおりです。

【谷口分科会長】 こういったプロセッサも含んだ開発となってくると、ソフトウェアも相当やらないと世界戦略にはマッチングしないのではないかという気がしていますが、ここではあくまでもハードウェアだけを取り扱うということが本質なのでしょうか。

【厨 PM】 中でだいぶ割愛して説明いたしましたので、十分伝わっていないかもしれません。たとえばプロセッサの開発においても、研究開発項目②のアプリケーションプロセッサのほうでは、そのアプリケーションプロセッサを使って予測するソフトウェア技術の開発を行っています。プローブデータ処理プロセッサについては、現状最終目標には入っていないのですが、プローブデータ処理と謳っている以上は、プローブデータの性能評価もしなければいけないと考えており、最終的にはプローブデータ処理の部分でも性能検証をする検討を行っています。

【谷口分科会長】 2 番目の話はよくわかっているのですが、3 番目のプローブデータ処理の話は、かなり汎用性の高い性能を持っておかなければいけないという気がしますが、そうなってくるとソフトウェア開発のお金あまり投入されていないという感じがするのですが、そういうことはないのでしょうか。

【厨 PM】 そちらについては、非公開のほうで説明がありますので、そちらをお願いします。

【谷口分科会長】 わかりました。

【天野委員】 非公開でご説明いただけるのかもしれませんが、平成 25 年の最初の募集の際にも評価に加わらせていただきました。そのとき私の記憶に残っているのは、このプロジェクトは単なるデバイス開発ではなくて、高度運転支援、あるいは自動運転というアプリケーションを見据えてものづくりをして、それによってシェアも取っていくし、社会的な課題の解決にも寄与するというのが大変強く公募の資料の中にもあったと記憶しています。

にもかかわらず、今日の説明で、たとえば最終目標の達成可能性といったところを拝見すると、テーマの②と③については、評価項目が何とか G-Flops (Giga Flops : 浮動小数点演算を毎秒 10 億回)、その処理スピード、あるいは消費電力といった非常にデバイス寄りになっていますし、中身も三次元実装のところにはたいへん力が置かれているような印象があります。

やはり画像の意味理解というところでも、どういうアルゴリズムで、どういう処理をしていくかは刻々変化をして競っているところですが、昨日見せていただいたところでも、ものの動きを追跡するというところにはかなりフォーカスをされているような印象があって、アプリケーション寄りの現場の知恵、知見を踏まえた設計にどれだけ配慮されているかという点がよくわからなかった。

またプローブというものも、プローブの言葉の意味が相当広がってきております。おそらく募集の段

階ではどこをどう通ったかという位置情報を刻々集めてくる程度だったと思いますが、例えば、今は自動走行の三次元地図をつくるために車に搭載されているさまざまなセンシングデバイス下の情報を高速の通信で全部集めてきて、そして地図を自動生成するというようなところまで入ってきています。

今回のこの三次元実装をコアとしたデバイスが、どのような処理を、どういうボリュームで、どんなデータを扱うかということをよく将来を踏まえたかたちで見ながら、サンプルのソフトもつくりながら、やらなければならないと思います。そのあたりはまだこれから時間がありますので、ぜひ社会環境の変化に応じたかたちで、より効果的になっていくことを期待したいと思います。

**【厨 PM】** いろいろ有用なご意見をありがとうございます。一部のご不明点については非公開セッションの中でご説明する内容もあります。この目標自体は、プロジェクトの立ち上げ時に設定されているもので、基本方針等にも設定されているものです。こちらについては確かにご指摘のとおり、ハードウェア性能寄りになっていますが、それだけでは十分ではないという認識は各実施者も持っていますし、アルゴリズムの話等も後ほど出てきますので、非公開セッションでそれぞれ各実施者の考えもお聞きになれるのではないかと思います。その際にまたよろしく願いいたします。

**【谷口分科会長】** 他にはございませんか。

**【吉川分科会長代理】** もう1点だけ、国際競争力の観点から、資料5の42ページに表がありましたが、①②③、特に特許ですが、国際競争力でシェアを取るという戦略を取ろうとすると、必然的に海外で特許を押さえておくことが、たとえハードウェア戦略を取ろうとしてもそれは必要になると思います。

この表を見たときに、海外特許出願が非常に少ないという印象があるのですが、それはたぶん実施者が一生懸命努力されての成果なので、そこはいいと思います。最初の質問に戻るのですが、シェアをかなりの部分を世界で取るというときの戦略として特許出願はどのくらいあればいいものか、NEDOでは何か見通しはありますか。

**【厨 PM】** 見通しというところは、当然あってしかるべきものだと思います。やはりこの件数を見たときにちょっと少ないのではないかという印象は持っておりますので、特許出願に関して実施者ともよく話をして、2016年度、2017年度に向けて、NEDOのマネジメントとして特許出願を推進していきたいと考えております。

**【吉川分科会長代理】** わかりました。

**【谷口分科会長】** 他に質問はございませんか。ないようでしたら、これで議題5は終わりたいと思います。どうもありがとうございました。

**【厨 PM】** ありがとうございました。

## 6. プロジェクトの詳細説明（非公開）

## 7. 全体を通しての質疑（非公開）

## 8. まとめ・講評

**【向林委員】** 今日は大変有意義な話を聴かせていただきましてありがとうございました。ちょっと感じたことを申し上げますと、まず一つは、各要素技術はすばらしいものができているようにお見受けしましたし、その目標とするターゲットも適切で、達成度合いも非常にすばらしいものだと感じました。ただその要素技術の開発に関して言うと、それが本当に量産したときに合理的なコストで実現できるのかというところがちょっと見えなくて心配になった点がありました。それが一つです。

あと全体的に申し上げますと、プロジェクトの一体感、複数の実施者の方が参画されているプロジェクトにおいて、実施者間の一体感がちょっと希薄な感じがしましたし、これは制度的にしょうがな

いのかかもしれませんが、三つのプロジェクト間の一体感みたいなものもあまり感じられなくて、全体としてこれがうまく行ったときにどういうふうになるのか、ちょっと見えにくかったような気がしました。

どちらかと言うと開発部門の方が実施者として主体的に参画されていますが、もしかすると事業主体者の事業部とかが NEDO とインターフェースして、その人たちを中心にして研究開発部門がくっつくようなやり方のほうが、少なくともわれわれが見えやすい説明ができたのかもしれません。

【長谷山委員】 開発された先進技術に今後の発展をきわめて強く感じました。皆さんが行ってこられた今までのこのプロジェクトの前から培われた技術の深さと、その上に積み上げられた積極的なチャレンジな課題を評価いたします。今日は大変に感動いたしました。どうもありがとうございます。

【田中委員】 私も同様に、それぞれの技術はすばらしく遂行されていると感じました。ただこれは今ちょうど中間評価で、あと 2~3 年経つと、このプロジェクトとしては終わる。ただしこの分野は、3 年後で停滞するというわけではなくて、まだまだこれから伸びていくということで、このプロジェクトが終わったあと、この成果をどう拡大、発展させていくかというところも念頭に置きながら、今後の 3 年間でやられればより強いプロジェクトになっていくという気がしました。

【梶原委員】 私もこれまでの委員と同じように、1 個 1 個の要素技術については非常に素晴らしいと思っています。ただやはり全体を通して今回の次世代スマートデバイス開発プロジェクトは、日の丸プロジェクトに近いわけですので、もう少し個々の実施者間、①②③の間の連携があったほうが良かったのではないかと考えています。いずれにしても競争力を高めることは海外のメーカに打ち勝っていかないといけないと思っています。中間評価ですので、今後、本日の意見を基に、もう少し連携を持って、これはたぶん NEDO のコーディネーターにお願いしたほうがいいのかもかもしれませんが、そのあたり連携を深めていただければと期待しています。

【天野委員】 このプロジェクトは公募にかかってから 3 年近く経つのでしょうか。その間に世界中で自動車交通の分野では自動運転が大変大きなテーマになっておりますし、実際まさにしのぎを削る状態になってきていると思います。そういう観点からすると、このスタートした時点でセンシングデバイス、とりわけレーザーレーダーの低コスト化、高分解能化を取り上げたことはそういう意味では大變的を射ていたと思います。

さらにそこで得られたデータ、つまり画像処理だとかレーダーはすでにあつたわけで、それぞれの進化を遂げているわけですが、自動走行を行う上で距離画像がほしいということで、それを加えたセンサ融合のかたちの中で車が自律的に判断をして走っていくという意味合いで、そういったデータを総合的に見る意味理解、これも非常に重要なテーマとして今、当然脚光を浴びているわけです。

さらに自動走行をするに当たっては、走行環境の、いわゆるデジタル地図ではなくて、距離画像を集積したかたちの三次元のモデルがぜひほしい。それがあらかじめ用意されていて、自分が走りながら集めたそのデータと比較をすることによって走行の判断をしていくことも、かなり一般的なアプローチになってきています。

そういう意味ではプローブデータを扱うサーバのようなものにあらかじめ用意したモデルだけではなくて、現にいま走っている車のセンサが得た情報を高速化する通信回線で集めて、常時更新をしていく。それを走行中の車にも提供する。こういう枠組みがまさに大きなビジネス構造を変えながら動いています。

今回の①②③は大変よく構築されたフレームになっていると思います。今まで何人かの委員からもありましたように、せつかくここまで来た要素技術の成果を、残りの半分の期間に統合的に扱っていくような視点で、もう一度目標設定などを見直していただくと、まさに競争力の源になっていくのではないかと期待をしています。



【吉川分科会長代理】 皆さんおっしゃったように、要素技術開発は担当者の皆さんの、目標設定からそれに何とか近づけようというご努力の賜物であると思いますので、それには深く敬意を表したいと思います。

いま出ているように①②③を統合して、統合という言い方はよくないかもしれませんが、このプロジェクトのタイトルが次世代スマートデバイスということですので、自動車用のそういうスマートなデバイスになるためには、①②③のそれぞれの成果を何らかのかたちでもっと大きなシステムソリューションとしてまとめて、それが競争力になるという方向で行くことを期待したいと思います。

【谷口分科会長】 どうもありがとうございました。今日1日、体力仕事で朝からずっとわれわれ委員は聴いてきましたが、委員の方々には本当に感謝しております。

先ほどから言われていますように、本当に個々の技術はすばらしいと私自身も感じましたし、これがまたいろいろなところに広がっていくといいと思っています。これからそういったものの信頼性、歩留まりといったところもかなり上げていかないと、実際にはなかなか使いにくいところもあるのだらうと思います。コスト面でもそういったところ(歩留り)を上げないと競争力を持たないと思いますので、ぜひそのあたりは頑張っていたいただきたいという気がしています。

それからハードはいいのですが、ソフトウェア関係、情報の使い方についてうまくやっていないと、ハードはできたけれど心が入っていないというかたちになってしまいますので、その使い方をゆっくり考えていただいて、そして実際に使えるようなものにしていただければと思っています。

だいたいそういったところで、昨日も含めると1日半、本当に時間を取っていただきましたこと、どうもありがとうございます。あとプロジェクトを推進された部署、もしくは実施者のほうからいまのコメントに対する反論がございましたら、言っていただければと思います。特に反論でなくても結構ですが。

【吉木統括研究員】 では NEDO のほうから反論ではありませんが、われわれとしてはこういうスマートなデバイス、デバイスという点でこの三つのものができあがるということに注力させていただいております。今後2年半ありますが、続けるところはおっしゃるように事業部と NEDO との間で、今後どういうふうに事業化していくのか、それに向けてはどういうふうに目標を変えていけばいいのか、そういったところも話し合いをさせていただきながら、事業化を確立していきたいと思っています。

それとシステム化という点でいけば、今後 IoT の世界が広がるということで、センサ、CPU とかそういうものがつながるということが重要になってきます。来年以降、IoT 関連の予算も増えてきておりますので、その中でまた新しいシステムというかたち、先ほど谷口先生がおっしゃったようなソフトウェアとか、その使い方の部分も含めて、AI も重要になってくると思いますので、意味理解もそうですが、そのあたりも含めてシステム化を意識したかたちで今後とも私どものプロジェクトを進めさせていただければと思っています。

【谷口分科会長】 どうもありがとうございました。あと実施者のほうから何かコメントはございますか。では特になければ、議題8はこれで終了したいと思います。どうもありがとうございました。

## 9. 今後の予定

## 10. 閉会

## 配布資料

- 資料1 研究評価委員会分科会の設置について
- 資料2 研究評価委員会分科会の公開について
- 資料3 研究評価委員会分科会における秘密情報の守秘と非公開資料の取り扱いについて
- 資料4-1 NEDO における研究評価について
- 資料4-2 評価項目・評価基準
- 資料4-3 評点法の実施について
- 資料4-4 評価コメント及び評点票
- 資料4-5 評価報告書の構成について
- 資料5 プロジェクトの概要説明資料  
「事業の位置づけ・必要姓」、「研究開発マネジメント」、「研究開発成果」、  
「実用化・事業化に向けての見通し及び取り組み」について
- 資料6-1-1 車載用障害物センシングデバイスの開発（委託事業）  
研究開発成果について【非公開】
- 資料6-1-2 車載用障害物センシングデバイスの開発（委託事業）  
ラピスセミコンダクタにおける成果の実用化・事業化に向けた取り組み及び  
見通しについて【非公開】
- 資料6-1-3 車載用障害物センシングデバイスの開発（助成事業）  
デンソーにおける成果の実用化・事業化に向けた取り組み及び見通しについて【非公開】
- 資料6-2-1 障害物検知・危険認識アプリケーションプロセッサの開発（助成事業）  
研究開発成果について【非公開】
- 資料6-3 プローブデータ処理プロセッサの開発（助成事業）  
富士通における研究開発成果、実用化・事業化に向けた取り組み及び見通しについて  
【非公開】
- 資料7-1 事業原簿
- 資料7-2 事業原簿【非公開】
- 資料8 今後の予定

以上