

3 課題の整理(1/2)

1 欧米の取組(P11～)

- ▶ 欧米では、我が国とは異なる業界構造も背景に、一般に「協調領域」に関する取組が活発である。
- ▶ 「セキュリティ」等の様々な重要テーマについて、国家レベルのプログラムも活用しながら、積極的な取組が行われている。また、「協調領域」の技術開発や先端技術開発等の受け皿となる大学・研究機関も大きな役割を果たしている。特に欧州では「協調領域」の成果を具体化するために、基準や標準の活用にも積極的で、グローバルな議論をリードしている。
- ▶ 加えて、自動走行の新たな展開も見据え、着々と布石が打たれている(EUのFP7のAdaptiveプロジェクト等)。

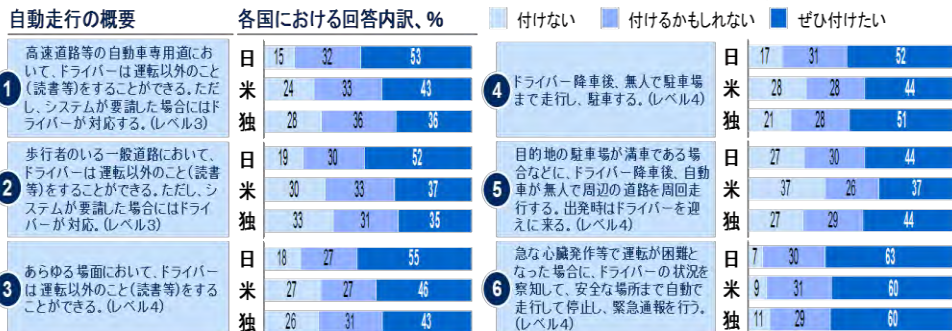
自動走行の特色を踏まえると、「協調領域」の取組など、欧米の取組には競争力強化に活かせるものも少なくない。
我が国の強み、欧米との違いを前提としつつ、今後のあるべき取組の方向性を検討する。

2 協調領域と競争領域の戦略的切り分け(P12～)

- ▶ 競争原理の下でのすり合わせとつくり込みと並行して、安全性の確保や投資の効率化、市場の健全な育成等の観点から、例えば最低限の性能・品質を業界内・間で共有することが合理的なものについては、早くから「戦略的協調領域」と位置づけ、国際的な競争環境の形成を先導すべきである。
- ▶ ブレークスルーが必要な先端技術についても「戦略的協調領域」と位置づけることによる開発の加速が期待される。
- ▶ 内閣府戦略的イノベーション創造プログラム(SIP)等で「協調領域」について取り組まれているが、これを積極的に評価しつつ、更なる拡充が求められる。
- ▶ 「協調領域」の議論を加速するためにも、少し先の将来像(2020年～)を、「安全」をはじめ、ユーザーニーズも踏まえながら、できるところから関係者で「協調」して検討し、新たな事業モデルを模索することが重要である。
- ▶ 我が国のユーザーは高度な自動走行にも比較的関心が高く、新しいユースケースの検討についても、我が国が世界に先行できる可能性は十分にある。

図4: 日米独エンドユーザー(約1,800人)に対する関心調査

出典: 検討会事務局調査



3 産学連携のあり方(P16～)

- ▶ 「協調領域」の技術開発の受け皿として、中立性を確保できる産学連携は重要である。また、先端的な研究開発や人材育成の観点からも重要である。
- ▶ 欧米に比べて我が国の産学連携は低調である。欧米の大学・研究機関を評価する理由として、企業の立場からは、企業ニーズを理解した人材と個社では運用できない設備環境を確保し、産業の出口を見据えて基礎研究から応用研究まで幅広くカバーしていること等が挙げられた。
- ▶ 多種多様な人材を擁する大学の活用が期待されるところ、進行中の大学改革も好材料と捉え、自動走行を契機として産学連携の促進を検討すべきである。

図5: 自動走行に係る我が国自動車メーカーと日米欧それぞれの大学・研究機関との研究開発費の総額

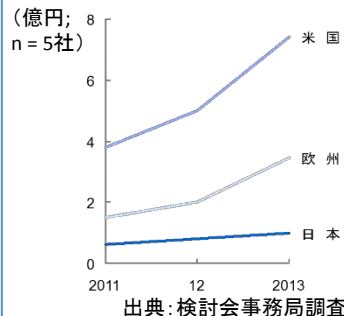


図6: VWとスタンフォード大学の連携

※VWはスタンフォード大学での建物の建設に200万ドル、研究および教育活動の資金として年75万ドルを5年間投資



出典: 検討会事務局作成