

平成 2 9 年度実施方針

ロボット・A I 部

1. 件 名

ロボット・ドローンが活躍する省エネルギー社会の実現プロジェクト

2. 根拠法

国立研究開発法人新エネルギー・産業技術総合開発機構法第 1 5 条第 1 号二、第 3 号及び第 9 号

3. 背景及び目的・目標

①政策的な重要性

ロボット・ドローンは様々な分野で革命を起こす可能性を秘めており、諸外国でも利活用分野の拡大のための制度設計、技術開発及び標準化活動が活発である。一方、我が国においても、サービスの高度化や社会課題解決のためにロボット・ドローンの高度利活用が期待されているとともに、政府の目指す名目 GDP600 兆円の実現に向けた新産業創出と市場規模拡大が期待されている。

このような中、日本再興戦略 2016（平成 28 年 6 月 2 日 閣議決定）において、社会課題を解決し、消費者の潜在的ニーズを呼び起こす、新たなビジネスを創出する第 4 次産業革命に勝ち残るための具体的な政策の一つとして、「小型無人機の産業利用拡大に向けた環境整備」や「防災・災害対応に係る IoT・ビッグデータ・人工知能・ロボット等の活用推進」が掲げられており、特に、無人航空機においては、官民協議会において、中長期のロードマップ等も示されている。

加えて、製造業の新たな競争力強化及びものづくり産業の革命のために必要な政策の一つとして、産業用ロボット技術の研究開発・社会実装の加速のための環境整備の一環であるイノベーション・コースト構想の下、福島県の浜通り地区で実証実験を行うテストフィールド整備や、分野毎に求められるロボットの性能、操縦技能等に関する国際標準を見据えた評価基準及びその検証手法の研究開発の開始、東京オリンピック・パラリンピック競技大会が開催される 2020 年に、世界が注目する高度なロボット技術を内外から集結させ、様々な社会課題の解決を目指した競技やデモンストレーションを行う国際競技大会を開催することが掲げられている。

更に、地球温暖化対策計画（平成 28 年 5 月 13 日 閣議決定）において、輸送効率・積載効率の改善による物流体系のグリーン化促進が掲げられており、ロボット・ドローンの活用によるグリーン化加速への期待も大きいところである。

② 我が国の状況

我が国の CO2 排出量の 17%を占める運輸部門（2 億 1,700 万トン）のうち、最も多くを占める要因が貨物車及びトラック（7,600 万トン）であるため、物流分野において無人航空機が広く活用されることは、CO2 排出量の削減及び省エネルギー社会の実現に大きく貢献することが期待される。

また、輸送事業者においては、ネット通販の拡大等を通じて荷主や消費者

のニーズが多様化したことにより小口輸送が急速に拡大しており、その結果、トラックの積載率も5割を切っている状況にある。こうした中、無人航空機による小口や即時配送が実現すれば、都市部における渋滞緩和や再配達の減少及び過疎地における物流改善等を通じて、エネルギー消費を削減することが可能となる。

一方、高度成長期以降に整備された社会インフラは、今後20年で建設後50年以上経過する割合が急速に増加するため、効果的かつ効率的なインフラの長寿命化が喫緊の課題である。このため、インフラ維持管理及び更新に従来どおりの支出を行うと仮定した場合、2037年度には現在の投資総額を上回り、2011年度から2060年度までの50年間に必要な更新(約190兆円分)のうち、約30兆円分(全体の約16%)の更新ができなくなるとともに、インフラ維持管理の技術者の高齢化が著しいため、一定レベルの知見を有する技術者が不足するという試算もある。

他方で、先進的な自治体では、一律に設定される設計耐用年数に基づく更新投資ではなく、インフラ毎に最新技術を用いて劣化や損傷の程度に基づく耐久性を判断して長寿命化を図ることで、総事業費の縮減を図り、CO2等の環境負荷低減を目指す取組も進みつつある。

このような背景の下、インフラ点検分野における整備及び点検業務にロボットや無人航空機を活用することで、建設現場のベテラン人材の不足を補いつつ、より効率的な整備及び点検が実施可能となるとともに、既存インフラの長寿命化が図られることにより、建て替えによる資源の消費を抑え、ひいてはCO2の削減を主とした環境負荷の低減に繋げることが可能となる。

③ 世界の取組状況

物流分野における無人航空機の活用については、世界的に開発競争が加速しており、米国ではNASAを中心に機体の性能評価のみならず、将来のインフラ輸出も見据えた社会実装に向けたシステム開発にも着手している。また、欧米では標準化に向けた活動が活発化しており、我が国もその動向を把握しつつ、研究開発及び標準提案を進める必要がある。

また、インフラ点検分野におけるロボットの活用については、開発は進んでいるものの標準化はなされていないことから、国内の課題を背景に開発を進めつつ、安全規格の国際基準(ISO13482)を策定した生活支援ロボットの例にならい、日本発の国際標準を積極的に推進していくことが重要である。

④ 本事業のねらい

小口輸送の増加や積載率の低下などエネルギー使用の効率化が求められる物流分野や、効果的かつ効率的な点検を通じた長寿命化による資源のリデュースが喫緊の課題となるインフラ点検分野において、無人航空機やロボットの活用による省エネルギー化の実現が期待されている。

このため、本プロジェクトでは、物流、インフラ点検、災害対応等の分野で活用できる無人航空機及びロボットの開発を促進するとともに、社会実装するためのシステム構築及び飛行試験等を実施する。

【委託事業：(1)、助成事業：(2)【NEDO負担率：1/2, 2/3】】
研究開発項目①「ロボット・ドローン機体の性能評価基準等の開発」

最終目標(平成29年度)

(1) 性能評価基準等の研究開発

各種ロボット(無人航空機、陸上ロボット、水中ロボット等)におけ

る適用分野（物流、インフラ点検及び災害対応分野）毎に必要な性能や安全性に関する性能評価基準と検証方法を定め、その基準に基づく各種試験方法を、福島県のロボットテストフィールド等に提案する。

最終目標（平成 31 年度）

（２）省エネルギー性能等向上のための研究開発

技術開発の成果を搭載した各種ロボットにより、例えば、無人航空機においては 2 時間以上の長時間飛行、火災現場等の特殊環境下での連続稼働が可能であることを、福島県のロボットテストフィールド等で検証する。

【委託事業：(1)1) から 3) 及び 5)、助成事業：(1)4) 及び(2)【NEDO 負担率：1/2, 2/3】】 研究開発項目②「無人航空機の運航管理システム及び衝突回避技術の開発」

最終目標（平成 31 年度）

（１）無人航空機の運航管理システムの開発

福島県のロボットテストフィールド等に設置された複数の無線基地局等を介した飛行経路を設定し、物流分野等への適応を想定した場合の 10km 以上の目視外試験飛行を実施する。加えて、災害時に商用通信ネットワークの輻輳や回線断が発生する場合での迅速な状況把握を想定し、可搬型画像伝送システムや衛星通信システム等の地上には設置されていない無線通信システムを活用した無人航空機の試験飛行を実施する。さらに、マルチ GNSS による高精度な位置情報を活用した自律制御と後述する衝突回避技術を搭載した無人航空機の本土及び離島間飛行を実施する。

なお、福島県の浜通り地区での試験飛行は、無人航空機の飛行経路の風向及び風速等を含む気象情報や有人機情報等の各種情報を重畳した 3D 可視化マップを活用して設定する。

また、無人航空機の運航管理システムの全体設計、各機能の仕様及び共通 IF 等の策定においては、国内外の関係者を構成員とする委員会を構成し検討及び策定を行った上で、運航管理システムの開発及び各種試験に反映させる。

（２）無人航空機の衝突回避技術の開発

単機による障害物との衝突を回避することに加え、無人航空機同士の衝突の回避までを想定した 200km/h 以上の相対速度での衝突回避システム技術を開発し、福島県のロボットテストフィールド等において相対速度 100km/h 以上での飛行試験を実施することで、主に物流用途を想定した実環境下における当該技術の有効性を検証する。

また、有人航空機と無人航空機、無人航空機相互間で各々の正確な位置情報を共有するための準天頂衛星システム受信装置を開発する。

【委託事業】

研究開発項目③「ロボット・ドローンに関する国際標準化の推進」

最終目標（平成 33 年度）

（１）デジュール・スタンダード

関連する海外の主要標準化団体（ISO 等）の会合への派遣や先行する諸外国の関連団体（例えば、米国の NASA、FAA 等）との研究者との意見交換・交流を通じて、最新の標準化動向を把握しつつ、国内関係官庁の政策のみでなく制度設計見直しに関する検討活動や、既に活動されてい

る関連団体、協議会等の活動との協調を図り、本プロジェクトの成果（特に性能評価基準、無人航空機の運航管理システムの全体設計、各機能の仕様及び共通 IF 等）の国際標準化を獲得するための具体的な活動計画を国へ提言し、国際標準団体へ引き継ぐ。

なお、グローバル市場の拡大に寄与する技術領域においては、複数分野、異なるロボット領域の研究者及び技術者等により構成されるワーキンググループを設置した上で推進し、知的財産の権利帰属等の合意形成を図りつつ、我が国の国際標準化団体へ技術提案を実施するとともに、標準化活動に資する技術者の育成を行う。

最終目標（平成 32 年度）

（2）デファクト・スタンダード

福島県のロボットテストフィールド等で、World Robot Summit（日本発のルールに基づいた新たな競技等）を、4 カテゴリー（ものづくり、サービス、インフラ・災害対応、ジュニア）で実施する。

4. 事業内容

プロジェクトマネージャー（候補）に NEDO ロボット・AI 部 宮本 和彦を任命して、プロジェクトの進行全体の企画・管理や、プロジェクトに求められる技術的成果及び政策的効果を最大化させる。

4. 1 平成 29 年度（委託）事業内容

基本計画に基づき、物流、インフラ点検及び災害対応等の分野で活用できるロボット及び無人航空機の開発を促すとともに、それらを社会実装するためのシステム構築等を進める。具体的には、以下の研究開発項目について公募（ただし、①(1)はインフラ維持管理・更新等の社会課題対応システム開発プロジェクトにて平成 28 年度から既に実施中のため、公募せずに継続）して実施する。

研究開発項目①「ロボット・ドローン機体の性能評価基準等の開発」

（1）性能評価基準等の研究開発

1) 無人航空機を活用した物流分野

（i）求められる性能評価の研究開発

目視外等での積載飛行、設定された長距離空路での安定飛行のための機体、システム及びデータ管理等の性能評価を研究開発する。

（ii）性能評価基準の策定

機体技術基準（衝突障害回避、自律飛行、電源発火、安全落下、機体回収等）、制御技術基準（風、雨、雷、濃霧等外乱要因、夜間飛行、位置情報等）、運用技術基準（半自動、全自動飛行、通信・電波障害対応等）の性能評価基準を策定する。

（iii）性能評価基準の検証

福島県のロボットテストフィールド等を活用し、例えば、10km 程度での飛行試験、模擬滑走路での離着陸試験、模擬積載物運搬飛行試験、模擬外乱環境下での積載物運搬飛行試験等、上記の（ii）で策定された各種性能評価基準に基づく飛行試験を実施する。

2) 無人航空機を活用したインフラ点検分野

（i）求められる性能評価の研究開発

構造物及び点検個所へのアクセス飛行、点検データ取得に必要な安定飛行、

取得データ管理、取得データ活用に求められる機体、システム及びデータ管理等の性能評価を研究開発する。

(ii) 性能評価基準の策定

機体技術基準（衝突障害回避、自律飛行、電源発火、安全落下、機体回収等）、制御技術基準（近接撮影、打音検査密着、壁面追従、位置精度、操縦性、安全性、風、雨、雷、濃霧等外乱要因、夜間飛行、位置情報等）、運用技術基準（半自動、全自動飛行、通信・電波障害対応等）の性能評価基準を策定する。

(iii) 性能評価基準の検証

福島県のロボットテストフィールド等を活用し、例えば、テスト飛行エリアでの飛行試験、模擬環境再現エリア（橋梁、テストピース等）の飛行点検試験、点検データ取得シミュレーション・実装・飛行試験、データベース運用シミュレーション及び実装試験等、上記の（ii）で策定された各種性能評価基準に基づく飛行試験を実施する。

3) 水中ロボットを活用したインフラ点検分野

(i) 求められる性能評価の研究開発

水中構造物及び点検個所へのアクセスや位置情報取得、水中点検データ取得に必要な近接撮影、水中作業に適した点検データ管理等に求められる機体、システム及びデータ管理等の性能評価を研究開発する。

(ii) 性能評価基準の策定

機体技術基準（推進力、速度、回頭性、安定性、連続稼働、測位条件、操縦性等）、制御技術基準（リモート、位置決め、動作・姿勢制御等）、データ管理基準（水中近接撮影、濁度、照度、明度、撮像機能、精度、解像度、姿勢記録等）の性能評価基準を策定する。

(iii) 性能評価基準の検証

福島県のロボットテストフィールド等を活用し、例えば、実験水槽での水中動作試験、実験条件可変実験での水中動作試験、模擬環境再現水槽での水中動作試験、実験条件可変水槽での水中センシング試験、データベース運用シミュレーション及び実装試験等、上記の（ii）で策定された各種性能評価基準に基づく稼働試験を実施する。

4) 無人航空機を活用した災害対応分野

(i) 求められる性能評価の研究開発

災害調査やデータ取得に必要な安定飛行、災害調査データに適したデータ管理等に求められる機体、システム及びデータ管理等の性能評価を研究開発する。

(ii) 性能評価基準の策定

機体技術基準（衝突障害回避、自律飛行、電源発火、安全落下、機体回収等）、制御技術基準（高度、速度、姿勢、計測環境、高精度位置精度、操縦性、安全性、風、雨、雷、濃霧等外乱要因、夜間飛行、位置情報等）、運用技術基準（半自動、全自動飛行、通信・電波障害対応等）、データ管理基準（3D モデルデータ、照度、明度等）の性能評価基準を策定する。

(iii) 性能評価基準の検証

福島県のロボットテストフィールド等を活用し、例えば、10km 程度での飛行試験、調査データ取得、再現性確認試験、模擬環境再現エリアでの飛行点検試験、模擬外乱環境下での計測飛行試験等、上記の（ii）で策定された各種性能評価基準に基づく飛行試験を実施する。

5) 陸上ロボットを活用した災害対応分野

(i) 求められる性能評価の研究開発

災害構造物・調査個所へのアクセス、災害調査データ取得に必要な安定移動、災害調査作業に適したデータ管理等に求められる機体、システム及びデータ管理等の性能評価を研究開発する。

(ii) 性能評価基準の策定

機体技術基準（踏破性、速度、回頭性、安定性、防爆性、引火（ガス）、気温、湿度、腐食性等）、制御技術基準（探査、作業動作、姿勢制御等）、運用技術基準（非接触充電、連続稼働、操縦性、半自動、全自動走行、通信、電波障害対応等）、データ管理基準（照度、明度、目視精度、解像度、姿勢記録、レーザレンジファインダ等）の性能評価基準を策定する。

(iii) 性能評価基準の検証

福島県のロボットテストフィールド等を活用し、例えば、防爆実験室での耐圧試験、模擬インフラ施設（トンネル等）での動作試験、点検データ取得、再現性確認試験、データベース運用シミュレーション、実装試験等、上記の（ii）で策定された各種性能評価基準に基づく稼働試験を実施する。

研究開発項目②「無人航空機の運航管理システム及び衝突回避技術の開発」

(1) 無人航空機の運航管理システムの開発

1) 運航管理統合機能の開発

無人航空機による物流や災害対応等においては、複数の運航管理機能が管理する無人航空機が同一の空域を飛行することが想定される。このような状況における無人航空機の安全な飛行を実現するための運航管理統合機能を開発する。なお、運航管理統合機能は、十分なセキュリティ強度を確保するよう必要な対策を講じる。

これを達成するため、平成 29 年度は、システム設計（概要設計及び詳細設計等）と平成 30 年度のプログラム開発に向けて、後述する「5）運航管理システムの全体設計に関する研究開発」で設置される委員会に参画し、システムアーキテクチャ及び共通インターフェース仕様の検討を実施する。

2) 運航管理機能の開発（物流及び災害対応等）

運航管理統合機能及び情報提供機能を利用しつつ、物流や災害対応等において複数の無人航空機を運用するための運航管理機能を開発し、福島県のロボットテストフィールド等を利用した無人航空機の飛行試験を行う。

運航管理機能は、十分なセキュリティ強度を確保するよう必要な対策を講じるとともに、運航管理統合機能や情報提供機能との連携は、共通インターフェースを利用して行う。また、将来的に用途、無線通信種別又は地域等によって複数のものが共存すると想定されるため、多様な運航管理機能を開発する。さらに、我が国で運用される運航管理システムについて国際的な整合を図るため、一部海外事業者の運航管理機能を利用した検証も可能とする。

これを達成するため、平成 29 年度は、当該機能のシステム設計（概要設計及び詳細設計等）と平成 30 年度のプログラム開発に向けて、後述する「5）運航管理システムの全体設計に関する研究開発」で設置される委員会に参画し、システムアーキテクチャ及び共通インターフェース仕様の検討を実施する。

3) 運航管理機能の開発（離島対応）

準天頂衛星システムの補強信号を含むマルチGNSSにより取得した高精度な位置情報により無人航空機の自律制御を行う。なお、本制御システムは、国内のみならず海外での利用も目指すものとする。また、安全かつ信頼性の高い目視外での自律飛行を実現するために、(2) 無人航空機の衝突回避技術の開発において開発された技術を統合し、飛行試験によってその有効性を評価する。

これを達成するため、平成 29 年度は、衝突回避に必要な各種センサに求められる性能及び技術課題を明らかにするための飛行試験を実施する。

また、飛行試験で得られた技術課題の解決策を検討した上で、平成 30 年度の複数センサを搭載した試作機開発に向けた SAA システムの開発（複数センサの統合設計等）へ反映する。

5) 運航管理システムの全体設計に関する研究開発

無人航空機の運航管理システム全体のアーキテクチャの設計と共通インターフェースの策定、セキュリティ対策の検討等を行い運航管理システムの開発及び各種試験に反映させる。また、シミュレーションにより空域の安全性を評価し、運航管理システムの開発及び各種試験に反映させる。なお、以上の検討事項については、国際的な検討状況との整合を図りつつ、運航管理システムを行う事業者の他、国内外の関係者を構成員とする委員会を構成し検討する。

これを達成するために、平成 29 年度は、運航管理システムの全体アーキテクチャ設計と共通インターフェースの設計を実施するとともに、運航管理システムの開発を行う事業者のシステム設計との連携を図るための体制を構築する。

また、国際的な検討状況との整合を図るため、運航管理システムの開発を行う事業者の他、国内外の関係者を構成員とする委員会を設立する。

研究開発項目③「ロボット・ドローンに関する国際標準化の推進」

(1) デジタル・スタンダード

研究開発項目①及び研究開発項目②について、国際機関や諸外国の団体及び事業者等の動向を把握し国際的な連携を図りながら検討と開発を進め、それらの成果を国際標準化に繋げる。

これを達成するため、平成 29 年度は、以下を実施する。

- ・国際的な検討の状況を把握するために、海外（特に米国、欧州、イスラエル、ロシア、中国、韓国、東南アジア等。以下同じ。）の関係者等との直接の情報交換や文献調査等を実施し、最低でも 4 半期単位に報告書を作成するとともに、本プロジェクトの関係者等に共有する。
- ・本プロジェクトの検討状況や成果等を世界に発信する場（例えば、国際的な会合や海外の展示会等）を設定する。また、本プロジェクトにおける関連資料（本基本計画、各委員会、報告会等における公開可能な資料）を英訳し、速やかに web 掲載や海外の関係者等への共有を行う。
- ・国際的な意見を本プロジェクトに反映する仕組みを構築するための具体的な実施計画を作成し、本プロジェクトの関係者と合意形成を図る。
- ・本プロジェクト終了後の継続的な施策について、本プロジェクトの中間評価（平成 31 年度実施予定）に向けた実施計画を作成し、本プロジェクトの関係者と合意形成を図る。

(2) デファクト・スタンダード

1) プラットフォーム

競技種目及び競技ルールに沿ったプラットフォームの検討を行い、必要に応じて平成30年度に予定するプレ大会で活用するプラットフォームの準備を行う。

2) 競技やデモンストレーションによるイノベーション促進手法研究開発

挑戦的なテーマ設定に向けた競技タスク開発等の実行、実行委員会等の運営や調査を通じた大会の企画詳細化と推進、参加者を糾合するための広報活動推進及び必要に応じて試行的な取組等を行う。

4. 2 平成29年度（助成）事業内容

(1) 公募事業内容

<助成要件>

①助成対象事業者

助成対象事業者は、単独ないし複数で助成を希望する、原則本邦の企業、大学等の研究機関（原則、本邦の企業等で日本国内に研究開発拠点を有していること。なお、国外の企業等（大学、研究機関を含む）の特別の研究開発能力、研究施設等の活用または国際標準獲得の観点から国外企業等との連携が必要な部分を、国外企業等との連携により実施することができる。）とし、この対象事業者から、e-Radシステムを用いた公募によって研究開発実施者を選定する。

②助成対象事業

以下の要件を満たす事業とする。

- 1) 助成対象事業は、基本計画に定められている研究開発計画の内、助成事業として定められている研究開発項目の実用化開発であること。
- 2) 助成対象事業終了後、本事業の実施により、国内生産・雇用、輸出、内外ライセンス収入、国内生産波及・誘発効果、国民の利便性向上等、様々な形態を通じ、我が国の経済再生に如何に貢献するかについて、バックデータも含め、具体的に説明を行うこと。

③審査項目

- ・事業者評価
技術的能力、助成事業を遂行する経験・ノウハウ、財務能力（経理的基礎）、経理等事務管理／処理能力
- ・事業化評価（実用化評価）
新規性（新規な開発又は事業への取組）、市場創出効果、市場規模、社会的目標達成への有効性（社会目標達成評価）
- ・企業化能力評価
実現性（企業化計画）、生産資源の確保、販路の確保
- ・技術評価
技術レベルと助成事業の目標達成の可能性、基となる研究開発の有無、保有特許等による優位性、技術の展開性、製品化の実現性、重要技術課題との整合性
- ・社会的目標への対応の妥当性

<助成条件>

①研究開発テーマの実施期間

研究開発項目①「ロボット・ドローン機体の性能評価基準等の開発」
(2) 省エネルギー性能等向上のための研究開発
: 3年を限度とする。(必要に応じて延長する場合がある。)

研究開発項目②「無人航空機の運航管理システム及び衝突回避技術の開発」(1) 無人航空機の運航管理システムの開発 4) 情報提供機能の開発、(2) 無人航空機の衝突回避技術の開発
: 3年を限度とする。(必要に応じて延長する場合がある。)

②研究開発テーマの規模・助成率

i) 事業の公募に係る予算額

平成29年度の年間の予算の規模は数億円程度とする。

ii) 助成率

企業規模に応じて、原則、以下の比率で助成する。

・大企業*: 1 / 2 助成

・中堅・中小・ベンチャー企業 : 2 / 3 助成

*大企業とは下に定義する中堅企業及び中小・ベンチャー企業を除いた企業

(中堅企業: 従業員 1,000 人未満又は売上 1,000 億円未満の企業であって、中小企業は除く。)

4. 3 平成29年度事業規模

需給勘定 3,145 百万円 (新規)

5. 事業の実施方式

5. 1 公募

(1) 掲載する媒体

「NEDOホームページ」及び「e-Rad ポータルサイト」で行う。

(2) 公募開始前の事前周知

公募開始の1ヶ月前にNEDOホームページで行う。本事業は、e-Rad 対象事業であり、e-Rad 参加の案内も併せて行う。

(3) 公募時期・公募回数

平成29年2月頃に行う。

(4) 公募期間

原則30日間以上とする。

(5) 公募説明会

NEDO本部及び関西等にて予定する。

5. 2 採択方法

(1) 審査方法

・ e-Rad システムへの応募基本情報の登録は必須とする。

- ・ 実施者の選定・審査は、公募要領に合致する応募を対象にNEDOが設置する審査委員会（外部有識者で構成）で行う。審査委員会（非公開）は、提案書の内容について外部専門家（学識経験者、産業界の経験者等）を活用して行う評価（技術評価及び事業化評価）の結果を参考にし、本事業の目的の達成に有効と認められる実施者を選定した後、NEDOはその結果を踏まえて実施者を決定する。
- ・ 申請者に対して、必要に応じてヒアリング等を実施する。
- ・ 審査委員会は非公開のため、審査経過に関する問合せには応じない。

（２）公募締切から採択決定までの審査等の期間

４５日間以内とする。

（３）採択結果の通知

採択結果については、NEDO から申請者に通知する。なお不採択の場合は、その明確な理由を添えて通知する。

（４）採択結果の公表

採択案件については、申請者の名称、研究開発テーマの名称・概要を公表する。

6. その他重要事項

6. 1 運営・管理

NEDO は、当該研究開発の進捗状況及びその評価結果、社会・経済的状況、国内外の研究開発動向、政策動向、研究開発費の確保状況等、プロジェクト内外の情勢変化を総合的に勘案し、必要に応じて目標達成に向けた改善策を検討し、達成目標、実施期間、実施体制等、プロジェクト基本計画を見直す等の対応を行う。

6. 2 複数年度契約の実施

原則、複数年度契約を行う。

6. 3 知財マネジメントにかかる運用

「NEDOプロジェクトにおける知財マネジメント基本方針」に従ってプロジェクトを実施する。（委託事業のみ）

7. スケジュール

平成 29 年 2 月中旬・・・公募開始
 2 月下旬・・・公募説明会
 3 月中旬・・・公募締切
 4 月下旬・・・契約・助成審査委員会
 4 月下旬・・・採択決定
 5 月頃・・・事業開始

8. 実施方針の改定履歴

（１）平成 29 年 2 月、制定