

コ・モビリティ社会の創成

実施予定期間:平成19年度～平成28年度

総括責任者:安西 祐一郎(慶應義塾大学 大学長)

協働機関:日本電気株式会社 KDDI 株式会社

沖電気工業株式会社 大日本印刷株式会社
株式会社エフエム東京

I. 概要

人々が活力をもって暮らせ、環境にも配慮した社会として、現実空間と仮想空間の長所を生かした複合型コミュニティであるコ・モビリティ社会を実現する。そのため、従来のコミュニティにコ・モビリティと名付ける移動と空間の新概念を融合させ、新たなコミュニティ科学を成立させる。この概念を実現するため、コ・モビリティ科学を作り、技術を開発する。また、総合評価のツールとして人間調和科学を創る。独創性は3つの科学の創造とその融合、及び、コ・モビリティのための情報、通信、移動体技術及び空間再構成手法の融合にある。拠点形成のために人事、人材、研究組織の柔軟性を持たせてコ・モビリティ研究センターを設立する。

1. 機関の現状

慶應義塾大学は、「科学研究費補助金」の獲得額が私立大学第一位であり、「21世紀COEプログラム」において私立大学で最大の12件が採択されている。”The Times Higher Education Supplement”のランキングでも、世界で第120位、日本で第5位の大学と評価されている。本提案が目指している、現実の社会と情報空間とを融合した「複合空間」における新しいコミュニティ形成のためには、理工学的アプローチと人文社会学的アプローチの双方が不可欠であるが、こうした幅広い分野で、高いポテンシャルと高い成果を残している。

17年度には、総額145億円の研究活動を行い、269名に博士学位を授与するなど、研究開発、人材育成の実績も豊富である。

本拠点化構想では、コミュニティ分野、情報分野、通信分野、移動体分野、空間構成分野、コモンズ型社会システム評価分野、ヒューマン・システム・インターフェイス分野、エネルギー・環境分野、社会・経済分野の最先端の科学・技術を融合することが必要であるが、本塾にはそのポテンシャルと研究成果が十分に蓄積されている。

協働機関には、日本電気株式会社、KDDI 株式会社、沖電気工業株式会社、株式会社エフエム東京、大日本印刷株式会社

各社が関わる。

これらの各社は、情報・通信・移動体用要素技術及び、人間同士のコミュニケーションの分野についての最高峰に位置する企業である。

本塾と、協働機関との連携で、本拠点化構想の目標を達成することが十分可能である。

2. 拠点化の対象とする先端融合領域及び研究開発

科学技術は、目覚ましい進歩を遂げ、多くの利点を人類に与えて来た。その反面、人々の触れ合いや結びつきの希薄化が引き起こされ、コミュニティが崩壊しつつある。また、環境・エネルギーの問題に効果ある対策が求められている。

この問題を解決し、人々の複合的な結びつきを容易にするために、これまでのITに加えて移動の概念を組み込むことにより現実空間と仮想空間の双方を用いる、複合型のコミュニティが形成され、これが新しいモデルとして確立することにより、人々は豊かに生活でき、活力を持って暮らせる社会の形成が可能である。

本拠点化構想のために、まず、コミュニティ研究を基盤にして、新しいコミュニティモデルを形成するためのコミュニティ科学を創造する。

第二に、安全で便利かつ、環境にやさしい現実の移動をオートメーテッドモビリティ、遠隔的に移動を支援するリモートモビリティ、移動しなくても移動したと同様の効果を持たせるバーチャルモビリティという3つの移動の概念と、これらの移動の変化により変る空間の再構成法を総合するコ・モビリティ科学を創る。コ・モビリティ科学では、最先端の情報・通信、移動体技術の融合によって、新しい移動の概念を実現する。

第三に、従来は、コモンズ型社会システム評価、ヒューマン・システム・インターフェイス、エネルギー・環境評価、社会・経済評価というそれぞれ異なる視点で行われてきた技術と社会のイノベーションに関する評価を統合して発展させる人間調和科学を構成する。

本拠点化構想では、3つの科学のそれぞれを発展させることはもとより、これら3つを融合させ、かつ、コミュニティ科学の成果による新しいモデルに基づき、コ・モビリティ技術を融合させ、しかも、これを人間調和科学の成果で評価し、コミュニティ科学とさらに発展させるというループを繰り返すことにより、新しい複合型コミュニティを形成し、さらにはこれを社会に大きく広めることによって、コ・モビリティ社会を創成する。その結果、伝統的コミュニティが本来持つ

ていた人と人のつながりを現代社会で復活させることができる。これは自由と平等で支えられている現代社会に、コミュニティの役割が加わることになる。その結果、必然的に活力を持って暮らせる社会が実現できる。

3. 拠点化構想の内容

慶應義塾大学は、産業界からの委託研究や共同研究で永年の経験を持ち、専門の事務体制等も整備され、ノウハウの蓄積もある。この基盤に加えて、2007年2月に設置した先導研究センターの下にコ・モビリティ研究センターを設置する。当センターは各学部、研究科の枠を超えて予算、人事等を独自に決定する権限を付与されており、本拠点化構想を組織的に支える。本拠点化構想では、1) 産業分野が異なる企業が協働機関として参加するため、知的財産の扱いや機密保護に関して調整を行う「知的財産グループ」の設置、2) 若手研究者、海外の提携研究機関の研究者、企業の研究者等、多様な背景を持つ研究者の採用、3) 「特別研究教員」制度の活用による企業との人材交流の促進を行い、拠点形成を実現する。

企業との協働体制については、日本電気株式会社、KDDI 株式会社、沖電気工業株式会社、株式会社エフエム東京、大日本印刷株式会社の、各分野でトップクラスの企業から、得意分野を生かしたコミットメントを得ている。さらに、1) 提案機関の総括責任者と協働機関責任者が参加する運営委員会の設置、2) 提案機関及び協働機関の職員からなる常設の事務局の設置、3) 専任のプログラマネージャーの雇用等により、円滑な運営を図る。

人材育成については、「産業化検討グループ」、「人材育成プログラム検討グループ」を設置して、産業界のニーズを踏まえた人材の育成と、企業等における人材の活用を実現する。また、海外提携校との協力により MOT 分野の経験を持たせる。

こうした方策が所期の成果を挙げれば、貴重な前例となり、その成果は他大学でも活用できるものとなり、波及効果は極めて大きい。

4. 具体的な達成目標

a. 3年目における具体的な目標

伝統的コミュニティの調査及び、IT ベースのコミュニティ形成の実践をもとに、コミュニティ科学の基盤形成を行い、第一次コミュニティモデルを策定する。最先端の情報・通信、移動体技術を融合し、かつ空間再構成手法から成るコミュニティ科学の基盤形成を行い、コ・モビリティ科学の要素技術を開発する。人間調和科学のための方法論の確立とこれを支援する要素別シミュレータ開発を行う。

b. 7年目における具体的な目標

コミュニティ科学の枠組みを確立し、第二次コミュニティモデルを策定する。コ・モビリティ技術の要素技術と第一次コミュニティモデルをもとに、第一次コ・モビリティ実証技

術の開発を行う。人間調和科学の枠組みを作り、これに基づく第一次評価システムを開発し、これを用いた第一次コ・モビリティ評価を行う。

c. 実施期間終了後における具体的な目標

第一次評価システムによる評価結果と、第二次コミュニティモデルをもとに第一次コ・モビリティ技術に改良を加えて、第二次モビリティの実証技術開発を行う。第二次評価システムを開発し、第二次のコ・モビリティ技術の評価を行う。さらに、コミュニティ科学及び人間調和科学の体系化を完成させる。

5. 実施期間終了後の取組

a. 実施期間中の取組のまとめ

本拠点化構想の10年後の成果は、コ・モビリティ技術を導入した新しい複合型コミュニティの適用実験を行い、新しいコミュニティモデルが社会に受け入れられ、大きな効果を持つことを実証することである。

ここで作られるコミュニティモデルは、伝統的コミュニティが持っていた人と人との触れ合いを基本とした人間関係作りという基本的な価値と、IT ベースのコミュニティのもつ、誰でもがいつでも、どこでも参加できるコミュニティの価値の双方の利点を合わせたモデルとなる。これによって、社会に新しい価値を創造する。

このモデルは、世代を問わず、場所によらずに機能するモデルである。従って、万人に有効なモデルであるとともに、世界中に普及し得るモデルでもある。

本拠点化構想において、その目標達成のためにコミュニティ科学、モビリティ科学、人間調和科学の3つの新しい科学領域を開拓する。これが、本実施期間終了時の姿である。

b. 構築したモデルの自律維持、運営、発展

本拠点化構想が所期の成果を挙げることに伴い、情報、通信、移動体の融合によって、それぞれの産業分野がさらに大きく拡大発展することになる。これは新しい産業の創出につながり、経済の発展に寄与する。

また、これらを融合したコ・モビリティによって、人間の移動に大きなユビキタス性を持たせることが可能で、人間が活力を持って暮らせる基盤を提供できる。

さらに、コ・モビリティとコミュニティ科学との融合によって、新しい複合的なコミュニティモデルの形成が可能となる。これは世界中の誰でもが現実的な触れ合いを持って接することができるコミュニティであり、現代社会の抱えている問題の大きな解決に寄与する。

以上のことから、社会的に見ても、経済の観点からも望ましいモデルが完成することになり、これは容易に普及して行くことが期待される。このため、極めて自立性の高いモデルと言える。

しかし、ここでは情報、通信、移動体のそれぞれについて最先端技術を融合する。従って、ここで生まれるコ・モビリティ技術は極めて高度な技術水準を持つ。このため、この技術を生産に移し、大量に製造し、普及させるための新しい枠組みを本拠点化構想の終了時には立ち上げることが求められる。

これには、慶應義塾大学における研究センターとさらに発展させ、かつ、技術開発を続けるためのベンチャー企業を生み出し、育てる仕組みを作る必要がある。

c. 3つの科学の自立的発展

本拠点化構想で成立を図るコミュニティ科学、コ・モビリティ科学、人間調和科学は、実施期間終了時にはそれぞれの体系化を完成させる。終了後には、互いに関連しながら自律的な発展を促す。コミュニティ科学は、コミュニティモデルで実現した新しい複合型コミュニティを実践し、社会に広めるための活動を続ける。コ・モビリティ科学は移動技術と空

間再構成手法を発展させ、広く社会に普及をさせるための技術的研究を拡大する。人間調和科学は、技術と人が関わる新しい仕組み作りには欠かせない手法として、多くの利用分野を開拓する。

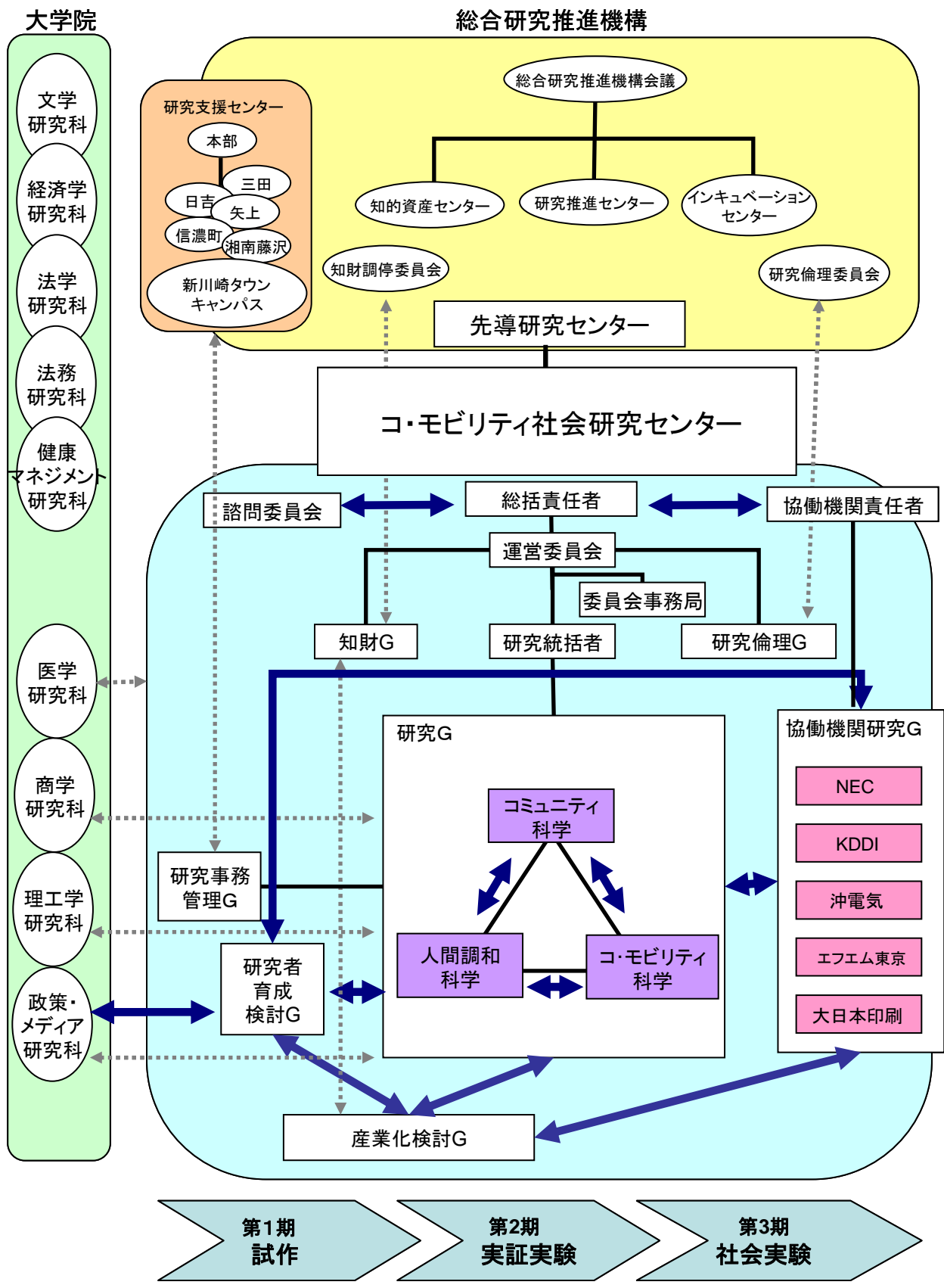
これを実現するため、本拠点化構想で設立するコ・モビリティ社会研究センターの機能を維持、拡大する。

6. 期待される波及効果

本拠点化構想を支援するためのコ・モビリティ研究センターは、各学部、研究科の枠を超えて、予算、人事等を独自に決定する権限を付与されている。これによって、極めて機動的な研究が実行されることが示されることは容易に想像される。

従って、本拠点化構想が所期の成果を挙げることによって、同様の研究センターの枠組みは他の大学や研究機関でも大いに利用されることになると確信できる。

7. 実施体制



氏名	所属部局・職名	当該構想における役割
◎安西 祐一郎	慶應義塾・大学長	統括責任者

○金子 郁容	大学院政策・メディア研究科・教授	コミュニティ科学の研究統括
渡辺 秀樹	文学部・教授	コミュニティ科学の研究
玉村 雅敏	総合政策学部・准教授	コミュニティ科学の研究
大前 孝太郎	総合政策学部・特別招聘准教授（非常勤）	コミュニティ科学の研究
小檜山 雅之	理工学部・専任講師	コミュニティ科学の研究
○村井 純	慶應義塾・常任理事	モビリティ科学の研究統括
植原 啓介	大学院政策・メディア研究科・特別研究准教授	モビリティ科学の研究
佐藤 雅明	大学院政策・メディア研究科・特別研究助教	モビリティ科学の研究
三次 仁	大学院政策・メディア研究科・特別研究准教授	モビリティ科学の研究
羽田 久一	大学院政策・メディア研究科・特別研究講師	モビリティ科学の研究
鈴木 茂哉	大学院政策・メディア研究科・特別研究助教	モビリティ科学の研究
稲葉 達也	大学院政策・メディア研究科・特別研究助教	モビリティ科学の研究
Jean Lorchat	大学院政策・メディア研究科・特別研究助教	モビリティ科学の研究
梅嶋 真樹	大学院政策・メディア研究科・特別研究講師	モビリティ科学の研究
清水 浩	環境情報学部・教授	モビリティ科学の研究
大前 学	大学院政策・メディア研究科・准教授	モビリティ科学の研究
江本 聞夫	大学院政策・メディア研究科・特別研究准教授	モビリティ科学の研究
高野 正	大学院政策・メディア研究科・特別研究准教授	モビリティ科学の研究
西山 敏樹	大学院政策・メディア研究科・特別研究講師	モビリティ科学の研究
土肥 英一	湘南藤沢研究支援センター・専門員	モビリティ科学の研究
田辺 秀敏	SFC 研究所・所員	モビリティ科学の研究
野田 靖二郎	SFC 研究所・所員	モビリティ科学の研究
○川嶋 弘尚	理工学部・教授	人間調和科学の研究統括
小川 克彦	環境情報学部・教授	人間調和科学の研究
大門 樹	理工学部・准教授	人間調和科学の研究
村上 周三	理工学部・教授	人間調和科学の研究
隈 研吾	理工学部・教授	人間調和科学の研究
伊香賀 俊治	理工学部・教授	人間調和科学の研究
中川 正雄	理工学部・教授	人間調和科学の研究
重野 寛	理工学部・准教授	人間調和科学の研究
佐藤 春樹	理工学部・教授	人間調和科学の研究
早見 均	商学部・教授	人間調和科学の研究
川喜田 佑介	大学院政策・メディア研究科・研究員（非常勤）	モビリティ科学の研究

8. 各年度の計画と実績

・計画

a. 平成19年度

(1) コミュニティ科学の研究

(a) ソーシャルキャピタルの高いコミュニティモデルの形成

に係る研究

情報端末を使った高齢者コミュニティの実証実験や、ネット上に形成されたソーシャルキャピタルの高いコミュニティの調査など、いくつかの実験や調査によって、新しい発想によるコミュニティモデルの可能性について実証的に検討する。

(2) モビリティ科学の研究

(a) 移動体の開発

移動体については、まず基本仕様決定を行う。次いで、各要素技術の仕様決定、基本設計、試作の一号機の開発を行う。これに載せるキャビンについてはコンセプト設計、基本形状設計、モデル製作、風洞実験の各開発を行い、形状を確定する。

(b) 自動運転技術の開発

周囲環境の情報の取得と情報ネットワークを使用した送受信により、遠隔地からの移動介助の技術を開発する。台車周囲に存在する物体との距離を計測し、台車周辺の可視映像を撮影する。また、台車の車輪速や旋回運動等の状態量などの計測も合わせて行う。これらの情報をPCおよびビデオサーバーにて処理・集約し、移動体通信技術により遠隔地の操作者への送信を行う。

(c) 時空間情報基盤技術の開発

時刻や場所をメタ情報（情報に付随している情報）としてもつ周囲環境情報を収集する技術を開発する。気象センサーやRFID、移動体がつなぐセンサー、Blog または SNS から周囲環境情報を取得し、DBに蓄積する。また、蓄積した情報と移動体やコミュニティのニーズを分析し、移動体やコミュニティを支援するツールに提供するための仕組みについて仕様検討を行う。

(3) 人間調和科学の研究

(a) ドライビングシミュレータによる評価

低速走行用のドライビングシミュレータ（DS）の事例と、DSを用いた高齢者、児童のユーザビリティ評価、HMI 研究の調査を行う。

(b) コミュニティ・スペースのデザインと情報空間の構築

自然環境と人工環境が調和した新しいコミュニティ・スペースのデザインおよび情報空間の構築を実現するため、コンテンツ、メディア、ユーザビリティ、HMI 等の予備的検討を行う。

(c) 環境・資源評価論および環境共生コミュニティの構築

ライフサイクルアセスメント（LCA）と環境連関分析を組み合わせたハイブリッド型の分析手法や、新しい学問分野である環境・資源評価論について調査研究を行う。自然環境と人工環境が調和する新しいエネルギー利用・環境設備の予備的検討および試作を行う。

(4) 拠点形成とシステム改革

コ・モビリティ社会研究センターは各学部、研究科の枠を超えて予算、人事等を独自に決定する権限を付与されており、本拠点構想を組織的に支える。拠点形成に向け、1) 産業分野

が異なる企業が協働機関として参加するため、知的財産の扱いや機密保護に関して調整を行う「知的財産グループ」の設置、2) 若手研究者、海外の連携研究機関の研究者、企業の研究者等、多様な背景を持つ研究者の採用、3) 「特別研究教員」制度の活用による企業との人材交流の促進を図る。また、研究を推進する上で、研究項目相互間の連絡を大学内、協働機関の間、そして大学と協働機関の間で密にするための連絡会議組織を立案試行し、運営体制の確立を図る。さらに本拠点をサポートする学内事務組織を明確にし、複数の研究科事務組織との相互連絡体制を確認し、サポート体制を確立する。なお、アウトリーチ活動としてのシンポジウムを行う。

b. 平成 20 年度

・計画

(1) コミュニティ科学の研究

(a) ソーシャルキャピタルの高いコミュニティモデルの形成に係る研究

前年度の調査及び検討結果に基づき、第一次コミュニティモデルの策定を行う。

(2) モビリティ科学の研究

(a) 移動体の開発

前年度の試作一号機の開発をもとに、試作の二号機の開発を行う。コンセプト設計、基本形状設計、モデル製作、風洞実験の各開発を行い、形状を確定する。

(b) 自動運転技術の開発

閉鎖空間における位置特定と指定経路走行技術の開発及び低速移動体の遠隔操縦技術の評価を行う。

(c) 時空間情報基盤技術の開発

時空間情報基盤技術の可用性について、小規模実験システムの構築を行う。

(3) 人間調和科学の研究

(a) ドライビングシミュレータによる評価

低速走行用のドライビングシミュレータ（DS）の事例と、DSを用いた高齢者、児童のユーザビリティ評価、HMI 研究の調査を行う。

(b) コミュニティ・スペースのデザインと情報空間の構築
生活環境と居住空間のマイクロ評価及び評価モデルの策定を行う。

(c) 環境・資源評価論および環境共生コミュニティの構築
環境保全型技術のライフサイクル評価及びコ・モビリティの基盤システムを導入した後に生まれる二酸化炭素削減や経済性等の調査を行う。

(4) 拠点形成とシステム改革

コ・モビリティ社会研究センターは各学部、研究科の枠を超えて予算、人事等を独自に決定する権限を付与されており、本拠点構想を組織的に支える。拠点形成に向け、1) 拠点形成の基盤づくり（規程の整備等）、2) 学部横断型の組織強化、3) 協働機関との連携強化（人材流動促進等）、4) 知的財産部門

の強化、5) 海外の研究機関等との連携を行う。

また、研究を推進する上で、研究項目相互間の連絡を大学内、協働機関の間、そして大学と協働機関の間で密にするための連絡会議組織を立案実行し、運営体制の確立を図る。さらに本拠点をサポートする学内事務組織を明確にし、複数の研究科事務組織との相互連絡体制を確認し、サポート体制を確立する。

c. 平成 21 年度

・計画

(1) コミュニティ科学の研究

コ・モビリティ技術を導入した新しい複合型コミュニティの適用実験及び第一次コミュニティモデルの策定を行う。
モビリティ科学の研究

(a) 移動体の開発

集積台車技術と自動運転・遠隔操縦技術の融合を行う。

(b) 自動運転技術の開発

集積台車技術と自動運転・遠隔操縦技術の融合及び閉鎖空間におけるシナリオに沿った遠隔操縦と自動運転技術の開発を行う。

(c) 時空間情報基盤技術の開発

時空間情報基盤技術の可用性について、実証実験環境の構築を行う。

人間調和科学の研究

(a) ドライビングシミュレータによる評価

モビリティ科学の成果を踏まえたドライビングシミュレータ (DS) の開発及びHMI 研究を行う。

(b) コミュニティ・スペースのデザインと情報空間の構築

生活環境、居住空間におけるコ・モビリティ社会のマイクロ評価モデルの策定を行う。

(c) 環境・資源評価論および環境共生コミュニティの構築

環境保全型技術のライフサイクル評価及びコ・モビリティの基盤システムを導入した後に生まれる二酸化炭素削減や経済性等の調査を行う。

(4) 拠点形成とシステム改革

コ・モビリティ社会研究センターは各学部、研究科の枠を超えて予算、人事等を独自に決定する権限を付与されており、本拠点構想を組織的に支える。拠点形成に向け、1) 拠点形成の基盤づくり (規程の整備等)、2) 学部横断型の組織強化、3) 協働機関との連携強化 (人材流動促進等)、4) 知的財産部門の強化、5) 海外の研究機関等との連携を行う。

また、研究を推進する上で、研究項目相互間の連絡を大学内、協働機関の間、そして大学と協働機関の間で密にするための連絡会議組織を立案実行し、運営体制の確立を図る。さらに本拠点をサポートする学内事務組織を明確にし、複数の研究科事務組織との相互連絡体制を確認し、サポート体制を確立する。

d. 平成 25 年度までの計画 (平成 22 年—25 年度の計画)

・計画

(1) コミュニティ科学の研究

第二次コミュニティモデルの策定及びコ・モビリティ技術を導入した新しい複合型コミュニティの適用実験を行う。

(2) モビリティ科学の研究

試作機の開発をもとに、法規適合車両一号機の開発を行う。コンセプト設計、基本形状設計、モデル製作、風洞実験の各開発を行い、形状を確定する。自動運転技術については、協調走行技術の開発及び歩行者等の混在走行および高信頼障害物回避技術の開発を行う。時空間情報基盤技術については、小規模運用試験及びアプリケーション開発を行う。

(3) 人間調和科学の研究

人間調和科学の枠組み作り及びこれに基づく第一次評価システム開発を行う。

(4) 拠点形成とシステム改革

コ・モビリティ社会研究センターは各学部、研究科の枠を超えて予算、人事等を独自に決定する権限を付与されており、本拠点構想を組織的に支える。拠点形成に向け、1) 拠点形成の基盤づくり (規程の整備等)、2) 学部横断型の組織強化、3) 協働機関との連携強化 (人材流動促進等)、4) 知的財産部門の強化、5) 海外の研究機関等との連携を行う。

また、研究を推進する上で、研究項目相互間の連絡を大学内、協働機関の間、そして大学と協働機関の間で密にするための連絡会議組織を立案実行し、運営体制の確立を図る。さらに本拠点をサポートする学内事務組織を明確にし、複数の研究科事務組織との相互連絡体制を確認し、サポート体制を確立する。

e. 平成 28 年度までの計画 (平成 26 年—28 年度の計画)

・計画

(1) コミュニティ科学の研究

コミュニティ科学の体系化及びコ・モビリティ技術を導入した新しい複合型コミュニティの適用実験を行う。

(2) モビリティ科学の研究

法規適合車両一号機の開発をもとに、法規適合車両二号機の開発を行う。コンセプト設計、基本形状設計、モデル製作、風洞実験の各開発を行い、形状を確定する。また、公道走行を想定した安全走行技術の開発、第二次コ・モビリティ技術の評価も行う。時空間情報基盤技術に関しては、実証実験・評価を行う。

(3) 人間調和科学の研究

人間調和科学の枠組み作り、体系化及びコ・モビリティ社会インフラの総合評価を行う。

(4) 拠点形成とシステム改革

コ・モビリティ社会研究センターは各学部、研究科の枠を超えて予算、人事等を独自に決定する権限を付与されており、本拠点構想を組織的に支える。拠点形成に向け、1) 拠点形成

の基盤づくり（規程の整備等）、2) 学部横断型の組織強化、3) 協働機関との連携強化（人材流動促進等）、4) 知的財産部門の強化、5) 海外の研究機関等との連携を行う。

また、研究を推進する上で、研究項目相互間の連絡を大学内、協働機関の間、そして大学と協働機関の間で密にするた

めの連絡会議組織を立案試行し、運営体制の確立を図る。さらに本拠点をサポートする学内事務組織を明確にし、複数の研究科事務組織との相互連絡体制を確認し、サポート体制を確立する。

9. 年次計画

項目	コミュニティ調査	コミュニティ調査 モデル策定	第1次コミュニティ適用 実験、モデル策定	第2次コミュニティ適用 実験、モデル策定	23年度
●拠点化構想					
1. コミュニティ科学					
a. ソーシャルキャピタルの高いコミュニティモデルの形成に係る研究	試作1号車 ニーズ調査	試作2号車 位置特定 システム構築	自動運転技術との融合	法規適合車輛の開発	
2. コ・モビリティ科学					
a. 移動体の開発	DS調査 環境・資源調査	ライフサイクル評価、環境・居住調査	DS開発 環境調査	HMI評価 評価システム	
b. 自動運転技術の開発					
c. 時空間情報基盤技術の開発					
3. 人間調和科学					
a. ドライビングシミュレータによる総合評価		運営体制・サポート体制の確立			
b. コミュニティ・スペースのデザインと情報空間の構築					
4. 拠点形成とシステム改革					
●調整費充当計画	269 百万円				
総計	537 百万円				
うち調整費分	269 百万円				

項 目	24年度	25年度	26年度	27年度	28年度
●拠点化構想					
1. コミュニティ科学					→
a. ソーシャルキャピタルの高いコミュニティモデルの形成に係る研究			体系化 適用実験		
2. コ・モビリティ科学					→
a. 移動体の開発			法規適合車輛の 開発(2)		
b. 自動運転技術の開発					
c. 時空間情報基盤技術の開発					
3. 人間調和科学					→
a. ドライビングシミュレータ による総合評価			総合評価		
b. コミュニティ・スペースのデザインと情報空間の構築					
4. 拠点形成とシステム改革					→
		運営体制・サポート体制の確立			
調整費充当計画					
総計					
うち調整費分					

10. 諮問委員会

委員	所属	備考
(研究実施者)		
○安西 祐一郎	慶應義塾 大学長	代表者
村井 純	慶應義塾 常任理事	グループリーダー
川嶋 弘尚	慶應義塾大学 理工学部 教授	グループリーダー
金子 郁容	慶應義塾大学 大学院政策・メディア研究科 教授	グループリーダー
清水 浩	慶應義塾大学 環境情報学部 教授	グループリーダー
小川 克彦	慶應義塾大学 環境情報学部 教授	
植原 啓介	慶應義塾大学 大学院政策・メディア研究科 特別研究准教授	
太田 純	日本電気(株) 放送制御事業本部 ITS 事業推進センター シニアエキスパート	
(外部有識者)		
井口 雅一	東京大学 名誉教授	
茅 陽一	(財)地球環境産業技術研究機構 副理事長 研究所長	
小松 郁夫	国立教育政策研究所 教育政策・評価研究部部長	
中村 英夫	武蔵工業大学 学長	
坪香 伸	国土交通省 国土技術政策総合研究所	

(注：○は委員長)