

研究課題事前評価結果（令和 7 年度）

I. 評価対象研究課題の概要

前 01

1. 研究課題名：交通弱者に配慮した安全性向上のための自動車用新型灯火に関する研究
2. 研究代表者：加藤 洋子
3. 研究期間：令和 7 年度～令和 9 年度
4. 研究予算：（R7 年度） 4,226 千円
5. 研究の種類：経常研究
6. 研究の要旨 安全性向上や情報提示を目的とした新型灯火について、歩行者などの交通弱者の安全性向上を考慮し、有効性や周囲の交通参加者に与える影響を調査する。 ・ 視認性向上とグレア低減を両立する前照灯の評価実験を行い、基準化・実用化に向けた課題を検討する。 ・ 信号灯路面描画の明るさ、形状、面積などの表示方法が及ぼす影響を調査し、安全性を高めつつネガティブな影響を抑える適切な投影方法について検討する。 ・ 将来の自動運転車の普及を見据え、外向け HMI に関する情報を収集し、適切な表示方法を検討する。
7. 期待される成果とその効果 安全性の向上、グレア対策、情報伝達、歩行者保護などを目的として、国内外で提案される様々な新型灯火について、有効性や周囲の交通参加者への影響、求められる性能に関する評価を行い、データを蓄積する。 また、得られた成果を GRE（国連自動車基準調和世界フォーラム灯火器分科会）での議論において活用することにより、安全性向上に資する適切な灯火器の基準策定に貢献する。

II. 評価結果

1. 研究の必要性 (1) 社会的必要性が高いか [評価委員からのコメント] ・ 研究結果が実用化されるかは費用対効果になると思うので、安全問題ではあるものの経済合理性を念頭に入れて研究を進めてください。 ・ 特に高齢化が進む日本では欠かせない、また特有の必要性がある研究である。路面標示を含めた外向け HMI は、技術的にはすでに実用化できる段階だが、安全性や使い方の面からは基準や評価が欠かせないため、研究の重要性は高い。	4. 5
(2) 当研究所が行う必要が高いか [評価委員からのコメント] ・ 基準や評価に関わることから必要性が高い。	4. 5
(3) 研究成果から社会的効果が期待されるか [評価委員からのコメント] ・ 交通弱者、特に高齢者人口が増えてくることから交通安全の確保は大事な課題です。期待しています。	4. 3
2. 研究の内容 (1) 研究目標、目的が明確に定められているか [評価委員からのコメント] ・ 個別課題における目標の定量的評価が難しいですが、あらかじめどの程度か定めておくことの必要性和質疑の中で基準化を目指すというのは一つの回答だと思います。 ・ 技術開発は目的ではないので、効果の検証方法の提案に重心を置くべき。効果の検証方法について具体的な説明が不足。	4. 0
(2) 研究目標の水準は適切か（技術的動向を適切に踏まえた水準か） [評価委員からのコメント] ・ 効果検証方法に関する技術動向を調査すべきではないのか。	3. 8
(3) 目標達成のための研究手法は適切か（技術的合理性がある手法か） [評価委員からのコメント] ・ 対象技術の有効性の評価方法が明確に説明されなかった。 ・ 評価手法も同時に準備しておく必要があると思います。 ・ 外付け HMI については、投影技術の評価もあるが、何を目的に投影す	3. 7

るか（投影するメリットはどこにあるのか、またデメリットはないか）の議論、検討も必要。また、医学関係の専門家との協働は必要ないか？	
（４）研究期間は適切か 〔評価委員からのコメント〕 ・	４． ３
（５）予算額、研究者数は適切か 〔評価委員からのコメント〕 ・	４． ２
３．研究の質に対する期待度 〔評価委員からのコメント〕 ・	４． ２
○ 評価委員のその他コメント ・ 基準化にはハードルが高いことも予想されるのでその点にも配慮した考え方の整理も必要と考えられる。 ・ 研究の最終目的が交通の安全性向上なので、研究を進める中で、いずれ実行場面では規制に繋がるので、警察との連携が必要ではないかと思いました。 ・ 対象技術の有効性の評価方法が明確に説明されなかった。 ・ 「交通弱者」が高齢で視覚（や聴覚）の衰えたドライバーを主に指すとなると、研究題目としては少し誤解を招く気がした。（＝一般に、交通弱者は認知機能が十分でない歩行者等を指すと思われる。） ・ ドライバーの視覚の衰えへの支援としては、灯火のみでは限界があると考えられるので、HMI の課題として、自動のブレーキ支援や警報等との協調性を明示的に視野に入れた検討とするのが良いと感じる。自動運転の表示の是非の議論で部分的にそのような思想が研究計画の中にあることが理解できたが、より明確なスコープとして謳う方が良いでしょう。 ・ 色々なパターンライトを想定されており、視認性だけでなく人間の情報処理の問題も関係してきそうで興味深いです。安全性が高いとはどういう状態なのかを、どのように判断するかが難しいと思われます。つまり、どのパターンの灯火の安全性が高いと評価するのか、評価指標や基準を検討いただけると良いと思います。 ・ 定量的評価ができるように対応していただくようお願いします。 ・ グレアによる運転への影響は、白内障等による目の機能低下に加えて、認知機能の低下によってより影響が大きくなる可能性があり、考慮が必要かもしれない。また、グレアの影響は高齢者以外の運転者からも聞くことが多く、高齢者だけの課題ではなさそうである。 ・ 研究目標の水準は適切かについては、国内外の動向を踏まえてさらなる調査が必要だと思われます。 ・ 評価実験すべき新型灯火の選定とその根拠の妥当性が肝要かと思いますので、宜しくお願い致します。	

総合評価：４．２

Ⅲ．評価委員のコメントに対する意見、対応等

- ・ 本研究における「交通弱者」は、歩行者や自転車利用者など、四輪車との衝突事故において傷害を負いやすい者を主な対象として想定しております。
- ・ 個別課題１では、白内障がグレアの感じ方に及ぼす影響も考慮しつつ、高齢ドライバーの運転特性についても理解も深めながら、取り組んでまいります。
- ・ 効果の検証・評価方法については現在模索中ではございますが、各個別課題において主観的評価あるいは反応時間などによる客観的評価を行い、より適切な新型灯火の性能要件を明らかにしてまいります。
- ・ 新型灯火の導入による経済合理性や費用対効果といった観点も念頭に置きながら、検討を進めてまいります。
- ・ 必要に応じて、医学関係の専門家や警察関係者、灯火器以外の部門などとも連携を図りながら、検討を進めてまいります。
- ・ 国内外の動向や GRE における議論状況を注視し、検討内容を適宜見直しながら進めてまいります。

研究課題事前評価結果（令和7年度）

I. 評価対象研究課題の概要

前 02

1. 研究課題名：電気自動車の電池等を含む性能評価の高度化に向けた新たな手法に関する研究
2. 研究代表者：奥井 伸宜
3. 研究期間：令和7年度～令和9年度
4. 研究予算：（R7年度）5,283千円
5. 研究の種類：経常研究
6. 研究の要旨 政府のカーボンニュートラル宣言を受け、今後、電気自動車（EV）等の普及が見込まれる。EV社会の普及においては、EVの新車導入や中古車市場の活性化が必要であり、そのためには車載電池等の公正な性能評価や分かりやすい表示が望まれる。そこで、既存のEV評価法の高精度化及び評価条件等の新規検討を行う必要がある。 EVを対象とした際、以下の点が課題に挙げられる。 （1）車両認証試験の電費及び航続距離試験において、乗用EVはシャシダイナモによる実車評価が行われ、長時間の試験を要している。そこで、精度を確保しつつ、より効率化した試験手法を検討する。 （2）使用過程時の電池性能情報の把握と活用については、モニタリング（OBFCM）や車検等にて、車載電池の性能情報を取得する手法が挙げられる。現状、取得した情報の活用方法が国内では確立されていない。そこで、EV性能の評価に必要な条件等を見出すことで、公平でかつ効率的な試験を検討する。
7. 期待される成果とその効果 （1）認証試験の効率化だけでなく、新たな視点による技術基準案の策定や我が国主導の国際基準化等に対して貢献できる。 （2）公平な電池性能劣化の新たな指標を検討する。例えば、走行時の距離以外に、車内空調機使用時のバッテリー性能を「見える化」することで、EV社会の好循環に貢献できる。

II. 評価結果

1. 研究の必要性 （1）社会的必要性が高いか [評価委員からのコメント] ・ 今後EV車の増加が想定される中で、バッテリーの状態を知り、性能評価することは急務だと思います。その試験方法を効率よく短時間で実現できることが期待されます。 ・ 将来的にはBEVの普及が想定されるため、航続距離試験の効率化や、OBFCMの評価法の研究、検討は社会的必要性が高い。	4. 7
（2）当研究所が行う必要があるか [評価委員からのコメント] ・ 個別課題（1）については必要性が高い。個別課題（2）については、OBFCMの検証という点では必要性が高いが、安全性に影響を与えるような極端に不正確なものを除けば、電費や劣化は最終的にはユーザーの価値判断によるため、優先順位はやや低いとも考える。	4. 4
（3）研究成果から社会的効果が期待されるか [評価委員からのコメント] ・ 研究背景に言及されていますが、新車や中古車購入時の重要な情報になります。また、バッテリーのリサイクルや廃棄問題も今後の課題と考えます。	4. 6
2. 研究の内容 （1）研究目標、目的が明確に定められているか [評価委員からのコメント] ・	4. 2
（2）研究目標の水準は適切か（技術的動向を適切に踏まえた水準か） [評価委員からのコメント] ・	4. 2
（3）目標達成のための研究手法は適切か（技術的合理性がある手法か） [評価委員からのコメント]	4. 2

・	
(4) 研究期間は適切か [評価委員からのコメント] ・ 早い研究成果が期待されます。	4. 5
(5) 予算額、研究者数は適切か [評価委員からのコメント] ・ 今後、人員が不足することが心配される。 ・ 3人であとは部外能力を活用するとのことでしたが、もう少し人材リソースを注ぎ込めないかと思いました。大事な課題なので。 ・ EV製造メーカの想定外の試験を実施してしまう場合もあると思います。試験車両の異常監視機構の充実やバッテリー火災を想定した消防設備費用が十分積まれているかをご検討下さいませ。	4. 0
3. 研究の質に対する期待度 [評価委員からのコメント] ・	4. 2
○ 評価委員のその他コメント ・ いずれの課題も国際基準調和に関連するものであり、その成果が活用されることが期待される ・ 電池の安全性評価は、交通研の重要テーマとして所長からも言及があったように重要性が高い。したがって、その成果への期待も大きい。 ・ Battery-HILS の国際標準を提案するのに、EU の技術動向を調査する必要があるという考え方にも理がある。一方で、欧米の提案よりも優れた提案とするには、日本、あるいは交通研としてどのような強みを出せるのか、初年度の検討の中で明確化できると良い。そのような視点を明確に意識しつつ、調査や評価方法の設計を進めてほしい。 ・ バッテリーの評価というと、 LCA 業界ではまず欧州電池規則への対応が頭に浮かびます。今回は評価の高度化とのことですので、国際基準対応という意味では、性能はもちろんカーボンフットプリントの観点にも触れていただくと良いと思います。 ・ 本旨とはずれるが、 OBD 端子の車両製造メーカー以外の活用について、国内には見えない壁があるとの声を聞く。 OBD 端子について、安全性を確保した上で、原則自由に活用可能にすることで、有用な後付デバイスやサービス等の開発、普及が期待できるため、 OBD のあり方についても検討できるとよいと考える。 ・ 研究目標の水準は適切かについては、海外の動向を含めてさらなるサーベイが必要だと思われます。	

総合評価: 4. 3

Ⅲ. 評価委員のコメントに対する意見、対応等

- ・ EV の航続距離は今後延びる傾向にあります。実際に試験する際、審査官や車両製造メーカの方も苦労されていると聞いております。この課題解決に向けて、本研究手法を早急に確立するとともに、その有効性を確認するなど、本研究期間内に対応していきたいと思っております。
- ・ **Battery-HILS** に関しては、過去の経常研究にて、**HILS** 車両モデルと実バッテリーの“セル単体”を接続して試験した実績があります。今回は車両搭載状態のバッテリーにて実施することになり、前回以上に十分に安全を確保した上で進めていきたいと思っております。さらに、車両製造メーカ等と協力しながら進める計画を立てております。
- ・ バッテリー使用状態の見える化については、正確な情報を提示できるよう **OBFCM** 等を活用することも視野に入れております。実際に「**OBD** 車検」が開始されており、実施する自動車技術総合機構（本部）や国交省と連携を取り進める計画を検討しております。その際、コメント頂いたような「**OBD** のあり方」も検討できるように進めてまいります。
- ・ バッテリーのリサイクルや廃棄問題等を踏まえたカーボンフットプリントや **LCA** 等そのものについては、本研究の延長線上の位置づけとしております。今フェーズの研究を進める際は、そこの視点を踏まえつつ、まずは正確な情報が得られるような評価手法の高度化に関する研究を進めていきたいと考えております。
- ・ 海外の動向把握については、文献調査に加え、海外研究機関との交流を密に行う予定です。その中で、交通研の強みを見つけ、引き出せるように実施を進めてまいります。
- ・ 人員の確保については、引き続き所全体で検討を進めたいと思っております。

研究課題事前評価結果（令和 7 年度）

I. 評価対象研究課題の概要

前 03

1. 研究課題名：AI が搭載された車載情報機器の信頼性評価における要件設定のあり方に関する一検討
2. 研究代表者：田中 信壽
3. 研究期間：令和 7 年度～令和 9 年度
4. 研究予算：（R7 年度）3,480 千円
5. 研究の種類：経常研究
6. 研究の要旨 本研究では、以下の 3 つの個別課題を設定して研究を進めて行く。 ・個別課題（1）車載情報機器向け AI の技術動向調査 WP29 の動向調査や文献調査を通して、基準化の観点から考慮すべき車載情報機器向け AI の原理や特性について調査する。 ・個別課題（2）AI モデルの性能を左右する技術的要素の実践調査 ドライバの眠気判定を行う AI モデルの試作とその検証実験（被験者実験等）を通して、AI の性能や限界を左右する技術的要素について実践的に調査する。 ・個別課題（3）AI 搭載型車載情報機器の基準化において重要となる要件やその試験法に関する検討 個別課題（1）及び（2）の結果をもとに、AI 搭載型車載情報機器の基準化において重要となる要件やその試験法をまとめた方針やガイドライン等を検討する。
7. 期待される成果とその効果 ・車載情報機器向け AI の性能要件の解明への貢献 ・国土交通省の車載情報機器向け AI に関する施策立案プロセスへの定量的知見の提供 ・定量的な議論に基づく車載情報機器向け AI 関連メーカと国側との意思疎通の促進 ・車載情報機器向け AI に関する国際基準調和活動への情報提供による議論の促進

II. 評価結果

1. 研究の必要性 （1）社会的必要性が高いか [評価委員からのコメント] ・AI の扱い方については社会的にも議論が続くものであり、自動車安全においても重要である。	4. 4
（2）当研究所が行う必要が高いか [評価委員からのコメント] ・交通研が審査部門として、この AI をどう捉えるかについて着手してください。社会的必要性はあります。 ・公益性の高い内容であり、必要性は高い。	3. 8
（3）研究成果から社会的効果が期待されるか [評価委員からのコメント] ・将来的には高い社会的効果が期待されるが、現研究はその途上ステップと感ずる。	3. 8
2. 研究の内容 （1）研究目標、目的が明確に定められているか [評価委員からのコメント] ・識別系 AI、生成 AI とともに範囲が広く、技術の発展が速いので、おそらく研究を進めながら研究のスコープを決めていくと思います。交通研がおこなうべきテーマをしっかりと定める必要がある。	3. 5
（2）研究目標の水準は適切か（技術的動向を適切に踏まえた水準か） [評価委員からのコメント] ・	3. 6
（3）目標達成のための研究手法は適切か（技術的合理性がある手法か） [評価委員からのコメント] ・具体的な成果がイメージしにくい。 ・AI モデルの試作は学習データの収集等を含めて工数等がかかると思うが、既存モデルの協力を得て検証実験等を行う方が容易ではないか？	3. 5

・ 独自で開発した AI のみで研究を進めると、その AI の個別課題評価になってしまうかもしれません。内部が分かり、評価の幅が広い独自 AI を持つ意義は高いかと思いますが、車両搭載の各種 AI の評価も加えた方が研究課題名を広くカバーできると考えます。	
(4) 研究期間は適切か [評価委員からのコメント] .	4. 2
(5) 予算額、研究者数は適切か [評価委員からのコメント] ・ 予算について、本格的な AI モデルを開発するには十分か？	3. 8
3. 研究の質に対する期待度 [評価委員からのコメント] .	3. 7
○ 評価委員のその他コメント ・ まず AI モデルの作成を目的とするよりも、AI の今後の方向性を調査検討する必要性がある。 ・ 交通研で AI 自体を把握する目的については必要だと思います。委員会でご指摘のあった研究課題名については修正されたほうがよいと思います。 ・ AI モデルの試作の目的がやや不明確。試作を通して当該技術の妥当性の評価に関する情報をどのように得るのか。 ・ 現時点で予算や人員が具体的に計画されているのが 1 年間の萌芽的挑戦と感じた。次のより具体的研究課題設定への第一ステップとなる精力的な取り組みをまずは本年度に期待したい。それがうまくできれば、中長期的に重要性を増す研究テーマと考える。 ・ AI に関する研究は今後実施していかせざるを得ないと思いますので、勉強のためであっても課題設定されたことに意義があると思います。AI の信頼性評価は、すなわち審査や型式認証のあり方に関わる問題だという議論があり、興味深いと同時に難しいテーマだと感じました。 ・ 研究テーマ名から読みとれるものがよくわからない。眠気判定と信頼性評価がどのように関係するのか生体情報は利用しないのですか？ ・ AI は進化が非常に早く、日々変化している状況と思う。個別技術レベルで追いかけると非常に作業量等が多くなると思われ、より上位の視点で何を管理すべきなのかを検討することが重要とも考える。 ・ 当日説明していただいたドライバーモニタリング、眠気の予兆に関する技術からスタートすることについて問題ないと思う。	

総合評価：3. 8

Ⅲ. 評価委員のコメントに対する意見、対応等

【「1. (1) 社会的必要性が高いか」のご意見・ご指摘について】
→ WP29 の動向調査を通して「社会的な議論」を注視しつつ、自動車安全において AI に求められる要件について精査してまいります。

【「1. (2) 当研究所が行う必要が高いか」のご意見・ご指摘について】
→ ご指摘の点を念頭に、WP29 での議論の動向を注視しつつ、各 AI の利用目的に則した信頼性や安全性を確保するために求められる要件やその試験法の確立に資する研究を進めてまいります。

【「1. (3) 研究成果から社会的効果が期待されるか」のご意見・ご指摘について】
→ 経常研究としては本年度より、初めて AI に取り組むものでありご指摘の面は多分にあるかと思いますが。一方で、WP29 での AI の議論も進みつつあることから、急ピッチで研究の基盤を固めてまいりたいと思います。

【「2. (1) 研究目標、目的が明確に定められているか」のご意見・ご指摘について】
→ ご指摘の通り、AI の技術革新は急速で利用方法も多岐にわたってきておりますので、研究のスクープは進めながら決めていく予定でおります。スクープの選定にあたっては、WP29 での議論の動向を注視しつつ、AI の信頼性や安全性の評価の視点から行ってまいります。

【「2. (3) 目標達成のための研究手法は適切か」のご意見・ご指摘について】

→最終的な成果としては、“7. 期待される成果とその効果”のいずれか、もしくは全部を目指したいと思っております。WP29では今後AIの利用に関する議論が深まってくると考えます。その際に、トピックとなるAI技術やそれを利用した電装機器の評価に関する議論に対して情報提供できるような体制づくりを行いたく思っております。

AIモデルの試作は、これを作ることが目的ではなく、この試作を通して各種AI技術の利点や欠点に対して得られた知見を、AIの信頼性や安全性を確保するために求められる要件やその試験法の確立に活用していくことを目的としています。よって、ある程度、手と頭を動かしての試作が必要であると考えています。一方で、1からの作り込みを行うことは想定しておらず、ご指摘の通り、既存のAIモデルの利用やその比較、並びにドライバモニタリングシステム（以下、DMS）用に公開されている学習データを利用するなどの工数の削減を検討してまいります。

【「2. (5) 予算額、研究者数は適切か」のご意見・ご指摘について】

→あくまでAIの利点や欠点を把握するためのAIモデルの試作であることから、実用で利用できるレベルまでのDMSの試作は想定していません。これに伴って、DMSによく利用される既存のAIモデルをベースとし、クラウドサービスを利用してハードウェアにかかるコストの低減を検討しております。

【「評価委員のその他コメント」のご意見・ご指摘について】

- ・まずAIモデルの作成を目的とするよりも、AIの今後の方向性を調査検討する必要性がある。
- 本研究は、AIモデルの作成が目的ではなく、この試作を通してDMSに用いられるAIの利点と欠点を把握し、得られた知見をAIの信頼性や安全性を確保するために求められる要件やその試験法の検討に活用していくことを考えております。本検討の中で「AIの今後の方向性」につきましても検討させて頂くことが可能と考えております。
- ・交通研でAI自体を把握する目的については必要だと思います。委員会でご指摘のあった研究課題名については修正されたほうがよいと思います。
- 本年度の検討を踏まえ、研究課題名として適切なものを検討させていただきます。
- ・AIモデルの試作の目的がやや不明確。試作を通して当該技術の妥当性の評価に関する情報をどのように得るのか。
- 現在、AIモデルが搭載されたDMSに関する研究論文のサーベイを行っており、この結果から、DMSに主に使用されているAIモデルやその関連技術を特定する予定です。この結果をもとに、DMSとして標準的な技術を搭載するDMSを試作し、このDMSのドライバの運転中の行動（抗眠動作等）に対する検知性能をAIモデルの状態（DNNの構造、学習データ等）を変化させて評価することを想定しています。この評価を通して、どのような設計を行うと認知性能が低下するか等を明らかにすることで、DMSの設計の妥当性の評価をするための要件やその評価法を検討していきたいと考えています。
- ・現時点で予算や人員が具体的に計画されているのが1年間の萌芽的挑戦と感じた。次のより具体的研究課題設定への第一ステップとなる精力的な取り組みをまずは本年度に期待したい。それがうまくできれば、中長期的に重要性を増す研究テーマと考える。
- 現状、研究の途に就いたばかりで試行錯誤の段階ではありますが、本年度中に研究のスコープを見極め、ご指摘の「中長期的に重要性を増す研究テーマ」となるように進めてまいりたいと思います。
- ・AIに関する研究は今後実施していかざるを得ないと思いますので、勉強のためであっても課題設定されたことに意義があると思います。AIの信頼性評価は、すなわち審査や型式認証のあり方に関わる問題だという議論があり、興味深いと同時に難しいテーマだと感じました。
- ご指摘の「審査や型式認証のあり方に関わる問題」につきましては、我々の問題意識の主たるものであり、本点、今後も明確に意識して研究を進めてまいりたいと思います。

- ・研究テーマ名から読みとれるものがよくわからない。眠気判定と信頼性評価がどのように関係するのか生体情報は利用しないのですか？
- 研究テーマ名につきましては、本年度の検討を踏まえ、研究課題名として適切なものを検討させていただきます。眠気判定と信頼性との関係ですが、**DMS** の主たる機能の一つとして眠気判定を想定しています。この眠気判定に **AI** 技術を利用することになりますが、この眠気判定を事故削減に結びつけていくためには、検知できなければならないドライバの抗眠行動に紐づいた **AI** に求められる性能要件（**DNN** の構成、カメラの性能等）があると考えています。つまり、**DMS** の眠気判定の信頼性は、この要件を満たしているかどうか依存することになりますので、本研究ではこれらの性能要件を明らかにしていくことを信頼性評価におけるチェック項目建てと位置付けております。眠気の評価には、生体計測（脳波計測、心拍計測等）が行われることが一般的ですが、**DMS** としてはその煩わしさから非侵襲性のカメラが用いられるのが一般的です。よってまずは、カメラの画像認識のみによる眠気判定に注力しようと考えております。ただし、この検討過程では、カメラのみを用いた判定が正しいかどうかを評価するために生体計測を用いることを検討しています。ご指摘のように生体計測を利用すると、カメラのみの場合と比較して眠気の判定精度が向上する可能性があり、上記の検討が生体計測の導入を考える際にも役立つ可能性があると考えております。
- ・**AI** は進化が非常に早く、日々変化している状況と思う。個別技術レベルで追いかけると非常に作業量等が多くなると思われ、より上位の視点で何を管理すべきなのかを検討することが重要とも考える。
- 本研究は、ご指摘の「上位の視点で何を管理すべきなのか」を得るための基礎となる研究と考えております。即ち、この上位の視点を得るために **AI** の利点や欠点に関する知見を **AI** モデルの試作を通して経験から得ることが重要であると考えております。ただし、ご指摘を念頭に「個別技術レベルで追いかける」ことで膨大な作業量とならないように、この知見の蓄積と「上位の視点」の獲得のバランスを常に意識して研究を進めてまいりたいと思います。
- ・当日説明していただいたドライバーモニタリング、眠気の予兆に関する技術からスタートすることについて問題ないと思う。
- WP29** の **GRSG** においては **DMS**（眠気判定機能含む）の基準化の議論が継続されています。本点を注視しつつ、**AI** モデルの試作を通して必要な知見の獲得に努めてまいります。