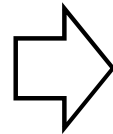


# 令和4年度 FS研究・短期研究の募集(概要)

# 0. 研究開発の変遷

R3年度まで	
研究	タイプⅠ：政策実現型 タイプⅡ：技術ブレークスルー型 タイプⅢ：新政策テーマ創造型 タイプⅣ：特定課題対応型 ※実行可能性調査(FS)も可
募集内容	・施策テーマの研究開発
研究規模	最大5,000万円/年 (FS: 1,000万円/年)
研究期間	最大3年間程度 (FS: 1年間)
備考	FSの実施後には、FS評価によりその後の研究開発の可否を審査



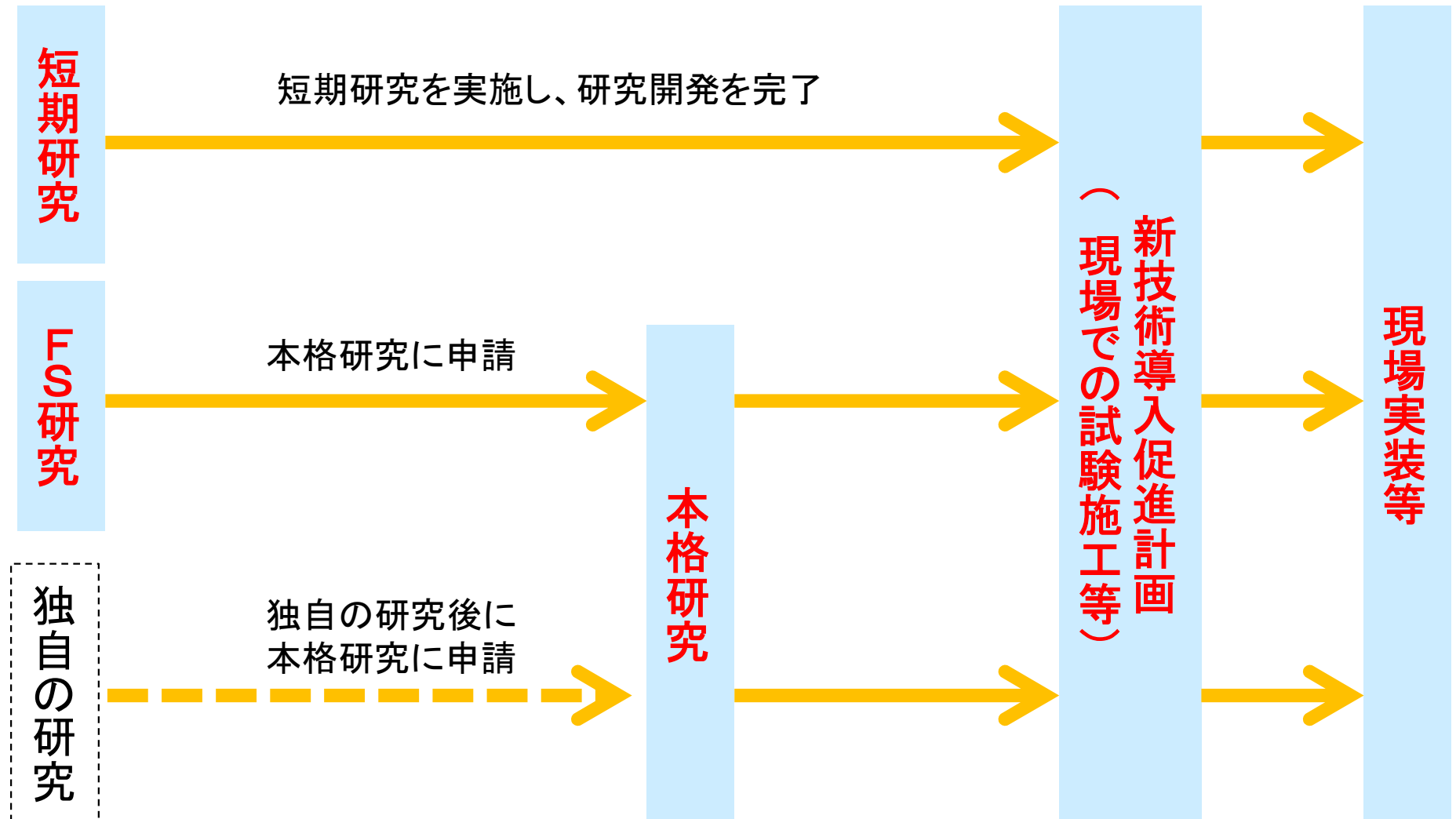
R4年度から	
研究	本格研究：従来の規模 FS研究：本格研究のFS調査 短期研究：1年間の研究
募集内容	・道路行政ニーズに対応する研究開発 (従来の施策テーマ毎にニーズを設定) ・提案型研究開発 ((道路行政ニーズに記載はないが、)新たな発想に基づく研究開発の提案で、道路行政の進展に資するもの)
研究規模	本格研究：500万円から最大5,000万円/年 FS研究：最大300万円/年 短期研究：最大300万円/年
研究期間	本格研究：最大3年間程度 FS研究：最大1年間程度 短期研究：1年間程度 (連続2回までの申請可能)
備考	FS研究の実施後には、「本格研究」の申請が可能であり、採択審査により可否を審査

※R3年度までの募集制度に基づく採択案件は、研究終了まで引き続き従前の方法で継続

# 1. 研究開発の分類

分類	本格研究	FS研究	短期研究
概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>・道路行政ニーズに対応する研究開発</li> <li>・提案型研究開発</li> </ul>		
	従来と同程度の規模のもの	本格研究のFS調査として実施するもの	短期小規模なもの
研究規模	500万円程度から最大5,000万円/年	最大300万円/年	最大300万円/年
研究期間	最大3年間程度	最大1年間程度	1年間程度/回 (同じテーマで連続2回まで申請可能)
募集・採択	年1回募集し毎年3月頃に採択を決定 年間5件程度の採択を想定	通年募集し年間4回採択を決定 年間10件程度の採択を想定	

## 2. 研究開発から現場実装に向けた流れ



・FS: 最大1年間程度

・短期: 1年間程度

(連続2回までの申請可能)

※短期研究の実施後、本格研究に申請  
することを妨げるものではない。

・最大3年間

・本格研究募集要項  
に基づく採択時評価  
を実施

### 3. FS研究・短期研究のスケジュール(公募・審査の手順)

① 令和4年度 FS研究・短期研究の公募方針決定(第45回 新道路技術会議) (3月7日)



② 令和4年度 FS研究・短期研究の公募 (1年間を通じて随時募集)

- 道路行政ニーズに対応する研究開発を募集
- (道路行政ニーズに記載はないが、)新たな発想に基づく研究開発の提案で、道路行政の進展に資するもの



③ 審査の実施 (年4回)

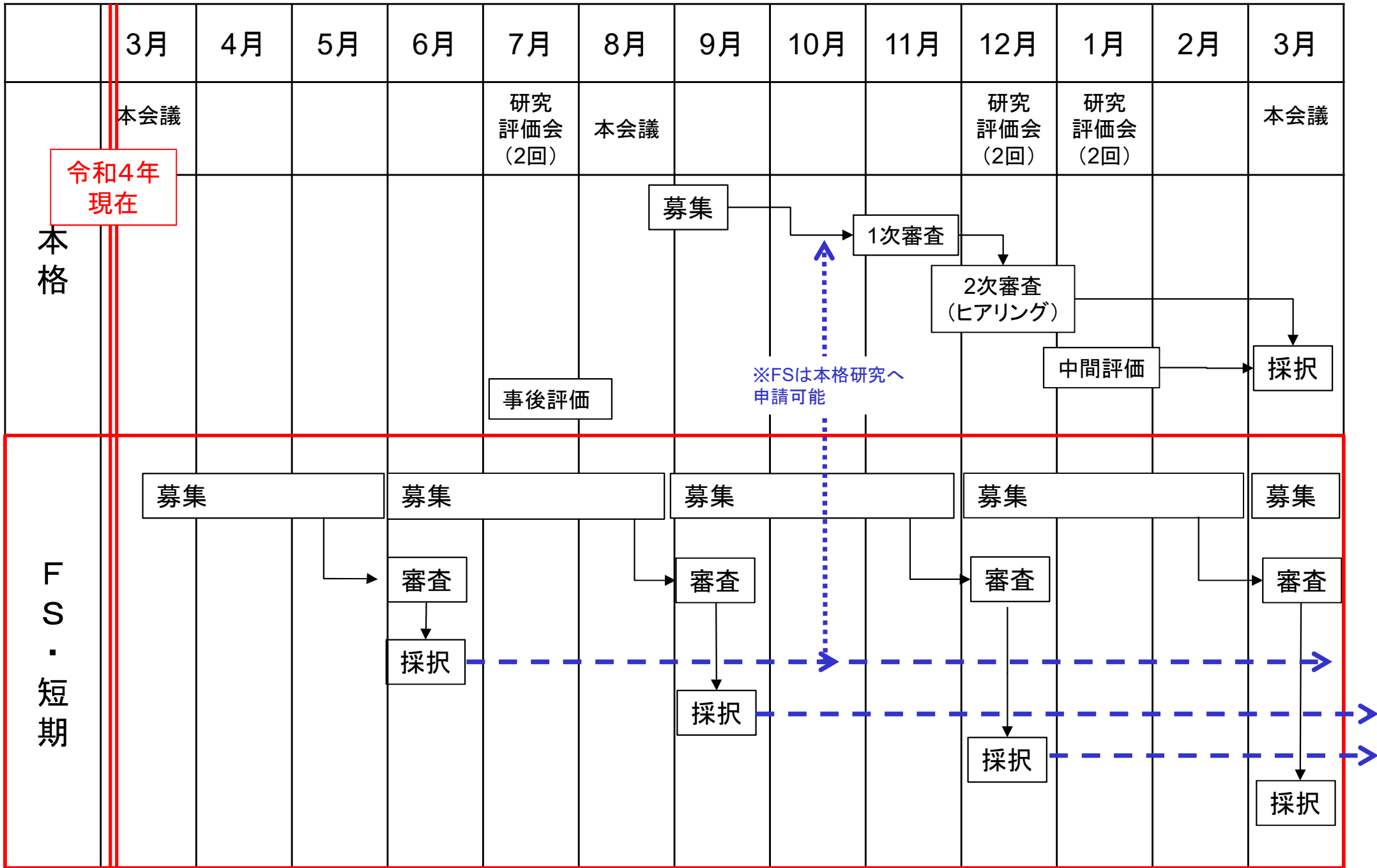
- 担当行政官と研究官が応募書類の内容について、審査項目及び基準に基づき評価を行い、その結果を踏まえ、分科会で審議



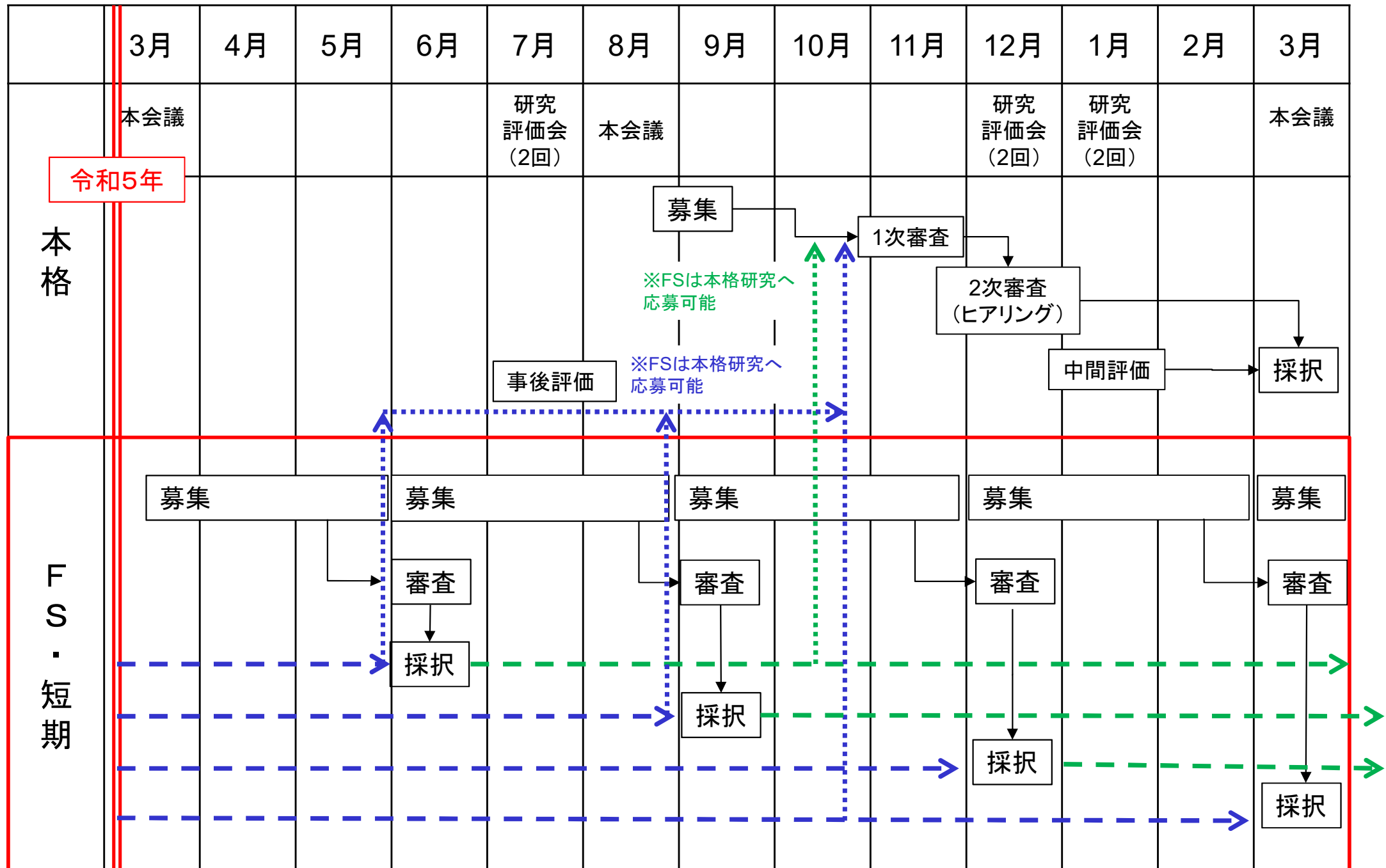
④ 審議結果の通知及び公表 (年4回)

- 公募案件の審議結果については、結果を問わず通知
- 道路局ホームページ等において、採択された研究開発(研究テーマ名と応募時の研究概要等)を公表

# 4. 令和4年度の研究開発のスケジュール(想定)



# 5. 令和5年度以降の研究開発のスケジュール(想定)



## 6. FS研究・短期研究で募集する研究開発

公募パターン	道路行政ニーズに対応する研究	提案型研究開発
概要	<p>施策テーマ毎に設定した様々な道路行政ニーズに対応する研究  <u>道路行政ニーズは、以下の7つの政策テーマ毎に別途設定</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>(1)防災・減災が主流となる社会の実現</li> <li>(2)持続可能なインフラメンテナンス</li> <li>(3)持続可能で暮らしやすい地域社会の実現</li> <li>(4)経済の好循環を支える基盤整備</li> <li>(5)インフラ分野のデジタル・トランスフォーメーション(DX)</li> <li>(6)インフラ分野の脱炭素化・インフラ空間の多面的な利活用による生活の質の向上</li> <li>(7)道路施策の実効性を確保</li> </ul> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; margin-top: 10px;">                     ※「第5次社会資本整備重点計画」における重点目標等より設定                 </div>	<p>(道路行政ニーズに記載はないが、)新たな発想に基づく研究開発の提案で、道路行政の進展に資するもの</p>
研究費規模	最大300万円/年	
研究期間	FS研究: 最大1年間程度 短期研究: 1年間/回(同じテーマで連続2回まで申請が可能)	
備考	<p>FS研究: 本格研究の実施に向けた実行可能性調査として実施するもの                      短期研究: 短期的に実施可能な小規模な研究開発</p> <p>※短期研究については、研究の実施後、更に本格研究を実施することを妨げるものではない。                      ※FS研究・短期研究については、研究代表者及び共同研究者が民間企業を除く研究機関に所属する若手研究者(令和4年4月1日現在で40歳未満であり、大学、高等専門学校に雇用されている博士号を取得した研究者)のみで構成される場合、該当する研究課題を優先して採択することがある。</p>	



## (参考)7の政策テーマ、道路政策ビジョン、道路行政ニーズ

技術研究開発を募集する道路行政ニーズは、第5次社会資本整備重点計画における重点目標等に基づき設定する下表の7つの政策テーマを実現するため、道路行政の現場の声をもとに設定したものです。

※道路行政ニーズは、道路局ホームページに掲載する予定です。

### ■7の政策テーマ

政策テーマ (第5次社会資本整備重点計画)	道路政策ビジョン 「2040年、道路の景色が変わる。」	道路行政ニーズの例
○テーマ1 防災・減災が主流となる社会の実現	○災害から人と暮らしを守る道路	○土砂崩落等を自動検知が可能となる技術 ○洗掘で不安定化した橋梁を応急的に安定化する技術
○テーマ2 持続可能なインフラメンテナンス	○道路ネットワークの長寿命化	○トンネル覆工の剥離を把握する技術 ○AIカメラによる路面・構造物の異常監視と自動記録
○テーマ3 持続可能で暮らしやすい地域社会の実現	○マイカーなしでも便利に移動 ○交通事故ゼロ	○車道部（特にジョイント）における騒音・振動低減対策
○テーマ4 経済の好循環を支える基盤整備	○国土をフル稼働し、国土の恵みを楽しむ ○世界に選ばれる都市へ ○持続可能な物流システム ○世界の観光客を魅了	○歩行者・自動車等の流動の常時計測が簡易に可能となる技術
○テーマ5 インフラ分野のデジタル・トランスフォーメーション(DX)	～各取組に関係～	○道路技術基準に関する各種問い合わせに対応するチャットボット
○テーマ6 インフラ分野の脱炭素化・インフラ空間の多面的な利活用による生活の質の向上	○道路交通の低炭素化 ○行きたくなる、居たくなる道路	○太陽光発電舗装技術 ○EV車の非接触による充電技術
○テーマ7 道路施策の実効性を確保	---	○道路の多様なストック効果計測及び3便益重視の事業評価制度改善のための手法検討

# 7. FS研究・短期研究の審査について

## (1) 審査の手順

応募のあった研究開発について、審査を実施します。

審査	応募書類の内容について、担当行政官と研究官が審査基準に基づき、必要性、有効性、効率性の観点から評価を行い、その結果等を踏まえ、新道路技術会議(分科会)で審議
----	--

審査時期は、年4回を予定しています。

応募	審査
3月～5月	6月
6月～8月	9月
9月～11月	12月
12月～2月	3月

## (2) 項目

審査項目における必要性、有効性、及び効率性の詳細は下表の通りとします。

必要性	社会的意義	行政ニーズに適合しているか・研究に社会的意義があるか
	科学的・技術的意義	発想や目標とする成果、研究方法にこれまでにない新規性があるか さらに新たな政策研究への展開を開けるなどの先導性があるか
有効性	実効性	コストパフォーマンスを含め実効性のある成果が望めるか
	業務の効率性	研究開発により、業務の効率性が大幅に向上するか
効率性	実施体制	研究目標を達成するために適正かつ研究規模に応じた実施体制(人員、役割・責任分担、設備、スケジュール、連携先等)となっているか
	費用	研究成果に見合ったコストとなっており、経費の内容(外注がある場合はその必要性、範囲等を含め)も適切であるか

## (3) 基準

審査基準に沿って下記の重み付けで定量的に評価します。

必要性30% 有効性50% 効率性20%