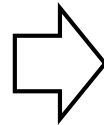


本格研究(令和5年度着手)の募集案について(概要)

0. 研究開発の変遷

R3年度募集まで	
研究	タイプⅠ:政策実現型 タイプⅡ:技術ブレイクスルー型 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年度募集から	
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	・道路行政の技術開発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 (道路行政の技術開発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:500万円程度から最大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

※本格研究は、R4年度に募集・採択し、R5年度より着手

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"> ・道路行政の技術開発ニーズに対応する研究開発 ・提案型研究開発 		
	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	

3. 本格研究で募集する研究開発(案)

公募パターン	道路行政の技術開発ニーズに対応する研究	提案型研究開発
<p>概要</p>	<p>道路行政の技術開発ニーズは、以下の7つの施策テーマ毎に設定し、HPで公表済み ⇒https://www.mlit.go.jp/road/tech/donyu/index.html</p> <p>※7つの施策テーマ: (1)防災・減災が主流となる社会の実現 (2)持続可能なインフラメンテナンス (3)持続可能で暮らしやすい地域社会の実現 (4)経済の好循環を支える基盤整備 (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) (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 (7)道路施策の実効性を確保</p> <p>※「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</p>	<p>(道路行政の技術開発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>
<p>研究費規模</p>	<p>500万円程度から最大5,000万円を設定 (研究経費の適切さは重要な審査項目)</p>	
<p>研究期間</p>	<p>最大3年間</p>	

4. 本格研究のスケジュール(公募・審査の手順)(案)

① 令和5年度 本格研究の募集要領・審査要領決定 (第46回 新道路技術会議) (8月31日)



② 令和5年度 本格研究の公募 (9月上旬～10月末)



③ 一次審査の実施 (~11月下旬)

- 国交省担当行政官・担当研究官が、評価基準(必要性、有効性、効率性)に基づき、評価を実施
- 委員からの推薦案件の確認。



④ 各分科会(ソフト／ハード)によるヒアリング審査の実施 (12月上中旬頃)

- 分科会(ソフト／ハード)毎にヒアリング審査を開催(1課題あたりの時間は、説明10分、質疑10分。3～4時間程度)
- 説明・質疑応答を踏まえ、分科会毎に合議により各公募案件の順位付けを行う。



⑤ 令和5年度 本格研究の新規研究採択時評価 (第48回 新道路技術会議) (2月下旬頃)

ヒアリング審査の結果を踏まえ、合議により令和5年度新規研究採択を審議・決定。



⑥ 審議結果の通知及び公表 (3月上旬頃)

- 結果を問わず、研究代表者に書面にて事務局から通知
- 道路局ホームページ等において、採択された研究(研究テーマ名と応募時の研究概要等)を公表

5. 本格研究の審査について(案)

(1) 審査の手順

応募があった研究開発の審査は一次審査、ヒアリング審査、二次審査の手順で行う(なお、一次審査と並行して、各委員に応募書類一式を参考送付し、推薦案件の有無を確認予定)。

一次審査	政策テーマ毎に担当行政官と研究官が応募書類に基づき、必要性、有効性、効率性の観点から一次審査を実施。
ヒアリング審査	一次審査を通過した研究について、各分科会において応募者からヒアリング審査を実施。
二次審査	ヒアリング審査の結果を踏まえ、新道路技術会議での合議により二次審査を実施。

(2) 一次審査項目

一次審査項目における必要性、有効性、効率性の詳細は下表の通りとします。

研究の 必要性	社会的意義	道路行政の技術開発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
研究成果の 有効性	実効性	今後の道路行政に対する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
研究計画の 妥当性	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) 一次審査基準

一次審査では、審査基準に沿って下記の重み付けで定量的に評価。

研究の必要性20% 研究成果の有効性60% 研究計画の妥当性20%

※令和4年3月から随時募集している「FS・短期研究 募集要領」における審査基準は、「必要性30% 有効性50% 妥当性20%」

6. 本格研究の採択～評価の流れ(案)

※R3以前の募集と同様とすることで想定

採択～評価の流れ(研究期間3年の場合)

