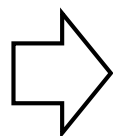


本格研究(令和6年度着手)の募集案について(概要)

1. 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

2. 研究開発の分類

第45回新道路技術会議 (R4. 3. 7)
資料4-1より

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
概要	<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>
研究費規模	<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>	
研究期間	<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6年度 本格研究の募集要領・審査要領決定 (第48回 新道路技術会議) (8月23日)



② 令和6年度 本格研究の公募 (8月末頃～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6年度 本格研究の新規研究採択時評価 (第49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

FS研究から本格研究への移行

【経緯・課題】

- FS研究実施中で、その成果が十分に出ていない状態で本格研究へ応募してきた案件あり
- FS研究から本格研究へ移行する際は、FS研究の成果を踏まえて本格研究の審査をするよう制度化すべきではないか。



【対応案】

- 本格研究の審査においてFS研究の成果等を加味するよう、本格研究の募集要領を修正
 - ① 本格研究の一次審査
「研究計画の妥当性」の観点においてFS研究の進捗状況等を加味
 - ② 本格研究のヒアリング審査
プレゼンの一部としてFS研究の進捗状況や成果の報告を求める

5. 本格研究の審査について(案)

赤文字：変更箇所

(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)。この際、FS研究(R4年度から実施しているFS研究を指す)実施中の研究については、その進捗状況や成果に関する説明を求める。

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
	既存研究の 成果等	FS研究の進捗状況や成果、または独自の研究の成果等、研究の現在の到達点を踏まえ、本格研究として想定している成果が望めるか。

(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)

