

道路政策の質の向上に資する技術研究開発 平成21年度 新規募集について(概要)

1. 公募規模、評価等
2. 公募の方法とスケジュール
3. 募集する研究開発
4. 応募資格
5. 審査基準等
6. 審査結果の通知及び公表

1. 公募規模、評価等

(1) テーマ数

平成21年度は2～5テーマ程度を予定(昨年度は5テーマ)

(2) 研究規模、
公募タイプ

大きなインセンティブを与えるため、委託額の規模は1件・年間あたり、公募タイプにより、以下を限度額とする。

公募タイプ	タイプ 政策実現型	タイプ 技術ブレイクスルー型	タイプ 新政策領域創造型
概要	現在の道路行政の重点課題の解決に資する研究 具体的には、現下の道路行政が抱える課題に対し、技術研究開発の成果が直ちに具体的な道路施策に適用・応用できる課題解決に向けた研究テーマを対象とします。	技術的課題の画期的な解決を目指す研究 具体的には、道路行政における技術的ニーズや課題に対し、技術研究開発の成果が要素技術のより一層の高度化やフィールドにおける実践・展開の飛躍的な進展等に資する技術革新に向けた研究テーマを対象とします。なお、既存の技術に比べて明らかに新規性が認められるものに限りま。	政策横断的な視点から道路行政の新たな政策領域を提案する研究 具体的には、多様な機能を持つ道路を幅広い視点から捉え、技術研究開発の成果が道路行政の新たな課題の発掘や政策分野の創出等に繋がる新規開拓に向けた研究テーマを対象とします。
年間限度額	2,000万円/年 (要素技術の研究開発を主体とする研究テーマ、及び文献調査、データ収集・分析、ヒアリング、事例研究等を主体とする研究テーマにも対応できるよう、500万円/年程度の研究も募集します。)	5,000万円/年 提案内容が従来の技術開発には類のない革新的な内容であることから、研究の本格採択にあたり事前に実行可能性や具体的方途等について検討・分析を行う必要があると、会議において判断される場合、単年度で500～1,000万円程度の革新的研究調査(FS)を実施して頂くことがあります。	1,000万円/年 (要素技術の研究開発を主体とする研究テーマ、及び文献調査、データ収集・分析、ヒアリング、事例研究等を主体とする研究テーマにも対応できるよう、500万円/年程度の研究も募集します。)
革新的研究調査(FS)	提案者自らの判断に基づき、提案内容が従来の技術開発には類のない革新的な内容であることから、研究の本格採択にあたり事前に実行可能性や具体的方途等について検討・分析を行う革新的研究調査(FS)の実施案件として応募頂くことも可能です。なお、FSの年間限度額はタイプに応じて単年度で100～1,000万円程度とします(1年後に研究課題の本格採択の是非を審査します)。		

(3) 研究期間

平成21年度から1～3年間とする(大きな成果が認められるものは最終年度に継続も検討)。

(4) 研究開発
成果の評価

複数年度にまたがる研究は、年度末に中間評価を厳格に行い、成果の見込みのないものは中止する。
また、研究期間終了後に事後評価を実施するとともに、研究成果に関する報告会を開催し、優れた研究成果を上げた研究者を表彰する。

2. 公募の方法とスケジュール

(1)主催	新道路技術会議
(2)スケジュール	11月26日 第9回新道路技術会議開催 (H21新規公募の方針決定) ↓ 12月初旬 公募開始 (締切 1月19日(月)) ↓ 3月下旬 第10回新道路技術会議開催 (H21新規公募案件の審議)
(3)その他	チラシ、HPなどで幅広く公募をPR予定。

3. 募集する研究開発

募集する研究は、10の政策領域(次ページ)の何れかに関するものとし、道路分野における基礎的な要素技術から、総合的な応用技術までの幅広い技術研究開発を対象とする。

募集にあたっての留意事項として、道路行政における重要な5つの視点(下記の□内)を冒頭に明記。

国際競争力の強化

国際物流に対応した基幹ネットワークのあり方、経済活力の向上に資する都市内・都市間の物流システムの改善や情報通信技術を活用した物流効率化の方策等

地域の自立と競争力強化

生活幹線道路ネットワークの形成や人口減少の進む地方での道路のあり方、渋滞対策等による交通の快適性・利便性向上の方策等

安全で安心できる暮らしの確保

効率的な道路の維持管理、更新・予防の方策、安全で安心な道路空間の形成のあり方等

豊かな生活環境の創造

地球環境保全に資する道路の整備・利用の方策、沿道環境の保全・創造のあり方、地域の空間形成のあり方等

高速道路ネットワークの効率的活用・機能強化

高速道路ネットワークを有効活用するための料金施策、既存ストックの機能強化の方策等

10の政策領域については、従来の記述を表形式で整理(研究テーマの例示を更新)

10の政策領域	研究テーマ例
(1)「新たな行政システムの創造」に関する技術研究開発	有料制度を含むPFIやPPP等官民の連携方策、社会変化を踏まえた道路に係る諸制度の提案、施策・事業等の評価システム、業績評価と組織マネジメント、社会とのコミュニケーション手法 等
(2)「経済・生活に活力を生む道路ネットワークを形成し、有効活用を図る」ための技術研究開発	国土・都市形成に必要な幹線道路ネットワークのあり方、料金政策等による既存ネットワークの有効活用、総合的な渋滞対策等道路交通の円滑化方策、物流効率化・国際競争力強化に資する道路整備のあり方、新たな政策ニーズに対応した道路計画・設計手法 等
(3)「新たな情報サービスを創造し、利用者の満足度を向上させる」ための技術研究開発	ITS等新技術の活用手法、物流システム等産業界との連携システム、新規産業創出の支援 等
(4)「コスト構造を改革し、道路資産の効率的な形成」に関する技術研究開発	路上工事の外部不経済の予測、CM等競争的で透明性の高い調達システム、工期短縮やコスト縮減・施工合理化に資する新技術の開発、道路構造物の構造設計法の合理化・高度化技術に関する研究、LCC縮減効果に優れた構造・技術に関する研究、合理的な事業マネジメントシステム、品質確保に資する監督・検査のあり方 等
(5)「美しい景観と快適で質の高い道空間の創出」に関する技術研究開発	地域の伝統・文化等特性を生かした道路空間の形成、無電柱化の合理的整備手法、バリアフリー施策、駐車場・歩行空間等における住民参加型のまちづくり手法、自転車利用の促進等既存空間の使い方の合理化方策、景観作りの評価・効果測定手法 等
(6)「交通事故等から命を守る」ために必要な技術研究開発	幹線道路における効果的・効率的な交通事故対策、通学路等の身近な道路における人優先の交通事故対策、情報通信技術の活用による交通事故対策、AHS等新技術による安全運転支援 等
(7)「災害時における対応をスピーディかつ的確に支援する」ために必要な技術研究開発	地震・豪雨等自然災害に対する効果的な防災・震災対策技術、災害時の情報収集・伝達や復旧活動の迅速化、道路ネットワークの機能維持や災害危険箇所の管理の高度化、防災事業の効果評価手法や対策優先度の設定手法 等
(8)「大切な道路資産の科学的な保全」に資する技術研究開発	道路管理サービスの水準と負担のあり方、道路資産を有効に活用するための維持更新などの技術開発、構造物の管理の質の向上に資する非破壊検査手法、道路ネットワークの効率的な監視手法、既設構造物の更新・再生技術、リダンダンシーを考慮した構造物の性能評価技術、効率的かつ経済的な補修・補強手法の開発、道路施設の点検・維持作業の効率化と作業環境改善 等
(9)「沿道環境を改善し、良好な生活環境を創造する」ために必要な技術研究開発	沿道大気質改善対策、沿道騒音改善対策、環境調和型道路構造の研究、関連する予測手法の研究、環境改善の効果算定手法、都市環境改善を考慮した道路網と規制のあり方 等
(10)「自然環境、地球環境の保全」に関する技術研究開発	生物の多様性と共存の確保方策、地球温暖化防止に資する持続可能な道路交通のあり方、都市空間・社会全体の環境負荷の低減方策、緑のネットワーク化 等

4. 応募資格

- (1) 10の政策領域について、それぞれ3つの公募タイプ別に応募する。なお、複数領域にまたがる研究応募も可とする。
- (2) 応募者は、大学、民間企業、その他研究費の適正な管理が可能な法人格を持つ組織、及びそれらの研究機関に在籍する研究者とする。
- (3) 審査基準は、下記のとおりとし、所定の募集申請書類を整えて、事務局宛に送付する(1月15日必着)。
- (4) 知的所有権は、受託者(応募者)に属するものとするが、実施許諾を委託者に与えるものとする。
- (5) 『道路関係業務の執行のあり方最終報告書(H20.4.17)』に基づき、社会資本整備事業特別会計道路整備勘定からの支出を取り止める下記の15法人については委託研究の契約機関から除外する。なお、道路関係公益法人の研究者が共同研究者(研究代表者を除く)となることは可能とする。
- (社)国際建設技術協会 / (財)河川情報センター / (財)自動車検査登録情報協会 / (財)全国建設研修センター / (財)ツール・ド・北海道協会 / (財)都市緑化基金 / (財)日本不動産研究所 / (財)北海道地域総合振興機構 / (財)民間都市開発推進機構 / (社)国土政策研究会 / (社)道路緑化保全協会 / (社)日本道路建設業協会 / (社)広島県トラック協会 / (社)北海道オートリゾートネットワーク協会 / (社)街づくり区画整理協会

5. 審査基準等

- (1) 審査基準 研究の審査は、研究の創造性、実現性、及び研究体制の観点から行う。
 審査基準の研究体制の記述における実施体制について、適正かつ研究規模に応じた実施体制となっているかどうかを審査する旨を強調する。
 研究体制に、「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」を追加。
- (2) 1次審査 政策領域別の研究官、行政官のチームが行い、15～20テーマ程度(昨年度は16テーマ)に絞り込む。
- | | | | | |
|-----|------------|--------|--------|---------|
| タイプ | 政策実現型 | 創造性30% | 実現性50% | 研究体制20% |
| タイプ | 技術ブレイクスルー型 | 創造性40% | 実現性40% | 研究体制20% |
| タイプ | 新政策領域創造型 | 創造性60% | 実現性20% | 研究体制20% |
- (2) 2次審査 1次審査結果を各委員に送付。新道路技術会議で審議・決定する。
- 提案者自らの判断による革新的研究調査(FS)での応募については創造性の観点のみにより評価する。

6. 審査結果の通知及び公表

- 審査結果は研究代表者に書面にて通知し、道路局ホームページ等において公表(3月下旬)。
 なお、選定された研究テーマについては、新道路技術会議における審議結果を踏まえ、研究計画の修正を求める場合がある。