

第10章

ICTの利活用及び技術研究開発の推進

第1節

ICTの利活用による国土交通分野のイノベーションの推進

内閣総理大臣を本部長とするIT総合戦略本部（高度情報通信ネットワーク社会推進戦略本部）と連携し、「世界最先端IT国家創造宣言」（平成26年6月24日改定）に掲げられた国土交通分野における情報化施策を推進している。

1 ITSの推進

最先端のICTを活用して人・道路・車を一体のシステムとして構築する高度道路交通システム（ITS）は、高度な道路利用、ドライバーや歩行者の安全性、輸送効率及び快適性の飛躍的向上の実現とともに、交通事故や渋滞、環境問題、エネルギー問題等の様々な社会問題の解決を図り、自動車産業、情報通信産業等の関連分野における新たな市場形成の創出につながっている。

また、平成25年6月に閣議決定され、26年6月に改定された「世界最先端IT国家創造宣言」に基づき、世界で最も安全で環境にやさしく経済的な道路交通社会の実現を目指し、交通安全対策・渋滞対策・災害対策等に有効となる道路交通情報の収集・配信に係る取組み等を積極的に推進している。

①社会に浸透したITSとその効果

（ア）ETCの普及促進と効果

ETCは、今や日本全国的高速道路及び多くの有料道路で利用可能であり、車載器の新規セットアップ累計台数は平成26年9月時点で約4,756万台、全国的高速道路での利用率は約89.6%となっている。従来高速道路の渋滞原因の約3割を占めていた料金所渋滞はほぼ解消され、CO₂排出削減等、環境負荷の軽減にも寄与している。さらに、ETC専用ICであるスマートICの導入や、ETC車両を対象とした料金割引等、ETCを活用した施策が実施されるとともに、有料道路以外においても駐車場での決済やフェリー乗船手続等への応用利用も可能となるなど、ETCを活用したサービスは広がり多様化を見せている。

（イ）道路交通情報提供の充実と効果

走行経路案内の高度化を目指した道路交通情報通信システム（VICS）対応の車載器は、平成26年9月末現在で約4,411万台が出荷されている。VICSにより旅行時間や渋滞状況、交通規制等の道路交通情報がリアルタイムに提供されることで、ドライバーの利便性が向上し、走行燃費の改善がCO₂排出削減等の環境負荷の軽減に寄与している。

②新たなITSサービスの技術開発・普及

（ア）スマートウェイの推進

これまで、産学官が一体となり、交通安全、渋滞対策、環境対策等を目的とし、人と車と道路とを

情報で結ぶITS技術を活用した次世代の道路であるスマートウェイを推進してきた。平成23年には、全国の高速道路上を中心に設置したITSスポットと車両に搭載された車載器との間で高速・大容量の双方向通信を行う世界初の路車間通信サービスを開始した。

(イ) ETC2.0サービスの展開

平成26年10月から、整備したITSスポットや車載器を活用し、これまでの自動料金収受に加え、高速道路上で運転支援などが可能である新しいサービス“ETC2.0”を開始した。ETC2.0サービスでは、渋滞回避支援（視覚的に理解しやすい前方道路上の画像やリアルタイムの広域かつ高精度な渋滞情報の提供）、安全運転支援（落下物や渋滞末尾情報、前方の気象等の静止画など危険事象に関する情報の提供）、災害時の支援（通行止めの際の利用者への適切な情報提供）といった情報提供サービスを提供する。また、ETC2.0から得られる経路情報を活用した新しいサービスとして、渋滞等を迂回する経路を走行したドライバーを優遇する措置や商用車の運行管理支援などを今後展開する予定である。さらに、民間駐車場決済やドライブスルー決済といった民間サービスも検討している。

図表 II-10-1-1 路車協調システムによる運転支援サービス「ETC2.0」



(ウ) ビッグデータの活用等に向けた検討

安全・安心、円滑な道路の実現のため、ETC2.0サービスの普及促進を行うとともに、ビッグデータである車両の走行履歴や挙動履歴等の大量のプロープ情報を収集・分析することで、きめ細やかな道路管理等に資する取組みを進めている。

(エ) 先進安全自動車（ASV）プロジェクトの推進

ASV推進計画に基づき、ICT技術等の先進技術を利用してドライバーの安全運転を支援する先進安全自動車（ASV）の開発・実用化・普及に取り組んでいる。具体的には、ドライバー異常時対応システム、ドライバーの過信、システムの複合化、車車間通信・歩車間通信等の通信利用型安全運転支援システムの開発促進といった事項について検討を進めている。

2 地理空間情報を高度に活用する社会の実現

位置や場所に関する情報「地理空間情報^注」を、ICTを用いて更に高度に利活用するため、平成24年3月27日に閣議決定された新たな「地理空間

注 空間上の特定の地点又は区域の位置を示す情報（当該情報に係る時点に関する情報を含む）及びこの情報に関連づけられた情報。G空間情報（Geospatial Information）とも呼ばれる。

図表 II-10-1-2

通信利用型安全運転支援システムのイメージ(先進安全自動車(ASV))



情報活用推進基本計画」に基づき、誰もがいつでもどこでも必要な地理空間情報を活用できる「G空間社会（地理空間情報高度活用社会）」の実現に向けた取組みを推進している。

（１）社会の基盤となる地理空間情報の整備・更新

様々な地理空間情報の活用の基礎として社会全体で共通に利用できる電子国土基本図^{注1}及び基盤地図情報^{注2}について、各種行政機関と連携して迅速な整備・更新を進めている。また、空中写真、地名に関する情報や国土数値情報、電子基準点による地殻変動の常時監視等、国土に関する様々な情報の整備を行っている。さらに、今後の災害に備えたハザードマップ整備のための基礎資料となる地形分類等の情報整備、発災時における空中写真の緊急撮影等、迅速な国土の情報の把握及び提供を可能とする体制の整備等を行っている。

（２）地理空間情報の活用促進に向けた取組み

整備された地理空間情報は、その多くがインターネットを用いて幅広く提供されている。また、様々な情報を検索・閲覧・入手できる地理空間情報ライブラリーやWeb上で様々な情報の重ね合わせができる地理院地図^{注3}の充実、社会全体での共有と相互利用を更に促進するための産学官の取組みを推進している。さらに、一般への更なる普及と新たな産業・サービスの創出のため、地理空間情報を防災・減災や地域活性化に効果的に活用する実証事業を行っているほか、平成26年11月に「G空間EXPO2014」を産学官が連携して開催した。

3 電子政府の実現

「世界最先端IT国家創造宣言」等に基づき、電子政府の実現に向けた取組みを行っている。なかでも、オンライン利用については、オンライン手続の利便性向上に向けた改善方針等に基づき、国民の利便性の向上及び行政運営の簡素化・効率化に取り組んでいる。

自動車保有関係手続に関しては、検査・登録、保管場所証明、自動車諸税の納付等の諸手続をオンラインかつ一括して行える“ワンストップサービス（OSS）”を関係府省と連携して推進しており、現在では、新車の新規登録を対象に、11都府県で導入している。平成25年12月24日に閣議決定された「独立行政法人改革等に関する基本的な方針」に基づき、29年度までにOSSの全国展開や対象手続の拡大が実現するよう取組みを進めている。また、「日本再興戦略」改訂2014（平成26年6月閣議決定）、「世界最先端IT国家創造宣言工程表」（平成26年6月閣議決定）を踏まえ、自動車検査登録事務におけるマイナンバーを活用した利便向上策について検討を進めていく。

注1 これまでの2万5千分1地形図をはじめとする紙の地図に代わって、電子的に整備される我が国の新しい基本図。我が国の領土を適切に表示するとともに、全国土の状況を示す最も基本的な情報として、国土地理院が整備する地理空間情報

注2 電子地図上における地理空間情報の位置を定める基準となる、測量の基準点、海岸線、公共施設の境界線、行政区画等の位置情報。項目や基準等は国土交通省令で定義される。国土地理院において、平成23年度までに初期整備が行われ、現在は電子国土基本図と一体となって更新されている。

注3 国土地理院の運営するウェブ地図（<http://maps.gsi.go.jp/>）。平成27年1月にスマートフォン対応のリニューアルを実施。

4 公共施設管理用光ファイバ及びその収容空間等の整備・開放

e-Japan重点計画等を契機として、河川、道路、港湾及び下水道において、公共施設管理用光ファイバ及びその収容空間等の整備・開放を推進している。平成26年10月現在で、国の管理する河川・道路管理用光ファイバの累計延長は約37,000kmあり、そのうち施設管理に影響しない一部の芯線約18,000kmを民間事業者等へ開放したところ、26年は新たに約300kmの利用申込みがあった。

5 ICTの活用による高度な水管理・水防災

近年情報技術が伸展する中、新たな技術を現場にあてはめることにより水管理・水防災の高度化を進めている。

河川・流域の監視のため、雨量観測においては、局所的な雨量をほぼリアルタイムに観測可能な新型レーダXRAIN（国土交通省XバンドMPレーダネットワーク）の整備を行っているほか、流量・水位観測においては、ADCP（超音波のドップラー効果を応用した流速計）やCCTV等の映像を活用した画像解析（図表Ⅱ-10-1-3 図-1）といった新たな技術の導入・実用化を進めている。また災害時の浸水範囲の把握にあたっては、合成開口レーダ（SAR）やSNSへの投稿や様々な位置情報等のビッグデータの活用を検討している。

また、航空レーザ測量（LP）による高精度の地形データの取得に加え、モバイルマッピングシステム（MMS）による画像情報を活用した維持管理の効率・効果の向上を図る取組みを進めている。

こうして得られた雨量・水位情報や高精度の地形データ等を用いて、従来よりも高度な洪水予測モデルである「分布型流出モデル」による洪水シミュレーション・リスク把握（図表Ⅱ-10-1-3 図-2）に取り組む等、更なる危機管理を進めている。

また、豪雨等により発生する土砂災害に対しては、平常時より広域的な降雨状況を高精度に把握する雨量レーダ、火山監視カメラ、地すべり監視システム等で異常の有無を監視している。また、大規模な斜面崩壊の発生に対し、迅速な応急復旧

図表Ⅱ-10-1-3

高度な水管理・水防災のためのICTの利活用例



図1 CCTV映像を活用した画像解析による水位・流速把握（資料）神戸大学工学研究科 藤田研提供

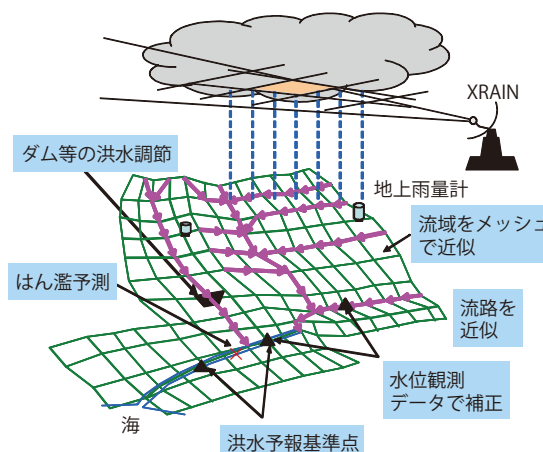


図2 分布型流出モデルによる洪水予測（資料）国土交通省

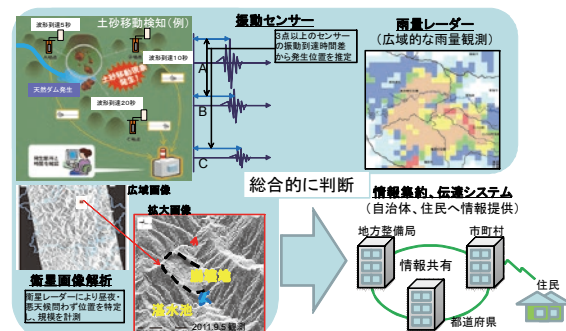


図3 大規模崩壊監視警戒システム（資料）国土交通省

対策や的確な警戒避難による被害の防止・軽減のため、発生位置・規模等を早期に検知する大規模崩壊監視警戒システム^注の整備を推進している。

下水道分野においては、センサー・ロボット等による現地調査の高度化・効率化、ビッグデータの集約・分析技術等による効率的な下水道経営、シミュレーション技術・予測技術等による的確な施設運転を実現するための検討を進めている。

6 ビッグデータの活用

(1) 情報通信技術を活用した公共交通活性化

地方都市では、少子高齢化や過疎化等により公共交通機関の利用者数が減少し続けており、事業の維持確保のために返って公共交通の効率性が悪化し、地域生活者の自家用自動車への依存度が高まっている。一方、年少者や高齢者等移動手段を必要とする利用者にとって、公共交通機関は引き続き重要な役割を担っている。

このような状況を受けて、ビッグデータ及び情報通信技術（ICT）の活用の可能性と課題について調査・検討し、利便性の高い新たな公共交通サービスの創出等を図るとともに、インバウンド観光等の分野においても活用を推進することを目的として、平成25年度に「情報通信技術を活用した公共交通活性化に関する調査」検討委員会を立ち上げ、3カ年計画で検討を進めている。26年度は、データの種類と活用方法を整理するとともに、人の移動データに関する分析評価や「見える化」の手法、ICTを活用したアンケート調査手法を検討し、茨城県つくば市域、福島県域において実際のデータを用いたケーススタディの実施により、これらの有効性を検証した。27年度は、地方自治体や公共交通事業者が利活用できるよう、効率的なデータ収集・分析手法を提案するとともに、地方の路線バス事業を支援するため、ビッグデータを活用した汎用的な新しいビジネスモデルを策定することとしている。

(2) 自動車関連情報の利活用

平成26年6月に閣議決定された「日本再興戦略 改訂2014」、「世界最先端IT国家創造宣言」を踏まえ、オーナー数、修理・整備履歴、事故履歴等の見ただけではわからない車両履歴情報を“見える化”し提供する自動車トレーサビリティ・サービスやテレマティクス等を活用して運転情報を取得し、安全運転の場合は保険料を引き下げるインセンティブを付与する安全運転促進保険等を重点テーマとして位置付け、これらの自動車関連情報を利活用した新サービスの創出等の実現に向けた具体的方策等について検討を行い、27年1月に「自動車関連情報の利活用に関する将来ビジョン」を策定した。

今後は「自動車関連情報の利活用に関する将来ビジョン」に基づき、重点テーマの実現を図るため、新たなサービス導入の効果検証や情報の取扱指針の検討を行う等、自動車関連情報の利活用を推進していくための環境整備を積極的に進めていく。

注 大規模崩壊監視警戒システムとは、①斜面崩壊に伴い発生する地盤振動から崩壊発生位置や規模を推測する振動センサー、②崩壊位置の確認や規模の計測を行う衛星画像解析、③雨量レーダの技術等を組み合わせて活用することで大規模な土砂災害の発生を早期に把握し、関係機関への情報配信を行うシステム（図表Ⅱ-10-1-3 図-3）

第2節

技術研究開発の推進

1 技術政策における技術研究開発の位置づけと総合的な推進

「日本再興戦略」改定2014（平成26年6月閣議決定）において、日本産業再興プランの柱の一つとして「科学技術イノベーションの推進」が掲げられ、「科学技術イノベーション総合戦略2014」（26年6月閣議決定）を強力に推進することとされるなど、「科学技術イノベーション」に期待される役割が増大している。

国土交通省では、「第4期科学技術基本計画」を含めた、これら政府全体の方針を踏まえつつ、第3期国土交通省技術基本計画に基づき、産学官の連携体制の一層の充実を図るとともに、分野横断的な技術研究開発を総合的に推進しており、その成果を公共事業及び建設・交通産業等へ積極的に反映している。

図表 II-10-2-1 施設等機関、特別の機関、外局における平成26年度の主な取組み

機関等	内 容
国土地理院	地理地殻活動研究センターにおいて、「ひずみ集中帯の地殻変動特性」、「地殻変動監視能力向上のための電子基準点誤差分析の高度化」、「地震ハザードマップ作成のための土地の脆弱性情報の効率的整備手法」、「空中写真測量の全自動化によるオルソ画像作成の効率化」等、地理空間情報高度活用社会の実現と防災・環境に貢献するための研究開発を実施
国土交通政策研究所	「国土交通分野の海外市場獲得におけるライバル国調査」、「社会資本の維持管理・更新のための主体間関係」、「広域災害時における貨物・旅客輸送の課題」等の研究を実施
国土技術政策総合研究所	ゲリラ豪雨に対応した土砂災害・都市水害対策、地震直後から使い続けられる建物の開発等の「防災・減災・危機管理」、道路構造物の維持管理技術の開発等の「社会資本の維持管理」、ETC2.0を活用した渋滞回避支援、安全運転支援等の「既存ストックの賢い利用」、衛星AISを活用した地球規模の船舶の航行実態の把握・分析等の「持続可能で活力ある国土・地域の形成」、3次元データモデルを用いた土木構造物管理の効率化等の「仕事の進め方のイノベーション」等に関する研究を実施
気象庁気象研究所	「台風・集中豪雨対策等の強化」、「地震・火山・津波災害対策の強化」及び「気候変動・地球環境に関する対策の強化」に資する気象・気候・地震火山・海洋の現象解明と予測研究等を実施
海上保安庁	海上保安業務に使用する機器・資材及び海上における科学捜査についての試験研究並びに海底地殻変動観測技術の高度化に関する研究等を実施

(1) 施設等機関、特別の機関、外局、独立行政法人における取組み

施設等機関、特別の機関、外局や研究を主たる業務とする国土交通省所管の独立行政法人における取組みは図表のとおりである。独立行政法人においては、公共性、透明性及び自主性を備え、適正かつ効率的に業務を運営するという趣旨を十分踏まえつつ、民間を含む関係機関との一層の連携強化を図りながら、それぞれの社会・行政ニーズに対応した研究を重点的・効率的に行っている。

(2) 地方整備局における取組み

技術事務所及び港湾空港技術調査事務所においては、管内の関係事務所等と連携し、土木工事用材料及び水質等の試験・調査、施設の効果的・効率的な整備のための水理実験・設計、環境モニタリングシステムの開発等、地域の課題に対応した技術開発や新技術の活用・普及等を実施している。

図表 II-10-2-2 研究を主たる業務内容とする国土交通省所管の独立行政法人における平成26年度の主な取組み

独立行政法人	内 容
土木研究所	「激甚化・多様化する自然災害の防止、軽減、早期復旧に関する研究」、「社会資本ストックの戦略的な維持管理に関する研究」等、良質な社会資本の効率的な整備及び北海道の開発の推進に資する研究開発を実施
建築研究所	「住宅・建築・都市の低炭素化の促進に関する研究開発」、「巨大地震等に対する建築物の安全性向上技術に関する研究開発」等、住宅・建築及び都市計画に係る技術に関する研究開発を実施
交通安全環境研究所	「次世代大型車開発・実用化促進」、「歩車間通信の要件に関する調査」等、陸上輸送の安全確保、環境保全等に係る試験研究、自動車の技術基準適合性審査、リコールに係る技術的検証を実施
海上技術安全研究所	「海難事故等発生時の状況を高精度で再現し、解析する技術の高度化のための研究」、「船舶のグリーン・イノベーションの実現に資する革新的な環境負荷低減技術に関する研究」、「海洋再生可能エネルギー生産システムに係る安全性評価手法の開発及び高度化に関する研究」等、海上輸送の安全の確保、海洋環境の保全、海洋の開発、海上輸送の高度化に関する研究を実施
港湾空港技術研究所	「大規模地震・津波から地域社会を守る研究」、「沿岸生態系の保全・回復とCO ₂ 吸収、および閉鎖性海域の環境改善に関する研究」、「港湾・空港施設等の戦略的維持管理に関する研究」等、安全・安心な社会の形成、沿岸域の良好な環境の保全・形成、活力ある経済社会の形成に資する研究開発を実施
電子航法研究所	「航空路の容量拡大」、「混雑空港の処理容量拡大」、「空地を結ぶ技術及び安全」等、航空交通管理システムの高度化等に関する研究開発を実施

（３）建設・交通運輸分野における技術研究開発の推進

建設技術に関する重要な研究課題のうち、特に緊急性が高く、対象分野の広い課題を取り上げ、行政部局が計画推進の主体となり、産学官の連携により、総合的・組織的に研究を実施する「総合技術開発プロジェクト」において、平成26年度は、「災害拠点建築物の機能継続技術の開発」等、計5課題について、研究開発に取り組んでいる。

また、交通運輸分野においても、安全の確保、利便性の向上、環境の保全等に資する技術研究開発を、産学官の連携により効率的・効果的に推進しており、26年度は、「交通分野における高度な制御・管理システムの総合的な技術開発の推進」に取り組んでいる。

（４）民間企業の技術研究開発の支援

民間企業の研究開発投資を促進するため、試験研究費に関する税制上の特例措置による支援を行っている。

（５）公募型研究開発補助制度の推進

建設分野の技術革新を推進していくため、国土交通省の所掌する建設技術の高度化及び国際競争力の強化、国土交通省が実施する研究開発の一層の推進等に資する技術研究開発に関する提案を公募する「建設技術研究開発助成制度」では、政策課題解決型技術開発公募（2～3年後の実用化を目標）、震災対応型技術開発公募（1～2年後の実用化を目標）の2種類の公募を行い、平成26年度は新規6課題、継続11課題を採択した。

また、交通運輸分野については、広く産官学の知見を結集して真に必要な基礎的研究を国において重点的に実施する「交通運輸技術開発推進制度」において、26年度は「交通インフラにおける老朽化対策、事前防災・減災対策及び的確な維持管理・更新」等5つの研究テーマについて研究課題の公募を行い、新規2課題、継続5課題を採択した。

2 公共事業における新技術の活用・普及の推進

（1）公共工事等における新技術活用システム

民間事業者等により開発された有用な新技術を公共工事等で積極的に活用するための仕組みとして、新技術のデータベース（NETIS）を活用した「公共工事等における新技術活用システム」を運用している。これまでに公共工事等に関する技術の水準を一層高める画期的な新技術として推奨技術を21件、準推奨技術を47件選定した。また、現場の維持管理の効率化を推進するため、NETISを活用し、技術テーマを設定し、応募のあった技術について現場で活用・評価することで、新たな技術の現場への導入や更なる技術開発を推進している。

（2）新技術の活用支援

公共工事等における新技術の活用促進を図るため、各設計段階において活用の検討を行い、活用の効果の高い技術については工事発注時に発注者指定を行っている。また、発注事務所が積極的に活用を検討する新技術について、発注の合理化に資する暫定歩掛を平成24年度から26年度までに7技術作成している。

第3節

建設マネジメント（管理）技術の向上

1 公共工事における積算技術の充実

公共工事の透明性を確保することを目的に、各種積算基準類の公表を行っている。平成26年度は「改正品確法」を踏まえ、適正な利潤を確保できるよう一般管理費等率の改定を行い、27年4月から適用することとした。また、24年度からは積算の効率化を進めるため「施工パッケージ型積算方式」の試行を開始し、25年度に拡充している。さらに、近年の不調不落に対応すべく大都市地域等で行う道路維持工事等の間接費補正や応札者の見積りを予定価格に反映することができる積算方式の試行を実施している。

加えて、土木工事積算要領及び積算基準を定めるとともに、土木工事標準歩掛を設定しており、26年度は経済社会情勢の変化を勘案し、維持修繕用の歩掛は小規模施工に対応した施工区分を見直した歩掛の改定、並びに最新の施工実態を踏まえ施工効率の向上を反映した歩掛の改定を実施している。

また、建設機械等損料については、施工者の保有する建設機械等について実態調査を行い、建設機械の基礎価格、維持管理費用、稼働状況等を把握し改定を実施している。

2 CIM・BIMの取組み

公共事業の計画・調査・設計段階から3次元モデルを導入し、その後の施工、維持管理の各段階においても3次元モデルに連携・発展させ、あわせて事業全体にわたる関係者間で情報を共有することで、建設生産システムの効率化・高度化、公共事業の品質確保や環境性能の向上及びライフサイクルコストの縮減を図るCIM（Construction Information Modeling）の導入に向けた取組みを行っている。平成24年度から全国11の直轄事業でモデル事業として試行を開始し、効果・課題等を検証している。26年度からは、試行と並行し、産学官の連携により制度・技術の両面からCIM導入・推進に向

けた検討を進めている。

また、官庁営繕事業においても、設計内容の可視化、建物情報の統合・一元化等を図ることができるBIM（Building Information Modeling）の導入の効果・課題を検証するため、22年度以降、3件の事業でBIM導入の試行を行ってきている。また、これらの結果も踏まえ、官庁営繕事業におけるBIMを利用する場合の基本的な考え方と留意事項を「官庁営繕事業におけるBIMモデルの作成及び利用に関するガイドライン」として、26年3月に取りまとめ、公表した。26年度は、4件の事業でガイドラインを適用しBIMを導入している。

第4節

建設機械・機械設備に関する技術開発等

（1）建設機械の開発及び整備

国が管理する河川や道路の適切な維持管理、災害復旧の迅速な対応を図るため、維持管理用機械及び災害対策用機械の全国的な整備に取り組んでおり、平成26年度は、増強30台及び老朽化機械の更新284台を実施した。

また、治水事業及び道路整備事業の施工効率化、省力化、安全性向上等を図るため、建設機械と施工に関する調査、技術開発に取り組んでいる。

（2）機械設備の維持管理の合理化と信頼性向上

災害から国民の生命・財産を守る水門設備、揚排水ポンプ設備、道路排水設備等は、昭和40年代後半から建設が進み、老朽化した設備が多くなっている。これら機械設備は、洪水時等に確実に機能を発揮することが求められているため、「ダム・堰施設技術基準（案）」の改定及び、「ゴム袋体をゲート又は起伏装置に用いる堰の袋体に関する基準」を新規策定した。

（3）建設施工における技術開発成果の活用

大規模水害、土砂災害、法面崩落等の二次災害の危険性が高い災害現場において、安全で迅速な復旧工事を行うため、遠隔操作が可能で、かつ、分解して空輸できる油圧ショベルを開発し、平成26年度までに11台配備し、遠隔操作や小型クレーンによる分解組立、ヘリコプターによる空輸訓練などを実施すると共に、御嶽山噴火や長野北部地震対応などの災害復旧活動に延べ258台・日派遣した。

(4) 次世代社会インフラ用ロボット開発・導入の推進

我が国の社会インフラをめぐっては、老朽化の進行、地震及び風水害の災害リスクの高まり等の課題に直面している。そこで、ロボット開発・導入が必要な「5つの重点分野」(維持管理：橋梁・トンネル・水中、災害対応：調査・応急復旧)において、実用性の高いロボットの開発・導入を図ることで、社会インフラの維持管理及び災害対応の効果・効率の向上に取り組んでいる。平成26年度は、「5つの重点分野」に対応できるロボットを民間企業や大学等から公募し、産学官の有識者からなる「次世代社会インフラ用ロボット現場検証委員会」のもと、応募の

あった技術のうち101件65者について直轄現場において検証・評価を実施し、その結果を公表した。

図表II-10-4-1 次世代社会インフラ用ロボット開発・導入の促進

