

第3回道路技術懇談会における主な意見

第3回道路技術懇談会における主な意見

主な意見	事務局回答
<p>(新技術導入促進計画について)</p> <ul style="list-style-type: none">• 新しい技術はどんどん出てくるため、一旦カタログができたなら固定するのではなく、門戸はしっかり開いておくべきであり、1年程度でアップデートする考えがあって良いと思う。• 掲載された性能カタログの技術が、SIPなど、どのような技術開発の取り組みによるものなのか、整理してみてはどうか。 <p>(道路施設の点検データベースの整備と新技術活用)</p> <ul style="list-style-type: none">• データの利活用は、現在の新技術導入促進計画の技術より抽象的な技術になると想定するため、どんなDXが実現しそうかということを広く求める考えもあるのではないか。• データの一元化により、損傷に対してどう補修をしたか情報が蓄積されていない現状が顕在化すると考えるが、それに対し、どのように連携していくのかが取り組むべき課題である。次なる新技術として、例えば三次元で管理することで見やすくなるなどの方法もあるのではないか。• 共同溝工事で作成した支障する構造物を含めた地下埋設物の3Dマップを竣工データとして提出されているが、その後活用されていないため、xROADでの活用を進めていただきたい。	<ul style="list-style-type: none">• 今後も、引き続き定期的に更新してまいりたい。• 別紙のとおり整理。• 将来的には三次元でのBIM/CIMデータとのリンク付けも考えられるが、まずはできるところから取り組んでまいりたい。

第3回道路技術懇談会における主な意見

主な意見	事務局回答
<ul style="list-style-type: none">• 占用企業者も含めて道路の3D化を考えていくことが必要。また、竣工時のデータマツトを決めてもらえれば、それに合わせた納品を検討したい。• AI等の技術開発のためには、教師データの候補となるような画像データなどが必要であるが、サンプルデータを公開していくのか、あるいは今回のデータベースを有償で閲覧できるようなサービスを提供するのか。• データベースの位置表現を地方公共団体まで連携して全て統一するということは難しいと考えるが、位置表現の統一化を図るための機能の開発などを考えているのか。	<ul style="list-style-type: none">• 業界団体等とのデータ連携も考えてまいりたい。• 詳細なデータは必要経費の一部を利用料としてご負担いただいで公開していく。• 緯度経度での統一化した表示を考えているが、基盤データの連係は今後の検討課題である。• 用途に応じて地図情報をアプリケーション側で選び、適切に表現できるような技術開発を期待している。

第3回道路技術懇談会における主な意見

主な意見	事務局回答
<ul style="list-style-type: none">研究者や企業にとってスピード感が大事であり、できたものから早くデータを公開して欲しい。多少データのずれや間違いがあっても、公表し活用されることで、次回の点検の精度も上がるし、民間の技術開発を応援することにもつながる。 データが共有されていないため、データを基に議論することができていない状況であり、有償でも構わないため、データを公開すべき。様々なデータベースがあるため、利用者が混乱しないよう、国土交通省データプラットフォームとxROADとの位置付けを明確にして進めることが大事ではないか。 利用料と登録料について、例えば、1件当たりで価格設定するやり方や、「利用」といっても、入っているデータのソースを見るという利用と、その幾つかのデータの集合体を自分で料理するというような許認可のようなものなどいろいろあると思うので、管理運営の方との調整でぜひ検討して欲しい。	<ul style="list-style-type: none">来年度から、可能な範囲でデータベースの管理運営を行う予定である。利用者目線に立って、使いやすさと分かりやすい料金体系を管理運営団体と考えてまいりたい。

第3回道路技術懇談会における主な意見

主な意見	事務局回答
<ul style="list-style-type: none">• 性能カタログに技術が掲載されると、xROADにエントリーできるとか、アプリケーションの開発の余地があるのではないかと。技術の話とデータの話をつなぐしながら進めることが大事だと思う。また、点検データを時系列でデータを収める方法も大事ではないか。• カタログに掲載された新技術の活用がなされた後、その技術についてモニタリング等をして、評価していく予定はあるのか。• デジタル化は、最初は大きな手間が生じるが、進むにつれて加速度的に業務量が減って楽になるものであり、しっかりと取り組むべきである。	<ul style="list-style-type: none">• データを扱う新技術については、引き続き課題として検討してまいりたい。• どういう技術がどのように使われているかは引き続き把握してまいりたい。

点検支援技術性能カタログ掲載技術の支援制度等利用状況

別紙

	全体						備考
			橋梁		トンネル		
		率		率		率	
国等の支援事業を活用	50	63%	36	57%	14	82%	次頁参照
複数の取り組みにより開発を実施	16	20%	14	22%	2	12%	
単独の取り組みで開発を実施	34	43%	22	35%	12	71%	
地公体等の支援事業を活用	4	5%	4	6%	0	0%	
自社が独自で開発 等	26	33%	23	37%	3	18%	
合 計	80		63		17		

点検支援技術性能カタログ掲載技術の支援制度等利用状況（主に国等の支援事業を活用）

		合計					
		橋梁		トンネル			
		数	率	数	率	数	率
NETIS	国土交通省	30	38%	21	33%	9	53%
うちテーマ設定型	国土交通省	23	29%	17	27%	6	35%
新道路技術会議	国土交通省	1	1%	0	0%	1	6%
SIP	内閣府	19	24%	14	22%	5	29%
PRISM	内閣府	1	1%	1	2%	0	0%
RAIMS	モニタリングシステム技術研究組合	10	13%	10	16%	0	0%
NEDOなど	経済産業省関係	8	10%	8	13%	0	0%
土木学会インフラマネジメント技術国際展開研究助成	土木学会	2	3%	1	2%	1	6%
その他（国による支援事業等）	主に国土交通省	2	3%	1	2%	1	6%
カタログ掲載技術数		80		63		17	

※複数の支援事業等により技術開発を行っているものがある。