

「橋梁、トンネルの点検支援技術」に関する公募 公募要領

1. 公募の目的

橋梁、トンネルをはじめとする道路施設の定期点検を行うにあたっては、知識と技能を有する者（以下「定期点検を行う者」という。）が、近接目視により行うことを基本としつつ、必要に応じて打音検査や触診等の方法を併用して点検・記録ならびに健全性の診断を行う。平成31年2月に改定された定期点検要領においては、定期点検を行う者は、自らが診断を適切に行うことができると判断する場合は、近接目視以外の方法（点検支援技術）でも点検を行えることが明確にされた。この場合、近接目視や様々な点検支援技術を組み合わせて点検を行うなど、道路施設ごとに適切な点検計画を立てることが必要となり、使用する機器等の特徴や能力に関する分かりやすい情報が求められる。このため、国土交通省では、定期点検を行う者が、民間企業等が開発した各種の点検支援技術について、その特徴や能力を容易に確認・比較できるように、各技術の性能値をカタログ形式でとりまとめた「点検支援技術性能カタログ」（以下「性能カタログ」という。）を策定・公表した。

応募者は、応募するにあたって性能カタログの概要について、性能カタログ第1章 性能カタログの活用にあたってを確認し、把握すること。この性能カタログでは、当該技術の使用条件や誤差の程度等の統一的な情報を「標準項目」と定め、これらの情報について各開発者が明示した技術を掲載している。技術によっては、開発者が定める使用条件のもとでの使用結果等についても掲載している。応募する技術は、性能カタログにおける性能値を応募者が各技術について確認しておく必要がある。また、性能カタログ第1章のとおり、性能カタログに掲載されている技術は、標準試験によって性能が比較できるように整理されている。既存の性能カタログで用いられている標準試験では適するものがない技術については、応募者が試験方法を提案する必要がある。

定期点検の対象となる橋梁やトンネルは、その数も多く、また形式や構造・寸法も多様であることから、さらなる掲載技術の充実を図ることを目的として、「画像計測技術」、「非破壊検査技術」、「計測・モニタリング技術」を公募し、各種試験を実施する。試験の結果、技術の性能値等が確認できたものについて、性能カタログに技術情報を掲載する予定である。そのため、実際の点検現場で活用が見込めないような技術などは掲載しないこととなる。

2. 技術の公募

公募にあたっては、定期点検を行う者や調達を行う道路管理者として、活用目的と計測・取得したい物理量等のリクワイヤメントを提示し、それに対応できる点検支援技術を公募する。なお、各リクワイヤメントにおいて具体的な計測項目を例示しているが、計測したい物理量に対して直接計測するのではなく、別途計測した値を用いて換算（推計）する手法も対象とする。詳細については、11. 参考資料6) 監視計画の策定とモニタリング技術の活用について（参考資料）等を参考にされたい。

性能カタログ公表後、技術進歩等により試験方法が変更又は改善された場合には、更新時のタイミングで再度、各種試験を実施する場合がある。

(1) 公募技術

1) 橋梁の点検支援技術のリクワイヤメント

公募する技術

- ① 見えない又は見えにくい部材等の状態をより詳しく把握できる技術
- ② 健全性の診断に必要な情報を定量的に把握・推定する技術
- ③ 点検作業（状態の把握、点検結果の記録やとりまとめ）を効率化できる技術

下記に示すリクワイヤメントと合致しないと判断される応募技術は、カタログへの掲載を見送ることとなる。

○PC 上部構造¹や吊材の状態把握

PC 上部構造の PC 鋼材は主桁の引張力を受け持つ重要な部材であるが、通常、コンクリート中に埋め込まれており、近接目視でその状態を把握することは困難である。また、斜張橋や吊橋のような吊材は、上部構造の自重を支える重要な部材であるが、塗装や保護管などで被覆されており、目視や触診では、その状態確認ができない。一方で、吊材の鋼材の断面積が確保されているか、破断していないか、腐食等の存在を疑うべき湿潤状態に置かれていないか、張力等が設計で想定しているように有効に荷重を負担しているか、想定以上に負担しているのか等の情報があれば、その他の情報と併せてこれらの鋼材の診断を適切に行うことができ、想定外の応答から他の部位の異常の発見につながる場合も考えられる。これらの情報について、適用条件や想定される誤差等が明らかであり、かつ定量的に情報が得られる技術を公募する。

PC 上部構造や吊材の状態を把握するための具体的な計測項目としては、以下のとおりである。

計測項目

- ・コンクリート中の PC 鋼材緊張力を計測
- ・コンクリート中の PC 鋼材の破断（欠損）を検出
- ・コンクリート中の PC 鋼材の断面積の減少量を計測
- ・コンクリート中の PC 鋼材のシース内の空隙（水分量）を計測
- ・吊材張力を計測
- ・塗装や保護管で被覆された吊材の破断（欠損）を検出
- ・被覆内部にある吊材の断面積の減少量を計測
- ・吊材被覆内部にある水分・湿気を計測

○支承部²の機能障害の把握

通常、支承部は桁端部等の狭隘部に設置されており、人が接近しにくく、近接

¹ 上部構造：橋台、橋脚に支持される橋桁その他構造部分をいう

² 支承部：上部構造と下部構造との接点に設けられる部材で、上部構造の動きに追随し、上部構造から伝達される荷重を支持、下部構造へ伝達する。必要に応じて減衰機能などが付与されている場合がある。

目視では、状態確認が困難である場合も想定される。支承は、必要に応じて橋梁の上部構造と下部構造の間に設置される部材である。支承部には、上下部構造間の荷重を確実に伝達する機能及び上部構造の伸縮・変形による上部構造と下部構造の相対変位に追随する機能が求められる。健全性の診断は機能障害について行うことになっており、想定通り上部構造の動きに追随しているかどうか、荷重を支持できているかどうかを確認することができれば、より適切な診断につながる。診断を適切に行うためには、新技術を活用し、外観だけではなく、変位、ひずみ、加速度等の定量的な情報の取得によって、支承部の機能障害の有無の検討に必要な情報を取得することが求められる。

支承部の機能障害を把握するための具体的な計測項目としては、以下のとおりである。

計測項目

- ・ 支承の反力を計測
- ・ 支承の移動量や傾斜量の履歴
- ・ アンカーボルトのコンクリート内部での腐食の有無や全長での定着の有無
- ・ ゴムの亀裂の有無、長さ、深さ

○橋梁基礎の洗掘や斜面上の基礎等の状態把握

河川内に橋梁が設置される場合、洪水中に橋梁の地盤の洗掘が生じるなどで、基礎を支持する地盤が流され、下部構造³の沈下、傾斜、移動につながる恐れがある。そこで、基礎の安定について把握するためには、水中部における基礎周辺地盤の形状、下部構造の沈下・傾斜の有無や経年変化などについて把握する必要がある。また、土圧による下部構造の移動、斜面上の基礎であれば斜面の形状の変化や下部構造の沈下、傾斜、移動の可能性について判断することは橋の健全性の診断の一つであるため、これらについても計測できる技術を公募する。

また、鋼製パイルベントの水中部の鋼材座屈や曲げ強度に関係する、腐食、孔食、欠損の有無に関する情報を取得できる技術も公募する。特に水中部や土中部の状態を計測できること、また、付着物の上からでも計測できる技術を期待する。橋梁基礎の洗掘等を把握するための具体的な計測項目としては、以下のとおりである。

計測項目の例

- ・ 水中部・土中部の橋梁基礎の断面欠損を計測
- ・ 水中部・土中部の橋梁基礎の位置、標高を計測
- ・ 地盤高やフーチング基礎天端の高さを計測
- ・ 橋梁基礎周辺の河床高や斜面では基礎周辺の地盤形状を計測
- ・ 橋梁又は下部構造の軸線の形状を計測（傾斜、偏心量の計測などでもよい）

³ 下部工：上部工からの荷重を基礎地盤に伝達する構造部分で、橋台、橋脚及びそれらの基礎からなる

○狭隘な溝橋内空の状態把握

溝橋は、鉄筋コンクリート部材からなる剛体ボックス構造で、かつ、ボックス構造内に支承や継手がなく、全面が土に囲われている構造である。溝橋内部は、通常、断面が狭小であり、水流や土砂の堆積により近接目視を実施するには手間がかかることが多い。そこで、狭隘な溝橋内空の状態の把握を適切に行うための技術を公募する。

狭隘な溝橋内空を把握するための具体的な計測項目は、以下のとおりである。

計測項目

- ・溝橋の水中部や狭隘部にあるひびわれの位置、幅、長さの計測
- ・溝橋の狭隘部にある漏水の位置、規模の計測
- ・溝橋の水中部や狭隘部にあるうき・剥離の位置、規模の計測

○狭隘な桁端部やゲルバー部の状態把握

桁端部やゲルバー部は、損傷が発生しやすく、定期点検をする上で重点的に着目する必要がある箇所であるが、落橋防止システムや添架物なども付属されていることも多く狭隘部であるために、近接目視が困難な箇所である。そこで、狭隘な桁端部やゲルバー部の状態の把握を適切に行うための技術を公募する。

狭隘な桁端部やゲルバー部の状態を把握するための具体的な計測項目としては、以下のとおりである。

計測項目

- ・桁端部やゲルバー部のひびわれの位置、幅、長さの計測
- ・桁端部やゲルバー部の漏水の位置、規模の計測
- ・桁端部やゲルバー部のうき・剥離の位置、規模の計測

○疲労亀裂の状態把握

鋼部材に疲労亀裂の発生が疑われる場合には、疲労亀裂か否かを特定する必要があるが、その労力は膨大になる場合がある。鋼床版や鋼桁、鋼製橋脚隅角部などの溶接部における亀裂箇所を効率的に把握する技術が求められる。特に、亀裂の調査の際には、塗膜を剥がす工程や足場等の仮設が必要となるが、これらの労力を省力化する技術が求められる。

計測項目

- ・亀裂の位置、深さ、長さの計測

○落下防止対策箇所における状態把握

落下防止対策や補修補強を実施したコンクリート部材からコンクリート塊が落下する事例がみられる。コンクリート片程度の落下を防ぐためには補修材料の状態の把握が必要である。また、塊での落下を防ぐためには母材コンクリートの状

態や、母材の劣化の結果として生じる水の浸入の有無等を把握できると有用な情報となる。

国が管理する道路橋については、5年に一度の打音か、事前措置を求めている。また、事前措置を行っていない箇所は、中間年での措置を求め、事前措置を行っていても、必要に応じて状態の確認を行う。このことから、既に事前措置を実施済の箇所の状態の把握を適切に行うために、点検支援技術の活用が期待される。

計測項目

- ・ 第三者被害防止のためにシート等を貼っている状態において、うき・剥離の位置、規模の計測

○コンクリート内部の鉄筋腐食の状態把握

塩害特定点検は、鋼材位置のコンクリート内部に含まれる塩化物イオン量から、塩害の可能性を推定する。塩化物イオン量を調査するためのコア採取やドリル削孔等により、試料を採取することは、構造物を傷つけるため、多数回行うことは好ましくなく、10年に1回実施する。このことから、コア採取に変わる塩化物イオン濃度の計測が求められる。また、予防保全の観点からはできるだけ早い段階で鋼材が腐食に至る可能性を把握できることは有用である。このことから、コンクリート内部の鉄筋の状態を把握する技術が求められる。

計測項目

- ・ 塩化物イオン濃度
- ・ 内部鉄筋の断面積の減少量

○遅れ破壊が生じたボルトの状態把握

高力ボルトの遅れ破壊が生じても、さびによる固着や塗膜での拘束などにより、外観上は変状が生じていないように見えることもある。したがって、高力ボルトについては、打音検査を行い、既に折損が生じているボルトを抽出することが行われる。打音検査なしでボルトが折損したことが把握できる技術が求められる。

計測項目

- ・ ボルトの孔食の有無
- ・ ボルトの内部の状態を把握

○床版上面の土砂化等の状態把握

床版上に土砂化した部分ができると、As 舗装の損傷を容易に招くとともに、その後のコンクリート床版の劣化を著しく加速させる。土砂化はAs 舗装下の床版上面の損傷であることから、外観での発見ができない。また、調査するにも、交通規制を伴い、舗装を撤去する必要がある。したがって、舗装を撤去することなく舗装下の状態を把握できる技術が求められる。

計測項目

- ・床版上面の損傷状況を把握
- ・床版上面の滞水の有無を確認

○点検作業（状態の把握、点検結果の記録やとりまとめ）の効率化

橋梁の点検を近接目視にて行う際は、部位によっては作業の際に仮足場などを設置している。そのため、近接目視によらず損傷画像を撮影する技術が求められている。

記録・保存においては、大量の写真データや損傷図の整理に手間がかかる。また、定期点検結果の記録・保存にあたっては、法令の定めがなく、道路管理者毎に検討・設定している。そこで、ひびわれなどの損傷等を画像で記録する技術や、画像から損傷の検出や損傷図作成を行う技術が求められる。

具体的には、以下のような技術である。

- ・ドローンなどで損傷等を画像で撮影・記録する技術
- ・橋梁の点検支援技術を用いた3次元写真記録ができる技術
- ・機器等によるひびわれ図の作成ができる技術
- ・上部構造や下部構造の座標や標高、断面の座標や標高を記録する技術

なお、ひびわれ図については人が作成するひびわれ図と同じである必要は無い。また、技術の試験にあたっては、一定のアルゴリズムや精度、適用条件の明確さ、再現性等が適確に説明・保証されることを確認するとともに、ひびわれの幅等の検出・出力設定の自由度、他機器との記録の互換性・相互利用の自由度についても、カタログの記載項目として含めることを想定している。

2) トンネルの点検支援技術のリクワイヤメント

公募する技術

- ① 本体外・附属物等の状態をより詳しく把握できる技術
- ② 健全性の診断に必要な情報を定量的に把握・推定する技術
- ③ 点検作業（状態の把握、点検結果の記録やとりまとめ）を効率化する技術

下記に示すリクワイヤメントと合致しないと判断される応募技術は、カタログへの掲載を見送ることとなる。

○直接視認が困難な箇所（内装板背面等）を含むトンネル本体外の状態把握

トンネルの健全性の診断を行うためには、トンネル本体外に発生した変状（ひび割れ、うき・はく離、鋼材腐食、漏水等）の状態を効率的かつ精度よく把握することが求められる。トンネル本体外には覆工、内装板、補修材等があるが、内装板背面などの覆工については直接視認することが困難であり、当該箇所の変状についても効率的に精度よく把握することが求められる。

以上を踏まえ、本体外の状態把握に資する技術として、直接視認が困難な箇所（内装板背面等）を含むトンネル本体外の状態把握が可能な技術を重点的に求める。また、これまでの性能カタログに記載されている類似技術に加え、内装板等

の背面にある覆工の状態を把握可能な技術も公募の対象とする。

具体的な計測項目は、以下のとおりである。

計測項目

- ・覆工のひび割れ（幅、形状、段差の有無ならびに段差量）、うき・はく離、鋼材腐食、漏水、覆工の厚さ、背面空洞、覆工の形状・変形等の位置、規模
- ・劣化した補修・補強材の位置、規模
- ・補修・補強材を固定するボルトのゆるみの有無
- ・内装板等の背面にある覆工の変状を計測する技術
- ・他の計測結果から内装板等の背面の覆工の状態を把握する技術

○附属物等（ジェットファン、照明、ケーブル等）の取付状態の把握

トンネル内には、ジェットファン、照明、ケーブルなど、トンネル内の環境改善や利用者への情報提供等、様々な目的で附属物等が設置される。

附属物等は、落下による利用者被害防止の観点から、それらの取付状態を把握することが求められる。また、附属物等の取付状態の評価にあたっては、外観上は変状が生じていないように見えることもあるため、近接目視に加えて打音検査や触診が必要となるうえ、取付部材や取付部の覆工は死角となることが多いことや、設置数が多いことなどから、点検を効率化する技術が求められている。

附属物等の取付状態の把握のための具体的な計測項目は、以下のとおりである。

計測項目

- ・附属物等の取付部材の腐食、変形、亀裂、欠損
- ・附属物等のボルト・ナットの腐食、緩み、脱落
- ・附属物等本体の腐食、変位、傾斜

○変状の進行性等の情報を定量的に把握・推定

定期点検では、近接目視等の現場作業により得られる状態の把握の結果に基づいて診断を行うこととなる。また、診断結果に基づいて、ひび割れ等への措置を行うにあたっては、変状要因（材質劣化によるものか外力の影響なのか）や、変状の進行性等を的確に把握することが求められる。

今後、点検支援技術を利用して診断を行う場合、これまでとは異なる情報（点検支援技術による情報）に基づいて、状態の把握を行うことが求められるが、このとき点検支援技術による情報から診断に資する情報を定量的に把握することができれば、人力作業の効率化・省力化が期待できる。

以上を踏まえ、健全性の診断に必要な情報を定量的に把握・推定する技術（ソフトウェア技術も含む）を求めることとし、以下の技術を重点的に求めることとする。

- ・ひび割れや変形等の変状の進行性を把握する技術
- ・ひび割れ等の変状要因が外力性かどうかを推定するために必要な情報を把

握・推定する技術

- ・過去の計測結果、複数の計測装置から得られた計測結果、異なる装置で計測された画像データや点群データを統合・分析し、健全性の診断に必要な情報を定量的に把握・推定する技術

○近接目視等の外業や点検の記録作成等の内業の効率化

トンネルの定期点検における近接目視等の作業は、車線規制下で高所作業車を利用して行われており、作業足場が高所作業車のデッキ内に限られるなど狭い作業範囲での作業が必要となる。また、打音検査やたたき落とし作業を上向きで行うこととなり、多大な労力を要する。定期点検の作業を効率化するためには、これらの作業を効率的に行うことが求められる。

また、定期点検では、その結果を資料としてとりまとめることになるが、その資料作成においては、大量の写真データや変状データの整理に手間がかかるため、作業の省人化・省力化が可能な技術が求められる。なお、技術的助言で求められる以上の情報をとりまとめる等の点検結果の記録の質の向上に資する技術についても公募の対象とする。

具体的には、以下のような技術である。

- ・トンネル点検において、点検者を点検箇所近づけて効率的に移動できる技術（現行の高所作業台車による点検よりも効率的な点検が可能となる技術）
- ・大量の写真や変状データを効率的に整理する技術
- ・写真から変状展開図を作成する技術
- ・連続的な三次元形状の写真を記録する技術

なお、変状展開図については人の作成する変状展開図と同じである必要は無い。また、技術の試験にあたっては、一定のアルゴリズムや精度、適用条件の明確さ、再現性等が適確に説明・保証されることを確認するとともに、ひび割れの幅等の検出・出力設定の自由度、他機器との記録の互換性・相互利用の自由度についても、カタログの記載項目として含めることを想定している。

3) 公募の対象としない技術

性能カタログで対象としていない技術（定期点検において、状態の把握を支援できない技術）は、公募の対象外とする。

以下に性能カタログ第1章に記載の内容を引用して示す。

※性能カタログ第1章

使用性や人の定性的判断との相関性など根拠となる部分が質的な特徴を示すものではなく、機器としての量的・物理的特徴であり、客観性、定量性、再現性の観点で選んでいる。技術者の技量や経験による主観的な判断に基づく技術又は、定量的な評価が難しく標準試験を定めることが難しい技術は、性能カタログの対象にしていない。

(2) 応募技術の条件等

応募技術に関しては、以下の条件を満たすものとする。

- 1) 選定の過程において、選定に係わる者（技術検討委員会、事務局等）に対して応募技術の内容を開示しても問題がないこと。
- 2) 応募技術を公共事業等に活用する上で、関係する法令に適合していること。
- 3) 選定された応募技術について、技術内容および試験結果等を公表するので、これに対して問題が生じないこと。
- 4) 応募技術に係わる特許権等の権利について問題が生じないこと。
- 5) 3. 応募資格等を満足すること。

3. 応募資格等

応募者は、以下の3つの条件を満足するものとする。

- 1) 応募者自らが応募技術の開発を実施した「個人」または「法人」であること。
- 2) 応募技術を基にした業務を実施する上で必要な権利及び能力を有する「個人」及び「法人」であること。

なお、行政機関^{※1}、特殊法人（株式会社を除く）、公益財団法人、公益社団法人及び大学法人等については、自ら応募者とはなれないが、共同研究者として応募することができるものとする。また、共同研究者がいる場合は、応募に際して共同研究者の同意を得ていること。

※1 「行政機関」とは、国及び地方公共団体とそれらに付属する研究機関等の全ての機関を指す。

- 3) 予算決算及び会計令第70条（一般競争に参加させることができない者）、第71条（一般競争に参加させないことができる者）の規定に該当しない者であること。並びに警察当局から、暴力団員が実質的に経営を支配する者又はこれに準ずるものとして、国土交通省発注工事等からの排除要請があり、当該状態が継続している者でないこと。

4. 応募方法

(1) 書類の作成及び提出

添付資料2「応募書類作成要領」に基づき作成し、提出方法は電子データによる E-mail での送信（上限 10MB）、または電子媒体の郵送か持参とする。

(2) 書類提出先

●橋梁

E メール：br-koubo@jbec.or.jp

住所：〒112-0013 東京都文京区音羽2-10-2 日本生命音羽ビル8階

一般財団法人 橋梁調査会 橋梁点検支援技術担当 宛

TEL:03-5940-7794

●トンネル

E メール： r5_tn-inspsprt@cmi.or.jp

住所：〒417-0801 静岡県富士市大淵 3154 番地

一般社団法人 日本建設機械施工協会 施工技術総合研究所

トンネル点検支援技術担当宛

TEL：0545-35-0212

5. 公募期間

令和5年9月22日（金）～令和5年10月20日（金）（郵送による提出の場合は、締め切り日当日必着とする。）

6. ヒアリング等

提出された応募書類で不明な箇所がある場合は、ヒアリング等を実施することがある。なお、ヒアリング等を実施する場合は、ヒアリング等の実施時期、方法及び内容等について別途通知する。

7. 意見交換会

応募者は、各種試験にあたり、国等が開催する技術活用に関する課題や可能性について検討する意見交換会に参加するものとする。意見交換会は3回程度を予定している。

なお、既往のカタログの内容や今回公募された技術の特性を踏まえた標準項目について、開発者にも意見を伺い検討する。

8. 対象技術の選定

(1) 技術の選定

応募書類及びヒアリング等に基づき、以下の事項を確認の上、各種試験に適しているかを判断し、選定する。また、既存の性能カタログで用いられている標準試験や試験結果の標示方法では適するものがない技術について、性能カタログ第1章のとおり試験方法の提案が応募者からない技術、又は、提案があった場合でもその妥当性について判断が困難と見なされる技術については、非選定とする。

- ① 公募技術、応募資格等に適合していること。
- ② 技術の試験にあたり安全性等に問題がないこと。
- ③ 実構造物で動作確認を実施していること。あるいは、実構造物を想定したモデルでの動作確認を実施していること。
- ④ 応募方法、応募書類及び記入方法に不備がないこと。

⑤ 定期点検の合理化(近接目視による点検を実施せずに施設の状態の把握、健全性の診断が実施可能であること)が期待されること。

⑥ 技術の試験方法が明確であること。

その上で、応募技術の現場実装に向けて、想定される技術の適用の範囲や方法、技術活用により期待される点検業務の合理化の効果、技術の試験方法を検討・整理し、各種試験に適しているかどうかを判断する。各種試験については、上記の評価結果を踏まえて応募者と協議の上、実施の有無を決定する。

(2) 選定結果の通知

応募者に対して選定結果を文書等で通知する。

(3) 選定通知の取り消し

選定の通知を受けた者が次のいずれかに該当することが判明した場合は、通知の全部または一部を取り消すことがある。

- 1) 選定の通知を受けた者が虚偽その他不正な手段により決定されたことが判明したとき。
- 2) 選定の通知を受けた者から取り消しの申請があったとき。
- 3) その他、決定通知の取り消しが必要と認められたとき。

9. 技術の各種試験

選定された技術は次の通り各種試験を行う。なお、試験は原則として国管理施設等での実施を想定しているが、現場での試験が困難である場合は、応募者と協議の上、実験室での試験又は解析で効果を確認できる場合は解析による方法により実施する。

また、試験については、性能カタログに技術情報を収録することを目的に技術ごとに試験も実施する。

なお、試験結果に虚偽等があることが明らかになった場合は、選定を取り消すことがある。

(1) 試験場所

原則として、指定した国管理施設等で試験を実施する。現場での試験が困難である場合は、応募者と協議の上、実施場所を決定する。

(2) 試験方法

試験方法については、応募技術の特徴等を踏まえ、応募者と協議し決定する。

(3) 試験期間

試験期間は、令和5年11~12月頃を予定しているが、状況等により変更する必要がある。また、継続的な試験が必要な場合は、適宜試験期間を延長して実施する。

(4) 確認項目

- ① 確実性 (確実に状態の把握、計測できるか)
- ② 合理性 (従来の近接目視点検に比べて点検業務の合理化が期待されるか)

- ③ 実現性（点検業務で技術の実装が可能か）
- ④ 経済性（経済合理性があるか）
- ⑤ 適用性（点検業務で円滑に技術の活用が可能か）

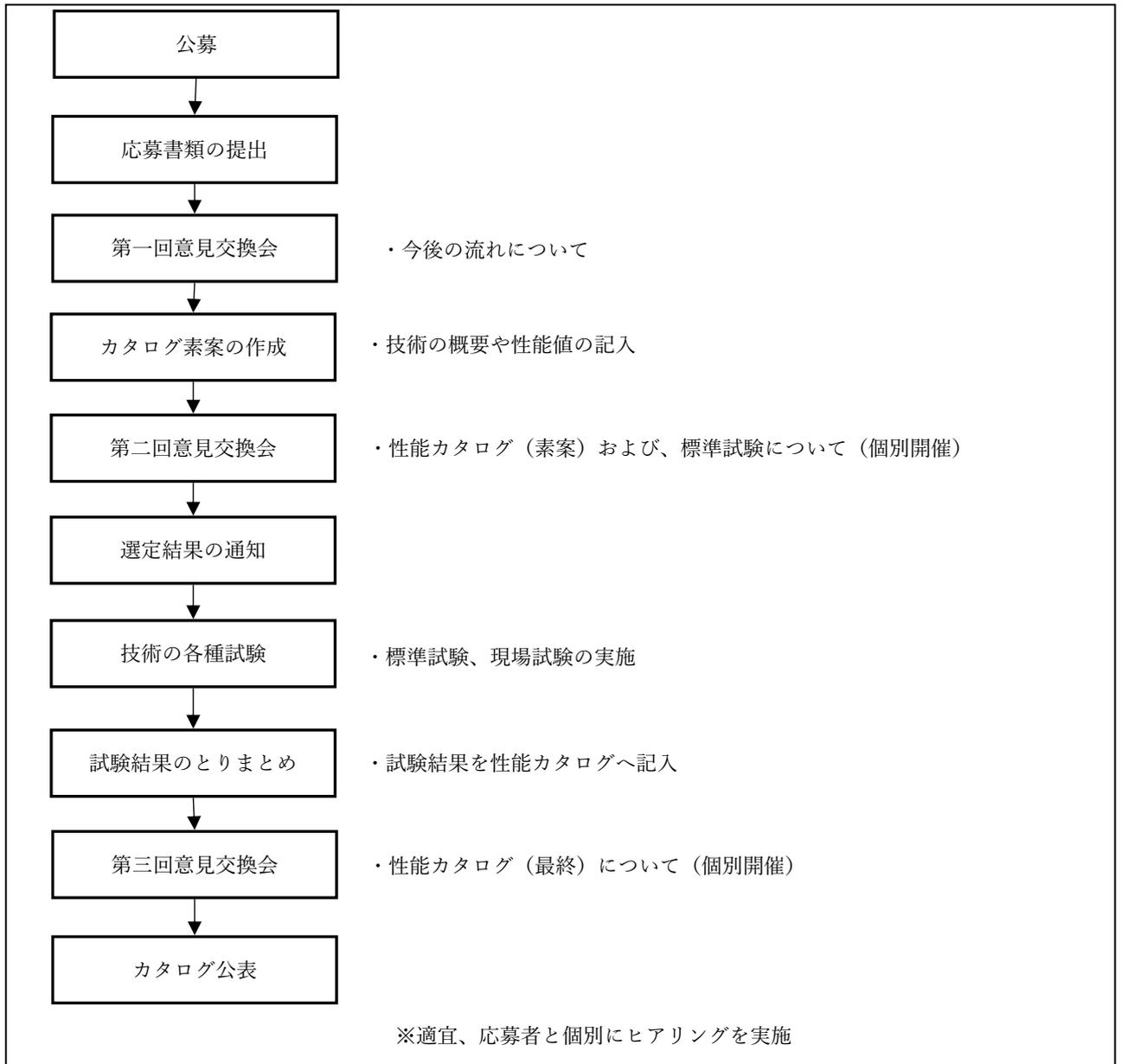
なお、上記の項目について確認したうえで、実際の点検現場で活用が見込まれないような試験結果の場合などは、性能カタログに掲載しないこととしている。

（５）試験の費用負担

試験に要する費用の負担は原則として以下に示す通りとするが、疑義が生じる場合は応募者と個別に協議し、決定する。

- 1) 応募書類の作成および提出に要する費用は応募者の負担とする。
- 2) 応募技術による計測、解析および結果の提出に要する費用は応募者の負担とする。
- 3) 性能カタログの素案の作成に要する費用は応募者の負担とする。
- 4) 提出された結果の分析、評価に要する費用は国土交通省で負担する。
- 5) 国土交通省関係者が立ち会い確認を行う場合、立ち合い者に要する費用は国土交通省で負担する。
- 6) 性能カタログ更新に伴う、記載内容変更に要する費用は応募者の負担とする。
- 7) 性能カタログ更新に伴う、計測、解析および結果の提出に要する費用は応募者の負担とする。

(6) 性能カタログ掲載までの流れ



10. その他

- (1) 応募された書類は、技術の評価以外に無断で使用することはない。
- (2) 応募された書類は返却しない。
- (3) 選定の過程において、応募者には応募技術に関する追加資料や従来点検とのコスト比較の資料の提出を依頼する場合がある。
- (4) 各種試験実施時に撮影した、写真などは国土交通省のHPなどで広報に使用する場合がある。公募内容に関する問い合わせについては、以下の通り受け付ける。

1) 問い合わせ先

橋梁の点検支援技術に関する内容

住所：〒112-0013 東京都文京区音羽2-10-2 日本生命音羽ビル8階
一般財団法人 橋梁調査会 橋梁点検支援技術担当 宛
TEL: 03-5940-7794
FAX: 03-5940-7798
Eメール: br-koubo@jbec.or.jp

トンネルの点検支援技術に関する内容

住所：〒417-0801 静岡県富士市大淵3154番地
一般社団法人 日本建設機械施工協会 施工技術総合研究所 研究第一部
トンネル点検支援技術担当 宛
TEL: 0545-35-0212
FAX: 0545-35-3719
Eメール: r5_tn-inspsprt@cmi.or.jp

令和5年9月22日(金)～令和5年10月20日(金)

(平日の9:30～17:00までとする。ただし12:00～13:00は除く)

2) 受付方法

電話、E-mail(様式自由)にて受け付ける。

1 1. 参考資料

- 1) 道路橋定期点検要領 平成31年2月国土交通省 道路局
https://www.mlit.go.jp/road/sisaku/yobohozen/tenken/yobo4_1.pdf
- 2) 道路トンネル定期点検要領 平成31年2月 国土交通省 道路局
https://www.mlit.go.jp/road/sisaku/yobohozen/tenken/yobo4_2.pdf
- 3) 道路に関する新技術の活用
<https://www.mlit.go.jp/road/tech/index.html>
- 4) 新技術利用のガイドライン（案） 平成31年2月 国土交通省
https://www.mlit.go.jp/road/sisaku/yobohozen/tenken/yobo5_1.pdf
- 5) 点検支援技術性能カタログ令和5年3月 国土交通省
<https://www.mlit.go.jp/road/sisaku/inspection-support/>
- 6) 監視計画の策定とモニタリング技術の活用について（参考資料）
令和2年6月国土交通省 道路局 国道・技術課
https://www.mlit.go.jp/road/sisaku/yobohozen/tenken/yobo4_1-5.pdf
- 7) モニタリング技術も含めた定期点検の支援技術の使用について（参考資料）
令和2年6月国土交通省 道路局 国道・技術課
<https://www.mlit.go.jp/road/sisaku/yobohozen/tenken/monitoring-tech.pdf>
- 8) トンネル定期点検における本体工（覆工）の状態把握の留意点
令和2年6月国土交通省 道路局 国道・技術課
https://www.mlit.go.jp/road/sisaku/yobohozen/tenken/yobo4_2-2.pdf
- 9) トンネル定期点検における附属物の状態把握の留意点 令和2年6月
令和2年6月国土交通省 道路局 国道・技術課
https://www.mlit.go.jp/road/sisaku/yobohozen/tenken/yobo4_2-3.pdf
- 10) 特定の条件を満足する溝橋の定期点検に関する参考資料 平成31年2月国土交通省 道路局
https://www.mlit.go.jp/road/sisaku/yobohozen/tenken/yobo4_1-1.pdf
- 11) 引張材を有する道路橋の損傷例と定期点検に関する参考資料 平成31年2月国土交通省 道路局
https://www.mlit.go.jp/road/sisaku/yobohozen/tenken/yobo4_1-2.pdf
- 12) 水中部の状態把握に関する参考資料 平成31年2月国土交通省 道路局
https://www.mlit.go.jp/road/sisaku/yobohozen/tenken/yobo4_1-3.pdf
- 13) 記録様式作成にあたっての参考資料（道路橋定期点検版） 平成31年2月国土交通省 道路局
https://www.mlit.go.jp/road/sisaku/yobohozen/tenken/yobo4_1-4.pdf
- 14) 直轄点検における点検支援技術活用原則化の取組
<https://www.mlit.go.jp/road/tech/index/tenken.html>