

## 「橋梁の点検支援技術」に関する公募要領

### 1. 公募の目的

橋梁の定期点検を行うにあたっては、知識と技能を有する者が、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状態の把握を行う。令和6年3月に改訂された定期点検要領においては、知識と技能を有する者が他の手段（点検支援技術）による状態に関する情報の把握によっても、最終的に「健全性の診断の区分」の決定が同等の信頼性で行えることが明らかな場合には、必ずしも全ての部材に知識と技能を有する者が近接目視による状態の把握を行わなくてもよい場合もあると考えられ、法令はこれを妨げるものではないことが、解説の中で記載されている。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、知識と技能を有する者が、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・公表している。

応募者は、技術を応募するにあたり、【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、概要について把握されたい。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。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章に記載のとおり、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」のそれぞれの分野で公募し、各種試験を実施することとしている。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。

### 2. 技術の公募

公募にあたっては、知識と技能を有する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8) 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

#### リクワイヤメントの視点

- 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部材強度等の情報を定量的に把握・推定する技術
- ③ 状態の記録、点検結果の記録やとりまとめを効率化できる技術

#### 点検支援技術へ求めるレベル

- LEVEL1：定期点検者が部材の性能の見立てをするため必要な情報を取得できる技術のうち、部材の耐荷性能や耐久性能に影響を及ぼす異常、異常を疑う余地、異常を引き起こす原因等を把握するための情報を取得することができる技術
- LEVEL2：定期点検者が部材の性能の見立てをするため必要な情報を取得できる技術のうち、部材の荷重伝達機構の状態<sup>1</sup>から、部材の耐荷性能の有無を判断するために必要な情報を取得できる技術
- LEVEL3：定期点検者が部材の性能の見立てをするため必要な情報を取得できる技術のうち、部材の荷重伝達機構の状態から、部材の耐荷性能の低下の程度を判断するために必要な情報を定量的に取得できる技術

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。

#### OPC 上部構造<sup>2</sup>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、その状態を近接目視で把握することが困難である。また、斜張橋や吊橋に配置されている吊材は、補剛桁や床版に作用する荷重を塔柱や主ケーブルに伝達する重要な部材であるが、塗装または保護管などで被覆されており、目視や触診ではその状態を把握できない。一方で、吊材の鋼材の断面積は確保されているか、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

<sup>1</sup> 部材の荷重伝達機構の状態：ある部位から部位、断面から断面にて軸力、せん断力、曲げモーメントを伝達するとき、弾性域から破壊に至るまでの強度・支持力の発現や部材断面内における圧縮応力と引張応力を分担するためのメカニズムと比べたときに、ある部位から部位、断面から断面へと荷重を伝達されるメカニズムが適切に機能しているかどうかの具合を意味する。

<sup>2</sup> 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。

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技術の具体例、計測項目の例は、以下のとおりである。

求める技術の具体例

- ・ PC 鋼材や吊材の内部の水分の有無が判別できる技術
- ・ PC 鋼材や吊材の状態の把握や断面積を計測する技術
- ・ PC 鋼材の緊張力や吊材の張力等の定量的な情報を取得できる技術

計測項目の例

- ・ シース内の空隙や水分量、吊材内部の水分量（湿度）
- ・ PC 鋼材や吊材の破断の有無
- ・ PC 鋼材や吊材の断面積
- ・ PC 鋼材の緊張力や吊材の引張力

### ○ 支承部<sup>3</sup>の状態把握

支承は、橋梁の上部構造と下部構造の接続部に設置されている部材で、桁端部などの狭隘部に設置されているため、人が接近しにくく、近接目視では状態把握が困難である場合も想定される。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。このため、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、適切な診断につながる。支承部の状態（機能障害の有無）を適切に把握するためには、外観だけではなく、作用荷重や移動量などの定量的な情報を取得することが求められる。

支承部の状態を把握するための技術の具体例、計測項目の例は、以下のとおりである。

求める技術の具体例

- ・ 支承部の有効断面積の状態や劣化状況を把握する技術
- ・ 上部構造から作用する荷重の伝達機構とその状態等をより適切に把握するため、作用荷重などの定量的な情報を取得できる技術

計測項目の例

- ・ 支承本体やアンカーボルトのコンクリート内部の腐食による減肉量
- ・ ゴムに生じた亀裂の長さ、深さ
- ・ 支承の反力、移動量、傾斜量
- ・ アンカーボルトの埋め込み長

---

<sup>3</sup> 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。

## ○橋梁基礎の洗掘や斜面上の基礎等の状態把握

基礎は、橋台や橋脚からの荷重を地盤へ伝達する機能を有する重要な部材であるが、一般的に基礎は土中にあることから、直接目視をすることができない。河川内を橋梁が横過する場合、洪水時に河床の洗掘が生じるなどで、基礎を支持する土砂が流失し、下部構造<sup>4</sup>の沈下、傾斜、移動につながる恐れがある。このため、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、基礎の状態を把握する技術を公募する。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土砂災害等によっても下部構造の沈下、傾斜、移動につながる恐れがある。水中部と同様、土中部についても基礎の状態を把握する技術を公募する。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。橋梁の基礎部分は水中や土中にあり近接目視が困難なため、それらの状態を直接的に把握できる技術や、付着物の上からでも計測できる技術を期待する。

橋梁基礎の洗掘や斜面上の基礎等の状態を把握するための技術の具体例、計測項目の例は以下のとおりである。

求める技術の具体例

- ・基礎の変位、傾斜の状態を把握する技術
- ・基礎の安定の前提となる地盤境界面の安定の状態を把握する技術

計測項目の例

- ・橋梁および下部構造の傾斜、偏心量
- ・水中や土中の基礎（フーチング含む）の断面積
- ・水中や土中の基礎（フーチング含む）の位置情報（平面座標、標高）
- ・基礎周辺の地盤高や斜面の形状

## ○狭隘な溝橋内空の状態把握

溝橋は、コンクリート部材からなる剛体ボックス構造で、支承や継手がなく、全面が土に囲われている構造の特性を有する。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困難を伴う場合が多い。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。

狭隘な溝橋内空の状態を把握するための技術の具体例、計測項目の例は、以下のとおりである。

求める技術の具体例

- ・溝橋の内空の状態を把握できる技術

計測項目の例

---

<sup>4</sup> 下部構造：上部構造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。

- ・溝橋の頂版や水中部となる側壁に生じているひびわれの位置、性状、幅および長さ
- ・溝橋の頂版や水中部となる側壁に生じているうきや剥離の位置や範囲
- ・溝橋の頂版や側壁に見られる漏水の位置、程度

### ○狭隘な桁端部やゲルバー部の状態把握

主桁端部付近は様々な部材が配置されており、加えて添架物が配置されている狭隘部であることから近接目視が困難であり接近しにくい場合が多い。同様に接近しにくい狭隘部の代表事例としてゲルバーヒンジ部がある。PC 橋の場合、主桁端部付近には PC 鋼材の定着部や支承等の重要な部位部材が集中していることやゲルバーヒンジ部は冗長性が低い構造のため、定期点検を行う上で重点的な着目が必要となる箇所である。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技術の具体例、計測項目の例は、以下のとおりである。

求める技術の具体例

- ・接近しにくい狭隘部の状態を把握する技術
- ・狭隘部（内部）の状態を把握する技術

計測項目の例

- ・主桁端部付近やゲルバーヒンジ部のひびわれの位置、性状、幅、長さ
- ・主桁端部付近やゲルバーヒンジ部に生じている漏水の位置、程度
- ・主桁端部付近やゲルバーヒンジ部に生じているうきや剥離の位置、範囲、程度

### ○疲労亀裂の検知と状態把握

鋼部材の疲労は、応力の繰り返しにより生じる亀裂が発生、進展する現象であり、応力集中箇所の問題となりやすく、溶接部が起点となることが多い。鋼部材に疲労亀裂の発生が疑われる場合には、非破壊検査等により亀裂の有無を特定する必要があるが、塗膜や舗装の除去など、多大な労力を要する場合がある。鋼床版や鋼桁、鋼製橋脚隅角部などの溶接部における疲労亀裂を効率的に検知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、これらの労力を伴わず状態を把握できる技術が求められる。

疲労亀裂の検知と状態を把握するための技術の具体例、計測項目の例は、以下のとおりである。

求める技術の具体例

- ・塗膜や舗装を撤去せずに鋼部材の亀裂の有無や性状を把握できる技術
- ・近接によらず亀裂の有無や性状を把握できる技術

計測項目の例

- ・ 亀裂の有無
- ・ 亀裂の位置、性状、深さ、長さ
- ・ 耐荷性能に影響する亀裂の位置、性状、深さ、長さ

## ○コンクリート部材の落下対策箇所等の状態把握

コンクリート部材の補修補強や落下対策を実施した範囲からコンクリート片や塊が落下する事象が生じている。落下事象を防止するためには、定期点検にて補修補強材等で覆われた範囲または断面修復した範囲の状態を適切に把握しコンクリート部材自体の状態や、水の浸入など再劣化の原因を把握する必要があるこのため、支援技術の利用によって、過去に補修補強や落下対策を実施したコンクリート部材の状態を適切に記録して、診断に必要な情報を取得したい。

コンクリート部材の落下対策箇所等の状態を把握するための技術の具体例、計測項目の例は、以下のとおりである。

求める技術の具体例

- ・ 補修補強や落下対策されているコンクリート部材の状態を把握できる技術
- ・ 補修補強材、落下対策およびコンクリート部材が劣化した原因を確認できる技術

計測項目の例

- ・ 補修補強箇所や落下対策したコンクリート部材のうき、剥離の位置、範囲、程度
- ・ 補修補強箇所や落下対策したコンクリート部材の滞水の有無
- ・ 補修補強箇所や落下対策範囲と母材側のコンクリートとの接着の状態

## ○コンクリート内部の鉄筋腐食の把握

コンクリート部材の塩害では、コンクリート内部へ浸入、蓄積した飛来塩分等が鉄筋等の鋼材を腐食膨張させて、コンクリートを内部から押し出し、ひびわれや剥離が生じることが多い。ひびわれや剥離が生じなくとも、コンクリート内部に塩分が蓄積することで、今後発生する可能性もある。従来、コンクリート内部の塩分濃度の調査では、コンクリートの一部を試料として採取する必要があったが、採取場所や架橋環境によっては橋梁点検車や足場が必要な場合があり、現場の負担となっていた。支援技術の利用によって、現場の負担を減らしつつ非破壊や非接触で塩分濃度や鉄筋の腐食状態等を把握したい。

コンクリート内部の鉄筋腐食を把握するための技術の具体例、計測項目の例は、以下のとおりである。

求める技術の具体例

- ・ コンクリート中の鋼材位置の塩化物イオン量を測定できる技術
- ・ かぶりコンクリート内における塩化物イオン量を深さ方向に測定できる技術

- ・ 試料を採取せずに塩化物イオン量を測定できる技術
- ・ 鉄筋の腐食の有無および有効断面積を確認できる技術

#### 計測項目の例

- ・ コンクリート内部の塩化物イオン濃度
- ・ 鉄筋腐食の有無
- ・ 鉄筋の断面積の減少量

### ○ゆるみや折損が生じたボルトの損傷検知と状態把握

部材どうしを接合するボルトにはゆるみや折損が生じる場合がある。その時にサビや咬み合わせ等により固着して、外観上に変化が現れない場合もある。定期点検では、全てのボルトを打音・触診により確認することを求めているが、本数が多く作業の負担となっている側面もある。

このため、支援技術の利用によって、非接触でボルトのゆるみや折損を検出したい。

ゆるみや折損が生じたボルトの損傷検知と状態を把握するための技術の具体例、計測項目の例は、以下のとおりである。

#### 求める技術の具体例

- ・ ボルトに生じているゆるみや折損を非接触で検出できる技術
- ・ 部材の接合部等でボルトの軸力を確認できる技術

#### 計測項目の例

- ・ ボルトの折損の有無
- ・ ボルトの軸力

### ○床版上面の土砂化等の検知と状態把握

床版は、通行車等の路面に載る交通荷重を直接支持する機能を担う重要な部材であり、定期点検では交通荷重を支持できていることを確認する必要がある。一般的に、交通荷重の繰り返し作用による疲労に伴い、床版ひびわれが進展すると、床版上面のコンクリートが土砂化に至り、最終的には床版コンクリートの脱落が生じる。土砂化はアスファルト舗装下の損傷であることから、直接目視により発見することが困難である。土砂化に至ると既に床版の耐荷力は著しく低下していることから、その前に検知して措置すべきであるが、状態の確認には舗装を撤去する必要がある、現場の負担となっている。このため、支援技術の利用によって、舗装を撤去せずに床版上面の状態を把握したい。

床版上面の土砂化等の検知と状態を把握するための技術の具体例、計測項目の例は、以下のとおりである。

#### 求める技術の具体例

- ・ 舗装を撤去することなく床版上面の劣化の状態と範囲を把握する技術

- ・コンクリートの土砂化の要因となる床版上面の滞水の有無や範囲を確認する技術

計測項目の例

- ・床版上面の土砂化の有無および範囲
- ・床版上面の滞水の有無および範囲

## ○状態の記録、点検結果の記録やとりまとめの効率化

定期点検では、必要に応じて橋梁点検車や足場を設置して部材に接近して、状態を確認し写真を撮影している。

連続高架橋や長大橋における定期点検の結果の記録・保存にあたっては、撮影した画像データの整理や損傷図の作成の内業に多大な労力を費やしている。

このため、支援技術の利用によって、写真データからオルソ画像を生成し損傷を検出し、検出した結果を踏まえて損傷図を自動で作成して作業を効率化したい。技術の具体例は、以下のような技術である。

- ・撮影した画像データから自動でオルソ画像を生成し、ひびわれ等の損傷を検出する技術
- ・検出した損傷を踏まえて損傷図を自動で作成する技術

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) 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<sup>※1</sup>、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

E-mail : 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

### 5. 公募期間

令和6年8月30日（金）～令和6年9月30日（月）（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有る場合は、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2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6年11月～令和7年1月頃を予定しているが、状況等により変更する場合がある。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。

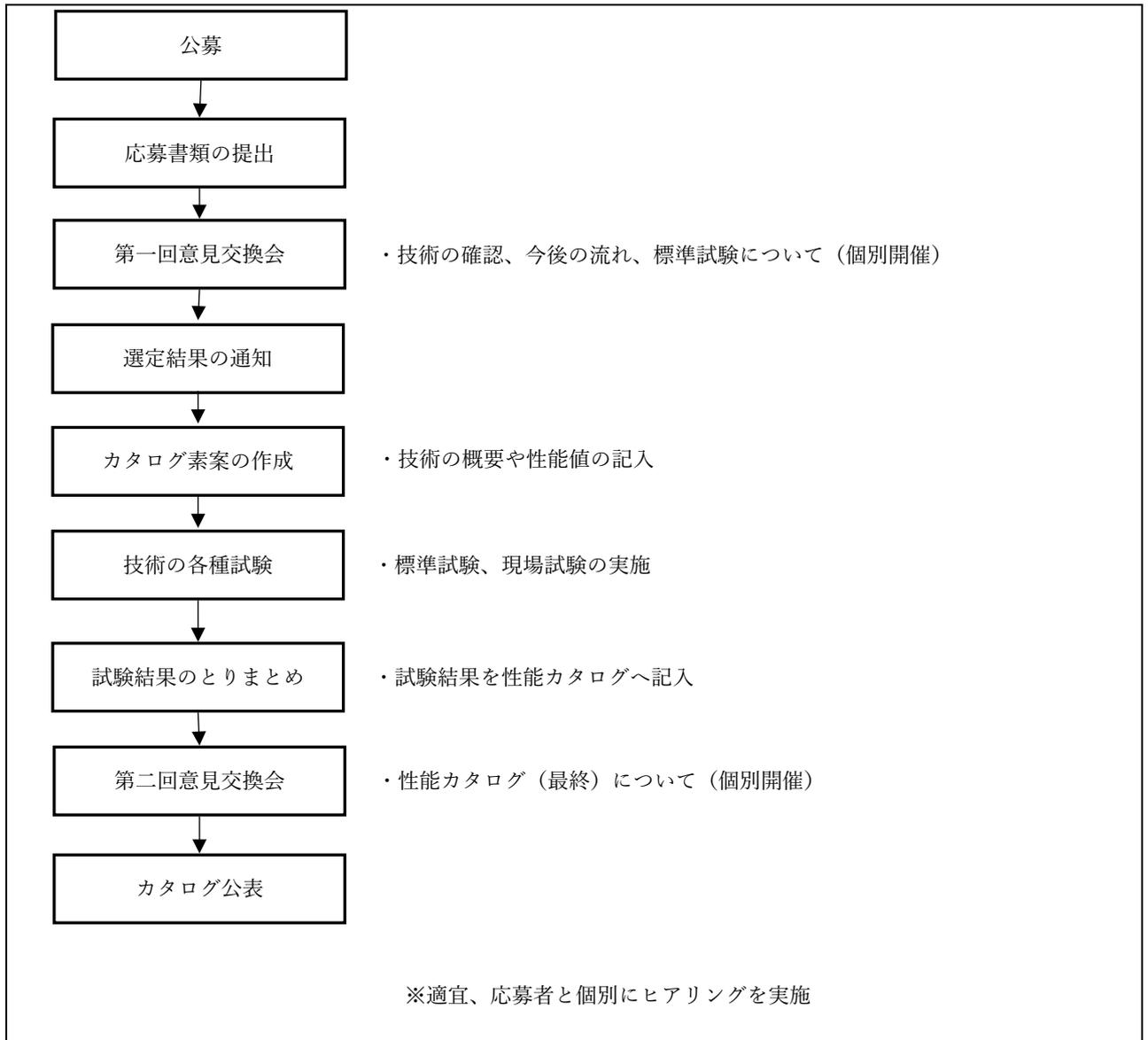
### (5) 試験の費用負担

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、記載内容変更に必要な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必要な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

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

令和6年8月30日(金)～令和6年9月30日(月)

(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 令和6年3月 国土交通省 道路局  
[https://www.mlit.go.jp/road/sisaku/yobohozen/tenken/yobo7\\_6.pdf](https://www.mlit.go.jp/road/sisaku/yobohozen/tenken/yobo7_6.pdf)
- 2) 橋梁定期点検要領 令和6年7月 国土交通省 道路局 国道・技術課  
[https://www.mlit.go.jp/road/sisaku/yobohozen/tenken/yobo7\\_16.pdf](https://www.mlit.go.jp/road/sisaku/yobohozen/tenken/yobo7_16.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](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6年4月 国土交通省  
<https://www.mlit.go.jp/road/sisaku/inspection-support/>
- 6) 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>
- 7) 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 国道・技術課  
[https://www.mlit.go.jp/road/sisaku/yobohozen/tenken/yobo4\\_1-2.pdf](https://www.mlit.go.jp/road/sisaku/yobohozen/tenken/yobo4_1-2.pdf)
- 8) 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](https://www.mlit.go.jp/road/sisaku/yobohozen/tenken/yobo4_1-5.pdf)
- 9) 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>
- 10) 状態の把握に関する参考資料【道路橋】《暫定版》（令和6年7月）  
<https://www.nilim.go.jp/lab/ubg/info/index1705.html>  
[https://www.nilim.go.jp/lab/ubg/info/text/TrainingMaterials3-1\\_Ver3.pdf](https://www.nilim.go.jp/lab/ubg/info/text/TrainingMaterials3-1_Ver3.pdf)
- 11) 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 国道・技術課  
[https://www.mlit.go.jp/road/sisaku/yobohozen/tenken/yobo4\\_1-3.pdf](https://www.mlit.go.jp/road/sisaku/yobohozen/tenken/yobo4_1-3.pdf)
- 12) 橋梁基礎の洗掘に係る点検実施要領 平成19年10月
- 13) 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 国道・技術課  
[https://www.mlit.go.jp/road/sisaku/yobohozen/tenken/yobo4\\_1-1.pdf](https://www.mlit.go.jp/road/sisaku/yobohozen/tenken/yobo4_1-1.pdf)
- 14) 鋼製橋脚隅角部の疲労損傷臨時点検要領 平成14年5月  
平成14年5月 国土交通省 道路局 国道課
- 15) 橋梁における第三者被害予防措置要領（案）  
平成28年12月 国土交通省 道路局 国道・防災課
- 16) コンクリート橋の塩害に関する特定点検要領（案）  
平成16年3月 国土交通省 道路局

17) オルソモザイク画像の生成と保存に関する参考資料（案）

令和4年3月 国土交通省 道路局 国道・技術課

<https://www.mlit.go.jp/road/tech/index/pdf/orusomozaiku.pdf>

18) 機器等によるひびわれ図の生成に関する参考資料（案）

令和4年3月 国土交通省 道路局 国道・技術課

<https://www.mlit.go.jp/road/tech/index/pdf/kiki.pdf>