

# 「試行申請型」での活用について

## 「試行申請型」とは

NETIS登録技術のうちNETIS申請者から申請がなされた事後評価未実施技術を対象に、NETIS申請者の申請に基づき、事前審査の結果を踏まえて活用を行う型のことです。

実際の工事現場で、活用されますと、評価会議等で技術の成立性、安定性、優位性、現場適用性について評価を行います。

試行申請型では「発注者指定の場合」と「請負契約締結後提案の場合」があります。

- 「発注者指定の場合」は、NETIS申請者による申請に基づき発注者指定で活用
- 「請負契約締結後提案の場合」は、請負契約締結後に施工者の提案申請に基づき活用

## 試行調査について

試行申請型での活用の場合、活用効果調査と合わせて試行調査を行います。

試行調査は、直轄工事等において技術の成立性等申請情報の妥当性を確認するために行う調査であり、NETIS申請者が試行調査計画に基づき実施します。

## 費用負担について

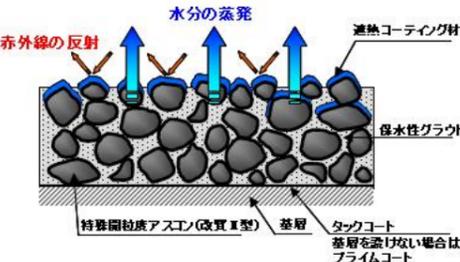
試行申請型での活用の場合、試行調査に係る費用はNETIS申請者の負担となります。

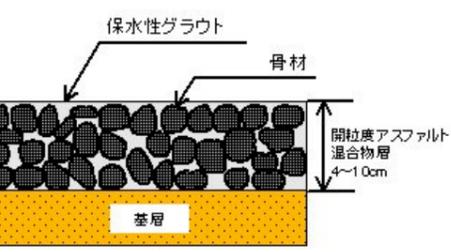


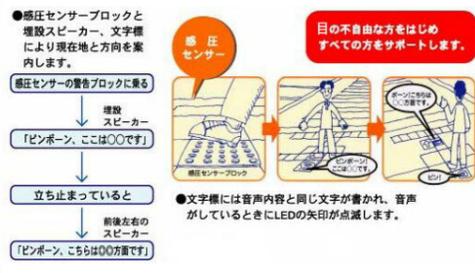
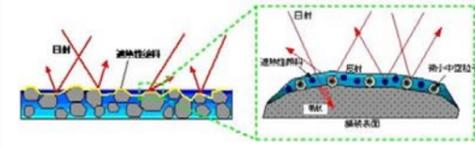
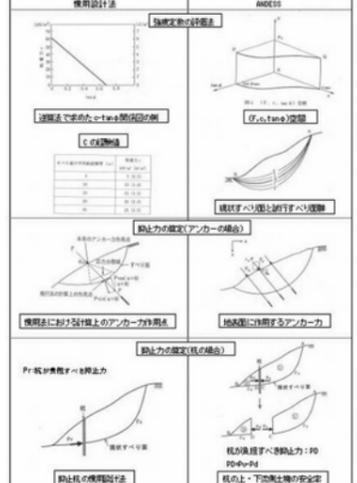
九州地整内で、「試行申請型」で活用可能な技術は表のとおりです。活用についてご検討ください。

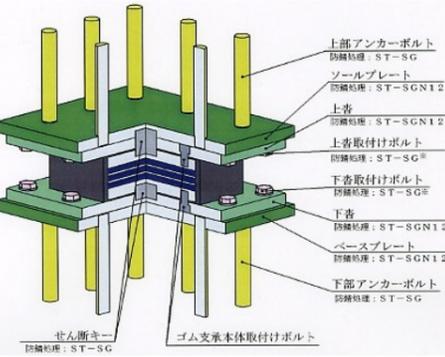
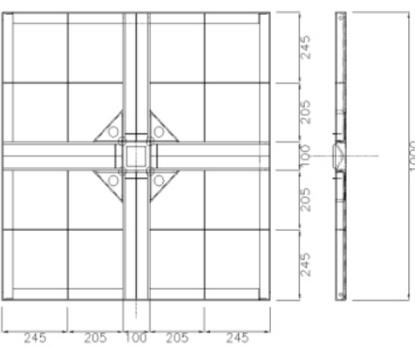
九州地方整備局管内で試行可能な試行申請型技術一覧表 (2014/02/01更新)

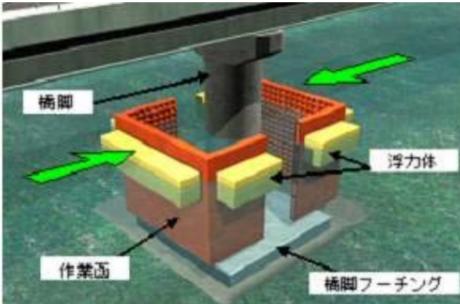
試行現場照会数:14件(全国)

番号	照会開始日 (期限日)	適用分野	技術名称(登録番号) 技術概要 従来技術	技術概要(写真・パンフレット等)	工種分類	試行希望条件																	
						希望地整	試行現場条件																
1	2014/2/1 (2018/03/31)	道路	<p><a href="#">ホスイパイプKT-070018-V</a></p> <p>本技術は、特殊開粒度アスファルト混合物の空隙部分に、鉱物質系の保水材を配合した保水性グラウトを充てんする工法で、従来は半たわみ性舗装で対応していた。本技術の活用により景観に配慮しつつ路面温度の上昇抑制効果が期待できる。</p> <p>「従来技術:半たわみ性舗装」</p>	 <p>概念図</p>	舗装工—アスファルト舗装工	全国	<p>■試行調査可能数量:100㎡~5,000㎡</p> <p>■現場条件:交通量区分N7(舗装計画交通量 3,000台/日・方向以上)を除く車道、歩道、園路、駐車場などの舗装工事</p> <p>■その他:・車両の通行によるアスファルト混合物の骨材飛散が懸念される重交通路線や交差点等では適用しないこと。・縦断勾配および横断勾配が5%程度以上となる箇所には適用しないこと。・路面温度抑制効果を持続させるためには、定期的(2~3日に1回)に散水する必要がある。・積雪寒冷地での適用はしないこと。・極端に気温が低くなる(-10℃程度)箇所に適用した場合は、保水性グラウトの硬化が阻害される恐れがあるため、養生方法などを十分に検討する必要がある。・保水性グラウトが硬化する前(注入後3時間以内)に降雨が予想される場合には、施工しないこと。</p>																
2	2014/1/1 (2018/03/31)	河川 ・ ダム ・ 砂防 ・ 道路 ・ 港湾 ・ 建築 ・ 電気 ・ その他	<p><a href="#">CCC工法(QSK-120005-V)</a></p> <p>本工法は単体から連続体まで、矩形断面の改良体により任意の形状の地盤改良体を造成する技術で、従来は円形断面深層混合処理工法などで対応していた。本技術の活用によりコスト縮減が図られ、品質の向上が期待できる。</p> <p>「従来技術:連続地中壁工(柱列式)」</p>	 <p>CCC(チェーンコンベアーカッター)と仕様</p> <table border="1"> <tr><td>出力</td><td>180kw (240HP)</td></tr> <tr><td>電動機</td><td>400/440V (水冷)</td></tr> <tr><td>チェーン速度</td><td>0~60m/分 (インバータ制御)</td></tr> <tr><td>チェーン張力</td><td>23t (定格) 55t (最大)</td></tr> <tr><td>掘削ビット</td><td>コニカルビット</td></tr> <tr><td>掘削断面</td><td>最大1.2㎡ (幅0.75~1m×長さ1.2m)</td></tr> <tr><td>CCC機長</td><td>9.2m~27.2m</td></tr> <tr><td>掘削深度</td><td>20m (有効改良深度:2m~20m)</td></tr> </table>	出力	180kw (240HP)	電動機	400/440V (水冷)	チェーン速度	0~60m/分 (インバータ制御)	チェーン張力	23t (定格) 55t (最大)	掘削ビット	コニカルビット	掘削断面	最大1.2㎡ (幅0.75~1m×長さ1.2m)	CCC機長	9.2m~27.2m	掘削深度	20m (有効改良深度:2m~20m)	港湾・港湾海岸・空港—陸上地盤改良工 港湾・港湾海岸・空港—陸上地盤改良工 共通工—軟弱地盤処理工 環境対策工—廃棄処理場	全国	<p>■試行可能数量:改良面積1,000㎡以上10,000㎡未満</p> <p>■現場条件:固化材混練プラントヤード200㎡、施工機組立ヤード500㎡が必要</p>
出力	180kw (240HP)																						
電動機	400/440V (水冷)																						
チェーン速度	0~60m/分 (インバータ制御)																						
チェーン張力	23t (定格) 55t (最大)																						
掘削ビット	コニカルビット																						
掘削断面	最大1.2㎡ (幅0.75~1m×長さ1.2m)																						
CCC機長	9.2m~27.2m																						
掘削深度	20m (有効改良深度:2m~20m)																						
3	2013/11/1 (2018/03/31)	道路	<p><a href="#">薄層ドレーンミックス工法(KT-070045-V)</a></p> <p>本技術は、小粒径骨材を用いた特殊ポーラスアスファルト混合物を既設舗装上にオーバーレイする工法で、従来は切削オーバーレイ工法で対応していた。本技術の活用により、排水機能や騒音低減機能が低下したポーラスアスファルト舗装を経済的に修繕することができる。</p> <p>「従来技術:切削オーバーレイ工法」</p>	 <p>薄層ドレーンミックス施工状況写真</p>	舗装工—アスファルト舗装工	全国	<p>■施行調査可能数量:100㎡~5,000㎡</p> <p>■現場条件:交通量区分N7(舗装計画交通量3,000台/日・方向以上)を除く車道、歩道、園路、駐車場などの舗装修繕工事</p> <p>■その他:・構造的に破損している舗装(目安としてひび割れ率10%以上、わだち掘れ量10mm以上)には適用不可。・舗装厚によっては当初の排水性能を完全に回復するものではない点に留意する。・舗設厚が薄く(2.5cm程度)、アスファルト混合物の温度が冷めやすいため、特に寒冷期の施工などの場合には施工性改善剤(中温化剤など)を添加する必要がある。</p>																

番号	照会開始日 (期限日)	適用 分野	技術名称(登録番号) 技術概要 従来技術	技術概要(写真・パンフレット等)	工種分類	試行希望条件	
						希望 地整	試行現場条件
4	2013/11/1 (2018/03/31)	道路	<p><a href="#">マイルドミックス(KT-100046-V)</a></p> <p>本技術は、常温での施工性・締固め特性を改善したアスファルト混合物で、従来は密粒度アスファルト混合物(13)で対応していた。本技術の活用により、薄層施工や寒冷期における施工性の改善および製造時のCO2排出量が削減でき環境への影響抑制が図れる。</p> <p>「従来技術:密粒度アスファルト混合物(13)」</p>	 <p>写真-1 マイルドミックス施工状況(機械施工)</p>	舗装工ーアスファルト舗装工 道路維持修繕工ー路面補修工 道路維持修繕工ー路面切削工	全国	<p>■試行調査可能数量:100㎡～5,000㎡</p> <p>■現場条件:アスファルト舗装工事</p> <p>■その他:・ポーラスアスファルト混合物、ポリマー改質アスファルトⅢ型及びH型、石油樹脂系結合材料への適用可能性は未確認(室内試験中)。・交通量区分N7(舗装計画交通量 3,000台/日・方向以上)の車道では現状で適用実績無し。・降雨および積雪時の施工、極端に気温が低くなる箇所(氷点下)への適用は不可。</p>
5	2012/11/1 (2017/03/31)	道路	<p><a href="#">パワークーラー (KT-070033-V)</a></p> <p>本技術はアスファルト舗装の強制冷却工法で、従来は中温化剤を添加混合した合材で対応していた。本技術の活用により、従来技術よりも経済的に温度低減を図ることができ、日施工量の拡大や早期交通開放が可能となる。</p> <p>「従来技術:中温化剤を添加混合した合材」</p>	 <p>写真-1 冷却装置</p>	舗装工ーアスファルト舗装工	全国	<p>■試行調査可能数量:1,060㎡～2,300㎡(日施工量)</p> <p>■現場条件:・構造設計が中温化技術を前提としている現場で、通常の舗装に変更した場合に強制冷却を用いる・交差点部など幅員が変化する場所での施工は不可</p> <p>■その他:アスファルトプラントからのアスファルト混合物の供給が可能な地域</p>
6	2012/11/1 (2017/03/31)	道路	<p><a href="#">アーバンクール(保水型) (KT-060056-V)</a></p> <p>本技術は、半たわみ系の保水性舗装で、従来は半たわみ性舗装等で対応していた。本技術の活用により、舗装内に蓄えられた水分が蒸発する際の気化潜熱によって路面温度の上昇を抑制し、ヒートアイランド現象の緩和や熱帯夜の減少、都市環境の改善等が期待できる。</p> <p>「従来技術:半たわみ性舗装」</p>	 <p>アーバンクール(保水型)全浸透タイプの舗装断面例</p>	舗装工ーアスファルト舗装工	全国	<p>■試行調査可能数量:300㎡～1,000㎡</p> <p>■現場条件:交差点など路面標示のない車道、歩道及び駐車場</p> <p>■その他:・アスファルトプラントからのアスファルト混合物の供給が可能な地域・母体アスファルトの空隙が20%以上あること</p>
7	2012/2/1 (2016/03/31)	河川 ・ ダム ・ 砂防 ・ 道路 ・ 港湾 ・ 建築	<p><a href="#">コンクリートの収縮ひび割れを抑制する高性能AE減水剤 (KT-110021-V)</a></p> <p>・本技術はコンクリートの乾燥収縮ひび割れ対策に用いる収縮低減タイプの高性能AE減水剤で、従来は高性能AE減水剤で対応していた。本技術の活用により、収縮低減成分の作用で乾燥収縮を低減して、コンクリートの耐久性向上につながる。</p> <p>「従来技術:高性能AE減水剤」</p>	 <p>レオプラス800S 荷姿</p>	コンクリートーコンクリート工 建築ーコンクリート工事 橋梁上部工ーその他	全国	<p>■試行調査可能数量 ・5013221～50013221</p> <p>■現場条件 ・コンクリート呼び強度の範囲24～60N/mm<sup>2</sup></p>

番号	照会開始日 (期限日)	適用分野	技術名称(登録番号) 技術概要 従来技術	技術概要(写真・パンフレット等)	工種分類	試行希望条件	
						希望地整	試行現場条件
8	2011/11/1 (2016/03/31)	道路 ・ 建築	<u>ブロックボイス (CG-040016-V)</u>  点字ブロックとも呼ばれる視覚障害者誘導用ブロックの警告ブロックにセンサ、スピーカを埋設して、視覚障害者をはじめとする歩行者に現在地や方向の音声案内を行う。特別な白杖や携帯端末を必要とせず、全ての人が利用することができる。  「従来技術: 視覚障害者誘導用ブロック(点字ブロック)」	 <p>●感圧センサーブロックと埋設スピーカ、文字標により現在地と方向を案内します。 感圧センサーの警告ブロックに寄ると埋設スピーカ「ピンポン、ここは○○です」 立ち止まっていると前後左右のスピーカ「ピンポン、こちらは○○方面です」 ●文字標には音声内容と同じ文字が書かれ、音声が出ているときにLEDの矢印が点滅します。</p> <p>図-1 ブロックボイスの概要</p>	ITS関連技術—歩行者等の支援  付属施設—道路付属物工	全国	<ul style="list-style-type: none"> <li>■試行調査可能数量・音声案内装置1台〔3方向型〕</li> <li>■現場条件・自動車走行箇所には適用不可・埋設スピーカは300×300×65mmであり、既設舗装の厚さが100mm以上あることが必要。ペデストリアンデッキや橋上では注意を要する。・電源としてAC100Vが必要・周囲の騒音が大きく、スピーカからの音声を聞くことができない箇所には適用できない。・JIS-T9251に適合する視覚障害者誘導用ブロックが設置あるいは計画されていない箇所には適用できない。ただし、視覚障害者誘導用ブロックが設置されていない場所においても、単独で音声案内を行うことは可能である。・コントローラは精密機器であり、推奨利用温度範囲は-20℃～50℃であるため、コントローラが、温度、結露、湿度、埃の影響を受けないような収納ボックス等に格納する必要がある。</li> </ul>
9	2011/11/1 (2016/03/31)	道路	<u>アーバンクール(遮熱型) (KT-060055-V)</u>  本技術は遮熱性舗装で、従来は排水性舗装で対応していた。本技術の活用により、ヒートアイランド現象の緩和、熱帯夜の減少、沿道環境の改善、舗装の耐久性等品質の向上が期待できる。  「従来技術: 排水性舗装」	 <p>図-1 アーバンクール(遮熱型)の反射イメージ</p>	舗装工—特殊舗装工	全国	<ul style="list-style-type: none"> <li>■試行調査可能数量・50㎡～200㎡</li> <li>■現場条件・車道舗装、歩道舗装・気温が、5℃を下回ると樹脂が硬化しないため、冬期での施工は不可能。</li> <li>■その他・試行希望地整内の離島は試行不可。・遮熱性舗装技術研究会の会員会社において施工可能。</li> </ul>
10	2011/11/1 (2016/03/31)	河川 ・ ダム ・ 砂防 ・ 道路	<u>斜面对策工設計ソフトANDESS (アンデス) (SK-070015-V)</u>  本技術は、斜面对策工設計の必須条件である強度定数を合理的に評価し、対策工(杭工あるいはアンカー工)の抑止力を、対策工の種類、打設位置、打設数に応じて算定する設計ソフトである。本技術の活用により、合理的かつ経済的な設計を短時間で実施することができる。  「従来技術: 慣用設計法によるアンカー工の設計とPC板設置工事」	 <p>慣用設計法とANDESSの比較</p>	共通工—アンカー工 共通工—法面工  砂防工—その他  その他—その他	全国	<ul style="list-style-type: none"> <li>■現場条件・地滑り地、切土斜面、変状斜面等のアンカー工あるいは杭工による斜面对策工を設計する現場。・リフトオフ試験でアンカー力を確認した斜面において、斜面の安定度を再評価する現場。</li> </ul>

番号	照会開始日 (期限日)	適用分野	技術名称(登録番号) 技術概要 従来技術	技術概要(写真・パンフレット等)	工種分類	試行希望条件	
						希望地整	試行現場条件
11	2011/8/1 (2016/03/31)	道路 ・ 港湾	<p><b>高防錆支承金物 (KK-050065-V)</b></p> <p>本技術は支承金物等に施す防錆処理技術です。従来は溶融亜鉛めっきや塗装等が施されていましたが、本技術の活用により支承金物等の防錆・防食性能が大幅に向上するので、耐用年数の延長が可能となり、ライフサイクルコストの低減が期待できます。</p> <p>「従来技術:溶融亜鉛めっきを施した支承金物」</p>	 <p>概要</p>	橋梁上部工ーその他	全国	<ul style="list-style-type: none"> <li>■試行可能数量・グレー色で鋼材部品1枚当たりの最大製品寸法1900mm×1900mm×800mm(2000kgf)</li> <li>■施工地域・日本全国</li> <li>■現場条件・沿岸部で風の強い日が多く、悪天候時には海水飛沫を直接浴びるような場所等、腐食環境の厳しい地域</li> <li>■施工条件・検査路が設置されていて、調査時に足場等の設置が必要のない橋梁</li> </ul>
12	2010/8/1 (2015/03/31)		<p><b>ジョツツ・クリート工法 (KK-060016-V)</b></p> <p>本技術はコンクリート構造物の補修工事の湿式吹付けによる断面修復工法の一つで、従来の同種の断面修復工法より、既存コンクリートとの一体性(付着およびせん断伝達性)が優れ、長期耐久性が大きく、初期強度が高く、厚付け(100mm)を可能にしました。</p> <p>「従来技術:湿式ポリマーセメントモルタル吹付け工法」</p>	 <p>ジョツツ・クリート工法・パンフレット</p>	<p>道路維持修繕工ー橋梁補修補強工</p> <p>道路維持修繕工ートンネル補修補強工</p>	全国	<ul style="list-style-type: none"> <li>■試行可能数量 <ul style="list-style-type: none"> <li>・修復面積100㎡以上(吹付け厚は50mm以上100mm以下)修復面積500㎡以下(吹付け厚は50mm以上100mm以下)</li> </ul> </li> <li>■現場条件 <ul style="list-style-type: none"> <li>・降雨等の影響を受けない個所、施工個所と設備設置個所の遠隔距離は80m以下、修復個所は連続していること。</li> </ul> </li> <li>■施工条件 <ul style="list-style-type: none"> <li>・施工機械の保有台数の関係上、複数台による施工に対応できない場合があるので、発注前に要相談。</li> </ul> </li> </ul>
13	2010/2/1 (2015/03/31)	河川 ・ ダム ・ 砂防 ・ 道路	<p><b>田(DEN)パネル工法 (KT-070060-V)</b></p> <p>本技術は緑化を目的とした切土補強土工法用の鋼製受圧板で、従来は現場吹付のり砕工で対応していた。本技術の活用により、施工性の向上、工期短縮及び全面緑化に近い緑化が期待できる。</p> <p>「従来技術:現場吹付のり砕工」</p>	 <p>田(DEN)パネルの形状・寸法</p>	<p>共通工ー法面工</p> <p>共通工ーアンカー工</p>	全国	<ul style="list-style-type: none"> <li>・試行可能数量:特になし</li> <li>・現場条件:設置面の凹凸が大きい場合には、下地の凹凸処理が必要である。</li> <li>・施工時期:平成22年2月以降</li> <li>・その他:ロックボルトの軸とパネルが直交しない場合は、球面ナット等を用いて角度を補正する。</li> </ul>

番号	照会開始日 (期限日)	適用 分野	技術名称(登録番号) 技術概要 従来技術	技術概要(写真・パンフレット等)	工種分類	試行希望条件	
						希望 地整	試行現場条件
14	2008/11/1 (2014/03/31)		<p><a href="#">PRE DAM工法 (CB-060009-V)</a></p> <p>本工法は橋脚の耐震補強・補修を行う際の鋼矢板による仮締切工法にかわり、プレハブ鋼殻と止水材により簡易にドライな施工環境を提供します。また浮遊えい航可能な作業函で施工時の高さ制限を克服しました。大型施工機械の使用が無いので、航路付近での施工も可能です。</p> <p>「従来技術:鋼矢板仮締切工法」</p>	 <p>橋脚 浮力体 作業函 橋脚フーチング</p> <p>施工イメージ</p>  <p>作業函</p>  <p>ドライアップ状況</p> <p>PRE DAM工法の施工イメージと施工状況</p>	仮設工ーその他	希望地整	<p>【適用対象構造物】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・海域, 運河, 河川, 湖沼の橋梁橋脚部の補修補強工事</li> </ul> <p>【適用現場条件】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>□必要水深 作業函曳航経路: 作業函、曳航船舶の喫水による</li> <li>作業函据付箇所: 2.0m ~ 最大水深20.0m(底部止水材の止水性能による)</li> <li>□流速 作業函据付箇所: 2.0m/sec以下</li> <li>□作業中止波高:0.5m以上</li> <li>□上空制限 水面から橋梁下面までのクリアランス3.0m以上</li> <li>□作業函内の空間 作業函を形状の異なる橋脚へ適用する場合、作業スペースを確保するため、作業函内壁と橋脚側壁とのクリアランスが 1.5m以上必要です。</li> <li>□作業函据付箇所の不陸 橋脚フーチング部の作業函底部止水材が接する箇所の不陸 は30mm以下とします。不陸が30mmを超えた場合は、橋脚フーチング部に均しコンク リート等を施すことにより対処できます。</li> </ul>