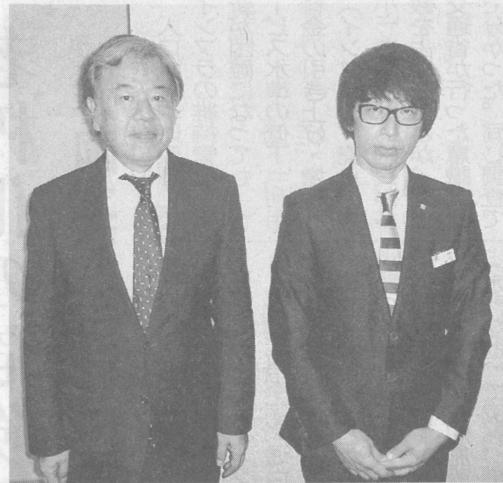


# 地崎道路と路面性状調査 新たな形 東農大



開発に携わった東農大の  
山崎教授（左）と地崎道  
路の山田係長

IRI<sup>1</sup>データは10分間隔で取得。集めたデータをPSSに取り込むことでIRI値を時系列で棒グラフに表したり、補修優先箇所を特定するなど予算計画を立てられるこども分かった。より広域



地崎道路（本社・東京）と東農大は、地方自治体の道路維持管理業務に関する新しい支援システムを開発した。舗装路面と運転者の乗り心地を関連付けたIRI（国際ラフネス指数）測定に基づき路面性状を調査し、集めたデータを独自の舗装管理システムに取り込むことで、劣化予測や修繕の積算などに役立てる。予防保全につながる新しい管理方法として道内自治体を中心に広く使ってもらいたいと考えた。

# 舗装×乗り心地で判断

## 劣化予測、修繕積算に

支援システムは、I.R. 測定装置の「ACTU」と舗装管理システムの「PSS」で構成。ACTU 以上は、5年に1回程度以上の点検頻度を目標にしていて、実態を反映させることに課題があった。

を判断するため、レーザーを使った路面性状調査のように雨や雪の影響を受けない。

指標はMCCI（舗装の維持率）開発は、こうした共同研究の一環で進められた。従来、路面性状を表す	MCCIと連携して、計測データをPSSで自治体の道路台帳CAに記録を視覚的に把握することができる。
ACTUSは北見工大ベンチャー企業のPROJECT LAB(本社・東京)などが開発。PSSは東農大の山崎元也教授が作った。地崎道路と東農大、北見工大は昨年11月、千歳市協力の下、	高速道路各社が管理道路の縦断凹凸評価でIRIを用いています。地崎道路と東農大は昨年11月、千歳市協力の下、
市道7路線でACTUSを作った路面計測を実証試験した。車両左前の車軸部分とエンジンルーム内に加速度計を取り付け、GPSアンテナで位置情報を取りながら路面変位と時間、速度、距離からIRIを算出。千歳市が持つMCCIのデータ	IRIは乗り心地といふドライバーの感じ方を基に導き出される指標。世界銀行によつて1986年に提唱された路面評価で、国際的には一般化している。日本では高速道路各社が管理道路の縦断凹凸評価でIRIを用いている。地崎道路と東農大は昨年11月、千歳市協力の下、市道7路線でACTUSを作った路面計測を実証試験した。車両左前の車軸部分とエンジンルーム内に加速度計を取り付け、GPSアンテナで位置情報を取りながら路面変位と時間、速度、距離からIRIを算出。千歳市が持つMCCIのデータ

実証試験に携わった地  
崎道路北海道支店工務課  
の山田雄一係長は「冬季で  
も測定できることが強み。  
千歳市内の調査でも2、  
3月の凍上影響をIRI  
によって数値化すること  
ができた」と説明する。  
東農大の山崎教授は  
「システムは低価格で高  
頻度に調査ができるのが特  
長。日々変わる舗装路面  
をモニタリングすること  
で、より効果的な予算計  
画や補修計画の策定に役  
立ててほしい」と話して  
いる。

的な維持管理に貢献しようと、道路台帳のCADデータをGIS表示でき るよう研究している。