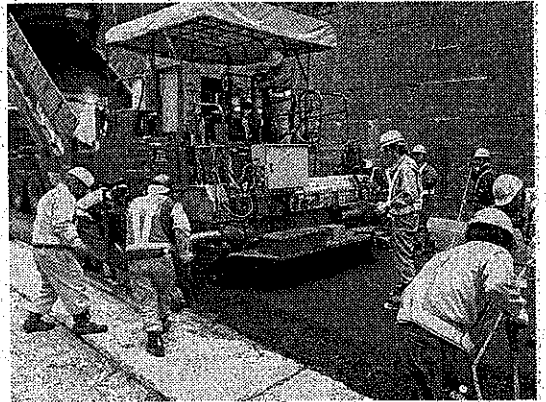




波状路面で暴走行為抑制

NIPPOが90年代半ばに開発した速度抑制舗装「スピードセーブ工法」の需要が伸びている。同社は3月から5月にかけて、速度抑制や峠道で暴走行為を繰り返す「ローリング族」の排除対策として4件立て続けに同工法を施工。過去に導入した自治体が再度取り上げるケースも多く、「導入個所で効果を理解してもらえているようだ」（生産技術グループとする。豊富な実績のある自動車のテ



カントリーフィニッシャーを用いた施工



注意喚起の標識設置も提案

ストコースの施工で培ったノウハウや独自の施工機械を生かすことで、他社にはない効果的な速度抑制対策として提

供している。

スピードセーブ工法は、緩やかな波状路面を構築することで、速度が速い時に共振による揺れを車両に生じさせ、運転者に不快感を与えて速度を抑制する。波長や波高を走行速度に合わせて設定するため、低速度の生活道路から大型車も通る高速域の幹線道路まで適用することができる。滑らかな正弦曲線により、従来のハンブのように衝撃音や振動が発生することもない。同社は96年に同工法の本格

的な施工を開始。これまでに住宅地の生活道路や工業団地の幹線道路、山岳道路などで、速度抑制による安全対策や騒音対策として約100カ所に導入された。

ここ数年、年間数カ所程度で推移してきた同工法だが、再び需要が急増している。群馬県の観光名所の「赤城山」では、過去に導入した同工法の効果で暴走行為を排除する効果を受け、地元警察からも高い評価を受けている。それがきっかけとなり、今回、山頂付近の2カ所、670平方メートルに同工法を取り入れた工事が行われた。

特殊機械やノウハウ生かして施工

カントリーロード（悪路）を再現するために開発された「カントリーフィニッシャー」を使い、パソコンに入力したデータ通りの波長、波高を持った路面が構築されるよう7分割された敷きならし装置を高精度に制御する。また、舗装敷設後の転圧では、前方に3輪、後方に4輪のタイヤを備えた「フレキシブルローラー」で、波状を崩さないように構築した路面に合わせた作業を行えるようにする。

今月14日の赤城山での施工に立ち会った営業本部エンジニアリング部の藤本恵司氏によると、「設計データの入力やフィニッシャーの高さ制御の基準となるL型センサーアングルの設置など、事前の準備がこの工法の鍵を握る」という。実際の施工は、波状路面がデータ通りに施工できているかを確認しながら進めることになる。

同社は、構築した波状路面を通行する一般車両に注意を促す目的で、標識やラインの設置などを地元警察とタイアップする形で提案し、安全な利用環境の提供にも万全を期している。