

基本計測区間に含まれる極端な段差など特徴的な路面性状を以下に示す。

基本計測区間①



橋梁伸縮装置部（進入部）の顕著な段差

基本計測区間③



極端に荒れた路面
(ほぼ区間全長にわたって波状の凹凸が連続)

基本計測区間④



車輪通過位置にあるマンホール周りの路面不整

図-2.3.9(a) 特徴的な路面性状部分 (1/2)

基本計測区間⑦



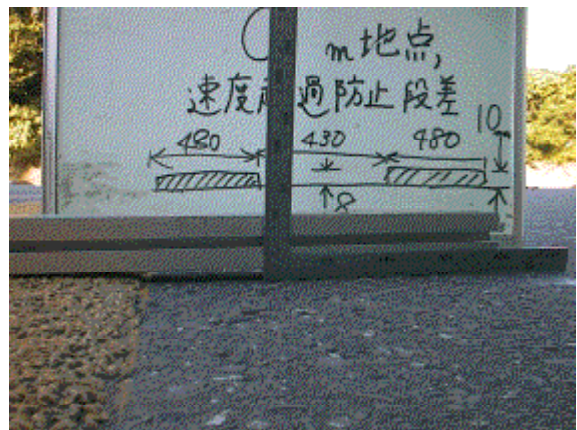
規則的な人工段差工（突出高さ約 5mm）

基本計測区間⑨



橋梁伸縮部（進入部・退出側）の顕著な段差

基本計測区間⑩



規則的な人工段差工（突出高さ約 10mm）

図-2.3.9(b) 特徴的な路面性状部分 (2/2)

極端な凹凸や走行速度抑制工のような工作物がある特徴的な路面性状部分は、着目する内容によっては必ずしも一般的な道路性状であるとして扱うことが適当でないと考えられるため「特異路面区間」として適宜区別して扱うこととした。

4) 路面特性

① 平坦性

路面の平坦性が海コントレーラの走行で考慮すべき一般的な道路条件を代表したものであることを経路選定の条件の一つとした。図-2.3.10 に、関東地方整備局が管轄する道路と選定した走行経路の平坦性の比較を示す。また表-2.3.1 に本研究の計測区間の平坦性計測結果を示す。

平坦性の集計結果によると本研究の計測区間において一般的な道路条件が概ね網羅されており海コントレーラの走行条件としての一般道を代表できているものと考えた。なお、平坦性は経路に沿った道路縦断凹凸量計測データを用いて算出できる評価区間内の縦断凹凸量の標準偏差として定義される。すなわち本研究では評価単位区間長を 3.0m とし、区間の中央点の標高と始終点（互いに 3.0m 離れた 2 点）を直線で結んだその中央点の標高の偏差（縦断凹凸量）を評価単位区間を 5cm ピッチでずらして求め、評価区間（100m）で得られた縦断凹凸量データの標準偏差を当該区間の平坦性の値とした。（100m 単位平坦性算出）。走路区間を100mの評価区間で区分していきそれぞれに対して平坦性を求めるが端数が出た区間ではそれが 50m 未満であれば前の区間に組み込み、50m 以上であれば単独の区間として集計した。

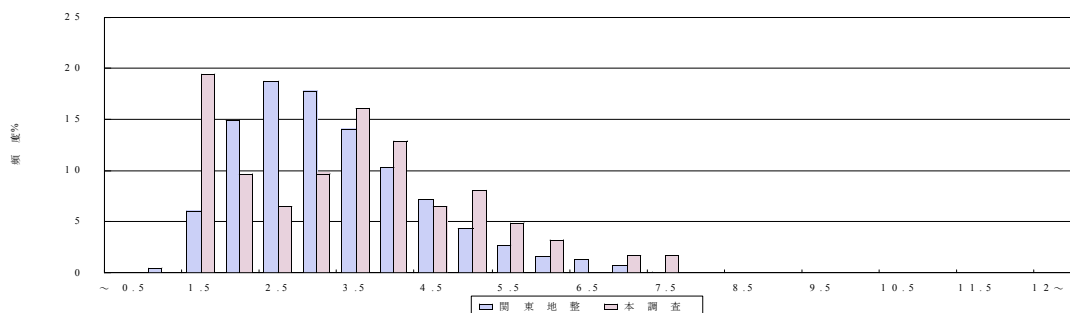


図-2.3.10 平坦性の比較

表-2.3.1 計測区間の平坦性

計測区間	起点	終点	測定区間長	平坦性	計測区間平坦性
①	0.0	100.0	100.0	4.49	3.66
	100.0	168.5	68.5	1.83	
②	0.0	100.0	100.0	2.72	3.67
	100.0	196.0	96.0	4.50	
③	0.0	100.0	100.0	6.67	6.23
	100.0	133.0	33.0	4.64	
④	0.0	100.0	100.0	6.68	5.68
	100.0	200.0	100.0	4.52	
	200.0	203.7	3.7	—	
⑤	0.0	100.0	100.0	3.88	3.26
	100.0	200.0	100.0	2.63	
	200.0	300.0	100.0	2.94	
	300.0	327.5	27.5	4.27	
⑥	0.0	100.0	100.0	1.79	1.93
	100.0	200.0	100.0	2.18	
	200.0	217.5	17.5	0.94	
⑦	35.4	135.4	100.0	1.95	1.85
	135.4	208.8	73.4	1.58	
⑧	11.4	111.4	100.0	0.91	0.90
	111.4	130.2	18.8	0.85	
⑨	0.0	49.55	49.6	5.44	5.44
⑩	72.4	172.4	100.0	2.71	2.43
	172.4	272.4	100.0	3.13	
	272.4	372.4	100.0	2.16	
	372.4	472.4	100.0	1.80	
	472.4	544.4	72.0	2.10	
⑪	93.2	193.2	100.0	2.51	2.57
	193.2	293.2	100.0	2.84	
	293.2	331.5	38.3	1.92	
⑫	41.7	141.7	100.0	1.98	1.69
	141.7	213.7	72.0	1.16	