

千差万別のニーズに応えて

日本道路は、特殊舗装技術や施工精度の高さを生かし、民間受注の拡大に取り組む。特に自動車分野は重要な市場の一つという。2022年には日本自動車研究所（JARI）の城里テストセンター（茨城県城里町）で先進運転支援システム（ADAS）試験路の施工を手がけた。今年4月に開設した「土浦テクノBASE（ベース）」を拠点に、自社技術のPRと顧客との関係強化に取り組む。自動車分野の事業戦略などについて、石井敏行社長に聞いた。

関心高い ADAS試験路

日本道路 石井 敏行社長に聞く



どんな材料を使うべきかなど、話し合いの拠点としている。敷地内に直線路や部分的にバンク（傾斜路）をつくることも考えていて、「自動車業界、物流業界、競技場などスポーツ関連分野の3本柱で考えている。特に自動車業界は裾野が広く、ニアーズが千差万別だ。いかに（ニアーズに）応えられるかで施工会社の選択肢が変わつてはどんな要望がある自動車業界から」と述べた。

「既存の技術研究所の老朽化や機械センターを建て替える必要があり、加えて研修センターも一つにできればと考えて建設地を探し始めた。スピード感を持って研究開発を進めていくのと同時に、これからは丁寧な人材育成の場も必要だ。機械センターが敷地内にあれば特殊機械の開発も進めやすく、教育にも活用できる。宿泊施設も備え、社員研修はもちろん、一定の経験を積んだ職員や協力会社も含められた人材育成の場にしていい」と自動車業界各社との関係強化も目指していく。「例えば、試験路では平たん性などの基準があり、自動車メーカーやタイヤメーカーからは『欧洲や北米の路面を再現してほしい』といった要望がある。ただし施工方法は一般的に知られていないことが多い。特に試験路は特殊な施工機械を用いる。基準をクリアするための施工方法や、

とわれわれも期待する。JARの試験路は国内で初めて、交差点でのADAS機能を試験できるもので、極めて高い平坦性が求められた。一方、悪路をアスファルト舗装で再現できる『3Dファニッシュ』のニーズもある。施工機械も要望に応じ、同じ拠点で専門部隊がつくり込んでいく

「今はADAS試験路への
関心が強いと思う。自動運転
の表現こ句で需要が高まる
か

土浦テクノBASE 話し合いの拠点に

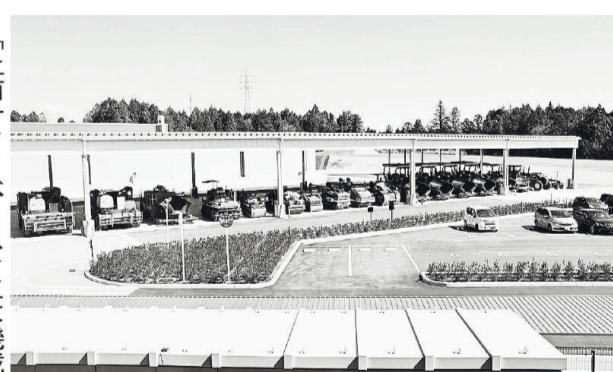
くると思う。民間工事の受注目標のうち1割を自動車業界にしたい。カーボンニュートラル（温室効果ガス排出実質ゼロ）の実現といった道路舗装以外のニーズもあり、（顧客との）“つながり”を強くしないといけないと考える」

—太陽光発電舗装など次世代技術も研究している

「内蔵している発電セルは

【土浦テクノベース】には機
センターも併設する

夏場や高温地域でも発電効率が高く、年間発電量は結晶系セルに匹敵する。滑り止め加工で発電能力が落ちるのが課題だ。メンテナンスや耐久性の問題もあり、車道ではなく歩道から普及を目指していく。公道への施工はまだ先のことだが、自動車メーカーの工場内に試験施工する予定がある



い。地域によつても要望は異なるため、当社の技術と工法でワインワインになる形を目指したい。公共工事でも、道路は長寿命化と温室効果ガス削減への貢献が期待されている。高速道路では同時に耐久性のさらなる向上も求められる。こうした課題に応える技術を提供することが役割だと考えてゐる」（中村俊甫）

夏場や高温地域でも発電効率が高く、年間発電量は結晶セルに匹敵する。滑り止め加工で発電能力が落ちるのが課題だ。メンテナンスや耐久性の問題もあり、車道ではなく歩道から普及を目指していく。公道への施工はまだ先のことだが、自動車メーカーの工場内に試験施工する予定がある」

「24年度から新中計が始まることで、自動車業界向けの取り組みに関する考えは

日刊自動車新聞社が記事利用を許諾しています。