点検支援技術 性能カタログ

本性能カタログは、国が定めた標準項目に対する性能値を開発者に求め、開発者から提出されたものをカタログ形式でとりまとめたものです。

令和８年３月時点

国土交通省

はじめに

本性能カタログに掲載する点検支援技術は「舗装」及び「道路巡視」を対象とし、以下に整理する損傷等の状態の把握を目的とする。本性能カタログは、平成 29 年度に四国地方整備局にて、新技術活用システムのテーマ設定型で公募された「路面性状を簡易に把握可能な技術」の公募で実施した試験結果で一定以上の精度が確保されていると判断された技術について、「ICT・AI を活用した道路巡視の効率化・高度化技術」技術検討委員会に諮り承認を得た後、技術の詳細情報を開発者に求め、開発者から提出されたものをカタログ形式でとりまとめたものである。また、その後令和４～６年度の公募において実施した試験結果で一定以上の精度が確保されていると判断された技術についても、同様の手続き後に追加している。

今後、さらに公募を行い、掲載技術の拡充を行いながら、今後の技術開発の進展に応じ、本性能カタログに掲載した技術ついて、適宜見直しを行う予定である。

定期点検業務で点検支援技術の活用を検討する場合、本性能カタログに掲載された技術を参考にすることが考えられるが、本性能カタログに記載のない技術についても、標準項目の性能値を受注者に求め、目的に適合するかを確認することで活用できるものと考えられる。

なお、点検支援技術を活用する場合、損傷写真など大量のデータを管理する必要が生じる可能性があることから、成果の適切な活用のため、必要に応じてデータベース等を活用するとよい。

○舗装を対象

変状の種類	点検支援技術 （令和８年３月時点）
ひび割れ率・わだち掘れ量・IRI	55

○道路巡視を対象

変状の種類	点検支援技術 （令和８年３月時点）
ポットホール・区画線・建築限界・標識隠れ	32

目　次

第1章　　性能カタログの活用にあたって

１．１．適用の範囲・・・

第1章　性能カタログの活用にあたって

１．１．適用の範囲

本性能カタログは、知識と技能を有する者が定期点検や道路巡視を行う際に点検支援技術の利用を検討するにあたって、機器等の特性を比較整理する上で参考とすることができる。

本性能カタログは、第１章 性能カタログの活用にあたって、第２章 性能カタログ からなり、第２章では、舗装点検（ひび割れ、わだち掘れ、IRI）、道路巡視（ポットホール、区画線、建築限界、標識隠れ）の２技術のカタログから構成されている。各カタログの掲載対象の範囲は、現時点では以下の通りとしているが、リクワイヤメントや試験等で一定程度以上の精度が確認できていない開発途中等の技術についても参考資料として掲載している。

- 舗装（ひび割れ、わだち掘れ、IRI）技術カタログ
  路面性状（ひび割れ、わだち掘れ、IRI）を画像等で計測する技術で、舗装点検要領の診断区分（Ⅰ・Ⅱ・Ⅲ）を判定できる技術
- 道路巡視支援技術カタログ
  道路巡視のうちポットホールについて発見し、位置座標を特定できる技術
  道路巡視のうち区画線の摩耗について検知し、一定区間毎に判定できる技術
  道路巡視のうち建築限界の超過、標識隠れについて発見し、位置座標を特定できる技術

１．２．性能カタログの活用について

舗装の点検方法は、舗装点検要領に示されており、「舗装点検要領（平成 28 年 10 月国土交通省道路局）」（以下、「点検要領」という。）と、国管理施設を対象とした「舗装点検要領（平成 29 年 3 月国土交通省道路局　国道・防災課）」（以下、「点検要領（直轄版）」という。）がある。舗装点検手法について、点検要領では、『巡視の機会等を通じた車上あるいは徒歩による目視や、路面性状調査による方法、簡易な機器を用いた調査による方法等』と記載されており、点検要領（直轄版）では『目視（車上・徒歩）を基本としつつ、新技術の積極的な採用に向け、必要に応じて機器を用いることを妨げない』と記載されている。

また、道路巡視については、『道路巡回実施要領（昭和 56 年 4 月 1 日付建部達第 17 号）』において、道路が常時良好な状態に保たれるよう道路及び道路の利用状況を把握し、道路の異常および不法占用等に対して必要な措置を講ずるとともに、道路管理上、必要な情報及び資料を収集することを目的としている。これに基づき、通常巡回は、パトロール車内から目視により行うものを基本とし、必要に応じて徒歩により行う等の方法によって、各道路管理者が地域の実態に応じて方針を作成し、実施されていると想定される。

機器等の利用や選択にあたっては、「新技術利用のガイドライン（案）（平成 31 年 2 月国土交通省）」に記載があるとおり、受注者で現場条件等を充分に把握した上で、技術の特性及び使用を勘案し、点検業務発注者へ協議を行うこととなっており、定期点検等を行う者が結果の解釈や利用に責任を持つことになる。

また、実際の定期点検の実施にあたっては、法令の主旨や要領に則り、各道路管理者の責任において適切に行う必要がある。道路管理者の職員が現地で定期点検を実施する場合も、また、委託をする場合でも状態の把握の方法については点検対象構造物ごとに合意したうえで点検対象構造物ごとの定期点検を進める必要がある。

すなわち、機器等の利用、及び、機器等の選択は自由に行える一方で、道路管理者の職員が現地で定期点検を実施する場合も、また、委託をする場合でも、点検対象構造物ごとに、その利用や選択は協議・承諾を経ることになる。そこで、機器等の原理や適用条件、誤差特性等の表示がある程度共通されることで、その選定や選択が円滑に行われることが期待される。現在のところ、点検支援技術については、それぞれの供給者がそれぞれで機器等としての仕様・能力の表示を行っているが、これを共通化し、市場を整備することが性能カタログの役割である。

１．３．本カタログの掲載技術

本カタログの掲載技術は、公募における実道試験によって、60%以上の精度の技術のみ掲載している。

舗装（ひび割れ率・わだち掘れ・IRI）については、仮に、3 項目（ひび割れ率、わだち掘れ量、IRI）の測定が可能な技術であっても、共通試験結果が 60%以上の検出率・的中率が確認された項目のみ掲載している。また、道路巡視においても、ポットホール、区画線、建築限界、標識隠れの各項目において、共通試験結果が 60%以上の検出率等が確認された項目のみ掲載している。加えて、道路巡視においては、安全性・再現性等の観点から共通試験にて精度検証を実施できなかったものの、リクワイヤメントについて個別に確認できた技術については、当該項目を参考技術として掲載している。また、社会情勢等の変化を踏まえ、リクワイヤメントや試験等による一定以上の精度が確認できていない新たな技術についても参考技術として掲載している。

第2章　性能カタログ

技術概要

【舗装（ひび割れ率・わだち掘れ量・IRI）】

令和８年３月時点

技術概要

掲載技術【55技術】 令和８年３月時点

◇ 舗装（ひび割れ率・わだち掘れ量・IRI）【55技術】

［H29・30年度公募（一部、R6・R7年度更新）］

・多機能路面測定評価システム・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１
・可搬型計測システムによる路面性状計測・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・２
・ひび割れ自動検出システムを備えた路面性状自動測定装置・・・・・・・・・・・３

［R4年度公募（一部、R5・R6・R7年度更新）］

・ＭＭＳ舗装点検評価システム　GT-5 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・４
・削除
・車載搭載型非接触式路面プロファイラ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・５
・FMR スキャナー(高速移動路面 3D スキャナー)による路面調査・・・・・・・・・６
・削除
・車載簡易装置による道路点検システム「GLOCAL-EYEZ」・・・・・・・・・・・・７
・BumpRecorder（スマートフォンを用いた IRI 等の路面性状計測）・・・・・・・８
・汎用機材を用いた AI 舗装損傷診断システム（マルチファインアイ）・・・・・９
・複合探査車・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１０
・削除
・削除
・車両搭載センシング装置ＭＭＳ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１１
・次世代道路計測システムＲｅａｌ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１２
・Real-Dimension・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１３
・RoadManager 路面評価・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１４
・スマートフォンによる簡易路面性状評価システム「DRIMS」・・・・・・・・・・１５

［R5年度公募（一部、R6・R7年度更新）］

・AI を活用した路面状態推定と維持管理支援サービス「みちログ」・・・・・・・１６
・アクションカメラを用いた簡易路面性状診断「Hutec Scan Q」・・・・・・・・・１７
・削除
・HRSS（高速路面性状調査システム）・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１８
・MWD plus・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１９
・AI 舗装点検システム HibiMiru・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・２０
・道路管理画像撮影及び路面評価システム・・・・・・・・・・・・・・・・・・・２１
・路面性状測定システム（ポットホール自動検出機能付き）・・・・・・・・・・２２
・ドラレコによる道路劣化 AI 診断「くるみえ for Cities」・・・・・・・・・・２３

・IRI ワイヤレス路面測定技術「ACTUS」・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ ２４
・道路パトロール支援サービス・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ ２５

［R6年度公募（一部、R7年度更新）］

・路面検査コンパクトユニット　PG-4・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ ２６
・車載レーザースキャナー／路面性状測定複合システム・・・・・・・・・・・・・・ ２７
・路面性状調査システム「SunSearch」・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ ２８
・ひび割れ自動検出機能を備えた路面性状自動測定装置（ロードキャプチャー）・ ２９
・ＭＭＳを活用した路面性状調査・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ ３０
・路面を 3D カメラが搭載された専用測定車で診断する技術・・・・・・・・・・・・ ３１
・簡易路面調査システム スマートイーグル・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ ３２
・マルチファインアイ 2.0・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ ３３
・社会インフラ設備の台帳整備・劣化診断サービス″Audin AI″・・・・・・・・・・ ３４
・Road Scan Vehicle 3・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ ３５
・路面性状測定システム（Pave Scanner）・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ ３６
・Draw-AI（Diagnose roads with AI）・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ ３７
・一般車両のビッグデータから路面評価(IRI/わだち掘れ量)を行う技術・・・・・・ ３８
・ロードマン・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ ３９
・削除
・移動計測車両による路面性状調査・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ ４０

［R7年度公募］

・舗装点検診断ｉシステム・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ ４１
・ＭＭＳ舗装点検評価システム　GT-2X・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ ４２
・IRI ワイヤレス路面測定技術「ACTUS Plus」・・・・・・・・・・・・・・・・・・ ４３
・スマート道路モニタリング・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ ４４
・ビッグデータおよび AI を活用した道路破損の自動検知・・・・・・・・・・・・・ ４５
・BumpRecorder（全自動 IoT 機器を用いた IRI 等の路面性状計測）・・・・・・・・ ４６
・パトロール車などに後付けできる可搬型 MMS・・・・・・・・・・・・・・・・・・ ４７
・ロメンキャッチャースーパーMWD・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ ４８
・アクションカメラを用いた走行動画点群による路面性状診断「Hutec Scan 3D」・ ４９
・Draw-AI with テレマティクスサービス(Diagnose roads with AI)・・・・・・・ ５０
・簡易型撮影装置・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ ５１
・MMS を活用した路面性状調査・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ ５２
・エッジ AI 路面解析ソリューション「Miruroad（ミルロード）」・・・・・・・・・ ５３
・GeoMasterNeo®・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ ５４
・移動体計測による路面性状調査・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ ５５

点検支援技術性能カタログ【舗装編（ひび割れ率、わだち掘れ量、IRI）】 掲載技術一覧 ［R8年3月時点］

【凡例】 90～100% 80～90% 70～80% 60～70% 60%未満または精度未確認

No.	試験年度	道路巡視				代表会社名	技術名	精度確認項目							その他（精度未確認）	測定タイプ※					費用※		試験結果※												カタログURL	実績件数	掲載期限
								舗装			道路巡視												ひび割れ率				わだち掘れ量				IRI						
	舗装	ポットホール	区画線	建築限界	標識隠れ			ひび割れ率	わだち掘れ量	IRI	ポットホール	区画線	建築限界	標識隠れ		専用測定車	専用オペレーター	可搬式測定機器	繰り返し計測	ビッグデータ活用型	100km×1車線あたりの標準的な費用	定額費用一例	Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率	Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率	Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率			
1	H29	－	－	－	－	鹿島道路株式会社	多機能路面測定評価システム	○	○	○					平たん性、段差量、タイヤ/路面騒音		○	○			3,700千円	－	80～100%	80～100%	80～100%	60～80%	80～100%	80～100%			80～100%	80～100%	80～100%	60～80%	https://www.mlit.go.jp/road/tech/pdf/catalog-hosou0001.pdf		令和12年3月末
2	R7	－	－	－	－	国際航業株式会社	可搬型計測システムによる路面性状計測	○	○	○					平たん性		○	○			5,022千円	－	80～90%	90～100%	60～70%	90～100%	90～100%	90～100%	90～100%	90～100%	70～80%	90～100%	60～70%	80～90%	https://www.mlit.go.jp/road/tech/pdf/catalog-hosou0002.pdf	〇	令和13年3月末
3	R7	R4	－	－	－	東亜道路工業株式会社	ひび割れ自動検出システムを備えた路面性状自動測定装置	○	○	○	☆				平たん性、路面のきめ深さMPD	○	○				2,300千円	－	90～100%	90～100%	90～100%	90～100%	90～100%	90～100%	90～100%	90～100%	90～100%	90～100%	90～100%	90～100%	https://www.mlit.go.jp/road/tech/pdf/catalog-hosou0003.pdf	〇	令和13年3月末
4	R7	－	－	－	－	エアロトヨタ株式会社	MMS舗装点検評価システム GT-5	○	○	○						○	○				5,000千円	－	80～90%	90～100%	70～80%	90～100%	90～100%	90～100%	90～100%	90～100%	90～100%	90～100%	90～100%	90～100%	https://www.mlit.go.jp/road/tech/pdf/catalog-hosou0004.pdf	〇	令和13年3月末
					－(削除)																															
6	R4	－	－	－	－	株式会社トノックス	車載搭載型非接触式路面プロファイラ			○								○			2,000千円（装置販売価格）	－									80～90%	90～100%	70～80%	90～100%	https://www.mlit.go.jp/road/tech/pdf/catalog-hosou0008.pdf		令和12年3月末
7	R6	－	－	－	－	株式会社 なんばら	FMRスキャナー(高速移動路面3Dスキャナー)による路面調査	○	○	○					ポットホール	○	○				5,250千円	－	90～100%	90～100%	90～100%	70～80%	90～100%	90～100%	80～90%	90～100%	90～100%	90～100%	90～100%	80～90%	https://www.mlit.go.jp/road/tech/pdf/catalog-hosou0007.pdf	〇	令和12年3月末
					－(削除)																															
9	R7	R4	R5	R7	R5	ニチレキ株式会社	車載簡易装置による道路点検システム「GLOCAL-EYEZ」	○	○	○	☆	☆	☆	☆	段差、路面標示のかすれ、道路附属物、落下物、落石・崩土、標識板のかすれ、塗膜剥がれ、反射性能低下			○	○		2,210千円	600千円/月	90～100%	90～100%	90～100%	80～90%	90～100%	90～100%	90～100%	90～100%	90～100%	90～100%	80～90%	90～100%	https://www.mlit.go.jp/road/tech/pdf/catalog-hosou0009.pdf	〇	令和13年3月末
10	R7	－	－	－	－	バンプレコーダー株式会社	BumpRecorder（スマートフォンを用いたIRI等の路面性状計測）			○					ひび割れ率			○	○		252千円	512千円/年									80～90%	90～100%	90～100%	90～100%	https://www.mlit.go.jp/road/tech/pdf/catalog-hosou0010.pdf		令和13年3月末
11	R4	－	－	－	－	福田道路株式会社	汎用機材を用いたAI舗装損傷診断システム（マルチファインアイ）	○							わだち掘れ量			○			1,368千円	－	90～100%	90～100%	60～70%	90～100%									https://www.mlit.go.jp/road/tech/pdf/catalog-hosou0011.pdf	〇	令和12年3月末
12	R5	－	－	－	－	株式会社三井E&S	複合探査車	○	○	○					ポットホール、空洞及び埋設管、舗装構造	○	○				6,123千円	－	90～100%	90～100%	90～100%	90～100%	90～100%	90～100%	90～100%	90～100%	80～90%	90～100%	70～80%	80～90%	https://www.mlit.go.jp/road/tech/pdf/catalog-hosou0012.pdf		令和12年3月末
					－(削除)																															
					－(削除)																															
15	R4	－	－	R6	－	株式会社パスコ	車両搭載センシング装置 MMS		○	○			☆		ひび割れ率、MMSによる3次元点群、道路沿道画像	○	○				4,960千円	－					90～100%	80～90%	70～80%	90～100%	90～100%	80～90%	80～90%	80～90%	https://www.mlit.go.jp/road/tech/pdf/catalog-hosou0015.pdf		令和12年3月末
16	R5	－	－	－	－	株式会社パスコ	次世代道路計測システム Real	○	○	○					路面画像、道路沿道画像	○	○				5,400千円	－	90～100%	90～100%	80～90%	90～100%	90～100%	90～100%	90～100%	90～100%	70～80%	80～90%	90～100%	80～90%	https://www.mlit.go.jp/road/tech/pdf/catalog-hosou0016.pdf		令和12年3月末
17	R5	R5	－	R6	－	株式会社パスコ	Real-Dimension	○	○	○	☆		☆		MMSによる3次元点群、道路沿道画像、MMS・3Dカメラによる路面の詳細な3次元データ、ひび割れ・縦横断形状の公共座標系での出力	○	○				5,870千円	－	90～100%	90～100%	90～100%	80～90%	90～100%	90～100%	90～100%	90～100%	70～80%	80～90%	80～90%	80～90%	https://www.mlit.go.jp/road/tech/pdf/catalog-hosou0017.pdf		令和12年3月末
18	R5	－	－	－	－	株式会社アーバンエックステクノロジーズ	RoadManager路面評価	○		○								○			1,250千円	－	90～100%	70～80%	80～90%	80～90%					80～90%	80～90%	70～80%	60～70%	https://www.mlit.go.jp/road/tech/pdf/catalog-hosou0018.pdf	〇	令和12年3月末
19	R7	R4	－	－	－	JIPテクノサイエンス株式会社	スマートフォンによる簡易路面性状評価システム「DRIMS」	○	○	○	☆				ジョイント、マンホール、パッチング、グレーチング、ひび割れ補修跡、施工打継目、白線・黄線上のひび割れ			○	○		1,149千円	3,757千円/年	70～80%	90～100%	70～80%	90～100%	90～100%	90～100%	90～100%	90～100%	90～100%	90～100%	80～90%	90～100%	https://www.mlit.go.jp/road/tech/pdf/catalog-hosou0019.pdf	〇	令和13年3月末
20	R7	R6	R6	－	－	株式会社アイシン	AIを活用した路面状態推定と維持管理支援サービス「みちログ」	○		○	☆	☆			わだち掘れ量			○			731千円	4,000千円/年	90～100%	90～100%	80～90%	90～100%					90～100%	90～100%	90～100%	70～80%	https://www.mlit.go.jp/road/tech/pdf/catalog-hosou0020.pdf	〇	令和13年3月末
21	R7	－	－	－	－	北川ヒューテック株式会社	アクションカメラを用いた簡易路面性状診断「Hutec Scan Q」	○	○	○								○			1,000千円	－	90～100%	90～100%	80～90%	90～100%	90～100%	90～100%	90～100%	90～100%	90～100%	90～100%	70～80%	70～80%	https://www.mlit.go.jp/road/tech/pdf/catalog-hosou0021.pdf	〇	令和13年3月末
					－(削除)																															
23	R7	－	－	－	－	大陸建設株式会社	HRSS（高速路面性状調査システム）	○	○	○					ポットホール、三次元点群、全周囲カメラ画像	○					5,500千円	－	90～100%	90～100%	90～100%	90～100%	90～100%	90～100%	90～100%	90～100%	90～100%	90～100%	90～100%	80～90%	https://www.mlit.go.jp/road/tech/pdf/catalog-hosou0023.pdf	〇	令和13年3月末
24	R6	R5	－	－	－	東亜道路工業株式会社	MWD plus	○	○	○	☆				路面たわみ量	○	○				2,695千円	－	90～100%	90～100%	90～100%	90～100%	90～100%	90～100%	80～90%	90～100%	90～100%	90～100%	90～100%	80～90%	https://www.mlit.go.jp/road/tech/pdf/catalog-hosou0024.pdf	〇	令和12年3月末
25	R6	R7	R5	－	－	株式会社ドーコン	AI舗装点検システムHibiMiru	○	○	○	☆	☆						○	○		900千円	－	90～100%	90～100%	90～100%	80～90%	80～90%	90～100%	90～100%	80～90%	90～100%	80～90%	90～100%	80～90%	https://www.mlit.go.jp/road/tech/pdf/catalog-hosou0025.pdf	〇	令和12年3月末
26	R6	－	－	－	－	西日本高速道路エンジニアリング中国株式会社	道路管理画像撮影及び路面評価システム	○	○	○					局所沈下量	○	○				2,450千円	－	90～100%	90～100%	90～100%	90～100%	80～90%	90～100%	90～100%	90～100%	90～100%	90～100%	90～100%	90～100%	https://www.mlit.go.jp/road/tech/pdf/catalog-hosou0026.pdf	〇	令和12年3月末
27	R5	R5	－	－	－	株式会社NIPPO	路面性状測定システム（ポットホール自動検出機能付き）	○	○	○	☆				平たん性	○	○				2,550千円	－	90～100%	90～100%	90～100%	90～100%	80～90%	90～100%	90～100%	90～100%	90～100%	90～100%	80～90%	90～100%	https://www.mlit.go.jp/road/tech/pdf/catalog-hosou0027.pdf	〇	令和12年3月末
28	R7	R6	R7	－	－	日本電気株式会社	ドラレコによる道路劣化AI診断「くるみえ for Cities」	○		○	☆	☆			わだち掘れ量、建築限界			○	○		500千円	2,400千円/年	90～100%	80～90%	80～90%	60～70%					90～100%	90～100%	90～100%	60～70%	https://www.mlit.go.jp/road/tech/pdf/catalog-hosou0028.pdf	〇	令和13年3月末
29	R5	－	－	－	－	株式会社ニュージェック	IRIワイヤレス路面測定技術「ACTUS」			○								○	○		1,774千円	1,360千円/年									70～80%	80～90%	70～80%	60～70%	https://www.mlit.go.jp/road/tech/pdf/catalog-hosou0029.pdf	〇	令和12年3月末
30	R5	－	－	－	－	富士通Japan株式会社	道路パトロール支援サービス	○							IRI			○	○		－	1,250千円/年	90～100%	90～100%	90～100%	70～80%									https://www.mlit.go.jp/road/tech/pdf/catalog-hosou0030.pdf	〇	令和12年3月末
31	R6	R6	－	－	－	株式会社保全工学研究所	路面検査コンパクトユニット PG-4	○			☆				わだち掘れ量、IRI、平たん性			○			3,900千円	－	90～100%	90～100%	70～80%	90～100%									https://www.mlit.go.jp/road/tech/pdf/catalog-hosou0031.pdf	〇	令和12年3月末
32	R6	－	－	－	－	株式会社DEPO	車載レーザースキャナー／路面性状測定複合システム	○	○	○						○	○				5,700千円	－	90～100%	90～100%	90～100%	60～70%	90～100%	90～100%	80～90%	90～100%	90～100%	90～100%	90～100%	90～100%	https://www.mlit.go.jp/road/tech/pdf/catalog-hosou0032.pdf	〇	令和12年3月末
33	R7	R7	－	－	－	株式会社サンウェイ	路面性状調査システム「SunSearch」	○	○	○	☆				平たん性、パッチング、区画線の摩耗、道路沿道画像、緯度経度出力	○	○				4,290千円	－	70～80%	90～100%	70～80%	90～100%	90～100%	90～100%	90～100%	90～100%	90～100%	90～100%	90～100%	90～100%	https://www.mlit.go.jp/road/tech/pdf/catalog-hosou0033.pdf	〇	令和13年3月末
34	R7	－	－	－	－	日本道路株式会社	ひび割れ自動検出機能を備えた路面性状自動測定装置（ロードキャプチャー）	○	○	○					平たん性（σ）	○	○				3,800千円	－	90～100%	90～100%	80～90%	90～100%	90～100%	90～100%	90～100%	90～100%	90～100%	90～100%	90～100%	90～100%	https://www.mlit.go.jp/road/tech/pdf/catalog-hosou0034.pdf	〇	令和13年3月末
35	R6	－	－	－	－	株式会社トーワエンジニアリング	MMSを活用した路面性状調査	○	○	○					三次元点群データ、全周囲カメラ画像	○					5,500千円	－	90～100%	90～100%	90～100%	90～100%	90～100%	90～100%	80～90%	90～100%	90～100%	90～100%	90～100%	90～100%	https://www.mlit.go.jp/road/tech/pdf/catalog-hosou0035.pdf		令和12年3月末

点検支援技術性能カタログ【舗装編（ひび割れ率、わだち掘れ量、IRI）】 掲載技術一覧 ［R8年3月時点］

【凡例】 90～100% 80～90% 70～80% 60～70% 60%未満または精度未確認

No.	試験年度					代表会社名	技術名	精度確認項目							その他（精度未確認）	測定タイプ※					費用※		試験結果※										カタログURL	実績件数	掲載期限
		道路巡視						舗装			道路巡視												ひび割れ率				わだち掘れ量				IRI						
	舗装	ポットホール	区画線	建築限界	標識隠れ			ひび割れ率	わだち掘れ量	IRI	ポットホール	区画線	建築限界	標識隠れ		専用測定車	専用オペレーター	可搬式測定機器	繰り返し計測	ビッグデータ活用型	100km×1車線あたりの標準的な費用	定額費用一例	Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率	Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率	Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率			
36	R6	－	－	－	－	ニチレキ株式会社	路面を3Dカメラが搭載された専用測定車で診断する技術	○	○	○					緯度経度、沿道画像、平たん性	○	○				2,550千円	－	90～100%	90～100%	90～100%	60～70%	90～100%	90～100%	80～90%	90～100%	80～90%	90～100%	60～70%	70～80%	https://www.mlit.go.jp/road/tech/pdf/catalog-hosou0036.pdf		令和12年3月末
37	R6	－	－	－	－	西日本高速道路エンジニアリング四国株式会社	簡易路面調査システム スマートイーグル	○	○	○					局所沈下量、MPD、ポットホール予測	○	○				2,500千円	－	90～100%	90～100%	90～100%	90～100%	80～90%	90～100%	80～90%	90～100%	90～100%	90～100%	90～100%	90～100%	https://www.mlit.go.jp/road/tech/pdf/catalog-hosou0037.pdf	○	令和12年3月末
38	R6	－	－	－	－	福田道路株式会社	マルチファインアイ2.0		○	○					ひび割れ率			○			1,952千円	－					90～100%	90～100%	80～90%	90～100%	90～100%	80～90%	90～100%	80～90%	https://www.mlit.go.jp/road/tech/pdf/catalog-hosou0038.pdf		令和12年3月末
39	R6	R6	R6	－	R7	株式会社NTTフィールドテクノ	社会インフラ設備の台帳整備・劣化診断サービス"Audin AI"	○			☆	☆		☆	交通安全施設（標識、防護柵、照明灯等）の損傷（錆の存在）、標識板のかすれ、塗膜剥がれ、反射性能低下			○			2,300千円/年	－	90～100%	90～100%	70～80%	80～90%									https://www.mlit.go.jp/road/tech/pdf/catalog-hosou0039.pdf	○	令和12年3月末
40	R6	－	－	－	－	藤村クレスト株式会社	Road Scan Vehicle 3	○	○	○						○	○				4,210千円	－	90～100%	90～100%	90～100%	90～100%	90～100%	90～100%	80～90%	90～100%	90～100%	90～100%	90～100%	60～70%	https://www.mlit.go.jp/road/tech/pdf/catalog-hosou0040.pdf	○	令和12年3月末
41	R6	R6	－	－	－	株式会社日本インシーク	路面性状測定システム（Pave Scanner）	○		○	☆				わだち掘れ量、建築限界	○	○				5,970千円	－	90～100%	90～100%	90～100%	80～90%					90～100%	90～100%	70～80%	80～90%	https://www.mlit.go.jp/road/tech/pdf/catalog-hosou0041.pdf	○	令和12年3月末
42	R7	R7	R6	－	R6	国際航業株式会社	Draw-AI（Diagnose roads with AI）	○	○	○	☆	☆		☆	建築限界、標識板のかすれ、塗膜剥がれ、反射性能低下			○	○		1,715千円	3,700千円/台・年	90～100%	90～100%	90～100%	90～100%	90～100%	90～100%	90～100%	90～100%	80～90%	90～100%	90～100%	80～90%	https://www.mlit.go.jp/road/tech/pdf/catalog-hosou0042.pdf	○	令和13年3月末
43	R6	－	－	－	－	エアロトヨタ株式会社	一般車両のビッグデータから路面評価(IRI/わだち掘れ量)を行う技術			○					わだち掘れ量、交通量、車速					○	972千円	－									90～100%	90～100%	90～100%	80～90%	https://www.mlit.go.jp/road/tech/pdf/catalog-hosou0043.pdf	○	令和12年3月末
44	R7	R7	－	－	R6	国際航業株式会社	ロードマン	○	○	○	☆			☆	区画線、建築限界	○	○				4,863千円	－	90～100%	90～100%	90～100%	90～100%	90～100%	90～100%	90～100%	80～90%	80～90%	90～100%	90～100%	80～90%	https://www.mlit.go.jp/road/tech/pdf/catalog-hosou0044.pdf	○	令和13年3月末
						-（削除）																														
46	R6	－	－	－	－	有限会社モリテック	移動計測車両による路面性状調査	○	○	○						○					5,500千円	－	90～100%	90～100%	90～100%	60～70%	90～100%	90～100%	80～90%	90～100%	90～100%	80～90%	90～100%	70～80%	https://www.mlit.go.jp/road/tech/pdf/catalog-hosou0046.pdf		令和12年3月末
47	R7	R7	－	－	－	株式会社アイパック	舗装点検診断 iシステム	○	○	○	☆				三次元点群、全周囲カメラ画像	○	○				5,500千円	－	80～90%	90～100%	80～90%	90～100%	90～100%	90～100%	90～100%	90～100%	70～80%	90～100%	60～70%	80～90%	https://www.mlit.go.jp/road/tech/pdf/catalog-hosou0047.pdf	○	令和13年3月末
48	R7	－	－	－	－	エアロトヨタ株式会社	MMS舗装点検評価システム GT-2X	○	○	○						○	○				5,000千円	－	80～90%	90～100%	70～80%	90～100%	90～100%	90～100%	90～100%	90～100%	90～100%	90～100%	90～100%	80～90%	https://www.mlit.go.jp/road/tech/pdf/catalog-hosou0048.pdf		令和13年3月末
49	R7	－	－	－	－	株式会社ニュージェック	IRIワイヤレス路面測定技術「ACTUS Plus」			○								○	○		1,855千円	1,455千円/年									90～100%	90～100%	90～100%	80～90%	https://www.mlit.go.jp/road/tech/pdf/catalog-hosou0049.pdf		令和13年3月末
50	R7	－	－	－	－	カヤバ株式会社	スマート道路モニタリング			○					わだち掘れ量、ひび割れ率、建築限界、ポットホール			○	○		470千円	－									90～100%	90～100%	90～100%	70～80%	https://www.mlit.go.jp/road/tech/pdf/catalog-hosou0050.pdf		令和13年3月末
51	R7	R6	R7	－	R7	矢崎総業株式会社	ビッグデータおよびAIを活用した道路破損の自動検知	○		○	☆	☆		☆	わだち掘れ量			○	○	○	1,000千円	4,000千円/年	90～100%	90～100%	80～90%	90～100%					90～100%	90～100%	90～100%	60～70%	https://www.mlit.go.jp/road/tech/pdf/catalog-hosou0051.pdf		令和13年3月末
52	R7	－	－	－	－	バンプレコーダー株式会社	BumpRecorder（全自動IoT機器を用いたIRI等の路面性状計測）	○		○					平たん性σ、段差高、最大加速度、乗り心地係数（鉄道総研開発のLT値）と独自指標の局所変状指標			○	○		252千円	492千円/年	80～90%	80～90%	80～90%	70～80%					80～90%	90～100%	80～90%	80～90%	https://www.mlit.go.jp/road/tech/pdf/catalog-hosou0052.pdf		令和13年3月末
53	R7	－	－	－	－	中日本航空株式会社	パトロール車などに後付けできる可搬型MMS		○	○					建築限界			○			1,200千円	－					90～100%	90～100%	80～90%	90～100%	70～80%	90～100%	70～80%	90～100%	https://www.mlit.go.jp/road/tech/pdf/catalog-hosou0053.pdf		令和13年3月末
54	R7	－	－	－	－	ニチレキ株式会社	ロメンキャッチャースーパーMWD	○	○	○					緯度経度、沿道画像、平たん性、路面たわみ量、舗装厚さ	○	○				3,340千円	－	90～100%	90～100%	90～100%	80～90%	90～100%	90～100%	90～100%	90～100%	90～100%	90～100%	80～90%	90～100%	https://www.mlit.go.jp/road/tech/pdf/catalog-hosou0054.pdf	○	令和13年3月末
55	R7	－	－	－	－	北川ヒューテック株式会社	アクションカメラを用いた走行動画点群による路面性状診断「Hutec Scan 3D」		○	○								○			2,700千円	－					90～100%	90～100%	90～100%	70～80%	90～100%	90～100%	90～100%	70～80%	https://www.mlit.go.jp/road/tech/pdf/catalog-hosou0055.pdf		令和13年3月末
56	R7	R7	R7	－	R7	国際航業株式会社	Draw-AI with テレマティクスサービス(Diagnose roads with AI)	○	○	○	☆	☆		☆	植栽状況、附属物状況			○			1,650千円	3,700千円/年	90～100%	90～100%	90～100%	90～100%	90～100%	90～100%	60～70%	80～90%	90～100%	90～100%	70～80%	90～100%	https://www.mlit.go.jp/road/tech/pdf/catalog-hosou0056.pdf		令和13年3月末
57	R7	－	－	－	－	株式会社パスコ	簡易型撮影装置	○	○	○					道路沿道画像			○	○		6,900千円	－	70～80%	90～100%	60～70%	60～70%	90～100%	90～100%	60～70%	70～80%	90～100%	90～100%	60～70%	70～80%	https://www.mlit.go.jp/road/tech/pdf/catalog-hosou0057.pdf		令和13年3月末
58	R7	－	－	－	－	株式会社三英技研	MMSを活用した路面性状調査	○	○	○					平たん性、評価マップ、三次元点群データ、全周囲カメラ画像	○					5,500千円	－	90～100%	90～100%	90～100%	90～100%	90～100%	90～100%	90～100%	90～100%	90～100%	90～100%	90～100%	90～100%	https://www.mlit.go.jp/road/tech/pdf/catalog-hosou0058.pdf		令和13年3月末
59	R7	－	－	－	－	エコモット株式会社	エッジAI路面解析ソリューション「Miruroad（ミルロード）」			○					ひび割れ率・ポットホール			○	○		－	913千円～/年・台									70～80%	90～100%	60～70%	60～70%	https://www.mlit.go.jp/road/tech/pdf/catalog-hosou0059.pdf		令和13年3月末
60	R7	－	R7	R7	R7	アジア航測株式会社	GeoMasterNeo®	○	○		☆	☆	☆			○	○	○			6,000千円	－	90～100%	90～100%	90～100%	90～100%	90～100%	90～100%	90～100%	90～100%					https://www.mlit.go.jp/road/tech/pdf/catalog-hosou0060.pdf	○	令和13年3月末
61	R7	R7	R7	－	－	アジア航測株式会社	移動体計測による路面性状調査	○	○	○	☆	☆				○	○				6,000千円	－	90～100%	90～100%	90～100%	90～100%	90～100%	90～100%	90～100%	90～100%	90～100%	90～100%	70～80%	90～100%	https://www.mlit.go.jp/road/tech/pdf/catalog-hosou0061.pdf	○	令和13年3月末

【凡例】○：公募における実道試験において一定の精度を確認した項目　☆：分類が異なる同技術において一定の精度を確認した項目
専用測定車：測定にあたって専用測定車が必要となる技術　専用オペレーター：測定にあたって専用オペレーターが必要となる技術
可搬式測定機器：専用の測定車ではなく測定機器が可搬式である技術　繰り返し計測：定額費用で期間内に何度でも測定できる技術
ビッグデータ活用型：測定にあたって、測定車両や測定機器を必要とせず、一般走行車両のプローブデータ等のビッグデータを活用するタイプ
各技術の費用詳細（内訳等）は、技術概要等を参照
試験内容及び評価方法は、試験年度によって異なる。本技術カタログには、60%以上の精度が確認できた技術のみを掲載する。
H29試験の試験結果は20%単位の精度にて評価を実施しているため、■は80～100%、　■は60～80%を示す。

No.	PA010001-V0022	技術名	多機能路面測定評価システム

会社名	鹿島道路株式会社	担当者	岩永　真和	連絡先	TEL：0480-53-3492 E-mail：iwanaga@kajimaroad.co.jp

技術概要

小型化した路面性状測定車により狭い道での調査が可能となり、路面状況の画像の取得、及びひび割れ、わだち掘れ、IRIの測定が同時に行える技術であり、平たん性、段差量、タイヤ/路面騒音も同時に測定することもできる。
NETIS登録番号：SK-170013-VR

概要図・機器写真

関連情報URL

https://www.kajimaroad.co.jp/technology/3304/

精度確認項目

○	ひび割れ率	○	わだち掘れ量
○	IRI		ポットホール
	区画線		建築限界
	標識隠れ		

その他の精度未確認項目

平たん性、段差量、タイヤ/路面騒音

測定車両タイプ	専用測定車	―	専用オペレータ	○	可搬式測定機器の設置	○	繰り返し計測	―	ビッグデータ活用型	―	

実道試験結果（舗装）

ひび割れ率（H29年度）

Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
80～100%	80～100%	80～100%	60～80%

わだち掘れ量（H29年度）

Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
80～100%	80～100%		

IRI（H29年度）

Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
80～100%	80～100%	80～100%	60～80%

アウトプット（出力）形式：エクセルファイル

経済性	100km×1車線あたりの標準的な費用	3,700,000 円/100km ※直轄国道の場合 ※協議、打合せ、報告書作成は含まない	定額費用一例	-

実績 2024年度時点

	総実績数	代表事例			総実績数	代表事例			総実績数	代表事例	
国土交通省	件	実施名称		その他公共機関	件	実施名称		民間	件	実施名称	
		実施年度				実施年度				実施年度	
		実施内容				実施内容				実施内容	
		実施延長				実施延長				実施延長	

その他

測定可能時間帯	☑昼間 □夜間	計測可能な速度帯	最低	-	データ出力標準日数	1～5km	5日	測定対象幅員	1.8m以上
			最高	70km/h		100km	16日		
実道試験に使用した車両タイプ		ミニバン		実道試験に使用した車両名			ノア		

留意事項

・測定不可能となる条件：夜間、雨天、トンネル内
・測定機器のリースおよび購入：不可

ひび割れ率 / わだち掘れ量 / IRI / その他（精度未確認）

No.	PA010002-V0025	技術名	可搬型計測システムによる路面性状計測						
会社名	国際航業株式会社	担当者	諸橋淳一	連絡先	TEL：042-307-7434 E-mail：junichi_morohashi@kk-grp.jp				
技術概要	可搬型の車載写真レーザ測量システムにより路面性状を取得する装置で、車両に計測装置を搭載し走行しながらデータの取得を行う。取得データから、AI技術を活用して舗装点検要領の3項目について診断区分判定を行う技術である。								
概要図・機器写真	計測車両 本体後方から 本体側方から								
関連情報URL	https://www.kkc.co.jp/service/item/1053/								

精度確認項目

○	ひび割れ率	○	わだち掘れ量
○	IRI		ポットホール
	区画線		建築限界
	標識隠れ		

その他の精度未確認項目	平たん性									
測定車両タイプ	専用測定車	－	専用オペレータ	○	可搬式測定機器の設置	○	繰り返し計測	－	ビッグデータ活用型	－

実道試験結果（舗装）

ひび割れ率（R7年度）

Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
80～90%	90～100%	60～70%	90～100%

わだち掘れ量（R7年度）

Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
90～100%	90～100%	90～100%	90～100%

IRI（R7年度）

Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
70～80%	90～100%	60～70%	80～90%

アウトプット（出力）形式

・データベース：csv、xlsx
・路面画像：JPEG
・点群データ：LAS

経済性	100km×1車線あたりの標準的な費用	5,052,000（円/100km） ・外業（現場作業） 362,000円 ・内業（机上作業） 3,336,000円 ・機械経費 1,324,000円 ※直轄国道の場合の費用 ※打合せ、旅費交通費、諸経費は含まない ※3次元点群データ活用の場合は別途費用計上	定額費用一例	－

実績 2024年度時点

	総実績数	代表事例			総実績数	代表事例			総実績数	代表事例	
国土交通省	3件	実施名称	舗装点検業務	その他公共機関	23件	実施名称	路面性状調査業務委託	民間	1件	実施名称	舗装点検委託
		実施年度	令和5年度			実施年度	令和5年			実施年度	令和5年
		実施内容	ひび割れ、わだち掘れ、IRI			実施内容	ひび割れ、わだち掘れ、平たん性、IRI			実施内容	ひび割れ、わだち掘れ、IRI
		実施延長	延長55km			実施延長	延長595km			実施延長	延長65km

その他	測定可能時間帯	☑昼間	計測可能な速度帯	最低	無し	データ出力標準日数	1～5km	30日	測定対象幅員	4.0m
		□夜間		最高	105km/h		100km	70日		
	実道試験に使用した車両タイプ		小型乗用車		実道試験に使用した車両名			ダイハツ　ハイゼット		

留意事項

・晴天及び曇りで適用。
・昼間の時間帯。
・高さ2.8m以上。
・東京を基地とした全国対応のため、スケジュール調整が必要。

No.	PA010003-V0025	技術名	ひび割れ自動検出システムを備えた路面性状自動測定装置 （ポットホール自動検出システムを備えた路面性状自動測定装置）		
会社名	東亜道路工業株式会社	担当者	塚本真也	連絡先	03-3405-1810 E-mail：gijyutu@toadoro.co.jp
技術概要	本技術は、従来の路面性状測定車と同様に，走行するだけで，ひび割れ率，わだち掘れ量，IRIを計測することができます。ポットホールを検知することもできます。 路面のひび割れやポットホールを自動検出するシステムを備えており，省力化，経済性の向上および測定から報告までの時間短縮が図れます。				
概要図・機器写真	①ポットホール検知（LCMS） 機器寸法：W500×D200×H300		②前景撮影用カメラ×3　③座標位置情報取得装置（GNSS） カメラ寸法：W120×D320×H110		
関連情報URL					

精度確認項目				
○	ひび割れ率	○	わだち掘れ量	
○	IRI	○	ポットホール	
	区画線		建築限界	
	標識隠れ			

その他の精度未確認項目	平たん性、路面のきめ深さMPD

測定車両タイプ	専用測定車	○	専用オペレータ	○	可搬式測定機器の設置	―	繰り返し計測	―	ビッグデータ活用型	―

実道試験結果（舗装）	ひび割れ率（R7年度）				わだち掘れ量（R7年度）			
	Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率	Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
	90～100%	90～100%	90～100%	90～100%	90～100%	90～100%	90～100%	90～100%

IRI（R7年度）				
Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率	
90～100%	90～100%	90～100%	90～100%	

アウトプット（出力）形式
xlsxファイル（国土交通省様式A-1ほか任意の帳票） jpgファイル（前方情景写真） htmlファイル，pngファイル（路面評価図） ほか要望に応じて出力可能

経済性	100km×1車線あたりの標準的な費用	・測定：900,000円（測定，損料） ・内業：1,400,000円（計画準備、解析、帳票作成） 合計：2,300,000（円/100km） ※直轄国道の場合 ※協議、打合せ、旅費、報告書作成は含まない ※測定対象は本線のみ、右折、左折等は含まない ※日当たり測定延長は50km/日と仮定（現場条件により異なる）	定額費用一例	―

実績2024年度時点		総実績数	代表事例			総実績数	代表事例			総実績数	代表事例	
	国土交通省	件	実施名称		その他公共機関	3件	実施名称	町田市内路面性状調査業務委託	民間	111件	実施名称	山口県東部修繕R4
			実施年度				実施年度	2022			実施年度	2022
			実施内容				実施内容	路面性状調査			実施内容	路面性状調査
			実施延長				実施延長	30km			実施延長	490km

その他	測定可能時間帯	☑昼間	計測可能な速度帯	最低	5km/h	データ出力標準日数	1～5km	8日	測定対象幅員	3.8m
		☑夜間		最高	100km/h		100km	16日		
	実道試験に使用した車両タイプ		ワンボックス		実道試験に使用した車両名			ハイエース		

留意事項	・測定不可能となる条件：　雨天、積雪時などで路面が濡れている場合は測定不可。走行速度5km/h以下で走行する際はデータ取得不可。 ・測定機器のリースおよび購入：　すべて自社機材のためリース対応無し。 ・その他：車高295cmのため、高さ制限3m以下の箇所は通行不可。

ひび割れ率 / わだち掘れ量 / IRI / ポットホール / その他（精度未確認）

ひび割れ率 / わだち掘れ量 / IRI

No.	PA010004-V0025	技術名	MMS舗装点検評価システム　GT-5		
会社名	エアロトヨタ株式会社	担当者	山口　裕哉	連絡先	TEL：049－244－4155 E-mail：yuuya-yamaguchi@aerotoyota.co.jp
技術概要	車両に高精度レーザ測距装置と路面撮影用のラインスキャンカメラを搭載し、通常走行で道路の舗装面状況ならびに周辺状況を記録して路面評価するシステムである。また、3次元点群データや全方位画像データなども同時取得できる為、その他道路維持管理にも活用できる。				
概要図・機器写真					
関連情報URL	https://www.aerotoyota.co.jp/company/fortune/153/				

精度確認項目				
○	ひび割れ率	○	わだち掘れ量	
○	IRI		ポットホール	
	区画線		建築限界	
	標識隠れ			
その他の精度未確認項目				

測定車両タイプ	専用測定車	○	専用オペレータ	○	可搬式測定機器の設置	－	繰り返し計測	－	ビッグデータ活用型	－	

実道試験結果（舗装）

ひび割れ率（R7年度）

Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
80～90%	90～100%	70～80%	90～100%

わだち掘れ量（R7年度）

Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
90～100%	90～100%	90～100%	90～100%

IRI（R7年度）

Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
90～100%	90～100%	90～100%	90～100%

アウトプット（出力）形式

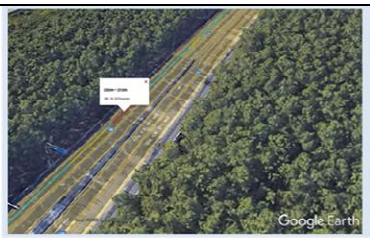
（ひび割れ）画像データ拡張子PNGフォーマット
（わだち掘れ）点群データ汎用フォーマットLAS
（平坦性）点群データ汎用フォーマットLAS
（IRI）点群データ汎用フォーマットLAS

経済性	100km×1車線あたりの標準的な費用	・外業：1,000,000円（MMS計測） ・内業：3,000,000円（路面性状解析） ・機械経費：1,000,000円 合計：5,000,000円	定額費用一例	－

実績2025年度時点	国土交通省	総実績数	代表事例		その他公共機関	総実績数	代表事例		民間	総実績数	代表事例	
		2　件	実施名称	令和7年度北陸管内試験舗装等追跡調査業務		10件以上	実施名称	宮若市路面性状調査			実施名称	
			実施年度	2025			実施年度	2023			実施年度	
			実施内容	ひび割れ／平坦性 わだちぼれ			実施内容	ひび割れ／平坦性 わだちぼれ			実施内容	
			実施延長	64.503km			実施延長	125.51km			実施延長	

その他	測定可能時間帯	☑昼間	計測可能な速度帯	最低	10km/h	データ出力標準日数	1～5km	11日	測定対象幅員	4.0m
		☑夜間		最高	120km/h		100km	40日		
	実道試験に使用した車両タイプ		乗用車		実道試験に使用した車両名			TOYOTA　エスティマ　ハイブリッド		

留意事項
・測定不可能となる条件：・雨天時、路面が濡れている状態 ・走行可能幅員：2.5m未満は走行不可 ・測定機器のリースおよび購入：不可 ・高さ制限：2.8m未満の場合は不可 ※データ出力標準日数は、舗装の損傷状態等にもよって変動します。

No.	PA010006-V0022	技術名	車載搭載型非接触式路面プロファイラ		
会社名	株式会社トノックス	担当者	高橋　満雄	連絡先	TEL：0463-73-9151 E-mail：m-takahashi@tonox.com
技術概要	センサBOXを車体の床下に取り付けて走行すると、路面のプロファイルとIRIが計測できる車載搭載型の装置です。 センサーBOX内部には、2台のレーザ変位計とIMUが内蔵されており、路面の勾配を精度高く検出します。 同時にGNSSデータと車速パルスの入力により車両の位置を検出します。後処理のソフトにより、測位座標 および距離データに紐づけされたプロファイルとIRIが算出されます。				
概要図 ・ 機器写真	 小型Tx-IRIセンサBOX		 専用地図表示ソフトでGoogleEarth上にIRIを３ランク色分け表示		
関連情報 URL	http://www.tonox.com/pdf/txiri.pdf				

精度確認項目			
	ひび割れ率		わだち掘れ量
○	IRI		ポットホール
	区画線		建築限界
	標識隠れ		

その他の精度未確認項目	

測定車両タイプ	専用測定車	―	専用オペレータ	―	可搬式測定機器の設置	○	繰り返し計測	―	ビッグデータ活用型	―	

実道試験結果（舗装）	ひび割れ率	わだち掘れ量
	－	－

IRI（R4年度）				アウトプット（出力）形式
Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率	PC内の専用ソフトからの出力データ: 1)距離データ(5cm毎)と路面高さと測位座標、 2)距離データ(10m毎)とIRIと測位座標であり、データの拡張子はCSV
80～90%	90～100%	70～80%	90～100%	

経済性	100km×1車線あたりの標準的な費用	本装置は、販売を目的としており、お客様の車両に車載して、お客様自身の計測運用となります。 装置販売価格：200万円/台	定額費用一例	―

実績2024年度時点		総実績数	代表事例			総実績数	代表事例			総実績数	代表事例	
	国土交通省	0 件	実施名称		その他公共機関	0 件	実施名称		民間	0 件	実施名称	
			実施年度				実施年度				実施年度	
			実施内容				実施内容				実施内容	
			実施延長				実施延長				実施延長	

その他	測定可能時間帯	☑昼間	計測可能な速度帯	最低	0km/h	データ出力標準日数	1～5km	1日	測定対象幅員	－
		☑夜間		最高	80km/h		100km	2日		
	実道試験に使用した車両タイプ		ステーションワゴン		実道試験に使用した車両名			ランディ		

留意事項	・測定不可能となる条件：路面表面に雨水がたまっている状態、積雪状態 ・測定機器のリースおよび購入：可

IRI

ひび割れ率 / わだち掘れ量 / IRI / その他（精度未確認）

No.	PA010007-V0024	技術名	FMR スキャナー（高速移動路面3Dスキャナー)による路面調査						
会社名	株式会社　なんばら	担当者	西田　裕司	連絡先	TEL：080-9057-6672 E-mail：y-nishida@nanbara.net				
技術概要	高速で移動しながら車両に搭載されたレーザーと3Dカメラで路面画像を取得し、路面の状況の把握を行うシステムである。 取得した路面データから路面性状を示す3要素（ひび割れ・わだち掘れ、平坦性（IRI））の解析を行い、3要素の解析は専用ソフトにて自動抽出・解析され、舗装点検要領に基づいた様式への出力が可能である。								
概要図・機器写真	 車載用PC　　 カメラユニット								
関連情報URL	http://www.kensetsu-plaza.com/pict/545178/catalog.pdf?t=20201227								

精度確認項目				
○	ひび割れ率	○	わだち掘れ量	
○	IRI		ポットホール	
	区画線		建築限界	
	標識隠れ			

その他の精度未確認項目	
	ポットホール

測定車両タイプ	専用測定車	○	専用オペレータ	○	可搬式測定機器の設置	－	繰り返し計測	－	ビッグデータ活用型	－	

実道試験結果（舗装）

ひび割れ率（R6年度）

Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
90～100%	90～100%	90～100%	70～80%

わだち掘れ量（R6年度）

Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
90～100%	90～100%	80～90%	90～100%

IRI（R6年度）

Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
90～100%	90～100%	90～100%	80～90%

アウトプット（出力）形式

ひび割れ：クラック深さ・長さ、路面画像（静止画）
わだち掘れ：路面横断変位量
平坦性：路面縦断変位量

経済性	100km×1車線あたりの標準的な費用	・外業：550,000円（現地踏査・調査） ・内業：4,500,000円（計画準備・解析・データ作成） ・機械経費：200,000円 合計：5,250,000円	定額費用一例	－

実績2024年度時点	国土交通省	総実績数	代表事例		その他公共機関	総実績数	代表事例		民間	総実績数	代表事例	
		26　件	実施名称	令和6年度長崎管内南部地区維持修繕設計業務		8　件	実施名称	町道路面性状調査業務委託		4件	実施名称	路面性状調査
			実施年度	2024			実施年度	2022			実施年度	2024
			実施内容	路面性状調査			実施内容	路面性状調査			実施内容	路面性状調査
			実施延長	40.0km			実施延長	12.5km			実施延長	38.4km

その他	測定可能時間帯	☑昼間	計測可能な速度帯	最低	1km/h	データ出力標準日数	1～5km	5～10日	測定対象幅員	4.0m
		□夜間		最高	100km/h		100km	20～25日		
	実道試験に使用した車両タイプ		バン		実道試験に使用した車両名			ハイエース		

留意事項
・道路幅員：幅員2.0m以上およびは高さ2.5m以上 ・路面が濡れていないこと。凍結していないこと。 ・気温条件：0℃以上および+40℃以下であること ・未整地の路面でないこと。路面に極端な凹凸がないこと。 上記の現場条件内であれば特になし

ひび割れ率 / わだち掘れ量 / IRI / ポットホール / 区画線 / 建築限界 / 標識隠れ / その他（精度未確認）

No.	PA010009-V0025	技術名	車載簡易装置による道路点検システム「GLOCAL-EYEZ」			
会社名	ニチレキ株式会社	担当者	硲真悠	連絡先	TEL：048-961-6321 E-mail：hazama.m@nichireki.jp	
技術概要	一般車両に車載簡易装置（スマートフォン）を取り付けて、走行しながら車両前方画像と加速度を取得し、舗装点検（ひび割れ、わだち掘れ、IRI）と道路巡視（ポットホール、段差、区画線の摩耗、道路施設の異常）の点検項目を一度に把握する技術である。計測データはクラウドサーバ上でAI解析され、インターネット上で解析結果を確認できる。また、路線の基本情報（路線名称や延長など）を付加して点検記録様式が出力できる。					
概要図・機器写真						
関連情報URL	https://www.nichireki.co.jp/product/consult/consult_list09/consult09_03.html					

精度確認項目

○	ひび割れ率	○	わだち掘れ量
○	IRI	○	ポットホール
○	区画線	○	建築限界
○	標識隠れ		

その他の精度未確認項目	段差、路面標示のかすれ、道路附属物、落下物、落石・崩土、標識板のかすれ、塗膜剥がれ、反射性能低下										
測定車両タイプ	専用測定車	－	専用オペレータ	－	可搬式測定機器の設置	○	繰り返し計測	○	ビッグデータ活用型	－	

実道試験結果（舗装）

ひび割れ率（R7年度）

Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
90～100%	90～100%	90～100%	80～90%

わだち掘れ量（R7年度）

Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
90～100%	90～100%	90～100%	90～100%

IRI（R7年度）

Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
90～100%	90～100%	80～90%	90～100%

アウトプット（出力）形式：ExcelまたはShape形式

経済性	100km×1車線あたりの標準的な費用	100kmあたり：2,210千円（税抜） ・調査費用：803千円（内業719千円、外業84千円（測定）） ・機械経費：659千円 ・その他費用：748千円（諸経費） ※公共の委託業務（測量業務）として積算 ※令和8年度技術者単価 ※測定や報告書作成等込み	定額費用一例	1ヶ月：60万円～ ※システム利用料のみ ※測定や報告書作成などは委託者が実施 ※機器代や帳票出力等が必要な場合は別途要見積

実績2024年度時点	国土交通省	総実績数	代表事例		その他公共機関	総実績数	代表事例		民間	総実績数	代表事例	
		35 件	実施名称	R6横浜国道事務所管内舗装点検業務		85 件	実施名称	路面性状調査業務委託栃木藤岡線外（道保全単）		0 件	実施名称	
			実施年度	2024年度			実施年度	2024年度			実施年度	
			実施内容	舗装点検			実施内容	舗装点検			実施内容	
			実施延長	200km			実施延長	600km			実施延長	

その他	測定可能時間帯	☑昼間	計測可能な速度帯	最低	30km/h	データ出力標準日数	1～5km	10営業日	測定対象幅員	4.0m
		□夜間		最高	60km/h		100km	30営業日		
	実道試験に使用した車両タイプ		ワンボックス		実道試験に使用した車両名			TOYOTAタウンエース		

留意事項	・搭載車両が安全に走行可能な幅員・高さの道路であること ・夜間・悪天候時以外で路面乾燥時であること ・車両は4輪車（2軸車）を使用すること ・スマートフォンはiPhone13以上のiOS端末を使用すること ・GPSが受信できること ※標準的な費用およびデータ出力標準日数は、調査路線内において解読区間が連続しており、出力形式は舗装点検記録様式Aかつ距離標は実測であることを条件とする

No.	PA010010-V0025	技術名	BumpRecorder（スマートフォンを用いたIRI等の路面性状計測）		
会社名	バンプレコーダー株式会社	担当者	八木　浩一	連絡先	TEL：03-6454-4255 E-mail：info@bumprecorder.com
技術概要	スマートフォンを乗用車のダッシュボード（通常の測線はOWPなので左端推奨）に固定して普段どおりに運転するだけで平坦性（IRI、σ）、段差高、最大加速度、乗り心地係数（鉄道総研開発のLT値）などを計測。ダッシュボードでの上下加速度データをもとにサスペンションの硬さを自動推定しサスペンション下部の上下動を算出することで、サスペンションの影響、車速の影響を排除。これを縦断プロファイルの近似解として平坦性、段差高を算出。				
概要図・機器写真	スマートフォンは１台で可。写真は縦置き、横置き、どちらでも構わないことを示すために２台置いて撮影。				
関連情報URL	https://www.bumprecorder.com				

精度確認項目				
	ひび割れ率		わだち掘れ量	
○	IRI		ポットホール	
	区画線		建築限界	
	標識隠れ			

その他の精度未確認項目	ひび割れ率

測定車両タイプ	専用測定車	―	専用オペレータ	―	可搬式測定機器の設置	○	繰り返し計測	○	ビッグデータ活用型	―	

実道試験結果（舗装）	ひび割れ率	わだち掘れ量
	－	－

IRI（R7年度）				
Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率	アウトプット（出力）形式
80～90%	90～100%	90～100%	90～100%	テキストファイル（専用WEBページよりダウンロード可），CSV，エクセルファイル

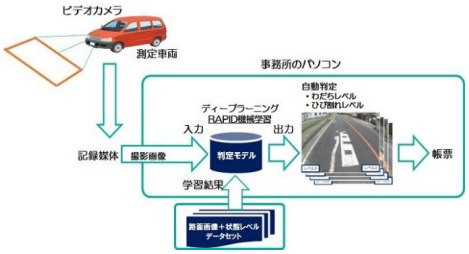
経済性	100km×1車線あたりの標準的な費用	252,300円（税別）　※単発業務の場合 内訳 マップマッチング確認：50,000円/100km IRI算出：100kmx2,000円/km 機器レンタル：1日x300円/日 機器送料：2,000円	定額費用一例	［日常点検利用の場合］※区間定義は自社定義 上下線合計100km、機器レンタルありの場合 ・3ヶ月（最低契約期間）：179,000円（税別） ・1年間（後払いの場合）：662,000円（税別） ・1年間（年間契約前払いの場合）：512,000円（税別）

実績2024年度時点	国土交通省	総実績数	代表事例		その他公共機関	総実績数	代表事例		民間	総実績数	代表事例	
		件	実施名称			件	実施名称			件	実施名称	
			実施年度				実施年度				実施年度	
			実施内容				実施内容				実施内容	
			実施延長				実施延長				実施延長	

その他	測定可能時間帯	☑昼間	計測可能な速度帯	最低		データ出力標準日数	1～5km	1日	測定対象幅員	―
		☑夜間		最高	上限無し		100km	1日		
	実道試験に使用した車両タイプ		普通乗用車		実道試験に使用した車両名			プリウス		

留意事項	・測定条件：計測ごとに、20km/h以上で2km以上の走行、発進・停止・右折・左折をデータに含むこと ・測定不可能となる条件：・停車前後は指標算出不可 ・走行速度20km/hを下回ると精度悪化 ・GPS測位できないトンネル内、屋内は計測不可。GPS測位精度が悪化する高層ビル群直下などでは位置精度悪化 ・積雪や堆砂など路面が覆われている場合は計測不可 ・測定機器のリースおよび購入：可

ひび割れ率

No.	PA010011-V0022	技術名	汎用機材を用いたAI舗装損傷診断システム（マルチファインアイ）		
会社名	福田道路株式会社	担当者	粕谷　一明	連絡先	TEL：025-231-1211 E-mail：kasuya01831@fukudaroad.co.jp
技術概要	本技術は、ディープラーニングを利用して、ビデオ画像から舗装のひび割れ率(%)相当値、わだち掘れ量損傷レベルをAIで自動診断する技術である。専用車を必要とせず、わずかな測定機材だけ現地へ持ち込めば、簡易に計測が可能となる。従来の熟練者による路面画像の目視診断作業が不要となり、省人化によるコスト縮減と工程短縮が期待できる。				
概要図・機器写真					
関連情報URL	https://www.fukudaroad.co.jp/technology/multifineeye/				

精度確認項目				
○	ひび割れ率		わだち掘れ量	
	IRI		ポットホール	
	区画線		建築限界	
	標識隠れ			

その他の精度未確認項目	わだち掘れ量

測定車両タイプ	専用測定車	―	専用オペレータ	―	可搬式測定機器の設置	○	繰り返し計測	―	ビッグデータ活用型	―	

実道試験結果（舗装）

ひび割れ率(R4年度)

Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
90～100%	90～100%	60～70%	90～100%

わだち掘れ量：－

IRI：－

アウトプット（出力）形式：・Excelファイルに、位置情報、ひび割れ率診断区分Ⅰ～Ⅲ、ひび割れ率(%)相当値、わだち掘れ量診断区分Ⅰ～Ⅲ、わだち掘れ量レベルを帳票作成システムにより出力。

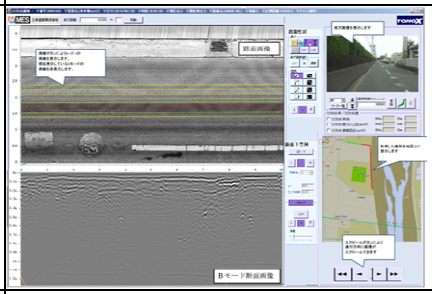
経済性	100km×1車線あたりの標準的な費用	1,368,000円 外業　408,000円(現地調査、データ取得) 内業　792,500円(解析、帳票作成) 機械経費　167,500円(計測車、解析機器) 協議・打合せ・旅費・報告書作成は含まない。	定額費用一例	―

その他（精度未確認）

実績2025年度時点	国土交通省	総実績数	代表事例		その他公共機関	総実績数	代表事例		民間	総実績数	代表事例	
		30　件	実施名称	R3東京国道事務所管内舗装点検効率化検討業務		21　件	実施名称	令和7年度一般国道403号他道路舗装点検業務委託		11　件	実施名称	JFE倉敷地区構内路面調査業務
			実施年度	2021			実施年度	2025			実施年度	2025
			実施内容	舗装点検 点検手法検討			実施内容	舗装点検			実施内容	舗装点検
			実施延長	484km			実施延長	137km			実施延長	150km

その他	測定可能時間帯	☑昼間	計測可能な速度帯	最低	0km/h	データ出力標準日数	1～5km	0日	測定対象幅員	2.5~4m程度
		□夜間		最高	70km/h		100km	20日		
	実道試験に使用した車両タイプ		軽ワンボックス		実道試験に使用した車両名			日産 クリッパー		

留意事項	・最低速度「0km/h」は測定中、停車しても解析に支障がないという意味である ・測定不可能となる条件：雨天や降雪時、路面が濡れている、位置情報の取得ができない区間 ・車線幅員4m以上は分割で計測 ・測定機器のリースおよび購入：可 ※データ出力標準日数は営業日

No.	PA010012-V0023	技術名	複合探査車		
会社名	株式会社三井E&S	担当者	神谷　宗	連絡先	TEL：03-3544-3067 E-mail：shuu-kamiya@mes.co.jp
技術概要	本技術は、高精度で路面性状3要素が測定可能な専用測定車両型システムである。また、路面性状測定装置に加えて、電磁波レーダも搭載しており、同時に路面下状態の調査が行える。これにより道路維持管理における総合的な判定及び道路状況の一括管理ができ、個別計測に比べ工数削減や省力化が可能になった。なお、路面性状測定装置は、一般財団法人土木技術センターの路面性状自動測定装置性能確認試験に合格した技術・装置である。				
概要図・機器写真					
関連情報URL					

精度確認項目				
○	ひび割れ率	○	わだち掘れ量	
○	IRI		ポットホール	
	区画線		建築限界	
	標識隠れ			

その他の精度未確認項目	ポットホール、空洞及び埋設管、舗装構造

測定車両タイプ	専用測定車	○	専用オペレータ	○	可搬式測定機器の設置	―	繰り返し計測	―	ビッグデータ活用型	―	

実道試験結果（舗装）

ひび割れ率(R5年度)

Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
90～100%	90～100%	90～100%	90～100%

わだち掘れ量(R5年度)

Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
90～100%	90～100%	90～100%	90～100%

IRI(R5年度)

Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
80～90%	90～100%	70～80%	80～90%

アウトプット（出力）形式

・路面性状：路面性状一覧表.xlsx
・その他：前方カメラ画像(.bmp)、三方向カメラ動画(.avi)、
　　取得GNSS座標データ(.txt)

経済性	100km×1車線あたりの標準的な費用	[路面性状調査] ・外業：318,640円(現地作業、測定) ・内業：3,526,880円(解析、帳票作成) ・機械経費：1,568,000円(複合探査車、画像処理機) ・その他：709,761円(消耗品、材料費) 合計：6,123,281円	定額費用一例	―

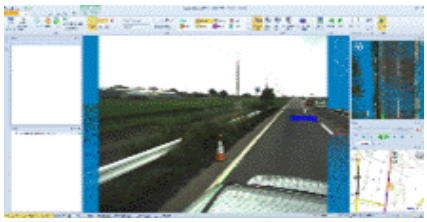
実績2024年度時点	国土交通省	総実績数	代表事例		その他公共機関	総実績数	代表事例		民間	総実績数	代表事例	
		0　件	実施名称			0　件	実施名称			件	実施名称	
			実施年度				実施年度				実施年度	
			実施内容				実施内容				実施内容	
			実施延長				実施延長				実施延長	

その他	測定可能時間帯	☑昼間	計測可能な速度帯	最低	0km/h	データ出力標準日数	1～5km	3日	測定対象幅員	4.0m
		☑夜間		最高	80km/h		100km	21日		
	実道試験に使用した車両タイプ		ワンボックス		実道試験に使用した車両名			TOYOTA　ハイエース		

留意事項	・測定不可能となる条件：雨天時などの路面が濡れいている状態、降雪時、積雪時 ・測定機器のリースおよび購入：不可

ひび割れ率 / わだち掘れ量 / IRI / その他（精度未確認）

わだち掘れ量 / IRI / 建築限界 / その他（精度未確認）

No.	PA010015-V0022	技術名	車両搭載センシング装置　MMS			
会社名	株式会社パスコ	担当者	鈴江　宏一郎	連絡先	TEL：03-5435-3564 E-mail：keouuz6432@pasco.co.jp	
技術概要	車両に搭載したGNSS/IMU、レーザースキャナ、カメラで道路の3次元点群、路面及び道路沿道の画像を走行しながら取得する。専用ソフトウェアにより、3次元点群から路面のわだち掘れ、平たん性/IRIの解析を行い、各損傷の値を出力する。また、その他項目として、同時に取得されている路面カメラの画像からひび割れの解析を行うことで、ひび割れ率の算出も可能である。					
概要図・機器写真	計測車両外観 					
関連情報URL	https://www.pasco.co.jp/products/mms/					

精度確認項目			
	ひび割れ率	○	わだち掘れ量
○	IRI		ポットホール
	区画線	○	建築限界
	標識隠れ		

その他の精度未確認項目	
	ひび割れ率、MMSによる3次元点群、道路沿道画像

測定車両タイプ	専用測定車	○	専用オペレータ	○	可搬式測定機器の設置	―	繰り返し計測	―	ビッグデータ活用型	―	

実道試験結果（舗装）

ひび割れ率

―

わだち掘れ量(R4年度)

Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
90～100%	80～90%	70～80%	90～100%

IRI(R4年度)

Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
90～100%	80～90%	80～90%	80～90%

アウトプット（出力）形式

拡張子：Excel
出力項目：ひび割れ、わだち掘れ、IRIの健全度および計測値、位置情報
出力手順：計測後、解析・編集処理を経て、専用システムにて出力する。

経済性	100km×1車線あたりの標準的な費用	・外業：1,200,000円 ・内業：2,850,000円 ・機械経費：480,000円 ・その他：430,000円 合計：4,960,000円	定額費用一例	―

実績 2024年度時点

	総実績数	代表事例		総実績数	代表事例		総実績数	代表事例	
国土交通省	0 件	実施名称		その他公共機関 件	実施名称		民間 0 件	実施名称	
		実施年度			実施年度			実施年度	
		実施内容			実施内容			実施内容	
		実施延長			実施延長			実施延長	

その他	測定可能時間帯	☑昼間 □夜間	計測可能な速度帯	最低	0km/h	データ出力標準日数	1～5km	10日	測定対象幅員	3.6m
				最高	120km/h		100km	32日		
	実道試験に使用した車両タイプ		ワンボックス		実道試験に使用した車両名			TOYOTA　エスクワイア		

留意事項	・測定不可能となる条件：降雨時、道路湿潤時 ・測定機器のリースおよび購入：不可

No.	PA010016-V0023	技術名	次世代道路計測システム　Real

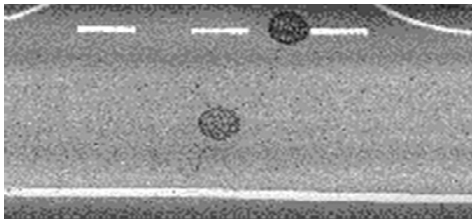
会社名	株式会社パスコ	担当者	鈴江　宏一郎	連絡先	TEL：03-5435-3564 E-mail：keouuz6432@pasco.co.jp

技術概要

車両に搭載したラインセンサカメラで道路のひび割れ、レーザスキャナでわだち掘れ、非接触式変位計で平たん性/IRIを走行しながら計測する。取得したデータは専用ソフトウェアにより、路面画像をもとにひび割れを自動で抽出し、わだち掘れ、平たん性/IRIは設定した出力エリアに従い自動で形状と値を出力する。その他、GNSS/IMU、前方カメラから座標、道路沿道画像も同時取得する。

概要図・機器写真

計測車両外観



取得データ（路面画像）

取得データ（道路沿道画像）

関連情報URL：https://www.pasco.co.jp/products/real/

精度確認項目

○	ひび割れ率	○	わだち掘れ量
○	IRI		ポットホール
	区画線		建築限界
	標識隠れ		

その他の精度未確認項目：路面画像、道路沿道画像

測定車両タイプ	専用測定車	○	専用オペレータ	○	可搬式測定機器の設置	―	繰り返し計測	―	ビッグデータ活用型	―

実道試験結果（舗装）

ひび割れ率(R5年度)

Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
90～100%	90～100%	80～90%	90～100%

わだち掘れ量(R5年度)

Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
90～100%	90～100%	90～100%	90～100%

IRI(R5年度)

Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
70～80%	80～90%	90～100%	80～90%

アウトプット（出力）形式

拡張子：Excel
出力項目：ひび割れ、わだち掘れ、IRIの健全度および計測値、位置情報
出力手順：計測後、解析・編集処理を経て、専用システムにて出力する。

経済性

100km×1車線あたりの標準的な費用

・外業：1,950,000円
・内業：2,600,000円
・機械経費：600,000円
・その他：250,000円
合計：5,400,000円

定額費用一例：―

実績 2024年度時点

	総実績数	代表事例		総実績数	代表事例		総実績数	代表事例	
国土交通省	件	実施名称		その他公共機関 件	実施名称		民間 0 件	実施名称	
		実施年度			実施年度			実施年度	
		実施内容			実施内容			実施内容	
		実施延長			実施延長			実施延長	

その他

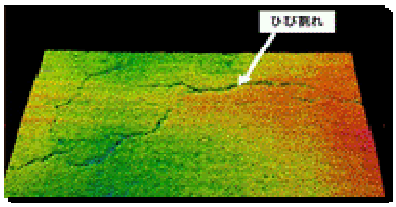
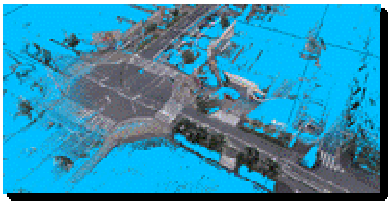
測定可能時間帯	☑昼間	計測可能な速度帯	最低	0km/h	データ出力標準日数	1～5km	10日	測定対象幅員	4.5m
	☑夜間		最高	100km/h		100km	32日		
実道試験に使用した車両タイプ	マイクロバス			実道試験に使用した車両名			TOYOTA　コースター		

留意事項

・測定不可能となる条件：降雨時、道路湿潤時
・ラインセンサカメラの測定幅は、4.5m
・レーザースキャナの測定幅は、5.2m
・非接触式変位計は、3点方式でOWP（外側わだち部）の1測線
・測定機器のリースおよび購入：不可

ひび割れ率 / わだち掘れ量 / IRI / その他（精度未確認）

ひび割れ率 / わだち掘れ量 / IRI / ポットホール / 建築限界 / その他（精度未確認）

No.	PA010017-V0023	技術名	Real-Dimension		
会社名	株式会社パスコ	担当者	鈴江　宏一郎	連絡先	TEL：03-5435-3564 E-mail：keouuz6432@pasco.co.jp
技術概要	車両に搭載した3Dカメラで道路のひび割れ、わだち掘れ、プロファイルユニットで道路の平たん性/IRIを走行しながら計測する。取得したデータは専用ソフトウェアにより、ひび割れは深さ情報をもとに自動で抽出し、わだち掘れ、平たん性/IRIは設定した出力エリアに従い自動で形状と値を出力する。MMSも搭載していることから、道路空間の3次元点群及び道路沿道画像も同時取得する。				
概要図・機器写真	 計測車両外観		 取得データ（路面）		 取得データ（3次元空間）
関連情報URL	https://www.pasco.co.jp/products/realdimension/				

精度確認項目				
○	ひび割れ率	○	わだち掘れ量	
○	IRI	○	ポットホール	
	区画線	○	建築限界	
	標識隠れ			

その他の精度未確認項目	MMSによる3次元点群、道路沿道画像、MMS・3Dカメラによる路面の詳細な3次元データ、ひび割れ・縦横断形状の公共座標系での出力

測定車両タイプ										
専用測定車	○	専用オペレータ	○	可搬式測定機器の設置	―	繰り返し計測	―	ビッグデータ活用型	―	

実道試験結果（舗装）

ひび割れ率(R5年度)

Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
90～100%	90～100%	90～100%	80～90%

わだち掘れ量(R5年度)

Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
90～100%	90～100%	90～100%	90～100%

IRI(R5年度)

Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
70～80%	80～90%	80～90%	80～90%

アウトプット（出力）形式

拡張子：Excel
出力項目：ひび割れ、わだち掘れ、IRIの健全度および計測値、位置情報
出力手順：計測後、解析・編集処理を経て、専用システムにて出力する。

経済性			
100km×1車線あたりの標準的な費用	・外業：1,250,000円 ・内業：3,400,000円 ・機械経費：820,000円 ・その他：400,000円 合計：5,870,000円	定額費用一例	―

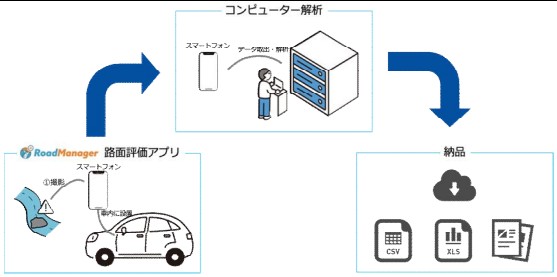
実績2024年度時点	国土交通省	総実績数	代表事例		その他公共機関	総実績数	代表事例		民間	総実績数	代表事例	
		件	実施名称			件	実施名称			件	実施名称	
			実施年度				実施年度				実施年度	
			実施内容				実施内容				実施内容	
			実施延長				実施延長				実施延長	

その他										
測定可能時間帯	☑昼間	計測可能な速度帯	最低	0km/h	データ出力標準日数	1～5km	10日	測定対象幅員	4.0m	
	☑夜間		最高	120km/h		100km	32日			
実道試験に使用した車両タイプ		ワンボックス		実道試験に使用した車両名			TOYOTA　エスクワイア			

留意事項
・測定不可能となる条件：降雨時、道路湿潤時 ・プロファイルユニットはOWP（外側わだち部）の1測線 ・測定機器のリースおよび購入：不可

ひび割れ率

IRI

No.	PA010018-V0023	技術名	RoadManager路面評価		
会社名	株式会社アーバンエックステクノロジーズ	担当者	松本 百合子	連絡先	TEL：080-8900-0931 E-mail：support-roadmanager@urbanx-tech.com
技術概要	RoadManager 路面評価は、「低コストで路面性状調査と同等の評価を実施したい道路管理者」向けの「路面性状の評価を行うサービス」です。測定専用車両を使わずに、スマートフォン等で取得した動画像と加速度データから国が指定している指標(ひび割れ率、IRI、MCI)で簡易的な評価を行います。				
概要図・機器写真					
関連情報URL	https://urbanx-tech.com/				

精度確認項目				
○	ひび割れ率		わだち掘れ量	
○	IRI		ポットホール	
	区画線		建築限界	
	標識隠れ			

その他の精度未確認項目	

測定車両タイプ	専用測定車	―	専用オペレータ	―	可搬式測定機器の設置	○	繰り返し計測	―	ビッグデータ活用型	―	

実道試験結果（舗装）

ひび割れ率(R5年度)

Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
90～100%	70～80%	80～90%	80～90%

わだち掘れ量

-

IRI(R5年度)

Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
80～90%	80～90%	70～80%	60～70%

アウトプット（出力）形式

・Excelデータ・CSVデータ（各路線 20m/100mピッチのひび割れ率、IRI、MCI）
・Shapeデータ（GISソフトウェアで読込可能なデータ）※オプション
・路線評価結果図（路線図にひび割れ率などの結果をマッピングしたPDF・画像データ）※オプション
・路面評価報告書 ※オプション

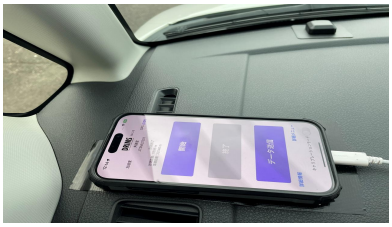
経済性	100km×1車線あたりの標準的な費用	￥1,250,200(税抜)～基本サービスのみ ※機材貸出1台含む（期間：3ヶ月） ※解析距離等にあわせて見積もり	定額費用一例	―

実績2025年度時点	国土交通省	総実績数	代表事例		その他公共機関	総実績数	代表事例		民間	総実績数	代表事例	
		0件	実施名称			4件	実施名称	簡易路面性状調査		0件	実施名称	
			実施年度				実施年度	2024			実施年度	
			実施内容				実施内容	簡易路面性状調査			実施内容	
			実施延長				実施延長	630km			実施延長	

その他	測定可能時間帯	☑昼間	計測可能な速度帯	最低	20km/h	データ出力標準日数	1～5km	7日	測定対象幅員	3.5m前後（1車線分）
		□夜間		最高	50km/h		100km	30～60日		
	実道試験に使用した車両タイプ		軽バン		実道試験に使用した車両名			スズキ　エブリイワゴン		

留意事項
【検出不可条件】 ・雨天など路面が濡れた状態 ・夜間など周囲の環境が暗すぎる、もしくは明るすぎる場合 ・山間部などGPS精度が低い場合。 【機器のリース・購入】 ・スマートフォンは貸し出し。

ひび割れ率 / わだち掘れ量 / IRI / ポットホール / その他（精度未確認）

No.	PA010019-V0025	技術名	スマートフォンによる簡易路面性状評価システム「DRIMS」		
会社名	JIPテクノサイエンス株式会社	担当者	森　慎吾	連絡先	TEL：03-6272-8237 E-mail：drims_project@cm.jip-ts.co.jp
技術概要	本技術は、iPhoneを業務車両に設置し、走行時に得られる動画像、加速度、角速度および位置情報を基にひび割れ率、わだち掘れ量とIRIを測定できます。測定方法は、専用車両を使用せず、乗用車に機器を搭載する仕組みであり、車両種別および車内の設置箇所の自由度が高く、業務に適用しやすい技術です。また、本技術の活用により、日常的な路面測定・評価を行えることから、測定頻度・範囲の自由度も高まります。				
概要図・機器写真	○ひび割れ率、わだち掘れ量（iPhone 2台） 		○IRI（iPhone 1台） 		
関連情報URL	https://www.jip-ts.co.jp/drims/				

精度確認項目			
○	ひび割れ率	○	わだち掘れ量
○	IRI	○	ポットホール
	区画線		建築限界
	標識隠れ		
その他の精度未確認項目	ジョイント、マンホール、パッチング、グレーチング、ひび割れ補修跡、施工打継目、白線・黄線上のひび割れ		

測定車両タイプ										
専用測定車	－	専用オペレータ	－	可搬式測定機器の設置	○	繰り返し計測	○	ビッグデータ活用型	－	

実道試験結果（舗装）

ひび割れ率（R7年度）

Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
70～80%	90～100%	70～80%	90～100%

わだち掘れ量（R7年度）

Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
90～100%	90～100%	90～100%	90～100%

IRI（R7年度）

Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
90～100%	90～100%	80～90%	90～100%

アウトプット（出力）形式

・CSV
・KML

経済性					
100km×1車線あたりの標準的な費用	1,149千円（税抜）	定額費用一例	3,757千円（税抜）/1年		

実績2025年度時点												
国土交通省	総実績数	代表事例		その他公共機関	総実績数	代表事例		民間	総実績数	代表事例	
	0 件	実施名称	－		2 件	実施名称	路面調査システム利用契約		3 件	実施名称	空港路面性状調査
		実施年度	－			実施年度	2025			実施年度	2025
		実施内容	－			実施内容	ひび割れ率、IRI			実施内容	IRI
		実施延長	－			実施延長	100km			実施延長	1km

その他										
測定可能時間帯	☑昼間	計測可能な速度帯	最低	5～30km/h	データ出力標準日数	1～5km	3～30営業日	測定対象幅員	4.0m
	□夜間		最高	60～100km/h		100km	5～30営業日		
実道試験に使用した車両タイプ	乗用車			実道試験に使用した車両名			トヨタ　ルーミー		

留意事項

・測定対象は、測定車両が走行可能な道路
・雨天、雨上がり、夜間は測定不可（ひび割れ率、わだち掘れ量）
・トンネルなど位置情報が取得できない場所では測定不可
・フロントガラスの汚れ、雨天時の水滴等の付着時は計測精度が低下（ひび割れ率、わだち掘れ量）
・交差点部等での一時停止時・急カーブ通過時等、急加減速が発生しやすい場所では計測精度が低下（IRI）
・計測可能な速度帯：【最低速度】5km/h（ひび割れ率、わだち掘れ量）、30km/h（IRI）　【最高速度】100km/h（ひび割れ率、IRI）、60km/h（わだち掘れ量）
・データ出力標準日数：【1～5km】10営業日（ひび割れ率）、30営業日（わだち掘れ量）、3営業日（IRI）　【100km】10営業日（ひび割れ率）、30営業日（わだち掘れ量）、5営業日（IRI）
・車両タイプ：　乗用車、ワゴン、SUV等（乗用車クラスであれば、特に車両タイプは問わない）

No.	PA010020-V0025	技術名	AIを活用した路面状態推定と維持管理支援サービス「みちログ」		
会社名	株式会社アイシン	担当者	手嶌　亨	連絡先	TEL：080-2626-1384 E-mail：toru.teshima@aisin.co.jp
技術概要	専用車載器とカメラを車両に搭載することで、走行中に車載器からアップロードされた画像及びセンサ値をAIにより解析し、位置情報と紐づけることで、ポットホール・ひび割れといった路面異常を計測する技術。計測器の位置情報をリアルタイムに確認することが可能であり、地図上で計測済み道路を可視化して確認することもできる。計測された路面情報はクラウド上で管理され電子地図上で異常状態を関係者間で共有することができる。PC、スマートフォン等の端末から情報を確認でき、手動での情報登録、帳票の自動出力機能と組み合わせることで維持管理業務の統合支援を可能とする技術。				
概要図・機器写真					
関連情報URL	https://michilog.jp/				

精度確認項目				
○	ひび割れ率		わだち掘れ量	
○	IRI	○	ポットホール	
○	区画線		建築限界	
	標識隠れ			

その他の精度未確認項目	わだち掘れ量

測定車両タイプ	専用測定車	―	専用オペレータ	―	可搬式測定機器の設置	○	繰り返し計測	―	ビッグデータ活用型	―	

実道試験結果（舗装）	ひび割れ率（R7年度）				わだち掘れ量
	Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率	
	90～100%	90～100%	80～90%	90～100%	－
	IRI（R7年度）				アウトプット（出力）形式
	Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率	・出力形式：ブラウザ上で確認、Shapeファイル出力 ・出力項目：ひび割れ率・IRI
	90～100%	90～100%	90～100%	70～80%	

経済性	100km×1車線あたりの標準的な費用	導入の初期費用　466,000円、1か月の使用料264,900円　計730,900円（税抜き） ※期間中の計測距離制限無し。（システム利用料機械経費、サポート費用含む）使用する車載器台数により費用は変動。舗装点検、道路巡視双方を含む	定額費用一例	400万円～/1年（税別）

実績2025年度時点	国土交通省	総実績数	代表事例		その他公共機関	総実績数	代表事例		民間	総実績数	代表事例	
		0件	実施名称			9件	実施名称	道路損傷検出システム業務		2件	実施名称	道路維持管理支援サービスの提供
			実施年度				実施年度	2025年度			実施年度	2025年度
			実施内容				実施内容	業務委託			実施内容	サービス提供
			実施延長				実施延長	約1000km			実施延長	約200km

その他	測定可能時間帯	☑昼間	計測可能な速度帯	最低	0km/h	データ出力標準日数	1～5km	7日	測定対象幅員	4.0m
		□夜間		最高	60km/h		100km	7日		
	実道試験に使用した車両タイプ		軽貨物車両		実道試験に使用した車両名		ハイエース			

留意事項	LTEの電波が通信不可能な状態が10分以上継続する場合は計測不可 夜間、雨天時、降雪時、湿潤路面では計測性能がでない。 ポットホールはアスファルト面の損傷に対応しており、それ以外の路面損傷には対応していない。

ひび割れ率 / IRI / ポットホール / 区画線 / その他（精度未確認）

ひび割れ率 / わだち掘れ量 / IRI

No.	PA010021-V0025	技術名	アクションカメラを用いた簡易路面性状診断「Hutec Scan Q」		
会社名	北川ヒューテック株式会社	担当者	本間圭一	連絡先	TEL：076-277-1724 E-mail：kc-honma@k-hutec.co.jp
技術概要	GPSを内蔵する単眼レンズを備えた動画撮影カメラ（4K以上・フレームレート60fps以上のアクションカメラ）を用いて路面画像を撮影する。撮影された路面動画を専用アプリケーションで処理することにより、路面の連続画像、ひび割れ率、わだち掘れ量、IRIを算出する。撮影条件が揃えば、動画の提供のみで簡易路面性状診断することも可能。				
概要図・機器写真					
関連情報URL					

精度確認項目				
○	ひび割れ率	○	わだち掘れ量	
○	IRI		ポットホール	
	区画線		建築限界	
	標識隠れ			

その他の精度未確認項目	

測定車両タイプ	専用測定車	－	専用オペレータ	－	可搬式測定機器の設置	○	繰り返し計測	－	ビッグデータ活用型	－	

実道試験結果（舗装）

ひび割れ率（R7年度）

Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
90～100%	90～100%	80～90%	90～100%

わだち掘れ量（R7年度）

Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
90～100%	90～100%	90～100%	90～100%

IRI（R7年度）

Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
90～100%	90～100%	70～80%	70～80%

アウトプット（出力）形式

・Excel形式

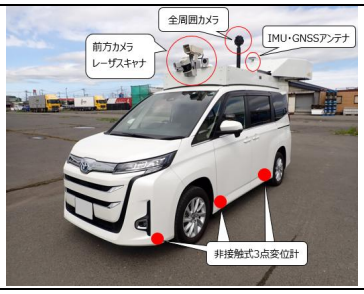
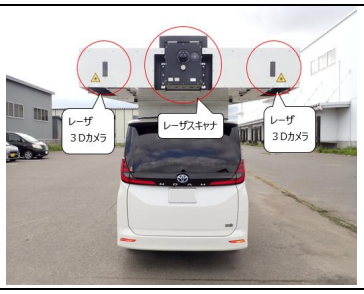
経済性	100km×1車線あたりの標準的な費用	[計測および解析費用] 概算100万(外業/撮影・調査 15万、内業/解析 85万) [解析費用] 概算88万(内業/解析 85万、機材一式/貸出 3万) ※諸経費、一般管理費は含まず	定額費用一例	－

実績2025年度時点	国土交通省	総実績数	代表事例		その他公共機関	総実績数	代表事例		民間	総実績数	代表事例	
		0 件	実施名称			1 件	実施名称	6災主要地方道能都穴水線外道路災害復旧工事(応急工事)(舗装工)		9 件	実施名称	令和7年度金沢河川国道道路補修設計業務【令和7年度舗装点検診断業務】
			実施年度				実施年度	2024			実施年度	2025
			実施内容				実施内容	IRI			実施内容	ひび割れ率、わだち掘れ量、IRI
			実施延長				実施延長	963.4km			実施延長	119.591km

その他	測定可能時間帯	☑昼間	計測可能な速度帯	最低	10km/h	データ出力標準日数	1～5km	4日	測定対象幅員	4.0m
		□夜間		最高	100km/h		100km	30日		
	実道試験に使用した車両タイプ		一般乗用車、商用車		実道試験に使用した車両名				タウンエース	

留意事項
・撮影は日中の晴天、曇天時のみで、路面が濡れていない状態。 ・本撮影前に、キャリブレーションが必要である。 ・晴天の場合でも、早朝や夕方など、カメラに太陽が映り込む時間帯は避ける必要がある。 ・路面が濡れた状況では、反射光が映り込み、路面画像が取得できない場合がある。 ・アクションカメラのGPSの受信状態が安定していることを確認してから、撮影を開始する必要がある。

ひび割れ率 / わだち掘れ量 / IRI / その他（精度未確認）

No.	PA010023-V0025	技術名	HRSS（高速路面性状調査システム）							
会社名	大陸建設株式会社	担当者	佐々木要	連絡先	TEL：0154-65-1000 E-mail：k.sasaki@tairikunet.jp					
技術概要	車両に搭載したレーザと3Dカメラでひび割れ、わだち掘れ、ポットホールを、非接触式変位計でIRI、平たん性を、全周囲カメラ、前方カメラにて沿道画像をそれぞれ走行しながら取得する。専用ソフトウェアにより任意の設定エリア毎に形状や値を自動出力し舗装路面を評価するシステムである。更に車載レーザスキャナにて三次元点群も同時に取得可能で、道路現況調査など他分野への活用もできる。									
概要図・機器写真	 									
関連情報URL	https://tairiku.net/business/mms/									

精度確認項目				
○	ひび割れ率	○	わだち掘れ量	
○	IRI		ポットホール	
	区画線		建築限界	
	標識隠れ			

その他の精度未確認項目	
	ポットホール、三次元点群、全周囲カメラ画像

測定車両タイプ	専用測定車	○	専用オペレータ	－	可搬式測定機器の設置	－	繰り返し計測	－	ビッグデータ活用型	－	

実道試験結果（舗装）

ひび割れ率（R7年度）

Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
90～100%	90～100%	90～100%	90～100%

わだち掘れ量（R7年度）

Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
90～100%	90～100%	90～100%	90～100%

IRI（R7年度）

Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
90～100%	90～100%	90～100%	80～90%

アウトプット（出力）形式

・ひび割れ率-xls,csv,PDF,pvc
・わだち掘れ量-xls,csv,PDF,dxf,DWG,SFC
・IRI-xls,csv,txt,PDF,pvp,ERD,TL3,png
・平たん性-xls,csv,txt,PDF,TL3

経済性	100km×1車線あたりの標準的な費用	調査費用_外業(現場作業)：1,300,000円 調査費用_内業(机上作業)：2,400,000円 機械経費：1,800,000円 合計：5,500,000円 （協議、打合せ、旅費、報告書作成は含まない） その他出張に伴う各種移動費、宿泊費など	定額費用一例	－

実績2024年度時点		総実績数	代表事例			総実績数	代表事例			総実績数	代表事例	
	国土交通省	0 件	実施名称		その他公共機関	0 件	実施名称		民間	5 件	実施名称	R6能登国道維持舗装復旧その2工事
			実施年度				実施年度				実施年度	令和6年
			実施内容				実施内容				実施内容	ひび割れ,わだち掘れ,IRI,平たん性
			実施延長				実施延長				実施延長	3.929km

その他	測定可能時間帯	☑昼間	計測可能な速度帯	最低	最徐行	データ出力標準日数	1～5km	7日	測定対象幅員	4.0m
		☑夜間		最高	100km/h		100km	40日		
	実道試験に使用した車両タイプ		ステーションワゴン		実道試験に使用した車両名			トヨタノア		

留意事項
・路面条件：乾燥状態であること ・天候条件：雨天、強風、濃霧、降雪、積雪時計測不可 ・舗装された路面が特殊素材（反射素材）ではないこと。 ・舗装上の路面標識やカラー舗装に特殊な舗装素材が使われていないこと。 ・降雨や降雪により路面が湿潤し、赤外線をつよく吸収しないことが条件。雨天、強風、濃霧、降雪、積雪時計測不可

No.	PA010024-V0024	技術名	MWD plus

会社名	東亜道路工業株式会社	担当者	塚本真也	連絡先	TEL：03-3405-1810 E-mail：gijyutu@toadoro.co.jp

技術概要	各種機器を搭載した測定車両が走行することで舗装点検できる技術である。測定車両後方に搭載した3Dカメラにより路面の3次元形状を計測し，任意測線でのわだち掘れ量を算出する。またひび割れ部を自動検出し任意の区間におけるひび割れ率を算出する。また車載したレーザ変位計で外側車輪通過部の路面プロファイルを計測しIRIを算出する。さらに車載したレーザドップラー振動計で舗装路面のたわみ量を計測することができる。

概要図 ・ 機器写真	

関連情報 URL	https://www.toadoro.co.jp/topic/topics/mwd-plus.html

精度確認項目				
○	ひび割れ率	○	わだち掘れ量	
○	IRI	○	ポットホール	
	区画線		建築限界	
	標識隠れ			

その他 精度未確認項目	路面たわみ量

測定車両タイプ	専用測定車	○	専用オペレータ	○	可搬式測定機器の設置	－	繰り返し計測	－	ビッグデータ活用型	－	

実道試験結果（舗装）

ひび割れ率（R6年度）

Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
90～100%	90～100%	90～100%	90～100%

わだち掘れ量（R6年度）

Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
90～100%	90～100%	80～90%	90～100%

IRI（R6年度）

Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
90～100%	90～100%	90～100%	80～90%

アウトプット（出力）形式

・.xlsx, .jpg ,.csv, .pdf 等

経済性	100km×1車線あたりの標準的な費用	・測定：1,510,000円（踏査，測定，損料） ・内業：1,185,000円（解析、帳票作成） 合計：2,695,000 円/100km） ※直轄国道の場合 ※協議、打合せ、旅費、報告書作成は含まない ※日当たり測定延長は30km/日と仮定（現場条件により異なる）	定額費用一例	－

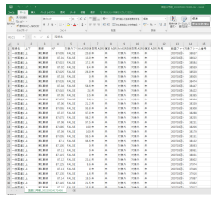
実績2024年度時点	国土交通省	総実績数	代表事例		その他公共機関	総実績数	代表事例		民間	総実績数	代表事例	
		件	実施名称			件	実施名称			14 件	実施名称	郡山国道附属物点検設計業務
			実施年度				実施年度				実施年度	2024
			実施内容				実施内容				実施内容	路面性状調査
			実施延長				実施延長				実施延長	126km

その他	測定可能時間帯	☑昼間	計測可能な速度帯	最低		データ出力標準日数	1～5km	17日	測定対象幅員	4.0m
		□夜間		最高	100km/h		100km	25日		
	実道試験に使用した車両タイプ		4トントラック		実道試験に使用した車両名			日野・レンジャー		

留意事項	・高さ3.2m以上確保できる路線 ・幅員2.8m以上確保できる路線 ・路面に水たまりが無い状態 ・車両が中型車両であり、狭小な路線は車両が走行できないため測定不可。 ・IRI・たわみ量を測定するのは車線の外側車輪通過部(OWP)。

ひび割れ率 / わだち掘れ量 / IRI / ポットホール / その他（精度未確認）

ひび割れ率 / わだち掘れ量 / IRI / ポットホール / 区画線

No.	PA010025-V0024	技術名	AI舗装点検システムHibiMiru			
会社名	株式会社 ドーコン	担当者	及川 宏之	連絡先	TEL:011-801-1576 E-mail:HibiMiru_QA@docon.jp	
技術概要	舗装点検の点検調査から帳票作成までの作業において、調査時の安全性向上や労力縮減を目的に、舗装性能評価項目(ひび割れ率、わだち掘れ量、IRI)及びポットホール検知機能、区画線剥離率計測機能を有するシステム。市販されているアクションカメラを車両ボンネット先端中央に設置して撮影した動画から得られる静止画像・上下振動加速度・走行速度・位置情報(緯度経度データ)を活用したAIによる自動評価の他、動画視聴による目視評価も可能で評価結果のデータ出力が可能。舗装点検においては性能評価項目から健全性の診断も可能。				
概要図・機器写真	**撮影調査** ・一般車両 ・アクションカメラ(GoPro) ※4 アクションカメラ設置例		**AI解析** (同一の動画ファイルを使用) <評価性能評価> ・ひび割れ率 ・わだち掘れ量※1 ・IRI <ポットホール検知※2> ・座標 ・面積 <区画線診断> ・区画線剥離率		**データ出力**  検知・診断結果出力ファイル (csv、KML形式対応)	
関連情報URL						

精度確認項目				
○	ひび割れ率	○	わだち掘れ量	
○	IRI	○	ポットホール	
○	区画線		建築限界	
	標識隠れ			
その他の精度未確認項目				

測定車両タイプ										
専用測定車	-	専用オペレータ	-	可搬式測定機器の設置	○	繰り返し計測	○	ビッグデータ活用型	-	

実道試験結果(舗装)

ひび割れ率(R6年度)

Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
90～100%	90～100%	90～100%	80～90%

わだち掘れ量(R6年度)

Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
80～90%	90～100%	90～100%	80～90%

IRI(R6年度)

Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
90～100%	80～90%	90～100%	80～90%

アウトプット(出力)形式

・XML,XLSX,KML
・JPEG

経済性			
100km×1車線あたりの標準的な費用	約900千円(路線緯度経度データ作成費) ・事務所数や路線数による。 ・路線緯度経度データが作成済で路線情報に変更がない場合、ポットホール検知機能を利用する場合※2は不要。 ・ソフトウエアは契約期間中、無償貸与。 ・カメラ・車両・PC等は点検者が用意し、撮影・解析も各自で実施。	定額費用一例	ー

実績2024年度時点	国土交通省	総実績数	代表事例		その他公共機関	総実績数	代表事例		民間	総実績数	代表事例	
		20 件	実施名称	ソフトウエア貸与先での点検業務		0 件	実施名称			0 件	実施名称	
			実施年度	2023-2024			実施年度				実施年度	
			実施内容	舗装点検			実施内容				実施内容	
			実施延長	約6,700km			実施延長				実施延長	

その他											
測定可能時間帯	☑昼間	計測可能な速度帯	最低	30km/h	データ出力標準日数	1～5km	3日	測定対象幅員	2.5m-3.5m		
	□夜間		最高	60km/h		100km	3日				
実道試験に使用した車両タイプ		SUV		実道試験に使用した車両名			トヨタ RAV4				

留意事項

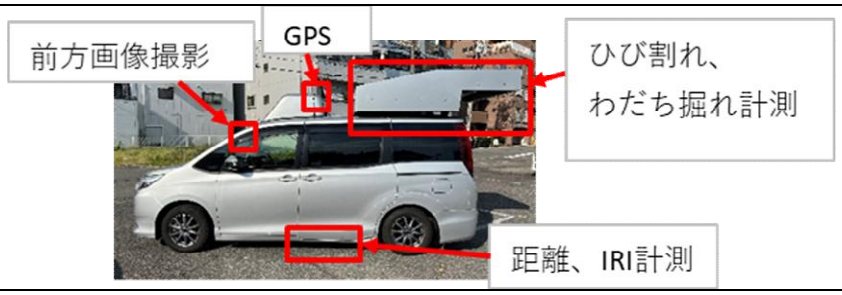
・晴天・曇天で乾燥路面であること。道路基準点があること。基準点を参考にした10m毎の路線緯度経度データを作成※2すること。
・行政機関※3の道路維持管理における舗装点検等に限定。舗装点検等の業務の公共入札における第三者の技術提案への活用は不可。
・ソフトウエアの貸与は行政機関※3における舗装点検等への活用を対象。他用途での使用に対する第三者への貸与は禁止。
・測定機器のリースおよび購入:ソフトウエアは無償貸与。アクションカメラ※4、測定用の車両、解析用PCは各自で用意。動画撮影・解析は各自で実施。
※1 わだち掘れ解析の一部にGLOCAL-EYEZの特許技術(特許第7618145号)を利用。※2 ポットホール検知機能では路線緯度経度データの作成は不要。※3「行政機関」とは国及び地方公共団体とそれらに付属する研究機関等の全ての機関を指す。※4 GoPro HERO 7,8,9,10,11,13 (12はGPS非搭載のため使用不可)。

No.	PA010026-V0024	技術名	道路管理画像撮影及び路面評価システム

会社名	西日本高速道路エンジニアリング中国株式会社	担当者	高砂　圭司	連絡先	TEL：082-532-1520 E-mail：k-takasago@w-e-chugoku.co.jp

技術概要	1度の走行で10m毎の道路管理画像（前方画像）の撮影とひび割れ、わだち掘れ、IRIを測定する技術です。ひび割れ率については、AIを活用した画像の自動判読で推計し、最終的に技術者の目で補完することで算出します。

概要図・機器写真



関連情報URL	

精度確認項目

○	ひび割れ率	○	わだち掘れ量		
○	IRI		ポットホール		
	区画線		建築限界		
	標識隠れ				

その他の精度未確認項目	局所沈下量

測定車両タイプ	専用測定車	○	専用オペレータ	○	可搬式測定機器の設置	－	繰り返し計測	－	ビッグデータ活用型	－	

実道試験結果（舗装）

ひび割れ率（R6年度）

Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
90～100%	90～100%	90～100%	90～100%

わだち掘れ量（R6年度）

Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
80～90%	90～100%	90～100%	90～100%

IRI（R6年度）

Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
90～100%	90～100%	90～100%	90～100%

アウトプット（出力）形式：CSV

経済性	100km×1車線あたりの標準的な費用	外業（測定費用）：384000円、内業（計画準備・解析・提出データ作成）：1,000,000円、機械損料：1,066,000円、合計金額：2,450,000円 ※諸経費は含まない、路線数の多い場合や広島（車両基地）からの移動距離が多い場合は別途相談 ※提出データには10mピッチの前方画像と簡易PMSデータを含めて納品	定額費用一例	－

実績2024年度時点

	国土交通省	総実績数	代表事例		その他公共機関	総実績数	代表事例		民間	総実績数	代表事例	
		IRI測定：3件 3要素測定：0件	実施名称	京都第一維持出張所管内舗装点検調査(IRI)		IRI測定：17件 3要素測定：3件	実施名称	広域農道真庭線「木山街道」落合工区舗装点検業務(3要素)		IRI測定：90件 3要素測定：0件	実施名称	福井河川国道事務所管内舗装点検業務(IRI)
			実施年度	2018			実施年度	2024			実施年度	2023
			実施内容	舗装点検			実施内容	舗装点検			実施内容	舗装点検
			実施延長	39.5km			実施延長	16km			実施延長	20.65km+19箇所

その他	測定可能時間帯	☑昼間	計測可能な速度帯	最低	0km/h	データ出力標準日数	1～5km	5営業日	測定対象幅員	3.8m
		□夜間		最高	100km/h		100km	30営業日		
	実道試験に使用した車両タイプ		ミニバン型乗用車		実道試験に使用した車両名			トヨタ ノア		

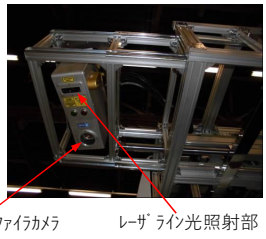
留意事項	・全体：降雨や積雪等による路面湿潤状態での計測不可 ・全体：幅2m未満・高さ2.4m未満の道路は、計測不可 ・データ出力標準日数は、車両基地到着後

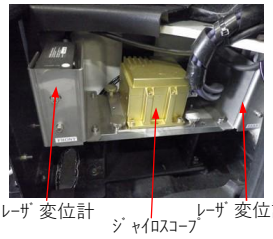
ひび割れ率　わだち掘れ量　IRI　その他（精度未確認）

ひび割れ率 / わだち掘れ量 / IRI / ポットホール / その他（精度未確認）

No.	PA010027-V0023	技術名	路面性状測定システム（ポットホール自動検出機能付き）		
会社名	株式会社NIPPO	担当者	渡邉　真一	連絡先	TEL：048-624-0755 E-mail：watanabe_shinichi@nippo-c.jp
技術概要	外業（現場作業）で、ワンボックスカーの計測車に搭載された特殊カメラと各種センサにより、路面のひび割れ、横断形状、縦断形状および縦断凹凸を同時に自動計測します。内業（机上作業）で、解析ソフトを用いて、ひび割れ率、わだち掘れ量、IRIあるいは平たん性を自動算出し、道路管理者が定める管理基準値によって、「舗装点検要領」に示された路面の健全性を評価できます。 本技術は、上述の路面性状の指標のほか、計測の位置座標、ポットホールの位置および路面状況も同時に計測可能です。				

概要図・機器写真





関連情報URL	https://www.nippo-c.co.jp/tech_info/general/SG03010_g.html				

精度確認項目

○	ひび割れ率	○	わだち掘れ量
○	IRI	○	ポットホール
	区画線		建築限界
	標識隠れ		

その他の精度未確認項目	平たん性

測定車両タイプ	専用測定車	○	専用オペレータ	○	可搬式測定機器の設置	—	繰り返し計測	—	ビッグデータ活用型	—	

実道試験結果（舗装）

ひび割れ率(R5年度)

Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
90～100%	90～100%	90～100%	90～100%

わだち掘れ量(R5年度)

Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
80～90%	90～100%	90～100%	90～100%

IRI(R5年度)

Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
90～100%	80～90%	90～100%	80～90%

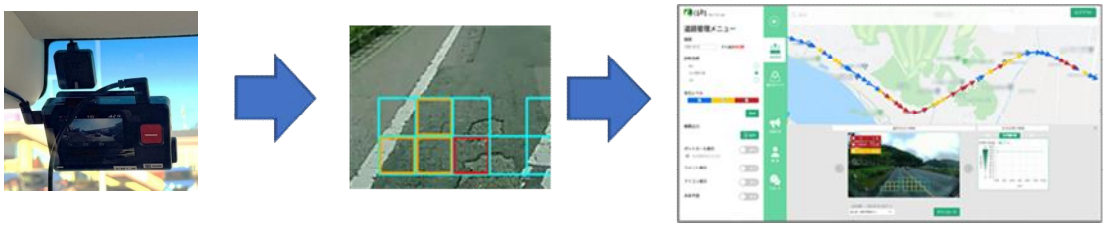
アウトプット（出力）形式：エクセルファイル、PDFファイル

経済性	100km×1車線あたりの標準的な費用	2,550,000円／100km（関東エリア：直轄国道の場合） ・外業：546,000円（計測準備、計測） ・内業：1,004,000円（解析、帳票作成等） ・機械経費：843,000円（計測車、計測装置、解析装置） ・その他：157,000円（消耗品、材料費、燃料費等） ※協議、打合せ、旅費、報告書作成は含まない。	定額費用一例	—

実績2024年度時点	国土交通省	総実績数	代表事例		その他公共機関	総実績数	代表事例		民間	総実績数	代表事例	
		4 件	実施名称	国道の路面性状調査		7 件	実施名称	県道の路面性状調査		11件	実施名称	県道の路面性状調査
			実施年度	2024			実施年度	2024			実施年度	2024
			実施内容	路面性状調査			実施内容	路面性状調査			実施内容	路面性状調査
			実施延長	6.4km			実施延長	217.1km			実施延長	200.4km

その他	測定可能時間帯	☑昼間	計測可能な速度帯	最低	1km/h	データ出力標準日数	1～5km	5日	測定対象幅員	2.5m～4m
		☑夜間		最高	90km/h		100km	16日		
	実道試験に使用した車両タイプ		ワンボックス		実道試験に使用した車両名			ハイエース		

留意事項	・測定不可能となる条件：雨天時、降雪時および路面が濡れている（塩カル散布路面も含む）場合 高さ制限が2.8m以下の区間（計測車の高さ2.73m） 前方の視界不良（濃霧等で視界が30m程度未満）の区間 ・測定機器のリースおよび購入：不可（全て自社機材） ・トンネル内舗装に計測では、測位座標の計測が不可（路面性状と距離は計測可） ・ポットホール検出と同時計測の場合の最高速度は50km/h

No.	PA010028-V0025	技術名	ドラレコによる道路劣化AI診断「くるみえ for Cities」		
会社名	日本電気株式会社	担当者	江上　健一	連絡先	TEL: 080-8813-6161 E-mail: infra-diagnosis@sdd.jp.nec.com
技術概要	一般車に搭載した通信型ドラレコの撮影映像を走行中に随時クラウドへ自動送信し、クラウドでAI等を活用して舗装点検（ひび割れ等）と道路巡視（ポットホール等）の点検項目を同時に自動診断、把握できる技術。車載対応の機器による安定した連続撮影が可能で、専用アプリや機器操作が一切不要な簡易撮影を特徴とした商用サービス「くるみえ for Cities/Lifeline」で使用している技術。				
概要図・機器写真	通信型ドラレコ　（クラウドへ自動送信）　自動診断　サービス画面（Webから閲覧、ダウンロード可能） 				
関連情報URL	https://jpn.nec.com/machimie/index.html				

精度確認項目				
○	ひび割れ率		わだち掘れ量	
○	IRI	○	ポットホール	
○	区画線		建築限界	
	標識隠れ			
その他の精度未確認項目	わだち掘れ量、建築限界			

測定車両タイプ	専用測定車	－	専用オペレータ	－	可搬式測定機器の設置	○	繰り返し計測	○	ビッグデータ活用型	－	

実道試験結果（舗装）	ひび割れ率（R7年度）				わだち掘れ量
	Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率	
	90～100%	80～90%	80～90%	60～70%	－
	IRI（R7年度）				アウトプット（出力）形式
	Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率	
	90～100%	90～100%	90～100%	60～70%	csv

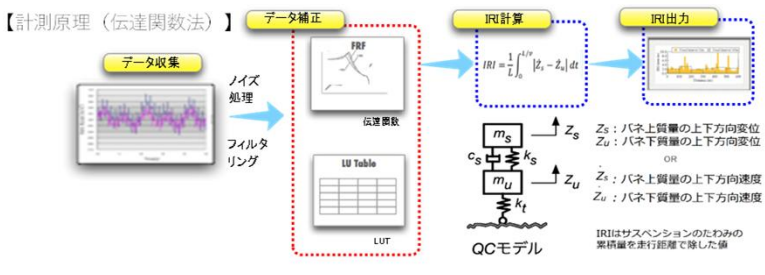
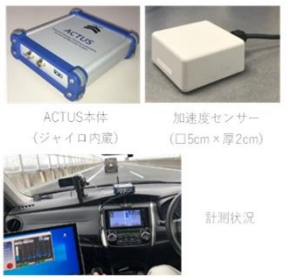
経済性	100km×1車線あたりの標準的な費用	外業（現場作業）20,000円、内業（机上作業）340,000円、機械経費 140,000円 合計 500,000円 ＊R7年時点の概略費用 ＊「わだち掘れ」「区画線の摩耗」「建築限界超過」を含める場合は、追加費用が発生	定額費用一例	一定期間貸出し機器1台を使用しサービスを定額で利用する費用 ・1ヶ月：60万円 ・6ヶ月：180万円 ・12ヶ月：240万円

実績2025年度時点	国土交通省	総実績数	代表事例		その他公共機関	総実績数	代表事例		民間	総実績数	代表事例	
		0 件	実施名称			51 件	実施名称	くるみえ for Cities サービス利用		37 件	実施名称	くるみえ for Cities サービス利用
			実施年度				実施年度	令和7年度			実施年度	令和7年度
			実施内容				実施内容	ひび割れ率 IRI わだち掘れ			実施内容	ひび割れ率 IRI
			実施延長				実施延長	約1700km			実施延長	約100km

その他	測定可能時間帯	☑昼間	計測可能な速度帯	最低	20km/h	データ出力標準日数	1～5km	5日	測定対象幅員	4.0m
		□夜間		最高	80km/h		100km	6日		
	実道試験に使用した車両タイプ		軽バン		実道試験に使用した車両名			ダイハツ　ハイゼットカーゴ		

留意事項
・電波があり通信ができること ・GPSが測位できること ・撮影現場で通信網が途絶える場合、クラウドへのデータ送信遅延が発生し、解析結果の提供までに時間を要する場合がある。 ・トンネル出入口などで外部光が急激に変化する場合、路面を上手く撮影できないことが発生し、ひび割れ検知の精度が悪化する場合がある。 ・基本的に車両が走行している車線を解析対象とするため、複数車線ある道路では各車線、上り/下りで走行が必要となる。

IRI

No.	PA010029-V0023	技術名	IRIワイヤレス路面測定技術「ACTUS」		
会社名	株式会社ニュージェック	担当者	原田　秀敏	連絡先	TEL：06-6374-4031(道路グループ) E-mail：actus@newjec.co.jp
技術概要	本技術は日々進行する路面損傷に対して、日常点検等に使用可能な簡易路面性状計測システムであり、IRI算定原理に即したシステム構成を特徴とする。加速度センサーを一般車両のサスペンション上下に取付け、センサーからの測定データを車内の本体モジュールに無線送信し、伝達関数法による補正により正確にIRIを算出する。また、GPS/GNSSもしくは自律航法による測位からの位置情報と紐づけすることで、リアルタイムに路面性状の把握が可能である。				
概要図・機器写真	 				
関連情報URL	https://www.newjec.co.jp/assets/pdf/actus.pdf				

精度確認項目				
	ひび割れ率		わだち掘れ量	
○	IRI		ポットホール	
	区画線		建築限界	
	標識隠れ			
その他の精度未確認項目				

測定車両タイプ	専用測定車	―	専用オペレータ	―	可搬式測定機器の設置	○	繰り返し計測	○	ビッグデータ活用型	―	

実道試験結果（舗装）	ひび割れ率	わだち掘れ量
	－	－

IRI(R5年度)

Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
70～80%	80～90%	70～80%	60～70%

アウトプット（出力）形式

（計測結果のみの場合）
・テキストファイル（加速度データ、GPSデータ）
・CSVファイル（IRI解析結果ファイル）
・別途、結果の表示・マッピング等を行うソフトウェアがある

経済性	100km×1車線あたりの標準的な費用	・現地計測作業（事前調査、試験走行、本計測、IRI解析）1式：318千円 ・机上作業（計画、データ処理、分析等）1式：1,280千円 ・機械費（ACTUS損料、機器取付撤去費）1式：178千円 ・合計　1,774千円/100km	定額費用一例	（1年間客先の車両に機器を設置して計測いただく場合） 1年間の機器レンタル費用：80千円/月×12月＝960千円 機器設置・撤去費用　：　＝250千円 キャリブレーション費用　：　＝150千円 合計　：　＝1,360千円

実績2024年度時点	国土交通省	総実績数	代表事例		その他公共機関	総実績数	代表事例		民間	総実績数	代表事例	
		件	実施名称			件	実施名称			2 件	実施名称	西日本高速道路エンジニアリング九州
			実施年度				実施年度				実施年度	2019年度
			実施内容				実施内容				実施内容	ACTUSによる計測
			実施延長				実施延長				実施延長	60km

その他	測定可能時間帯	☑昼間	計測可能な速度帯	最低	0km/h	データ出力標準日数	1～5km	10日	測定対象幅員	2.0m以上
		☑夜間		最高	120km/h		100km	10日		
	実道試験に使用した車両タイプ		SUV		実道試験に使用した車両名			C-HR（トヨタ自動車）		

留意事項	・一般道、高速道路などの車道幅員であれば問題ないが、曲線拡幅部においては車輪位置に留意することが必要である。 ・計測範囲において、GPS/GNSS受信が可能なこと。ただしトンネルなど部分的に受信不可箇所は、自律航行走行で補完する。 ・機器の取り付けは、付属のマニュアルに準じ適切に設置する必要がある。 ・計測前にキャリブレーションを実施する必要がある（車種によって特性が異なるため留意が必要）。

ひび割れ率

No.	PA010030-V0023	技術名	道路パトロール支援サービス		
会社名	富士通Japan株式会社	担当者	吉本　淳	連絡先	TEL：080-7752-2146 E-mail：fjj-road-pat-contact@dl.jp.fujitsu.com
技術概要	市販のドライブレコーダーを活用してひび割れを計測します。車両にドライブレコーダーを設置し舗装を撮影し、その画像をAI解析することでひび割れ率を算出します。				

概要図・機器写真

関連情報URL	https://global.fujitsu/ja-jp/industries/public-sector/public-safety

精度確認項目

○	ひび割れ率		わだち掘れ量
	IRI		ポットホール
	区画線		建築限界
	標識隠れ		

その他の精度未確認項目	IRI

測定車両タイプ	専用測定車	―	専用オペレータ	―	可搬式測定機器の設置	○	繰り返し計測	○	ビッグデータ活用型	―	

実道試験結果（舗装）

ひび割れ率(R5年度)

Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
90～100%	90～100%	90～100%	70～80%

わだち掘れ量：－

IRI：－

アウトプット（出力）形式：
・路線・区間ごとのひび割れ率を集計し診断結果をCSVでダウンロード
・検出したひび割れ画像および地図上にひび割れ率を色分け表示した結果をWeb画面で出力

経済性	100km×1車線あたりの標準的な費用	ひび割れ解析：1,250,000円/年間 （上記以外に、初期費32.5万円、サービス月額費用12.5万円/月、機器購入費用約2万円） ※税別	定額費用一例	距離、計測回数の制限はありません。 年間定額費用となります。

実績2024年度時点

国土交通省	総実績数	代表事例		その他公共機関	総実績数	代表事例		民間	総実績数	代表事例	
	0 件	実施名称			42 件	実施名称	札幌市簡易舗装路面点検システム導入運用業務		50 件	実施名称	東京国道事務所品川出張所維持工事支援
		実施年度				実施年度	2024年度			実施年度	2024年度
		実施内容				実施内容	舗装診断・巡回支援			実施内容	舗装診断・巡回支援（国道）
		実施延長				実施延長	5,600Km			実施延長	60Km

その他	測定可能時間帯	☑昼間	計測可能な速度帯	最低	20km/h	データ出力標準日数	1～5km	1日	測定対象幅員	制限なし
		□夜間		最高	60km/h		100km	2日		
	実道試験に使用した車両タイプ		ミニバン		実道試験に使用した車両名			日産　キャラバン		

留意事項	・トンネル内等GPSにより測位ができない道路は不可となる ・夜間、雨天、降雪時は適切に計測ができない可能性があり避ける必要がある

その他（精度未確認）

ひび割れ率

No.	PA010031-V0024	技術名	路面検査コンパクトユニット　PG-4		
会社名	株式会社保全工学研究所	担当者	天野　勲	連絡先	TEL：03-5283-8111 E-mail：kikakueigyo@hozeneng.co.jp
技術概要	本技術は路面表面の3D(高さ)画像およびモノクロ可視画像を高速に記録撮像し、ひび割れ・わだち掘れ(レーザー光と3Dカメラを使用した光切断法)、平たん性・IRI(レーザー変位計による3測点法)といった路面状態を解析評価することが可能な技術である。 高解像度の3Dカメラ、外光に影響を受けにくい赤外レーザを搭載しており、高精度かつ効率的に路面性状が測定可能。 撮影機器および解析用ソフトウェアにて構成				
概要図・機器写真	外観構造図 車両内部図 				
関連情報URL					

ポットホール

精度確認項目				
○	ひび割れ率		わだち掘れ量	
	IRI	○	ポットホール	
	区画線		建築限界	
	標識隠れ			

その他の精度未確認項目	わだち掘れ量、IRI、平たん性

測定車両タイプ	専用測定車	－	専用オペレータ	－	可搬式測定機器の設置	○	繰り返し計測	－	ビッグデータ活用型	－	

実道試験結果（舗装）

ひび割れ率(R6年度)

Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
90～100%	90～100%	70～80%	90～100%

わだち掘れ量：－

IRI：－

アウトプット（出力）形式：

1.ひび割れ　→画像データ：bmp、jpg形式　検出クラックデータ：dxf形式
2.わだち掘れ→csv形式、縦断形状図：dxf形式
3.IRI　→レポート形式で出力されたxlsx形式ファイル内に数値記載
4.平たん性　→レポート形式で出力されたxlsx形式ファイル内に数値記載

経済性	100km×1車線あたりの標準的な費用	調査・解析費用 外業：700,000円 内業：3,200,000円 合計：3,900,000円	定額費用一例	－

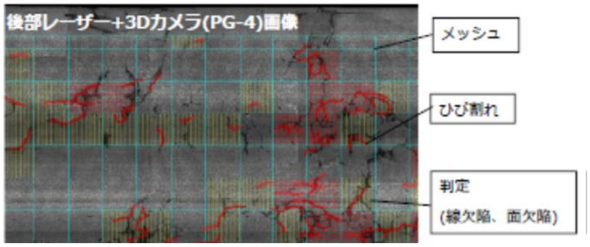
その他（精度未確認）

実績2024年度時点	国土交通省	総実績数	代表事例		その他公共機関	総実績数	代表事例		民間	総実績数	代表事例	
		0件	実施名称			4 件	実施名称	横浜市_港湾局管内路面性状調査業務委託		0 件	実施名称	
			実施年度				実施年度	2024			実施年度	
			実施内容				実施内容	路面性状調査			実施内容	
			実施延長				実施延長	28km			実施延長	

その他	測定可能時間帯	☑昼間	計測可能な速度帯	最低	無し	データ出力標準日数	1～5km	17日	測定対象幅員	4m
		□夜間		最高	100km/h		100km	50日		
	実道試験に使用した車両タイプ		ワンボックス		実道試験に使用した車両名			ハイエース		

留意事項	路面が乾燥した状態であること。 悪天候時や路面が湿潤状態の場合は、レーザーが乱反射するため、正確なデータ測定が不可能。 また、レーザー出力時はユニットを覗き込まないこと。

ひび割れ率 / わだち掘れ量 / IRI

No.	PA010032-V0024	技術名	車載レーザースキャナー／路面性状測定複合システム		
会社名	株式会社DEPO	担当者	丸山　創	連絡先	TEL：011-598-9655 E-mail：t-maruyama@depo-c.jp
技術概要	高速3Dカメラとレーザ及びレーザ変位計を搭載した路面性状測定車により、路面の3次元形状を計測し、路面の状態(ひび割れ、わだち掘れ、平たん性及びIRI)を解析する。解析は専用ソフトにより自動計算され、各調書への出力が可能である。また車載レーザスキャナにて三次元データを習得し、位置・距離・周辺データの解析も可能である。				
概要図・機器写真					
関連情報URL	https://depo-c.jp/				

精度確認項目				
○	ひび割れ率	○	わだち掘れ量	
○	IRI		ポットホール	
	区画線		建築限界	
	標識隠れ			

その他の精度未確認項目	

測定車両タイプ	専用測定車	○	専用オペレータ	○	可搬式測定機器の設置	－	繰り返し計測	－	ビッグデータ活用型	－	

実道試験結果（舗装）

ひび割れ率(R6年度)

Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
90～100%	90～100%	90～100%	60～70%

わだち掘れ量(R6年度)

Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
90～100%	90～100%	80～90%	90～100%

IRI(R6年度)

Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
90～100%	90～100%	90～100%	90～100%

アウトプット(出力)形式

評価区分表：EXCELファイル(.xlsx)
3次元点群データ：las,csv

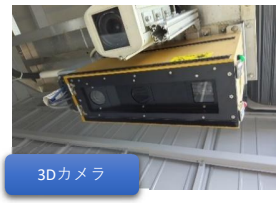
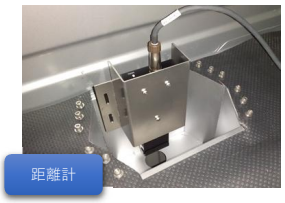
経済性	100km×1車線あたりの標準的な費用	調査費用_外業(現場作業)：500,000円 調査費用_内業(机上作業)：2,300,000円 機械経費：1,800,000円 その他：1,100,000円(法定福利費・諸経費) 合計：5,700,000円(打ち合わせ・旅費・報告書作成は含まない)	定額費用一例	－

実績2024年度時点	国土交通省	総実績数	代表事例		その他公共機関	総実績数	代表事例		民間	総実績数	代表事例	
		0 件	実施名称			0 件	実施名称			16 件	実施名称	木古内町路面性状調査
			実施年度				実施年度				実施年度	2024
			実施内容				実施内容				実施内容	舗装点検
			実施延長				実施延長				実施延長	35.2km

その他	測定可能時間帯	☑昼間	計測可能な速度帯	最低	10km/h	データ出力標準日数	1～5km	10日(稼働日)	測定対象幅員	4.0m
		□夜間		最高	100km/h		100km	40日(稼働日)		
	実道試験に使用した車両タイプ		バン		実道試験に使用した車両名			トヨタ　ハイエース		

留意事項
・路面が濡れていない条件 ・車線幅2.5m以上 ・高さ3m以下の障害物がないこと ・気温：0～40℃ ・路上駐車がないこと ・周辺形状測定時は渋滞時を避ける(周辺車両が映りこむため) ・低速走行時に表示灯または「計測中」の表示を提示する

ひび割れ率 / わだち掘れ量 / IRI / ポットホール / その他（精度未確認）

No.	PA010033-V0025	技術名	路面性状調査システム「SunSearch」		
会社名	株式会社サンウェイ	担当者	丸口　利正	連絡先	TEL：0586-52-6340 E-mail：search@sunway.jp
技術概要	車両に搭載した3Dカメラで道路のひび割れ、わだち掘れを計測し、プロファイルシステムで平たん性、IRIを計測する。取得したデータは専用解析アプリにより、ひび割れを自動抽出し、わだち掘れ、平たん性、IRIは自動で形状と値を抽出する。 沿道画像等を撮影するカメラにより、ポットホール、パッチングなども同時に把握できる。				
概要図・機器写真	 外観  3Dカメラ IRI・平たん性  距離計				
関連情報URL					

精度確認項目				
○	ひび割れ率	○	わだち掘れ量	
○	IRI	○	ポットホール	
	区画線		建築限界	
	標識隠れ			

その他の精度未確認項目	平たん性、パッチング、区画線の摩耗、道路沿道画像、緯度経度出力

測定車両タイプ	専用測定車	○	専用オペレータ	○	可搬式測定機器の設置	－	繰り返し計測	－	ビッグデータ活用型	－	

実道試験結果（舗装）

ひび割れ率（R7年度）

Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
70～80%	90～100%	70～80%	90～100%

わだち掘れ量（R7年度）

Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
90～100%	90～100%	90～100%	90～100%

IRI（R7年度）

Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
90～100%	90～100%	90～100%	90～100%

アウトプット（出力）形式

・エクセルフォーマット（xlsx、xls、csv）、PDF、DXF（ひび割れトレース）、jpg（路面画像）

経済性	100km×1車線あたりの標準的な費用	約4,290千円（税抜き）※後処理解析含む ・調査費用：1,800千円（内業）、1,300千円（外業） ・機械経費：800千円 ・その他経費：390千円	定額費用一例	―

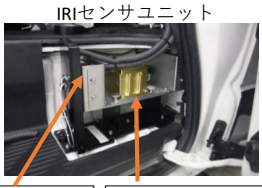
実績2024年度時点	国土交通省	総実績数	代表事例		その他公共機関	総実績数	代表事例		民間	総実績数	代表事例	
		0 件	実施名称			0 件	実施名称			9 件	実施名称	令和6年度路面路面性状調査委託
			実施年度				実施年度				実施年度	2024
			実施内容				実施内容				実施内容	性状調査
			実施延長				実施延長				実施延長	138.55km

その他	測定可能時間帯	☑昼間	計測可能な速度帯	最低	0km/h	データ出力標準日数	1～5km	8日	測定対象幅員	4.0m
		□夜間		最高	100km/h		100km	31日		
	実道試験に使用した車両タイプ		ワンボックス		実道試験に使用した車両名			TOYOTA　ハイエース		

留意事項	・降雨時、路面湿潤時は計測不能。 ・路面に水が浮いている場合は、正確なデータ計測が不能。

No.	PA010034-V0025	技術名	ひび割れ自動検出機能を備えた路面性状自動測定装置（ロードキャプチャー）		
会社名	日本道路株式会社	担当者	吉野　広一郎	連絡先	TEL：029-899-2025 E-mail：kouichirou.yoshino@nipponroad.co.jp
技術概要	本技術は各種センサーをワンボックス車両に搭載し、走行計測しながら路面性状を測定する路面性状自動測定装置であ る。本装置で取得したデータから、ひび割れ率、わだち掘れ量、IRIを自動解析し「舗装点検要領」に示される区分Ⅰ～ Ⅲに分類・判定し帳票（様式A、様式B）を短時間で作成することができる。本装置は、上述の路面性状値のほか、平たん性（σ）、位置情報GPS、路面画像(静止画)も同時に取得可能 である。				

概要図・機器写真



関連情報URL	https://www.nipponroad.co.jp/technique/list/maintenance/product09/

精度確認項目				
○	ひび割れ率	○	わだち掘れ量	
○	IRI		ポットホール	
	区画線		建築限界	
	標識隠れ			

その他の精度未確認項目	平たん性（σ）

測定車両タイプ	専用測定車	○	専用オペレータ	○	可搬式測定機器の設置	－	繰り返し計測	－	ビッグデータ活用型	－	

実道試験結果（舗装）

ひび割れ率（R7年度）

Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
90～100%	90～100%	80～90%	90～100%

わだち掘れ量（R7年度）

Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
90～100%	90～100%	90～100%	90～100%

IRI（R7年度）

Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
90～100%	90～100%	90～100%	90～100%

アウトプット（出力）形式：エクセル形式.xls

経済性	100km×1車線あたりの標準的な費用	3,800,000円／100km（直接費のみ、諸経費は含まず） ・外業：1,280,000円（計測準備、計測） ・内業：2,290,000円（解析、帳票作成等） ・機械経費：230,000円（計測車、計測装置、解析装置） ※協議、打合せ、報告書作成、諸経費は含まない。	定額費用一例	－

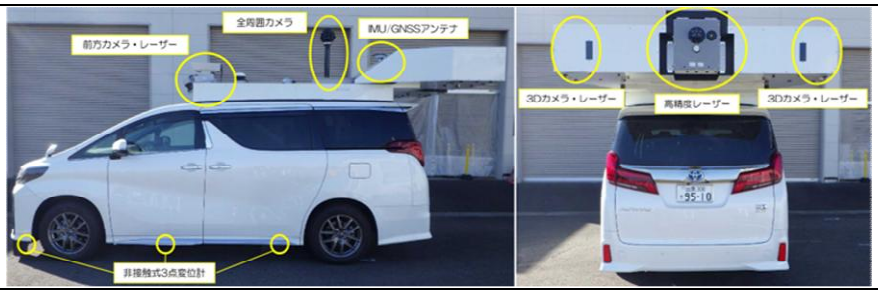
実績 2024年度時点

国土交通省	総実績数	代表事例		その他公共機関	総実績数	代表事例		民間	総実績数	代表事例	
	7 件	実施名称	近畿地整管内舗装点検他業務		2件	実施名称	三浦市役所舗装点検業務委託		6件	実施名称	多良木町道路路面性状調査業務委託
		実施年度	令和5年度			実施年度	令和5年度			実施年度	令和6年度
		実施内容	路面性状測定および取りまとめ			実施内容	路面性状測定および取りまとめ			実施内容	路面性状測定および取りまとめ
		実施延長	200km			実施延長	45km			実施延長	126km

その他	測定可能時間帯	☑昼間	計測可能な速度帯	最低	10km/h	データ出力標準日数	1～5km	6日	測定対象幅員	4.0m
		☑夜間		最高	120km/h		100km	30日		
	実道試験に使用した車両タイプ		ワンボックス		実道試験に使用した車両名				ハイエース	

留意事項	・計測時、路面は乾燥状態であること。 ・路面に多量の落ち葉など堆積していないこと。 ・対象路面が乾燥状態であり湿潤・積雪がないこと。 ・ガラスビーズや珪砂の飛散等があるとレーザーが屈折・ドロップアウトすることがある。 ・湿度が異常に高く濃い霧等が発生している状況では精度の高い測定はできない。

ひび割れ率 / わだち掘れ量 / IRI / その他（精度未確認）

No.	PA010035-V0024	技術名	MMSを活用した路面性状調査							
会社名	株式会社トーワエンジニアリング	担当者	宇都宮 和仁	連絡先	TEL：0853-24-1102 E-mail：mms@towa-engineering.co.jp					
技術概要	車両に搭載した3Dカメラとレーザーでひび割れ、わだち掘れ、非接触式3点変位計でIRI、及び平たん性を走行しながら測定する。専用ソフトウェアにより任意の設定エリアに従い、自動で形状や値を出力し、路面を評価するシステムである。加えてMMSを搭載していることから三次元点群データ、沿道画像も同時に取得可能で、道路維持管理への活用もできる。									
概要図・機器写真										
関連情報URL	http://towa-engineering.jp/publics/index/180/									

精度確認項目				
○	ひび割れ率	○	わだち掘れ量	
○	IRI		ポットホール	
	区画線		建築限界	
	標識隠れ			

その他の精度未確認項目	
	三次元点群データ、全周囲カメラ画像

測定車両タイプ	専用測定車	○	専用オペレータ	－	可搬式測定機器の設置	－	繰り返し計測	－	ビッグデータ活用型	－	

実道試験結果（舗装）

ひび割れ率（R6年度）

Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
90～100%	90～100%	90～100%	90～100%

わだち掘れ量（R6年度）

Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
90～100%	90～100%	80～90%	90～100%

IRI（R6年度）

Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
90～100%	90～100%	90～100%	90～100%

アウトプット（出力）形式

・ひび割れ率-xls,csv,pdf
・わだち掘れ量-xls,csv,pdf,sfc,dxf
・IRI-xls,csv,txt,pdf
・平たん性-xls,csv,txt,pdf

経済性	100km×1車線あたりの標準的な費用	合計5,500,000円 調査費用_外業(現場作業)¥1,300,000円 調査費用_内業(机上作業)¥2,400,000円 機械経費¥1,800,000円 その他出張に伴う各種移動費、宿泊費など	定額費用一例	―

実績2024年度時点

国土交通省	総実績数	代表事例		その他公共機関	総実績数	代表事例		民間	総実績数	代表事例	
	0 件	実施名称			0 件	実施名称			0 件	実施名称	
		実施年度				実施年度				実施年度	
		実施内容				実施内容				実施内容	
		実施延長				実施延長				実施延長	

その他	測定可能時間帯	☑昼間	計測可能な速度帯	最低	1km/h	データ出力標準日数	1～5km	7日	測定対象幅員	4.0m
		☑夜間		最高	100km/h		100km	50日		
	実道試験に使用した車両タイプ		ステーションワゴン		実道試験に使用した車両名			トヨタ アルファード		

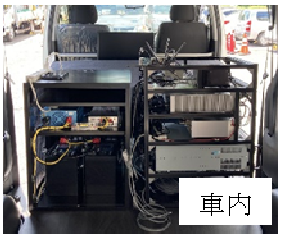
留意事項
・路面条件：乾燥状態であること ・天候条件：雨天、強風、濃霧、降雪、積雪時は計測不可 ・舗装された路面が特殊素材（反射素材）ではないこと。 ・舗装上の路面標識やカラー舗装に特殊な舗装素材が使われていないこと。 ・降雨や降雪により路面が湿潤し、赤外線を強く吸収しないことが条件。雨天、強風、濃霧、降雪、積雪時は計測不可。

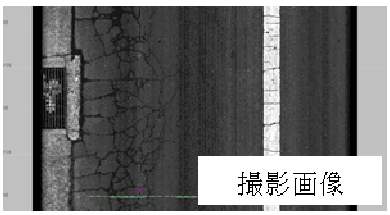
No.	PA010036-V0024	技術名	路面を3Dカメラが搭載された専用測定車で診断する技術

会社名	ニチレキ株式会社	担当者	那珂 通大	連絡先	TEL：048-961-6321 E-mail：naka.m@nichireki.jp

技術概要	路面について、3Dカメラが搭載された専用測定車で点検を行い、解析の効率化に寄与する技術の活用により診断する技術である。従来は「技術者の目視（徒歩・車上）」で対応していた。本技術の活用により、舗装点検の効率化および品質確保などが期待できる。

概要図・機器写真





関連情報URL	https://www.nichireki.co.jp/

精度確認項目				
○	ひび割れ率	○	わだち掘れ量	
○	IRI		ポットホール	
	区画線		建築限界	
	標識隠れ			

その他の精度未確認項目	緯度経度、沿道画像、平たん性

測定車両タイプ	専用測定車	○	専用オペレータ	○	可搬式測定機器の設置	－	繰り返し計測	－	ビッグデータ活用型	－	

実道試験結果（舗装）

ひび割れ率（R6年度）

Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
90～100%	90～100%	90～100%	60～70%

わだち掘れ量（R6年度）

Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
90～100%	90～100%	80～90%	90～100%

IRI（R6年度）

Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
80～90%	90～100%	60～70%	70～80%

アウトプット（出力）形式：xls

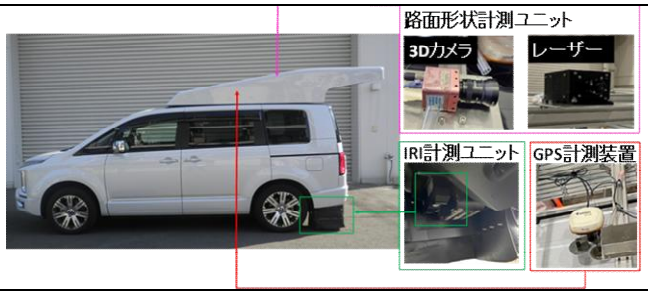
経済性	100km×1車線あたりの標準的な費用	255万円（日中・税抜き）	定額費用一例	－

実績2024年度時点	国土交通省	総実績数	代表事例		その他公共機関	総実績数	代表事例		民間	総実績数	代表事例	
		0 件	実施名称			0 件	実施名称			0 件	実施名称	
			実施年度				実施年度				実施年度	
			実施内容				実施内容				実施内容	
			実施延長				実施延長				実施延長	

その他	測定可能時間帯	☑昼間	計測可能な速度帯	最低	1km/h	データ出力標準日数	1～5km	20営業日以内	測定対象幅員	2.7m～4m
		☑夜間		最高	80km/h		100km	120営業日以内		
	実道試験に使用した車両タイプ		普通自動車		実道試験に使用した車両名			トヨタハイエース（３ＤＦ－ＧＤＨ２０１Ｖ）		

留意事項	①路面は乾燥状態であること ②路面に撮影を阻害する障害物（土砂や落ち葉など）がないこと ③専用測定車が安全（家屋や樹木との接触など）に通行できること 部分的・局部的に応募技術を使用する現場条件および測定対象となる範囲や幅員の条件を満たさない場合の対応策（例：従来技術や別個技術の適用など）を協議すること。

ひび割れ率 / わだち掘れ量 / IRI / その他（精度未確認）

No.	PA010037-V0024	技術名	簡易路面調査システム スマートイーグル		
会社名	西日本高速道路エンジニアリング四国株式会社	担当者	高畑　東志明	連絡先	TEL：087-834-1121 E-mail：info.seihin@w-e-shikoku.co.jp
技術概要	本技術は、路面性状測定を専用ソフトにより自動解析を可能とした簡易システムである。解析の自動化により、解析時間の短縮とコスト削減が可能なため、路面損傷の早期把握や測定頻度を増やすことができる。また、車両搭載型のシステムであることから、測定対象となる道路の制約を受けずに測定が可能である。				
概要図・機器写真					
関連情報URL	西日本高速道路エンジニアリング四国株式会社　製品紹介ページ　https://www.w-e-shikoku.co.jp/product/product-435/				

精度確認項目				
○	ひび割れ率	○	わだち掘れ量	
○	IRI		ポットホール	
	区画線		建築限界	
	標識隠れ			

その他の精度未確認項目	局所沈下量、MPD、ポットホール予測

測定車両タイプ	専用測定車	○	専用オペレータ	○	可搬式測定機器の設置	－	繰り返し計測	－	ビッグデータ活用型	－	

実道試験結果（舗装）

ひび割れ率（R6年度）

Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
90～100%	90～100%	90～100%	90～100%

わだち掘れ量（R6年度）

Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
80～90%	90～100%	80～90%	90～100%

IRI（R6年度）

Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
90～100%	90～100%	90～100%	90～100%

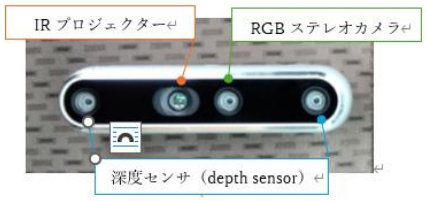
アウトプット（出力）形式：csv

経済性	100km×1車線あたりの標準的な費用	調査費用：約2,500,000円	定額費用一例	－

実績2025年度時点	国土交通省	総実績数	代表事例		その他公共機関	総実績数	代表事例		民間	総実績数	代表事例	
		－件	実施名称			－件	実施名称			13 件	実施名称	尾張北地区道路施設点検業務
			実施年度				実施年度				実施年度	2025
			実施内容				実施内容				実施内容	路面性状測定
			実施延長				実施延長				実施延長	150km

その他	測定可能時間帯	☑昼間	計測可能な速度帯	最低	0km/h	データ出力標準日数	1～5km	8日	測定対象幅員	3.8m
		☑夜間		最高	100km/h		100km	5～10日		
	実道試験に使用した車両タイプ		普通		実道試験に使用した車両名			三菱　デリカ		

留意事項	・路面湿潤状態(雨天等)は測定不可能 ・昼間と同等の性能で夜間測定可能

No.	PA010038-V0024	技術名	マルチファインアイ2.0		
会社名	福田道路株式会社	担当者	粕谷一明	連絡先	TEL：025-231-1211 E-mail：kasuya01831@fukudaroad.co.jp
技術概要	汎用車両に、深度カメラ及びGPSレシーバを装着し調査対象路線を法定速度で走行して、路面情報(RGBD画像)を取得する。習得した路面情報は、路面プロファイルによるわだち掘れ量やIRIの判定により、路面性状2要素を同時に評価できる。また、別途で取得するGPSデータと同期してその位置を特定する。				
概要図・機器写真	すべての測定技術のデータ取得状況  				
関連情報URL					

精度確認項目				
	ひび割れ率	○	わだち掘れ量	
○	IRI		ポットホール	
	区画線		建築限界	
	標識隠れ			

その他の精度未確認項目	ひび割れ率

測定車両タイプ	専用測定車	－	専用オペレータ	－	可搬式測定機器の設置	○	繰り返し計測	－	ビッグデータ活用型	－	

実道試験結果（舗装）

ひび割れ率

－

わだち掘れ量（R6年度）

Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
90～100%	90～100%	80～90%	90～100%

IRI（R6年度）

Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
90～100%	80～90%	90～100%	80～90%

アウトプット（出力）形式

・xlsx

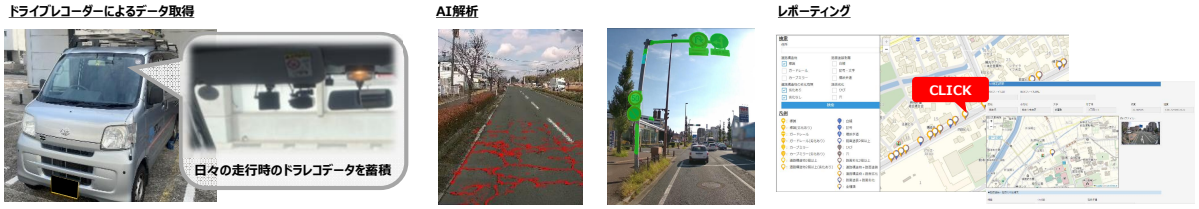
経済性	100km×1車線あたりの標準的な費用	1,952,000円(既存技術を用いて路面3要素測定含む) 外業　408, 000円(現地調査、データ取得) 内業　1,201,500円(解析、帳票作成) 機械経費　342,500円(計測車、解析機器) 協議・打合せ・旅費・報告書作成は含まない。	定額費用一例	－

実績2024年度時点	国土交通省	総実績数	代表事例		その他公共機関	総実績数	代表事例		民間	総実績数	代表事例	
		0 件	実施名称	R7 新潟国道管内 舗装点検業務		0 件	実施名称			0 件	実施名称	
			実施年度	2025			実施年度				実施年度	
			実施内容	舗装点検			実施内容				実施内容	
			実施延長	302km			実施延長				実施延長	

その他	測定可能時間帯	☑昼間	計測可能な速度帯	最低	1km/h	データ出力標準日数	1～5km	10日	測定対象幅員	4.0m
		□夜間		最高	70km/h		100km	20日		
	実道試験に使用した車両タイプ		軽1BOX		実道試験に使用した車両名			クリッパー		

留意事項	・車道で舗装されていること。 ・深度カメラの設置は路面からの適正な角度・高さで設置しないと結果に影響する場合がある。 ・都市部やトンネル部では、GPSデータが欠測する場合がある。

ひび割れ率

No.	PA010039-V0024	技術名	社会インフラ設備の台帳整備・劣化診断サービス"Audin AI"		
会社名	株式会社NTTフィールドテクノ	担当者	鈴木　亮平	連絡先	TEL：06-6490-1101 E-mail：audin_ai_info@west.ntt.co.jp
技術概要	ドライブレコーダーの画像を用いて画像認識AIでの解析を実施し、舗装点検（ひび割れ率）及び 道路巡視（ポットホール、区画線の摩耗、交通安全施設の損傷、標識板のかすれ等）を同時に把握する技術である。ドライブレコーダーはNTTフィールドテクノの業務用車両に設置されており、日常的にデータ取得を実施しているため、個別でのデータ取得を最小限に抑えることができ、安価かつ迅速なサービス提供が可能である。				
概要図・機器写真					
関連情報URL	https://www.ntt-west.co.jp/business/solution/audin_ai/				

ポットホール

精度確認項目				
○	ひび割れ率		わだち掘れ量	
	IRI	○	ポットホール	
○	区画線		建築限界	
○	標識隠れ			

区画線

その他の精度未確認項目	交通安全施設（標識、防護柵、照明灯等）の損傷（錆の存在）、標識板のかすれ、塗膜剥がれ、反射性能低下									
測定車両タイプ	専用測定車	－	専用オペレータ	－	可搬式測定機器の設置	○	繰り返し計測	－	ビッグデータ活用型	－

実道試験結果（舗装）

ひび割れ率（R6年度）

Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
90～100%	90～100%	70～80%	80～90%

わだち掘れ量：－

IRI：－

アウトプット（出力）形式：
【共通】
・画像ファイル名
・位置情報（緯度経度）
・設備抽出結果（有無）
【ひび割れ率】
・ひび割れ率：健全度Ⅰ・Ⅱ・Ⅲ

標識隠れ

経済性	100km×1車線あたりの標準的な費用	約230万円/年 ・上記費用に含まれる内容 － 受注者側：データ取得、AI解析、帳票（CSV、PDF形式）出力 － 委託者側：ユーザ向けサイトにおける100km×1車線分データの閲覧権限（期間：1年間） ・「ひび割れ率・ポットホール」「区画線の摩耗」「交通安全施設の損傷」「標識板のかすれ」のうち1つを解析対象とした場合の費用であり、複数対象を実施する場合は別途費用が発生	定額費用一例	－

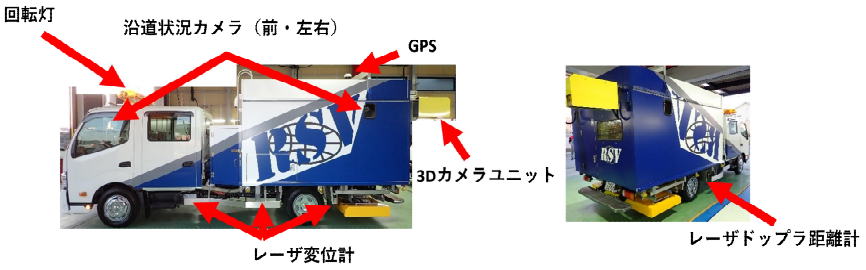
その他（精度未確認）

実績2025年度時点	国土交通省	総実績数	代表事例		その他公共機関	総実績数	代表事例		民間	総実績数	代表事例	
		0件	実施名称	－		7件	実施名称	南あわじ市道路維持台帳附図作成業務		2件	実施名称	路面ひび割れ調査補助作業（ウエスコ社）
			実施年度	－			実施年度	2024年度			実施年度	2025年度
			実施内容	－			実施内容	ひび割れ等点検			実施内容	ひび割れ・路面塗装等点検
			実施延長	－			実施延長	80km			実施延長	10km

その他	測定可能時間帯	☑昼間 □夜間	計測可能な速度帯	最低	0km/h	データ出力標準日数	1～5km	5営業日	測定対象幅員	4m
				最高	法定速度内		100km	15営業日		
	実道試験に使用した車両タイプ		軽バン　等		実道試験に使用した車両名			ダイハツ　ハイゼットカーゴ　等		

留意事項	・一般的な車両が安全に走行可能であること ・夜間や大雨時等視界不良時は測定不可 ・交通規制等は不要 ・本サービスは下記内容を含んでいる － 受注者側：自治体等の道路延長に応じたデータ取得・AI解析・帳票（CSV、PDF形式）出力 － 委託者側：上記データをユーザ向けサイトで1年間閲覧する権限

ひび割れ率 / わだち掘れ量 / IRI

No.	PA010040-V0024	技術名	Road Scan Vehicle 3						
会社名	藤村クレスト株式会社	担当者	中居　拓人	連絡先	TEL：03-6386-5387 E-mail：nakai.takuto@fujimura.gr.jp				
技術概要	車載の赤外線レーザー、3Dカメラ、レーザ変位計により、路面性状（ひび割れ率、わだち掘れ量、IRI）を測定。通常走行（速度100kmまで）で路面性状を測定できる計測車両となっている。								
概要図・機器写真									
関連情報URL									

精度確認項目				
○	ひび割れ率	○	わだち掘れ量
○	IRI		ポットホール
	区画線		建築限界
	標識隠れ		

その他の精度未確認項目	

測定車両タイプ	専用測定車	○	専用オペレータ	○	可搬式測定機器の設置	－	繰り返し計測	－	ビッグデータ活用型	－	

実道試験結果（舗装）

ひび割れ率（R6年度）

Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
90～100%	90～100%	90～100%	90～100%

わだち掘れ量（R6年度）

Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
90～100%	90～100%	80～90%	90～100%

IRI（R6年度）

Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
90～100%	90～100%	90～100%	60～70%

アウトプット（出力）形式

・xlsx形式

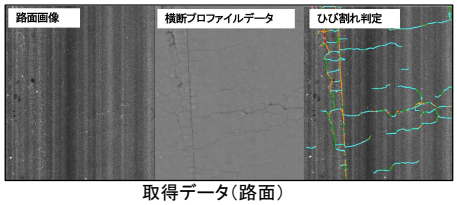
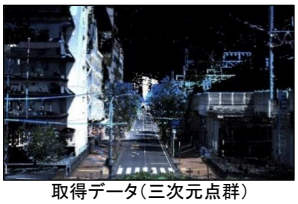
経済性	100km×1車線あたりの標準的な費用	・外業：¥2,152,100（現地作業、測定） 1日当たり20kmの測定を想定（現場状況による） ・内業：¥2,058,200（データ解析、報告書作成） 合計：¥4,210,300	定額費用一例	－

実績2024年度時点	国土交通省	総実績数	代表事例		その他公共機関	総実績数	代表事例		民間	総実績数	代表事例	
		0 件	実施名称			1 件	実施名称	31道維持委託第18号路面性状調査業務委託		12 件	実施名称	令和4年度三河東地区道路施設点検業務
			実施年度				実施年度	2019.8			実施年度	2022.11
			実施内容				実施内容	ひび割れ			実施内容	路面性状調査
			実施延長				実施延長	0.4km			実施延長	49.8km

その他	測定可能時間帯	☑昼間	計測可能な速度帯	最低	0km/h	データ出力標準日数	1～5km	17日	測定対象幅員	4.0m
		□夜間		最高	100km/h		100km	30日		
	実道試験に使用した車両タイプ		小型トラック		実道試験に使用した車両名			日野　デュトロ		

留意事項	・測定専用車両（幅2.50m、長7.07m、高2.91m）が侵入可能であること。 ・時間が昼間であること。 ・降雨、降雪時ではないこと。

ひび割れ率 / IRI / ポットホール / その他（精度未確認）

No.	PA010041-V0024	技術名	路面性状測定システム（Pave Scanner）							
会社名	株式会社日本インシーク	担当者	木村　明裕	連絡先	TEL：06-6282-0325 E-mail：kimura278@insiek.co.jp					
技術概要	LCMS（Laser Crack Measurement System：路面性状調査）とMMS(Mobile Mapping System：車載写真レーザ計測)を組み合わせ、たった1回の走行調査によって同期された路面性状調査結果・三次元点群データ・全周囲画像を取得することができる技術。ひび割れ等の路面上の損傷はPC上で自動的に検出することが可能で、路面性状調査結果をGIS上で見える化が可能。									
概要図・機器写真	 測定車両及び機器外観		 取得データ（路面）		 取得データ（三次元点群）				
関連情報URL	https://www.insiek.co.jp/business/technology/ict/lcms.html									

精度確認項目				
○	ひび割れ率		わだち掘れ量	
○	IRI	○	ポットホール	
	区画線		建築限界	
	標識隠れ			

その他の精度未確認項目	わだち掘れ量、建築限界

測定車両タイプ	専用測定車	○	専用オペレータ	○	可搬式測定機器の設置	－	繰り返し計測	－	ビッグデータ活用型	－	

実道試験結果（舗装）

ひび割れ率（R6年度）

Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
90～100%	90～100%	90～100%	80～90%

わだち掘れ量：－

IRI（R6年度）

Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
90～100%	90～100%	70～80%	80～90%

アウトプット（出力）形式

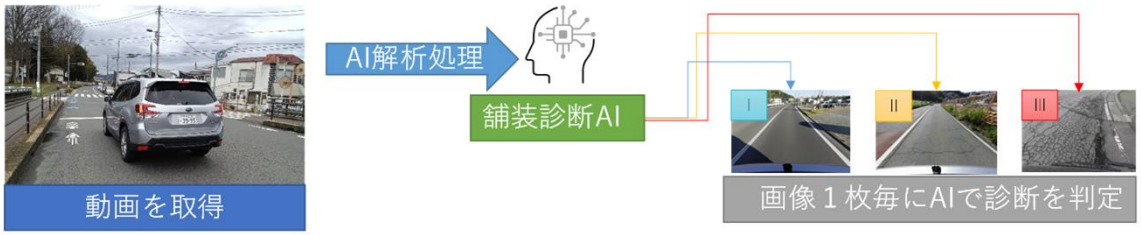
- ひび割れ：shp
- レーンマーク：shp
- 0.5mメッシュ：shp
- わだち掘れ：shp
- 平たん性/IRI：erd
- 三次元点群データ:las
- 全周囲画像：pgr
- ポットホール：shp

経済性	100km×1車線あたりの標準的な費用	5,970,000円/100km ・外業：1,400,000円 ・内業：3,260,000円 ・機械経費：870,000円 ・その他：440,000円	定額費用一例	－

実績2024年度時点	国土交通省	総実績数	代表事例		その他公共機関	総実績数	代表事例		民間	総実績数	代表事例	
		0 件	実施名称			60 件	実施名称	路面性状調査業務委託（一般国道）		10 件	実施名称	令和2年度路面性状調査業務
			実施年度				実施年度	2023年度			実施年度	2020年度
			実施内容				実施内容	路面性状調査			実施内容	路面性状調査
			実施延長				実施延長	140.3km			実施延長	76.1km

その他	測定可能時間帯	☑昼間	計測可能な速度帯	最低	1km/h	データ出力標準日数	1～5km	10日	測定対象幅員	4.0m
		☑夜間		最高	120km/h		100km	30日		
	実道試験に使用した車両タイプ		ワンボックス		実道試験に使用した車両名			ハイエース		

留意事項	・路面乾燥時 ・道路幅員2.5m以上 ・高さ制限3.2m以上 ・路面が乾燥した状態であること（降雨降雪時測定不可）

No.	PA010042-V0025	技術名	Draw-AI(Diagnose roads with AI)		
会社名	国際航業株式会社	担当者	田島朋樹	連絡先	TEL: 042-307-7434 E-mail: tomoki_tajima@kk-grp.jp
技術概要	車両に車載カメラを設置し、路面状況の動画データ及びGPSデータの取得を行う。取得した路面画像に対してAI画像認識により舗装点検要領の診断区分を自動で判定することで、舗装点検の効率化を図る技術である。診断結果はGPSデータと同時に出力され、webGIS等に搭載が可能である。				
概要図・機器写真					
関連情報URL					

精度確認項目				
○	ひび割れ率	○	わだち掘れ量	
○	IRI	○	ポットホール	
○	区画線		建築限界	
○	標識隠れ			
その他の精度未確認項目	建築限界			

測定車両タイプ										
専用測定車	－	専用オペレータ	－	可搬式測定機器の設置	○	繰り返し計測	○	ビッグデータ活用型	－	

実道試験結果（舗装）

ひび割れ率（R7年度）

Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
90～100%	90～100%	90～100%	90～100%

わだち掘れ量（R7年度）

Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
90～100%	90～100%	90～100%	90～100%

IRI（R7年度）

Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
80～90%	90～100%	90～100%	80～90%

アウトプット（出力）形式

・判定結果：CSV
・画像：JPEG

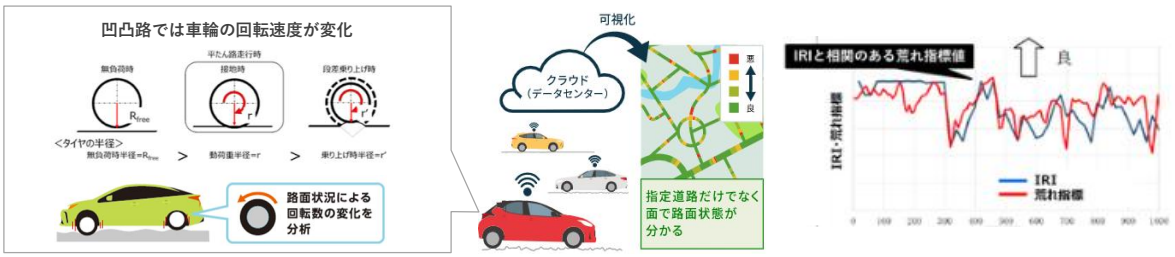
経済性			
100km×1車線あたりの標準的な費用	・合計：1,714,900円 （内訳）調査費用：845,900円（外業）、334,400円（内業）、機械経費：534,600円	定額費用一例	3,700,000円/台・年

実績2024年度時点												
国土交通省	総実績数	代表事例		その他公共機関	総実績数	代表事例		民間	総実績数	代表事例	
	3 件	実施名称	道路維持管理効率化検討業務		2 件	実施名称	舗装長寿命化修繕計画策定業務委託			実施名称	
		実施年度	R5年度			実施年度	R5年度			実施年度	
		実施内容	ひび割れ			実施内容	ひび割れ			実施内容	
		実施延長	125km			実施延長	125km			実施延長	

その他										
測定可能時間帯	☑昼間	計測可能な速度帯	最低	30km/h	データ出力標準日数	1～5km	23日	測定対象幅員	4.0m	
	□夜間		最高	80km/h		100km	23日			
実道試験に使用した車両タイプ		4WD車両		実道試験に使用した車両名			フォレスター			

留意事項
・車両が通行できる箇所 ・GPSが受信できる箇所 ・GPS受信機はフロントガラス近く等の受信しやすい位置に設置する。 ・レンズの汚れ等はAI検出性能を低下させるため、適宜クリーニングすること。

IRI

No.	PA010043-V0024	技術名	一般車両のビッグデータから路面評価(IRI/わだち掘れ量)を行う技術		
会社名	エアロトヨタ株式会社	担当者	中島　健人	連絡先	TEL：049-256-7043 E-mail：taketo-nakajima@aerotoyota.co.jp
技術概要	本技術は、一般車両(コネクティッドカー)のアーカイブデータ(走行履歴)から収集、蓄積されるタイヤ回転速度などの定量指標をもとに、IRI/わだち掘れ量の健全性診断をリモートで簡易に実現する。走行履歴を用いるため現場走行が不要であり、従来の目視点検や路面性状測定車を用いた健全性診断と比較して、舗装の管理状態把握のリードタイム短縮、広範囲を網羅する効率的な修繕優先度の決定、コスト削減が図られる。				
概要図・機器写真					
関連情報URL	https://www.aerotoyota.co.jp/connected/　https://biz.toyota/introduce/drive_statistics/				

精度確認項目				
	ひび割れ率		わだち掘れ量	
○	IRI		ポットホール	
	区画線		建築限界	
	標識隠れ			

その他の精度未確認項目	わだち掘れ量、交通量、車速

測定車両タイプ	専用測定車	－	専用オペレータ	－	可搬式測定機器の設置	－	繰り返し計測	－	ビッグデータ活用型	○	

実道試験結果（舗装）	ひび割れ率	わだち掘れ量
	－	－

IRI（R6年度）				アウトプット（出力）形式
Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率	CSVテキスト、Shape及びGeoJson等GISデータ、地図タイル配信
90～100%	90～100%	90～100%	80～90%	

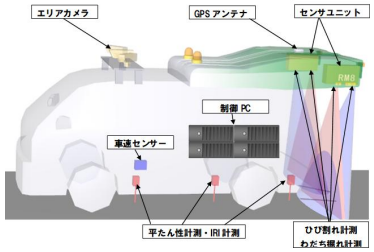
経済性	100km×1車線あたりの標準的な費用	IRIのみ:100kmあたり972,000円 IRI＋わだち掘れ量:100kmあたり1,364,000円 ※個別案件ごとの諸条件の差により変動	定額費用一例	－

その他（精度未確認）

実績2024年度時点	国土交通省	総実績数	代表事例		その他公共機関	総実績数	代表事例		民間	総実績数	代表事例	
		5 件	実施名称	令和4年度路面劣化状況把握手法調査業務		20 件	実施名称	路面簡易評価業務委託（神奈川県藤沢市）		2 件	実施名称	荒れ指標データ提供
			実施年度	2022			実施年度	2023			実施年度	2024
			実施内容	IRI算出、舗装評価			実施内容	IRI算出、舗装評価			実施内容	荒れ指標活用
			実施延長	60km			実施延長	745km			実施延長	183.5km

その他	測定可能時間帯	☑昼間	計測可能な速度帯	最低	約15km/h	データ出力標準日数	1～5km	7日	測定対象幅員	－
		☑夜間		最高	制限なし		100km	7日		
	実道試験に使用した車両タイプ		一般車両のビッグデータを活用するため、計測車両を必要としない		実道試験に使用した車両名			一般車両のビッグデータを活用するため、計測車両を必要としない		

留意事項	アスファルト舗装(排水性、密粒度)で適用可能だが、コンクリート舗装は適用外 積雪時、冠水時、一般車両の通行ができない路線(幅員狭小、工事不通等)、一般車両の通行が極端に少ない路線(山間部や行き止まり区間等)は適用外 実績2024年度時点に掲載している民間代表事例は包括管理の道路維持管理業務において活用した事例

No.	PA010044-V0025	技術名	ロードマン		
会社名	国際航業株式会社	担当者	井上浩一	連絡先	TEL：06-7175-8715 E-mail：koichi2_inoue@kk-grp.jp
技術概要	ロードマンは自動計測の迅速性、経済性、安全性を一層高める路面性状・沿道映像同時計測を実現した計測車である。レーザ・3Dカメラを搭載しており、舗装表面の凹凸を高精度の点群情報として取得することが可能である。専用解析ソフトでクラック、ポットホールが自動検出でき、自動計算によりひび割れ率、わだち掘れ量、平たん性、IRIが算出できる技術である。				
概要図・機器写真					
関連情報URL	https://www.kkc.co.jp/service/item/679/				

精度確認項目				
○	ひび割れ率	○	わだち掘れ量	
○	IRI	○	ポットホール	
	区画線		建築限界	
○	標識隠れ			
その他の精度未確認項目	区画線、建築限界			

測定車両タイプ	専用測定車	○	専用オペレータ	○	可搬式測定機器の設置	－	繰り返し計測	－	ビッグデータ活用型	－	

実道試験結果（舗装）

ひび割れ率（R7年度）

Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
90～100%	90～100%	90～100%	90～100%

わだち掘れ量（R7年度）

Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
90～100%	90～100%	90～100%	80～90%

IRI（R7年度）

Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
80～90%	90～100%	90～100%	80～90%

アウトプット（出力）形式

- .txt
- .jpeg
- .bmp
- .xls

経済性	100km×1車線あたりの標準的な費用	4,863,000（円/100km） ・外業（現場作業） 362,000円 ・内業（机上作業） 3,372,000円 ・機械経費 1,129,000 ※直轄国道の場合の費用 ※打合せ、旅費交通費、諸経費は含まない	定額費用一例	－

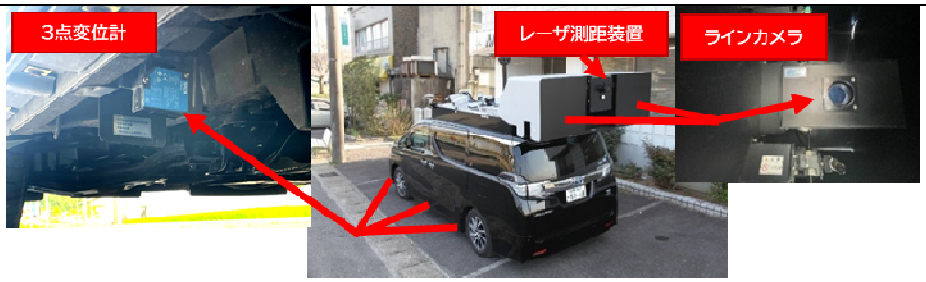
実績2024年度時点	国土交通省	総実績数	代表事例		その他公共機関	総実績数	代表事例		民間	総実績数	代表事例	
		4 件	実施名称	路面性状調査業務		10 件	実施名称	路面性状調査業務委託		0 件	実施名称	
			実施年度	令和4年度			実施年度	令和5年度			実施年度	
			実施内容	ひび割れ、わだち掘れ、IRI			実施内容	ひび割れ、わだち掘れ、IRI			実施内容	
			実施延長	628km			実施延長	60km			実施延長	

その他	測定可能時間帯	□昼間	計測可能な速度帯	最低	0km/h	データ出力標準日数	1～5km	23日	測定対象幅員	4.0m
		☑夜間		最高	100km/h		100km	23日		
	実道試験に使用した車両タイプ		バン		実道試験に使用した車両名			トヨタ　ハイエース		

留意事項	・車両が通行できる箇所であること。 ・路面乾燥時であること。

ひび割れ率 / わだち掘れ量 / IRI / ポットホール / 標識隠れ / その他（精度未確認）

ひび割れ率 / わだち掘れ量 / IRI

No.	PA010046-V0024	技術名	移動計測車両による路面性状調査		
会社名	有限会社モリテック	担当者	森　賢一	連絡先	TEL：0574-49-8118 E-mail：mms@moritec-co.jp
技術概要	本技術は、交通規制を実施することなく、舗装調査・試験法便覧（日本道路協会）にある評価方法に準じてひび割れ、わだち掘れ、平坦性およびIRIを測定し路面の状態を評価することのできる技術である。				
概要図・機器写真					
関連情報URL	サイトリニューアルに向けホームページによる情報提供を一時停止しております				

精度確認項目				
○	ひび割れ率	○	わだち掘れ量	
○	IRI		ポットホール	
	区画線		建築限界	
	標識隠れ			

その他の精度未確認項目	

測定車両タイプ	専用測定車	○	専用オペレータ	－	可搬式測定機器の設置	－	繰り返し計測	－	ビッグデータ活用型	－	

実道試験結果（舗装）

ひび割れ率（R6年度）

Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
90～100%	90～100%	90～100%	60～70%

わだち掘れ量（R6年度）

Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
90～100%	90～100%	80～90%	90～100%

IRI（R6年度）

Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
90～100%	80～90%	90～100%	70～80%

アウトプット（出力）形式

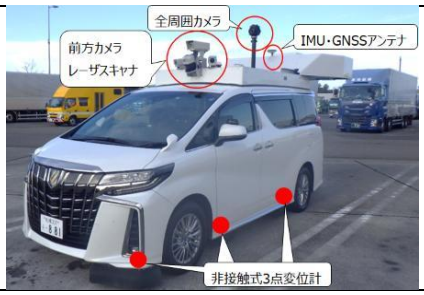
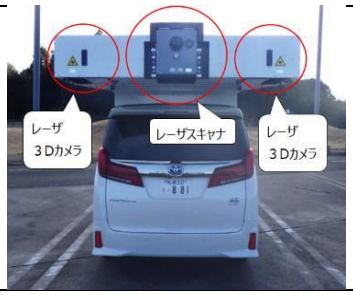
・位置情報（走行軌跡）データ：dat、csv
・レーザ点群データ：las、csv
・ラインカメラ画像データ：bmp
・3点変位計（平坦性、IRI）データ：csv
・路面性状解析結果（起終点座標、ひび割れ、わだちぼれ、平坦性、IRI）：csv

経済性	100km×1車線あたりの標準的な費用	・計画や準備：300,000円 ・移動計測車両による調査計測：1,500,000円 ・路面性状調査の解析：2,700,000円 ・諸経費：1,000,000円 合計5,500,000円～ ※全周囲カメラをオプションで利用するなど使用する計測機器で費用は変動します	定額費用一例	－

実績2024年度時点	国土交通省	総実績数	代表事例		その他公共機関	総実績数	代表事例		民間	総実績数	代表事例	
		0 件	実施名称			0 件	実施名称			0 件	実施名称	
			実施年度				実施年度				実施年度	
			実施内容				実施内容				実施内容	
			実施延長				実施延長				実施延長	

その他	測定可能時間帯	☑昼間	計測可能な速度帯	最低	15km/h	データ出力標準日数	1～5km	13日	測定対象幅員	4.0m
		☑夜間		最高	80km/h		100km	100営業日程を要する		
	実道試験に使用した車両タイプ		ワンボックス		実道試験に使用した車両名		ヴェルファイア			

留意事項
・アスファルト舗装またはコンクリート舗装の道路 ・雨、雪、強風発生時は計測に適さない ・−10℃から45℃の範囲を超える環境は計測に適さない ・道路が砂や落ち葉等汚損されている環境では正しい計測ができない ・高さ制限3.2m ・幅員制限2.2m

No.	PA010047-V0025	技術名	舗装点検診断 iシステム		
会社名	株式会社アイバック	担当者	矢野 裕也	連絡先	011-875-4266 yano@ibac-co.jp
技術概要	ひび割れ、わだち掘れ、ポットホールを赤外線レーザと3Dカメラにて計測し、非接触式変位計にてIRI、平たん性を計測する 専用ソフトウェアにより任意の設定エリア毎に診断結果を自動出力し舗装路面を評価するシステムである				
概要図・機器写真	 				
関連情報URL	https://www.ibac-co.com/				

精度確認項目				
○	ひび割れ率	○	わだち掘れ量	
○	IRI	○	ポットホール	
	区画線		建築限界	
	標識隠れ			

その他の精度未確認項目	三次元点群、全周囲カメラ画像

測定車両タイプ	専用測定車	○	専用オペレータ	○	可搬式測定機器の設置	–	繰り返し計測	–	ビッグデータ活用型	–	

実道試験結果（舗装）

ひび割れ率（R7年度）

Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
80～90%	90～100%	80～90%	90～100%

わだち掘れ量（R7年度）

Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
90～100%	90～100%	90～100%	90～100%

IRI（R7年度）

Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
70～80%	90～100%	60～70%	80～90%

アウトプット（出力）形式

・ひび割れ率-xls,csv,PDF,pvc
・わだち掘れ量-xls,csv,PDF,dxf,DWG,SFC
・IRI-xls,csv,txt,PDF,pvp,ERD,TL3,png
・平たん性-xls,csv,txt,PDF,TL3

経済性	100km×1車線あたりの標準的な費用	調査費用_外業(現場作業):1,300,000円 調査費用_内業(机上作業):2,400,000円 機械経費:1,800,000円 合計:5,500,000円 （協議、打合せ、旅費、報告書作成は含まない） その他出張に伴う各種移動費、宿泊費など	定額費用一例	–

実績2025年度時点		総実績数	代表事例			総実績数	代表事例			総実績数	代表事例	
	国土交通省	0件	実施名称		その他公共機関	0件	実施名称		民間	5件	実施名称	R7千葉県安房土木事務所路面性状調査
			実施年度				実施年度				実施年度	令和7年度
			実施内容				実施内容				実施内容	ひび割れ、わだち掘、IRI、平たん性
			実施延長				実施延長				実施延長	170Km

その他	測定可能時間帯	☑昼間	計測可能な速度帯	最低	最徐行	データ出力標準日数	1～5km	7日	測定対象幅員	4m
		☑夜間		最高	100km/h		100km	40日		
	実道試験に使用した車両タイプ		ステーションワゴン		実道試験に使用した車両名			トヨタアルファード		

留意事項

・路面条件：乾燥状態であること
・天候条件：雨天、強風、濃霧、降雪、積雪時計測不可
・舗装された路面が特殊素材（反射素材）ではないこと。
・舗装上の路面標識やカラー舗装に特殊な舗装素材が使われていないこと。
・降雨や降雪により路面が湿潤し、赤外線をつよく吸収しないことが条件。雨天、強風、濃霧、降雪、積雪時計測不可

ひび割れ率 / わだち掘れ量 / IRI

No.	PA010048-V0025	技術名	MMS舗装点検評価システム　GT-2X		
会社名	エアロトヨタ株式会社	担当者	山口　裕哉	連絡先	TEL：049－244－4155 E-mail：yuuya-yamaguchi@aerotoyota.co.jp
技術概要	車両に高精度レーザ測距装置と路面撮影用のラインスキャンカメラを搭載し、通常走行で道路の舗装面状況ならびに周辺状況を記録して路面評価するシステムである。また、3次元点群データや全方位画像データなども同時取得できる為、その他道路維持管理にも活用できる。				
概要図・機器写真					
関連情報URL	https://www.aerotoyota.co.jp/company/fortune/153/				

精度確認項目				
○	ひび割れ率	○	わだち掘れ量	
○	IRI		ポットホール	
	区画線		建築限界	
	標識隠れ			

その他の精度未確認項目	

測定車両タイプ	専用測定車	○	専用オペレータ	○	可搬式測定機器の設置	－	繰り返し計測	－	ビッグデータ活用型	－	

実道試験結果（舗装）

ひび割れ率（R7年度）

Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
80～90%	90～100%	70～80%	90～100%

わだち掘れ量（R7年度）

Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
90～100%	90～100%	90～100%	90～100%

IRI（R7年度）

Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
90～100%	90～100%	90～100%	80～90%

アウトプット（出力）形式

（ひび割れ）画像データ拡張子PNGフォーマット
（わだち掘れ）点群データ汎用フォーマットLAS
（平坦性）点群データ汎用フォーマットLAS
（IRI）点群データ汎用フォーマットLAS

経済性	100km×1車線あたりの標準的な費用	・外業：1,000,000円（MMS計測） ・内業：3,000,000円（路面性状解析） ・機械経費：1,000,000円 合計：5,000,000円	定額費用一例	－

実績2025年度時点	国土交通省	総実績数	代表事例		その他公共機関	総実績数	代表事例		民間	総実績数	代表事例	
		－ 件	実施名称	－		－ 件	実施名称	－		－ 件	実施名称	－
			実施年度	－			実施年度	－			実施年度	－
			実施内容	－			実施内容	－			実施内容	－
			実施延長	－			実施延長	－			実施延長	－

その他	測定可能時間帯	☑昼間	計測可能な速度帯	最低	10km/h	データ出力標準日数	1～5km	11日	測定対象幅員	4.0m
		☑夜間		最高	120km/h		100km	40日		
	実道試験に使用した車両タイプ		乗用車		実道試験に使用した車両名			TOYOTA　シエンタ　ハイブリッド		

留意事項
・測定不可能となる条件：・雨天時、路面が濡れている状態 ・走行可能幅員：2.5m未満は走行不可 ・測定機器のリースおよび購入：不可 ・高さ制限：2.8m未満の場合は不可 ※データ出力標準日数は、舗装の損傷状態等にもよって変動します。

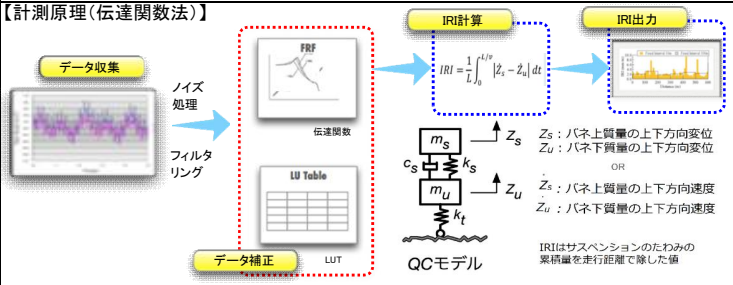
No.	PA010049-V0025	技術名	IRIワイヤレス路面測定技術「ACTUS Plus」		
会社名	株式会社ニュージェック	担当者	中園　康平	連絡先	actus@newjec.co.jp／Tel.06-6374-4031

技術概要

本技術は日々進行する路面損傷に対して、日常点検等に使用可能な簡易路面性状計測システムであり、IRI算定原理に即したシステム構成を特徴とする。加速度センサーを一般車両のサスペンション上下に取付け、センサーからの測定データを車内の本体モジュールに無線送信し、伝達関数法による補正により正確にIRIを算出する。また、高性能GNSS・自律航法による測位からの位置情報とリンクすることで、従来のACTUSの性能を高めた路面性状の把握が可能である。

概要図・機器写真

【計測原理（伝達関数法）】



ACTUS本体
（ジャイロ内蔵）

加速度センサー
（□5cm×厚2cm）

計測状況

関連情報URL

–

精度確認項目

	ひび割れ率		わだち掘れ量
○	IRI		ポットホール
	区画線		建築限界
	標識隠れ		

その他の精度未確認項目

測定車両タイプ	専用測定車	–	専用オペレータ	–	可搬式測定機器の設置	○	繰り返し計測	○	ビッグデータ活用型	–

実道試験結果（舗装）

ひび割れ率：–

わだち掘れ量：–

IRI（R7年度）

Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
90～100%	90～100%	90～100%	80～90%

アウトプット（出力）形式

（計測結果のみの場合）
・テキストファイル（加速度データ、位置情報データ、時刻データ）
・CSVファイル（IRI解析結果ファイル）
・別途、結果の表示・マッピング等を行うソフトウェアがある

経済性

100km×1車線あたりの標準的な費用	・現地計測作業（事前調査、試験走行、本計測、IRI解析）1式：330千円 ・机上作業（計画、データ処理、分析等）1式：1,300千円 ・機械費（ACTUS損料、機器取付撤去費）1式：225千円 ・合計　1,855千円/100km	定額費用一例	（1年間顧客先の車両に機器を設置して計測頂く場合の例） 1年間の機器レンタル費用：85千円/月×12月＝1,020千円 機器設置・撤去費用　：　＝270千円 キャリブレーション費用　：　＝165千円 合計　：　＝1,455千円 ※図化・評価作業や委託による計測の場合には別途となります	

実績 2025年度時点

	総実績数	代表事例			総実績数	代表事例			総実績数	代表事例	
国土交通省	0件	実施名称	–	その他公共機関	0件	実施名称	–	民間	0件	実施名称	–
		実施年度	–			実施年度	–			実施年度	–
		実施内容	–			実施内容	–			実施内容	–
		実施延長	–			実施延長	–			実施延長	–

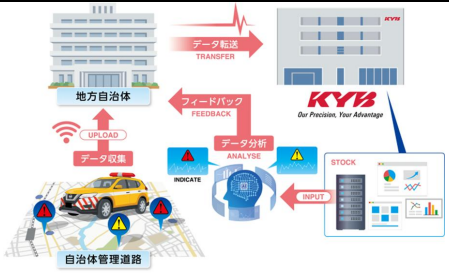
その他

測定可能時間帯	☑昼間	計測可能な速度帯	最低	10km/h	データ出力標準日数	1～5km	15日	測定対象幅員	2.0m以上
	☑夜間		最高	100km/h		100km	20日		
実道試験に使用した車両タイプ		SUVタイプ		実道試験に使用した車両名			トヨタ・ランドクルーザープラド		

留意事項

・一般道、高速道路などの車道幅員であれば問題ないが、曲線拡幅部においては車輪位置に留意することが必要である。
・計測範囲において、GNSS受信が可能なこと。ただしトンネルなど部分的に受信不可箇所は、自律航行走行で補完対応する。
・機器取付は、付属のマニュアルに準じ適切に設置する必要がある。
・計測前にキャリブレーションを実施する必要がある（車種によって特性が異なるため留意が必要）。

IRI

No.	PA010050-V0025	技術名	スマート道路モニタリング		
会社名	カヤバ株式会社	担当者	長谷部　敦俊	連絡先	042-745-8115 kyb-smart-road@kyb.co.jp
技術概要	本技術は車両搭載したｾﾝｻ、ｶﾒﾗ、ﾛｶﾞｰ等の計測機器一式で走行中の車両挙動や周辺映像を自動記録する。停車時にﾛｶﾞｰが自律的にｻｰﾊﾞとの無線通信を確立してﾃﾞｰﾀを自動転送し、AIによって診断が実行され、道路台帳に紐づけた道路管理支援情報を提供する。				
概要図・機器写真					
関連情報URL	-				

精度確認項目				
	ひび割れ率		わだち掘れ量	
○	IRI		ポットホール	
	区画線		建築限界	
	標識隠れ			

その他の精度未確認項目	わだち掘れ量、ひび割れ率、建築限界、ポットホール

測定車両タイプ	専用測定車	－	専用オペレータ	－	可搬式測定機器の設置	○	繰り返し計測	○	ビッグデータ活用型	－	

実道試験結果（舗装）	ひび割れ率	わだち掘れ量

IRI（R7年度）

Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
90～100%	90～100%	90～100%	70～80%

アウトプット（出力）形式

・csv形式
・WEBアプリによる地図表示、リスト表示

経済性	100km×1車線あたりの標準的な費用	470千円（初期導入費用含む）	定額費用一例	-

その他（精度未確認）

実績2025年度時点	国土交通省	総実績数	代表事例		その他公共機関	総実績数	代表事例		民間	総実績数	代表事例	
		0件	実施名称			0件	実施名称			0件	実施名称	
			実施年度				実施年度				実施年度	
			実施内容				実施内容				実施内容	
			実施延長				実施延長				実施延長	

その他	測定可能時間帯	☑昼間	計測可能な速度帯	最低	15km/h	データ出力標準日数	1～5km	30日	測定対象幅員	2.0m以上
		□夜間		最高	60km/h		100km	30日		
	実道試験に使用した車両タイプ		軽バン		実道試験に使用した車両名			エブリイ（スズキ）		

留意事項	・測定車両が走行可能な道路であること。 ・計測範囲において、GPS/GNSS受信が可能なこと。 ・車両タイプ：乗用車（軽自動車が望ましい） ・道路台帳データの登録が必要なので、初回のデータ出力まで標準で30日程度が必要。登録済みの箇所は最短1日で出力可能

No.	PA010051-V0025	技術名	ビッグデータおよびAIを活用した道路破損の自動検知			
会社名	矢崎総業株式会社	担当者	宋　致遠	連絡先	TEL：03-5782-2705 E-mail：zhiyuan.song@jp.yazaki.com	
技術概要	商用車等に搭載している専用の「デジタルタコグラフおよびドライブレコーダー」、または専用アプリ搭載スマートフォンが設置された車両により自動取得されたビッグデータ(位置情報、走行動画、加速度)からポットホールおよびひび割れ、路面標示の摩耗、標識隠れを自動計測することで道路巡回業務の一部を代替すると同時に、路面点検(ひび割れ率、IRI)を実施する技術である。 計測データは当社システムでAI解析を行い、Webダッシュボードで地図上に損傷箇所地点と動画を表示する。					
概要図 ・ 機器写真	【サービス名】 Road Vision 					
関連情報 URL	※「Road Vision」専用HP設置を検討中					

精度確認項目						
○	ひび割れ率		わだち掘れ量			
○	IRI	○	ポットホール			
○	区画線		建築限界			
○	標識隠れ					

その他の精度未確認項目	わだち掘れ量

測定車両タイプ	専用測定車	－	専用オペレータ	－	可搬式測定機器の設置	○	繰り返し計測	○	ビッグデータ活用型	○	

実道試験結果 (舗装)	ひび割れ率(R7年度)				わだち掘れ量
	Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率	
	90～100%	90～100%	80～90%	90～100%	
	IRI(R7年度)				アウトプット(出力)形式
	Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率	Excel及びPDF帳票
	90～100%	90～100%	90～100%	60～70%	

経済性	100km×1車線あたりの標準的な費用	基本解析料金 1,000,000円 /100km (但し、別途オプションサービスが必要な場合は別途料金発生)	定額費用一例	1,000,000円 (1ヶ月)～4,000,000円 (1年) (但し、別途オプションサービスが必要な場合は別途料金発生)

実績 2025年度時点	国土交通省	総実績数	代表事例		その他公共機関	総実績数	代表事例		民間	総実績数	代表事例	
		0 件	実施名称			0 件	実施名称			0 件	実施名称	
			実施年度				実施年度				実施年度	
			実施内容				実施内容				実施内容	
			実施延長				実施延長				実施延長	

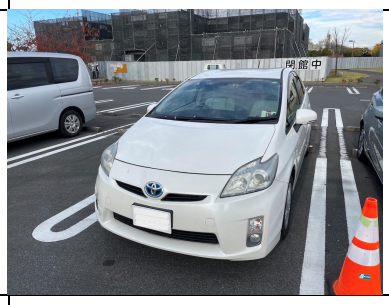
その他	測定可能時間帯	☑昼間	計測可能な速度帯	最低	1km/h	データ出力標準日数	1～5km	7～10日	測定対象幅員	5.5m
		□夜間		最高	120km/h		100km	20日		
	実道試験に使用した車両タイプ		ワンボックスタイプ		実道試験に使用した車両名			TOYOTAノア		

留意事項
・動画を撮影する為の照量が不足している場合適切な動画が取得できないため以下の現場条件を満たす ・晴天(適切な環境下での路面状況を把握する場合) ・日中時間帯 ・日影無し ・GPSが取得出来ない場所/区間では正確な緯度経度情報が取得できないため以下の現場条件を満たす ・GPSが取得可能な区間

ひび割れ率

IRI

その他（精度未確認）

No.	PA010052-V0025	技術名	BumpRecorder（全自動IoT機器を用いたIRI等の路面性状計測）			
会社名	バンプレコーダー株式会社	担当者	八木 浩一	連絡先	TEL：03-6454-4255 E-mail：info@bumprecorder.com	
技術概要	専用の全自動IoT機器（以下AtomicBumpと記載）を乗用車のダッシュボード（通常の測線はOWPなので左端推奨）に固定して普段どおりに運転するだけで平坦性（IRI、σ）、段差高、最大加速度、乗り心地係数（鉄道総研開発のLT値）などを計測。ダッシュボードでの上下加速度データをもとにサスペンションの硬さを自動推定しサスペンション下部の上下動を算出することで、サスペンションの影響、車速の影響を排除。これを縦断プロファイルの近似解として平坦性、段差高を算出。				
概要図・機器写真						
関連情報URL	https://www.bumprecorder.com					

精度確認項目				
○	ひび割れ率		わだち掘れ量	
○	IRI		ポットホール	
	区画線		建築限界	
	標識隠れ			

その他の精度未確認項目	
	平たん性σ、段差高、最大加速度、乗り心地係数（鉄道総研開発のLT値）と独自指標の局所変状指標

測定車両タイプ	専用測定車	－	専用オペレータ	－	可搬式測定機器の設置	○	繰り返し計測	○	ビッグデータ活用型	－	

実道試験結果（舗装）

ひび割れ率（R7年度）

Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
80～90%	80～90%	80～90%	70～80%

わだち掘れ量

IRI（R7年度）

Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
80～90%	90～100%	80～90%	80～90%

アウトプット（出力）形式

テキストファイル（専用WEBページよりダウンロード可）,CSV, エクセルファイル

経済性	100km×1車線あたりの標準的な費用	252,200円（税別）※単発業務の場合、以下内訳 マップマッチング確認：50,000円/100km IRI算出：100kmx2,000円/km 機器レンタル：1日x200円/日 機器送料：2,000円	定額費用一例	[日常点検利用の場合]※区間定義は自社定義 上下線合計100km、機器1台レンタルありの場合 ・3ヶ月（最低契約期間）：170,000円（税別） ・1年間（後払いの場合）：642,000円（税別） ・1年間（年間契約前払いの場合）：492,000円（税別）

実績2025年度時点		総実績数	代表事例			総実績数	代表事例			総実績数	代表事例	
	国土交通省	件	実施名称		その他公共機関	件	実施名称		民間	件	実施名称	
			実施年度				実施年度				実施年度	
			実施内容				実施内容				実施内容	
			実施延長				実施延長				実施延長	

その他	測定可能時間帯	☑昼間	計測可能な速度帯	最低	1km/h	データ出力標準日数	1～5km	1日	測定対象幅員	車両通行可能な幅
		☑夜間		最高	120km/h		100km	1日		
	実道試験に使用した車両タイプ		普通乗用車		実道試験に使用した車両名			プリウス		

留意事項
・測定条件：計測ごとに、20km/h以上で2km以上の走行、発進・停止・右折・左折をデータに含むこと ・測定不可能となる条件： ・停車前後は指標算出不可、走行速度20km/hを下回ると精度悪化 ・GPS測位できないトンネル内、屋内は計測不可。GPS測位精度が悪化する高層ビル群直下などでは位置精度悪化 ・積雪や堆砂など路面が覆われている場合は計測不可 ・測定機器のリースおよび購入：可

No.	PA010053-V0025	技術名	パトロール車などに後付けできる可搬型MMS		
会社名	中日本航空株式会社	担当者	福田 航希	連絡先	0568-28-4851
技術概要	車両に搭載したレーザ測距装置およびGNSS/IMUにより、車両の位置・姿勢情報、路面および道路周辺の三次元点群データを取得する技術である。また、参考情報として車両前方のカメラ映像を併せて取得する。路面の評価および道路設備の維持管理等に活用できる。 NETIS登録番号：KT-240081-A				
概要図・機器写真	※カメラは車内に設置				
関連情報URL	https://www.nnk.co.jp/research/technology/N-QUICK.html				

精度確認項目					
	ひび割れ率	○	わだち掘れ量		
○	IRI		ポットホール		
	区画線		建築限界		
	標識隠れ				

その他の精度未確認項目	建築限界

測定車両タイプ	専用測定車	－	専用オペレータ	－	可搬式測定機器の設置	○	繰り返し計測	－	ビッグデータ活用型	－	

実道試験結果（舗装）

ひび割れ率

－

わだち掘れ量（R7年度）

Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
90～100%	90～100%	80～90%	90～100%

IRI（R7年度）

Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
70～80%	90～100%	70～80%	90～100%

アウトプット（出力）形式

kml, shp, csv形式等で対応可能

経済性	100km×1車線あたりの標準的な費用	・外業：700,000円（MMS計測） （機器を貸し出し、ユーザー側で計測を行う場合） ・内業：500,000円（IRI解析，わだち掘れ量解析） ・合計：1,200,000円 ※委託計測の場合は別途ご相談ください。	定額費用一例	－

実績2025年度時点	国土交通省	総実績数	代表事例		その他公共機関	総実績数	代表事例		民間	総実績数	代表事例	
		0件	実施名称	－		0件	実施名称	－		0件	実施名称	－
			実施年度	－			実施年度	－			実施年度	－
			実施内容	－			実施内容	－			実施内容	－
			実施延長	－			実施延長	－			実施延長	－

その他	測定可能時間帯	☑昼間	計測可能な速度帯	最低	10km/h	データ出力標準日数	1～5km	14日	測定対象幅員	3.5m
		☑夜間		最高	60km/h		100km	30日		
	実道試験に使用した車両タイプ		ライトバン		実道試験に使用した車両名			トヨタ プロボックス		

留意事項	・雨天の場合や、路面が著しく濡れている場合、わだち掘れ解析不可。 ・トンネル内等の上空が閉鎖される箇所では、短時間のデータ取得のみ可。 ・使用する車両の形状によっては、架台作成が別途必要な可能性あり。 ・測定機器の購入：可

ひび割れ率 / わだち掘れ量 / IRI / その他（精度未確認）

No.	PA010054-V0025	技術名	ロメンキャッチャースーパーMWD			
会社名	ニチレキ株式会社	担当者	那珂 通大	連絡先	TEL: 048-961-6321 E-mail: naka.m@nichireki.jp	
技術概要	路面について、3Dカメラが搭載された専用測定車で点検を行い、解析の効率化に寄与する技術の活用により診断する技術である。さらに、レーザードップラー振動計による路面のたわみ量の測定および電磁波レーダによる路面下の反射波形の測定を行うことで、舗装点検と同時に構造調査を行う技術である。本技術の活用により、舗装点検および構造調査の効率化および品質確保などが期待できる。					
概要図・機器写真						
関連情報URL	https://www.nichireki.co.jp/%E7%A7%BB%E5%8B%95%E5%BC%8F%E3%81%9F%E3%82%8F%E3%81%BF%E6%B8%AC%E5%AE%9A%E8%A3%85%E7%BD%AE%E3%80%8C%E3%83%AD%E3%83%A1%E3%83%B3%E3%82%AD%E3%83%A3%E3%83%83%E3%83%81%E3%83%A3%E3%83%BC%E3%82%B9%E3%83%BC/					

精度確認項目				
○	ひび割れ率	○	わだち掘れ量	
○	IRI		ポットホール	
	区画線		建築限界	
	標識隠れ			

その他の精度未確認項目	緯度経度、沿道画像、平たん性、路面たわみ量、舗装厚さ

測定車両タイプ	専用測定車	○	専用オペレータ	○	可搬式測定機器の設置	–	繰り返し計測	–	ビッグデータ活用型	–	

実道試験結果（舗装）

ひび割れ率（R7年度）

Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
90～100%	90～100%	90～100%	80～90%

わだち掘れ量（R7年度）

Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
90～100%	90～100%	90～100%	90～100%

IRI（R7年度）

Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
90～100%	90～100%	80～90%	90～100%

アウトプット（出力）形式：xls

経済性	100km×1車線あたりの標準的な費用	100km×1車線あたりの標準的な費用：3,340千円 ※調査地までの専用測定車の回送費用、旅費交通費は含まない。 ※路面たわみ量および舗装厚さの調査は含まない。	定額費用一例	–

実績2025年度時点		総実績数	代表事例			総実績数	代表事例			総実績数	代表事例	
	国土交通省	3件	実施名称	郡山国道舗装補修検討業務	その他公共機関	0件	実施名称		民間	0件	実施名称	
			実施年度	令和7年度			実施年度				実施年度	
			実施内容	点検			実施内容				実施内容	
			実施延長	400km			実施延長				実施延長	

その他	測定可能時間帯	☑昼間	計測可能な速度帯	最低	1km/h	データ出力標準日数	1～5km	20営業日以内	測定対象幅員	2.7～4m
		☑夜間		最高	100km/h		100km	120営業日以内		
	実道試験に使用した車両タイプ		中型自動車		実道試験に使用した車両名			いすゞフォワード		

留意事項
使用する現場条件： ①路面は乾燥状態であること。 ②路面に撮影を阻害する障害物（土砂や落ち葉など）がないこと。 ③専用測定車が安全（家屋や樹木との接触など）に通行できること。 注意点： 部分的・局部的に応募技術を使用する現場条件および測定対象となる範囲や幅員の条件を満たさない場合の対応策（例：従来技術や別個技術の適用など）を協議すること。

No.	PA010055-V0025	技術名	アクションカメラを用いた走行動画点群による路面性状診断「Hutec Scan 3D」		
会社名	北川ヒューテック株式会社	担当者	本間圭一	連絡先	TEL: 076-277-1724 E-mail: hc-honma@k-hutec.co.jp
技術概要	GPSを内蔵する単眼レンズを備えた2台の動画撮影カメラ（4K以上・フレームレート60fps以上のアクションカメラ）を用いて路面画像を撮影する。撮影された路面動画を専用アプリケーションで処理することにで、路面の静止画と撮影位置(緯度経度高度)の一覧表を作成する。その静止画と一覧表をSfM-MVSソフトに読み込ませて、路面の点群を作成する。その点群を解析プログラムで横断形状と縦断形状を算出する。				
概要図・機器写真					
関連情報URL					

精度確認項目				
	ひび割れ率	○	わだち掘れ量	
○	IRI		ポットホール	
	区画線		建築限界	
	標識隠れ			

その他の精度未確認項目	

測定車両タイプ	専用測定車	－	専用オペレータ	－	可搬式測定機器の設置	○	繰り返し計測	－	ビッグデータ活用型	－	

実道試験結果（舗装）	ひび割れ率	わだち掘れ量（R7年度）				
		Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率	
		90～100%	90～100%	90～100%	70～80%	
	IRI（R7年度）	アウトプット（出力）形式				
	Ⅱ以上検出率 / Ⅱ以上的中率 / Ⅲ検出率 / Ⅲ的中率 90～100% / 90～100% / 90～100% / 70～80%	・Excel形式 ・点群データ				

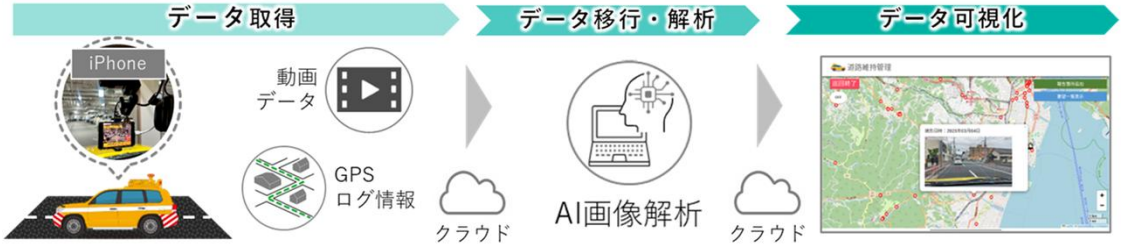
経済性	100km×1車線あたりの標準的な費用	［計測および解析費用］ 概算270万円(外業/撮影・調査 15万円、内業/解析 255万円)	定額費用一例	－

実績2025年度時点	国土交通省	総実績数	代表事例		その他公共機関	総実績数	代表事例		民間	総実績数	代表事例	
		0件	実施名称			0件	実施名称			0件	実施名称	
			実施年度				実施年度				実施年度	
			実施内容				実施内容				実施内容	
			実施延長				実施延長				実施延長	

その他	測定可能時間帯	☑昼間	計測可能な速度帯	最低	0km/h	データ出力標準日数	1～5km	7日	測定対象幅員	4.0m
		□夜間		最高	60km/h		100km	60日		
	実道試験に使用した車両タイプ	一般乗用車、商用車			実道試験に使用した車両名			タウンエース		

留意事項
・撮影は日中の晴天、曇天時のみで、路面が濡れていない状態。 ・晴天の場合でも、早朝や夕方など、カメラに太陽が映り込む時間帯は避ける必要がある。 ・路面が濡れた状況では、反射光が映り込み、路面画像が取得できない場合がある。 ・アクションカメラのGPSとRTKの受信状態が安定していることを確認してから、撮影を開始する必要がある。

ひび割れ率 / わだち掘れ量 / IRI / ポットホール / 区画線 / 標識隠れ / その他（精度未確認）

No.	PA010056-V0025	技術名	Draw-AI with テレマティクスサービス(Diagnose roads with AI)			
会社名	国際航業株式会社	担当者	鈴木達朗	連絡先	042-307-7240	
技術概要	車両にiPhone若しくは通信可能なドライブレコーダーを設置し、車両前方の動画及びGPSデータの取得を行う。取得データは転送を行い、順次解析を実施。解析は画像に対してAI画像認識により路面の異常を自動で判定する技術。舗装点検結果は異常箇所の画像と位置情報を元に解析を実施、評価単位などの調整を行いwebGIS等へ搭載し、明示する。					
概要図・機器写真						
関連情報URL	https://www.kkc.co.jp/service/lp/33128/					

精度確認項目				
○	ひび割れ率	○	わだち掘れ量	
○	IRI	○	ポットホール	
○	区画線		建築限界	
○	標識隠れ			

その他の精度未確認項目	植栽状況、附属物状況

測定車両タイプ											
専用測定車	–	専用オペレータ	–	可搬式測定機器の設置	○	繰り返し計測	–	ビッグデータ活用型	–		

実道試験結果（舗装）

ひび割れ率（R7年度）

Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
90～100%	90～100%	90～100%	90～100%

わだち掘れ量（R7年度）

Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
90～100%	90～100%	60～70%	80～90%

IRI（R7年度）

Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
90～100%	90～100%	70～80%	90～100%

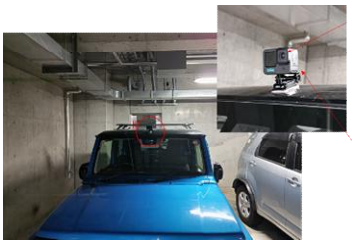
アウトプット（出力）形式：CSV形式（座標値、評価結果）

経済性	100km×1車線あたりの標準的な費用	1,650千円				定額費用一例	3,700千円/年				

実績2025年度時点											
国土交通省	総実績数	代表事例		その他公共機関	総実績数	代表事例		民間	総実績数	代表事例	
	0 件	実施名称			5 件	実施名称	県単道路整備（改良）業務委託		2 件	実施名称	R7・R8・R9 水原管内維持工事
		実施年度				実施年度	2025年度			実施年度	2025年度
		実施内容				実施内容	舗装点検			実施内容	舗装点検
		実施延長				実施延長	4,400km			実施延長	60km

その他										
測定可能時間帯	☑昼間	計測可能な速度帯	最低	10km/h	データ出力標準日数	1～5km	3日	測定対象幅員	—
	□夜間		最高	60km/h		100km	6日		
実道試験に使用した車両タイプ	バンタイプ			実道試験に使用した車両名			ハイゼットカーゴ		

留意事項
夜間やGPSが受信できない区間の解析は不可 雨や雪、路面状態（濡れ、汚れ等）による誤検知 機器の貸し出しを実施 熱暴走対策済み

No.	PA010057-V0025	技術名	簡易型撮影装置		
会社名	株式会社パスコ	担当者	鈴江　宏一郎	連絡先	TEL：03-5435-3564 E-mail：keouuz6432@pasco.co.jp
技術概要	アクションカメラ（Gopro）で取得した画像、加速度に対して、画像のAI判読からひび割れを自動抽出、複数画像のSfMから横断形状出力、加速度から縦断プロファイルを生成する。取得した位置座標と生成した各種データからひび割れ率、わだち掘れ量、平たん性/IRIを算出する。				
概要図・機器写真					
関連情報URL					

精度確認項目				
○	ひび割れ率	○	わだち掘れ量	
○	IRI		ポットホール	
	区画線		建築限界	
	標識隠れ			

その他の精度未確認項目	道路沿道画像

測定車両タイプ	専用測定車	－	専用オペレータ	－	可搬式測定機器の設置	○	繰り返し計測	○	ビッグデータ活用型	－	

実道試験結果（舗装）

ひび割れ率（R7年度）

Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
70～80%	90～100%	60～70%	60～70%

わだち掘れ量（R7年度）

Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
90～100%	90～100%	60～70%	70～80%

IRI（R7年度）

Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
90～100%	90～100%	60～70%	70～80%

アウトプット（出力）形式

・横断形状（CSV形式）
・縦断形状（EXCEL形式）
・路面画像（jpg形式）

経済性	100km×1車線あたりの標準的な費用	・外業：1,100,000円 ・内業：4,570,000円 ・機械経費：230,000円 ・その他：1,000,000円 合計：6,900,000円	定額費用一例	－

実績2025年度時点	国土交通省	総実績数	代表事例		その他公共機関	総実績数	代表事例		民間	総実績数	代表事例	
		件	実施名称			件	実施名称			件	実施名称	
			実施年度				実施年度				実施年度	
			実施内容				実施内容				実施内容	
			実施延長				実施延長				実施延長	

その他	測定可能時間帯	☑昼間	計測可能な速度帯	最低	10km/h	データ出力標準日数	1～5km	12日	測定対象幅員	4.0m
		□夜間		最高	50km/h		100km	40日		
	実道試験に使用した車両タイプ		軽ワゴン		実道試験に使用した車両名			SUZUKI エブリイ		

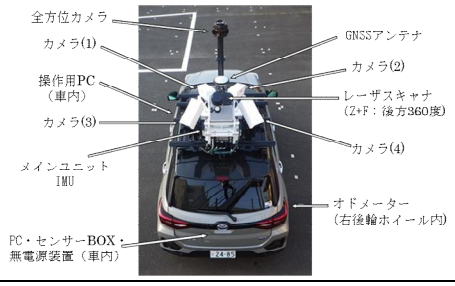
留意事項	・測定不可能となる条件：降雨時、道路湿潤時、 ・精度が低下する箇所：衛星信号未受信区間（トンネル区間）

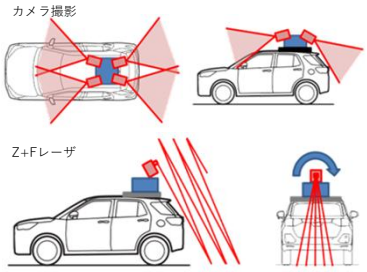
ひび割れ率 / わだち掘れ量 / IRI / その他（精度未確認）

ひび割れ率 / わだち掘れ量 / IRI / その他（精度未確認）

No.	PA010058-V0025	技術名	MMSを活用した路面性状調査		
会社名	株式会社三英技研	担当者	山本　真	連絡先	TEL：082-228-2221 E-mail：sales@sanei.co.jp
技術概要	車両に搭載した高精度レーザにて点群データを取得し、自社開発ソフトにてわだち掘れ量及びIRIを算出する。同じく車両に搭載したカメラで取得した画像を基にAI技術を活用してひび割れの情報を収集し、自社開発ソフトにてひび割れ率を算出する。MMS計測車両にて計測をしていることから、本計測にて取得した三次元点群や沿道画像を路面性状調査のみならず、他分野にて活用することもできる。				

概要図・機器写真





関連情報URL	https://sanei.co.jp/			
精度確認項目	○	ひび割れ率	○	わだち掘れ量
	○	IRI		ポットホール
		区画線		建築限界
		標識隠れ		
その他の精度未確認項目	平たん性、評価マップ、三次元点群データ、全周囲カメラ画像			

測定車両タイプ	専用測定車	○	専用オペレータ	－	可搬式測定機器の設置	－	繰り返し計測	－	ビッグデータ活用型	－

実道試験結果（舗装）

ひび割れ率（R7年度）

Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
90～100%	90～100%	90～100%	90～100%

わだち掘れ量（R7年度）

Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
90～100%	90～100%	90～100%	90～100%

IRI（R7年度）

Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
90～100%	90～100%	90～100%	90～100%

アウトプット（出力）形式

・ひび割れ率…csv形式、xlsx形式、dwg形式
・わだち掘れ量…csv形式、xlsx形式、dwg形式、png形式
・IRI…csv形式、erd形式
・平たん性…csv形式、xlsx形式
・各項目について診断区分を判定したファイル…dwg形式、kml形式

経済性	100km×1車線あたりの標準的な費用	・調査費用_外業(現場作業)：1,200,000円 ・調査費用_内業(机上作業)：3,000,000円 ・機械経費：1,300,000円 合計：5,500,000円 ※その他費用（協議、打ち合わせ、旅費、報告書作成費用等）は含まない	定額費用一例	－

実績 2025年度時点

	総実績数	代表事例		総実績数	代表事例		総実績数	代表事例	
国土交通省	0件	実施名称		その他公共機関 0件	実施名称		民間 17件	実施名称	鉾田市路面性状調査業務
		実施年度			実施年度			実施年度	令和7年度
		実施内容			実施内容			実施内容	ひび割れ・わだち掘れ・IRI・平たん性
		実施延長			実施延長			実施延長	253km

その他	測定可能時間帯	☑昼間	計測可能な速度帯	最低	最徐行	データ出力標準日数	1～5km	7日	測定対象幅員	4m
		□夜間		最高	80km/h		100km	40日		
	実道試験に使用した車両タイプ		乗用車		実道試験に使用した車両名			トヨタ　ライズ		

留意事項	・路面条件：乾燥状態であること ・天候条件：雨天、強風、濃霧、降雪、積雪時は計測不可 ・舗装された路面が特殊素材（反射素材）ではないこと ・舗装上の路面標識やカラー舗装に特殊な舗装素材が使われていないこと

No.	PA010059-V0025	技術名	エッジAI路面解析ソリューション「Miruroad（ミルロード）」		
会社名	エコモット株式会社	担当者	本間　晴久	連絡先	itg@ecomott.co.jp

技術概要	老朽化する道路インフラの予防保全が求められる一方、人手不足による広域点検の限界や、事故・損傷発生時の客観的記録の不在が課題となっている。本システムは、通信型ドライブレコーダーによる走行映像の取得とエッジAIによるリアルタイム解析を組み合わせ、日常の走行業務（パトロール、ゴミ収集、配送等）をそのまま「道路点検」として活用することを目的とする。これにより、点検業務の効率化、早期発見、および事故原因究明のための客観的証拠の確保を実現する。

概要図・機器写真

JAPAN CYBERSECURITY LABEL ジャパン・サイバーセキュリティ・ラベル
JC-STAR
Registered ID: 2025109900001019
Information-technology Promotion Agency, Japan (IPA)

関連情報URL	https://www.ecomott.co.jp/approach/smart-infrastructure/miruroad/

精度確認項目				
	ひび割れ率		わだち掘れ量
○	IRI		ポットホール
	区画線		建築限界
	標識隠れ		

その他の精度未確認項目	ひび割れ率・ポットホール

測定車両タイプ	専用測定車	－	専用オペレータ	－	可搬式測定機器の設置	○	繰り返し計測	○	ビッグデータ活用型	－	

実道試験結果（舗装）

ひび割れ率	わだち掘れ量
－	－

IRI（R7年度）

Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
70～80%	90～100%	60～70%	60～70%

アウトプット（出力）形式

・IRI・ひび割れ解析データ：区間ごとのIRI・ひび割れ値をWeb画面に表示 。
・ポットホールデータ：画像に対してポットホールを強調表示。
・路面診断マップ：ひび割れ率（3段階）・IRI値（4段階）に応じたルートの色分け表示 。ポットホール位置情報をマッピング・
・エクセルファイルにてIRI・ひび割れ率・ポットホールを出力可

経済性	100km×1車線あたりの標準的な費用	－	定額費用一例	・初期費用：23万円/台、システム利用料：5万円/月（いずれも税別） 定額費用一例： 913千円～/年・台（内訳：1台230千円+月額50千円×12か月、+税） 内訳：初期費用 + 年間利用料の合計 ※計測距離・静止画アップロード容量は無制限

実績2025年度時点	国土交通省	総実績数	代表事例		その他公共機関	総実績数	代表事例		民間	総実績数	代表事例	
		0件	実施名称			0件	実施名称			0 件	実施名称	
			実施年度				実施年度				実施年度	
			実施内容				実施内容				実施内容	
			実施延長				実施延長				実施延長	

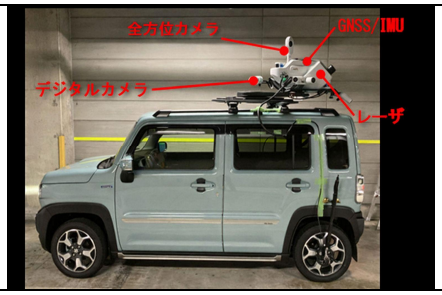
その他	測定可能時間帯	☑昼間	計測可能な速度帯	最低	0km/h以上	データ出力標準日数	1～5km	1日	測定対象幅員	－m
		□夜間		最高	100km/h		100km	1日		
	実道試験に使用した車両タイプ		SUV		実道試験に使用した車両名			ヤリス		

留意事項	

IRI

その他（精度未確認）

ひび割れ率 / わだち掘れ量 / 区画線 / 建築限界 / 標識隠れ

No.	PA010060-V0025	技術名	GeoMasterNeo®			
会社名	アジア航測株式会社	担当者	廣田　義昭	連絡先	TEL： E-mail：	044-969-7350 yos.hirota@ajiko.co.jp
技術概要	GeoMasterNeo®は、軽自動車に搭載した MMS（GNSS/IMU、Z+F Profiler 9012、全方位カメラ）により、交通規制を行わずに走行しながら高密度点群と全方位画像を同時取得する舗装点検システムである。取得データから縦横断プロファイルを抽出し、わだち掘れ量を算出するとともに、画像と点群を統合してひび割れを抽出・面積化する。これらの結果を区間集計し、帳票・GIS・CAD・ビューアとして効率的に提供でき、道路維持管理に有効である。					
概要図・機器写真						
関連情報URL	https://www.ajiko.co.jp/upload/tecreport_docs/2025/ff2025_7.pdf					

精度確認項目				
○	ひび割れ率	○	わだち掘れ量	
	IRI		ポットホール	
○	区画線	○	建築限界	
○	標識隠れ			
その他の精度未確認項目				

測定車両タイプ										
専用測定車	○	専用オペレータ	○	可搬式測定機器の設置	○	繰り返し計測	－	ビッグデータ活用型	－	

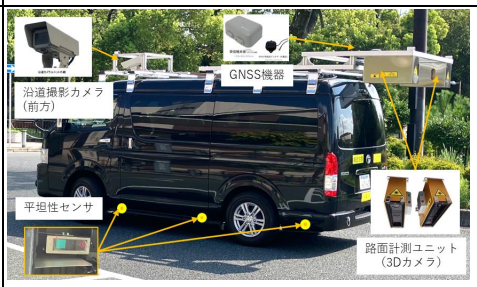
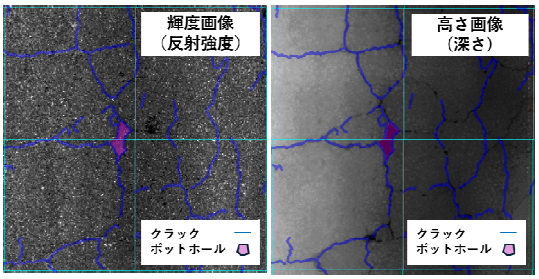
実道試験結果（舗装）										
ひび割れ率（R7年度）					わだち掘れ量（R7年度）					
Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率		Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率		
90～100%	90～100%	90～100%	90～100%		90～100%	90～100%	90～100%	90～100%		
IRI					アウトプット（出力）形式					
－					画像系：jpg / bmp CAD系：dxf 数値系：csv / xlsx GIS系：shp / kml / ortho 帳票系：PDF ビューア系：点群・画像統合ビューワプロジェクト（自社製）					

経済性				
100km×1車線あたりの標準的な費用	100kmあたり　600万 （路面性状調査、計測、各種変換含む）	定額費用一例	設定なし	

実績2025年度時点												
国土交通省	総実績数	代表事例		その他公共機関	総実績数	代表事例		民間	総実績数	代表事例	
	1件	実施名称	モービルマッピングシステムによる舗装変状検知に関する検討業務		件	実施名称			件	実施名称	
		実施年度	令和6年度			実施年度				実施年度	
		実施内容	路面性状調査			実施内容				実施内容	
		実施延長	16km			実施延長				実施延長	

その他										
測定可能時間帯	☑昼間	計測可能な速度帯	最低	0km/h	データ出力標準日数	1～5km	14日	測定対象幅員	4m	
	□夜間		最高	80km/h		100km	56日			
実道試験に使用した車両タイプ	軽自動車			実道試験に使用した車両名			ハスラー（スズキ）			

留意事項
■その他： ・計測条件：計測は 日中の良好な可視条件下で実施し、降雨・濃霧・冠水時は中止する必要がある。 ・速度は0～60 km/h（推奨20～40 km/h）で安定した走行が求められる。 ・衛星遮蔽のある区間において後処理による軌跡補正を必要とする場合がある。 成果は、・ひび割れ率、・わだち掘れ量などを区間集約し、帳票・CAD・GIS・ビューアとして提供される。

No.	PA010061-V0025	技術名	移動体計測による路面性状調査		
会社名	アジア航測株式会社	担当者	大上 岳彦	連絡先	044-969-7350 tak.ogami@ajiko.co.jp
技術概要	ワンボックス車両に3Dカメラユニット・前方カメラ・平坦性センサ・GNSSを搭載し、交通規制不要の走行で高さ画像（光切断法）と輝度画像、平坦性センサ値を同時取得。高さ・輝度・縦横断プロファイルからひび割れ率・わだち掘れ量・IRIを自動抽出し、区間集計の帳票・CSV・CAD・GISで提供する。				
概要図・機器写真	 				
関連情報URL	https://www.ajiko.co.jp/upload/tecreport_docs/2026/ff2026_30.pdf				

精度確認項目				
○	ひび割れ率	○	わだち掘れ量	
○	IRI	○	ポットホール	
○	区画線		建築限界	
	標識隠れ			
その他の精度未確認項目				

測定車両タイプ	専用測定車	○	専用オペレータ	○	可搬式測定機器の設置	－	繰り返し計測	－	ビッグデータ活用型	－

実道試験結果（舗装）

ひび割れ率（R7年度）

Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
90～100%	90～100%	90～100%	90～100%

わだち掘れ量（R7年度）

Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
90～100%	90～100%	90～100%	90～100%

IRI（R7年度）

Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
90～100%	90～100%	70～80%	90～100%

アウトプット（出力）形式

拡張子記載（.bmp/.jpg、.dxf、.csv/.xlsx、PDF、Shape/オルソ）に沿って既に別シートや他資料で整備済

経済性	100km×1車線あたりの標準的な費用	100kmあたり 600万（路面性状調査、計測、各種変換含む）	定額費用一例	設定なし

実績2025年度時点	国土交通省	総実績数	代表事例		その他公共機関	総実績数	代表事例		民間	総実績数	代表事例	
		件	実施名称			1 件	実施名称	島本町道路ストック総点検業務		件	実施名称	
			実施年度				実施年度	R06			実施年度	
			実施内容				実施内容	路面性状調査			実施内容	
			実施延長				実施延長	24km			実施延長	

その他	測定可能時間帯	☑昼間	計測可能な速度帯	最低	0km/h	データ出力標準日数	1～5km	7日	測定対象幅員	4.0m
		☑夜間		最高	80km/h		100km	60日		
	実道試験に使用した車両タイプ		ワンボックス		実道試験に使用した車両名			ハイエース		

留意事項	■その他：乾燥路面で実施（湿潤・冠水・悪天候不可）。衛星遮蔽は位置補正前提。夜間は視界・安全管理を強化。

ひび割れ率 / わだち掘れ量 / IRI / ポットホール / 区画線

性能カタログ

【舗装（ひび割れ率・わだち掘れ量・IRI）】

令和８年３月時点

性能カタログ

掲載技術【55技術】 令和８年３月時点

◇ 舗装（ひび割れ率・わだち掘れ量・IRI）【55技術】

［H29・30年度公募（一部、R6・R7年度更新）］

・多機能路面測定評価システム・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１
・可搬型計測システムによる路面性状計測・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・８
・ひび割れ自動検出システムを備えた路面性状自動測定装置・・・・・・・・・・・１５

［R4年度公募（一部、R5・R6・R7年度更新）］

・ＭＭＳ舗装点検評価システム　GT-5 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・２２
・削除
・車載搭載型非接触式路面プロファイラ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・２９
・FMR スキャナー(高速移動路面 3D スキャナー)による路面調査・・・・・・・・・３６
・削除
・車載簡易装置による道路点検システム「GLOCAL-EYEZ」・・・・・・・・・・・・４３
・BumpRecorder（スマートフォンを用いた IRI 等の路面性状計測）・・・・・・・５０
・汎用機材を用いた AI 舗装損傷診断システム（マルチファインアイ）・・・・・５７
・複合探査車・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・６４
・削除
・削除
・車両搭載センシング装置ＭＭＳ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・７２
・次世代道路計測システムＲｅａｌ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・７９
・Real-Dimension・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・８６
・RoadManager 路面評価・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・９３
・スマートフォンによる簡易路面性状評価システム「DRIMS」・・・・・・・・・１００

［R5年度公募（一部、R6・R7年度更新）］

・AI を活用した路面状態推定と維持管理支援サービス「みちログ」・・・・・・・１０８
・アクションカメラを用いた簡易路面性状診断「Hutec Scan Q」・・・・・・・・・１１５
・削除
・HRSS（高速路面性状調査システム）・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１２２
・MWD plus・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１２９
・AI 舗装点検システム HibiMiru・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１３６
・道路管理画像撮影及び路面評価システム・・・・・・・・・・・・・・・・・・１４３
・路面性状測定システム（ポットホール自動検出機能付き）・・・・・・・・・・１５０
・ドラレコによる道路劣化 AI 診断「くるみえ for Cities」・・・・・・・・・・１５７

・IRI ワイヤレス路面測定技術「ACTUS」・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ １６５
・道路パトロール支援サービス・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ １７２

[R6年度公募（一部、R7年度更新）]
・路面検査コンパクトユニット　PG-4・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ １７９
・車載レーザースキャナー／路面性状測定複合システム・・・・・・・・・・・・・ １８６
・路面性状調査システム「SunSearch」・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ １９３
・ひび割れ自動検出機能を備えた路面性状自動測定装置（ロードキャプチャー）・２００
・ＭＭＳを活用した路面性状調査・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ ２０７
・路面を 3D カメラが搭載された専用測定車で診断する技術・・・・・・・・・・・ ２１４
・簡易路面調査システム スマートイーグル・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ ２２１
・マルチファインアイ 2.0・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ ２２８
・社会インフラ設備の台帳整備・劣化診断サービス″Audin AI″・・・・・・・・・ ２３５
・Road Scan Vehicle 3・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ ２４２
・路面性状測定システム（Pave Scanner）・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ ２４９
・Draw-AI（Diagnose roads with AI）・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ ２５７
・一般車両のビッグデータから路面評価(IRI/わだち掘れ量)を行う技術・・・・・ ２６４
・ロードマン・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ ２７１
・削除
・移動計測車両による路面性状調査・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ ２７８

[R7年度公募]
・舗装点検診断ｉシステム・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ ２８６
・ＭＭＳ舗装点検評価システム　GT-2X・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ ２９３
・IRI ワイヤレス路面測定技術「ACTUS Plus」・・・・・・・・・・・・・・・・・ ３００
・スマート道路モニタリング・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ ３０７
・ビッグデータおよび AI を活用した道路破損の自動検知・・・・・・・・・・・・ ３１４
・BumpRecorder（全自動 IoT 機器を用いた IRI 等の路面性状計測）・・・・・・・ ３２１
・パトロール車などに後付けできる可搬型 MMS・・・・・・・・・・・・・・・・・ ３２８
・ロメンキャッチャースーパーMWD・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ ３３５
・アクションカメラを用いた走行動画点群による路面性状診断「Hutec Scan 3D」・ ３４２
・Draw-AI with テレマティクスサービス(Diagnose roads with AI)・・・・・・ ３４９
・簡易型撮影装置・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ ３５６
・MMS を活用した路面性状調査・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ ３６３
・エッジ AI 路面解析ソリューション「Miruroad（ミルロード）」・・・・・・・・ ３７０
・GeoMasterNeo®・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ ３７８
・移動体計測による路面性状調査・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ ３８５

1．基本事項

技術番号		PA010001-V0022			
技術名		多機能路面測定評価システム			
	技術バージョン	-		作成：　2022年8月作成（2024年3月更新）	
開発者		鹿島道路株式会社			
連絡先等		TEL：　0480-53-3492	E-mail：　iwanaga@kajimaroad.co.jp		担当部署・担当者
現有台数・基地		1台	基地	埼玉県久喜市	
技術概要		小型化した路面性状測定車により狭い道での調査が可能となり、路面状況の画像の取得、及びひび割れ、わだち掘れ、IRIの測定が同時に行える技術であり、平たん性、段差量、タイヤ/路面騒音も同時に測定することもできる。			
技術区分	対象部位	車道			
	変状の種類	ひび割れ率、わだち掘れ量、IRI、平たん性、タイヤ／路面騒音			
	物理原理	ひび割れ：画像、わだち掘れ：レーザ、IRI、平たん性：レーザ、タイヤ／路面騒音：騒音計			
	検出項目	ひび割れ率：画像解析、わだち掘れ量：レーザによる画像解析、IRI、平たん性：レーザによる画像解析			

2. 基本諸元

計測機器の構成			本計測機器は、「路面画像を取得するカメラ、路面形状を計測するレーザー機器を内蔵した計測装置」と「各機器のデータを保存するハードディスクと処理装置を組み合わせた記録装置」を「移動車両」に一体化させたものである。
移動装置	移動原理		【車両型】/内燃機関を搭載した車両にて移動する。
	運動制御機構	通信	–
		測位	–
		自律機能	–
	外形寸法・重量		一体構造（移動装置+計測装置）：最大外形寸法（長さ5000mm、幅1690mm、高さ2500mm）、最大重量（1,975kg）
	搭載可能容量 （分離構造の場合）		–
	動力		基本的に、移動装置の内燃機関によって発電された電力を用いる。
	連続稼働時間 （バッテリー給電の場合）		–
計測装置	設置方法		移動装置と一体的な構造。
	外形寸法・重量 （分離構造の場合）		–
	センシングデバイス	カメラ	機密情報のため未記載
		パン・チルト機構	–
		角度記録・制御機構 機能	–
		測位機構	–
		計測原理	–
		計測の適用条件 （計測原理に照らした適用条件）	–
		精度と信頼性に影響を及ぼす要因	–
		計測プロセス	–
		アウトプット	舗装点検要領A票，B票（Excel形式）
		計測頻度	最小計測回数：1回
	耐久性		–
	動力		移動装置のバッテリーより供給
	連続稼働時間 （バッテリー給電の場合）		–
データ収集・通信装置	設置方法		移動装置と一体的な構造
	外形寸法・重量 （分離構造の場合）		–
	データ収集・記録機能		記録メディアに保存
	通信規格 （データを伝送し保存する場合）		–
	セキュリティ （データを伝送し保存する場合）		–
	動力		移動装置のバッテリーより供給
	データ収集・通信可能時間 （データを伝送し保存する場合）		–

3. 計測性能

項目			性能
計測装置	計測レンジ（測定範囲）		幅4m
	感度	校正方法	–
		検出性能	–
		検出感度	–
	撮影速度		70km/h
	計測精度		最小ひび割れ幅：1mm以上
	位置精度		–
	色識別性能		–
	S/N比		–
	分解能		–
	計測精度		距離測定精度：光学測量機による距離の測定値に対し、±0.3%以内の精度である。 ひび割れ率：幅1mm以上のひび割れが識別可能な精度である。 わだち掘れ量：横断プロフィルメーターによるわだち掘れ深さの測定値に対し、±3mm以内の精度である。 平たん性：縦断プロフィルメータによる標準偏差の測定値に対し、±30%以内の精度である。
	計測速度 （移動しながら計測する場合）		70km/h
	位置精度 （移動しながら計測する場合）		–

4. 画像処理・調書作成支援

変状検出手順		【ひび割れ率】 ①カメラで取得した路面画像データに角0.5mのメッシュを生成する（手動） ②メッシュ法によるひび割れ評価（手動） ③ひび割れ率を算出する（自動） 【わだち掘れ】 ①5m毎の横断形状を切り出す（自動） ②横断形状からわだち掘れ量を算出する（手動） 【IRI、平たん性】 ①路面の縦断凹凸より、IRI、平たん性を算出する（自動）
ソフトウェア情報	ソフトウエア名	自社ソフト
	検出可能な変状	・ひび割れ率（%）、わだち掘れ量（mm）、平たん性（mm）、IRI（mm/m）
	変状検出の原理・アルゴリズム	_
	取り扱い可能な画像データ	①ファイル形式：JPEG等 ②ファイル容量： ③カラー/白黒画像：白黒画像 ④画素分解能：1画素1mm程度
	出力ファイル形式	JPEG等

5. 留意事項（その1）

項目		適用可否／適用条件
点検時現場条件	道路幅員条件	車両幅1.8m以上必要
	周辺条件	高さ2.5m以下の場合は不可
	作業範囲	–
	安全面への配慮	計測中は注意喚起の看板の設置
	無線等使用における混線等対策	–
	交通規制の要否	不要
	交通規制の範囲	不要
	現地への運搬方法運搬方法	車両に搭載して運搬
	気温条件	特になし
	車線数の制約	特になし
	その他	昼間に計測する必要がある。

5. 留意事項（その2）

項目		適用可否／適用条件
作業条件・運用条件	調査技術者の技量	特になし
	必要構成人員数	操作1人、補助員1人　合計2人
	操作に必要な資格等の有無、フライト時間	社内講習10時間以上
	作業ヤード・操作場所	特になし
	点検・診断に関する費用	.
	保険の有無、保障範囲、費用	加入済み、保証範囲：測定機器　保証金額：3000千円
	時間帯（夜間作業の可否）	昼間に計測する必要がある。
	計測時の走行速度条件	0km/h以上　70km/h以下
	渋滞時の計測可否	特になし（測定可能）
	可搬性(寸法・重量)	特になし
	自動制御の有無	特になし
	利用形態：リース等の入手性	・車両のみ、レンタルで入手 （車両レンタル会社：㈱ケイアールエル、TEL：03-5802-2310）
	関係機関への手続きの必要性	必要なし
	解析ソフトの有無と必要作業及び費用等	・解析ソフト：自社開発ソフト（分析診断ソフト）を使用 ・必要作業：担当者による解析作業
	不具合時のサポート体制の有無及び条件	なし
	センシングデバイスの点検	頻度：1回／年
	その他	②気象条件：晴天 ④適用できない条件：トンネル、照度不足のため

6. 図面

GNSS搭載
回転式
レーザスキャナ
ビデオカメラ
ラインスキャナ
防風スクリーン付
マイクロホン
車載型プロフィロメータ（レーザ変位計）

1．基本事項

技術番号		PA010002-V0025			
技術名		可搬型計測システムによる路面性状計測			
	技術バージョン			作成：　2022年8月作成（2025年3月更新）	
開発者		国際航業株式会社			
連絡先等		TEL：　042-307-7434	E-mail：　junichi_morohashi@kk-grp.jp		担当部署：インフラマネジメント部
現有台数・基地		2	基地	東京都府中市晴見町	
技術概要		・可搬型のMobileMappingSystemにより、路面性状を取得する装置となっており、 車両に計測装置を搭載し、走行しながらデータの取得を行うもので、計測機器には全方位カメラ、路面用カメラ、レーザープロファイラ等の計測機器を搭載している。			
技術区分	対象部位	歩道/車道/路肩部/道路周辺部			
	変状の種類	ひび割れ率、わだちぼれ量、平坦性、IRI			
	物理原理	画像/レーザー/加速度/GNSS			
	検出項目	カメラによる画像解析/3次元座標データ/ 加速度センサー/ジャイロセンサー/座標位置			

2. 基本諸元

計測機器の構成			本計測装置は、移動車両に全方位カメラ、後方カメラ、レーザープロファイラ、GNSS航法装置、SSDストレージを組み合わせたMobileMappingSystemである。
移動装置	移動原理		車両型
	連動制御機構	通信	–
		測位	–
		自律機能	–
	外形寸法・重量		・本体の機材寸法：62cm x 55cm x 62cm ・本体重量：37kg
	搭載可能容量（分離構造の場合）		最大外形寸法（長さ620mm、幅550mm、高さ620mm）、最大重量（37kgf）
	動力		車両より供給
	連続稼働時間（バッテリー給電の場合）		–
計測装置	設置方法		移動装置後方の荷台に、取付用フレームを設置しフレーム上に計測装置を取り付ける
	外形寸法・重量（分離構造の場合）		・本体の機材寸法：62cm x 55cm x 62cm ・本体重量：37kg
	センシングデバイス	カメラ	最大 10FPS の6個の解像度 2448×2048 のカメラで全方位のビデオイメージの計測を行う。
		パン・チルト機構	無し
		角度記録・制御機構機能	無し
		測位機構	MU、GNSS、DMIの併用
		計測原理	計測装置に搭載されたカメラを用いて路面の画像を撮影し、ひび割れ率を画像から判読する。 この時レーザープロファイラによる計測も同時実施し、三次元点群データも取得する。 取得した3次元点群データから、横断図を作成しわだちぼれの解析を行う。 計測時に記録した自車位置姿勢情報から、平坦性のデータを取得する。
		計測の適用条件（計測原理に照らした適用条件）	構造物には取りつけないため注意点は無し
		精度と信頼性に影響を及ぼす要因	暗所では画像の取得が出来ないため、明るい時間に計測をする。 水たまり等の水部は3次元点群の取得が出来ないため、雨天時の計測は出来ない
		計測プロセス	①計測路線の計画を立てる ②測定装置により走行してデータの取得を行う ひび割れ率は後方カメラの画像を取得して解析する。 わだちぼれは、レーザープロファイラにより点群データを取得して横断図を作成する。 平坦性は計測時の自車位置姿勢情報を取得し、後処理解析にて求める。
		アウトプット	ひび割れ率はjpg画像から人がひび割れ率の判定を行う わだちぼれはLAS形式のデータから、端点データを抽出してcsv形式として出力する。 平坦性はtxt形式の自己位置姿勢データから抽出したデータをtxt形式で出力する
		計測頻度	1回
	耐久性		IP64
	動力		車両より供給
	連続稼働時間（バッテリー給電の場合）		–
データ収集・通信装置	設置方法		移動装置（車両）にラックでマウントされる
	外形寸法・重量（分離構造の場合）		・本体の機材寸法：62cm x 55cm x 62cm ・本体重量：37kg
	データ収集・記録機能		計測機器のストレージに保存し、適宜ポータブルデバイス等でデータを取り出す
	通信規格（データを伝送し保存する場合）		–
	セキュリティ（データを伝送し保存する場合）		–
	動力		車両より供給
	データ収集・通信可能時間（データを伝送し保存する場合）		–

3. 計測性能

項目			性能
計測装置	計測レンジ（測定範囲）		–
	感度	校正方法	–
		検出性能	–
		検出感度	–
	撮影速度		ひび割れ率の測定が必要な場合は60km/h
	計測精度		1mm以上
	位置精度		・縦断方向：150mm ・進行方向：150mm
	色識別性能		–
	S/N比		–
	分解能		–
	計測精度		・距離測定精度：光学測量機による距離の測定値に対し、±0.3%以内の精度である。 ・ひび割れ率：幅1mm以上のひび割れが識別可能な精度である。 ・わだち掘れ量：横断プロフィルメーターによるわだち掘れ深さの測定値に対し、±3mm以内の精度である。 ・平たん性：縦断プロフィルメータによる標準偏差の測定値に対し、±30%以内の精度である。
	計測速度 （移動しながら計測する場合）		60km/h以下
	位置精度 （移動しながら計測する場合）		GNSSの受信が良好な環境下で ・縦断方向：150mm ・進行方向：150mm

4. 画像処理・調書作成支援

変状検出手順		【ひび割れ率】 ①4m毎の画像を切り出す。（自動） ②切り出した画像を基に、50cm×50cmメッシュ毎のひび割れ本数（0本、1本、2本以上）を判定する。（自動+目視） ③任意の評価単位（100m,20m等）毎のひび割れ率を算出する。（自動） 【わだち掘れ量】 ①任意のピッチで横断線を作成する（自動） ②3次元点群データから横断線上の端点データを抽出してわだちぼれ量を測定する（自動）
ソフトウェア情報	ソフトウエア名	ニコン・トリンブル社製　Trimble Business Center ニコン・トリンブル社製　POSPac 自社製　画像モザイクツール FAST社製　クラックアナライザー、路面性状マスタ作成ツール
	検出可能な変状	ひび割れ率、わだち掘れ量
	変状検出の原理・アルゴリズム	【ひび割れ率】 ・AI（畳み込みニューラルネットワーク）による自動検出 ・AI教師データは目視判定した50cm×50cmメッシュの画像データ ・学習モデルに基づき50cm×50cmメッシュ毎のひび割れ本数（0本、1本、2本以上）を判定 ・使用は幾何補正された路面画像データであること。
	取り扱い可能な画像データ	①ファイル形式：JPEG ②ファイル容量：数十MB程度 ③カラー/白黒画像：カラー/白黒画像の取扱い可能 ④画素分解能：- ⑤その他留意事項：-
	出力ファイル形式	JPEG

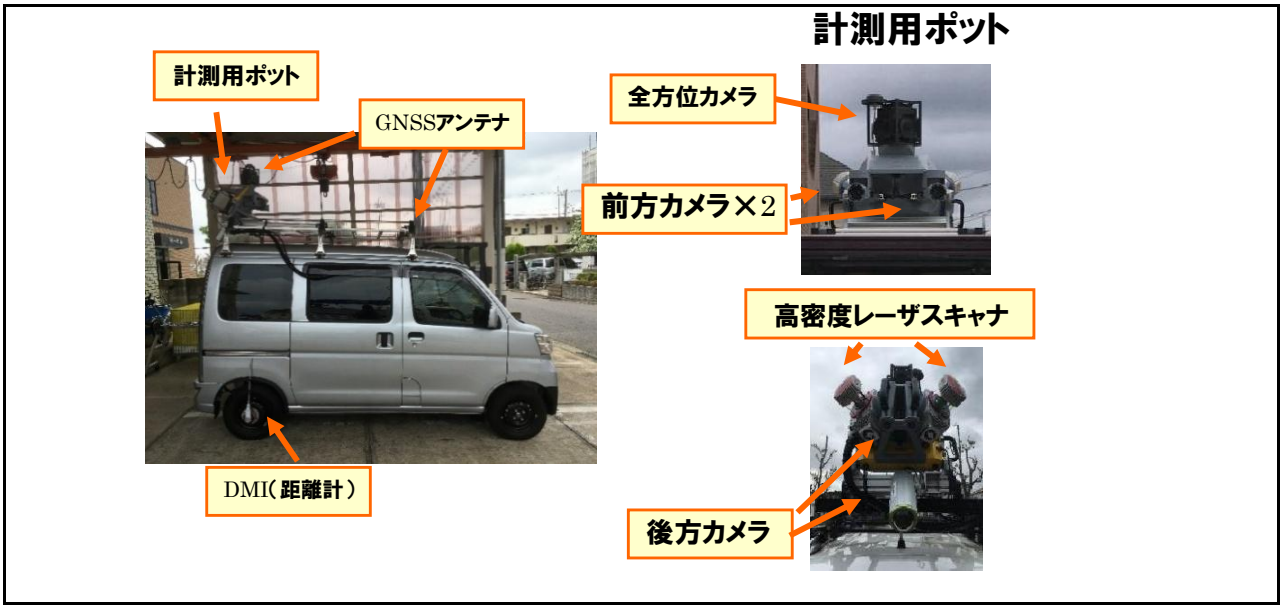
5. 留意事項（その1）

項目		適用可否／適用条件
点検時現場条件	道路幅員条件	・幅員：4m以内
	周辺条件	・高さ制限2.8m以下の場合は不可
	作業範囲	–
	安全面への配慮	–
	無線等使用における混線等対策	–
	交通規制の要否	不要
	交通規制の範囲	–
	現地への運搬方法運搬方法	車両に搭載して運搬
	気温条件	0℃～＋40℃
	車線数の制約	特に無し
	その他	昼間に計測する必要がある

5. 留意事項（その2）

項目		適用可否／適用条件
作業条件・運用条件	調査技術者の技量	特に無し
	必要構成人員数	運転者1名、機器操作者1名
	操作に必要な資格等の有無、フライト時間	特に無し
	作業ヤード・操作場所	特に無し
	点検・診断に関する費用	5,052,000（円／100km） ※直轄国道の場合　※打合せ、旅費交通費、諸経費は含まない
	保険の有無、保障範囲、費用	・加入済み、保証範囲：人+自転車+車　　保証金額：無制限
	時間帯（夜間作業の可否）	夜間作業は不可
	計測時の走行速度条件	60km/h以下
	渋滞時の計測可否	特に無し
	可搬性(寸法・重量)	・本体の機材寸法：62cm　x　55cm　x　62cm ・本体重量：37kg
	自動制御の有無	自動制御無し
	利用形態：リース等の入手性	すべて自社器材
	関係機関への手続きの必要性	必要なし
	解析ソフトの有無と必要作業及び費用等	・解析ソフト：ニコン・トリンブル社製社製専用ソフト及びFAST社製舗装点検専用ソフトを使用 ・必要作業：担当者による解析作業 ・費用：3,189,000円（100km）
	不具合時のサポート体制の有無及び条件	有り
	センシングデバイスの点検	1年に1回の頻度で、メーカーによる点検を実施
	その他	気象条件：路面が濡れるほどの降雨の際には計測不可

6. 図面等


計測用ポット
計測用ポット
GNSSアンテナ
DMI（距離計）
全方位カメラ
前方カメラ×2
高密度レーザスキャナ
後方カメラ

1. 基本事項

技術番号		PA010003-V0025			
技術名		ひび割れ自動検出システムを備えた路面性状自動測定装置 （ポットホール自動検出システムを備えた路面性状自動測定装置）			
	技術バージョン	-		作成：　2022年8月作成(2026年3月更新)	
開発者		東亜道路工業株式会社			
連絡先等		TEL：　03-3405-1810	E-mail：　gijyutu@toadoro.co.jp		技術部
現有台数・基地		1	基地	茨城県つくば市	
技術概要		本技術は各種デバイスを搭載したワンボックスカーにより、走行しながら路面性状を測定する路面性状自動測定装置である。本装置により得られたデータから、ひび割れ率、わだち掘れ量、IRIを自動解析し、「舗装点検要領」に示された区分Ⅰ～Ⅲに分類するとともに、様式A、様式Bを短時間で作成することができる。 本装置は、上述の路面性状データのほか、ポットホール位置、平たん性（σ）、きめ深さ（MPD）、位置座標、路面の状況写真も同時に取得可能である。 さらに、路面のひび割れ展開図をDWG形式、PDF形式などに出力することも可能である。		
技術区分	対象部位	車道			
	変状の種類				
	物理原理	3次元レーザーセンサ（LCMS）、NCDT、回転速度センサ、アセットカメラシステム			
	検出項目	ひび割れ率、わだち掘れ量、IRI、平たん性、MPD、ポットホール			

2. 基本諸元

計測機器の構成			本計測装置は、移動車両に全方位カメラ、後方カメラ、レーザープロファイラ、GNSS航法装置、SSDストレージを組み合わせたMobileMappingSystemである。
移動装置	移動原理		【車両型】/内燃機関を搭載した車両にて移動する
	運動制御機構	通信	–
		測位	–
		自律機能	–
	外形寸法・重量		測定車両寸法:全長6.21m,全高2.95m,全幅2.33m
	搭載可能容量（分離構造の場合）		–
	動力		・移動装置の内燃機関によって発電された電力を用いる。
	連続稼働時間（バッテリー給電の場合）		–
計測装置	設置方法		移動装置と一体的な構造
	外形寸法・重量（分離構造の場合）		–
	センシングデバイス	カメラ	・INO LCMS製 3次元レーザーセンサ 展開画像形式 : RAW 横断プロファイル取得頻度: 5600プロファイル/秒 （ラインセンサ方式） プロファイル解像度 : 4132ポイント/プロファイル プロファイル深度精度 : 0.5mm （デバイスを設置する高さにより異なる） プロファイル分解能: 1.0mm （デバイスを設置する高さにより異なる） ・レーザー変位計3基 測定精度: ±0.5mm 測定可能深度 :±100mm
		パン・チルト機構	–
		角度記録・制御機構機能	–
		測位機構	GNSS
		計測原理	・搭載した速度センサより指定の間隔でピッチパルスを生成する。観測されたパルスごとに路面の横断プロファイルを3次元レーザーセンサにより取得する。 ・横断プロファイルから地点のわだち掘れ量を算出する。横断プロファイルは車両進行方向に連続撮影されるため、路面状況が3次元的に取得でき、その形状からひび割れ形状およびポットホールを検出する。 ・1.5m間隔で配置した3個の変位計で路面までの距離を測定し、縦断形状を取得し平たん性、IRIを求める
		計測の適用条件（計測原理に照らした適用条件）	・路面が濡れている場合、レーザーからの反射が得られないため測定不可となる。 ・低速走行(5km/h程度以下)または車両停止時は、レーザー光の目視被爆を防ぐためのセーフ機能が働くため、レーザーが自動停止するため測定不可となる。
		精度と信頼性に影響を及ぼす要因	–
		計測プロセス	・搭載した速度センサより指定の間隔でピッチパルスを生成する。LCMS本体はレーザー照射部とカメラ受光部に分かれており、レーザーは常時照射される。観測されたパルスごとに路面の横断プロファイルをカメラ受光部により取得する。 ・横断プロファイルから地点のわだち掘れ量を算出する。横断プロファイルは車両進行方向に連続撮影されるため、路面状況が3次元的に取得される。3次元の面的な形状により、高さが低い箇所が連続的にある部分を「ひび割れ」として自動抽出を行う。局所的に高さが低い部分を「ポットホール」として自動検知する。 ・1.5m間隔で配置した3個の変位計で路面までの距離を測定し、縦断形状を取得し平たん性、IRIを求める
		アウトプット	・わだち掘れ、ひび割れ率、平たん性(またはIRI)を指定された区間ごとにまとめ、帳票(舗装点検要領に記載の舗装点検記録様式A、Bなど)として出力する。 ・横断形状図、ひび割れ展開図、平たん性グラフはDXFとして出力可能である。 ・ポットホール位置は、緯度経度情報とともに寸法、情景写真を出力する。
		計測頻度	–
	耐久性		不明(風雨などの屋外環境での使用には問題なし)
	動力		・移動装置の内燃機関によって発電された電力を用いる。
	連続稼働時間（バッテリー給電の場合）		–
データ収集・通信装置	設置方法		移動装置と一体的な構造
	外形寸法・重量（分離構造の場合）		–
	データ収集・記録機能		・記録メディア（SSD）に保存
	通信規格（データを伝送し保存する場合）		–
	セキュリティ（データを伝送し保存する場合）		–
	動力		–
	データ収集・通信可能時間（データを伝送し保存する場合）		–

3. 計測性能

項目			性能
計測装置	計測レンジ（測定範囲）		停止時の路面位置を0mmとした場合、 ・LCMS 3次元レーザーセンサ：±125mm ・レーザ変位計：±100mm
	感度	校正方法	・構成用の特殊形状金具をLCMSで計測し、金具形状とプロファイル形状が一致するかを確認する。
		検出性能	–
		検出感度	–
	撮影速度		5km/h以上、100km/h以下
	計測精度		最小ひび割れ幅:1mm
	位置精度		・縦断方向：2.5mm ・進行方向：1mm 条件:直線区間(カーブ区間は曲率半径が小さいほど誤差が大きくなる)
	色識別性能		・グレースケール識別可能
	S/N比		–
	分解能		プロファイル深度精度：0.5mm プロファイル分解能: 1.0mm
	計測精度		・距離測定精度：光学測量機による距離の測定値に対し、±0.3%以内の精度である。 ・ひび割れ率：幅1mm以上のひび割れが識別可能な精度である。 ・わだち掘れ量：横断プロフィルメーターによるわだち掘れ深さの測定値に対し、±3mm以内の精度である。 ・平たん性：縦断プロフィルメータによる標準偏差の測定値に対し、±30%以内の精度である。
	計測速度 （移動しながら計測する場合）		5km/h以上、100km/h以下
	位置精度 （移動しながら計測する場合）		・縦断方向：2.5mm ・進行方向：1mm 条件:直線区間(カーブ区間は曲率半径が小さいほど誤差が大きくなる)

4. 画像処理・調書作成支援

変状検出手順		【ひび割れ率】 ①4m毎の画像を切り出す。（自動） ②切り出した画像を基に、50cm×50cmメッシュ毎のひび割れ本数（0本、1本、2本以上）を判定する。（自動+目視） ③任意の評価単位（100m,20m等）毎のひび割れ率を算出する。（自動） 【わだち掘れ量】 ①任意のピッチで横断線を作成する（自動） ②3次元点群データから横断線上の端点データを抽出してわだちぼれ量を測定する（自動）
ソフトウェア情報	ソフトウエア名	・ARRB社製　Hawkeye Processing Toolkit　(ver6.6.14) ・帳票出力用ソフト（自社開発ソフト）
	検出可能な変状	ひび割れ率、わだち掘れ量、IRI、平たん性、MPD、ポットホールの大きさと位置
	変状検出の原理・アルゴリズム	【ひび割れ率、わだち掘れ】 3次元データを周波数分析により、高周波成分と低周波成分に分類する。 低周波成分の形状よりわだち掘れを、高周波成分の形状よりひび割れ成分やキメ(MPD)を検出する。
	取り扱い可能な画像データ	・画像の読み込みに関して 専用ファイル形式(.lcms フォーマット) のみ取り扱い可能。また、各測定デバイスは測定時に同期信号により同期した情報を保存しているため、読み込みは各データを単体でなく、全て一括で読み込む必要がある。 ・路面画像の出力として ①ファイル形式：JPEG ②ファイル容量：取り扱い可能な1ファイルあたりの画像容量を記載する。 ③カラー／白黒画像：白黒画像 ④画素分解能：1mm/ピクセル
	出力ファイル形式	・わだち掘れ、ひび割れ率、平たん性(またはIRI)を指定された区間ごとにまとめ、帳票(舗装点検要領に記載の舗装点検記録様式A、Bなど)として出力する。 ・横断形状図はDXFとして出力可能である。 ・ひび割れ展開図はDXFとして出力可能である。 ・平たん性グラフはDXFとして出力可能である。 ・ポットホールは大きさと位置をcsvなどの形式で出力可能である。

5. 留意事項（その1）

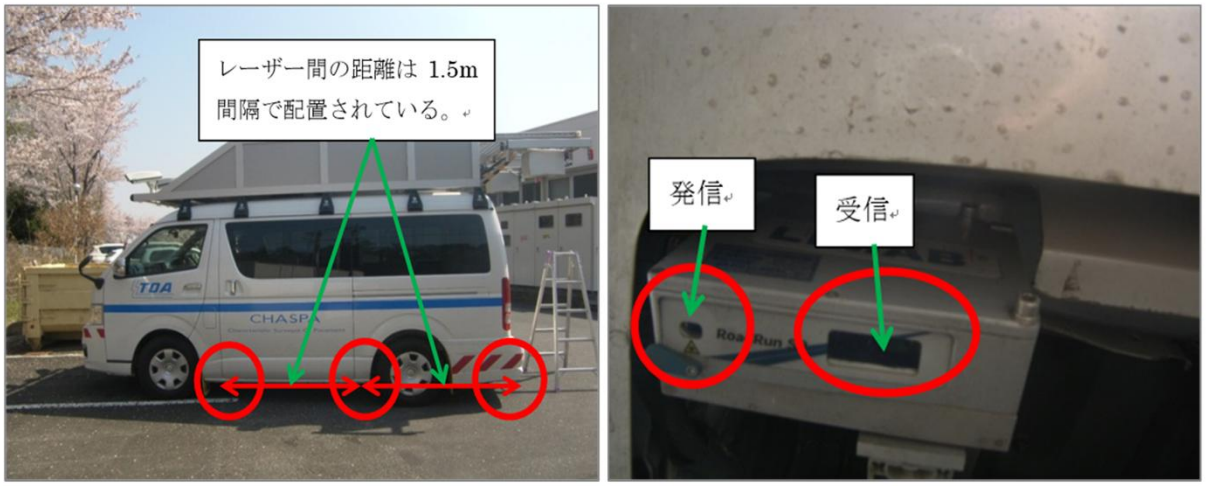
項目		適用可否／適用条件
点検時現場条件	道路幅員条件	・幅員：2.5m以上(最低車両通行可能幅)
	周辺条件	・高さ制限3.0m以下の場合は不可
	作業範囲	–
	安全面への配慮	測定中は黄色回転灯を灯火する。 車両後部に電光掲示板を設置し、後部車両への警戒呼び掛けを行う。
	無線等使用における混線等対策	–
	交通規制の要否	不要
	交通規制の範囲	不要
	現地への運搬方法運搬方法	不要(車両に常時搭載)
	気温条件	・特になし
	車線数の制約	・特になし
	その他	–

5. 留意事項（その2）

項目		適用可否／適用条件
作業条件・運用条件	調査技術者の技量	–
	必要構成人員数	・運転手1名、ソフト操作者1名
	操作に必要な資格等の有無、フライト時間	–
	作業ヤード・操作場所	–
	点検・診断に関する費用	2,300,000（円/100km） ※直轄国道の場合 ※協議、打合せ、旅費、報告書作成は含まない，日当たり測定延長は50km/日と仮定（現場・測定条件により異なる）
	保険の有無、保障範囲、費用	・加入済み、保証範囲：人+自転車+車　　保証金額：無制限
	時間帯（夜間作業の可否）	・夜間作業可能
	計測時の走行速度条件	5km/h以上、100km/h以下
	渋滞時の計測可否	5km/h未満は測定不可
	可搬性(寸法・重量)	・特になし
	自動制御の有無	・自動制御なし
	利用形態：リース等の入手性	・すべて自社機材
	関係機関への手続きの必要性	・必要なし
	解析ソフトの有無と必要作業及 び費用等	・ARRB社製　Hawkeye Processing Toolkit （ver6.6.14） ・帳票出力用エクセルソフト（自社開発ソフト） ・必要作業：担当者による解析作業 ・費用：：2476480 円／100 km（NETIS登録No.KT-170103-VR）ひび割れ自動検出システムを備えた路面性状自動測定装置（CHASPA））
	不具合時のサポート体制の有無及び条件	なし
	センシングデバイスの点検	1年毎に、車速距離計、LCMS3次元レーザー、レーザー変位計のキャリブレーションを行う
	その他	①特許状況：なし ②気象条件：雨天、積雪時などで路面が濡れている場合は測定不可 ③作業条件：なし ④適用できない条件：5km/h以下で走行する際は取得不可

6. 図面

LCMS 3次元レーザー



レーザー変位計

1. 基本事項

技術番号		PA010004-V0025			
技術名		MMS舗装点検評価システム　GT-5			
	技術バージョン	-		作成：　2023年3月作成（2025年3月更新）	
開発者		エアロトヨタ株式会社			
連絡先等		TEL：　049-244-4155	E-mail：　yuuya-yamaguchi@aerotoyota.co.jp		モビリティ空間技術部
現有台数・基地		現有１台	基地	埼玉県川越市	
技術概要		車両に高精度レーザ測距装置と路面撮影用のラインスキャンカメラを搭載し、通常走行で道路の舗装面状況ならびに周辺状況を記録して路面評価するシステムである。また、3次元点群データや全方位画像データなども同時取得できる為、その他道路維持管理にも活用できる。			
技術区分	対象部位	車道			
	変状の種類	ひび割れ率、わだち掘れ量、平坦性、IRI			
	物理原理	計測データ(ラインカメラ画像)…ひび割れ、パッチング 計測データ(レーザ)…平坦性、わだちぼれ			
	検出項目	画像解析（ひび割れ率）、三次元点群データによる形状解析（わだち掘れ量・平坦性・IRI）			

2. 基本諸元

計測機器の構成			本計測装置は移動車両にレーザスキャナ・GNSS/IMU装置・ラインスキャンカメラ・全方位カメラ・路面オルソカメラを搭載したシステムである
移動装置	移動原理		【車両型】内燃機関を搭載した車両にて移動する。
	運動制御機構	通信	–
		測位	–
		自律機能	–
	外形寸法・重量		・一体構造（移動装置+計測装置） ・最大外形寸法：長さ：493cm　幅：194cm　高さ：269cm ・車両総重量：2580kg
	搭載可能容量 （分離構造の場合）		–
	動力		移動装置の内燃機関によって発電された電力を用いる。
	連続稼働時間 （バッテリー給電の場合）		–
計測装置	設置方法		移動装置と一体的な構造
	外形寸法・重量 （分離構造の場合）		–
	センシングデバイス	カメラ	【ラインスキャンカメラ】 ・搭載台数　2台 ・画素数　4096 ・撮影レート　32.27kfps
		パン・チルト機構	–
		角度記録・制御機構 機能	–
		測位機構	GNSS/IMU、DMI
		計測原理	・GNSS/IMU及びDMIより、自己位置を特定する。 ・レーザスキャナにより、移動しながら計測する事で車両周辺の形状を測定する。 ・ラインスキャンカメラにより、移動しながら撮影する事で、自車の走行している車線の画像データを取得する。
		計測の適用条件 （計測原理に照らした適用条件）	・路面が濡れている場合、レーザからの反射が得られないため計測不可
		精度と信頼性に影響を及ぼす要因	–
		計測プロセス	①計測計画立案 ②データ計測実施 　・ひび割れ率…ラインスキャンカメラより路面画像取得 　・わだち掘れ量/平坦性…レーザスキャナより路面データを取得 ③後処理にて各指標を算出する
		アウトプット	・位置情報は、バイナリーデータ（GNSS/IMU） ・レーザデータは、バイナリーデータ（計測直後は3次元座標を保持していない） ・ラインカメラデータはバイナリーデータ（計測直後は、画像ファイルとして確認不可）
		計測頻度	１車線あたり１回走行計測を行う
	耐久性		レーザ機器…IP64、ラインスキャナカメラ…防滴仕様（カメラハウジング装着）
	動力		移動装置の内燃機関によって発電された電力を用いる。
	連続稼働時間 （バッテリー給電の場合）		–
データ収集・通信装置	設置方法		移動装置と一体的な構造
	外形寸法・重量 （分離構造の場合）		–
	データ収集・記録機能		記録メディア(SSD)に保存
	通信規格 （データを伝送し保存する場合）		–
	セキュリティ （データを伝送し保存する場合）		–
	動力		移動装置の内燃機関によって発電された電力を用いる。
	データ収集・通信可能時間 （データを伝送し保存する場合）		–

3. 計測性能

項目			性能
計測装置	計測レンジ（測定範囲）		ラインスキャンカメラ：約4m
	感度	校正方法	–
		検出性能	–
		検出感度	–
	撮影速度		10～120km/h　※現場の交通流に合わせて走行
	計測精度		最小ひび割れ幅：0.75mm
	位置精度		–
	色識別性能		–
	S/N比		–
	分解能		0.5mm/pixel
	計測精度		・距離測定精度：光学測量機による距離の測定値に対し、±0.3%以内の精度である（昼・夜）。 ・ひび割れ率：幅1mm以上のひび割れが識別可能な精度である（昼・夜）。 ・わだち掘れ量：横断プロフィルメータによるわだちぼれ深さの測定値に対し、±3mm以内の精度である（昼・夜）。 ・平坦性：縦断プロフィールメータによる標準偏差のそくていいt　に対し、±30%以内の精度である（昼・夜）。
	計測速度 （移動しながら計測する場合）		10～120km/h　※現場の交通流に合わせて走行
	位置精度 （移動しながら計測する場合）		±10cm程度　※GNSS信号受信が良好な場合

4. 画像処理・調書作成支援

変状検出手順		【ひび割れ率】 ①計測範囲のひび割れ抽出結果を作成する（AI） ②評価単位ごとの画像を切り出す（自動） ③ひび割れ抽出結果の目視チェック ④切り出した画像を元に、50㎝メッシュのひび割れ面積を計算し、評価単位ごとのひび割れ率を算出する（自動） 5m毎または任意距離のひび割れ率を算出し、区間最大値を評価する（自動） 【わだち掘れ量】 ①評価単位ごとの任意の大きさの標高グリッドデータを作成する（自動） ②グリッドサイズごとのわだち掘れを計算（自動） ③評価単位ごとの最大わだち掘れ量、平均わだち掘れ量を算出（自動） 【平坦性】 ①評価単位ごとの任意の大きさの標高グリッドデータを作成する（自動） ②車両軌跡を中心に左右1mの位置の平坦性量を計算（自動） 【IRI】 ①評価単位ごとの任意の大きさの標高グリッドデータを作成する（自動） ②プロファイルの作成とIRIの算出（手動）
ソフトウェア情報	ソフトウエア名	【位置情報解析】APPLANIX製PosPacMMS8.7 【レーザ出力】Trimble TBC 【損傷検出】自社開発ソフトウェア
	検出可能な変状	・ひび割れ率（%）、わだち掘れ量（mm）、平たん性（mm/m）、IRI（mm/m）
	変状検出の原理・アルゴリズム	【ひび割れ（AI検出）】 ①機械学習によるAI構築 ③AI教師データは、過去実績計測のデータを活用（高速道路、一般道とも） 【平坦性（IRI）】 3次元座標を任意グリッド（縦断方向）に処理し、独自プログラムにより処理 【わだちぼれ量】 3次元座標から縦横断方向へ任意グリッドを作成し、独自プログラムにより算出する
	取り扱い可能な画像データ	【ひび割れ率】 ①ファイル形式：汎用画像形式（TIFFおよびPNG等） ②ファイル容量:約80MB／車線・m ③カラー／白黒画像：白黒画像 ④画素分解能：1画素1㎜未満 ⑤画像データ取得位置情報 【わだち掘れ、平坦性、IRI】 ①ファイル形式：LAS1.2 ②ファイル容量：約1～1.5GB／車線・km　※計測場所により変動 ③車両走行軌跡
	出力ファイル形式	（ひび割れ）画像データ拡張子PNGフォーマット （平坦性）点群データ汎用フォーマットLAS （わだち掘れ）点群データ汎用フォーマットLAS

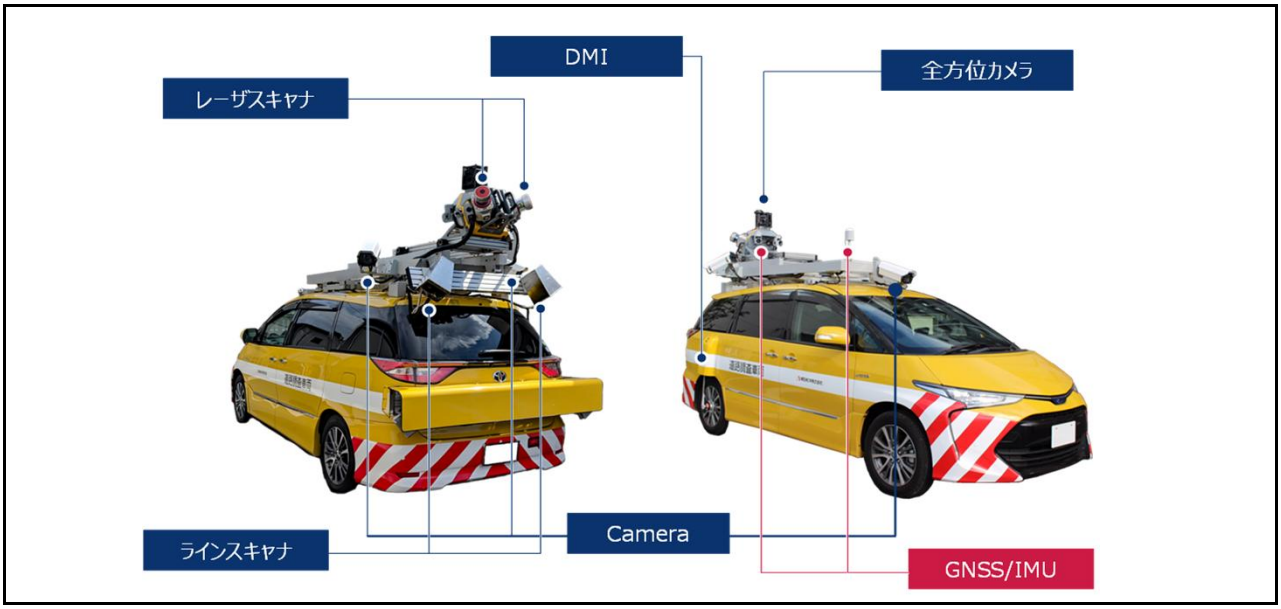
5. 留意事項（その1）

項目		適用可否／適用条件
点検時現場条件	道路幅員条件	幅員　2.5m以上（車両が走行できる幅員であれば可能）
	周辺条件	高さ制限　2.8m未満の場合は不可
	作業範囲	–
	安全面への配慮	計測中に周囲へ「計測中」の旨を伝える看板を装備
	無線等使用における混線等対策	–
	交通規制の要否	不要
	交通規制の範囲	不要
	現地への運搬方法運搬方法	不要（車両に常時搭載）
	気温条件	0℃～＋40℃
	車線数の制約	特になし
	その他	–

5. 留意事項（その2）

項目		適用可否／適用条件
作業条件・運用条件	調査技術者の技量	特になし
	必要構成人員数	2名（運転者1名、機材操作者1名）
	操作に必要な資格等の有無、フライト時間	特になし
	作業ヤード・操作場所	特になし
	点検・診断に関する費用	【想定】100km×1車線のケース ・外業：1,000,000円(MMS計測) ・内業：3,000,000円(路面性状解析) ・機械経費：1,000,000円 **合計：5,000,000円**
	保険の有無、保障範囲、費用	加入済み、補償範囲：人＋自転車＋車　保証金額：無制限
	時間帯（夜間作業の可否）	昼間、夜間作業とも可能
	計測時の走行速度条件	10～120km/h　※現場の交通流に合わせて走行
	渋滞時の計測可否	特になし（測定可能）
	可搬性(寸法・重量)	特になし（車両に常時搭載）
	自動制御の有無	–
	利用形態：リース等の入手性	すべて自社機材
	関係機関への手続きの必要性	必要なし
	解析ソフトの有無と必要作業及 び費用等	解析ソフト…市販ソフト並びに自社開発ソフトを使用 必要作業…担当者による解析作業
	不具合時のサポート体制の有無及び条件	無し
	センシングデバイスの点検	1年以1回の頻度でメーカーによる点検実施
	その他	【気象条件】雨天、積雪時などで路面が濡れている場合は測定不可

6. 図面等



1．基本事項

技術番号		PA010006-V0022			
技術名		車載搭載型非接触式路面プロファイラ			
	技術バージョン			作成：　2023年3月作成（2024年3月更新）	
開発者		株式会社トノックス			
連絡先等		TEL：　0463-73-9151	E-mail：　m-takahashi@tonox.com		担当部署：計装システム事業部
現有台数・基地		現有2台	基地	神奈川県平塚市長瀞	
技術概要		センサBOXを車体の床下に取り付けて走行すると、路面の縦断プロファイルとIRIが計測できる車載搭載型装置である。センサーBOX内部には、2台のレーザ変位計とIMUが配置されており、路面の勾配を精度高く検出する。同時にGNSSデータと車速パルスの入力により車両の位置を検出する。データロガー内のSDカードに測定データを記録し、後処理のソフトにより、測位座標および距離データに紐づけされた縦断プロファイルとIRIが算出される。			
技術区分	対象部位	歩道/車道			
	変状の種類	IRI、平たん性			
	物理原理	前後2台のレーザ変位計による変位差とIMUの測定値から算出された車体の姿勢角で路面勾配を算出し、その路面勾配を走行距離で積分することにより路面プロファイルを算出			
	検出項目	レーザ変位計による路面までの距離/IMUによる加速度と角速度/車速パルスカウント値/測位座標			

2. 基本諸元

計測機器の構成			本装置は、2台のレーザ変位計とIMUが内蔵された『センサBOX』とセンサーBOXからのデータと、車速パルスを入力し、かつRTK測位可能なGNSS受信装置を搭載した『コントローラ』および、SDカードに計測されたデータを記録する『データロガー』で構成されている車載搭載型の装置である。
移動装置	移動原理		【車両型】/内燃機関や電動車両にて車載して移動する。
	運動制御機構	通信	—
		測位	—
		自律機能	—
	外形寸法・重量		—
	搭載可能容量（分離構造の場合）		—
	動力		—
	連続稼働時間（バッテリー給電の場合）		—
計測装置	設置方法		車体床下にブラケットを取り付け、センサBOXをブラケットにて固定する。コントローラは、助手席下に搭載
	外形寸法・重量（分離構造の場合）		センサBOX　：幅120㎜×長320㎜×高80㎜　重量3.0kg コントローラ　：幅175㎜×長145㎜×高70㎜　重量0.6kg データロガー　：幅160㎜×長105㎜×高50㎜　重量0.4kg
	センシングデバイス	カメラ	—
		パン・チルト機構	—
		角度記録・制御機構機能	—
		測位機構	GNSS（RTK、単独測位）
		計測原理	センサBOX内はIMUと2台のレーザ変位計が内蔵されている。IMU測定値から算出される車体の姿勢角と前後2台のレーザ変位計で測定される変位差から路面の勾配を算出しその勾配を走行距離で積分することにより路面のプロファイルを算出する。性能試験は、本装置を台車に搭載し試験路面を複数回走行し、低速プロファイラ装置との比較を行い、精度および再現性の試験を行う。
		計測の適用条件（計測原理に照らした適用条件）	ﾚｰｻﾞ変位計使用のため水溜りや積雪では計測不可、さらにGNSSにより測位座標を検出しているがﾄﾝﾈﾙ内は測位不可のためトンネル出入り口の測位可能座標により測位不可区間の座標を補間して求める。またｾﾝｻBOXは一般的に左前後輪間に設置するためOWP上の測線の縦断ﾌﾟﾛﾌｧｲﾙが測定される。
		精度と信頼性に影響を及ぼす要因	レーザ変位計の出射窓の汚れや太陽光の影響があると正確な変位が検出できず、プロファイルの不正確の要因となる。（出射窓に汚れが付着した場合はふき取る必要あり。また太陽光の影響がある場合は日よけカバーを施す。）一般車両では時速2km/h以下程度の超低速走行時には車速パルスが出力不可となり距離の誤差要因となる。
		計測プロセス	電源が入ると、IMUのイニシャライズが行われる。その後、GNSS受信装置からの測位がされるとコントローラ内でPPSに同期したクロックが発生する。このクロックでレーザ変位計、IMU、GNSSおよび車速パルスデータがサンプリングされる。データ送信SWをONすると、データロガーのSDカードに前記サンプリングデータが記録される。
		アウトプット	サンプリング毎の各センサのデータであり、データはカンマ区切りのCSV形式である。 各センサは、レーザ変位計、IMU、GNSSおよび車速パルスである。
		計測頻度	測線に対して最低1回
	耐久性		センサBOX（防塵防水：IP53、耐衝撃50G以内）
	動力		車両のバッテリ（12Vあるいは24V）を用いる。
	連続稼働時間（バッテリー給電の場合）		連続8時間以上測定可能　気温条件：−10℃～50℃
データ収集・通信装置	設置方法		車内のダッシュボード等に設置
	外形寸法・重量（分離構造の場合）		データロガー：幅160㎜×長105㎜×高50㎜　重量0.4Kg
	データ収集・記録機能		記録メディア（SDカード）に記録・保存
	通信規格（データを伝送し保存する場合）		RTK測位の場合は、基地局情報をスマホなどを利用してGNSS受信装置とBluetooth経由で通信
	セキュリティ（データを伝送し保存する場合）		—
	動力		車両のバッテリ（12Vあるいは24V）を用いる。
	データ収集・通信可能時間（データを伝送し保存する場合）		8時間以上記録可能　気温条件：0℃～60℃

3. 計測性能

項目			性能
計測装置	計測レンジ（測定範囲）		レーザ変位：±250㎜、 角速度：±450°／s 、加速度：±10G
	感度	校正方法	レーザ変位計およびIMUとも機器メーカの仕様書に準ずる。
		検出性能	レーザ変位計：分解能：10μm、繰返精度：10μm、リニアリティ：フルスケールに対し±0.1% IMU：ジャイロバイアス安定性：0.8°／h、角度ランダムウォーク：0.06°／√h
		検出感度	レーザ変位：22μm、加速度：0.4mG、角速度：0.015°／S いずれも1bit分解能
	撮影速度		—
	計測精度		—
	位置精度		—
	色識別性能		—
	S/N比		—
	分解能		プロファイル高さ分解能0.1㎜
	計測精度		・プロファイル：低速プロファイラ装置と比較して一致率90%以上である。（『NEXCO殿路面ﾌﾟﾛﾌｧｲﾗ精度検証ソフト』による） ・平たん性：縦断プロフィルメータによる標準偏差の測定値に対し、±30%以内の精度である。
	計測速度 （移動しながら計測する場合）		0～80km/h
	位置精度 （移動しながら計測する場合）		距離精度：0.1%程度（距離校正後）、測位座標精度：1～2m以下 ＊車両の車速パルスを利用しているため車載車両ごと距離校正を要する。 ＊距離精度は速度5km/h以上、距離1km走行したものである。

4. 画像処理・調書作成支援

変状検出手順		【IRI】 ①計測記録されたSDカードをパソコンにセットする。 ②自社開発の『路面プロファイル＆IRI算出ソフト』を起動する。 ③SDカード内の対象計測データファイルを選択する。 ④画面上に諸条件（車速パルスピッチ、GNSSｱﾝﾃﾅ高さ、IRI算出開始＆終了距離、IRI評価長）を入力する。 ⑤ソフトを実行すると、自動的に距離と測位データに紐づけされた5cm毎のプロファイルと評価長ごとのIRIがCSV ファイルで自動的に出力される。 ⑥つづいて自社開発の『IRI地図表示ソフト』を起動する。 ⑦前記出力された評価長ごとのIRIファイルを選択する。 ⑧ソフトを実行するとGoogleEarthの地図上にIRIを3ランクで色分け表示される。 【平たん性】 ①自社開発の『平たん性解析ソフト』を起動する。 ②前記、出力された5cm毎のプロファイルのファイルを選択する。 ③画面上に諸条件（算出開始＆終了距離、評価単位）を入力する。 ④ソフトを実行すると自動的に平たん性の帳票がEXCEL出力される。
ソフトウェア情報	ソフトウエア名	自社開発ソフト『路面プロファイル＆IRI算出ソフト』 '自社開発ソフト『平たん性解析ソフト』 '自社開発ソフト『IRI地図表示ソフト（EXCELマクロ）』
	検出可能な変状	IRI、平たん性
	変状検出の原理・アルゴリズム	【IRI】 算出された路面プロファイルからASTM INTERNATIONALの下記資料にフォートランソースコードで示されているものを使用　Designation: E 1926 – 98 (Reapproved 2003) Standard Practice for Computing International Roughness Index of Roads from Longitudinal Pro・le Measurements 【 平たん性】 算出された路面プロファイルから舗装試験法による『平坦性測定方法』に基づき算出
	取り扱い可能な画像データ	—
	出力ファイル形式	CSV形式

5. 留意事項（その1）

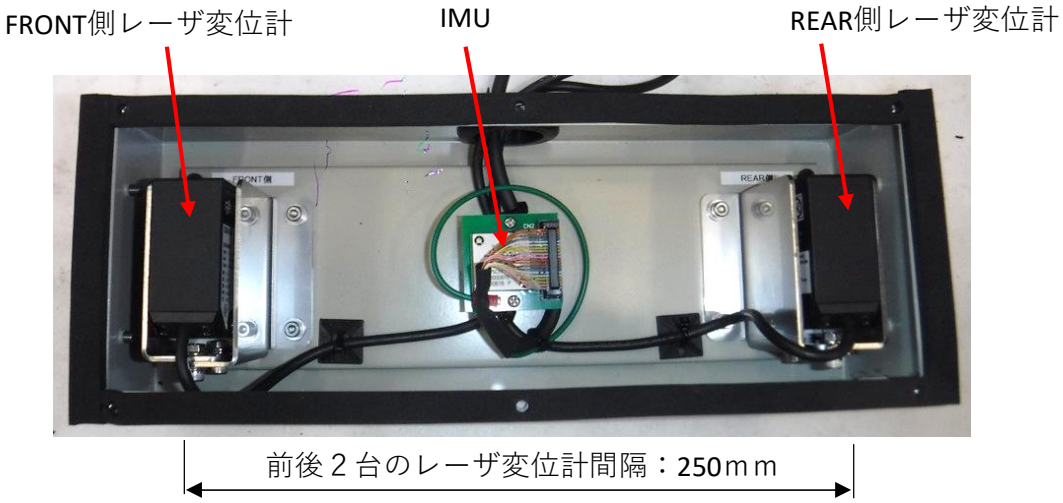
項目		適用可否／適用条件
点検時現場条件	道路幅員条件	本装置を搭載した車両が通過可能な道路幅
	周辺条件	本装置を搭載した車両が通過可能な暗渠高さ
	作業範囲	—
	安全面への配慮	—
	無線等使用における混線等対策	—
	交通規制の要否	不要
	交通規制の範囲	不要
	現地への運搬方法運搬方法	・本装置を測定する車両に搭載して運搬 ・本装置を分割して宅急便にて運搬し現地にて測定する車両に搭載
	気温条件	−10℃～+50℃　結露無いこと
	車線数の制約	特になし
	その他	—

5. 留意事項（その2）

項目		適用可否／適用条件
作業条件・運用条件	調査技術者の技量	特に必要なし
	必要構成人員数	運転手1人での操作が可能
	操作に必要な資格等の有無、フライト時間	無し
	作業ヤード・操作場所	特になし
	点検・診断に関する費用	主として本装置の販売を目的（お客様の車両に取り付けてお客様にて計測運用）
	保険の有無、保障範囲、費用	—
	時間帯（夜間作業の可否）	夜間作業可能
	計測時の走行速度条件	0～80km/h
	渋滞時の計測可否	計測可能
	可搬性（寸法・重量）	センサBOX寸法、重量：幅120㎜×長320㎜×高80㎜　2.97Kg
	自動制御の有無	—
	利用形態：リース等の入手性	自社開発機材
	関係機関への手続きの必要性	特に必要なし
	解析ソフトの有無と必要作業及び費用等	『路面プロファイル＆IRI算出ソフト』（自社開発ソフト） 『平たん性解析ソフト』（自社開発ソフト） 『IRI地図表示ソフト（EXCELマクロ）』（自社開発ソフト） 必要作業：お客様にて上記ソフトによる解析作業
	不具合時のサポート体制の有無及び条件	有り
	センシングデバイスの点検	1年に1回程度の定期点検を推奨
	その他	①特許：特許第7210184号「路面のプロファイル測定器」 ②気象条件：雨天、積雪時など路面が濡れている場合は測定不可 ③作業条件：なし

6. 図面

センサBOX内部



1．基本事項

技術番号		PA010007-V0024			
技術名		FMR スキャナー（高速移動路面3Dスキャナー)による路面調査			
	技術バージョン			作成：　2023年3月作成（2025年3月更新）	
開発者		株式会社 なんばら/株式会社 南原			
連絡先等		TEL：　0957-24-0231	E-mail：　y-nishida@nanbara.net		測量調査部　西田
現有台数・基地		1台	基地	長崎・佐賀・福岡	
技術概要		高速で移動しながら車両に搭載されたレーザーと3Dカメラで路面画像を取得し、路面の状況の把握を行うシステムである。取得した路面データから路面性状を示す3要素（ひび割れ・わだち掘れ、平坦性（IRI））の解析を行い、3要素の解析は専用ソフトにて自動抽出・解析され、舗装点検要領に基づいた様式への出力が可能である。			
技術区分	対象部位	車道			
	変状の種類	ひび割れ率、わだち掘れ量、IRI、平たん性、ポットホール			
	物理原理	レーザ光と3Dエリアカメラを使用した光切断法、非接触距離計・レーザ変位計による変位量計測、QCモデルによるIRI算出			
	検出項目	レーザ光と3Dエリアカメラによる画像解析、非接触距離計による距離計測、レーザ変位計による変位量計測、GPSによる位置情報			

2. 基本諸元

計測機器の構成			本技術は「レーザ光と3Dエリアカメラ、レーザ変位計により路面の形状を取得できる計測システム」と「各機器のデータを保存するハードディスクと処理装置を組み合わせた記録装置」を「移動車両」に一体化させたものである。
移動装置	移動原理		【車両型】/内燃機関を搭載した車両にて移動する。
	運動制御機構	通信	—
		測位	—
		自律機能	—
	外形寸法・重量		一体構造（移動装置+計測装置）：最大外形寸法（長さ2010mm、幅510mm、高さ2400mm）、車体総重量（2755kg）
	搭載可能容量 （分離構造の場合）		—
	動力		移動装置の内燃機関によって発電された電力を用いる。
	連続稼働時間 （バッテリー給電の場合）		—
計測装置	設置方法		移動装置と一体的な構造。
	外形寸法・重量 （分離構造の場合）		—
	センシングデバイス	カメラ	機密情報のため未掲載
		パン・チルト機構	固定式
		角度記録・制御機構 機能	—
		測位機構	GPS
		計測原理	・搭載したレーザ光と3Dエリアカメラにより3次元的に路面形状を取得する ・取得された路面形状からひび割れ率、横断形状（わだち掘れ量）を算出する。 ・3台のレーザ変位計により縦断プロファイルを取得し、平坦性およびIRIを算出する。
		計測の適用条件 （計測原理に照らした適用条件）	・搭載したレーザ光と3Dエリアカメラにより3次元的に路面形状を取得する ・取得された路面形状からひび割れ率、横断形状（わだち掘れ量）を算出する。 ・3台のレーザ変位計により縦断プロファイルを取得し、平坦性およびIRIを算出する。
		精度と信頼性に影響を及ぼす要因	道路幅員：幅員2.0m以下およびは高さ2.5m以下は不可：最大計測範囲：4.0m） 路面条件：路面が濡れている場合は不可 気温条件：0～+40℃
		計測プロセス	・点検となる対象区間の起終点を確認。必要に応じて起終点および基準となる測点にマーキングを行う ・測定機材の動作確認を行い、計測を行う。 ・測定データに解析区間の起点・終点を設定、対象区間の白線および0.5mメッシュを作成する（自動）。 ・抽出するひび割れの深さ・長さを設定し、指定区間内のひび割れ率を算出する(自動）。 ・設定した測点でわだち掘れ量を算出し、指定区間内の平均値および最大値を算出する（自動）。 ・3台のレーザ変位計のデータをもとに指定区間内の平坦性、IRI（QCモデル）を算出（自動）
		アウトプット	データ出力形式：excelフォーマット（xlsx,xls,csv）、PDF、横断形状はDXF出力可能
		計測頻度	—
	耐久性		—
	動力		移動装置の内燃機関によって発電された電力を用いる。
	連続稼働時間 （バッテリー給電の場合）		
データ収集・通信装置	設置方法		移動装置と一体的な構造。
	外形寸法・重量 （分離構造の場合）		—
	データ収集・記録機能		記録メディア（SSD)に保存
	通信規格 （データを伝送し保存する場合）		—
	セキュリティ （データを伝送し保存する場合）		—
	動力		移動装置の内燃機関によって発電された電力を用いる。
	データ収集・通信可能時間 （データを伝送し保存する場合）		—

3. 計測性能

項目			性能
計測装置	計測レンジ（測定範囲）		4m
	感度	校正方法	専用治具を用いて校正を行う
		検出性能	—
		検出感度	—
	撮影速度		100km/h以下
	計測精度		【ひび割れ】 幅1mm以上のひび割れが識別可能な精度
	位置精度		縦断方向：150mm、横断方向：150mm　※測位状況により変動する
	色識別性能		—
	S/N比		—
	分解能		—
	計測精度		【距離測定精度】 距離の測定値に対し±0.3%以内の精度 【ひび割れ】 幅1mm以上のひび割れが識別可能な精度 【わだち掘れ】 横断プロフィルメーターの測定値に対し±3mm以内の精度 【平坦性】 縦断プロファイラ―の測定値に対し±30%以内の精度
	計測速度 （移動しながら計測する場合）		100km/h以下
	位置精度 （移動しながら計測する場合）		縦断方向：150mm、横断方向：150mm　※測位状況により変動する

4. 画像処理・調書作成支援

変状検出手順		【ひび割れ】 ①解析区間の起点・終点を設定（手動） ②レーザおよび3Dカメラで取得したデータをもとに0.5mメッシュを作成（自動） ③抽出するひび割れの深さ・長さを設定し、ひび割れ率を算出する（自動） 【わだち掘れ】 ①解析区間の起点・終点を設定（手動） ②設定した測点でわだち掘れ量を算出、指定区間内の平均値および最大値を算出する（自動） 【平坦性（IRI）】 ①解析区間の起点・終点を設定（手動） ②3台のレーザ変位計のデータをもとに平坦性、IRI（QCモデル）を算出（自動）
ソフトウェア情報	ソフトウエア名	CRACK DETECTOR
	検出可能な変状	ひび割れ率（%）・わだち掘れ量（mm）・平坦性（mm）・IRI（mm/m）・ポットホール
	変状検出の原理・アルゴリズム	レーザ光と3Dエリアカメラを使用した光切断法によりひび割れ、わだち掘れを検出 3台の接触型レーザ変位計を用いて縦断プロファイルを検出し、QCモデルを用いてIRI値を算出する
	取り扱い可能な画像データ	専用フォーマットのため外部入力不可
	出力ファイル形式	データ出力形式：excelフォーマット（xlsx,xls,csv）、PDF、横断形状はDXF出力可能

5. 留意事項（その1）

項目		適用可否／適用条件
点検時現場条件	道路幅員条件	車両幅（約2.0m）以上必要
	周辺条件	高さ2.5m以下の場合は不可
	作業範囲	—
	安全面への配慮	測定中は黄色回転灯を灯火する
	無線等使用における混線等対策	—
	交通規制の要否	不要
	交通規制の範囲	不要
	現地への運搬方法運搬方法	不要（車両一体型）
	気温条件	特になし
	車線数の制約	特になし
	その他	—

5. 留意事項（その2）

項目		適用可否／適用条件
作業条件・運用条件	調査技術者の技量	特になし
	必要構成人員数	車両運転：1名、操作：1名　合計2名
	操作に必要な資格等の有無、フライト時間	特になし
	作業ヤード・操作場所	特になし
	点検・診断に関する費用	概略費用(調査費用、機械経費、その他費用)[100kmあたり] 【外業】 1.現地踏査　¥60,000 2.現地調査　¥500,000 3.機械経費　別途計上
	保険の有無、保障範囲、費用	加入済み、保証範囲：人+自転車+車　　保証金額：無制限
	時間帯（夜間作業の可否）	昼・夜　可能
	計測時の走行速度条件	1～100km/h
	渋滞時の計測可否	特になし（測定可能）
	可搬性(寸法・重量)	特になし
	自動制御の有無	自動制御なし
	利用形態：リース等の入手性	すべて自社機材
	関係機関への手続きの必要性	必要なし
	解析ソフトの有無と必要作業及 び費用等	解析ソフト：解析専用ソフトを使用 必要作業：担当者による解析作業 【内業】 100kmあたり（参考） ・内業：4,500,000円（計画準備・解析・データ作成）
	不具合時のサポート体制の有無及び条件	なし
	センシングデバイスの点検	年1回以上、車速距離計・レーザおよびカメラ、変位計のキャリブレーションを行う
	その他	・車両幅（約2.0m）以上必要 ・高さ2.5m以下の場合は不可 ・降雪時、路面が濡れている場合は不可

6. 図面等

車載用PC

1. 基本事項

技術番号		PA010009-V0025			
技術名		車載簡易装置による道路点検システム「GLOCAL-EYEZ」			
	技術バージョン	Ver3.2.11		作成：　2023年3月作成（2026年3月更新）	
開発者		ニチレキ株式会社/株式会社スマートシティ技術研究所			
連絡先等		TEL：　048-961-6321	E-mail：　hazama.m@nichireki.jp		担当部署：ニチレキ株式会社道路エンジニアリング部
現有台数・基地		6台	基地	埼玉県越谷市	
技術概要		一般車両に車載簡易装置（スマートフォン）を取り付けて、走行しながら車両前方画像と加速度等を取得し、舗装点検（ひび割れ、わだち掘れ、IRI）と道路巡視（ポットホール、段差、路面標示のかすれ、建築限界、道路付属物）の点検項目を一度に把握する技術である。計測データはクラウドサーバ上でAI解析され、インターネット上で解析結果を確認できる。また、路線の基本情報（路線名称や延長など）を付加して点検記録様式が出力できる。			
技術区分	対象部位	車道			
	変状の種類	ひび割れ率、わだち掘れ量、IRI、平たん性、ポットホール、段差、路面標示のかすれ、建築限界、道路付属施設			
	物理原理	画像/加速度/角速度			
	検出項目	カメラによる画像解析/加速度センサー/ジャイロセンサー/座標位置			

2. 基本諸元

計測機器の構成			車載簡易装置として、スマートフォン（推奨機種：iPhone13以上のiOS端末）を使用する
移動装置	移動原理		【車両型】：車載簡易装置（スマートフォン）を車両のフロントガラス上部に設置して車両走行しながら計測する
	運動制御機構	通信	－
		測位	－
		自律機能	－
	外形寸法・重量		－
	搭載可能容量 （分離構造の場合）		縦約160mm×横約70mm×幅約8mm（スマートフォン自体の大きさ）、約200g（スマートフォン自体の重さ） ※使用機種により異なる
	動力		スマートフォン自体のバッテリーを使用する
	連続稼働時間 （バッテリー給電の場合）		2～5時間（スマートフォンの推奨機種を使用した場合）
計測装置	設置方法		スマートフォンを車両のフロントガラス上部に固定設置する
	外形寸法・重量 （分離構造の場合）		縦約160mm×横約70mm×幅約8mm（スマートフォン自体の大きさ）、約200g（スマートフォン自体の重さ） ※使用機種により異なる
	センシングデバイス	カメラ	スマートフォンカメラ（1920×1080pixel、30fps）
		パン・チルト機構	－
		角度記録・制御機構 機能	－
		測位機構	－
		計測原理	①ひび割れ率：車両前方画像をオルソ画像（鳥瞰図）に自動的に変換する。白線位置及びひび割れの本数（50cmメッシュ毎）をAIで自動判定し、ひび割れ率を求める。 ②わだち掘れ量：連続鳥瞰図における路面歪みの変化量を求めて路面横断形状を推定し、わだち掘れ量を算出する。 ③IRI：加速度、角速度データ等から車両の動的モデルを同定し、車両ごとの動的特性の違いを取り除き、路面縦断形状を自動推定する。推定した路面縦断形状からIRIを求める。
		計測の適用条件 （計測原理に照らした適用条件）	夜間や大雨・大雪以外の条件
		精度と信頼性に影響を及ぼす要因	夜間や大雨・大雪などの悪天候、GPSが長時間受信できない区間
		計測プロセス	①スマートフォンで専用アプリ（GLOCAL-EYEZ）を起動 ②スマートフォンを車両フロントガラス上部に設置 ③アプリ内で計測開始ボタンを押して計測（走行）し、計測終了ボタンを押して計測終了 ④アプリ内で動画を画像に抽出し、自動解析クラウドサーバに画像・加速度等の計測データをアップロード
		アウトプット	web地図上でひび割れ、わだち掘れ、IRIの診断区分を色分けして表示 舗装点検記録様式A、点検写真集
		計測頻度	最小計測回数：1回
	耐久性		－
	動力		スマートフォン自体のバッテリーを使用する
	連続稼働時間 （バッテリー給電の場合）		2～5時間（推奨機種を使用した場合）
データ収集・通信装置	設置方法		計測装置（スマートフォン）を使用
	外形寸法・重量 （分離構造の場合）		縦約160mm×横約70mm×幅約8mm（スマートフォン自体の大きさ）、約200g（スマートフォン自体の重さ） ※使用機種により異なる
	データ収集・記録機能		スマートフォンの内部ストレージに保存
	通信規格 （データを伝送し保存する場合）		Wifiまたはスマートフォンのデータ通信（4G・5G通信）
	セキュリティ （データを伝送し保存する場合）		－
	動力		スマートフォン自体の充電を使用する
	データ収集・通信可能時間 （データを伝送し保存する場合）		スマートフォン機種、データ通信量、通信環境による

3. 計測性能

項目			性能
計測装置	計測レンジ（測定範囲）		計測装置より前方5～10m程度、幅4m程度
	感度	校正方法	–
		検出性能	–
		検出感度	–
	撮影速度		画像解析：0km/h～60km/h 振動解析：30km/h～60km/h
	計測精度		最小ひび割れ幅：1mm以上
	位置精度		–
	色識別性能		–
	S/N比		–
	分解能		–
	計測精度		・ひび割れ率：幅1mm以上のひび割れが識別可能な精度 ・わだち掘れ量：横断プロフィルメーターによるわだち掘れ深さの測定値に対し、±3mm以内の精度 ・平たん性：縦断プロフィルメータによる標準偏差の測定値に対し、±30%以内の精度
	計測速度 （移動しながら計測する場合）		30km/h～60km/h
	位置精度 （移動しながら計測する場合）		–

4. 画像処理・調書作成支援

変状検出手順		【ひび割れ率】 ①一定間隔ごとの前方画像を切り出す（自動） ②切り出した前方画像をオルソ画像（鳥瞰図）に変換（自動） ③オルソ画像を基に、白線及びひび割れの本数（50cmメッシュ毎）をAIで自動判定する（自動） ④連続鳥瞰図において、評価区間ごとにひび割れ率を算出する（評価区間長設定は手動） 【わだち掘れ量】 ①一定間隔ごとの画像を切り出す（自動） ②切り出した画像をオルソ画像（鳥瞰図）に変換（自動） ③連続鳥瞰図から路面横断形状を推定し、評価区間ごとにわだち掘れ量を算出する（評価区間長設定は手動）
ソフトウェア情報	ソフトウエア名	自社開発計測アプリ：GLOCAL-EYEZ 自社開発クラウド解析・閲覧サーバ：GLOCAL-EYEZ
	検出可能な変状	ひび割れ率（%）、わだち掘れ量（mm）、ポットホール、路面標示のかすれ、建築限界、道路付属施設異常箇所
	変状検出の原理・アルゴリズム	機密情報のため未記載
	取り扱い可能な画像データ	①ファイル形式：JPEG等 ②ファイル容量：約300MB/km ③カラー/白黒画像：カラー ④画素分解能：スマートフォン推奨機種カメラによる撮影
	出力ファイル形式	JPEG

5. 留意事項（その1）

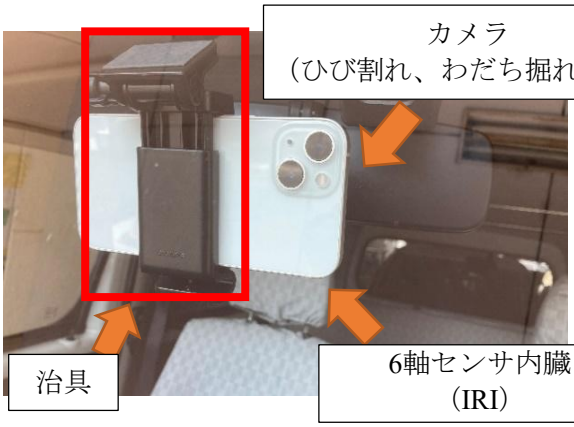
項目		適用可否／適用条件
点検時現場条件	道路幅員条件	搭載車両が安全に走行可能な幅員
	周辺条件	搭載車両が安全に走行可能な高さ
	作業範囲	–
	安全面への配慮	–
	無線等使用における混線等対策	–
	交通規制の要否	不要
	交通規制の範囲	不要
	現地への運搬方法運搬方法	人による運搬（スマートフォン）、車両にスマートフォンを設置して運搬
	気温条件	特になし
	車線数の制約	特になし
	その他	昼間に計測する必要がある

5. 留意事項（その2）

項目		適用可否／適用条件
作業条件・運用条件	調査技術者の技量	特になし
	必要構成人員数	操作1名
	操作に必要な資格等の有無、フライト時間	特になし
	作業ヤード・操作場所	特になし
	点検・診断に関する費用	100km×1車線あたりの標準的な費用：2,210千円（税抜） ※公共の委託業務（測量業務）として積算、令和8年度技術者単価 ※測定や報告書作成等込み
	保険の有無、保障範囲、費用	スマートフォン（計測機器）の保証サービス加入
	時間帯（夜間作業の可否）	昼間に計測する必要がある
	計測時の走行速度条件	画像解析の推奨速度：0km/h～60km/h、振動解析推奨速度：30km/h～60km/h
	渋滞時の計測可否	特になし（車間距離は必要）
	可搬性（寸法・重量）	特になし
	自動制御の有無	自動制御あり
	利用形態：リース等の入手性	自社機材（調査者所有のスマートフォンも可）
	関係機関への手続きの必要性	必要なし
	解析ソフトの有無と必要作業及 び費用等	・解析ソフト：自社開発ソフト（GLOCAL-EYEZ計測アプリ、GLOCAL-EYEZクラウドサーバ）を使用 ・必要作業：AIモデル更新作業、サーバ維持管理作業
	不具合時のサポート体制の有無及び条件	あり
	センシングデバイスの点検	頻度：1回／年
	その他	①特許状況： ・路面プロファイル推定装置、路面プロファイル推定システム、路面プロファイル推定方法及び路面プロファイル推定プログラム、特許番号：特許第7390731号、出願人：国立大学法人東京大学、使用条件：東京大学より使用許諾を得る ・路面3次元形状推定装置、路面3次元の推定方法、路面3次元形状推定システム、及び路面3次元形状推定プログラム、特許番号：第7618145号、出願人：国立大学法人東京大学、（株）スマートシティ技術研究所、ニチレキ（株）、使用条件：出願人による許諾を得る ②気象条件：悪天候時以外 ③作業条件：なし ④適用できない条件：夜間など照度が不足する場合とGPSが長時間受信できない場合

6. 図面等

専用アプリがインストールされたスマートフォンを車両のフロントガラス上部に接着した治具により車両に固定



1．基本事項

技術番号		PA010010-V0025		
技術名		BumpRecorder（スマートフォンを用いたIRI等の路面性状計測）		
	技術バージョン	ー	作成：　2023年3月作成（2024年3月更新）	
開発者		バンプレコーダー株式会社		
連絡先等		TEL：　03-6454-4255	E-mail：　info@bumprecorder.com	担当部署：　ー
現有台数・基地		ー	基地	ー
技術概要		汎用装置を用いた簡易路面性状計測サービス。ユーザーが保有する乗用車とAndroidスマートフォンを用いて、走行中の車両の振動を計測し、そこからIRIなど路面性状に関連する指標を算出する。		
技術区分	対象部位	路面性状		
	変状の種類	縦断凹凸・ラフネスなどを評価。		
	物理原理	車両の上下振動からサスペンション硬さを推測し、バネモデル計算によりサスペンション下部の上下動を求め、それを縦断プロファイルの近似解としてIRI等の指標を算出。		
	検出項目	IRI、平たん性σ、段差高、鉄道の乗り心地指標のLT値、最大加速度など		

2. 基本諸元

計測機器の構成			ユーザー保有の乗用車およびAndroidスマートフォンを使用
移動装置	移動原理		乗用車で通常通り走行するのみ
	運動制御機構	通信	ー
		測位	ー
		自律機能	ー
	外形寸法・重量		ー
	搭載可能容量 （分離構造の場合）		ー
	動力		ー
	連続稼働時間 （バッテリー給電の場合）		ー
計測装置	設置方法		ダッシュボード上にAndroidスマートフォンを固定
	外形寸法・重量 （分離構造の場合）		ー
	センシングデバイス	カメラ	ー
		パン・チルト機構	ー
		角度記録・制御機構 機能	ー
		測位機構	ー
		計測原理	ー
		計測の適用条件 （計測原理に照らした適用条件）	ー
		精度と信頼性に影響を及ぼす要因	ー
		計測プロセス	ー
		アウトプット	ー
		計測頻度	ー
	耐久性		直射日光などによりスマートフォンの温度が50度を超えないように注意すること （GPSを連続稼働するので温度が上がりやすい。50度以上でバッテリ保護のためAndroid OSが強制的に電源OFFする）
	動力		ー
	連続稼働時間 （バッテリー給電の場合）		Androidスマートフォンの機種に依存（最近のスマートフォンの場合、6～8時間の連続計測も可能、シガー電源から給電すれば上限なし）
データ収集・通信装置	設置方法		ダッシュボード上にAndroidスマートフォンを固定
	外形寸法・重量 （分離構造の場合）		ー
	データ収集・記録機能		ー
	通信規格 （データを伝送し保存する場合）		ー
	セキュリティ （データを伝送し保存する場合）		ー
	動力		ー
	データ収集・通信可能時間 （データを伝送し保存する場合）		ー

3. 計測性能

項目			性能
計測装置	計測レンジ（測定範囲）		使用するAndroidスマートフォンに依存
	感度	校正方法	ー
		検出性能	ー
		検出感度	ー
	撮影速度		ー
	計測精度		IRI再現性：プラスマイナス15%（最大～最小） （GPS測位精度による区間ずれによる変動分を含む）
	位置精度		GPS測位精度に依存（3～5m程度のケースが多い）
	色識別性能		ー
	S/N比		ー
	分解能		ー
	計測精度		IRI再現性：プラスマイナス15%（最大～最小） （GPS測位精度による区間ずれによる変動分を含む）
	計測速度 （移動しながら計測する場合）		最低速度：20km/h以上を推奨（精度は落ちるが1～20km/hでも算出は可能） 最高速度：使用するAndroidスマートフォンの加速度センササンプリング周波数に依存（最近の機種であれば120km/h以上も可能）
	位置精度 （移動しながら計測する場合）		GPS測位精度に依存（3～5m程度のケースが多い）

4. 画像処理・調書作成支援

変状検出手順		ー
ソフトウェア情報	ソフトウエア名	ー
	検出可能な変状	ー
	変状検出の原理・アルゴリズム	ー
	取り扱い可能な画像データ	ー
	出力ファイル形式	ー

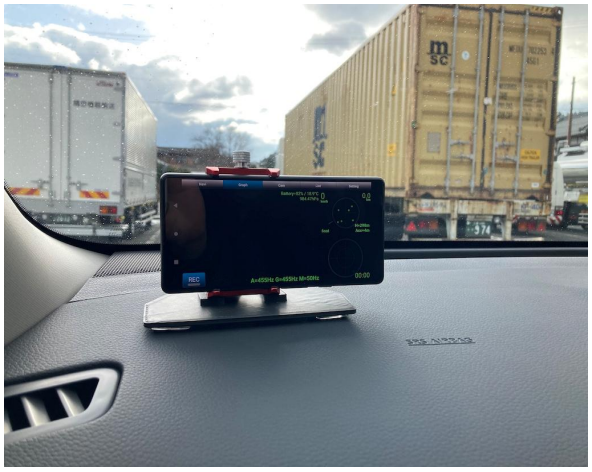
5. 留意事項（その1）

項目		適用可否／適用条件
点検時現場条件	道路幅員条件	乗用車が20km/h以上で走行できれば可（精度悪化を許容できる場合は1～20km/hでも可）
	周辺条件	GPS測位が可能なこと（トンネル内、屋内での計測不可。高層ビル群の直下などでは位置精度悪化）
	作業範囲	―
	安全面への配慮	急発進、急ブレーキ、急旋回を避けること（安全面だけでなく、車両がのけぞる、つんのめる、大きく傾くような運転挙動の場合、計測精度が悪化する場合もある）
	無線等使用における混線等対策	―
	交通規制の要否	不要
	交通規制の範囲	―
	現地への運搬方法運搬方法	―
	気温条件	―
	車線数の制約	―
	その他	積雪や堆砂などで路面が覆われた状態では評価できず（覆われた表面の凹凸評価になってしまう）

5. 留意事項（その2）

項目		適用可否／適用条件
作業条件・運用条件	調査技術者の技量	Androidスマートフォンを操作できる
	必要構成人員数	1名
	操作に必要な資格等の有無、フライト時間	自動車運転免許証
	作業ヤード・操作場所	ー
	点検・診断に関する費用	区間長の指定方法、計測総距離、計測回数、計測期間などにより変動 従量制（単発計測）の場合、100円/km～2,000円/km（区間長指定方法により単価、初期費用有無変動） 定額制（日常計測）の場合、15万円/3ヶ月～　（いずれも税別）
	保険の有無、保障範囲、費用	ー
	時間帯（夜間作業の可否）	夜間作業可能
	計測時の走行速度条件	20km/h以上
	渋滞時の計測可否	精度悪化を許容するなら（欠測を避けるのを優先するなら）1～20km/hでも可
	可搬性(寸法・重量)	ユーザー保有の乗用車とAndroidスマートフォンを使用
	自動制御の有無	ー
	利用形態：リース等の入手性	スマートフォンのレンタルも応需
	関係機関への手続きの必要性	なし
	解析ソフトの有無と必要作業及び費用等	計測結果の地図表示や確認にはブラウザや、表計算ソフトを使用
	不具合時のサポート体制の有無及び条件	平日営業時間内の電話・メール対応可
	センシングデバイスの点検	ー
	その他	計測ごとに車種が変わったり、設置状態が変わることを想定し、計測ごとにサスペンション硬さ、設置姿勢の推定を行っている。この推定のために、それぞれの計測ファイルには20km/h以上で2km以上走行し、途中に発進・停止・右折・左折を含むことが必要。

6. 図面



1. 基本事項

技術番号		PA010011-V0022			
技術名		汎用機材を用いたAI舗装損傷診断システム（マルチファインアイ）			
	技術バージョン			作成： 2023年3月作成（2026年3月更新）	
開発者		福田道路株式会社、日本電気株式会社			
連絡先等		TEL： 025-231-1211	E-mail： kasuya01831@fukudaroad.co.jp		担当部署 事業本部 技術部
現有台数・基地		3	基地	①技術研究所（新潟県新潟市西蒲区） ②東京本店（東京都千代田区） ③関西支店（大阪府大阪市浪速区）	
技術概要		本技術は、ディープラーニングを利用して、ビデオ画像から舗装のひび割れ率(%)相当値、わだち掘れ量損傷レベルをAIで自動診断する技術である。専用車を必要とせず、わずかな測定機材だけ現地へ持ち込めば、簡易に計測が可能となる。従来の熟練者による路面画像の目視診断作業が不要となり、省人化によるコスト縮減と工程短縮が期待できる。			
技術区分	対象部位	車道			
	変状の種類	ひび割れ率、わだち掘れ量			
	物理原理	路面の動画と位置情報を計測し、AI判定モデルを用いて舗装損傷を検出し、損傷を数値化する技術			
	検出項目	カメラによる画像のAI解析（ひび割れ率(%)相当値、わだち掘れ量損傷レベル）			

2. 基本諸元

計測機器の構成			本計測機器は、「フルHD画質以上の動画撮影装置」と「準天頂衛星からの位置情報を取得できる測位モジュール」を、現地調達した「移動車両」に装着するものから構成されている
移動装置	移動原理		【車両型】：車両にセンシング機器を設置し、交通流にそって走行しながら、撮影対象箇所（車線）への離隔の範囲内でアプローチするもの
	運動制御機構	通信	ー
		測位	ー
		自律機能	ー
	外形寸法・重量		ニッサン　クリッパーの場合（長さ339cm、幅147cm、高さ189cm）、最大重量（1370kgf）
	搭載可能容量 （分離構造の場合）		ー
	動力		内燃機関を搭載した車両
	連続稼働時間 （バッテリー給電の場合）		ー
計測装置	設置方法		移動装置と計測機器は分離構造。カメラを、移動装置の屋根にアタッチメント（吸盤治具）を用いて前方向きに装着させる。またGNSS受信機も磁石により移動装置の屋根に設置する。
	外形寸法・重量 （分離構造の場合）		カメラ　：幅29mm×高さ47mm×奥行83mm　　質量約89g
	センシングデバイス	カメラ	ソニー製カメラ　型番：FDR-X3000 センサーサイズ（1/2.5型）、ピクセル数（30p/25p：3840×2160）、焦点距離（2.6mm）
		パン・チルト機構	ー
		角度記録・制御機構 機能	ー
		測位機構	GNSS
		計測原理	車載カメラにより取得した車両前方画像から、静止画を10fpsごとに切り出してAI解析し、その結果をGPSデータから累積距離に紐づけし、2mごとにひび割れ率とわだち掘れ量レベルを集計する
		計測の適用条件 （計測原理に照らした適用条件）	路面が濡れていないこと 高架下などの暗い箇所は精度（損傷検出、GPS）が低下する、トンネル内は測定不可 コンクリート舗装は対象としない、夜間計測は不可、移動（計測）速度　70km/h以下
		精度と信頼性に影響を及ぼす要因	晴天時における電線などの影、強い曇りにおける暗さ 高架下やトンネルなどにおけるGPS受信の不備 移動（計測）速度
		計測プロセス	①計測路線の測定計画を立てる ②車両にカメラとGNSS測位モジュールを取り付け、計測路線を走行する（70km/h以下） ③取得画像よりAIを用いて、ひび割れ率、わだち掘れ量レベルを判定する（2m区間で集計） ④AIにより判定された結果から、帳票作成システムにて帳票を作成する（任意の評価区間で集計）
		アウトプット	・結果一覧表（Excel、csv） 起点からの累積距離、緯度経度、ひび割れ率、わだち掘れレベルの一覧表 ・損傷個所の分布図（SHP、KML） ひび割れとわだち掘れごとに、評価区間単位で地図上に損傷レベルを色分けした分布図
		計測頻度	最小計測回数1回
	耐久性		ー
	動力		移動装置の内燃機関によって発電された電力、あるいは、ポータブルバッテリー
	連続稼働時間 （バッテリー給電の場合）		約8時間
データ収集・通信装置	設置方法		カメラを、移動装置の屋根にアタッチメント（吸盤治具）を用いて前向きに設置装着させる。GNSS受信機も磁石により移動装置の屋根に設置する
	外形寸法・重量 （分離構造の場合）		カメラ　：幅29mm×高さ47mm×奥行83mm　　質量約89g
	データ収集・記録機能		動画　：SDカード GPS　：PC記録
	通信規格 （データを伝送し保存する場合）		ー
	セキュリティ （データを伝送し保存する場合）		ー
	動力		移動装置の内燃機関によって発電された電力、あるいは、ポータブルバッテリー
	データ収集・通信可能時間 （データを伝送し保存する場合）		ー

3. 計測性能

項目			性能
計測装置	計測レンジ（測定範囲）		車線幅員2.5m～4m程度
	感度	校正方法	―
		検出性能	―
		検出感度	―
	撮影速度		移動（計測）速度　70km/h以下
	計測精度		―
	位置精度		―
	色識別性能		―
	S/N比		―
	分解能		―
	計測精度		人が目視車上点検で認識できるひび割れ程度
	計測速度 （移動しながら計測する場合）		移動（計測）速度　70km/h以下（測定中、停車しても解析には支障がない）
	位置精度 （移動しながら計測する場合）		移動（計測）速度　70km/h以下

4. 画像処理・調書作成支援

変状検出手順		【ひび割れ率、わだち掘れレベルとも同じ検出手順】 ①起点終点を設定する（手動） ②解析対象区間の動画を切り出し、10fpsごとの画像に対してAI判定モデルIを用いひび割れとわだち掘れを検出する（自動） ③検出した結果を、GPSデータから累積距離に紐付けし、2m区間で集計する（自動） ④ひび割れはひび割れ率として集計し、わだち掘れは5段階のわだち掘れレベルして集計する（自動）
ソフトウェア情報	ソフトウエア名	－
	検出可能な変状	ひび割れ　：ひび割れ率 わだち掘れ：5段階のわだち掘れ量レベル
	変状検出の原理・アルゴリズム	【ひび割れ率・わだち掘れ量レベル】 ①機械学習の方法　：ディープラーニング ②ディープラーニング学習方法　：畳み込みニューラルネットワーク ③学習に利用した教師データ　：ひび割れ（5,000枚程度）、わだち掘れ（20,000枚程度） ④AI解析画像の撮影条件・仕様 ： カメラ　：Sonyアクションカム 画角　：路面が見える程度 天候　：晴れ・曇り 速度　：70km/h以下 解析範囲：車線毎
	取り扱い可能な画像データ	①ファイル形式　：mp4、JPEG ②ファイル容量　：数十GB ③カラー／白黒画像：カラー ④画素分解能　：フルHD以上 ⑤その他留意事項：なし
	出力ファイル形式	・画像　：mp4、JPEG ・帳票類：Excel、csv ・損傷図：SHP、KML

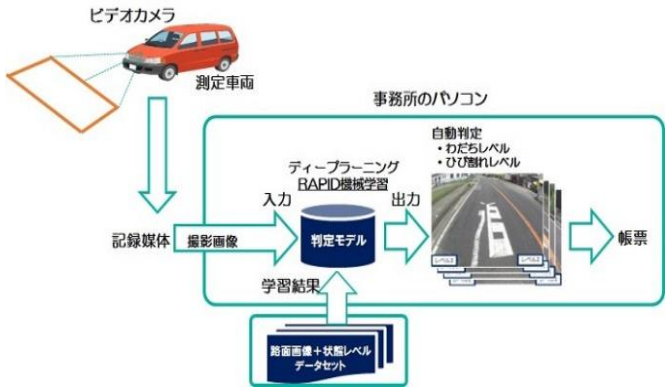
5. 留意事項（その1）

項目		適用可否／適用条件
点検時現場条件	道路幅員条件	・車線幅員：2.5m～4m程度
	周辺条件	・高さ制限は特にない ・高架下、トンネルでは計測が困難
	作業範囲	・特になし
	安全面への配慮	計測中は注意喚起の看板を車両後方に設置
	無線等使用における混線等対策	―
	交通規制の要否	・不要
	交通規制の範囲	・不要
	現地への運搬方法運搬方法	・人による運搬、あるいは車両に搭載しての運搬
	気温条件	・1℃～40℃程度
	車線数の制約	・特になし ・ただし、延長の短い右左折車線の計測は協議が必要
	その他	・夜間の計測は不可

5. 留意事項（その2）

項目		適用可否／適用条件
作業条件・運用条件	調査技術者の技量	特になし
	必要構成人員数	操作1人、運転者1人　合計2人
	操作に必要な資格等の有無、フライト時間	特になし
	作業ヤード・操作場所	特になし
	点検・診断に関する費用	100km当たり1,368,000円（消費税含まず） ※路面性状の取得、帳票の結果一覧表作成、写真の切り出し含む ※損傷図の作成、協議・打合せ・旅費・報告書作成は含まない
	保険の有無、保障範囲、費用	・加入済み、保証範囲：対人、対物
	時間帯（夜間作業の可否）	夜間計測は不可
	計測時の走行速度条件	0km/h（測定中停車しても支障がない）～70km/h以下
	渋滞時の計測可否	特になし（測定可能）
	可搬性(寸法・重量)	計測機材は、人の運搬可能、宅急便等での送付も可能
	自動制御の有無	自動制御なし
	利用形態：リース等の入手性	・すべて自社機材 ・車両のみ、レンタルで入手（標準は軽バンタイプ）
	関係機関への手続きの必要性	必要なし
	解析ソフトの有無と必要作業及び費用等	・解析ソフト：福田道路－NECで開発したAI舗装損傷検出モデルを使用 ・必要作業　：担当者による解析作業 ・100km当たり計測費用　1,368,000円に含む
	不具合時のサポート体制の有無及び条件	なし
	センシングデバイスの点検	なし
	その他	①特許状況：特許取得済みであるが、条件等はなし ②気象条件：雨天時は計測不可、路面が濡れていても測定不可 ③作業条件：なし ④適用できない条件：トンネル（GPS受信ができない）、高架下（GPSが受信しにくい、暗い） コンクリート舗装（未学習）

6. 図面


ビデオカメラ
測定車両
事務所のパソコン
自動判定
・わだちレベル
・ひび割れレベル
ディープラーニング
RAPID機械学習
入力
出力
記録媒体
撮影画像
判定モデル
帳票
学習結果
路面画像＋状態レベル
データセット

FUKUDA

1．基本事項

技術番号		PA010012-V0023			
技術名		複合探査車			
	技術バージョン	なし		作成：　2023年3月作成（2025年3月更新）	
開発者		(株)三井E&S			
連絡先等		TEL：　0863-23-3029 080-4880-9530	E-mail：　trc-hiroyoshi-morishima@mes.co.jp shuu-kamiya@mes.co.jp	三井E&Sテクニカルリサーチ 三井E&S 成長事業推進事業部	
現有台数・基地		1台	基地	岡山県玉野市	
技術概要		本技術は、高精度で路面性状3要素が測定可能な専用測定車両型システムである。また、路面性状測定装置に加えて、電磁波レーダも搭載しており、同時に路面下状態の調査が行える。これにより道路維持管理における総合的な判定及び道路状況の一括管理が実施でき、個別計測に比べ工数削減や省力化が可能になった。また、レーダ装置はMPLAレーダを搭載することもでき、路面下状態の3次元可視化が可能である。 なお、路面性状測定装置は、一般財団法人土木技術センターの路面性状自動測定装置性能確認試験に合格した技術・装置である。		
技術区分	対象部位	車道(路面/路面下)			
	変状の種類	[路面性状] ひび割れ率、わだち掘れ量、IRI、平たん性、ポットホール [路面下] 空洞、埋設管、舗装構造			
	物理原理	[路面性状] レーザー光　[路面下] 電磁波			
	検出項目	レーザーによる画像解析/レーザーによる距離の算出/電磁波レーダ放射による測定物からの距離、反射強度、位相差を測定			

2. 基本諸元

計測機器の構成			本計測機器は、「レーザラインプロジェクタ/レーザプロファイラーカメラ2台（ひび割れ、わだち掘れ）およびレーザ変位計3個(平坦性)の路面性状計測機器」、「載せ替え可能な電磁波レーダ(1.5GHz/2.5GHz)である路面下計測機器」、「計測機器を操作する制御装置」、「各機器のデータを保存する記録装置」を「移動車両」に一体化させたものである。
移動装置	移動原理		【車両型】/内燃機関を搭載した車両にて移動する。
	運動制御機構	通信	—
		測位	—
		自律機能	—
	外形寸法・重量		・一体構造（移動装置＋計測装置）、外形寸法（長さ575cm×幅235cm×高さ277cm）、重量（3030kg）
	搭載可能容量 （分離構造の場合）		—
	動力		・移動装置の内燃機関によって発電された電力を用いる。
	連続稼働時間 （バッテリー給電の場合）		—
計測装置	設置方法		・移動装置と一体的な構造
	外形寸法・重量 （分離構造の場合）		—
	センシングデバイス	カメラ	・Pavemetrics製 LCMS-2(Laser Crack Measurement System) レーザーラインプロジェクタ/レーザープロファイラーカメラ ・サンプリング周波数：28,000Hz、データスキャン：進行方向4mm 幅員方向 1mm、ピクセル数(縦5,000pixel×横4,000pixcel)
		パン・チルト機構	—
		角度記録・制御機構 機能	—
		測位機構	・GNSS(IMU付き)
		計測原理	[Pavemetrics製 LCMS-2：ひび割れ、わだち掘れ] ・レーザラインプロジェクタにより路面にライン状に照射したレーザーをレーザープロファイラーカメラにて一定距離間隔で撮影し、撮影した画像から、横断形状、ひび割れの凹凸量を検出する光切断方式である。計測精度については、ひび割れ幅1mm以上検出可能であり、わだち掘れ量は横断プロフィルメータによるわだち掘れ深さの測定値に対して±3mm以内である。 [キーエンス製 LK-G500A：平坦性] ・車両左側タイヤのライン状に1.5m間隔で配置された3つのレーザ変位計により路面までの高さを検出し、走行時測定値から偏差データを算出して平坦性を自動計算している。計測精度については、縦断プロフィルメータによる標準偏差の測定に対し、±30%以内の精度である。 [レーダ装置(自社製)] ・電磁波レーダを路面下に放射し、測定物から反射する電磁波の時間、反射強度や位相差を測定し、2次元断面画像や3次元画像を作成する。
		計測の適用条件 （計測原理に照らした適用条件）	・雨天時、降雪・積雪時は計測不可 （レーザー：路面上の水面や雪で反射するため。） （レーダ：路面上の水面で電磁波が反射するため。）
		精度と信頼性に影響を及ぼす要因	・特になし
		計測プロセス	①路線名等の計測情報を手動で入力する ②レーザー(路面性状)機器の張り出し、レーダ(路面下)機器の降下操作を手動で行う ③計測開始、計測終了の操作を手動で行う
		アウトプット	[路面性状：レーザー] ・様式A(.xls) 　ひび割れ（%）、わだち掘れ（mm）、IRI（mm/m）、パッチング数（箇所） ・様式B(.xls) 　前方画像、ひび割れ（%）、わだち掘れ（mm）、IRI（mm/m） ・横断形状図(.xls)、縦断形状図(.xls) [路面下状態：レーダ] ・垂直断面画像(Bモード画像)(.png)、水平断面画像(Cモード画像)(.png) ・合成開口3次元データファイル(.hdf or オリジナルフォーマット) ・異常箇所調書(.xlsx) 　路面下空洞の異常信号があった箇所の位置(路線名、上下線、車線、陥没危険度評価、kp、緯度経度、地図)、 　異常信号の規模(発生深度、縦断方向長さ、横断方向長さ)、三方向画像(左右、後方)、路面画像、レーダ画像、 　が記載されている調書を手動で作成 ・舗装構造解析結果(.xlsx) 　kp、アスファルト厚、路盤厚、舗装厚をレーダ画像から読み取り、手動で入力 　読み取り位置の緯度経度をExcelマクロにより入力
		計測頻度	・1回
	耐久性		[路面性状：レーザー] IP65 [路面下状態：レーダ] IP64
	動力		・移動装置の内燃機関によって発電された電力を用いる。
	連続稼働時間 （バッテリー給電の場合）		—

データ収集・通信装置	設置方法	・移動装置と一体的な構造
	外形寸法・重量 （分離構造の場合）	—
	データ収集・記録機能	・PC内記録媒体に保存 ・解析する場合は、外付け記録媒体へ保存し、データ移動する
	通信規格 （データを伝送し保存する場合）	—
	セキュリティ （データを伝送し保存する場合）	—
	動力	—
	データ収集・通信可能時間 （データを伝送し保存する場合）	—

3. 計測性能

項目			性能
計測装置	計測レンジ(測定範囲)		[路面性状:レーザー] 幅員方向:4m [路面下状態:レーダ] 計測幅:約1.6m
	感度	校正方法	—
		検出性能	—
		検出感度	—
	撮影速度		—
	計測精度		—
	位置精度		—
	色識別性能		・グレースケール識別可能
	S/N比		—
	分解能		[路面性状:レーザー] 進行方向:1mm、幅員方向:1mm [路面下状態:レーダ] 計測ピッチ:1cm or 4cm
	計測精度		[路面性状:レーザー] ひび割れ:幅1mm以上検出 わだち掘れ:深さ±3mm以内(横断プロフィールメータの測定値に対して) 平たん性:±30%以内(縦断プロフィールメータの測定値に対して)
	計測速度 (移動しながら計測する場合)		[路面性状:レーザー] 80km/h以下 [路面下状態:レーダ] 最大周波数帯域1.5GHzレーダ:　20km/h以下(計測ピッチ1cm)、80km/h以下(計測ピッチ4cm) 最大周波数帯域2.5GHzレーダ:　13km/h以下(計測ピッチ1cm)、55km/h以下(計測ピッチ4cm)
	位置精度 (移動しながら計測する場合)		±0.5m

4. 画像処理・調書作成支援

変状検出手順		[路面性状：レーザー] 【ひび割れ率】 ①白線位置の設定（手動） ②路面性状解析ソフト上から自動抽出ボタンをクリックし、レンジ画像に対して画像処理ライブラリ(HALCON)を用いて、4,000 × 5,000(4m × 5m)の画像単位でひび割れを抽出する。（自動） ③自動抽出したひび割れ線、メッシュ判定値(0.5m×0.5m範囲)の目視チェック(手動) ④位置情報により評価区間毎に範囲分けした0.5mメッシュによりひび割れ率を算出し診断区分を判定(自動) 【わだち掘れ量】 ①白線位置の設定(手動) ②横断形状図を解析ソフトにより作成(自動) ③横断形状図の目視チェック(手動) ④横断形状図を解析ソフトにてわだち掘れ量を算出し、診断区分を判定(自動) 【IRI、平たん性】 ①縦断形状図を解析ソフトにより作成(自動) ②縦断形状図の目視チェック(手動) ③縦断形状図を解析ソフトにてIRI量を算出し、診断区分を判定(自動) [路面下状態：レーダ] 【空洞】 ①測定データを各測線毎に分割(自動) ②各測線のデータを20m毎に分割(自動) ③路面下空洞のAI判定(自動) ④路面下空洞のAI判定後のチェック(手動) ⑤路面下空洞の深さ・規模を読み取り、陥没危険度の判定(手動) 【埋設管】 ①測定データを各測線毎に分割(自動) ②レーダ画像より、埋設管を調査(手動) 【舗装構造】 ①測定データを各測線毎に分割(自動) ②レーダ画像より、地表面・アスファルト層の下面・上層路盤の下面・下層路盤の下面を読み取り、厚さを算出(手動)
ソフトウェア情報	ソフトウエア名	[路面性状：レーザー] ・トノックス製「RoadManager」 ・Pavemetrics Systems Inc.製「LcmsAnalyser」 [路面下状態：レーダ] ・自社製品「GMpinv3Dh」 ・自社製品「Gprs」 ・Fortner Research「T3D」
	検出可能な変状	[路面性状：レーザー] ・ひび割れ率(%)、わだち掘れ量(mm)、平たん性(mm)、IRI(mm/m)、パッチング数(箇所)、ポットホール数(箇所)、MCI・MCI0・MCI1・MCI2 [路面下状態：レーダ] ・空洞、埋設管、舗装構造
	変状検出の原理・アルゴリズム	【ひび割れ】 レンジ画像に対し、画像処理ライブラリ(HALCON)を用いて、4000 x 5000pix(4m x 5m)の画像単位でひび割れを抽出する。
	取り扱い可能な画像データ	[路面性状：レーザー] ・路面画像(Intensity, Range, 3D) ①ファイル形式：jpg、②ファイル容量：約10MB/枚、③カラー/白黒画像：白黒画像、④画像分解能：4000 × 5000 ⑤その他留意事項：「LcmsAnalyser」で路面画像を出力、「RoadManager」で読込 [路面下状態：レーダ] なし
	出力ファイル形式	[路面性状：レーザー] ・様式A(.xls)、様式B(.xls)、横断形状図(.xls)、縦断形状図(.xls) [路面下状態：レーダ] ・垂直断面画像(Bモード画像)(.png)、水平断面画像(Cモード画像)(.png) ・合成開口3次元データファイル(.hdf or オリジナルフォーマット)

5. 留意事項（その1）

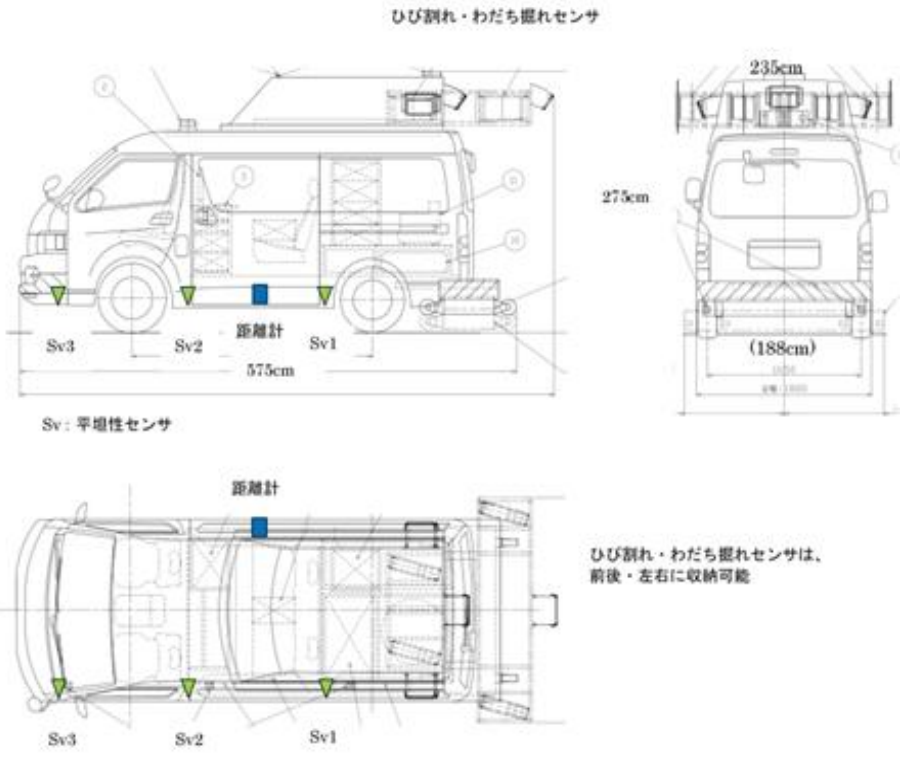
項目		適用可否／適用条件
点検時現場条件	道路幅員条件	・本専用測定車両（トヨタ ハイエース スーパーGL）が走行可能な道路（車両サイズ 長さ:575cm、幅 :235cm、高さ:277cm）
	周辺条件	・雨天時、降雪・積雪時は計測不可
	作業範囲	・本専用測定車両（トヨタ ハイエース スーパーGL）が走行可能な範囲
	安全面への配慮	・計測中は車両搭載の電光板にて、車外から測定中がわかる表示が可能 ・車内に非常停止ボタン有
	無線等使用における混線等対策	・特になし
	交通規制の要否	・不要
	交通規制の範囲	・不要
	現地への運搬方法運搬方法	・車両一体型構造のため、走行して移動
	気温条件	・特になし
	車線数の制約	・特になし
	その他	・計測範囲にチョーク等でマーキングする場合有り

5. 留意事項（その2）

項目		適用可否／適用条件
作業条件・運用条件	調査技術者の技量	・特になし
	必要構成人員数	・現場責任者(計測装置オペレータ兼務） 1人 、車両運転人員 1人　　合計2人
	操作に必要な資格等の有無、フライト時間	・特になし
	作業ヤード・操作場所	・計測装置は、車両後部座席で操作
	点検・診断に関する費用	概略費用(調査費用、機械経費、その他費用)[100kmあたり] [路面性状調査] ・外業：318,640円(現地作業、測定) ・内業：3,526,880円(解析、帳票作成) ・機械経費：1,568,000円(複合探査車、画像処理機) ・その他：709,761円(消耗品、材料費) [路面性状＋路面下状態調査] ・外業：5,234,840円(現地作業、測定) ・内業：318,640円(解析、帳票作成) ・機械経費：1,739,696円(複合探査車、画像処理機) ・その他：866,931円(消耗品、材料費)
	保険の有無、保障範囲、費用	・加入済み 保証範囲：対物・対人、保証金額：無制限 保証範囲：人身傷害、保証金額：3,000万円／人 保証範囲：搭乗者傷害、保証金額：1,000万円／名 保証範囲：車両、保証金額：6,000万円
	時間帯（夜間作業の可否）	・夜間測定可
	計測時の走行速度条件	[路面性状：レーザー] 80km/h以下 [路面下状態：レーダ] 最大周波数帯域1.5GHzレーダ：　20km/h以下(計測ピッチ1cm)、80km/h以下(計測ピッチ4cm) 最大周波数帯域2.5GHzレーダ：　13km/h以下(計測ピッチ1cm)、55km/h以下(計測ピッチ4cm)
	渋滞時の計測可否	・測定可能
	可搬性(寸法・重量)	・特になし
	自動制御の有無	・無し
	利用形態：リース等の入手性	・すべて自社機材
	関係機関への手続きの必要性	・必要なし
	解析ソフトの有無と必要作業及び費用等	・解析ソフト：'トノックス製「RoadManager」 ・Pavemetrics Systems Inc.製「LcmsAnalyser」、 自社開発ソフト「GMpinv3Dh」、自社開発ソフト「Gprs」、Fortner Research「T3D」 ・必要作業：担当者による解析作業
	不具合時のサポート体制の有無及び条件	・車両販売はしていないためなし
	センシングデバイスの点検	・計測前にセンシングデバイスの動作点検を実施
	その他	[路面性状：レーザー] 2022年度一般財団法人土木技術センターの路面性状自動測定装置性能確認試験に合格した技術・装置 [路面下状態：レーダ] 特許状況：特許P08996-000登録

6. 図面

複合探査車図面



・通常走行時はセンサ部を収納できる構造である
・ベース車両：1BOX バンタイプ
・寸　法　全長:575cm、全高:275cm、全幅:235cm
・重　量　3,250kg
・定　員　4名

1. 基本事項

技術番号		PA010015-V0022			
技術名		車両搭載センシング装置　MMS			
	技術バージョン			作成：　2023年3月作成（2025年3月更新）	
開発者		株式会社パスコ（MMSは三菱電機社製）			
連絡先等		TEL：　03-5435-3564	E-mail：　keouuz6432@pasco.co.jp		事業統括本部営業部中央官庁支店
現有台数・基地		1	基地	大阪府大阪市浪速区湊町2-2-45	
技術概要		車両に搭載したGNSS/IMU、レーザースキャナ、カメラで道路の3次元点群、路面及び道路沿道の画像を走行しながら取得する。専用ソフトウェアにより、3次元点群から路面のわだち掘れ、平たん性/IRI、路面カメラの画像からひび割れの解析を行い、各損傷の値を出力する。			
技術区分	対象部位	歩道/車道/路肩部/道路周辺部			
	変状の種類	ひび割れ率、わだち掘れ量、平坦性、IRI			
	物理原理	画像/レーザ/加速度/その他			
	検出項目	カメラによる画像解析/3次元座標データ/加速度センサー/ジャイロセンサー/座標位置			

2. 基本諸元

計測機器の構成			車両に搭載したGNSS/IMU、レーザースキャナ、カメラで道路の3次元点群、路面及び道路沿道の画像を走行しながら取得する。専用ソフトウェアにより、3次元点群から路面のわだち掘れ、平たん性/IRIを解析する。路面カメラの画像からひび割れを解析する。各損傷の値を出力する。
移動装置	移動原理		車両型
	運動制御機構	通信	–
		測位	–
		自律機能	–
	外形寸法・重量		長さ　469cm、幅　169cm、高さ252cm、重量　2185kg
	搭載可能容量 （分離構造の場合）		–
	動力		ハイブリッド方式
	連続稼働時間 （バッテリー給電の場合）		–
計測装置	設置方法		移動装置と一体的な構造
	外形寸法・重量 （分離構造の場合）		–
	センシングデバイス	カメラ	路面カメラ 500万画素（1㎜/ピクセル） レーザースキャナ スキャン速度：200Hz 取得点数：100万点/秒
		パン・チルト機構	固定式
		角度記録・制御機構 機能	–
		測位機構	IMU、GNSS、距離計の併用
		計測原理	路面カメラを日向、日陰に対応した明るさに調整し、等距離間隔で路面画像を取得する （ひび割れ） レーザースキャナで路面の凹凸形状を取得する （わだち掘れ、IRI/平たん性）
		計測の適用条件 （計測原理に照らした適用条件）	降雨時は計測不能
		精度と信頼性に影響を及ぼす要因	路面に水が浮いている場合は正確なデータ計測が不能
		計測プロセス	距離信号に基づき路面カメラで路面画像を取得する。 レーザースキャナで路面の凹凸形状を取得し、後処理解析で求めた自己位置姿勢と統合し、3次元点群を生成する。
		アウトプット	路面カメラ：RAW形式 レーザースキャナ：独自形式
		計測頻度	1回
	耐久性		IPコード不明 （風雨などの屋外環境での使用に問題なし）
	動力		移動装置からの電力により駆動
	連続稼働時間 （バッテリー給電の場合）		–
データ収集・通信装置	設置方法		移動装置と一体的な構造
	外形寸法・重量 （分離構造の場合）		–
	データ収集・記録機能		記録メディア（SSD）に保存
	通信規格 （データを伝送し保存する場合）		–
	セキュリティ （データを伝送し保存する場合）		–
	動力		移動装置からの電力により駆動
	データ収集・通信可能時間 （データを伝送し保存する場合）		–

3. 計測性能

項目			性能
計測装置	計測レンジ（測定範囲）		路面画像　幅3.6m　レーザースキャナ　最大119m先まで計測可
	感度	校正方法	－
		検出性能	－
		検出感度	－
	撮影速度		60km/h以下
	計測精度		1mm以上のひび割れ
	位置精度		水平60mm、高さ150mm （GNSSの受信が良好な環境下）
	色識別性能		－
	S/N比		－
	分解能		－
	計測精度		・距離測定精度：光学測量機による距離の測定値に対し、±0.3%以内 ・ひび割れ率：幅1mm以上のひび割れが識別可能 ・わだち掘れ量：横断プロフィルメーターによるわだち掘れ深さの測定値に対し、±3mm以内 ・平たん性/IRI：縦断プロフィルメータによる標準偏差の測定値に対し、±30%以内
	計測速度 （移動しながら計測する場合）		60km/h以下
	位置精度 （移動しながら計測する場合）		水平60mm、高さ150mm （GNSSの受信が良好な環境下）

4. 画像処理・調書作成支援

変状検出手順		①解析範囲を設定する。（手動） ②メッシュを自動生成する（自動） ③メッシュごとにひび割れ判読を行う（手動） ④3次元点群から横断形状、縦断形状を抽出する（自動） ⑤メッシュ判定、横断形状、縦断形状からひび割れ率、わだち掘れ量、平坦性/IRIの値を算出する（自動） ⑤算出した値から帳票を出力する（自動）
ソフトウェア情報	ソフトウエア名	自社開発ソフトウェア
	検出可能な変状	ひび割れ率、わだち掘れ量、平たん性、IRI
	変状検出の原理・アルゴリズム	ひび割れ率：路面画像にメッシュを自動生成し、目視によるひび割れ判読をする わだち掘れ：3次元点群から抽出した横断形状からわだち掘れ量を算出する 平たん性：3次元点群から抽出した縦断形状に3mプロフィロメータモデルを適応して平たん性を算出する IRI：3次元点群から抽出した縦断形状にQCシミュレーションモデルを適応してIRIを算出する
	取り扱い可能な画像データ	独自フォーマットのみ対応
	出力ファイル形式	舗装点検要領　様式A、B（A:EXCEL形式、B:jpg形式で様式Aと紐づけ） 横断形状 縦断形状

5. 留意事項（その1）

項目		適用可否／適用条件
点検時現場条件	道路幅員条件	車両幅以上必要　3m程度
	周辺条件	高さ3.0m以上
	作業範囲	–
	安全面への配慮	–
	無線等使用における混線等対策	–
	交通規制の要否	不要
	交通規制の範囲	不要
	現地への運搬方法運搬方法	自走
	気温条件	なし
	車線数の制約	1車線分の作業範囲を要する
	その他	昼間測定のみ

5. 留意事項（その2）

項目		適用可否／適用条件
作業条件・運用条件	調査技術者の技量	なし
	必要構成人員数	運転1名、操作1名
	操作に必要な資格等の有無、フライト時間	1日程度の実習が必要
	作業ヤード・操作場所	なし
	点検・診断に関する費用	100kmあたり：約496万（税抜き） ・調査費用：285万（内業）、120万（外業） ・機械経費：　48万 ・その他費用：43万
	保険の有無、保障範囲、費用	加入済み、保証範囲：人+自転車+車　　保証金額：無制限
	時間帯（夜間作業の可否）	昼間のみ作業可能
	計測時の走行速度条件	60km/h以下
	渋滞時の計測可否	可能
	可搬性(寸法・重量)	なし
	自動制御の有無	なし
	利用形態：リース等の入手性	すべて自社機材
	関係機関への手続きの必要性	なし
	解析ソフトの有無と必要作業及び費用等	解析：自社開発ソフトウェアを使用 必要作業：担当者による解析作業 費用：285万（100kmあたり）
	不具合時のサポート体制の有無及び条件	なし
	センシングデバイスの点検	年に1回のキャリブレーションが必要
	その他	①特許状況：なし ②気象条件：降雨時は計測不能、路面に水が浮いている場合は正確なデータ計測が不能 ③作業条件：なし ④適用できない条件：なし

6. 図面

GNSS アンテナ
レーザスキャナ
ひび割れ自動測定装置
エリアセンサカメラ
IMU（慣性測定装置）
GNSS アンテナ
距離計（インホイール）

1．基本事項

技術番号		PA010016-V0023			
技術名		次世代道路計測システム　Real			
	技術バージョン	-		作成：　2023年3月作成（2025年3月更新）	
開発者		（株）パスコ			
連絡先等		TEL：　03-5435-3564	E-mail：　keouuz6432@pasco.co.jp		事業統括本部営業部中央官庁支店
現有台数・基地		1台	基地	神奈川県川崎市	
技術概要		車両に搭載したラインセンサカメラで道路のひび割れ、レーザスキャナでわだち掘れ、非接触式変位計で平たん性/IRIを走行しながら計測する。取得したデータは専用ソフトウェアにより、路面画像をもとにひび割れを自動で抽出し、わだち掘れ、平たん性/IRIは設定した出力エリアに従い自動で形状と値を出力する。その他、GNSS/IMU、前方カメラから座標、道路沿道画像も同時取得する。			
技術区分	対象部位	車道			
	変状の種類	ひび割れ率、わだち掘れ量、平たん性、IRI			
	物理原理	ひび割れ率：画像、わだち掘れ量：レーザスキャニング、平たん性/IRI：レーザセンサ			
	検出項目	ひび割れ率：画像解析、わだち掘れ量：レーザによる横断形状解析、平たん性/IRI：レーザによる縦断形状解析			

2. 基本諸元

計測機器の構成			車両に搭載したラインセンサカメラで道路のひび割れを計測する。レーザスキャナでわだち掘れを計測する。非接触式変位計で平たん性/IRIを計測する。
移動装置	移動原理		車両型
	運動制御機構	通信	–
		測位	–
		自律機能	–
	外形寸法・重量		長さ:645cm、幅:207cm、高さ:304cm、車両総重量:5,355kg
	搭載可能容量（分離構造の場合）		–
	動力		ディーゼルエンジン
	連続稼働時間（バッテリー給電の場合）		–
計測装置	設置方法		車両と一体的な構造
	外形寸法・重量（分離構造の場合）		–
	センシングデバイス	カメラ	ひび割れカメラ:1mm/ピクセル レーザースキャナ:スキャン間隔　200Hz、データ取得点数　100万点/秒 レーザー変位計:計測間隔　10cm
		パン・チルト機構	固定
		角度記録・制御機構機能	–
		測位機構	GNSSによる測位
		計測原理	ひび割れカメラ:ラインカメラによりライン画像の積層により路面を計測 レーザースキャナ:レーザ照射・受光部が回転しながら計測することにより、路面の横断形状を取得 レーザー変位計:1.5m間隔で取付けた3台のレーザー変位計で路面までの高さを取得
		計測の適用条件（計測原理に照らした適用条件）	降雨時は計測不能
		精度と信頼性に影響を及ぼす要因	路面に水が浮いている場合は正確なデータ計測が不能
		計測プロセス	ひび割れカメラ:距離信号に基づき、ライン画像を取得する。ライン画像の積層により路面画像を生成 レーザースキャナ:レーザ照射・受光部が回転しながら路面までの距離を計測する。各点のレーザースキャナ距離から空間位置を算出し、路面の横断形状を生成 レーザー変位計:1.5m間隔で取付けた3台のレーザー変位計で路面までの高さを取得し、前後の高さの平均から中央の高さを除算することで3mプロフィロメータと同等の縦断形状を生成する
		アウトプット	ひび割れ画像、レーザ計測データ
		計測頻度	1回
	耐久性		–
	動力		車両に積載している発電機から供給
	連続稼働時間（バッテリー給電の場合）		–
データ収集・通信装置	設置方法		車両と一体的な構造
	外形寸法・重量（分離構造の場合）		–
	データ収集・記録機能		HDDに保存
	通信規格（データを伝送し保存する場合）		–
	セキュリティ（データを伝送し保存する場合）		–
	動力		車両に積載している発電機から供給
	データ収集・通信可能時間（データを伝送し保存する場合）		–

3. 計測性能

項目			性能
計測装置	計測レンジ（測定範囲）		路面画像　幅4.2m
	感度	校正方法	–
		検出性能	–
		検出感度	–
	撮影速度		100km/h
	計測精度		1mm以上のひび割れ
	位置精度		–
	色識別性能		–
	S/N比		–
	分解能		–
	計測精度		・距離測定精度：光学測量機による距離の測定値に対し、±0.3%以内 ・ひび割れ率：幅1mm以上のひび割れが識別可能 ・わだち掘れ量：横断プロフィルメーターによるわだち掘れ深さの測定値に対し、±3mm以内 ・平たん性/IRI：縦断プロフィルメータによる標準偏差の測定値に対し、±30%以内
	計測速度 （移動しながら計測する場合）		100km/h
	位置精度 （移動しながら計測する場合）		–

4. 画像処理・調書作成支援

変状検出手順		①自社開発の解析システムで、解析範囲（起点、終点、幅員）を設定する。 ②カメラで取得した路面画像データに角0.5mのメッシュを生成する（自動） ③AI判定によりひび割れを評価する（自動） ④ひび割れ評価を確認修正する（手動） ⑤レーザースキャナによるデータから横断プロファイルデータを生成する（自動） ⑥レーザー変位計によるデータから縦断プロファイルデータを生成する（自動） ⑦生成されたデータから評価単位の路面性状項目を出力する（手動）
ソフトウェア情報	ソフトウエア名	路面性状解析システム（パスコ製）
	検出可能な変状	ひび割れ率、わだち掘れ量、平たん性、IRI
	変状検出の原理・アルゴリズム	ひび割れ率：機械学習したAIモデルを用いて、路面画像からひび割れを自動判読する。 　自動判読したひび割れを目視により確認修正し、ひび割れ率を算出する。 わだち掘れ：横断形状の形状変化点を抽出し、わだち掘れ量を算出する。 平たん性：3台のレーザー変位データから求めた縦断形状の標準偏差から平たん性を算出する。 IRI：レーザー変位データから求めた縦断形状にQCシミュレーションモデルを適応してIRIを算出する。
	取り扱い可能な画像データ	①ファイル形式：JPEG等 ②ファイル容量： ③カラー／白黒画像：白黒画像 ④画素分解能：1画素1mm程度
	出力ファイル形式	路面性状解析結果（CSV形式） 路面画像（jpg形式）

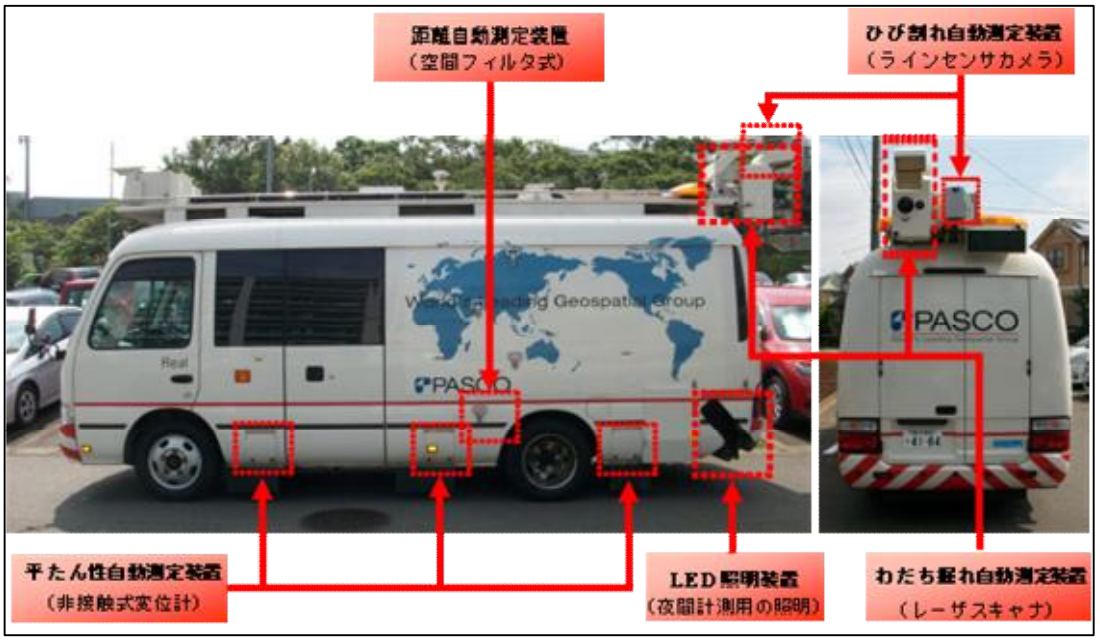
5. 留意事項（その1）

項目		適用可否／適用条件
点検時現場条件	道路幅員条件	車両幅以上必要　3m程度
	周辺条件	高さ3.4m以上
	作業範囲	–
	安全面への配慮	黄色回転灯、LED掲示板「調査中」
	無線等使用における混線等対策	–
	交通規制の要否	不要
	交通規制の範囲	不要
	現地への運搬方法運搬方法	自走
	気温条件	なし
	車線数の制約	なし
	その他	昼間、夜間、測定可能

5. 留意事項（その2）

項目		適用可否／適用条件
作業条件・運用条件	調査技術者の技量	中型運転免許
	必要構成人員数	運転者：1、オペレーション：1、補助員：1　計3人
	操作に必要な資格等の有無、フライト時間	1日程度の実習が必要
	作業ヤード・操作場所	なし
	点検・診断に関する費用	100kmあたり：約540万（税抜き） ・調査費用：260万（内業）、195万（外業） ・機械経費：60万 ・その他経費：25万
	保険の有無、保障範囲、費用	加入済み、保証範囲：人+自転車+車　　保証金額：無制限
	時間帯（夜間作業の可否）	昼間・夜間作業可能
	計測時の走行速度条件	100km/h以下
	渋滞時の計測可否	5km/h未満は測定不可
	可搬性(寸法・重量)	なし
	自動制御の有無	なし
	利用形態：リース等の入手性	自社制作
	関係機関への手続きの必要性	なし
	解析ソフトの有無と必要作業及 び費用等	解析：自社開発ソフトウェアを利用 必要作業：担当者による解析作業 費用：200万（100kmあたり）
	不具合時のサポート体制の有無及び条件	なし
	センシングデバイスの点検	年に1回のキャリブレーションを実施
	その他	①特許状況：なし ②気象条件：降雨時は計測不能、路面に水が浮いている場合は正確なデータ計測が不能 ③作業条件：なし ④適用できない条件：なし

6. 図面


距離自動測定装置
（空間フィルタ式）
ひび割れ自動測定装置
（ラインセンサカメラ）
PASCO
平たん性自動測定装置
（非接触式変位計）
LED照明装置
（夜間計測用の照明）
わだち掘れ自動測定装置
（レーザスキャナ）

1. 基本事項

技術番号		PA010017-V0023			
技術名		Real-Dimension			
	技術バージョン			作成：　2023年3月作成（2025年3月更新）	
開発者		株式会社パスコ			
連絡先等		TEL：　03-5435-3564	E-mail：	keouuz6432@pasco.co.jp	事業統括本部営業部中央官庁支店
現有台数・基地		3	基地	東京都目黒区下目黒一丁目7番1号 大阪府大阪市浪速区湊町2-2-45	
技術概要		・車両に搭載した3Dカメラで道路のひび割れ、わだち掘れ、プロファイルユニットで道路の平たん性/IRIを走行しながら計測する。取得したデータは専用ソフトウェアにより、ひび割れは深さ情報をもとに自動で抽出し、わだち掘れ、平たん性/IRIは設定した出力エリアに従い自動で形状と値を出力する。 ・搭載したMMSで、道路施設管理に利用可能な道路空間の3次元点群及び道路沿道画像を同時取得する。取得データは専用Viewer形式や汎用フォーマットで出力する。 ・3Dカメラデータを MMSの位置情報と統合解析することで路面の詳細3次元データ（最小2㎜×2㎜）を出力する。また、路面性状調査で得た成果（ひび割れ、わだち掘れ、平たん性）について公共座標の3次元データとして出力する。			
技術区分	対象部位	歩道/車道/路肩部/道路周辺部			
	変状の種類	ひび割れ率、わだち掘れ量、平坦性、IRI			
	物理原理	画像/レーザー/加速度/その他			
	検出項目	3Dカメラによる高さ画像解析/3次元座標データ/加速度センサー/ジャイロセンサー/座標位置			

2. 基本諸元

計測機器の構成			・車両に搭載した3Dカメラで道路のひび割れ、わだち掘れ、プロファイルユニットで道路の平たん性/IRIを走行しながら計測する。取得したデータは専用ソフトウェアにより、ひび割れは深さ情報をもとに自動で抽出し、わだち掘れ、平たん性/IRIは設定した出力エリアに従い自動で形状と値を出力する。 ・搭載したMMSで、道路施設管理に利用可能な道路空間の3次元点群及び道路沿道画像を同時取得する。取得データは専用Viewer形式や汎用フォーマットで出力する。 ・3DカメラデータをMMSの位置情報と統合解析することで路面の詳細3次元データ（最小2㎜×2㎜）を出力する。また、路面性状調査で得た成果（ひび割れ、わだち掘れ、平たん性）について公共座標の3次元データとして出力する。
移動装置	移動原理		車両型
	運動制御機構	通信	－
		測位	－
		自律機能	－
	外形寸法・重量		長さ　512cm、幅　203cm、高さ　295cm、重量　2,236kg
	搭載可能容量 （分離構造の場合）		－
	動力		ハイブリッド方式
	連続稼働時間 （バッテリー給電の場合）		－
計測装置	設置方法		移動装置と一体的な構造
	外形寸法・重量 （分離構造の場合）		－
	センシングデバイス	カメラ	3Dカメラ 横断形状取得間隔:　10,000プロファイル/秒 横断形状分解能: 1.0mm 高さ分解能 : 0.5mm プロファイルユニット 測定分解能（高さ）: 0.0015mm 測定可能範囲　:±100mm　（基準とする高さから）
		パン・チルト機構	固定式
		角度記録・制御機構機能	－
		測位機構	IMU、GNSS、距離計の併用
		計測原理	3Dカメラ：距離信号に基づき光切断法で横断形状を取得する　（ひび割れ、わだち掘れ） プロファイルユニット：レーザ変位計で計測した路面までの高さと加速度計で取得した車両振動から算出した車両の変位量を除去し、縦断プロファイルを取得する　（平たん性/IRI）
		計測の適用条件 （計測原理に照らした適用条件）	降雨時は計測不能
		精度と信頼性に影響を及ぼす要因	路面に水が浮いている場合は正確なデータ計測が不能
		計測プロセス	3Dカメラ:　距離計より指定の距離間隔で生成したパルスごとに3Dカメラで路面の横断形状を取得する。 プロファイルユニット:　時間軸で縦断形状を取得する。取得した縦断形状を距離情報に基づき距離軸データに自動変換する。
		アウトプット	計測データは独自フォーマットで出力される
		計測頻度	1回
	耐久性		IPコード不明　（風雨などの屋外環境での使用に問題なし）
	動力		移動装置からの電力により駆動
	連続稼働時間 （バッテリー給電の場合）		－
データ収集・通信装置	設置方法		移動装置と一体的な構造
	外形寸法・重量 （分離構造の場合）		－
	データ収集・記録機能		記録メディア（SSD）に保存
データ収集・通信装置	通信規格 （データを伝送し保存する場合）		－
	セキュリティ （データを伝送し保存する場合）		－
	動力		移動装置からの電力により駆動
	データ収集・通信可能時間 （データを伝送し保存する場合）		－

3. 計測性能

項目			性能
計測装置	計測レンジ（測定範囲）		路面画像　幅4m
	感度	校正方法	–
		検出性能	–
		検出感度	–
	撮影速度		100㎞/h以下
	計測精度		1mm以上のひび割れ
	位置精度		水平20mm、高さ20mm （GNSSの受信が良好な環境下）
	色識別性能		–
	S/N比		–
	分解能		3Dカメラ 横断分解能: 1.0mm 高さ分解能: 0.5mm プロファイルユニット 高さ分解能: 0.0015mm 高さ測定可能範囲:±100mm （基準とする高さから）
	計測精度		・距離測定精度：光学測量機による距離の測定値に対し、±0.3%以内 ・ひび割れ率：幅1mm以上のひび割れが識別可能 ・わだち掘れ量：横断プロフィルメーターによるわだち掘れ深さの測定値に対し、±3mm以内 ・平たん性/IRI：縦断プロフィルメータによる標準偏差の測定値に対し、±30%以内
	計測速度 （移動しながら計測する場合）		100㎞/h以下
	位置精度 （移動しながら計測する場合）		水平20mm、高さ20mm （GNSSの受信が良好な環境下）

4. 画像処理・調書作成支援

変状検出手順		①起終点を設定する(手動) ②構造物、舗装種別を設定（手動） ③解析幅員を設定する（自動抽出後に手動で修正） ④ひび割れ判読メッシュを作成する（手動） ⑤ひび割れを自動抽出する（自動） ⑦わだち掘れ算出断面を設定し、わだち掘れ量を算出する（自動） ⑧メッシュ判定を行い、必要応じて修正する（自動で判定後、手修正） ⑨帳票を出力 ※IRI、平たん性は帳票出力時に自動計算する
ソフトウェア情報	ソフトウエア名	3Dカメラ付属解析ソフトウェア Microsoft　Excel（帳票出力）
	検出可能な変状	ひび割れ率、わだち掘れ量、平たん性、IRI
	変状検出の原理・アルゴリズム	ひび割れ率：一定深さ以下の箇所を抽出し、その連続性からひび割れ形状を自動抽出する わだち掘れ：横断形状の形状変化点を抽出し、わだち掘れ量を算出する 平たん性：縦断形状に3mプロフィロメータモデルを適応して平たん性を算出する IRI：縦断形状にQCシミュレーションモデルを適応してIRIを算出する
	取り扱い可能な画像データ	独自フォーマットのみ対応
	出力ファイル形式	舗装点検要領　様式A、B（A:EXCEL形式、B:jpg形式で様式Aと紐づけ） 横断形状（CSV形式） 縦断形状（EXCEL形式） 路面画像（jpg形式） ひび割れトレース図（DXF形式）

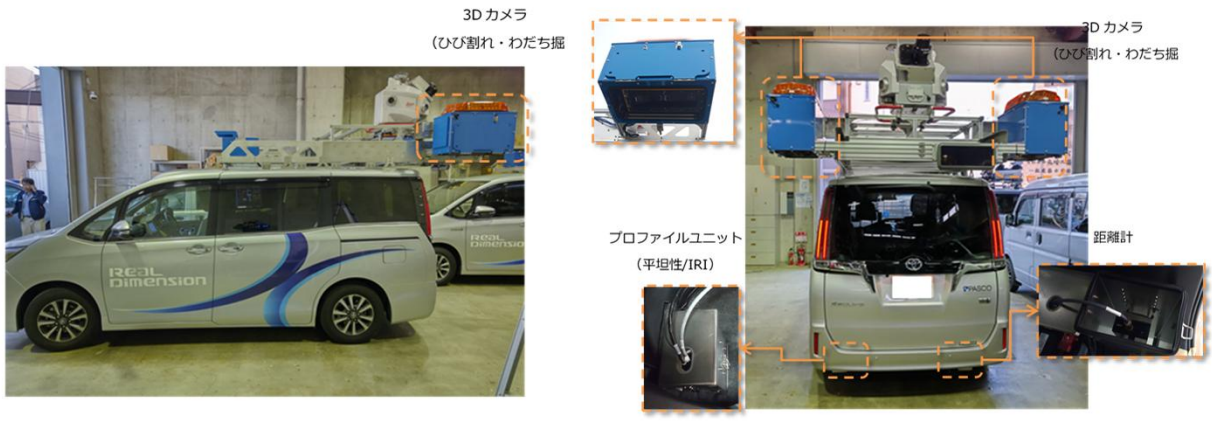
5. 留意事項（その1）

項目		適用可否／適用条件
点検時現場条件	道路幅員条件	車両幅以上必要　3m程度
	周辺条件	高さ3.0m以上
	作業範囲	–
	安全面への配慮	黄色回転灯、LED掲示板「作業中」
	無線等使用における混線等対策	–
	交通規制の要否	不要
	交通規制の範囲	不要
	現地への運搬方法運搬方法	自走
	気温条件	なし
	車線数の制約	1車線分の作業範囲を要する
	その他	昼間、夜間、測定可能

5. 留意事項（その2）

項目		適用可否／適用条件
作業条件・運用条件	調査技術者の技量	なし
	必要構成人員数	運転1名、操作1名
	操作に必要な資格等の有無、フライト時間	1日程度の実習が必要
	作業ヤード・操作場所	なし
	点検・診断に関する費用	100kmあたり：約587万（税抜き） ※MMSデータ計測・後処理解析含む ・調査費用：340万（内業）、125万（外業） ・機械経費： 82万 ・その他経費： 40万
	保険の有無、保障範囲、費用	加入済み、保証範囲：人+自転車+車　　保証金額：無制限
	時間帯（夜間作業の可否）	昼間・夜間作業可能
	計測時の走行速度条件	100km/h以下
	渋滞時の計測可否	可能
	可搬性(寸法・重量)	なし
	自動制御の有無	なし
	利用形態：リース等の入手性	すべて自社機材
	関係機関への手続きの必要性	なし
	解析ソフトの有無と必要作業及び費用等	解析：3Dカメラ付属解析ソフトウェアを使用 必要作業：担当者による解析作業 費用：340万（100kmあたり）
	不具合時のサポート体制の有無及び条件	なし
	センシングデバイスの点検	年に1回、3Dカメラ、プロファイルユニット、距離計のキャリブレーションを実施
	その他	①特許状況：第7082227号 ②気象条件：降雨時は計測不能、路面に水が浮いている場合は正確なデータ計測が不能 ③作業条件：なし ④適用できない条件：なし

6. 図面



1．基本事項

技術番号		PA010018-V0023			
技術名		RoadManager路面評価			
	技術バージョン	-		作成：　2023年3月作成（2024年3月更新）	
開発者		株式会社アーバンエックステクノロジーズ／バンプレコーダー株式会社			
連絡先等		TEL：　080-8900-0931	E-mail：　support-roadmanager@urbanx-tech.com		担当部署：営業ユニット
現有台数・基地		-	基地	-	
技術概要		RoadManager 路面評価は、「低コストで路面性状調査と同等の評価を実施したい道路管理者」向けの「路面性状の評価を行うサービス」です。 測定専用車両を使わずに、スマートフォンで撮影・取得した動画像と加速度データから国が指定している指標(ひび割れ率、IRI、MCI)で簡易的な評価を行います。			
技術区分	対象部位	車道			
	変状の種類	ひび割れ率/IRI			
	物理原理	動画像/加速度			
	検出項目	カメラによる画像解析/加速度センサー/座標位置			

2. 基本諸元

計測機器の構成			「専用アプリをインストールしたデバイス（スマートフォン）」を任意の車両に取り付け使用する。
移動装置	移動原理		【車両型】/スマートフォンを車両のフロントガラス上部等に設置して車両走行しながら計測する。
	運動制御機構	通信	－
		測位	－
		自律機能	－
	外形寸法・重量		－
	搭載可能容量 （分離構造の場合）		約 W76.6×H162.9×D8.9mm、重量 約212g（Google Pixel7Pro の場合。使用スマートフォンによる）
	動力		スマートフォンの内蔵バッテリー、または車両シガーソケットからの給電を使用する。
	連続稼働時間 （バッテリー給電の場合）		4時間程度（推奨スマートフォン機種を使用した場合）
計測装置	設置方法		スマートフォンを任意の車両のフロントガラス上部等に固定設置する。
	外形寸法・重量 （分離構造の場合）		約 W76.6×H162.9×D8.9mm、重量 約212g（Google Pixel7Pro の場合。使用スマートフォンによる）
	センシングデバイス	カメラ	スマートフォン内蔵のカメラ（使用スマートフォンによる）
		パン・チルト機構	－
		角度記録・制御機構 機能	－
		測位機構	スマートフォン内蔵のGPS
		計測原理	ひび割れ率：動画像から3次元再構成を行い、カメラ姿勢推定・路面の鳥瞰図を生成する。路面上のひび割れをAIで検出して、路面の区間内のひび割れ率を算出する。 IRI：加速度データから車両特性を推定し、推定した特性に基づいて加速度データからIRIの算出を行う。
		計測の適用条件 （計測原理に照らした適用条件）	下記以外の条件。 ・雨天など路面が濡れた状態 ・夜間など周囲の環境が暗すぎる、もしくは明るすぎる場合。 ・山間部などGPS精度が低い場合。
		精度と信頼性に影響を及ぼす要因	下記以外の条件。 ・雨天など路面が濡れた状態 ・夜間など周囲の環境が暗すぎる、もしくは明るすぎる場合。 ・山間部などGPS精度が低い場合。
		計測プロセス	①車両のフロントガラス上部等にスマートフォンを設置する。 ②スマートフォンにインストールした専用アプリを起動する。 ③専用アプリで撮影・計測を開始する。 ④専用アプリでの撮影・計測を停止する。
		アウトプット	・各路線 指定区間長ごとのひび割れ率・IRI・MCIのデーター覧（ExcelまたはCSV形式） ・ひび割れ率・MCIの段階評価の色分けによる路線図（jpegまたはPDF形式）※オプションサービス ・ひび割れ率・IRI・MCIのデータのGIS可視化用データ（shapeファイル形式）※オプションサービス ・路面評価報告書（各路線のひび割れ率・IRI・MCIの割合のグラフなど、従来の報告書に近しいものを作成）※オプション
		計測頻度	最小計測回数：1回
	耐久性		－
	動力		スマートフォンの内蔵バッテリー、または車両シガーソケットからの給電を使用する。
	連続稼働時間 （バッテリー給電の場合）		4時間程度（推奨スマートフォン機種を使用した場合）
データ収集・通信装置	設置方法		車両のフロントガラス上部等にスマートフォンを設置する。
	外形寸法・重量 （分離構造の場合）		約 W76.6×H162.9×D8.9mm、重量 約212g（Google Pixel7Pro の場合。使用スマートフォンによる）
	データ収集・記録機能		スマートフォンの内部ストレージ等に保存する。
	通信規格 （データを伝送し保存する場合）		－
	セキュリティ （データを伝送し保存する場合）		－
	動力		スマートフォンの内蔵バッテリー、または車両シガーソケットからの給電を使用する。
	データ収集・通信可能時間 （データを伝送し保存する場合）		4時間程度（推奨スマートフォン機種を使用した場合）

3. 計測性能

項目			性能
計測装置	計測レンジ（測定範囲）		使用するAndroidスマートフォンに依存する。
	感度	校正方法	–
		検出性能	–
		検出感度	–
	撮影速度		20～50km/h
	計測精度		–
	位置精度		–
	色識別性能		–
	S/N比		–
	分解能		–
	計測精度		・ひび割れ率：幅1mm以上のひび割れが識別可能な精度である。 ・IRI：±15%（最大～最小）（GPS測位精度による区間ずれによる変動分を含む）
	計測速度 （移動しながら計測する場合）		20～50km/h
	位置精度 （移動しながら計測する場合）		–

4. 画像処理・調書作成支援

変状検出手順		【ひび割れ率】 ・スマートフォン等で撮影された動画像に対して、下記を実行する。 1. 路面の損傷をAIにより検出する。 2. 損傷の位置情報を示す点群データの生成および推定撮影位置の画像処理をする。 3. 上記2のデータを用いた路面の鳥瞰画像の生成をする。 4. 上記3の鳥瞰画像で、推定撮影位置の区画された領域ごとに検出された損傷情報を割り当て、単位領域ごとの損傷情報を有する路面データを生成する。
ソフトウェア情報	ソフトウエア名	自社開発計測アプリ：RM路面評価アプリ 自社開発クラウド解析システム：RoadManager路面評価
	検出可能な変状	ひび割れ率（%）
	変状検出の原理・アルゴリズム	–
	取り扱い可能な画像データ	①ファイル形式：JPEG等 ②ファイル容量： 最大500MB/km程度 ③カラー/白黒画像：カラー ④画素分解能：スマートフォン標準レンズによる撮影
	出力ファイル形式	CSV

5. 留意事項（その1）

項目		適用可否／適用条件
点検時現場条件	道路幅員条件	-
	周辺条件	-
	作業範囲	-
	安全面への配慮	-
	無線等使用における混線等対策	_
	交通規制の要否	不要
	交通規制の範囲	不要
	現地への運搬方法運搬方法	人による運搬（スマートフォン）、車両にスマートフォンを設置して運搬
	気温条件	0°C～35°C 車内の設置箇所付近が高温の場合、スマートフォンが正常に動作しない可能性がある。
	車線数の制約	特になし
	その他	日中に計測する必要がある。

5. 留意事項（その2）

項目		適用可否／適用条件
作業条件・運用条件	調査技術者の技量	特になし
	必要構成人員数	操作1名
	操作に必要な資格等の有無、フライト時間	特になし
	作業ヤード・操作場所	特になし
	点検・診断に関する費用	基本解析料金 700,000円～／100km（但し、オプションサービス、サポート費用については別途料金発生） ※解析距離等により価格は変動
	保険の有無、保障範囲、費用	無償のスマートフォン保証サービス有り
	時間帯（夜間作業の可否）	日中に測定する必要がある。
	計測時の走行速度条件	20～50km/h
	渋滞時の計測可否	20km/h未満または車間距離がない場合は精度悪化の可能性があるが計測は可能。
	可搬性(寸法・重量)	特になし
	自動制御の有無	–
	利用形態：リース等の入手性	自社機材
	関係機関への手続きの必要性	必要なし
	解析ソフトの有無と必要作業及び費用等	・撮影・計測ソフト：自社開発アプリ（RM路面評価アプリ）、自社開発クラウド解析システム：RoadManager路面評価 ※IRI算出はバンプレコーダー社のシステムを活用 ・必要作業：AIモデル更新作業、サーバ維持管理作業、データ解析時のデータ投入作業等
	不具合時のサポート体制の有無及び条件	あり
	センシングデバイスの点検	–
	その他	①特許状況：特開2024-013788 プログラム、方法、システム、道路マップ、および道路マップの作成方法 株式会社アーバンエックステクノロジーズ ②気象条件：：夜間・雨天時は使用を避ける。車内の設置箇所付近が高温になる場合は使用を避ける ③作業条件：なし ④適用できない条件：雨天など路面が濡れた状態。夜間など周囲の環境が暗すぎる、もしくは明るすぎる場合。山間部などGPS精度が低い場合。

6. 図面等

専用アプリがインストールされたスマートフォンを、フロントガラス上部の運転席側もしくは助手席側 車両側面付近に設置する。

1．基本事項

技術番号		PA010019-V0025			
技術名		スマートフォンによる簡易路面性状評価システム「DRIMS」			
	技術バージョン	・Shooting app for AI Ver.2.0.1：2023/8/17 ・iDRIMS measurement Ver.3.5：2023/12/25	作成：　2026年3月作成		
開発者		JIPテクノサイエンス株式会社			
連絡先等		TEL：　03-6272-8237	E-mail：　drims_project@cm.jip-ts.co.jp		担当部署：ｲﾝﾌﾗｿﾘｭｰｼｮﾝ事業部
現有台数・基地		30台	基地	なし（専用車両が不要なため）	
技術概要		【ひび割れ率】 点検車両（乗用車）に設置した1台のスマートフォンで撮影した路面の動画（画像）から、ひび割れ線ををAI技術（自社開発の学習モデル）により検出後、正射投影変換し、0.5m×0.5mメッシュにおけるひび割れ率を算出する。 【わだち掘れ量】 点検車両（乗用車）に設置した2台のスマートフォンで撮影した路面の動画（画像）から、2枚のステレオ画像を基に横断プロファイルを推定し、わだち掘れ量を算出する。 【IRI】 点検車両（乗用車）に設置したスマートフォンで計測した振動データから縦断プロファイルを推定後、QCシミュレーションによりIRIを算出する。			
技術区分	対象部位	車道			
	変状の種類	ひび割れ率、わだち掘れ量、IRI			
	物理原理	画像/動画/GPS、加速度・角速度			
	検出項目	カメラによるAI画像解析、加速度センサー・ジャイロセンサー			

2. 基本諸元

計測機器の構成			本計測機器は、AI用動画撮影アプリおよび加速度・角速度応答を取得するアプリ（いずれも自社開発）を搭載したスマートフォン（iPhone）を用いた計測装置を、点検車両（乗用車）に取り付けたものである。
移動装置	移動原理		【車両型】点検車両（乗用車）に計測装置（スマートフォン）を設置し、交通流に沿って走行しながら車道と撮影対象箇所の離隔の範囲内でアプローチするもの。
	連動制御機構	通信	―
		測位	―
		自律機能	―
	外形寸法・重量		―
	搭載可能容量（分離構造の場合）		―
	動力		―
	連続稼働時間（バッテリー給電の場合）		―
計測装置	設置方法		【ひび割れ率、わだち掘れ量】 ・スマートフォンを、点検車両（乗用車）のフロントガラス上部に治具（吸盤式スマートフォンホルダー）で固定する。 【IRI】 ・点検車両のダッシュボードに固定する（振動計測用iPhone）。
	外形寸法・重量（分離構造の場合）		【ひび割れ率】 ・iPhone（16 Pro：幅71.5mm,長さ149.6mm,厚8.25mm、199g）＋治具（スマートフォンホルダー） 【わだち掘れ量】 ・iPhone 2台（16 Pro：幅71.5mm,長さ149.6mm,厚8.25mm、199g）＋治具（スマートフォンホルダー） 【IRI】 ・iPhone1台（SE3：高さ138.4mm×幅67.3mm×厚さ7.3mm、144g）＋ケース
	センシングデバイス	カメラ	・スマートフォン内蔵カメラ（12MPメインカメラ、ƒ/1.8絞り値）
		パン・チルト機構	―
		角度記録・制御機構機能	―
		測位機構	・スマートフォン内蔵GPS（GPS、GLONASS、Galileo、QZSS、BeiDou）
		計測原理	【ひび割れ率、わだち掘れ量】 ・スマートフォン内蔵カメラにより、車道（路面）の動画撮影を行う。 【IRI】 ・スマートフォン内蔵センサにより、車両の加速度・角速度応答を計測する。
		計測の適用条件（計測原理に照らした適用条件）	【ひび割れ率、わだち掘れ量】 ・AI用動画撮影アプリ（自社開発）での撮影、路面が鮮明に撮影されている必要がある（日中の撮影）。 【IRI】 ・振動計測用アプリ（自社開発）での振動計測、走行速度帯が30～100km/hである必要がある。
		精度と信頼性に影響を及ぼす要因	【ひび割れ率、わだち掘れ量】 ・夜間、悪天候時(大雨、大雪、台風)、（フロントガラスの水滴・路面の濡れ）、フロントガラスの汚れ・曇り ※トンネル等位置情報が取得できない区間は計測精度低下 【IRI】 ・走行速度帯が30～100km/hである必要がある。 ※一時停止部、交差点部（信号停止時）、トンネル等位置情報が取得できない区間は計測精度低下
		計測プロセス	①【ひび割れ率、わだち掘れ量】：点検車両（乗用車）のフロントガラス上部にスマートフォンを設置（ひび割れ率：1台、わだち掘れ量：2台）する。【IRI】：点検車両のダッシュボードにスマートフォンを設置する。 ②【ひび割れ率、わだち掘れ量】：AI用動画撮影アプリ（自社開発）で車道（路面）を撮影する。【IRI】：振動計測用アプリ（自社開発）で車両応答計測する。 ③【ひび割れ率、わだち掘れ量】：スマートフォンに保存された撮影動画を、LTE通信によりクラウドサーバに送信する。【IRI】：スマートフォンに保存された振動データを、LTE通信によりクラウドサーバに送信する。 ④【ひび割れ率、わだち掘れ量】：検出領域とした台形（幅、奥行き）の長さを設定する。【IRI】：事前に測定した、ホイールベース、スマホ設置位置を取り込む。 ⑤【ひび割れ率】：AIによる物体検出技術（自社開発の学習モデル）によりひび割れ線を検出後、正射投影変換し、0.5m×0.5mメッシュにおけるひび割れ率を算出する。【わだち掘れ量】：2枚のステレオ画像を基に横断プロファイルを推定し、わだち掘れ量を算出する。【IRI】：振動データから縦断プロファイルを推定後、QCシミュレーションによりIRIを算出する。

		アウトプット	・対象路線のひび割れ率/わだち掘れ量/IRIの検出箇所をWEBビューア（地図上）で可視化し、アウトプットとして画像（jpeg形式）/帳票（csv形式）を出力する。
		計測頻度	・1回
	耐久性		・スマートフォンを防水（IP68）、落下・衝撃（MIL規格810G－516）対応ケースで保護
	動力		・スマートフォン内蔵バッテリーより供給 ・車両内シガーソケット電源から有線ケーブル（Lightning/Type-CのUSBケーブル）により供給
	連続稼働時間 （バッテリー給電の場合）		【ひび割れ率、わだち掘れ量】 ・最大1.5時間（連続動画撮影の場合） 【IRI】 ・最大3時間（連続計測の場合）
データ収集・通信装置	設置方法		【ひび割れ率、わだち掘れ量】 ・スマートフォンを、点検車両（乗用車）のフロントガラス上部に治具（吸盤式スマートフォンホルダー）で固定する。 【IRI】 ・点検車両のダッシュボードに固定する（振動計測用iPhone）。
	外形寸法・重量 （分離構造の場合）		【ひび割れ率】 ・iPhone（16 Pro：幅71.5mm,長さ149.6mm,厚8.25mm、199g）＋治具（スマートフォンホルダー） 【わだち掘れ量】 ・iPhone 2台（16 Pro：幅71.5mm,長さ149.6mm,厚8.25mm、199g）＋治具（スマートフォンホルダー） 【IRI】 ・iPhone1台（SE3：高さ138.4mm×幅67.3mm×厚さ7.3mm、144g）
	データ収集・記録機能		・スマートフォン内蔵ストレージに記録
	通信規格 （データを伝送し保存する場合）		・通信方法：LTE
	セキュリティ （データを伝送し保存する場合）		・通信プロトコル：https
	動力		・スマートフォン内蔵バッテリーより供給 ・車両内シガーソケット電源から有線ケーブル（Lightning/Type-CのUSBケーブル）により供給
	データ収集・通信可能時間 （データを伝送し保存する場合）		【ひび割れ率、わだち掘れ量】 ・7hr/日データ収集の場合、スマートフォン内蔵ストレージに9日分のデータ保存が可能 ・給電の場合：送信可能時間の制限なし ・バッテリ駆動の場合：約3hの送信が可能 【IRI】 ・7hr/日データ収集の場合、スマートフォン内蔵ストレージに292日分のデータ保存が可能 ・給電の場合：送信可能時間の制限なし ・バッテリ駆動の場合：約3hの送信が可能

3. 計測性能

項目			性能
計測装置	計測レンジ（測定範囲）		・点検車両（乗用車）のボンネット前方から2m程度まで
	感度	校正方法	・計測開始前にAI用動画撮影アプリ（自社開発）のフォーカス補正機能により校正
		検出性能	・スマートフォンのカメラ性能に依存
		検出感度	・スマートフォンのカメラ性能に依存
	撮影速度		・30FPS
	計測精度		・ひび割れ線（長さ）：画像から視認可能な最小サイズ：50mm、その計測精度：±2mm ・ひび割れ線（幅）：ー ・わだち掘れ量：検出可能な最小わだち掘れ量：10mm, その計測精度：±7mm.
	位置精度		・縦断方向：35mm ・横断方向：ー
	色識別性能		・フルカラー識別可能
	S/N比		ー
	分解能		・1.6mm
	計測精度		【ひび割れ率】：幅1mm以上のひび割れが識別可能な精度である。 【わだち掘れ量】：横断プロフィルメーターによるわだち掘れ深さの測定値に対し、±3mm以内の精度である。 【IRI】：縦断プロフィルメータによる標準偏差の測定値に対し、±30%以内の精度である。
	計測速度 （移動しながら計測する場合）		【ひび割れ率】：5～100km/h 【わだち掘れ量】：5～60km/h 【IRI】：30～100km/h
	位置精度 （移動しながら計測する場合）		・0～20m程度（スマートフォンのGPS性能に依存）

4. 画像処理・調書作成支援

変状検出手順		【ひび割れ率】 ①1m毎の画像を切り出す。（自動） ②検出領域とした0.5m×0.5mメッシュ相当の台形（幅、奥行き）の長さを設定する。（手動） ③ひび割れ線をAIによる物体検出技術（自社開発の学習モデル）により検出する。（自動） ④AI検出した画像を正射投影変換し、0.5m×0.5mメッシュにおける10m毎のひび割れ率を算出する。（自動） 【わだち掘れ量】 ①GPS情報を用いて動画から2.5m間隔で画像を切り出す。（自動） ②画像ペアから視差計算により3次元座標を生成する。（自動） ③画像から断面形状を算出する範囲を指定する。（手動） ④3次元座標から横断面の断面形状を算出する。（自動） ⑤断面形状から舗装調査・試験法便覧H19に準拠した最大深さ（わだち掘れ量）を算出する。（自動） 【IRI】 ①振動データ、GPS情報を取り込む。（自動） ②事前に測定した、計測車両のホイールベース、スマートフォン設置位置情報を取り込む。（自動） ③振動データから縦断プロファイルを推定後、QCシミュレーションによりIRIを算出する。（自動）
ソフトウェア情報	ソフトウエア名	・「Shooting app for AI Ver.2.0.1」（自社開発アプリ）、「iDRIMS measurement Ver.3.5」（自社開発アプリ）
	検出可能な変状	・ひび割れ率（%）、わだち掘れ量（㎜）、IRI（mm/m）
	変状検出の原理・アルゴリズム	【ひび割れ率】 ①ディープラーニングの学習方法：畳み込みネットワーク ②学習に利用した教師データ：国内・海外の幹線道路・生活道路から収集 ③ひび割れ線をAIによる物体検出技術（自社開発の学習モデル）により検出 ④AI検出した画像を正射投影変換し、0.5m×0.5mメッシュ内のひび割れ線の本数から、ひび割れ率を算出 【わだち掘れ量】 ①2枚のステレオ画像からステレオマッチングにより視差を計算 ②視差の計算結果に基づき、深度および横断プロファイルを求め、わだち掘れ量を算出 【IRI】 ①自由走行データから車両モデルの同定 ②振動データから縦断プロファイルを推定後、QCシミュレーションによりIRIを算出
	取り扱い可能な画像データ	①ファイル形式：JPEG ②ファイル容量：500KB程度 ③カラー／白黒画像：カラー画像 ④画素分解能：1.6mm/画素
	出力ファイル形式	・画像（jpeg形式）、帳票（csv形式） ・ビューワの有無：有（地図上にひび割れ率/わだち掘れ量/IRIの検出結果を表示）

5. 留意事項（その1）

項目		適用可否／適用条件
点検時現場条件	道路幅員条件	・特になし
	周辺条件	・路面が鮮明に撮影可能であること（日中の撮影）
	作業範囲	・車両内からの撮影
	安全面への配慮	ー
	無線等使用における混線等対策	ー
	交通規制の要否	・不要
	交通規制の範囲	・不要
	現地への運搬方法運搬方法	・点検車両に設置後、現地移動
	気温条件	・撮影機器（スマートフォン）の周囲温度0℃～35℃
	車線数の制約	・特になし
	その他	・夜間、雨天時の点検（撮影）不可、点検前にフロントガラスの汚れ除去

5. 留意事項（その2）

項目		適用可否／適用条件
作業条件・運用条件	調査技術者の技量	・AI用動画撮影アプリ（自社開発）の操作方法を認識していること
	必要構成人員数	・1名～2名（点検車両（乗用車）の運転＋アプリの操作）
	操作に必要な資格等の有無、フライト時間	・特になし
	作業ヤード・操作場所	・点検車両（乗用車）内
	点検・診断に関する費用	【ひび割れ率・わだち掘れ量・IRI】 ①1～5kmあたり（単位：円/1～5km）】 ・調査費用_外業(現場作業)：324千円（税抜） ・調査費用_内業(机上作業)：377千円（税抜） ・機械経費：478千円（税抜） ・その他：32千円（税抜） ・単位期間毎(1ヶ月,1年等)の費用：1,689千円（税抜）（1ヶ月）、4,555千円（税抜）（1年） ②100kmあたり（単位：円/100km） ・調査費用_外業(現場作業)：324千円（税抜） ・調査費用_内業(机上作業)：421千円（税抜） ・機械経費：478千円（税抜） ・その他：128千円（税抜） ・単位期間毎(1ヶ月,1年等)の費用：・1,689千円（税抜）（1ヶ月）、4,555千円（税抜）（1年） ③その他費用 ・路線データの電子データが提供されない場合、初期費用として、路線データ初期設定費用4,000円/kmが別途必要となる。
	保険の有無、保障範囲、費用	・'点検車両（乗用車）の保険・保証範囲・費用に依存
	時間帯（夜間作業の可否）	・夜間作業不可
	計測時の走行速度条件	【ひび割れ率】：5～100㎞/h 【わだち掘れ量】：5～60㎞/h 【IRI】：30～100km/h
	渋滞時の計測可否	【ひび割れ率、わだち掘れ量】：計測可（前方車両との間隔が2m以上の場合） 【IRI】：計測精度低下（走行速度30km/h未満）
	可搬性(寸法・重量)	【ひび割れ率】 ・iPhone（16 Pro：幅71.5mm,長さ149.6mm,厚8.25mm、199g） 【わだち掘れ量】 ・iPhone 2台（16 Pro：幅71.5mm,長さ149.6mm,厚8.25mm、199g） 【IRI】 ・iPhone1台（SE3：高さ138.4mm×幅67.3mm×厚さ7.3mm、144g）
	自動制御の有無	・自動制御無し
	利用形態：リース等の入手性	・計測機器（スマートフォン、電源ケーブル、治具等）は一式レンタルで提供
	関係機関への手続きの必要性	・手続き不要
	解析ソフトの有無と必要作業及 び費用等	・解析ソフト：有（クラウドサーバ上で稼働） ・費用：上記「点検・診断に関する費用」に含む
	不具合時のサポート体制の有無及び条件	・サポート体制：有 ・条件：営業日（月～金）の9：00～17：30内で対応
	センシングデバイスの点検	―
	その他	・振動計測アプリ（自社開発）、AI用動画撮影アプリ（自社開発）のバージョンアップ時（不定期）に、スマートフォン側でアップデート作業が発生 ・夜間、悪天候時の点検（撮影）不可

6. 図面等

iPhone 16 Pro

サイズと重量[10]

高さ
149.6mm

幅
71.5mm

厚さ
8.25mm

重量
199g

引用元：Apple社サイト
https://www.apple.com/jp/iphone/compare/?modelList=iphone-16-pro-max,iphone-16-pro,iphone-16e

機器設置状況

ひび割れ率（iPhone 1台）

わだち掘れ量（iPhone 2台）

iPhone SE (第3世代)

サイズと重量[2]

幅：67.3 mm
高さ：138.4 mm
厚さ：7.3 mm
重量：144 g

IRI（iPhone 1台）

引用元：Apple社サイト
https://support.apple.com/ja-jp/111866

1．基本事項

技術番号		PA010020-V0025			
技術名		AIを活用した路面状態推定と維持管理支援サービス「みちログ」			
	技術バージョン	2.0		作成：　2024年3月　（2026年3月更新）	
開発者		株式会社アイシン			
連絡先等		TEL：　080-2626-1384	E-mail：　toru.teshima@aisin.co.jp		担当部署：移動サービス事業推進部
現有台数・基地		180台	基地	愛知県岡崎市	
技術概要		専用車載器とカメラを車両に搭載することで、走行中に車載器からアップロードされた画像及びセンサ値をAIにより解析し、位置情報と紐づけることで、ポットホール・ひび割れといった路面異常を計測する技術。計測器の位置情報をリアルタイムに確認することが可能であり、地図上で計測済み道路を可視化して確認することもできる。計測された路面情報はクラウド上で管理され電子地図上で異常状態を関係者間で共有することができる。PC、スマートフォン等の端末から情報を確認でき、手動での情報登録、帳票の自動出力機能と組み合わせることで維持管理業務の統合支援を可能とする技術。			
技術区分	対象部位	車道			
	変状の種類	ポットホール、IRI、ひび割れ率、区画線摩耗			
	物理原理	画像/加速度			
	検出項目	カメラによる画像解析/加速度センサー/ジャイロセンサー/座標位置			

2. 基本諸元

計測機器の構成			計測機器は路面画像を取得するカメラと、位置計測を行うGPSアンテナ、加速度センサ、通信機器を内蔵した車載端末から構成されており、それぞれを移動装置に任意に付け替え可能な分離構造である。
移動装置	移動原理		【車両型】/内燃機関を搭載した車両にて移動する
	運動制御機構	通信	–
		測位	–
		自律機能	–
	外形寸法・重量		–
	搭載可能容量（分離構造の場合）		–
	動力		移動装置から供給される電力を用いる
	連続稼働時間（バッテリー給電の場合）		–
計測装置	設置方法		移動装置（車両）のフロアに端末を固定。カメラ、GPSアンテナを車両前部に固定。
	外形寸法・重量（分離構造の場合）		–
	センシングデバイス	カメラ	解像度　1920×1080
		パン・チルト機構	–
		角度記録・制御機構機能	–
		測位機構	GNSS測位
		計測原理	ひび割れ：撮像画像を鳥瞰投影し画像分析によりひび割れを検知、区間中のひび割れ割合からひび割れ率を算出 ポットホール：撮像画像をAIによる画像分析を行いポットホールを検知 区画線摩耗：撮像画像をAIによる画像分析を行い、区間ごとの区画線の摩耗度を算出 IRI：車載器内部のセンサデータをもとにモデル分析を行い、区間ごとのIRIを算出
		計測の適用条件（計測原理に照らした適用条件）	夜間、大雨、大雪、路面湿潤時およびトンネルの中、建物の影など光量が著しくおちる状況を除く条件
		精度と信頼性に影響を及ぼす要因	夜間、大雨、大雪、路面湿潤時およびトンネルの中、建物の影など光量が著しくおちる状況
		計測プロセス	①車両にカメラおよび車載器を取り付け。 ②車両走行時に取得したセンサ値及びポットホール、ひび割れ、区画線の分析画像をクラウドサーバにアップロード ③サーバ内でセンサ値のモデル分析、AIによる画像分析を行い、ポットホール、ひび割れ、IRI、区画線摩耗を検知 ④検知した各路面異常の情報を電子地図上に登録し表示
		アウトプット	ポットホール情報（画像、座標、検知日時、横幅）、ひび割れ情報（ひび割れ率）、IRI情報（IRI）、区画線情報（摩耗度）
		計測頻度	最小計測回数：1回
	耐久性		–
	動力		移動装置から供給される電力を用いる
	連続稼働時間（バッテリー給電の場合）		–
データ収集・通信装置	設置方法		移動装置（車両）のフロアに端末を固定。カメラ、GPSアンテナを車両前部に固定。
	外形寸法・重量（分離構造の場合）		専用車載器（178.4mm×33.7mm×145mm）
	データ収集・記録機能		車載器内に一時記憶、クラウドサーバ上に保存
	通信規格（データを伝送し保存する場合）		LTE
	セキュリティ（データを伝送し保存する場合）		TLS
	動力		移動装置から供給される電力を用いる
	データ収集・通信可能時間（データを伝送し保存する場合）		制限無し

3. 計測性能

項目			性能
計測装置	計測レンジ（測定範囲）		奥行（ポットホール）6m（ひび割れ）3m、幅4m
	感度	校正方法	–
		検出性能	–
		検出感度	–
	撮影速度		60km/h以下
	計測精度		ポットホール：横幅10cm～、最小ひび割れ幅：1mm以上 （検知精度は照度条件により変化）
	位置精度		5m （位置精度はGPSの電場受信状況による）
	色識別性能		–
	S/N比		–
	分解能		–
	計測精度		ポットホール：横幅10cm～、最小ひび割れ幅：1mm以上 （検知精度は照度条件により変化）
	計測速度 （移動しながら計測する場合）		60km/h以下
	位置精度 （移動しながら計測する場合）		5m （位置精度はGPSの電場受信状況による）

4. 画像処理・調書作成支援

変状検出手順		【ポットホール】 ①車載器に搭載しているAIでポットホールがあると判定した画像をアップロードする（自動） ②画像を基に、ポットホールをサーバに配置したAIで自動検出する（自動） ③ポットホールの位置と大きさを算出する（自動） 【区画線摩耗】 ①車載器に搭載しているAIで路面損傷があると判定した画像をアップロードする（自動） ②画像を基に、区画線摩耗度をサーバに配置したAIで自動検出する（自動） ③評価区間毎の区画線摩耗度を算出する（自動） 【ひび割れ率】 ①車載器に搭載しているAIでひび割れがあると判定した画像をアップロードする（自動） ②画像を基に、ひび割れ率をサーバに配置したAIで自動検出する（自動） ③評価区間毎のひび割れ率を算出する（自動） 【IRI】 ①車載器に搭載したセンサデータをアップロードする（自動） ②センサデータを基にサーバーでモデル分析を行いIRIを自動検出する（自動） ③評価区間毎のIRIを算出する（自動）
ソフトウェア情報	ソフトウエア名	自社開発ソフト
	検出可能な変状	ポットホール、区画線摩耗（%）、ひび割れ率（%）、IRI（mm/m）
	変状検出の原理・アルゴリズム	AIによる画像認識、モデル分析
	取り扱い可能な画像データ	①ファイル形式：JPEG ②ファイル容量：500KB（画像1枚あたり） ③カラー／白黒画像：カラー ④画素分解能：縦12mm横3mm
	出力ファイル形式	JPEG

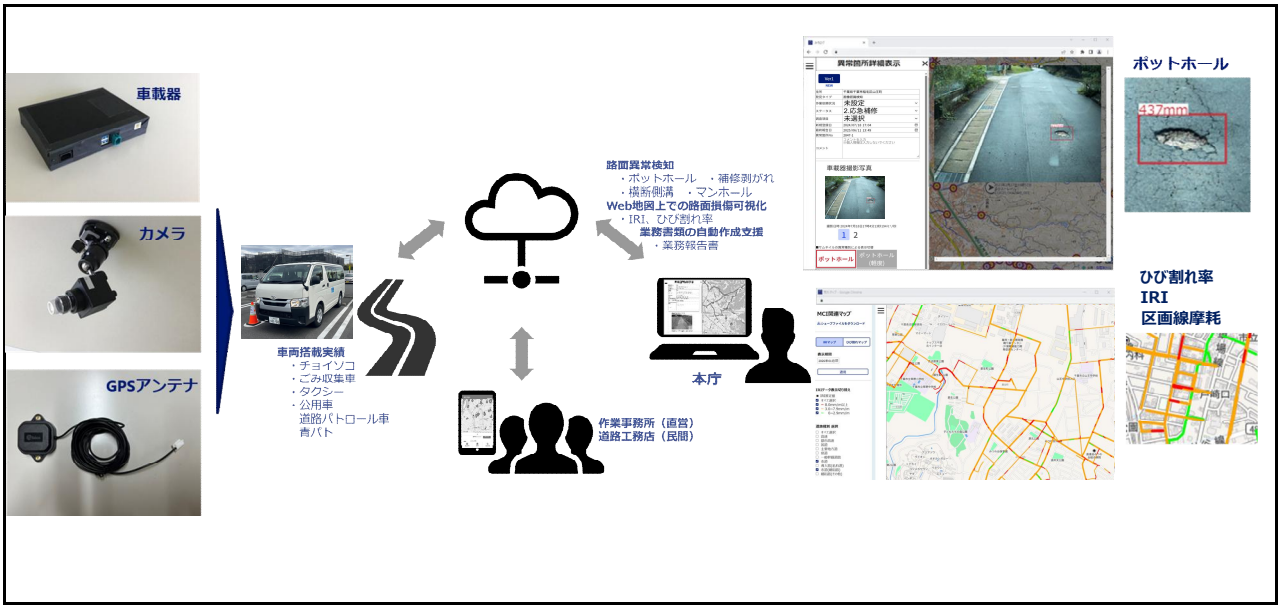
5. 留意事項（その1）

項目		適用可否／適用条件
点検時現場条件	道路幅員条件	幅員：4m以内
	周辺条件	LTEの電波が通信不可能な状態が10分以上継続する場合は計測不可
	作業範囲	–
	安全面への配慮	計測車両にはカメラ撮影中のむねステッカーにて外部告知
	無線等使用における混線等対策	–
	交通規制の要否	不要
	交通規制の範囲	–
	現地への運搬方法運搬方法	車両に搭載して移動
	気温条件	–
	車線数の制約	–
	その他	日中の撮影に対応

5. 留意事項（その2）

項目		適用可否／適用条件
作業条件・運用条件	調査技術者の技量	特になし
	必要構成人員数	ドライバーのみ
	操作に必要な資格等の有無、フライト時間	特になし
	作業ヤード・操作場所	初回設置時のみ作業場所確保必要
	点検・診断に関する費用	導入の初期費用　466,000円、1か月の使用料264,900円　計730,900円(税抜き） ※期間中の計測距離制限無し。（システム利用料　機械経費、サポート費用含む）使用する車載器台数により費用は変動。舗装点検、道路巡視双方を含む
	保険の有無、保障範囲、費用	–
	時間帯（夜間作業の可否）	日中の計測に対応
	計測時の走行速度条件	60km/h以下
	渋滞時の計測可否	路面撮像が不可能な距離に前方車両がいる場合計測不可
	可搬性(寸法・重量）	特になし
	自動制御の有無	プログラムアップデート、ログ取得はリモートにて実施
	利用形態：リース等の入手性	全て自社機材
	関係機関への手続きの必要性	特になし
	解析ソフトの有無と必要作業及 び費用等	特になし
	不具合時のサポート体制の有無及び条件	専用サポート窓口あり、不具合品は交換対応
	センシングデバイスの点検	遠隔での動作監視を実施し、リモートでのプログラム更新、サポートメンバーによる現地対応を実施
	その他	夜間、雨天時、降雪時、湿潤路面では計測性能がでない。 ポットホールはアスファルト面の損傷に対応しており、それ以外の路面損傷には対応していない。

6. 図面等


車載器
カメラ
GPSアンテナ
車両搭載実績
・チョイソコ
・ごみ収集車
・タクシー
・公用車
道路パトロール車
青パト
路面異常検知
・ポットホール　・補修剥がれ
・横断側溝　・マンホール
Web地図上での路面損傷可視化
・IRI、ひび割れ率
業務書類の自動作成支援
・業務報告書
本庁
作業事務所（直営）
道路工務店（民間）
異常箇所詳細表示
車載画像写真
ポットホール
437mm
ひび割れ率
IRI
区画線摩耗

1. 基本事項

技術番号		PA010021-V0025			
技術名		アクションカメラを用いた簡易路面性状診断「Hutec Scan Q」			
	技術バージョン		作成： 2024年3月作成（2025年3月更新）		
開発者		北川ヒューテック株式会社			
連絡先等		TEL： 076-277-1724	E-mail： kc-honma@k-hutec.co.jp	担当部署：技術研究所	
現有台数・基地		6台	基地	石川県能美郡川北町	
技術概要		GPS機能を備えたアクションカメラ（4K以上・フレームレート60fps以上）を用いて路面動画を撮影する。 撮影された路面動画を専用ソフトで処理することにより、路面の直上画像、ひび割れ率、わだち掘れ量を算出する。 路面動画に記録された加速度データを専用ソフトで処理することにより、IRIを算出する。 計測位置はアクションカメラのGPSデータを利用するが、DGPS、またはRTK-GPSを併用することで精度アップが可能になる。			
技術区分	対象部位	車道			
	変状の種類	ひび割れ率、わだち掘れ量、IRI			
	物理原理	動画、加速度			
	検出項目	カメラによる画像解析、加速度センサー			

2. 基本諸元

計測機器の構成			本計測機器は、一般車両のフロントガラス内に取り付けた動画撮影カメラ(アクションカメラ)で構成
移動装置	移動原理		【車両型】内燃機関を搭載した一般車両にて移動する
	運動制御機構	通信	–
		測位	–
		自律機能	–
	外形寸法・重量		分離構造：最大外形寸法(長さ4045mm、幅1665mm、高さ1900mm)、最大重量(2110kgf)
	搭載可能容量 (分離構造の場合)		計測装置(カメラ)：最大外形寸法(長さ150mm×幅165mm×高さ130mm)、最大重量(0.2kgf) 計測装置(DGPS)：最大外形寸法(長さ150mm×幅150mm×高さ50mm)、最大重量(0.5kgf)
	動力		車両の内燃機関によって発電された電力を用いる
	連続稼働時間 (バッテリー給電の場合)		–
計測装置	設置方法		カメラは、車両のフロントウィンドウ上部にアタッチメント、または吸盤で固定 DGPS、またはRTK-GPSを利用して位置精度の向上を図る場合、GPSアンテナは車両のルーフにマグネットで固定
	外形寸法・重量 (分離構造の場合)		計測装置(カメラ)：最大外形寸法(長さ150mm×幅165mm×高さ130mm)、最大重量(0.2kgf) 計測装置(DGPS)：最大外形寸法(長さ150mm×幅150mm×高さ50mm)、最大重量(0.5kgf)
	センシングデバイス	カメラ	GoPro Hero11、またはHero13 センサーサイズ(縦5.60mm×横6.40mm)、ピクセル数(縦2988pixel×横5312pixel)、焦点距離(2.71mm)
		パン・チルト機構	水平±10°、鉛直±5°
		角度記録・制御機構 機能	–
		測位機構	–
		計測原理	車両のフロントガラス上部に設置したカメラで路面の動画撮影 動画データを画像処理により進行距離分の路面の直上画像に変換 直上画像に画像処理を行いひび割れを抽出し、計測区間でひび割れ率を算出 直上画像に変換する際に、路面の幅方向に分割して、画像の移動量分布を計測し、わだち掘れ量を算出 動画に記録された加速度データから、路面の平坦性を解析し、ProVALにてIRIを算出
		計測の適用条件 (計測原理に照らした適用条件)	ひび割れ率、わだち掘れ量に関しては、日中の晴天、曇天時に撮影する必要がある。 また、太陽が画面に映り込まないようにすること、路面が濡れた状態ではないことも必要になる。 ひび割れ率、わだち掘れ量、IRIに関しては、計測位置の推定にGPS測位データを利用するため、トンネルなどの受信不可能な場所は対象外となる。
		精度と信頼性に影響を及ぼす要因	カメラの固定状態や、GPSが長時間受信できない区間
		計測プロセス	①フロントウィンドウにカメラを固定する ②カメラのキャリブレーション動画を撮影する ③計測区間の撮影の前に、カメラをオンにしてGPSを捕捉したことを確認する 　DGPS、RTK-GPSを併用して精度向上を図る場合は、その測位の記録を開始する ④計測区間を撮影しながら時速10km以上100km以下で走行する （ひび割れ率、IRIは時速0km/h以上100km/h以下に対応） ⑤画像処理ソフトにより、路線の直上画像を作成する ⑥計測区間の起点と終点の位置を直上画像で確認し、解析ソフトによりひび割れ率、わだち掘れ量、IRIを算出する
		アウトプット	ひび割れ率、わだち掘れ量、IRIのデータはExcel形式の一覧表として書き出す
		計測頻度	最小計測回数(撮影)：1回
	耐久性		–
	動力		車両のバッテリーから供給(Type-CのUSB接続)
	連続稼働時間 (バッテリー給電の場合)		–
データ収集・通信装置	設置方法		カメラは、車両のフロントウィンドウ上部にアタッチメント、または吸盤で固定 DGPS、またはRTK-GPSを利用して位置精度向上を図る場合、GPSアンテナは車両のルーフにマグネットで固定
	外形寸法・重量 (分離構造の場合)		計測装置(カメラ)：最大外形寸法(長さ150mm×幅165mm×高さ130mm)、最大重量(0.2kgf) 計測装置(DGPS)：最大外形寸法(長さ150mm×幅150mm×高さ50mm)、最大重量(0.5kgf)
	データ収集・記録機能		動画は記録メディア(microSDカード)に保存
	通信規格 (データを伝送し保存する場合)		–
	セキュリティ (データを伝送し保存する場合)		–
	動力		車両のバッテリーから供給(Type-CのUSB接続)
	データ収集・通信可能時間 (データを伝送し保存する場合)		–

3. 計測性能

項目			性能
計測装置	計測レンジ（測定範囲）		幅4m程度
	感度	校正方法	–
		検出性能	–
		検出感度	–
	撮影速度		ひび割れ率、IRI：0～100km/h わだち掘れ量：10～100km/h
	計測精度		最小ひび割れ幅3mm
	位置精度		GPS測位精度に依存 GoPro Hero11/13のGPS利用の場合は、±5m DGPS併用の場合は、±1m RTK-GPS併用の場合は、±0.1m
	色識別性能		フルカラー識別可能
	S/N比		–
	分解能		–
	計測精度		ひび割れ率：幅3mm以上のひび割れが識別可能な精度である。 わだち掘れ量：横断プロフィルメーターによるわだち掘れ深さの測定値に対し、±5mm以内の精度である。 IRI：縦断プロフィルメータによる測定値に対し、±20%以内の精度である。
	計測速度 （移動しながら計測する場合）		ひび割れ率、IRI：0～100km/h わだち掘れ量：10～100km/h
	位置精度 （移動しながら計測する場合）		GPS測位精度に依存 GoPro Hero11/13のGPS利用の場合は、±5m DGPS併用の場合は、±1m RTK-GPS併用の場合は、±0.1m

4. 画像処理・調書作成支援

変状検出手順		【ひび割れ率】 動画データを画像処理により進行距離分の路面の直上画像に変換する。 直上画像を10m毎に切り出す。 画像処理を行いひび割れの輪郭を抽出し、ひびの輪郭長さから相関式を使って計測区間のひび割れ率を算出する。 【わだち掘れ量】 直上画像に変換する際に、路面の幅方向に分割した画像から移動量分布を求める。 幅方向の移動量分布から、わだち掘れ量を算出する。 【IRI】 動画データからGPSデータと加速度データを抽出する。 GPSデータから計測位置を算出する。 加速度データから路面の平坦性を0.1m毎に推測する。 路面の平坦性をProVALに入力し、IRIを算出する
ソフトウェア情報	ソフトウエア名	自社ソフト
	検出可能な変状	ひび割れ率(%)、わだち掘れ量(mm)、IRI（mm/m）
	変状検出の原理・アルゴリズム	【ひび割れ率】 合成した路面の直上画像に画像処理を行いひび割れの輪郭を抽出する。 ひび割れの輪郭の長さを計測する。 ひび割れの輪郭長さとひび割れ率の相関式からひび割れ率を算出する。 【わだち掘れ量】 直上画像に変換する際に、路面の幅方向に分割した画像から、幅方向の移動量分布を求める。 移動量分布から、わだち掘れ量を算出する。 【IRI】 動画に記録された加速度データから、路面の平坦性を推測する。 移動距離は、動画に記録されたGPSデータから算出する。 路面の平坦性をProVALに入力し、IRIを算出する。
	取り扱い可能な画像データ	4K以上、60fps、ビットレート120MB/s以上の動画とする。 但し、動画にGPS測位データ、加速度データも同時に記録されていること。
	出力ファイル形式	Excelの表の形式

5. 留意事項（その1）

項目		適用可否／適用条件
点検時現場条件	道路幅員条件	2m以上、5m以下
	周辺条件	高さ制限2.1m以下の場合は不可、トンネル内の計測は不可
	作業範囲	–
	安全面への配慮	–
	無線等使用における混線等対策	–
	交通規制の要否	不要
	交通規制の範囲	不要
	現地への運搬方法運搬方法	計測車両に搭載して運搬 リースの場合、カメラを宅配便等で送付
	気温条件	無し
	車線数の制約	無し
	その他	ひび割れ率、わだち掘れ量は、日中の晴天、曇天時に撮影する必要があり、路面が濡れている場合は不可。 トンネルなどGPSが受信できない場所は不可。

5. 留意事項（その2）

項目		適用可否／適用条件
作業条件・運用条件	調査技術者の技量	カメラのセットアップ、撮影が出来れば、特に技量は不要
	必要構成人員数	運転者1名（音声でカメラの起動と停止が可能）
	操作に必要な資格等の有無、フライト時間	無し
	作業ヤード・操作場所	キャリブレーション 作業ヤード範囲：長さ10m×幅4m （駐車場などの広いエリア）
	点検・診断に関する費用	[計測および解析費用] ・100kmあたり/概算100万円（外業/撮影・調査 15万円、内業/解析 85万円） ・5km未満/概算16万円（外業/撮影・調査 9万円、内業/解析 7万円） [解析費用] ・100kmあたり/概算88万円（内業/解析 85万円、機材一式/貸出 3万円） ・5km未満/概算10万円（内業/解析 7万円、機材一式/貸出 3万円） ※諸経費、一般管理費は含まず
	保険の有無、保障範囲、費用	移動車両の保険 加入済み、保証範囲：人+自転車+車、保証金額：無制限
	時間帯（夜間作業の可否）	ひび割れ率、わだち掘れ量：日中（夜間は不可） IRI：全日
	計測時の走行速度条件	ひび割れ率、IRI：0km/h以上、100km/h以下 わだち掘れ量：10km/h以上、100km/h以下
	渋滞時の計測可否	ひび割れ率、IRI：特になし（測定可能） わだち掘れ量：10km/h未満は計測不可
	可搬性（寸法・重量）	計測装置（カメラ）：最大外形寸法（長さ150mm×幅165mm×高さ130mm）、最大重量（0.2kgf） 計測装置（DGPS）：最大外形寸法（長さ150mm×幅150mm×高さ50mm）、最大重量（0.5kgf）
	自動制御の有無	自動制御無し
	利用形態：リース等の入手性	すべて市販調達可能な資機材
	関係機関への手続きの必要性	不要
	解析ソフトの有無と必要作業及 び費用等	解析ソフト：自社開発ソフトを使用 必要作業：解析担当者による解析作業 費用等：点検・診断に関する費用参照
	不具合時のサポート体制の有無及び条件	有り
	センシングデバイスの点検	無し
	その他	ひび割れ率、わだち掘れ量 気象条件：日中の晴天、曇天 作業条件：路面が濡れていないこと、起点と終点にマーキング必要 適用できない条件：アスファルト舗装以外の舗装 ひび割れ率、わだち掘れ量、IRI 適用できない条件：GPSが受信できない（トンネル内等）場合

6. 図面等

■計測車両

■撮影機材

1. 基本事項

技術番号		PA010023-V0025			
技術名		HRSS（高速路面性状調査システム）			
	技術バージョン	-		作成：　2024年3月作成（2025年3月更新）	
開発者		大陸建設株式会社/三菱電機株式会社/倉敷紡績株式会社			
連絡先等		TEL：　0154-65-1000	E-mail：　k.sasaki@tairikunet.jp		担当部署：工事サポート部
現有台数・基地		2台	基地	北海道釧路市	
技術概要		車両に搭載したレーザと3Dカメラでひび割れ、わだち掘れ、ポットホールを、非接触式変位計でIRI、平たん性を、全周囲カメラ、前方カメラにて沿道画像をそれぞれ走行しながら取得する。専用ソフトウェアにより任意の設定エリア毎に形状や値を自動出力し舗装路面を評価するシステムである。更に車載レーザスキャナにて三次元点群も同時に取得可能で、道路現況調査など他分野への活用もできる。			
技術区分	対象部位	車道			
	変状の種類	ひび割れ率、わだち掘れ量、IRI、平たん性			
	物理原理	画像/赤外線レーザ/加速度/GNSS・IMU測位			
	検出項目	カメラによる画像解析/赤外線レーザによる画像解析/赤外線レーザによる距離の算出/三次元座標データ/ 加速度センサー/ジャイロセンサ/座標位置/			

2. 基本諸元

計測機器の構成			本計測機器は、「レーザと3Dカメラを内蔵した計測装置」と「各機器のデータを保存するハードディスクと処理装置を組み合わせた記録装置」を「移動車両」に一体化させたものである
移動装置	移動原理		【車両型】/内燃機関を搭載した車両にて移動する
	運動制御機構	通信	有線
		測位	・GNSS:RTK-GNSS ・GNSS/IMU Tightly Coupled方式
		自律機能	自律機能なし
	外形寸法・重量		一体構造（移動装置+計測装置）：最大外形寸法（長さ5380mm、幅2130mm、高さ2750mm）、最大重量（2290kgf）
	搭載可能容量 （分離構造の場合）		–
	動力		移動装置の内燃機関によって発電された電力を用いる。（ハイブリッド車両）
	連続稼働時間 （バッテリー給電の場合）		–
計測装置	設置方法		移動装置と一体的な構造
	外形寸法・重量 （分離構造の場合）		–
	センシングデバイス	カメラ	高解像度3Dカメラ 2台で合成
		パン・チルト機構	固定式
		角度記録・制御機構 機能	–
		測位機構	GNSS/IMU、時間情報を用いて運動制御機構と併用
		計測原理	・ひび割れ/わだち掘れ：3D画像（静止画）と赤外線レーザにより三次元的に取得した路面形状を解析し、 ひび割れ率とわだち掘れ量を専用のソフトウェアにて自動で算出する。 ・IRI：非接触3点変位計により取得した縦断プロファイルデータからIRIを専用のソフトウェアにて自動で算出する
		計測の適用条件 （計測原理に照らした適用条件）	舗装された路面が特殊素材（反射素材）ではないこと。 舗装上の路面標識やカラー舗装に特殊な舗装素材が使われていないこと。 降雨や降雪により路面が湿潤し、赤外線をつよく吸収しないことが条件。雨天、強風、濃霧、降雪、積雪時計測不可
		精度と信頼性に影響を及ぼす要因	GNSS/IMU測位の受信電波が極端に劣化した状況
		計測プロセス	①GNSS/IMU測位のための初期化走行 ②計測対象となる位置での計測・撮影を開始 ③計測対象となる位置での計測・撮影を終了 ④GNSS/IMU測位のための終了化走行
		アウトプット	データ出力形式：excelフォーマット（xlsx,xls,csv）、PDF、横断形状はDXF出力可能、三次元点群データ（las、csv） （周囲の構造物を三次元点群データで同時取得することが可能）
		計測頻度	1車線あたり1回走行計測を行う
	耐久性		未計測時における積雪・降雨時での走行は可能
	動力		移動装置のバッテリーより供給
	連続稼働時間 （バッテリー給電の場合）		–
データ収集・通信装置	設置方法		移動装置と一体的な構造
	外形寸法・重量 （分離構造の場合）		–
	データ収集・記録機能		記録メディア（SSD）に保存
	通信規格 （データを伝送し保存する場合）		–
	セキュリティ （データを伝送し保存する場合）		–
	動力		移動装置のバッテリーより供給
	データ収集・通信可能時間 （データを伝送し保存する場合）		–

3. 計測性能

項目			性能
計測装置	計測レンジ（測定範囲）		3Dカメラ：幅4m　レーザ測距：測距装置より発射先117m
	感度	校正方法	メーカにて校正
		検出性能	–
		検出感度	–
	撮影速度		100km/h以下
	計測精度		【ひび割れ】幅1mm以上のひび割れが識別可能な精度
	位置精度		相対誤差であれば1～2mm程度であるが、絶対精度の場合にはGNSS/IMUの位置精度に準じる。
	色識別性能		グレースケール識別可能
	S/N比		–
	分解能		–
	計測精度		・距離測定精度：光学測量機による距離の測定値に対し、±0.3%以内の精度である。 ・ひび割れ率：幅1mm以上のひび割れが識別可能な精度である。 ・わだち掘れ量：横断プロフィルメータによるわだち掘れ深さの測定値に対し、±3mm以内の精度である。 ・平たん性：縦断プロフィルメータによる標準偏差の測定値に対し、±30%以内の精度である。
	計測速度 （移動しながら計測する場合）		80km/h以下（ひび割れ、わだち掘れのみの場合100km/h以下）
	位置精度 （移動しながら計測する場合）		相対誤差であれば1～2mm程度であるが、絶対精度の場合にはGNSS／IMUの位置精度に準じる。

4. 画像処理・調書作成支援

変状検出手順		【ひび割れ、わだち掘れ共通】 ①左右のカメラで撮影した画像を合成（手動） ②画像から白線抽出（自動） ③白線内にメッシュ作成（自動） 【ひび割れ率（%）】 ①高さ情報からメッシュ内のひび割れ、ポットホール抽出（自動） ②画像からパッチング抽出（手動） ③メッシュ内のひび割れ率算出（自動） 【わだち掘れ量（mm）】 ①高さ情報からわだち掘れ抽出（自動） 【IRI・平たん性】 ①解析区間の起点・終点を設定（手動） ②非接触3点変位計のデータをもとに平たん性、QCシミュレーションを行いIRIを算出（自動）
ソフトウェア情報	ソフトウエア名	・倉敷紡績株式会社製「Crack Detector ver2.0.1.71」(市販ソフト) ・大陸建設株式会社製平たん性・IRI解析ソフト「pFlatness」（自社ソフト）
	検出可能な変状	ひび割れ率（%）、わだち掘れ量（mm）、IRI（mm/m）、平たん性（mm）
	変状検出の原理・アルゴリズム	【ひび割れ率（%）＆わだち掘れ量（mm）】 ①レーザ光と3Dカメラを使用した光切断法 ②レーザの基線位置を3Dカメラで捕らえることにより、高さ情報及び反射強度を取得（高さ画像・輝度画像） ③高さ情報からひび割れ（mm）及びわだち掘れ（mm）を算出 【IRI・平たん性】 非接触3点変位計を用いて縦断プロファイルを検出し、QCモデルを用いてIRI値を算出する
	取り扱い可能な画像データ	①ファイル形式：RT3ファイルのみ(Crack Detector専用フォーマット) ②ファイル容量：約4GB/km ③カラー/白黒画像：白黒画像（グレースケール） ④画素分解能：横断方向(1.2mm)、縦断方向(1～4mm)、高さ方向(0.5mm)
	出力ファイル形式	データ出力形式：レポートフォーマット（xlsx,xls,csv)、PDF、横断形状・クラック形状：DXF、画像出力：bmp、jpeg、png

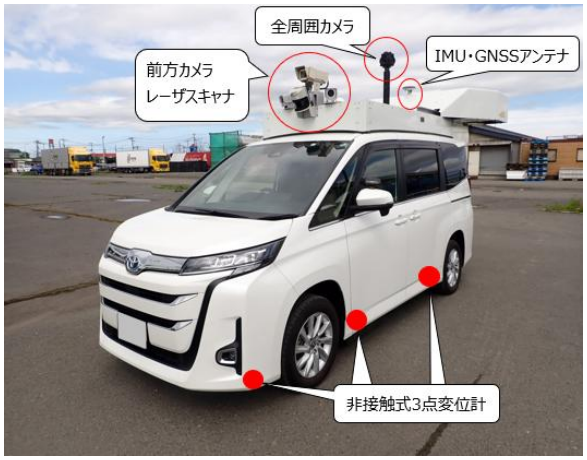
5. 留意事項（その1）

項目		適用可否／適用条件
点検時現場条件	道路幅員条件	幅員：2.5m以上
	周辺条件	高さ制限3.0m以下の場合は不可。5cm以上の段差がないこと
	作業範囲	–
	安全面への配慮	道路交通法の順守、「計測中」の警告による後方や周辺への注意喚起
	無線等使用における混線等対策	有線で構成されているため、混線対策は不要
	交通規制の要否	不要
	交通規制の範囲	不要
	現地への運搬方法運搬方法	車両に搭載して運搬
	気温条件	0℃～+40℃ （外気温が氷点下の場合、暖気運転など対策を取ること）
	車線数の制約	対象となる計測を1車線毎に計測を行う。
	その他	夜間での計測も可能。降雨や降雪中は計測しない。

5. 留意事項（その2）

項目		適用可否／適用条件
作業条件・運用条件	調査技術者の技量	自社による講習
	必要構成人員数	計測車両内に計2名 ドライバ：1名、オペレータ：1名
	操作に必要な資格等の有無、フライト時間	特に無し
	作業ヤード・操作場所	・作業ヤード範囲：後部座席 ・操作場所：後部座席
	点検・診断に関する費用	・1～5kmあたり（単位：円/1~5km） 調査費用(外業)：350,000円 調査費用(内業)：300,000円 機械経費：600,000円 合計：1,250,000（協議、打合せ、旅費、報告書作成は含まない） ・・その他の費用：出張に伴う各種移動費、宿泊費など ・100kmあたり（単位：円/100km） 調査費用(外業)：1,300,000円 調査費用(内業)：2,400,000円 機械経費：1,800,000円 合計：5,500,000円（協議、打合せ、旅費、報告書作成は含まない） ・・その他の費用：出張に伴う各種移動費、宿泊費など
	保険の有無、保障範囲、費用	加入済み 、保証範囲：対人＋対物 、保証金額：無制限
	時間帯（夜間作業の可否）	制限なし
	計測時の走行速度条件	80km/h以下（ひび割れ、わだち掘れのみの場合100km/h以下）
	渋滞時の計測可否	特になし（測定可能）
	可搬性(寸法・重量)	特になし
	自動制御の有無	自動制御なし
	利用形態：リース等の入手性	すべて自社機材
	関係機関への手続きの必要性	公道であれば必要なし
	解析ソフトの有無と必要作業及 び費用等	解析ソフト：解析専用ソフトおよび自社開発ソフトを使用 必要作業：担当者による解析作業
	不具合時のサポート体制の有無及び条件	あり（条件：機材の故障や不具合について機材メーカー保守）
	センシングデバイスの点検	メーカーによる定期点検と検定あり（年1回）ほか、修理や調整があった際には必要に応じて点検を行う。
	その他	夜間での計測も可能。降雨や降雪中は計測しない。

6. 図面等


全周囲カメラ
IMU・GNSSアンテナ
前方カメラ
レーザスキャナ
非接触式3点変位計

レーザ
３Dカメラ
レーザスキャナ
レーザ
３Dカメラ

1. 基本事項

技術番号		PA010024-V0024			
技術名		MWD plus			
	技術バージョン			作成：　2024年3月作成（2025年3月更新）	
開発者		東亜道路工業株式会社			
連絡先等		TEL：　03-3405-1810	E-mail：　gijyutu@toadoro.co.jp		担当部署：技術本部
現有台数・基地		1	基地	茨城県つくば市	
技術概要		各種機器を搭載した測定車両が走行することで舗装点検できる技術である。測定車両後方に搭載した3Dカメラにより路面の3次元形状を計測し，任意測線でのわだち掘れ量を算出する。またひび割れ部を自動検出し任意の区間におけるひび割れ率を算出する。車載したレーザ変位計で外側車輪通過部の路面プロファイルを計測しIRIを算出する。 さらに車載したレーザドップラー振動計で舗装路面のたわみ量を計測することができる。			
技術区分	対象部位	車道			
	変状の種類	ひび割れ率、わだち掘れ量、IRI、平たん性、路面たわみ量			
	物理原理	画像/レーザ変位計/レーザドップラー振動計			
	検出項目	レーザ光とカメラを利用する光切断法による路面形状計測、レーザ変位計による変位量計測、レーザドップラー振動計による路面たわみ速度、GNSSによる位置情報計測			

2. 基本諸元

計測機器の構成			本計測装置は移動車両に3Dカメラユニット2基、レーザー変位計3基、非接触距離計、前方撮影カメラシステム3基、レーザドップラー振動計3基、GNSS測位装置を搭載し、走行しながらデータを測定するものである。
移動装置	移動原理		【車両型】/内燃機関を搭載した車両にて移動する
	運動制御機構	通信	–
		測位	–
		自律機能	–
	外形寸法・重量		一体構造（移動装置+計測装置）：最大外形寸法　全長7.66m,全高3.06m,全幅2.35m 最大重量 7980kgf
	搭載可能容量 （分離構造の場合）		–
	動力		・移動装置の内燃機関を動力とする。
	連続稼働時間 （バッテリー給電の場合）		–
計測装置	設置方法		移動装置と一体的な構造
	外形寸法・重量 （分離構造の場合）		–
	センシングデバイス	カメラ	・横方向解像度　：1mm/pix ・高さ方向解像度：0.5mm ・カメラスキャンレート　：2000～10200profile/s
		パン・チルト機構	–
		角度記録・制御機構 機能	–
		測位機構	RTK-GNSS
		計測原理	・搭載した非接触距離計により指定の間隔でピッチパルスを生成する。生成されたパルスごとに路面の横断プロファイルを3Dカメラユニットにより取得する。 ・横断プロファイルから地点のわだち掘れ量を算出する。横断プロファイルは車両進行方向に連続撮影されるため、路面状況を3次元的に取得でき、その形状からひび割れ形状およびポットホールを検出する。 ・1.5m間隔で配置した3個の変位計で路面までの距離を測定し、縦断形状を取得し平たん性、IRIを求める
		計測の適用条件 （計測原理に照らした適用条件）	・降雨降雪により路面が濡れている場合、レーザーからの反射が得られないため測定不可となる。
		精度と信頼性に影響を及ぼす要因	・降雨降雪後で路面がまだ乾燥しておらず湿潤状態の場合。
		計測プロセス	・搭載した距離計より指定の間隔でピッチパルスを生成する。LCMS本体はレーザー照射部とカメラ受光部に分かれており、レーザーは常時照射される。生成されたパルスごとに路面の横断プロファイルをカメラ受光部により取得する。 ・横断プロファイルから地点のわだち掘れ量を算出する。横断プロファイルは車両進行方向に連続撮影されるため、路面状を3次元的に取得できる。3次元の面的な形状により、高さが低い箇所が連続的にある部分を「ひび割れ」として自動抽出を行う。局所的に高さが低い部分を「ポットホール」として自動検知する。 ・1.5m間隔で配置した3個の変位計で路面までの距離を測定し、縦断形状を取得し平たん性、IRIを求める。
		アウトプット	・わだち掘れ量、ひび割れ率、平たん性(またはIRI)を指定された区間ごとにまとめ、帳票(舗装点検要領に記載の舗装点検記録様式A-1など)として出力する。 ・横断形状図はDXFとして出力可能である。 ・ポットホール位置は、緯度経度情報とともに寸法、情景写真を出力する。
		計測頻度	–
	耐久性		不明(風雨などの屋外環境での使用には問題なし)
	動力		・移動装置に搭載した発電機によって発電された電力を用いる。
	連続稼働時間 （バッテリー給電の場合）		–
データ収集・通信装置	設置方法		移動装置と一体的な構造
	外形寸法・重量 （分離構造の場合）		–
	データ収集・記録機能		・記録メディア（SSD）に保存
	通信規格 （データを伝送し保存する場合）		–
	セキュリティ （データを伝送し保存する場合）		–
	動力		–
	データ収集・通信可能時間 （データを伝送し保存する場合）		–

3. 計測性能

項目			性能
計測装置	計測レンジ（測定範囲）		停止時の路面位置を0mmとした場合、 ・3Dカメラユニット：±104mm ・レーザ変位計：±100mm
	感度	校正方法	・構成用の専用治具を3Dカメラユニットで計測し校正する。
		検出性能	–
		検出感度	–
	撮影速度		100km/h以下
	計測精度		最小ひび割れ幅:1mm
	位置精度		・縦断方向：4mm ・進行方向：1mm 条件:直線区間(カーブ区間は曲率半径が小さいほど誤差が大きくなる)
	色識別性能		・グレースケール識別可能
	S/N比		–
	分解能		プロファイル深度精度：0.5mm プロファイル分解能: 1.0mm
	計測精度		・距離測定精度：光学測量機による距離の測定値に対し、±0.3%以内の精度である。 ・ひび割れ率：幅1mm以上のひび割れが識別可能な精度である。 ・わだち掘れ量：横断プロフィルメーターによるわだち掘れ深さの測定値に対し、±3mm以内の精度である。 ・平たん性：縦断プロフィルメータによる標準偏差の測定値に対し、±30%以内の精度である。 ・ポットホール：幅5cm以上のポットホール
	計測速度 （移動しながら計測する場合）		100km/h以下
	位置精度 （移動しながら計測する場合）		・縦断方向：4mm ・進行方向：1mm 条件:直線区間(カーブ区間は曲率半径が小さいほど誤差が大きくなる)

4. 画像処理・調書作成支援

変状検出手順		【ひび割れ率】 ①起点終点を設定する。（手動） ②全区間のひび割れ箇所を自動検出する。（自動） ③工区内に対し50cmのメッシュを作成し、メッシュ内のひび割れ面積(舗装調査・試験法便覧記載のスケッチによる方法)を算出する（自動） ④指定延長区間内のひび割れ率を平均し算出する。（自動） 【わだち掘れ量】 ①起点終点を設定する(手動) ②工区内を1mごとの測点でわだち掘れ量を算出する。（自動） ③指定延長区間内のわだち掘れ量を平均し算出する。（自動） 【平たん性、IRI】 ①起点終点を設定する(手動) ②測定されたプロファイルデータをもとに工区内の平たん性、IRIを算出する(自動) 【ポットホール】 ①起点終点を設定する(手動) ②全区間のポットホール位置およびサイズを自動検知する。（自動）
ソフトウェア情報	ソフトウエア名	・クラボウ社製　Ccrack Detector ・NEXCO西日本イノベーションズ社製　IRI Viewer ・路面たわみ量計算ソフト （自社開発ソフト）
	検出可能な変状	ひび割れ率、わだち掘れ量、IRI、平たん性、ポットホールの大きさと位置、路面たわみ量
	変状検出の原理・アルゴリズム	・レーザ光と3Dエリアカメラを使用した光切断法によりひび割れ、わだち掘れ、ポットホールを検出 ・3台のレーザ変位計により3測点法を用いて路面縦断プロファイルを計算し、QCモデルを用いてIRI値を算出する
	取り扱い可能な画像データ	・画像の読み込みに関して 専用ファイル形式(.rt3 フォーマット) のみ取り扱い可能。また、各測定デバイスは測定時に同期信号により同期した情報を保存しているため、読み込みは各データを単体でなく、全て一括で読み込む必要がある。 ・路面画像の出力として ①ファイル形式：JPEG、PNG ②ファイル容量：1ファイル(5m)あたり 5～10MB ③カラー／白黒画像：白黒画像 ④画素分解能：1mm/ピクセル
	出力ファイル形式	・わだち掘れ、ひび割れ率、平たん性(またはIRI)を指定された区間ごとにまとめ、帳票(舗装点検要領に記載の舗装点検記録様式A-1など)として出力する。 ・横断形状図はDXFとして出力可能である。 ・ポットホールは大きさと位置をcsvなどの形式で出力可能である。

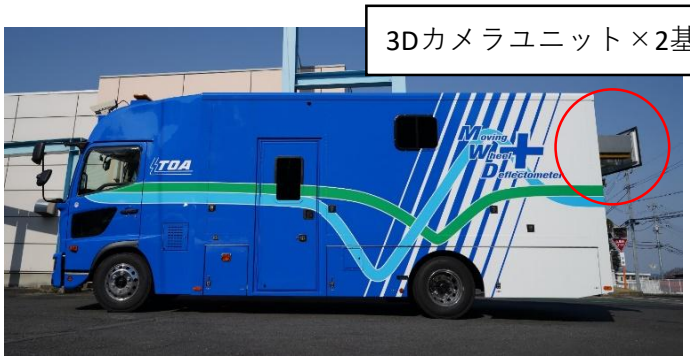
5. 留意事項（その1）

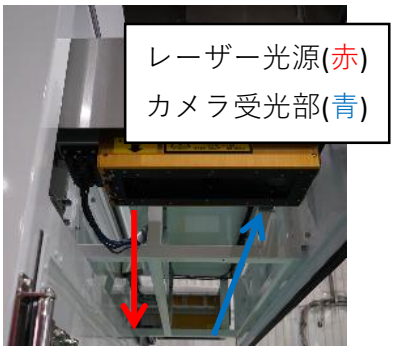
項目		適用可否／適用条件
点検時現場条件	道路幅員条件	・幅員：2.8m以上(最低車両通行可能幅)
	周辺条件	・高さ制限3.0m以下の場合は不可
	作業範囲	–
	安全面への配慮	測定中は黄色回転灯を灯火する。
	無線等使用における混線等対策	–
	交通規制の要否	不要
	交通規制の範囲	不要
	現地への運搬方法運搬方法	不要(車両に常時搭載)
	気温条件	・特になし
	車線数の制約	・特になし
	その他	–

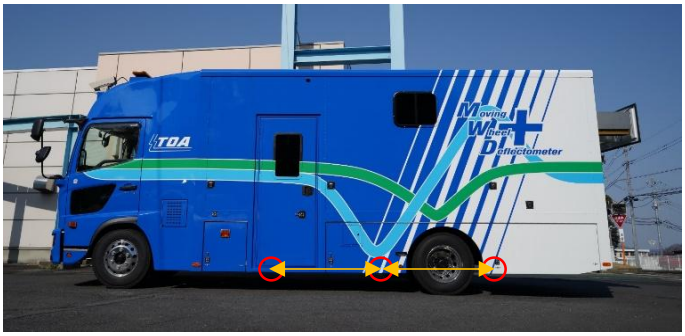
5. 留意事項（その2）

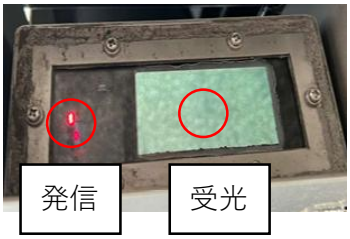
項目		適用可否／適用条件
作業条件・運用条件	調査技術者の技量	–
	必要構成人員数	・運転手1名、ソフト操作者1名
	操作に必要な資格等の有無、フライト時間	–
	作業ヤード・操作場所	–
	点検・診断に関する費用	2,695,000（円／100km） ※直轄国道の場合 ※協議、打合せ、旅費、報告書作成は含まない、日当たり測定延長は30km／日と仮定（現場条件により異なる） ※道路巡視費用、たわみ量調査費用は含まない
	保険の有無、保障範囲、費用	・加入済み、保証範囲：人+自転車+車　　保証金額：無制限
	時間帯（夜間作業の可否）	・夜間作業可能
	計測時の走行速度条件	100km/h以下
	渋滞時の計測可否	・特になし
	可搬性（寸法・重量）	・特になし
	自動制御の有無	・自動制御なし
	利用形態：リース等の入手性	・すべて自社機材
	関係機関への手続きの必要性	・必要なし
	解析ソフトの有無と必要作業及 び費用等	・クラボウ社製　Ccrack Detector ・NEXCO西日本イノベーションズ社製　IRI Viewer ・路面たわみ量計算ソフト （自社開発ソフト） ・必要作業：担当者による解析作業
	不具合時のサポート体制の有無及び条件	なし
	センシングデバイスの点検	1年毎に、車速距離計、3Dカメラユニット、レーザー変位計のキャリブレーションを行う
	その他	①特許状況：なし ②気象条件：雨天、積雪時などで路面が濡れている場合は測定不可 ③作業条件：なし

6. 図面等









レーザ変位計 ×3基
レーザ変位計間の距離は1.5m間隔で配置

1. 基本事項

技術番号		PA010025-V0024			
技術名		AI舗装点検システムHibiMiru			
	技術バージョン	－		作成：　2024年3月作成(2025年3月更新)	
開発者		(株)ドーコン／室蘭工業大学大学院／(一財)北海道道路管理技術センター			
連絡先等		TEL：　011-801-1576	E-mail：	HibiMiru_QA@docon.jp	担当部署：防災保全部
現有台数・基地		－	基地	－	
技術概要		舗装点検や道路巡視の調査から帳票作成までの作業において、調査時の安全性向上や労力縮減を目的に、舗装性能評価項目（ひび割れ率、わだち掘れ量※1、IRI）、ポットホール検知機能※2、区画線剥離率計測機能を有するシステム。市販されているアクションカメラを車両ボンネットの先端中央に設置して撮影した動画から得られる静止画像・上下振動加速度・走行速度・位置情報（緯度経度データ）を活用したAI等による自動評価の他、動画視聴による目視評価も可能で評価結果のデータ出力が可能。舗装点検においては性能評価項目から健全性の診断も可能。 ※1 わだち掘れ解析の一部にGLOCAL-EYEZの特許技術（特許第7618145号）を利用。※2 道路基準点データ無しで動作・出力。			
技術区分	対象部位	車道			
	変状の種類	ひび割れ率、わだち掘れ量、IRI、ポットホール、区画線の剥離			
	物理原理	アクションカメラ※で撮影した動画から静止画・上下振動加速度・走行速度・位置情報（緯度経度データ）を取得し、AI等を活用して算出 ※GoPro HERO 7,8,9,10,11,13 （12はGPS非搭載のため使用不可）			
	検出項目	ひび割れ率（%）、わだち掘れ量（mm）、IRI(mm/m)、健全度（Ⅰ・Ⅱ・Ⅲ）、ポットホール面積（㎡）、区画線剥離率（%）			

2. 基本諸元

計測機器の構成			専用の測定車両を定めず、可搬式の測定機器（市販のアクションカメラ※1台）を設置した車両（車両タイプはSUVタイプを推奨）の走行動画を用いた画像解析型のシステム ※GoPro HERO 7,8,9,10,11,13 （12はGPS非搭載のため使用不可）
移動装置	移動原理		【車両型】可搬式の測定機器（市販のアクションカメラ※ 1台）をボンネットに設置し走行しながら撮影
	運動制御機構	通信	－
		測位	－
		自律機能	－
	外形寸法・重量		試験測定時の車両：トヨタ RAV4　の場合、全長4,600mm × 全幅1,855mm × 全高1,685mm、重量1,690kg
	搭載可能容量 （分離構造の場合）		－
	動力		－
	連続稼働時間 （バッテリー給電の場合）		－
計測装置	設置方法		車両のボンネットに可搬式の測定機器（市販のアクションカメラ※ 1台）を固定
	外形寸法・重量 （分離構造の場合）		アクションカメラ※の寸法・重量は、概ね 幅71 x 高さ55 x 奥行き34mm、33g 車両取付用マウントの寸法・重量は、概ね 直径85mmx高さ55mm、125g
	センシングデバイス	カメラ	アクションカメラ：GoPro HERO 7,8,9,10,11,13 （12はGPS非搭載のため使用不可）
		パン・チルト機構	－
		角度記録・制御機構機能	－
		測位機構	GoPro内蔵のGPS
		計測原理	取得した動画から、5m毎に切り出した静止画像・上下振動加速度・走行速度・位置情報（緯度経度データ）を活用し、AI等による自動評価（舗装性能評価・区画線診断では動画視聴による目視評価も可能）。
		計測の適用条件 （計測原理に照らした適用条件）	晴天あるいは曇天で路面が乾燥状態であること。
		精度と信頼性に影響を及ぼす要因	・舗装が見えない状態（湿潤、積雪、夜間）、GPS不感地帯、道路基準点(KP)の緯度経度の情報がソフトウエアに登録されていないと測定不能（ポットホール検知機能を利用する場合は不要）。 ・撮影時の日照による影の影響を受ける場合がある。
		計測プロセス	① アクションカメラ※ を車両ボンネット先端中央にマウントを用いて設置する（作業は5分程度） ② 車両前方の評価領域（奥行き5m、幅員3.5mなど）をコーン等で設置し、動画撮影を行う（数秒） ③ 動画記録を開始し、対象路線を走行する（30km/h−60km/h）
		アウトプット	動画MP4ファイル（位置情報、加速度情報がメタデータとして収録）
		計測頻度	最小計測回数：1車線1回。貸与期間中は繰り返しの計測可能。
	耐久性		－
	動力		－
	連続稼働時間 （バッテリー給電の場合）		－
データ収集・通信装置	設置方法		車両のボンネットに可搬式の測定機器（市販のアクションカメラ※）を固定
	外形寸法・重量 （分離構造の場合）		アクションカメラ※の寸法・重量は、概ね 幅71 x 高さ55 x 奥行き34mm、33g 車両取り付け用マウントの寸法・重量は、概ね 直径85mmx高さ55mm、125g
	データ収集・記録機能		計測装置の記録メディアに保存（SDカード）
	通信規格 （データを伝送し保存する場合）		－
	セキュリティ （データを伝送し保存する場合）		－
	動力		－
	データ収集・通信可能時間 （データを伝送し保存する場合）		－

3. 計測性能

項目			性能
計測装置	計測レンジ（測定範囲）		車線幅員2.5m-3.5m程度
	感度	校正方法	―
		検出性能	―
		検出感度	―
	撮影速度		30km/h-60km/hを推奨
	計測精度		―
	位置精度		―
	色識別性能		―
	S/N比		―
	分解能		―
	計測精度		人が車上から目視で認識できる程度
	計測速度 （移動しながら計測する場合）		30km/h-60km/hを推奨
	位置精度 （移動しながら計測する場合）		30km/h-60km/hを推奨。 ただし、GPSの位置情報が取得できないところでは計測不可。道路基準点(KP)の緯度経度の情報がソフトウエアに登録されていないと評価不能（ポットホール検知機能を利用する場合は不要）。

4. 画像処理・調書作成支援

変状検出手順		① 評価用ソフトウエアをインストールしたPCを準備し、撮影動画ファイルを指定フォルダに格納 ② ソフトウエアを起動し、必要な情報（路線情報、点検動画ファイル名等）を入力、評価範囲メッシュ（評価領域）を作成 ③ AI等による解析（自動） ④ 解析結果と動画を基に損傷度評価の確認、修正、評価確定
ソフトウェア情報	ソフトウエア名	AI舗装点検HibiMiru
	検出可能な変状	ひび割れ率：%、わだち掘れ量：mm、IRI：mm/m、ポットホール面積：㎡、区画線剥離率：%
	変状検出の原理・アルゴリズム	【ひび割れ率】：静止画像にAI（U-net）を適用してピクセルレベルでひび割れを検出（スケッチ）し、そのスケッチ画像を用いて、「舗装調査・試験法便覧」のアスファルト舗装を対象としたスケッチによる方法に準拠する形でひび割れ率を算出（専門技術者によるひび割れスケッチ画像を用いてAI学習）。 ※詳細は申請者らの研究論文「U-netによるひび割れスケッチを導入した簡易カメラ搭載型舗装点検の精度検証、土木学会論文集E1、2020年12月公開」に記載丸。 【わだち掘れ量】：静止画像から分析領域を抽出し正射変換した後に影やひび割れなどのノイズを除去。その後、横断方向に検出線を設置し、明度レンジが最小となる位置（評価ライン）の値を用いて画像評価し、わだち掘れ量を損傷度レベルⅠ、Ⅱ、Ⅲで評価。 ※詳細は申請者らの研究論文「アクションカメラとステレオ深度推定を用いたわだち掘れ評価手法の構築、土木学会北海道支部論文報告集、2023年1月発表」「車載動画と特徴点追跡アルゴリズムを用いたわだち掘れ量測定手法の構築，土木学会北海道支部論文報告集、2025年1月発表」に記載。 ※わだち掘れ解析の一部にGLOCAL-EYEZの特許技術（特許第7618145号）を利用している。 【IRI】：カメラから統合的に得られる上下振動加速度、走行速度、静止画像を入力値とするマルチモーダルAIを用いてIRIを推定（路面性状測定車によるIRIデータを用いてAI学習）。 ※詳細は申請者らの研究論文「マルチモーダルAIを用いた簡易カメラ搭載型IRI測定技術の開発、土木学会論文集E1、2023年2月公開」に記載。 【ポットホール】 静止画像にAIを適用し、ポットホールの形状を検出することで、その位置や規模（面積）を評価（専門技術者がアノテーションを行った教師画像を用いてAI学習）。 【区画線剥離率】：静止画像から区画線の評価領域をテンプレートマッチング法により自動抽出し、その画像をAI（CNN）に入力することで、区画線の剥離率（%）を推定（専門技術者による目視評価（10段階）データを用いてAI学習）。 ※詳細は申請者らの研究論文「画像特徴量を用いた道路区画線剥離率推定法の開発、土木学会論文集E1、2011年2月公開」「深層学習を用いた道路区画線診断技術の精度検証、土木学会北海道支部論文報告集、2023年1月発表」に記載。
	取り扱い可能な画像データ	撮影端末　アクションカメラ※ にて以下の条件で撮影した動画から得られる5m毎の静止画像。 ・撮影モード：1080p　広角　60fps ・GPS設定：ON ・動画ファイル形式：MP4(H.264/AVC) ・最大ファイルサイズ：1ファイルあたり4GB ※GoPro HERO 7,8,9,10,11,13 （12はGPS非搭載のため使用不可）
	出力ファイル形式	解析した静止画像：JPEGファイル 舗装損傷状況の評価結果：舗装点検記録様式に沿ったExcelファイル、XML形式ファイル、KML形式ファイル ポットホールの検知結果：CSVファイル、ビューア用KMLファイル 区画線の診断結果：定義されている形式に沿ったCSVファイル、ビューア用KMLファイル

5. 留意事項（その1）

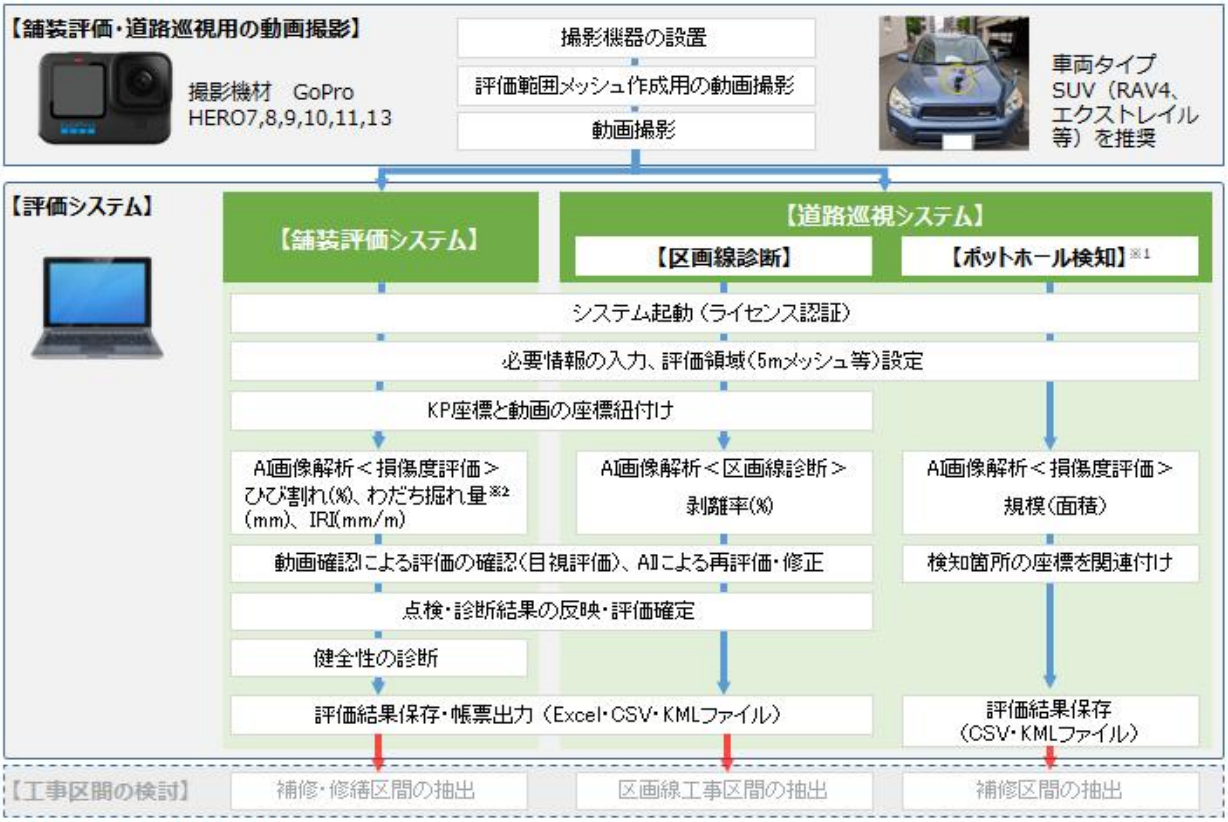
項目		適用可否／適用条件
点検時現場条件	道路幅員条件	車線幅員：2.5m-3.5m
	周辺条件	・舗装が見えない状態（湿潤、積雪、夜間）、GPS不感地帯（トンネル・覆道等）、道路基準点(KP)を参考にした10m毎の路線緯度経度データがソフトウエアに登録されていないと測定不能（ポットホール検知機能を利用する場合は不要）。
	作業範囲	ー
	安全面への配慮	ー
	無線等使用における混線等対策	ー
	交通規制の要否	不要
	交通規制の範囲	不要
	現地への運搬方法運搬方法	人による運搬、あるいは車両に搭載しての運搬
	気温条件	アクションカメラに準じる（GoProHERO11の場合、動作温度は-10℃～35℃）
	車線数の制約	1車線毎に計測
	その他	・舗装が見えない状態（湿潤、積雪、夜間）、GPS不感地帯、道路基準点(KP)を参考にした10m毎の路線緯度経度データがソフトウエアに登録されていないと測定不能（路線緯度経度データを予め作成しておく必要があり、作成には費用が発生）。 ・ポットホール検知機能を利用する場合、道路基準点(KP)の路線緯度経度データは不要。 ・撮影時の日照による影の影響を受ける場合がある。 ・市販のカメラにて撮影することから、路上作業がなく安全性が高く、また、現地での調査作業がないため外業時間の短縮が可能。 ・調査員の技術の差による調査結果の相違の心配がなく、同じ基準で評価が可能。 ・取り扱い可能なデータ形式以外の画像では測定不能。撮影時の設定を厳守すること。

5. 留意事項（その2）

項目		適用可否／適用条件
作業条件・運用条件	調査技術者の技量	特に無し
	必要構成人員数	特になし（運転員1名と補助員1名の合計2名が望ましい）
	操作に必要な資格等の有無、フライト時間	自動車運転免許
	作業ヤード・操作場所	―
	点検・診断に関する費用	ソフトウエア：契約期間中は無償にて貸与。 その他：機材購入約6万円（アクションカメラ 1台※1）、車両費ガソリン代等、路線緯度経度データ作成は100kmで約90万円が発生（事務所数や路線数による。路線緯度経度データが作成済みで路線情報に変更が無い場合、ポットホール検知機能を利用する場合は不要）。 動画撮影・解析作業：各自で実施。
	保険の有無、保障範囲、費用	―
	時間帯（夜間作業の可否）	昼間（夜間は否）
	計測時の走行速度条件	30km/h-60km/hを推奨
	渋滞時の計測可否	特になし（カメラ位置を設定した評価範囲に前方先行車両が入らないよう概ね10m程度の車間距離は必要）
	可搬性(寸法・重量)	アクションカメラ※1 の寸法・重量は、概ね 幅71 x 高さ55 x 奥行き34mm、33g。 車両取付用マウントの寸法・重量は、概ね 直径85mmx高さ55mm、125g。
	自動制御の有無	―
	利用形態：リース等の入手性	ソフトウエアは、契約期間中は無償にて貸与。 アクションカメラ※1（約6万円）や車両取付用マウント、測定用車両、解析用PCは点検者で用意。 動画撮影・解析作業は各自で実施。
	関係機関への手続きの必要性	行政機関※2 の道路維持管理における舗装点検等への活用に限る。なお、舗装点検等に係る業務の公共入札において、行政機関以外の第三者が本システムを活用した技術提案をすることは認めない。
	解析ソフトの有無と必要作業及 び費用等	・ソフトウエア有り。契約期間中は無償にて貸与。 ・点検担当者による解析作業。 ・貸与期間中は、繰り返し測定し評価することが可能であり、点検の見直しが可能。 ・路線緯度経度データが無い場合の作成費用として1-5kmで約20万円・100kmで約90万円が発生（事務所数や路線数による。路線緯度経度データが作成済みで路線情報に変更が無い場合、ポットホール検知機能を利用する場合は不要）。
	不具合時のサポート体制の有無及び条件	平日営業時間内のメール対応可
	センシングデバイスの点検	―
	その他	・行政機関※2 の道路維持管理における舗装点検等への活用に限る。なお、舗装点検等に係る業務の公共入札において、行政機関以外の第三者が本システムを活用した技術提案をすることは認めない。 ・道路基準点があること。（基準点を参考にした10m毎の路線緯度経度データが必要。作成には費用が発生。ポットホール検知機能を利用する場合は不要。） ・ソフトウエアの貸与は行政機関※2 における舗装点検等への活用を対象とし、他の用途での使用に対する第三者への貸与は行わない。 ※1 GoPro HERO 7,8,9,10,11,13（12はGPS非搭載のため使用不可） ※2「行政機関」とは国及び地方公共団体とそれらに付属する研究機関等の全ての機関を指す。

6. 図面等

■HibiMiruによる点検・診断フロー



AIによる自動評価機能

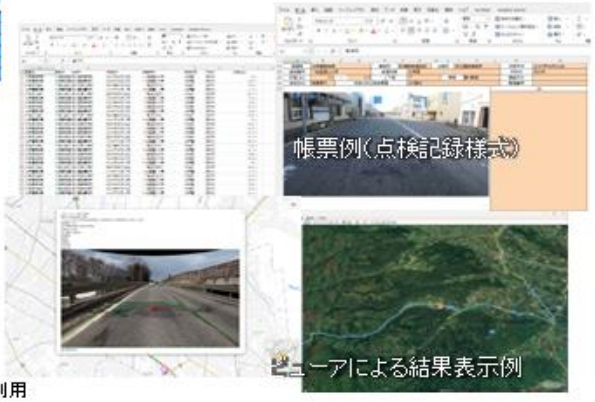
5mごとの静止画に対してAIプログラムを用いて、舗装の損傷状況（ひび割れ率・わだち掘れ量・IRI・ポットホール）、区画線の剥離率を自動判定できることから、**経験の少ない技術者による作業も可能**となります。

動画確認による評価の確認・修正

5mごとの点検結果は上下線と車線（区画線診断は路側側と中心側）別に表示され、それぞれAI評価と目視評価の結果が表示されます。舗装損傷評価では、**ユーザ指定の評価方法（平均値・最頻値・最大値）の選択が可能**で、実感にあった評価が可能となります。

帳票・評価結果の自動出力機能

舗装損傷状況の評価結果は点検要領で定義されている「舗装点検記録様式」の形式に沿ったExcelファイル、区画線診断結果及びポットホール検知結果はCSVファイルでそれぞれ出力が可能です。また、これらはKMLファイルの出力もでき、ビューアを用いた結果の確認も可能となります。



※1 ポットホール検知では動画確認・修正機能、帳票作成機能なし
※2 わだち掘れ解析の一部にGLOCAL-EYEZの特許技術（特許第7618145号）を利用

1. 基本事項

技術番号		PA010026-V0024			
技術名		道路管理画像撮影及び路面評価システム			
	技術バージョン		作成： 2024年3月作成（2025年3月更新）		
開発者		西日本高速道路エンジニアリング中国（株）/西日本高速道路エンジニアリング四国（株）/（株）トノックス			
連絡先等		TEL： 082-532-1520	E-mail： k-takasago@w-e-chugoku.co.jp		担当部署：道路交通部
現有台数・基地		1台	基地	広島県広島市西区西観音町	
技術概要		1度の走行で10m毎の道路管理画像（前方画像）の撮影とひび割れ、わだち掘れ、IRIを測定する技術です。ひび割れ率については、AIを活用した画像の自動判読で推計し、最終的に技術者の目で補完することで算出します。			
技術区分	対象部位	車道			
	変状の種類	ひび割れ率、わだち掘れ量、IRI			
	物理原理	【距離】ドップラ速度計の照射光と反射光のシフト量から物体の速度を算出し、速度を時間積分することにより距離を算出 【IRI】前後2台のレーザ変位計による変位差とIMUの測定値から算出された車体の姿勢角で路面勾配を算出し、その路面勾配を走行距離で積分することにより路面プロファイルを算出 【ひび割れ・わだち掘れ】対象物に対して直上からレーザにより線上のマーカーを照射する。カメラで斜めからこのマーカーを撮影した際、対象物が平面の場合は、直線として映るが、凹凸を有する場合はマーカーが歪んで見える。歪んで撮影されたマーカーの画素上の座標を、実寸法に反映させることにより、測定した形状データからひび割れ箇所・わだち掘れ量を算出する。			
	検出項目	レーザ変位計による路面までの距離/IMUﾃﾞｰﾀ（各軸（X,Y,Z軸）角速度、各軸方向（X,Y,Z軸方向）加速度）/横断方向のプロファイルﾃﾞｰﾀ/測位座標/ドップラ速度計による照射光と反射光のシフト量			

2. 基本諸元

計測機器の構成			「フロントガラスに取り付けたカメラ」、「横断プロファイルを取得する3Dカメラ、近赤外線レーザーを含む計測装置」、「GPS受信装置」、「上記機器のデータを保存する記録機能と処理機能を持つPC①」、「縦断プロファイルを取得するレーザーとIMU、ドップラ速度計を含むセンサボックス」、「センサボックスのデータを保存する記録機能と処理機能を持つPC②」を移動車両に一体化させたものである。
移動装置	移動原理		【車両型】/内燃機関を搭載した車両にて移動する。
	運動制御機構	通信	–
		測位	–
		自律機能	–
	外形寸法・重量		一体構造（移動装置+計測装置）：最大外形寸法（長さ5.08m、幅1.69m、高さ2.30m）、車両総重量：2035kg
	搭載可能容量（分離構造の場合）		–
	動力		・バッテリーなどの仮設電源が必要 ・移動装置の内燃機関によって発電された電力を用いる。
	連続稼働時間（バッテリー給電の場合）		–
計測装置	設置方法		移動装置と一体的な構造
	外形寸法・重量（分離構造の場合）		–
	センシングデバイス	カメラ	【前方画像】sony製カメラ、【路面撮影】Photonfocus社製 カメラ
		パン・チルト機構	–
		角度記録・制御機構機能	–
		測位機構	GPS
		計測原理	【計測原理】 ・センサBOX内はIMUと2台のレーザ変位計、ドップラ速度計が内蔵されている。 ・ドップラ速度計の照射光と反射光のシフト量から物体の速度を算出し、速度を時間積分することにより距離を算出する。 ・IMU測定値から算出される車体の姿勢角と前後2台のレーザ変位計で測定される変位差から路面の勾配を算出しその勾配を走行距離で積分することにより路面のプロファイルを算出する。性能試験は、本装置を搭載した車両で試験路面を複数回走行し、低速プロファイラ装置との比較を行い、精度および再現性の試験を行う。（距離、IRI） ・対象物(路面)に対して直上からレーザにより線上のマーカーを照射する。カメラで斜めからこのマーカーを撮影した際、対象物が平面の場合は、直線として映るが、凹凸を有する場合はマーカーが歪んで見える。歪んで撮影されたマーカーの画素上の座標を、実寸法に反映させることにより、測定した形状データからひび割れわだち掘れを特定する。 【キャリブレーション】 距離：既知の距離を走行し確認を行う、光切断：既知の鋼材を計測し確認を行う、縦断プロファイル：計測で得られたデータの数値を確認する
		計測の適用条件（計測原理に照らした適用条件）	IRI、ひび割れ、わだち掘れともに、レーザ使用のため水溜りや積雪では計測不可。車両が走行できない幅や高さでの測定不可 IRI：センサBOXは左前後輪間に設置するためOWP上の測線の縦断プロファイルが測定される。
		精度と信頼性に影響を及ぼす要因	IRI：レーザ変位計の出射窓の汚れがあると正確な変位が検出できず、プロファイルの不正確の要因となる。 ひび割れ、わだち掘れ：レーザを反射するための鏡が破損、汚れていると正確な横断形状が検出できない場合がある。
		計測プロセス	①計測計画立案 ②データ計測実施 ・ひび割れ率,わだち掘れ量…光切断法により路面の横断形状を取得 ・距離,IRI…レーザーとIMU、ドップラ速度計より路面プロファイルを取得 ③後処理にて各指標を算出する
		アウトプット	CSVファイルにて10m単位ごとのIRI、ひび割れ、わだち掘れを出力する。
		計測頻度	測線に対して最低1回
	耐久性		–
	動力		車両のバッテリとサブバッテリ（12Vあるいは24V）を用いる。
	連続稼働時間（バッテリー給電の場合）		連続8時間以上測定可能
データ収集・通信装置	設置方法		移動装置と一体的な構造（車内に設置）
	外形寸法・重量（分離構造の場合）		–
	データ収集・記録機能		車内PC内のHDD及びSSD
	通信規格（データを伝送し保存する場合）		–
	セキュリティ（データを伝送し保存する場合）		–
	動力		車両のバッテリとサブバッテリ（12Vあるいは24V）を用いる。
	データ収集・通信可能時間（データを伝送し保存する場合）		連続8時間以上測定可能

3. 計測性能

項目			性能
計測装置	計測レンジ（測定範囲）		撮影幅3.8m
	感度	校正方法	レーザ変位計およびIMUとも機器メーカの仕様書に準ずる。
		検出性能	1mm以上のひび割れ幅をすべて検出 水準測量に対して±3mmの精度でわだち掘れを測定
		検出感度	–
	撮影速度		0km/h超過～100km/h
	計測精度		1mm以上のひび割れ幅をすべて検出 水準測量に対して±3mmの精度でわだち掘れを測定
	位置精度		–
	色識別性能		–
	S/N比		–
	分解能		レーザー変位計：高さ分解能0.1mm　スマートイーグル：空間分解能1.88mm（横）×3.40mm（100km走行時縦断方向）×0.21mm（深さ）
	計測精度		・プロファイル：低速プロファイラ装置と比較して一致率90%以上である。（『NEXCO路面ﾌﾟﾛﾌｧｲﾗ精度検証ソフト』による） ・距離測定精度：光学測量機のによる距離の測定値に対し、±0.3%以内の精度である ・ひび割れ測定精度：幅1㎜以上のひび割れが識別可能な精度である ・わだち掘れ測定精度：横断プロフィルメータによるわだち掘れ深さ測定値に対し、±3㎜以内の精度である。 ・平坦性測定精度：縦断プロフィルメータによる測定値に対し、±30%以内の精度である。
	計測速度 （移動しながら計測する場合）		0km/h超過～100km/h ※現場の交通流に合わせて走行
	位置精度 （移動しながら計測する場合）		距離精度：0.1%程度（距離校正後）、測位座標精度：10～20m以下

4. 画像処理・調書作成支援

変状検出手順		【IRI】 ①『路面プロファイル＆IRI算出ソフト』を起動する。 ②対象計測データファイルを選択する。 ③画面上に諸条件（IRI算出開始＆終了距離、IRI評価長）を入力する。 ④ソフトを実行すると、自動的に距離と測位データに紐づけされた5cm毎のプロファイルと評価長ごとのIRIがCSVファイルで自動的に出力される。 【ひび割れ】 ①路面形状変換ソフトウェアを起動する。 ②測定データを読み込み、実形状に変換する。 ③路面形状解析ソフトウェアを起動する。 ④変換後の実形状を読み込む。 ⑤ひび割れ解析を実行すると、区間ごとのひび割れ率がCSVで算出される。 【わだち掘れ】 ①路面形状解析ソフトウェアを起動する。 ②変換後の実形状を読み込む。 ③わだち掘れ解析を実行すると、区間ごとのわだち掘れ量がCSVで算出される。
ソフトウェア情報	ソフトウエア名	距離・IRI ：『路面プロファイル＆IRI算出ソフト』（トノックス製） ひび割れ・わだち掘れ ： RSChecer 及び VLRut（西日本高速道路エンジニアリング四国製）
	検出可能な変状	IRI、ひび割れ率、わだち掘れ量
	変状検出の原理・アルゴリズム	ひび割れは、AIによりメッシュごとに有無を判別し集計して、ひび割れ率を算出。 わだち掘れは、断面形状に仮想の水糸を設定して、わだち掘れ量を算出。
	取り扱い可能な画像データ	【前方撮影画像】 ファイル形式：JPEG、カラー画像、画像解像度：1920×1080ピクセル 【ひび割れ】 光切断方式の3Dカメラで記録した輝度データ（モノクロ）と、形状データを読み込み可能。 データフォーマットは独自形式を使用。
	出力ファイル形式	CSVファイル、jpgファイル

5. 留意事項（その1）

項目		適用可否／適用条件
点検時現場条件	道路幅員条件	本装置を搭載した車両が通過可能な道路幅として2m以上必要
	周辺条件	本装置を搭載した車両が通過可能な高さとして2.4m以上必要
	作業範囲	–
	安全面への配慮	–
	無線等使用における混線等対策	–
	交通規制の要否	不要
	交通規制の範囲	不要
	現地への運搬方法運搬方法	・車載型のため、車両に搭載して運搬
	気温条件	−10℃～+50℃ 結露無いこと(IRI)
	車線数の制約	特になし
	その他	昼間計測の必要がある。降雨や積雪時の測定不可。

5. 留意事項（その2）

項目		適用可否／適用条件
作業条件・運用条件	調査技術者の技量	社内教育による測定・確認・結果処理方法の研修
	必要構成人員数	運転手1名、機器操作1名
	操作に必要な資格等の有無、フライト時間	普通自動車運転免許証
	作業ヤード・操作場所	特になし
	点検・診断に関する費用	100km×1車線当たりの標準費用 外業（測定費用）：384000円、内業（計画準備・解析・提出データ作成）：1,000,000円、機械損料：1,066,000円、 合計金額：2,450,000円 ※諸経費は含まない、路線数の多い場合や広島（車両基地）からの移動距離が多い場合は別途相談 ※提出データには10mピッチの前方画像と簡易PMSデータを含めて納品
	保険の有無、保障範囲、費用	・加入済み、補償範囲：対人+対物、保証金額：無制限
	時間帯（夜間作業の可否）	夜間作業不可
	計測時の走行速度条件	0km/h超過～100km/h
	渋滞時の計測可否	特になし（測定可能）
	可搬性（寸法・重量）	特になし
	自動制御の有無	–
	利用形態：リース等の入手性	すべて自社機材
	関係機関への手続きの必要性	必要なし
	解析ソフトの有無と必要作業及 び費用等	距離・IRI ：『路面プロファイル＆IRI算出ソフト』（トノックス製） ひび割れ・わだち掘れ ： RSChecer 及び VLRut（西日本高速道路エンジニアリング四国製）
	不具合時のサポート体制の有無及び条件	無し
	センシングデバイスの点検	1年に1回程度の定期点検を実施
	その他	①特許：特許第7210184号「路面のプロファイル測定器」 ②気象条件：雨天、積雪時など路面が濡れている場合は測定不可

6. 図面等

1．基本事項

技術番号		PA010027-V0023			
技術名		路面性状測定システム（ポットホール自動検出機能付き）			
	技術バージョン	2016年2月作成（2023年6月一部改良）		作成： 2024年3月作成	
開発者		株式会社NIPPO／グリーン・コンサルタント株式会社			
連絡先等		TEL： 048-624-0755	E-mail： watanabe_shinichi@nippo-c.jp		担当部署：技術研究所
現有台数・基地		1	基地	埼玉県さいたま市西区	
技術概要		外業（現場作業）で、ワンボックスカーの計測車に搭載された特殊カメラと各種センサにより、路面のひび割れ、横断形状、縦断形状および縦断凹凸を同時に自動計測する。内業（机上作業）で、解析ソフトを用いて、ひび割れ率、わだち掘れ量、IRIあるいは平たん性を自動算出し、道路管理者が定める管理基準値によって、「舗装点検要領」に示された路面の健全性を評価できる。 本技術は、上述の路面性状の指標のほか、計測の位置座標、ポットホールの位置および路面状況も同時に計測可能である。		
技術区分	対象部位	車道			
	変状の種類	ひび割れ率、わだち掘れ量、IRI、平たん性、ポットホールの位置と大きさ			
	物理原理	レーザプロファイラカメラの路面画像/レーザライン光照射の横断形状/レーザ変位計と慣性計測装置による縦断形状			
	検出項目	ひび割れ：路面画像解析/わだち掘れ量：横断形状解析/IRI：縦断形状解析/平たん性：縦断凹凸解析/ポットホール：路面画像解析			

2. 基本諸元

計測機器の構成			本計測機器は、「路面画像と路面上のライン光を取得する特殊カメラ、路面形状を計測するレーザを内蔵した計測装置」と「各機器の制御とデータを保存する記録装置を組み合わせた制御装置」を「移動車両」に一体化させたものである。
移動装置	移動原理		【車両型】/内燃機関を搭載した車両にて移動する。
	運動制御機構	通信	–
		測位	–
		自律機能	–
	外形寸法・重量		一体構造（移動装置＋計測装置）：最大外形寸法（長さ5650mm、幅2330mm、高さ2730mm）、最大重量（3020kgf）
	搭載可能容量 （分離構造の場合）		–
	動力		移動装置の内燃機関によって発電される電力を用いる。
	連続稼働時間 （バッテリー給電の場合）		–
計測装置	設置方法		移動装置と一体的な構造。
	外形寸法・重量 （分離構造の場合）		–
	センシングデバイス	カメラ	・Pavemetrics製LCMS（Laser Crack Measurement System：レーザライン光照射部/レーザプロファイラーカメラ）2基 ・1基のLCMSサイズ（長さ430mm、幅140mm、高さ270mm）、データサンプリング（5,600Hz）、計測間隔（進行方向4mm、幅員方向1mm）、分解能（4,160ポイント/プロファイル）
		パン・チルト機構	–
		角度記録・制御機構 機能	–
		測位機構	GNSS(IMU付き)
		計測原理	[ひび割れ、わだち掘れ] ひび割れおよびわだち掘れの計測の原理は光切断法である。計測車を走行させながら、計測車の上方左右に設置したLCMSがレーザライン光を路面に連続照射し、レーザプロファイラーカメラが、路面に投影されたレーザライン光を走行方向に4mm間隔で連続撮影して路面画像と路面の横断形状を取得する。 [IRI] 計測車を走行させながら、左車輪間に距離250mmに設置した2基のレーザ変位計で路面高さの偏差と、ジャイロスコープで計測車の傾斜角を走行方向50mm間隔で計測し、路面の縦断形状を取得する。 [平たん性] 計測車を走行させながら、計測車の左車輪側に距離3,000mmに設置した2基のレーザ変位計とこれらの中央に設置した1基レーザ変位計による路面高さ偏差を走行方向に25mm間隔で計測し、路面の縦断凹凸を取得する。 [ポットホール] ひび割れの路面画像の取得と同じ。
		計測の適用条件 （計測原理に照らした適用条件）	・舗装された路面 ・乾いた路面 ・幅員が2.5m以上あるいは4.1m未満の車線
		精度と信頼性に影響を及ぼす要因	特になし
		計測プロセス	[ひび割れ、わだち掘れ] 計測地点の路線名等の情報を手入力後、計測開始から終了のデータ記録まで自動で計測する。 ①LCMSのレーザラインプロジェクタから路面にレーザライン光を路面に連続照射する。 ②LCMSのレーザプロファイラーカメラが路面に投影されたレーザライン光を走行方向4mm間隔で連続撮影する。 ③撮影した路面画像と路面の横断形状のデータをハードディスクに記録する。 [IRI] LCMSと同時に自動で計測する。 ①ジャイロスコープを初期化する。 ②測位機構のGNSSの信号が入力され、2基のレーザ変位計とジャイロスコープのデータを同期する。 ③レーザ変位計、ジャイロスコープおよび速度のデータが走行方向50mm間隔でサンプリングされ、データロガーに記録する。 [平たん性] LCMSと同時に自動で計測する。 ①3基のレーザ変位計により路面の高さを同時に計測する。 ②路面の高さデータを走行方向25mm間隔でサンプリングされ、ハードディスクに記録する。 [ポットホール] ひび割れの計測プロセスと同じ。
		アウトプット	・ひび割れ率、わだち掘れ量、IRI、平たん性、舗装点検要領の健全性の診断区分およびポットホールの位置と大きさ ・データ出力はエクセル形式
		計測頻度	最小計測回数1回
	耐久性		防水性能は3気圧防水相当。（雨天時の移動に問題なし）
	動力		移動装置の内燃機関によって発電される電力を用いる。
	連続稼働時間 （バッテリー給電の場合）		–
データ収集・通信装置	設置方法		移動装置と一体的な構造
	外形寸法・重量 （分離構造の場合）		–
	データ収集・記録機能		記録メディア（ハードディスク）に保存
	通信規格 （データを伝送し保存する場合）		–
	セキュリティ （データを伝送し保存する場合）		–
	動力		–
	データ収集・通信可能時間 （データを伝送し保存する場合）		–

3. 計測性能

項目			性能
計測装置	計測レンジ（測定範囲）		・幅員が2.5m以上あるいは4.1m未満の車線 ・IRIの計測に用いるレーザ変位計：±250mm ・平たん性の計測の用いるレーザ変位計：±160mm
	感度	校正方法	–
		検出性能	–
		検出感度	–
	撮影速度		1km/h以上、90km/h以下
	計測精度		最小ひび割れ幅：1mm
	位置精度		–
	色識別性能		–
	S/N比		–
	分解能		・横断形状の深さ方向：0.5mm ・縦断形状：高さ方向0.1mm
	計測精度		・距離測定精度：光学測量機による距離の測定値に対し、±0.3%以内の精度である。 ・ひび割れ率：幅1mm以上のひび割れが認識可能な精度である。 ・わだち掘れ量：横断プロフィルメーターによるわだち掘れ深さの測定値に対し、±3.0mm以内の精度である。 ・平たん性：縦断プロフィルメーターによる標準偏差の測定値に対し、±30%以内の精度である。
	計測速度 （移動しながら計測する場合）		1km/h以上、90km/h以下
	位置精度 （移動しながら計測する場合）		・距離制度：±0.3%以内 ・測位座標精度：3m～5m以下

4. 画像処理・調書作成支援

変状検出手順		[ひび割れ率] ①LCMS2基（左右）の路面画像を合成する。（自動） ②合成した路面画像の起終点の位置を設定し、白線を認識させる。（手動） ③進行方向4mごとの路面画像を切り出す。（自動） ④ひび割れを判定する。（自動） ⑤自動判定したひび割れと50cmメッシュの内のひび割れ面積（舗装調査試験法便覧に準拠）を算出する。（自動） ⑥指定区間長内のひび割れ率の平均を算出する。（自動） [わだち掘れ量] ①起終点の位置を設定し、白線を認識させる。（手動、ひび割れ率と同時作業） ②50cm毎の横断形状を切り出す。（自動） ③指定区間長内の横断形状出力間隔を設定する。（手動） ④指定区間長内のわだち掘れ量の最大値と平均値を算出する。（自動） [IRI・平たん性] ①起終点の位置を設定する。（手動、ひび割れ率と同時作業） ②指定区間長内の縦断形状（平たん性：縦断凹凸）を切り出す。（自動） ③指定区間長内のIRI（平たん性）を算出する。（自動） [ポットホール] ①LCMS2基（左右）の路面画像を合成する。（自動） ②合成した路面画像の起終点の位置を設定する。（手動） ③進行方向4mごとの路面画像を切り出す。（自動） ④起点から終点までの解析区間内のポットホールの位置と大きさを検出する。（自動）
ソフトウェア情報	ソフトウエア名	RoadManage（自社ソフト),Ver2
	検出可能な変状	ひび割れ率（%）、わだち掘れ量（mm）、IRI（mm/m）、平たん性（mm）、ポットホールの位置と大きさ
	変状検出の原理・アルゴリズム	[ひび割れ率] ・AI（機械学習：アルゴリズムは開発会社が未公開）による自動検出。 ・AI教師データは、ひび割れ画像等を10,000枚程度学習。 [ポットホール] ・AI（機械学習：アルゴリズムは開発会社が未公開）による自動検出。 ・AI教師データは、ひび割れ画像等を500枚程度学習。
	取り扱い可能な画像データ	・路面画像データの出力 ①ファイル形式：JPEG形式 ②ファイル容量：1ファイルあたり約10MB。 ③カラー／白黒画像：白黒画像。 ④画素分解能：2045万画素。
	出力ファイル形式	EXCEL形式、JPEG形式

5. 留意事項（その1）

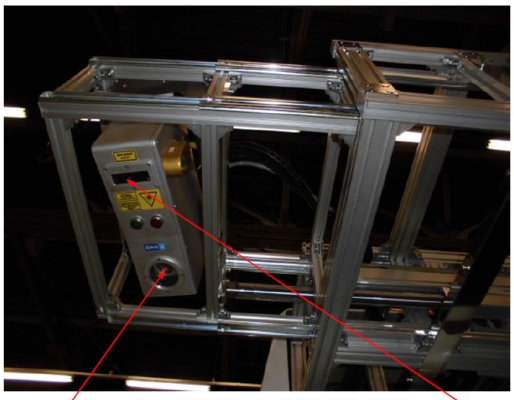
項目		適用可否／適用条件
点検時現場条件	道路幅員条件	幅員が2.5m以上あるいは4.1m未満の車線
	周辺条件	高さ制限が2.8m以下の場合は不可
	作業範囲	ー
	安全面への配慮	・計測中は黄色回転灯を灯火する。 ・計測車後部に「作業中」の電光掲示板を設置して、後方の一般車両に注意喚起する。
	無線等使用における混線等対策	ー
	交通規制の要否	ー
	交通規制の範囲	ー
	現地への運搬方法	自走（車両に装置を常時搭載）
	気温条件	特になし
	車線数の制約	1回の計測は一車線のみ。
	その他	起点と終点の路肩部等にマーキング

5. 留意事項（その2）

項目		適用可否／適用条件
作業条件・運用条件	調査技術者の技量	計測車の運転：普通免許
	必要構成人員数	計測装置オペレータ（現場責任者）1人、計測車運転1人　合計2人
	操作に必要な資格等の有無、フライト時間	特になし
	作業ヤード・操作場所	計測制御を計測車後部座席で操作
	点検・診断に関する費用	[概略費用（調査費用、機械経費、その他費用）100km当たり] 2,550,000円／100km（関東エリア：直轄国道の場合） ・外業：546,000円（計測準備、計測） ・内業：1,004,000円（解析、帳票作成等） ・機械経費：843,000円（計測車、計測装置、解析装置） ・その他：157,000円（消耗品、材料費、燃料費等） ※協議、打合せ、旅費、報告書作成は含まない。
	保険の有無、保障範囲、費用	加入済み ・対人対物　任意保険　保証金額：無制限 ・計測装置　動産保険　保証金額：計測装置購入費用と同等額
	時間帯（夜間作業の可否）	昼夜間の計測可
	計測時の走行速度条件	1km/h以上、90km/h以下
	渋滞時の計測可否	特になし（計測可能）
	可搬性（寸法・重量）	特になし
	自動制御の有無	無し
	利用形態：リース等の入手性	すべて自社機材
	関係機関への手続きの必要性	必要なし
	解析ソフトの有無と必要作業及び費用等	・解析ソフト：自社開発（トノックス社製の基本ソフトに自動解析ソフトを組み込み） ・必要作業：担当者による解析作業 ・費用：1,004,000円
	不具合時のサポート体制の有無及び条件	無し
	センシングデバイスの点検	1年ごとの定期点検（計測装置1式）の定期点検と距離計とレーザ変位計等のキャリブレーションを行う。
	その他	①特許情報：無し。 ②気象条件：雨天時と降雪時および路面が濡れている場合、計測不可。 ③作業条件：特に制約なし。 ④適用できない条件：車線の幅員が2.5m未満および4m超える車線（計測範囲外）、水膜がある路面（レーザ変位計の計測不可）

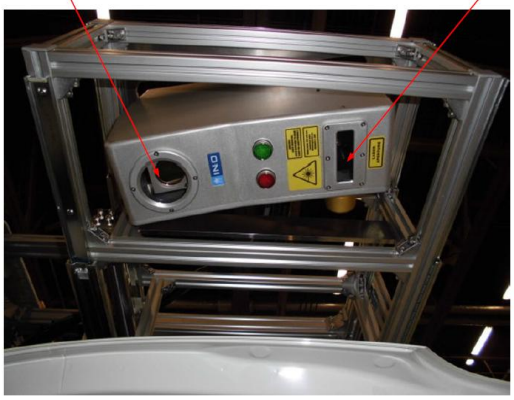
6. 図面等

計測車：前面

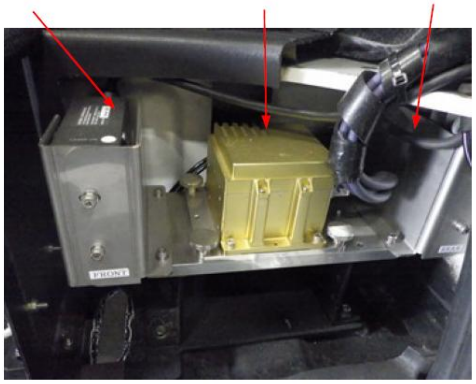


ＬＣＭＳ（路面画像の撮影と横断形状の計測）

計測車：後面



ＬＣＭＳ（路面画像の撮影と横断形状の計測）



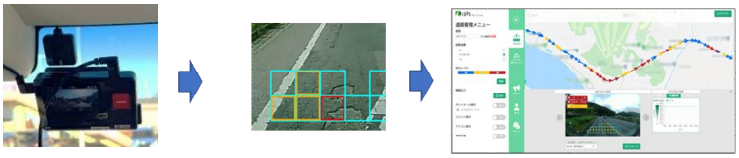
センサユニット（IRI）

距離計測装置

1. 基本事項

技術番号		PA010028-V0025			
技術名		ドラレコによる道路劣化AI診断「くるみえ for Cities」			
	技術バージョン	－		作成：	－
開発者		日本電気株式会社			
連絡先等		TEL： 03-3454-1111（代表）	E-mail：	infra-diagnosis@sdd.jp.nec.com	担当部署： テクノロジーサービスソフトウェア統括部
現有台数・基地		30台	基地	神奈川県川崎市	
技術概要		一般車に搭載した通信型ドラレコの撮影映像を走行中に随時クラウドへ自動送信し、クラウドでAI等を活用して舗装点検（ひび割れ等）と道路巡視（ポットホール等）の点検項目を同時に自動診断、把握できる技術。車載対応の機器による安定した連続撮影が可能で、専用アプリや機器操作が一切不要な簡易撮影を特徴とした商用サービス「くるみえ for Cities/Lifeline」で使用している技術。			
技術区分	対象部位	車道、路肩			
	変状の種類	ひび割れ、わだち掘れ、IRI、ポットホール、区画線/路面標示のかすれ、建築限界超過			
	物理原理	画像：ひび割れ、わだち掘れ、ポットホール、区画線/路面標示のかすれ、建築限界超過　　加速度：IRI			
	検出項目	カメラによる画像解析　加速度センサによる振動解析			

2. 基本諸元

計測機器の構成			通信型ドライブレコーダ
移動装置	移動原理		【車両型】通信型ドライブレコーダを車両のフロントガラス上部に設置し走行しながら計測する。
	運動制御機構	通信	–
		測位	–
		自律機能	–
	外形寸法・重量		–
	搭載可能容量 （分離構造の場合）		–
	動力		–
	連続稼働時間 （バッテリー給電の場合）		–
計測装置	設置方法		通信型ドライブレコーダを車両のフロントガラス上部に設置
	外形寸法・重量 （分離構造の場合）		ドライブレコーダ本体　約幅105、高さ69.7、奥行き18/35 mm　約220g
	センシングデバイス	カメラ	有効画素数　200万画素、対角142.8°、水平120.4°、垂直63.8°　最大27.5FPS
		パン・チルト機構	–
		角度記録・制御機構 機能	–
		測位機構	内蔵GPS
		計測原理	・ドラレコのカメラ、内蔵加速度センサ、内蔵GPSで計測。 （計測項目：ひび割れ、わだち掘れ、ポットホール、区画線、建築限界超過） ・クラウドへ自動アップロードした画像に対して、画像単位にAIで自動解析し、ひび割れ等を自動検知。 ・自動検知した結果から、下記の項目を自動解析し出力。 ・項目:ひび割れ率、わだち掘れ区分、ポットホールのサイズ、区画線の摩耗率、建築限界超過エリア （計測項目：IRI） ・ドラレコ内蔵の加速度センサで取得したデータからIRIを自動推定。 （診断、取り纏め） ・画像単位の解析結果を評価区間長（例えば10m）単位に自動集計。 ・評価区間長ごとの結果に対して、診断区分（Ⅰ、Ⅱ、Ⅲ）等を付与。
		計測の適用条件 （計測原理に照らした適用条件）	–
		精度と信頼性に影響を及ぼす要因	・測定不可能となる条件等：雨天時、路面湿潤、積雪、GPSが取得できない状況 ・撮影現場で通信網が途絶える場合、クラウドへのデータ送信遅延が発生し、解析結果の提供までに時間を要する場合がある。 ・トンネル出入口などで外部光が急激に変化する場合、路面を上手く撮影できないことが発生し、ひび割れ検知の精度が悪化する場合がある。 ・基本的に車両が走行している車線を解析対象とするため、複数車線ある道路では各車線、上り/下りで走行が必要となる。
		計測プロセス	①通信型ドライブレコーダを車両のフロントガラス上部に設置 ②車両のエンジン始動で自動計測開始 ③走行中に計測画像等をクラウドへ自動送信 ④クラウドで自動診断、サービス画面で閲覧、ダウンロード 
		アウトプット	CSV形式で緯度・経度、ひび割れ率、わだち掘れ区分、IRI、簡易MCI、ポットホールサイズ、区画線の摩耗率、建築限界超過エリアが帳票として自動出力
		計測頻度	最小計測回数：1回
	耐久性		動作温度範囲　−20℃～＋60℃
	動力		車両のシガーソケットから給電
	連続稼働時間 （バッテリー給電の場合）		制限なし

2. 基本諸元

データ収集・通信装置	設置方法	計測装置（ドラレコ）内蔵の通信機能を使用
	外形寸法・重量 （分離構造の場合）	約幅105、高さ69.7、奥行き18/35 mm　約220g
	データ収集・記録機能	ドラレコ内蔵SDカードで一時保存、随時自動アップロード
	通信規格 （データを伝送し保存する場合）	LTE（ドラレコ内蔵）
	セキュリティ （データを伝送し保存する場合）	通信プロトコル：https
	動力	車両のシガーソケットから給電
	データ収集・通信可能時間 （データを伝送し保存する場合）	制限なし

3. 計測性能

項目			性能
計測装置	計測レンジ(測定範囲)		加速度センサ −8G～+8G
	感度	校正方法	−
		検出性能	−
		検出感度	−
	撮影速度		画像解析:80km/h(最大)程度 振動解析:20km/h(最小) 80km/h(最大)程度
	計測精度		−
	位置精度		−
	色識別性能		−
	S/N比		−
	分解能		−
	計測精度		目視(車上)で認識できる程度の検出精度
	計測速度 (移動しながら計測する場合)		80km/h(最大)程度
	位置精度 (移動しながら計測する場合)		−

4. 画像処理・調書作成支援

変状検出手順		・ドラレコのカメラ、内蔵加速度センサ、内蔵GPSで計測。 （計測項目：ひび割れ、わだち掘れ、ポットホール、区画線、建築限界超過） ・クラウドへ自動アップロードした画像に対して、画像単位にAIで自動解析し、ひび割れ等を自動検知。 ・自動検知した結果から、下記の項目を自動解析し出力。 ・項目:ひび割れ率、わだち掘れ区分、ポットホールのサイズ、区画線の摩耗率、建築限界超過エリア （計測項目：IRI） ・ドラレコ内蔵の加速度センサで取得したデータからIRIを自動推定。 （診断、取り纏め） ・画像単位の解析結果を評価区間長（例えば10m）単位に自動集計。 ・評価区間長ごとの結果に対して、診断区分（Ⅰ、Ⅱ、Ⅲ）等を付与。
ソフトウェア情報	ソフトウエア名	自社開発　くるみえ for　Cities
	検出可能な変状	ひび割れ、わだち掘れ、IRI、ポットホール、区画線/路面標示のかすれ、建築限界超過
	変状検出の原理・アルゴリズム	AIを利用した自社開発による。詳細は非開示。
	取り扱い可能な画像データ	①ファイル形式：MP4 ②ファイル容量：20MB程度 ③カラー／白黒画像：カラー ④画素分解能：HD以上
	出力ファイル形式	MP4、JPEG、CSV

5. 留意事項（その1）

項目		適用可否／適用条件
点検時現場条件	道路幅員条件	一般車両が走行可能な道路
	周辺条件	–
	作業範囲	–
	安全面への配慮	–
	無線等使用における混線等対策	–
	交通規制の要否	不要
	交通規制の範囲	不要
	現地への運搬方法運搬方法	ドラレコのみを人により運搬
	気温条件	特になし
	車線数の制約	特になし
	その他	昼間の時間帯に計測する

5. 留意事項（その2）

項目		適用可否／適用条件
作業条件・運用条件	調査技術者の技量	特になし
	必要構成人員数	車両運転者の1名のみ
	操作に必要な資格等の有無、フライト時間	特になし
	作業ヤード・操作場所	特になし
	点検・診断に関する費用	100km×1車線あたりの標準的な費用　500,000円 「わだち掘れ」「区画線の摩耗」「建築限界超過」を含める場合は、追加費用が発生
	保険の有無、保障範囲、費用	特になし
	時間帯（夜間作業の可否）	昼間の時間帯に計測する
	計測時の走行速度条件	画像解析:80km/h（最大）程度　振動解析:20km/h(最小)　80km/h(最大)程度
	渋滞時の計測可否	計測可能（車間距離を空けた走行が必要）
	可搬性(寸法・重量)	特になし
	自動制御の有無	特になし
	利用形態：リース等の入手性	機器貸出
	関係機関への手続きの必要性	必要なし
	解析ソフトの有無と必要作業及 び費用等	自社開発ソフトウェアを使用し、点検・診断に関する費用に含まれている
	不具合時のサポート体制の有無及び条件	あり
	センシングデバイスの点検	クラウドから機器のリモートモニタリングを実施し確認
	その他	①特許状況：複数の関連特許を取得済、出願中だが、使用に当たり条件等は無し ②気象条件：雨天時、路面湿潤、積雪などは不可 ③作業条件：特になし ④適用できない条件：GPSが取得できない長いトンネルなど

6. 図面等

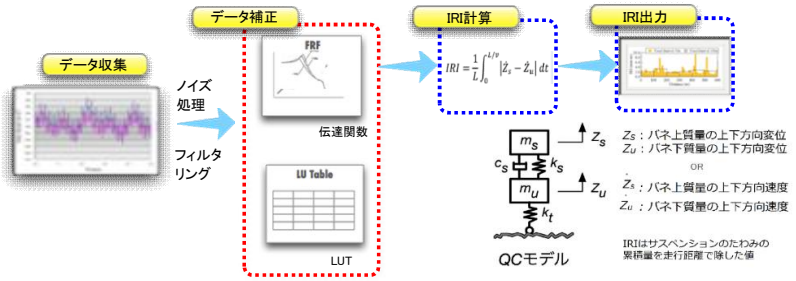
フロントガラスの上部中央付近に取り付けブラケットを固定しドライブレコーダーを設置

ドライブレコーダーで動画と加速度及びGPS情報を取得

1．基本事項

技術番号		PA010029-V0023			
技術名		IRIワイヤレス路面測定技術「ACTUS」			
	技術バージョン	ー		作成：　2024年3月作成（2026年3月更新）	
開発者		(株)ニュージェック、北海道国立大学機構北見工業大学、(株)PROFICT　LAB、(株)コトブキエンジニアリング			
連絡先等		TEL：　06-6374-4031	E-mail：	actus@newjec.co.jp	担当部署：道路グループ
現有台数・基地		3台	基地	①道路グループ（大阪）、②道路グループ（九州）	
技術概要		本技術は日々進行する路面損傷に対して、日常点検等に使用可能な簡易路面性状計測システムであり、IRI算定原理に即したシステム構成を特徴とする。加速度センサーを一般車両のサスペンション上下に取付け、センサーからの測定データを車内の本体モジュールに無線送信し、伝達関数法による補正により正確にIRIを算出する。また、GPS/GNSSもしくは自律航法による測位からの位置情報と紐づけすることで、リアルタイムに路面性状の把握が可能である。			
技術区分	対象部位	車道（路面）			
	変状の種類	路面性状調査のうちIRI（国際ラフネス指数）の測定			
	物理原理	加速度センサーを車両のサスペンション上下に取付け、センサーからの測定データを車内の本体モジュールに無線送信し、IRI算定原理に基づき、伝達関数法を用いた補正により正確にIRIを算出する			
	検出項目	IRI、バネ上・バネ下加速度値（上下方向）、車速、位置情報、IRIの結果をマッピングすることが可能			

2. 基本諸元

計測機器の構成			・加速度センサー（2個）、本体モジュール、モバイルパソコン（タブレット）、GPS/GNSSアンテナ、アクションカメラ等
移動装置	移動原理		機器を取り付けた乗用車等を運転しながら走行する
	運動制御機構	通信	－
		測位	－
		自律機能	－
	外形寸法・重量		－
	搭載可能容量（分離構造の場合）		加速度センサー（□5cm×厚2cm）、本体（10cm×15cm×5cm）
	動力		加速度計（車両バッテリーor乾電池）
	連続稼働時間（バッテリー給電の場合）		車両のバッテリーの場合には特に制限はありません（乾電池の場合には取り替えの必要有）
計測装置	設置方法		車両の左側サスペンション上下部に加速度センサーを2機取り付ける。
	外形寸法・重量（分離構造の場合）		加速度計（□5cm×厚2cm）
	センシングデバイス	カメラ	アクションカメラ（GoPro等）を使用して時刻での同期が可能
		パン・チルト機構	－
		角度記録・制御機構機能	－
		測位機構	－
		計測原理	・バネ上・バネ下加速度センサーからの測定データ（上下方向）を下図IRI算定原理に基づき、伝達関数法による車種（速度）補正を行い、GPS/GNSSもしくは自律航法から取得した距離情報と紐づけ、IRIを計算するものである。 
		計測の適用条件（計測原理に照らした適用条件）	・車道上で計測ができ、車両内において計測作業は助手席程度のスペースが必要 ・路面上に障害物、路上駐車車両がないこと ・交通渋滞が発生していないこと（走行速度20km/h以上） ・計測走行時に交通安全が確保されていること ・衛星状態（GPS/GNSS)が安定していること
		精度と信頼性に影響を及ぼす要因	・機器の取り付け方法（加速度センサーの設置位置・固定方法、本体の設置方向（ジャイロセンサー））、車種補正
		計測プロセス	・機器の車両への取り付け（加速度計・本体・GPS/GNSSの設置・車速パルスの取り出し・バッテリー接続）、GPS/GNSSの受信確認 ・機器のキャリブレーションの実施およびキャリブレーション値に基づく車種補正値の入力 ・現地での試走行（距離標（起点～終点）確認、幅員確認（走行位置）） ・本走行の実施（計測・IRI解析） ・結果の整理
		アウトプット	IRI値/10m、IRI値/100m、加速度値（上下方向）/0.01sec、緯度経度値、車速値
		計測頻度	特に定めておりません（計測したいときに可能）
	耐久性		加速度センサーについてはプラスチック加工した箱で防護して水密加工を実施している
	動力		車両バッテリーor乾電池
	連続稼働時間（バッテリー給電の場合）		車両バッテリーの場合には制限はありません。乾電池の場合には電池の取り替えが必要となります
データ収集・通信装置	設置方法		車内に本体、GPS／GNSSを設置し、車両から車速パルスを取り出し、本体と接続させる
	外形寸法・重量（分離構造の場合）		本体（10cm×15cm×5cm）
	データ収集・記録機能		本体にモバイルパソコン（タブレット）を接続してデータの記録・収集を行う
	通信規格（データを伝送し保存する場合）		加速度センサーと本体の間は無線通信（IEEE802.15.4準拠、ZigBee）を行う。周波数帯は2.4GHzを利用できるようにする
	セキュリティ（データを伝送し保存する場合）		データは所有のモバイルパソコンに保存するため、暗号管理によりデータ流出を防ぐ
	動力		内蔵電池
	データ収集・通信可能時間（データを伝送し保存する場合）		リアルタイムにIRIの計算を実施、モバイルパソコン（タブレット）画面でモニタリングが可能

3. 計測性能

項目			性能
計測装置	計測レンジ（測定範囲）		車両の走行したライン（左側前方の車輪位置）による
	感度	校正方法	事前にキャリブレーションを実施して車種特性を把握する
		検出性能	加速度センサー（ADXL345（3軸）、サンプリング周波数800Hz）
		検出感度	最大加速度±8gまで検出可能
	撮影速度		ー
	計測精度		2.5msec毎の加速度値を取得できる
	位置精度		GPS/GNSSで位置情報を取得（GPS/GNSSで取得できない場合には自律航行機能に自動切り替え）
	色識別性能		ー
	S/N比		ー
	分解能		ー
	計測精度		クラス1測定値（水準測量値）に対して±30%以内
	計測速度 （移動しながら計測する場合）		20km/h～120km/hまで対応（一般道、高速道路での使用が可能）、※信号停車は問題なし
	位置精度 （移動しながら計測する場合）		GPS/GNSSで位置情報を取得（トンネル内など、GPS/GNSSで取得できない場合には自律航行機能に自動切り替え） 位置精度（水平位置）：2.5m

4. 画像処理・調書作成支援

変状検出手順		－
ソフトウェア情報	ソフトウエア名	－
	検出可能な変状	－
	変状検出の原理・アルゴリズム	－
	取り扱い可能な画像データ	－
	出力ファイル形式	－

5. 留意事項（その1）

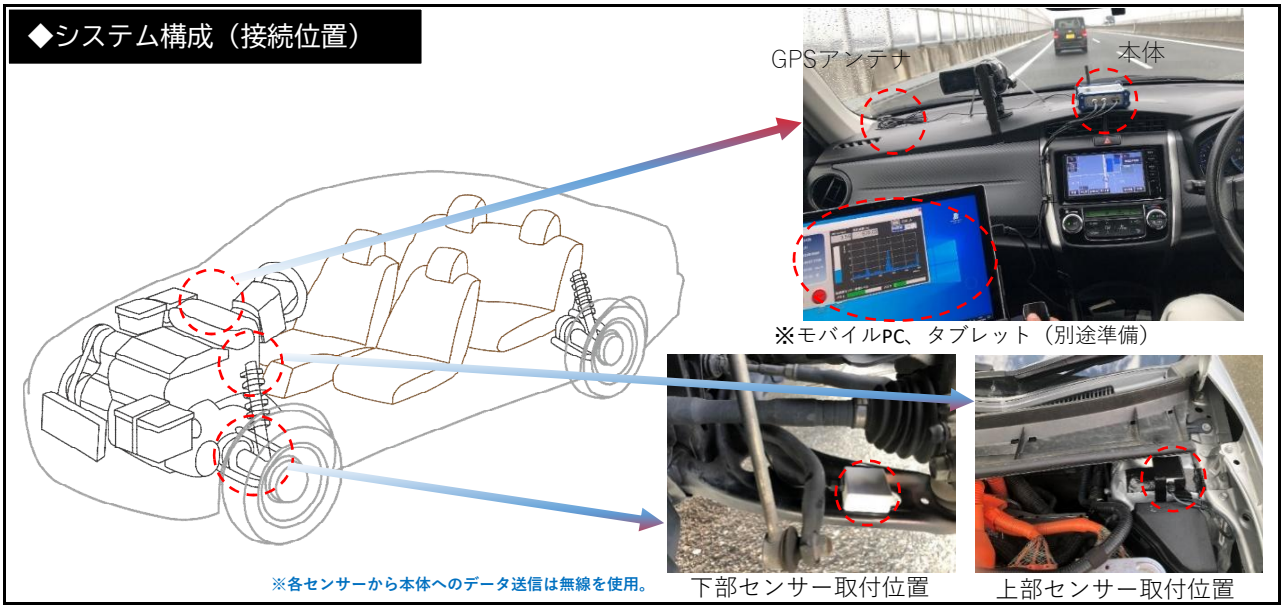
項目		適用可否／適用条件
点検時現場条件	道路幅員条件	一般道、高速道路などの車道幅員であれば問題ないが、曲線拡幅部においては車輪位置に留意が必要である。
	周辺条件	計測範囲において、GPS/GNSS受信が可能なこと。ただしトンネルなど部分的に受信不可箇所は、自律航行走行で補完する。
	作業範囲	機器の設置には駐車場の範囲が必要であり、計測時は、指定された計測範囲に併せて路面走行する。
	安全面への配慮	道路交通法を順守し安全運転に徹する。
	無線等使用における混線等対策	－
	交通規制の要否	交通規制の必要はない
	交通規制の範囲	交通規制の必要はない
	現地への運搬方法運搬方法	機器を取り付けた車両で移動が可能
	気温条件	-20℃～+85℃
	車線数の制約	同時に計測できるのは1車線のみとなる
	その他	

5. 留意事項（その2）

項目		適用可否／適用条件
作業条件・運用条件	調査技術者の技量	特になし
	必要構成人員数	2名（運転者1名、計測者1名）
	操作に必要な資格等の有無、フライト時間	特になし
	作業ヤード・操作場所	特になし
	点検・診断に関する費用	概略費用(調査費用、機械経費、その他費用)[①1～5kmあたり、②100kmあたり] ①1～5kmあたり ・現地計測作業（2日：事前調査、試験走行、本計測）　1式：208千円 ・机上作業（10日：計画、データ処理、分析、マッピング、報告書）　1式：840千円 ・機械費（レンタカー2日、ACTUS損料、機器取付撤去費）　1式：167千円 ・合計　1,215千円/1～5km ②100kmあたり ・現地計測作業（3日：事前調査、試験走行、本計測）　1式：318千円 ・机上作業（17日：計画、データ処理、分析、マッピング、報告書）　1式：1,280千円 ・機械費（レンタカー3日、ACTUS損料、機器取付撤去費）　1式：178千円 ・合計　1,774千円/100km ①1～5kmあたり（機器貸出しの場合） ・机上作業（10日：計画、データ処理、分析、マッピング、報告書）　1式：840千円 ・機械費（ACTUS貸出し料（1か月）、機器取付撤去費）　1式：80千円/月＋250千円 ・合計　1,170千円/1～5km ②100kmあたり（機器貸出しの場合） ・机上作業（17日：計画、データ処理、分析、マッピング、報告書）　1式：1,280千円 ・機械費（ACTUS貸出し料（1か月）、機器取付撤去費）　1式：80千円/月＋250千円 ・合計　1,610千円/100km ※取付期間、場所によって機器取付撤去費は異なります
	保険の有無、保障範囲、費用	補償の範囲：使用する車両の保険を適用
	時間帯（夜間作業の可否）	昼間でも夜間でも測定可能
	計測時の走行速度条件	20km/h～120km/hまで対応（一般道、高速道路での使用が可能）、※信号停車は問題なし
	渋滞時の計測可否	渋滞時でも計測可能であるが、定速走行ができる状態よりも精度が下がる可能性がある
	可搬性(寸法・重量)	持ち運び可能な寸法・重量である
	自動制御の有無	自動制御なし
	利用形態：リース等の入手性	計測機材は購入・リース可能
	関係機関への手続きの必要性	必要なし
	解析ソフトの有無と必要作業及び費用等	・解析ソフト：IRIの計算ソフトは機器に含めて販売あるいは委託により実施する ・マッピングや評価のためのソフトウェアは別途、販売
	不具合時のサポート体制の有無及び条件	取り付けや不具合発生時にはサポートを実施
	センシングデバイスの点検	特に定めていませんが、動作不良時には対応致します
	その他	

6. 図面等

◆システム構成（接続位置）



1. 基本事項

技術番号		PA010030-V0023			
技術名		道路パトロール支援サービス			
	技術バージョン	-		作成：　2024年3月作成（2025年3月更新）	
開発者		富士通Japan株式会社			
連絡先等		TEL：　080-7752-2146	E-mail：　fjj-road-pat-contact@dl.jp.fujitsu.com		ソーシャルシステム事業本部　吉本 淳
現有台数・基地		（機器は都度購入）	基地	（機器は都度購入）	
技術概要		車両に設置したドライブレコーダーで動画を撮影し、パソコンにインストールしたソフトウェアのAIを用いて動画から舗装ひび割れを検出しクラウド上にアップロードする。結果はあらかじめクラウド上のシステムに登録した路線・区間に自動的にマッチングが行われるため、路線・区間単位でのひび割れ結果集計が可能となる。 利用者は、区間ごとに集計されたひび割れ率、および検出されたひび割れ画像をクラウド上の専用テント内の地図画面で平坦性やパトロール日報、住民要望情報とともに確認することができる。また、路線・区間ごとのひび割れ率をCSVダウンロードしExcelで確認することも可能となる。			
技術区分	対象部位	車道			
	変状の種類	ひび割れ率			
	物理原理	動画から抽出した画像を測定対象とする。			
	検出項目	画像内のひび割れを検出し、ひび割れ率として算出する。			

2. 基本諸元

計測機器の構成			車両に設置したドライブレコーダー
移動装置	移動原理		車両型
	運動制御機構	通信	–
		測位	–
		自律機能	–
	外形寸法・重量		移動装置は一般的な普通車両であり、車両の外形寸法・重量となる
	搭載可能容量（分離構造の場合）		移動装置は一般的な普通車両であり、車両の諸元による
	動力		移動装置の内燃機関によって発電された電力を用いる
	連続稼働時間（バッテリー給電の場合）		移動装置の内燃機関によって発電された電力を用いる
計測装置	設置方法		車両フロントガラスにドライブレコーダー付属のアタッチメントで固定する
	外形寸法・重量（分離構造の場合）		計測機器はドライブレコーダーであり分離構造となる 例：KENWOOD DRV-R30S：W86mm×H56mm×D37mm、101g
	センシングデバイス	カメラ	記録解像度：Full HD（1920×1080）（動画約207万画素） フレームレート：27.5/13.7/1fps
		パン・チルト機構	–
		角度記録・制御機構機能	–
		測位機構	ドライブレコーダー内蔵GPS
		計測原理	ドライブレコーダーにて動画を常時撮影する
		計測の適用条件（計測原理に照らした適用条件）	フロントガラスの形状は、舗装が大きく映るようドライブレコーダーの角度を調節できる形状が望ましい
		精度と信頼性に影響を及ぼす要因	・雨天、積雪等舗装が明瞭に撮影できない場合は適切に計測ができないため避ける必要がある ・トンネル内等GPSで即位ができない場所は計測ができない点に留意する必要がある
		計測プロセス	・ドライブレコーダーを車両に設置し、シガーソケットと接続して電源供給を行う。 ・ドライブレコーダーに動画データ記録用のSDカードを挿入する。 ・車両走行中は自動的にドライブレコーダーにて動画計測が行われる。
		アウトプット	動画データおよび測位結果データ
		計測頻度	1回（5回以上の走行を推奨）
	耐久性		–
	動力		車両のシガーソケットから給電する
	連続稼働時間（バッテリー給電の場合）		SDカードの容量による（64GBの場合8時間程度）
データ収集・通信装置	設置方法		計測装置と一体（ドライブレコーダー）
	外形寸法・重量（分離構造の場合）		計測装置と一体（ドライブレコーダー）
	データ収集・記録機能		計測装置と一体（ドライブレコーダー）
	通信規格（データを伝送し保存する場合）		–
	セキュリティ（データを伝送し保存する場合）		–
	動力		計測装置と一体（ドライブレコーダー）
	データ収集・通信可能時間（データを伝送し保存する場合）		計測装置と一体（ドライブレコーダー）

3. 計測性能

項目			性能
計測装置	計測レンジ（測定範囲）		ドライブレコーダーから撮影可能な舗装の領域
	感度	校正方法	－
		検出性能	－
		検出感度	－
	撮影速度		時速20km～60km
	計測精度		－
	位置精度		－
	色識別性能		－
	S/N比		－
	分解能		－
	計測精度		人が目視で判別可能なひび割れを検出可能である
	計測速度 （移動しながら計測する場合）		時速20km～60km
	位置精度 （移動しながら計測する場合）		ドライブレコーダーのGPS性能に準ずる

4. 画像処理・調書作成支援

変状検出手順		・解析用ソフトウェアをパソコンで起動する。（手動） ・ソフトウェアにて、動画の中で舗装が映っている領域を枠選択する。（手動） ・AI解析を実行する。（自動） ・AI解析完了後、解析結果をサーバーにアップロードし、あらかじめシステムに登録した路線・区間とのマッチング処理を行う。（自動） ・区間ごとに集計されたひび割れ率がWeb画面地図上に色分け表示され、検出したひび割れ画像もWeb画面で表示されるので確認する。また、集計結果をCSVダウンロードしてExcel等で確認する。（手動）
ソフトウェア情報	ソフトウエア名	道路パトロール支援サービス
	検出可能な変状	ひび割れ率（%）
	変状検出の原理・アルゴリズム	AIを用いた画像解析によるひび割れの検出を行う
	取り扱い可能な画像データ	画像形式：jpg ただし、動画（mpg,mov形式）から自動的にjpgを生成する
	出力ファイル形式	画像：jpg、ひび割れ率集計結果：csv

5. 留意事項（その1）

項目		適用可否／適用条件
点検時現場条件	道路幅員条件	普通車両が走行可能な幅員
	周辺条件	普通車両が走行可能な道路 トンネル内等GPSにより測位ができない道路は不可
	作業範囲	–
	安全面への配慮	–
	無線等使用における混線等対策	–
	交通規制の要否	不要
	交通規制の範囲	不要
	現地への運搬方法運搬方法	人による運搬
	気温条件	−10℃～+60℃
	車線数の制約	特になし
	その他	夜間、雨天、降雪時は適切に計測ができない可能性があり避ける必要がある

5. 留意事項（その2）

項目		適用可否／適用条件
作業条件・運用条件	調査技術者の技量	特に無し
	必要構成人員数	運転手1名
	操作に必要な資格等の有無、フライト時間	特に無し
	作業ヤード・操作場所	不要
	点検・診断に関する費用	ひび割れ解析：1,250,000円／年間 （上記以外に、初期費用32.5万円、サービス月額費用12.5万円／月、機器購入費用約2万円） ※税別
	保険の有無、保障範囲、費用	加入していない
	時間帯（夜間作業の可否）	昼間
	計測時の走行速度条件	20km/h～60km/hを推奨
	渋滞時の計測可否	可能だが車両前方に他車両が接近して舗装撮影が困難な場合は計測ができない可能性がある
	可搬性（寸法・重量）	特に無し
	自動制御の有無	無し
	利用形態：リース等の入手性	車両は計測者が用意する ドライブレコーダーは計測者にて購入する 解析用ソフトウェア、サーバーは弊社にて用意する
	関係機関への手続きの必要性	不要
	解析ソフトの有無と必要作業及 び費用等	・解析ソフト：自社開発ソフト（道路パトロール支援サービス）を利用 ・必要作業：計測者による解析作業 ・費用：上記「点検・診断に関する費用」を参照
	不具合時のサポート体制の有無及び条件	あり
	センシングデバイスの点検	なし
	その他	–

6. 図面等

計測車両のフロントガラスに設置したドライブレコーダー　（車両はパトロール車両等一般的な普通車を用いるため割愛）

1. 基本事項

技術番号		PA010031-V0024			
技術名		路面検査コンパクトユニット　PG-4			
	技術バージョン			作成：　2025年3月作成	
開発者		株式会社保全工学研究所			
連絡先等		TEL：　03-5283-8111	E-mail：　kikakueigyo@hozeneng.co.jp		担当部署：企画部
現有台数・基地		1	基地	東京都千代田区	
技術概要		本技術は路面表面の3D(高さ)画像およびモノクロ可視画像を高速に記録撮像し、ひび割れ・わだち掘れ・ポットホール(レーザー光と3Dカメラを使用した光切断法)、平たん性・IRI(レーザー変位計による3測点法)といった路面状態を解析評価することが可能な技術である。 高解像度の3Dカメラ、外光に影響を受けにくい赤外レーザを搭載しており、高精度かつ効率的に路面性状が測定可能。 撮影機器および解析用ソフトウェアにて構成される。			
技術区分	対象部位	車道部			
	変状の種類	ひび割れ/わだち掘れ/IRI/平たん性/ポットホール			
	物理原理	画像			
	検出項目	カメラによる画像解析/レーザーによる平たん性・IRI算出			

2. 基本諸元

計測機器の構成			計測機器は以下の機器で構成される カメラユニット(3Dカメラキット/赤外線レーザユニット/カメラボックス) 車載用コンピュータ(コントロール用PC本体) モニター GPSユニット(GPS本体) 距離計(レーザドップラ車速・移動距離計) エンコーダ信号分配ボックス 専用電源ボックス
移動装置	移動原理		【車両型】内燃機関を搭載した車両にて移動する。
	運動制御機構	通信	-
		測位	-
		自律機能	-
	外形寸法・重量		-
	搭載可能容量 (分離構造の場合)		本技術は路面表面の3D(高さ)画像およびモノクロ可視画像を高速に記録撮像し、ひび割れ・わだち掘れ・ポットホール(レーザー光と3Dカメラを使用した光切断法)、平たん性・IRI(レーザー変位計による3測点法)といった路面状態を解析評価することが可能な技術である。 高解像度の3Dカメラ、外光に影響を受けにくい赤外レーザを搭載しており、高精度かつ効率的に路面性状が測定可能。 撮影機器および解析用ソフトウェアにて構成される。
	動力		-
	連続稼働時間 (バッテリー給電の場合)		-
計測装置	設置方法		-
	外形寸法・重量 (分離構造の場合)		
	センシングデバイス	カメラ	エリアカメラおよび3Dカメラ
		パン・チルト機構	-
		角度記録・制御機構 機能	-
		測位機構	-
		計測原理	ポットホール：高さの形状データから自動欠陥抽出。 レーザ光と3Dカメラを使用した光切断法にて検出・計測を行う。 ユニット内にラインレーザとエリアカメラが組み込まれており、計測対象に照射されたラインレーザの形状変化をエリアカメラによって認識することで三次元撮像する。 カメラはレーザの基線位置（視野範囲の最も輝度が高い箇所）を高さとして捕らえることで、高さ情報を得る。この撮像を車速計から発生したパルス信号をシャッター信号（トリガー）として入力することで、ユニットの移動に応じて一定距離ごとに連続撮像を行い、1枚の画像を作成する。また、レーザの反射強度も取得しているため、高さ画像とともに輝度画像も撮像することも可能である。
		計測の適用条件 （計測原理に照らした適用条件）	悪天候時や路面が湿潤状態の場合は、レーザーが乱反射するため、正確なデータ測定が不可能。 また、レーザー出力時はユニットを覗き込まないこと。
		精度と信頼性に影響を及ぼす要因	-
		計測プロセス	1.撮像ソフトを起動し、撮像をスタートする。 2.解析対象区間を走行し、データを取得する。 3.データを持ち帰り、解析ソフト(Crack Detector)にて解析を実施 4.解析結果を帳票として出力する。
		アウトプット	1.ひび割れ　→画像データ：bmp、jpg形式　検出クラックデータ：dxf形式 2.わだち掘れ→csv形式、縦断形状図：dxf形式 3.IRI　　→レポート形式で出力されたxlsx形式ファイル内に数値記載 4.平たん性　→レポート形式で出力されたxlsx形式ファイル内に数値記載 5.ポットホール：レポート形式で出力されたxlsx形式ファイル内に数値記載。 　　また、該当箇所の画像をbmp/jpg形式で出力可
		計測頻度	-
	耐久性		-
	動力		-
	連続稼働時間 (バッテリー給電の場合)		-
データ収集・通信装置	設置方法		-
	外形寸法・重量 (分離構造の場合)		-
	データ収集・記録機能		-
	通信規格 (データを伝送し保存する場合)		-
	セキュリティ (データを伝送し保存する場合)		-
	動力		-
	データ収集・通信可能時間 (データを伝送し保存する場合)		-

3. 計測性能

項目			性能
計測装置	計測レンジ（測定範囲）		－
	感度	校正方法	－
		検出性能	－
		検出感度	－
	撮影速度		0-100km/h
	計測精度		本技術は路面表面の3D(高さ)画像およびモノクロ可視画像を高速に記録撮像し、ひび割れ・わだち掘れ・ポットホール(レーザー光と3Dカメラを使用した光切断法)、平たん性・IRI(レーザー変位計による3測点法)といった路面状態を解析評価することが可能な技術である。 高解像度の3Dカメラ、外光に影響を受けにくい赤外レーザを搭載しており、高精度かつ効率的に路面性状が測定可能。 撮影機器および解析用ソフトウェアにて構成される。
	位置精度		－
	色識別性能		－
	S/N比		－
	分解能		－
	計測精度		－
	計測速度 （移動しながら計測する場合）		～100km/h
	位置精度 （移動しながら計測する場合）		－

4. 画像処理・調書作成支援

変状検出手順		1.撮像ソフトにて取得したデータを読み込む。 2.解析対象区間をソフト上で定める。 3.白線の自動抽出を行う。 4.3.で抽出した白線間にメッシュを設定する。 5.4.で設定したメッシュを解析対象として、ひび割れ・わだち掘れ・平坦性・IRIの自動抽出を行う。 6.xlsx形式でレポートを出力する。また、任意の距離間の可視画像・高さ画像も出力可能。
ソフトウェア情報	ソフトウエア名	倉敷紡績(株)製：Crack Detector
	検出可能な変状	ひび割れ/わだち掘れ/IRI/平たん性/ポットホール
	変状検出の原理・アルゴリズム	ポットホール：撮像した高さ画像の形状データから自動欠陥抽出。
	取り扱い可能な画像データ	撮像ソフトにて取得した専用ファイル形式のみ
	出力ファイル形式	1.ひび割れ　→画像データ：bmp、jpg形式　検出クラックデータ：dxf形式 2.わだち掘れ→csv形式、縦断形状図：dxf形式 3.IRI　→レポート形式で出力されたxlsx形式ファイル内に数値記載 4.平たん性　→レポート形式で出力されたxlsx形式ファイル内に数値記載 5.ポットホール：レポート形式で出力されたxlsx形式ファイル内に数値記載。 また、該当箇所の画像をbmp/jpg形式で出力可

5. 留意事項（その1）

項目		適用可否／適用条件
点検時現場条件	道路幅員条件	4m以内
	周辺条件	路面が湿潤状態でないこと。悪天候でないこと。
	作業範囲	–
	安全面への配慮	–
	無線等使用における混線等対策	–
	交通規制の要否	本技術は路面表面の3D(高さ)画像およびモノクロ可視画像を高速に記録撮像し、ひび割れ・わだち掘れ・ポットホール(レーザー光と3Dカメラを使用した光切断法)、平たん性・IRI(レーザー変位計による3測点法)といった路面状態を解析評価することが可能な技術である。 高解像度の3Dカメラ、外光に影響を受けにくい赤外レーザを搭載しており、高精度かつ効率的に路面性状が測定可能。 撮影機器および解析用ソフトウェアにて構成される。
	交通規制の範囲	–
	現地への運搬方法運搬方法	車両に搭載して運搬
	気温条件	特になし
	車線数の制約	1車線/1回
	その他	–

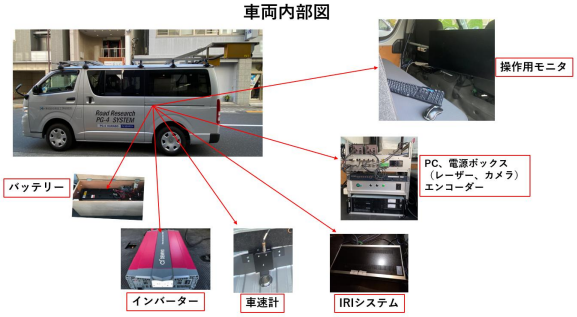
5. 留意事項（その2）

項目		適用可否／適用条件
作業条件・運用条件	調査技術者の技量	特に必要なし。 また、初回サポート時に、操作説明を行っている。 解析はマニュアルに従い操作すると可能。 初回サポート時に操作説明を標準で行っている。
	必要構成人員数	運転手：一名、撮像ソフト操作者：一名　合計：二名
	操作に必要な資格等の有無、フライト時間	特になし
	作業ヤード・操作場所	–
	点検・診断に関する費用	【1～5kmの場合】 調査・解析費用 外業：100,000円　内業：300,000円 【100kmの場合】 調査・解析費用 外業：700,000円　内業：3,200,000円
	保険の有無、保障範囲、費用	本技術は路面表面の3D(高さ)画像およびモノクロ可視画像を高速に記録撮像し、ひび割れ・わだち掘れ・ポットホール(レーザー光と3Dカメラを使用した光切断法)、平たん性・IRI(レーザー変位計による3測点法)といった路面状態を解析評価することが可能な技術である。 高解像度の3Dカメラ、外光に影響を受けにくい赤外レーザを搭載しており、高精度かつ効率的に路面性状が測定可能。 撮影機器および解析用ソフトウェアにて構成される。
	時間帯（夜間作業の可否）	夜間作業可
	計測時の走行速度条件	最低速度：なし　最高速度：100km/h
	渋滞時の計測可否	可
	可搬性(寸法・重量)	ユニット重量：7kg×2台=14kg
	自動制御の有無	–
	利用形態：リース等の入手性	購入可
	関係機関への手続きの必要性	必要なし
	解析ソフトの有無と必要作業及び費用等	解析ソフト有：Crack Detector　費用は上記「点検・診断に関する費用」の項目を参照のこと。
	不具合時のサポート体制の有無及び条件	–
	センシングデバイスの点検	–
	その他	–

6. 図面等

外観構造図

車両内部図



1. 基本事項

技術番号		PA010032-V0024			
技術名		車載レーザースキャナー／路面性状測定複合システム			
	技術バージョン	-		作成： 2025年3月作成	
開発者		株式会社DEPO			
連絡先等		TEL： 011-598-9655	E-mail： t-maruyama@depo-c.jp		担当部署：技術部
現有台数・基地		1台	基地	札幌市白石区	
技術概要		高速3Dカメラとレーザ及びレーザ変位計を搭載した路面性状測定車により、路面の3次元形状を計測し、路面の状態(ひび割れ、わだち掘れ、平たん性及びIRI)を解析する。解析は専用ソフトにより自動計算され、各調書への出力が可能である。また車載レーザスキャナにて三次元データを習得し、位置・距離・周辺データの解析も可能である。			
技術区分	対象部位	車道			
	変状の種類	ひび割れ率、わだち掘れ量、IRI、平たん性			
	物理原理	画像/赤外線レーザ/レーザ変位計/GNSS・IMU測位			
	検出項目	カメラによる画像解析/赤外線レーザによる画像解析/赤外線レーザによる距離の算出/三次元座標データ/ 加速度センサー/光ジャイロセンサ/座標位置/			

2. 基本諸元

計測機器の構成			一体構造
移動装置	移動原理		【車両型】/内燃機関を搭載した車両にて移動する。
	運動制御機構	通信	有線
		測位	・GNSS:RTK-GNSS ・GNSS/IMU Tightly Coupled方式
		自律機能	自律機能なし
	外形寸法・重量		一体構造（移動装置+計測装置）：最大外形寸法（長さ5380mm、幅1880mm、高さ2980mm）、最大重量（3325kgf）
	搭載可能容量 （分離構造の場合）		-
	動力		移動装置の内燃機関によって発電された電力を用いる。
	連続稼働時間 （バッテリー給電の場合）		-
計測装置	設置方法		移動装置と一体的な構造
	外形寸法・重量 （分離構造の場合）		-
	センシングデバイス	カメラ	高速3Dカメラ2台
		パン・チルト機構	固定式
		角度記録・制御機構機能	-
		測位機構	GNSS/IMU、時間情報を用いて運動制御機構と併用
		計測原理	・計測対象に照射されたラインレーザーの形状変化をエリアカメラによって認識（高速3Dカメラとレーザ） ・3点レーザ変位計による測定により路面の縦断形状を抽出（平たん性測定ユニット） ・レーザースキャナーからの計測データ及びGPSの位置情報から3次元点群データを習得（車載レーザスキャナーによる測定）
		計測の適用条件 （計測原理に照らした適用条件）	・路面が濡れていない条件 ・車線幅2.5m以上 ・高さ3m以下の障害物がないこと ・気温：0～40℃
		精度と信頼性に影響を及ぼす要因	GNSS/IMU測位の受信電波が極端に劣化した状況。
		計測プロセス	①GNSS情報習得のための初期走行を実施 ②計測範囲で計測・撮影を実施 ③GNSS情報習得のための終了走行を実施
		アウトプット	評価区分表（ひび割れ・わだち掘れ・IRI（平たん性））：EXCELファイル(.xlsx) 距離測定：3次元点群データ(las,csv) 周辺形状：3次元点群データ(las,csv)
		計測頻度	3Dカメラ画像＝進行方向4㎜ピッチ 3次元点群取得＝レーザ測距 毎秒200回転（100万点/秒）
	耐久性		防塵防水：IP54相当
	動力		移動装置の内燃機関によって発電された電力を用いる。
	連続稼働時間 （バッテリー給電の場合）		-
データ収集・通信装置	設置方法		移動装置と一体的な構造
	外形寸法・重量 （分離構造の場合）		-
	データ収集・記録機能		記録メディア（SSD）に保存
	通信規格 （データを伝送し保存する場合）		-
	セキュリティ （データを伝送し保存する場合）		-
	動力		移動装置のバッテリーより供給
	データ収集・通信可能時間 （データを伝送し保存する場合）		-

3. 計測性能

項目			性能
計測装置	計測レンジ（測定範囲）		・道路幅員：4.0m（3次元形状測定） ・周辺形状：距離～60m（3次元点群データ）
	感度	校正方法	メーカーにて校正（年に1回）
		検出性能	－
		検出感度	－
	撮影速度		100kn/h以下
	計測精度		ひび割れ：幅1mm以上のひび割れが識別可能
	位置精度		相対誤差であれば1～2mm程度であるが、絶対精度の場合にはGNSS/IMUの位置精度に準じる。
	色識別性能		－
	S/N比		－
	分解能		－
	計測精度		・距離測定精度：光学測量機による距離の測定値に対し、±0.3%以内の精度である。 ・ひび割れ率：幅1mm以上のひび割れが識別可能な精度である。 ・わだち掘れ量：横断プロフィルメータによるわだち掘れ深さの測定値に対し、±3mm以内の精度である。 ・平たん性：縦断プロフィルメータによる標準偏差の測定値に対し、±30%以内の精度である。
	計測速度 （移動しながら計測する場合）		100kn/h以下
	位置精度 （移動しながら計測する場合）		相対誤差であれば1～2mm程度であるが、絶対精度の場合にはGNSS/IMUの位置精度に準じる。

4. 画像処理・調書作成支援

変状検出手順		【ひび割れ・わだち掘れ共通】 ①3次元形状撮像データから路面画像を表示（手動） ②計測範囲のメッシュを作成（自動） 【ひび割れ率（%）】 ①メッシュ内のひび割れを検出（自動） ②画像からパッチング抽出（手動） ③メッシュ内のひび割れ率算出（自動） 【わだち掘れ量（mm）】 ①撮像データの高さ情報からわだち掘れ抽出（自動） 【IRI・平たん性】 ①平坦性測定ユニットの路面の縦断形状データからIRIを算出（自動） 【距離測定】 ①3次元点群データから解析区間の起点・終点を設定（手動） ②起点・終点の座標値から区間距離を算出（手動）
ソフトウェア情報	ソフトウエア名	倉敷紡績株式会社：Crack Detector Ver.2.0.1.68（市販ソフト） 福井コンピュータ株式会社：TrendPoint Ver.11（市販ソフト）
	検出可能な変状	ひび割れ率（%）、わだち掘れ量（mm）、、IRI（mm/m）、平たん性（mm）
	変状検出の原理・アルゴリズム	【ひび割れ率（%）＆わだち掘れ量（mm）】 レーザ光と3Dカメラを使用した光切断法 計測対象に照射されたラインレーザーの形状変化をエリアカメラによって認識することで、高さ情報及び反射強度を取得（高さ画像・輝度画像） 高さ情報からひび割れ（mm）及びわだち掘れ（mm）を算出 【IRI・平たん性】 3点レーザ変位計を用いて路面の縦断形状データを検出し、専用ソフト（CrackDetectpr）にてIRI・平たん性を計算する
	取り扱い可能な画像データ	①ファイル形式：RT3ファイル（CrackDetector専用フォーマット）、CSVファイル（3点レーザ変位計データ） ②ファイル容量：約4GB/km ③画素分解能：横断方向（1.2mm）、縦断方向（1～4mm）、高さ方向（0.5mm）
	出力ファイル形式	データ出力形式：レポートフォーマット（xlsx,xls,csv）、PDF、横断形状・クラック形状：DXF、画像出力：bmp、jpeg、png

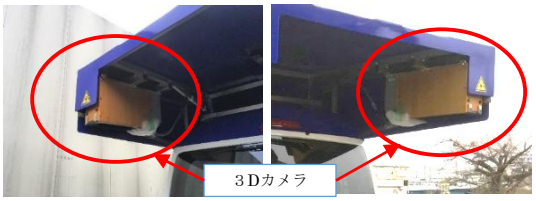
5. 留意事項（その1）

項目		適用可否／適用条件
点検時現場条件	道路幅員条件	幅員：2.5m以上
	周辺条件	高さ3m以下の障害物がないこと
	作業範囲	–
	安全面への配慮	道路交通法の順守、「計測中」の警告による後方や周辺への注意喚起
	無線等使用における混線等対策	有線で構成されているため、混線対策は不要
	交通規制の要否	不要
	交通規制の範囲	不要
	現地への運搬方法運搬方法	不要（車両一体型）
	気温条件	気温：0～40℃
	車線数の制約	対象となる計測を1車線毎に計測を行う。
	その他	路面が濡れていない条件で計測を行う

5. 留意事項（その2）

項目		適用可否／適用条件
作業条件・運用条件	調査技術者の技量	自社による講習
	必要構成人員数	計測車両内に計2名 ドライバ：1名、オペレータ：1名
	操作に必要な資格等の有無、フライト時間	特になし
	作業ヤード・操作場所	作業ヤード範囲：後部座席 操作場所：後部座席
	点検・診断に関する費用	・1～5kmあたり 調査費用_外業(現場作業)： 100,000円 調査費用_内業(机上作業)：440,000円 機械経費：500,000円 その他：240,000円（法定福利費・諸経費） 合計：1,280,000円（打ち合わせ・旅費・報告書作成は含まない） ・100kmあたり 調査費用_外業(現場作業)： 500,000円 調査費用_内業(机上作業)：2,300,000円 機械経費：1,800,000円 その他：1,100,000円（法定福利費・諸経費） 合計：5,700,000円（打ち合わせ・旅費・報告書作成は含まない）
	保険の有無、保障範囲、費用	加入済み 、保証範囲：対人＋対物 、保証金額：無制限
	時間帯（夜間作業の可否）	昼間のみの測定とする
	計測時の走行速度条件	100km/h以下
	渋滞時の計測可否	測定可能、ただし周辺形状を測定する場合は渋滞時を避ける
	可搬性(寸法・重量)	特になし
	自動制御の有無	自動制御なし
	利用形態：リース等の入手性	すべて自社機材
	関係機関への手続きの必要性	公道であれば必要なし
	解析ソフトの有無と必要作業及 び費用等	解析ソフト：解析専用ソフトを使用 必要作業：担当者による解析作業
	不具合時のサポート体制の有無及び条件	あり（条件：機材の故障や不具合について機材メーカー保守）
	センシングデバイスの点検	メーカーによる定期点検と検定あり（年1回）ほか、修理や調整があった際には必要に応じて点検を行う。
	その他	路面が濡れていない条件 車線幅2.5m以上 高さ3m以下の障害物がないこと 気温：0～40℃

6. 図面等



車載レーザスキャナー
（MMS）

測定状況

1. 基本事項

技術番号		PA010033-V0025			
技術名		路面性状調査システム「SunSearch」			
	技術バージョン	なし		作成：　2025年3月作成	
開発者		株式会社サンウェイ			
連絡先等		TEL：　0586-52-6340	E-mail：　search@sunway.jp		担当部署：調査部
現有台数・基地		1台	基地	愛知県一宮市	
技術概要		車両に搭載した3Dカメラで道路のひび割れ、わだち掘れを計測し、プロファイルシステムで平たん性、IRIを計測する。取得したデータは専用解析アプリにより、ひび割れを自動抽出し、わだち掘れ/平たん性/IRIは自動で形状と値を抽出する。 沿道画像等を撮影するカメラにより、ポットホール、パッチングなども同時に把握できる。 計測原理はひび割れ、わだち掘れは光切断法である。平たん性は3点の変位計による測定、IRIは変位計、IMUによる縦断プロファイル測定＋QCシミュレーション計算である。 主に国や自治体の路面性状調査に使用される。		
技術区分	対象部位	車道			
	変状の種類	ひび割れ率、わだち掘れ量、IRI、平たん性、ポットホール			
	物理原理	路面画像/路面形状（高さ）画像（静止画 画素ごとに輝度と高さを含む）/車体と路面の間の距離/車両移動距離/角速度、加速度/緯度経度			
	検出項目	赤外線レーザーと3Dカメラによる高さ画像解析/非接触距離計による距離計測/レーザ変位計による変位量計測/座標位置/加速度センサー/ジャイロセンサー			

2. 基本諸元

計測機器の構成			本計測装置は光切断法による3Dカメラユニットとレーザー変位計、IMU、レーザードップラー式非接触距離計を車外に固定している。また各種信号処理機器、測定ソフトやデータ保存用のPCを車内に固定している。移動車両と一体化した構成である。
移動装置	移動原理		【車両型】/内燃機関を搭載した車両にて移動する。
	運動制御機構	通信	—
		測位	—
		自律機能	—
	外形寸法・重量		長さ 528cm、幅 188cm、高さ 251cm、重量 2.450kg
	搭載可能容量（分離構造の場合）		—
	動力		移動装置の内燃機関によって発電された電力を用いる。
	連続稼働時間（バッテリー給電の場合）		—
計測装置	設置方法		移動装置と一体的な構造
	外形寸法・重量（分離構造の場合）		—
	センシングデバイス	カメラ	3Dカメラ部（1台あたり）：画素数2048×1088、バンドパスフィルタ組込
		パン・チルト機構	固定式
		角度記録・制御機構機能	—
		測位機構	GPS
		計測原理	3Dカメラ：指定の距離間隔で生成されたパルスと、光切断法により、ひび割れ、わだち掘れを抽出。 プロファイルユニット：3台のレーザー変位計の値から3mプロフィールメータ計算で平たん性を算出。IMU(角速度、加速度)のデータと距離計のデータを組み合わせて車体の移動軌跡を生成し、さらに1台のレーザー変位計の値を組み合わせて縦断プロファイルを生成しQCシミュレーション計算でIRIを算出。IRIの測定前に数分程度のキャリブレーション（静止）を行う。
		計測の適用条件（計測原理に照らした適用条件）	降雨時、路面湿潤時は計測不能。
		精度と信頼性に影響を及ぼす要因	路面に水が浮いている場合は、正確なデータ計測が不能。
		計測プロセス	①距離計からのパルス信号に連動して3Dカメラが高さ画像（高低差・輝度）を測定し、レーザー変位計が車体と路面の間隔を測定する。IMUはセンサーの所定の間隔で角速度と加速度を測定し、パルス信号を元にした距離情報を追加したデータとして測定する。 ②測定データは車内PCの測定ソフトでPC内外の各SSDに記録される。
		アウトプット	データ出力形式：エクセルフォーマット(xlsx、xls、csv)、PDF、DXF（ひび割れトレース）、jpg（路面画像）
		計測頻度	—
	耐久性		—
	動力		移動装置の内燃機関によって発電された電力を用いる。
	連続稼働時間（バッテリー給電の場合）		—
データ収集・通信装置	設置方法		移動装置と一体的な構造
	外形寸法・重量（分離構造の場合）		—
	データ収集・記録機能		記録メディア(SSD)に保存
	通信規格（データを伝送し保存する場合）		—
	セキュリティ（データを伝送し保存する場合）		—
	動力		移動装置の内燃機関によって発電された電力を用いる。
	データ収集・通信可能時間（データを伝送し保存する場合）		—

3. 計測性能

項目			性能
計測装置	計測レンジ（測定範囲）		路面画像　幅4.0m
	感度	校正方法	—
		検出性能	—
		検出感度	—
	撮影速度		100km/h以下
	計測精度		1.0mm以上のひび割れ
	位置精度		0.6～2.5m(95%)　GNSS受信機カタログより　※測位状況により変動する
	色識別性能		—
	S/N比		—
	分解能		3Dカメラユニット：横断1.0mm、進行方向4.0mm、高さ方向0.5mm レーザー変位計：32.5um
	計測精度		・距離測定精度：光学測量機による距離の測定値に対し、±0.3%以内 ・ひび割れ率：幅1mm以上のひび割れが識別可能 ・わだち掘れ量：横断プロフィルメーターによるわだち掘れ深さの測定値に対し、±3mm以内 ・平たん性/IRI：縦断プロフィルメータによる標準偏差の測定値に対し、±30%以内
	計測速度 （移動しながら計測する場合）		100km/h以下
	位置精度 （移動しながら計測する場合）		移動しながらの精度表示はGNSS受信機カタログに無し

4. 画像処理・調書作成支援

変状検出手順		【ひび割れ率/わだち掘れ量】 ①解析区間の測点を設定(手動) ②ひび割れ解析幅員を設定する(白線自動抽出) ③50cm桝のメッシュを自動作成 ④ひび割れを深さと長さで自動抽出 ⑤ポットホールを深さ、長さ、幅、面積で自動抽出 ⑥わだち掘れ算出位置を設定し、わだち掘れ量を自動算出 ⑦ひび割れメッシュ判定を行い、必要応じて修正する（自動で判定後、手修正） 【平たん性】 ①路面画像を元に起終点を設定（手動） ②起終点間で波高値を自動計算 ③別途エクセルマクロで集計区間ごとに平たん性を自動計算 【IRI】 ①IMUデータ、レーザー変位計データより縦断プロファイルを自動計算 ②解析区間の測点を設定（手動） ③区間ごとのIRIを自動計算 【診断】 ①各ソフトから出力されたひび割れ率、わだち掘れ量、IRI、平たん性、をエクセルマクロで読込み、診断区分を自動判定 ②帳票を出力
ソフトウェア情報	ソフトウエア名	3Dカメラ付属解析ソフトウェア（市販ソフト） SunViewer（自社ソフト） DekobokoViewer（自社ソフト） Microsoft Excel（帳票出力）
	検出可能な変状	ひび割れ率、わだち掘れ量、IRI、平たん性、ポットホールの有無、パッチングの有無、区画線の状況
	変状検出の原理・アルゴリズム	ひび割れ率：一定深さ以上の箇所を抽出し、その連続性からひび割れ形状を自動抽出する わだち掘れ：横断形状の形状変化点を抽出し、わだち掘れ量を算出する 平たん性：3点の変位量から3mプロフィロメータモデルを適応して平たん性を算出する IRI：縦断形状にQCシミュレーションモデルを適応してIRIを算出する ポットホール：一定深さ、長さ、幅、面積のパラメータからポットホールを抽出する
	取り扱い可能な画像データ	独自フォーマットのみ対応
	出力ファイル形式	・舗装点検要領　様式A、B（A:EXCEL形式、B:jpg形式で様式Aと紐づけ） ・ひび割れトレース図（DXF、PDF形式） ・わだち掘れ図（DXF、PDF、CSV形式） ・路面画像（jpg形式） ・IRI調査図（DXF、PDF形式）

5. 留意事項（その1）

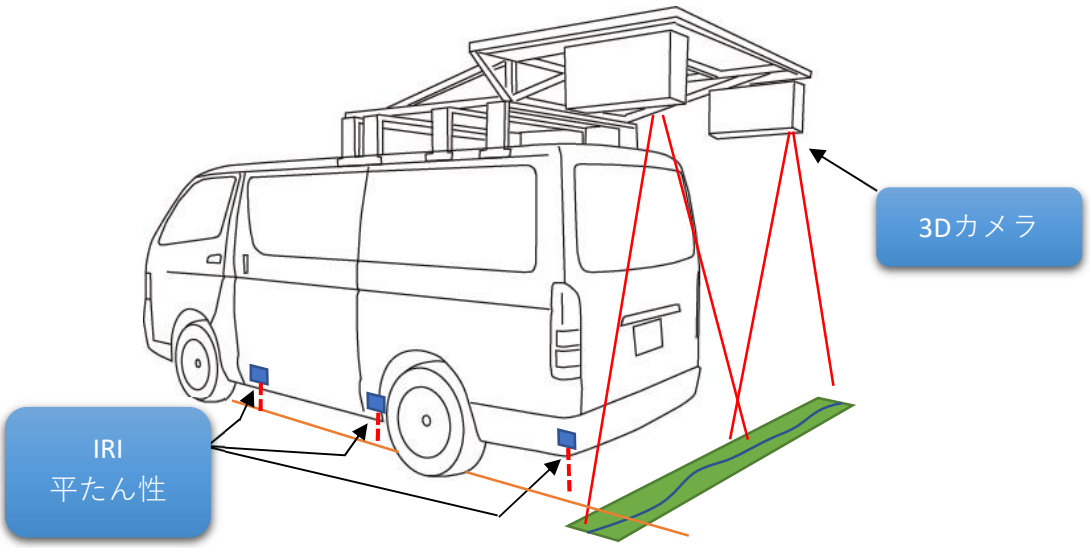
項目		適用可否／適用条件
点検時現場条件	道路幅員条件	・構造物等ある場合、幅2.0m以上（構造物等がなければ幅1.8m以上） ・道路幅員：最大4.0m以内
	周辺条件	高さ2.6m以上
	作業範囲	—
	安全面への配慮	黄色回転灯、掲示板「道路調査中」
	無線等使用における混線等対策	—
	交通規制の要否	不要
	交通規制の範囲	不要
	現地への運搬方法運搬方法	自走
	気温条件	特になし
	車線数の制約	1車線分の作業範囲を要する
	その他	昼間のみ測定可能

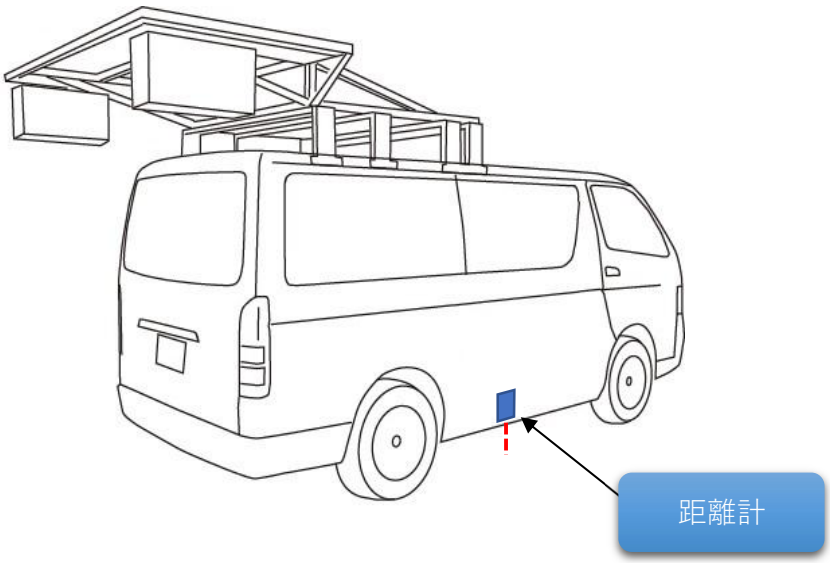
5. 留意事項（その2）

項目		適用可否／適用条件
作業条件・運用条件	調査技術者の技量	特になし
	必要構成人員数	運転者1名、操作1名
	操作に必要な資格等の有無、フライト時間	1日程度の実習が必要
	作業ヤード・操作場所	特になし
	点検・診断に関する費用	100kmあたり：約429万（税抜き） ※後処理解析含む ・調査費用：180万（内業）、130万（外業） ・機械経費： 80万 ・その他経費： 39万
	保険の有無、保障範囲、費用	加入済み、保証範囲：人+自転車+車 保証金額：無制限
	時間帯（夜間作業の可否）	昼間
	計測時の走行速度条件	100km/h以下
	渋滞時の計測可否	可能
	可搬性(寸法・重量)	特になし
	自動制御の有無	自動制御なし
	利用形態：リース等の入手性	すべて自社機材
	関係機関への手続きの必要性	必要なし
	解析ソフトの有無と必要作業及 び費用等	解析：3Dカメラ付属解析ソフトウェアおよび自社開発ソフト(SunViewer)を使用 必要作業：担当者による解析作業 費用：180万（100kmあたり）
	不具合時のサポート体制の有無及び条件	なし
	センシングデバイスの点検	年に1回、3Dカメラ、プロファイルユニット、距離計のキャリブレーションを実施
	その他	①特許状況：なし ②気象条件：降雨時は計測不能、路面に水が浮いている場合は正確なデータ計測が不能 ③作業条件：なし ④適用できない条件：なし

6. 図面等

車両外観





1．基本事項

技術番号		PA010034-V0025			
技術名		ひび割れ自動検出機能を備えた路面性状自動測定装置（ロードキャプチャー）			
	技術バージョン	Ver.2024		作成：　2024年3月作成	
開発者		日本道路株式会社/株式会社レインボー・コンサルタント			
連絡先等		TEL：　029-899-2025（日本道路） 045-473-4652（レインボー）	E-mail：	kouichirou.yoshino@nipponroad.co.jp（日本道路） hujimoto-h@rainbow-consultant.co.jp（レインボー）	担当部署：技術研究所（日本道路） 技術部　（レインボー）
現有台数・基地		2	基地	茨城県土浦市おおつ野	
技術概要		本技術は各種センサーをワンボックス車両に搭載し、走行計測しながら路面性状を測定する路面性状自動測定装置であ る。本装置で取得したデータから、ひび割れ率、わだち掘れ量、IRIを自動解析し「舗装点検要領」に示される区分Ⅰ～ Ⅲに分類・判定し帳票（様式A、様式B）を短時間で作成することができる。本装置は、上述の路面性状値のほか、平たん性（σ）、位置情報GPS、路面画像(静止画)も同時に取得可能 である。			
技術区分	対象部位	車道			
	変状の種類	ひび割れ率・わだち掘れ量・IRI・平たん性			
	物理原理	LCMSの路面画像・横断形状/IRIユニットのレーザ変位計とIMU（慣性計測ユニット）による縦断形状/平たん性用レーザー変位計（3つ）			
	検出項目	ひび割れ率：路面画像/わだち掘れ量：横断形状/IRI：縦断形状/平たん性：縦断凹凸量			

2. 基本諸元

計測機器の構成			本計測装置は、①LCMS2基 レーザーラインプロジェクタ／レーザープロファイルカメラ（路面画像・わだち掘れ量）および②レーザ変位計3基（平たん性）、③IMU・レーザ変位計各1基（IRI）の路面性状計測機器と④レーザードップラ距離計、⑤GNSS測位装置を搭載し「各機器の制御とデータを保存する記録装置を組み合わせた制御装置」を「移動車両」に一体化させたものである。
移動装置	移動原理		【車両型】/内燃機関を搭載した車両にて移動する。
	運動制御機構	通信	–
		測位	–
		自律機能	–
	外形寸法・重量		一体構造（移動装置＋計測装置）： 最大外形寸法（長さ5420mm、幅2320mm、高さ2730mm）、最大重量（3015kgf）
	搭載可能容量 （分離構造の場合）		–
	動力		移動装置の内燃機関によって発電される電力を用いる。
	連続稼働時間 （バッテリー給電の場合）		–
計測装置	設置方法		移動装置と一体的な構造。
	外形寸法・重量 （分離構造の場合）		–
	センシングデバイス	カメラ	・Pavemetrics製 LCMS-2(Laser Crack Measurement System) レーザーラインプロジェクタ/レーザープロファイラーカメラ ・サンプリング周波数：28,000Hz、データスキャン：進行方向1mm(最小) 幅員方向 1mm、ピクセル数(縦5,000pixel×横4,000pixcel)
		パン・チルト機構	–
		角度記録・制御機構機能	–
		測位機構	GNSS+IMU
		計測原理	[ひび割れ、わだち掘れ] ひび割れおよびわだち掘れの計測の原理は照射レーザーを受光部で撮影する光切断法である。走行計測させながら、計測車後方に設置したLCMSから真下にレーザライン光を路面に連続照射し、レーザプロファイラーカメラが、路面に投影されたレーザライン光を走行方向に1mm間隔で連続撮影して路面画像と路面の横断形状を取得する。 [IRI] 計測車の左車輪間に2基のレーザー変位計とIMU（慣性計測ユニット）を配置し、そのレーザー変位計の離隔距離を250mm、その間にIMUを設置し、路面高さの偏差と計測車の傾斜角を走行方向50mm間隔で計測し、路面の縦断形状を取得する。 [平たん性] 計測車の左車輪側に3基のレーザー変位計を配置し、レーザー変位計の離隔距離は1,500mmで設置し、前後2基のレーザ変位計とこれらの中央に設置した1基レーザ変位計による路面高さの偏差を走行方向に25mm間隔で計測し、路面の縦断凹凸を取得する。
		計測の適用条件 （計測原理に照らした適用条件）	・舗装された路面 ・乾いた路面 ・幅員が2.5m以上あるいは4.0m以下の車線
		精度と信頼性に影響を及ぼす要因	特になし
		計測プロセス	①点検場所情報（路線名など）の計測情報をPCに手動で入力する。 ②車内制御スイッチを介してLCMS機器類の自動張出を行い、計測可能な状態とする。 ③計測開始から終了まで各センサで収集したデータは自動で計測・記録する。 ④計測終了時に操作ボタンを手動で押下する。
		アウトプット	・ひび割れ率、わだち掘れ量、IRI、平たん性、舗装点検要領の健全性の診断区分 ・データ出力はエクセル形式
		計測頻度	1回
	耐久性		IP65（雨天時の移動に問題なし）
	動力		移動装置の内燃機関によって発電される電力を用いる。
	連続稼働時間 （バッテリー給電の場合）		–
データ収集・通信装置	設置方法		移動装置と一体的な構造
	外形寸法・重量 （分離構造の場合）		–
	データ収集・記録機能		記録メディア（SSD）に保存
	通信規格 （データを伝送し保存する場合）		–
	セキュリティ （データを伝送し保存する場合）		–
	動力		–
	データ収集・通信可能時間 （データを伝送し保存する場合）		–

3. 計測性能

項目			性能
計測装置	計測レンジ（測定範囲）		・幅員が2.5m以上あるいは4.0以下の車線 ・停止時の路面位置を0mmとした場合 LCMS　3Dレーザーセンサ：±350mm IRI　レーザ変位計：±160mm 平たん性　レーザ変位計：±160mm
	感度	校正方法	・校正用の特殊形状金具（オブジェクト）をLCMSで計測し、金具形状とプロファイル形状が一致するかを確認する。
		検出性能	–
		検出感度	–
	撮影速度		10km/h以上、120km/h以下
	計測精度		最小ひび割れ幅:1mm
	位置精度		–
	色識別性能		–
	S/N比		–
	分解能		LCMS 高さプロファイル深度精度：0.5mm 横断プロファイル分解能　：1.0mm
	計測精度		・距離測定精度：光学測量機による距離の測定値に対し、±0.3%以内の精度である。 ・ひび割れ率：幅1mm以上のひび割れが識別可能な精度である。 ・わだち掘れ量：横断プロフィルメーターによるわだち掘れ深さの測定値に対し、±3mm以内の精度である。 ・平たん性：縦断プロフィルメータによる標準偏差の測定値に対し、±30%以内の精度である。
	計測速度 （移動しながら計測する場合）		10km/h以上、120km/h以下
	位置精度 （移動しながら計測する場合）		距離精度：±0.3%以内 測位座標精度(条件：GNSS信号受信かつPP)：X,Y　0.020m以下

4. 画像処理・調書作成支援

変状検出手順		【ひび割れ率】 ①LCMS2基（左右）の路面画像をコンバート（合成）する。（自動） ②合成した路面画像の起終点の位置を設定し、白線（幅員）を認識させる。（手動） ③進行方向4mごとの路面画像を切り出す。（自動） ④路面性状解析ソフト上から自動抽出ボタンをクリックし、路面画像（レンジ画像）に対して画像処理ライブラリ(HALCON)を用いて、 4,000×5,000(4m × 5m)の画像単位でひび割れを抽出する。（自動） ⑤自動抽出したひび割れ線、メッシュ判定値(0.5m×0.5m範囲)の目視チェック(手動) ⑥自動判定したひび割れと50cmメッシュの内のひび割れ面積（舗装調査試験法便覧に準拠）を算出する。（自動） ⑦指定区間長内のひび割れ率の平均を算出する。（自動） ⑧評価区間毎に範囲分けした0.5mメッシュによりひび割れ率を算出し診断区分を判定(自動) 【わだち掘れ量】 ①起終点の位置を設定し、白線（幅員）を認識させる。（手動、上記ひび割れ率と同時作業） ②50cm毎の横断形状を切り出す。（自動） ③指定区間長内の横断形状出力間隔を設定する。（手動） ④指定区間長内のわだち掘れ量の最大値と平均値を算出する。（自動） [IRI・平たん性] ①起終点の位置を設定する。（手動、上記ひび割れ率と同時作業） ②指定区間長内の縦断形状（平たん性：縦断凹凸）を切り出す。（自動） ③指定区間長内のIRI（平たん性）を算出する。（自動）
ソフトウェア情報	ソフトウエア名	RoadManager（自社開発）__2024
	検出可能な変状	ひび割れ率（%）、わだち掘れ量（mm）、IRI（mm/m）、平たん性（σmm）、パッチング数（箇所）、ポットホール数（箇所）、
	変状検出の原理・アルゴリズム	【ひび割れ】 路面画像に対し、画像処理ライブラリ（HALCON）を用いて、4000 x 5000pix（4m x 5m）の画像単位でひび割れを抽出する。
	取り扱い可能な画像データ	・路面画像（Intensity, Range, 3D） ①ファイル形式：jpg ②ファイル容量：約10MB/枚 ③カラー/白黒画像：白黒画像 ④画像分解能：4000 × 5000 ⑤その他留意事項：「LcmsAnalyser」で路面画像をコンバート出力、「RoadManager（自社開発）__2024」で読込
	出力ファイル形式	・わだち掘れ、ひび割れ率、平たん性・IRIを指定された区間ごとにまとめ、帳票(舗装点検要領に記載の舗装点検記録様式A、Bなど)としてEXCEL形式出力する。 ・路面画像はJPEG形式出力する。

5. 留意事項（その1）

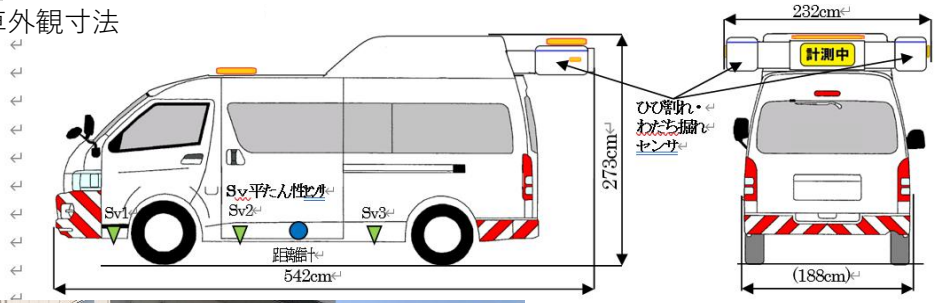
項目		適用可否／適用条件
点検時現場条件	道路幅員条件	幅員が2.5m以上あるいは4.0m以下の車線
	周辺条件	高さ制限が2.8m以下の場合は不可
	作業範囲	–
	安全面への配慮	・計測中は黄色回転灯を灯火する。 ・計測車後部に「作業中」の電光掲示板を設置して、後方の一般車両に注意喚起する。
	無線等使用における混線等対策	–
	交通規制の要否	不要
	交通規制の範囲	不要
	現地への運搬方法運搬方法	自走（車両に装置を常時搭載）
	気温条件	特になし
	車線数の制約	特になし
	その他	起点と終点の路肩部等にマーキング

5. 留意事項（その2）

項目		適用可否／適用条件
作業条件・運用条件	調査技術者の技量	計測車の運転：普通免許
	必要構成人員数	現場責任者(計測装置オペレータ兼務）1人 、車両運転人員 1人 合計2人
	操作に必要な資格等の有無、フライト時間	特になし
	作業ヤード・操作場所	計測装置は、車両後部座席で操作
	点検・診断に関する費用	3,800,000円／100km（直接費のみ、諸経費は含まず） ・外業：1,280,000円（計測準備、計測） ・内業：2,290,000円（解析、帳票作成等） ・機械経費：230,000円（計測車、計測装置、解析装置） ※協議、打合せ、報告書作成、諸経費は含まない。
	保険の有無、保障範囲、費用	加入済み ・対人対物 任意保険 保証金額：無制限 ・計測装置 動産保険 保証金額：計測装置購入費用と同等額
	時間帯（夜間作業の可否）	昼夜間の計測可
	計測時の走行速度条件	10km/h以上、120km/h以下
	渋滞時の計測可否	特になし（計測可能）
	可搬性(寸法・重量）	特になし
	自動制御の有無	自動制御なし
	利用形態：リース等の入手性	すべて自社機材
	関係機関への手続きの必要性	必要なし
	解析ソフトの有無と必要作業及び費用等	・解析ソフト：自社開発（トノックス社製 「RoadManager」に自動ひび割れ抽出ソフトを組み込み） ・Pavemetrics社製「LcmsAnalyser」、 ・必要作業：担当者による解析作業 ・費用：2,290,000円／100km（解析、帳票作成等）
	不具合時のサポート体制の有無及び条件	無し
	センシングデバイスの点検	1年ごとの定期点検（計測装置1式）の定期点検と距離計とレーザ変位計等のキャリブレーションを行う。
	その他	①特許情報：無し ②気象条件：雨天時と降雪時および路面が濡れている場合、計測不可 ③作業条件：特に制約なし ④適用できない条件：車線の幅員が2.5m未満および4m超える車線（計測範囲外）、水膜がある路面（レーザ変位計の計測不可）

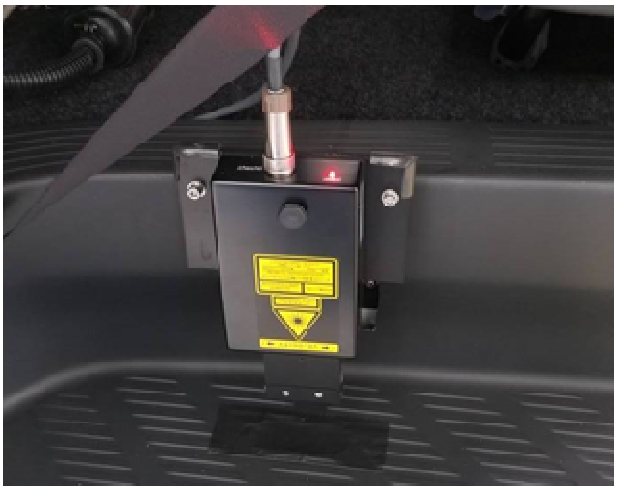
6. 図面等

計測車外観寸法



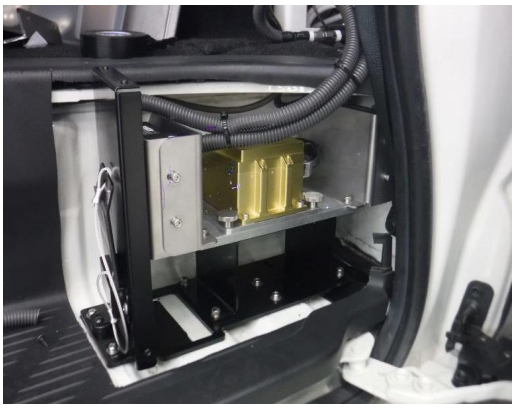
計測車（前景）

計測車（後景）



距離計（レーザドップラ式）

LCMS（左右各１基）



IRI計測ユニット

1．基本事項

技術番号		PA010035-V0024			
技術名		MMSを活用した路面性状調査			
	技術バージョン			作成：　2025年3月作成	
開発者		株式会社トーワエンジニアリング			
連絡先等		TEL：　0853-24-1102	E-mail：　mms@towa-engineering.co.jp		担当部署：技術部空間情報課
現有台数・基地		1台	基地	島根県出雲市	
技術概要		車両に搭載した3Dカメラとレーザーでひび割れ、わだち掘れ、非接触式3点変位計でIRI、及び平たん性を走行しながら測定する。専用ソフトウェアにより任意の設定エリアに従い、自動で形状や値を出力し、路面を評価するシステムである。加えてMMSを搭載していることから三次元点群データ、沿道画像も同時に取得可能で、道路維持管理への活用もできる。			
技術区分	対象部位	車道			
	変状の種類	ひび割れ率、わだち掘れ量、IRI、平たん性			
	物理原理	画像/赤外線レーザ/加速度/GNSS・IMU測位			
	検出項目	カメラによる画像解析/赤外線レーザーによる画像解析/赤外線レーザーによる距離の算出/3次元座標データ/加速度センサー/ジャイロセンサー/座標位置			

2. 基本諸元

計測機器の構成			本計測機器は、「3Dカメラとレーザー機器を内蔵した計測装置」と「各機器のデータを保存するハードディスクと処理装置を組み合わせた記録装置」を「移動車両」に一体化させたものである
移動装置	移動原理		【車両型】/内燃機関を搭載した車両にて移動する。
	運動制御機構	通信	有線
		測位	・GNSS:RTK-GNSS ・GNSS/IMU Tightly Coupled方式
		自律機能	・自律機能なし
	外形寸法・重量		・一体構造（移動装置+計測装置）：最大外形寸法（長さ5,640mm、幅2,140mm、高さ2,780mm）、最大重量（2,750kgf）
	搭載可能容量 （分離構造の場合）		―
	動力		・移動装置の内燃機関によって発電された電力を用いる。（ハイブリッド車両）
	連続稼働時間 （バッテリー給電の場合）		―
計測装置	設置方法		・移動装置と一体的な構造
	外形寸法・重量 （分離構造の場合）		―
	センシングデバイス	カメラ	・高解像度3Dカメラ 2台で合成
		パン・チルト機構	・固定式
		角度記録・制御機構機能	―
		測位機構	・GNSS/IMU、時間情報を用いて運動制御機構と併用
		計測原理	・ひび割れ/わだち掘れ：3D画像（静止画）と赤外線レーザにより三次元的に取得した路面形状を解析し、 ひび割れ率とわだち掘れ量を専用のソフトウェアにて自動で算出する。 ・IRI：非接触3点変位計により取得した縦断プロファイルデータからIRIを専用のソフトウェアにて自動で算出する。
		計測の適用条件 （計測原理に照らした適用条件）	・舗装された路面が特殊素材（反射素材）ではないこと。 ・舗装上の路面標識やカラー舗装に特殊な舗装素材が使われていないこと。 ・降雨や降雪により路面が湿潤し、赤外線を強く吸収しないことが条件。雨天、強風、濃霧、降雪、積雪時は計測不可。
		精度と信頼性に影響を及ぼす要因	・GNSS/IMU測位の受信状況が極端に劣化した状況
		計測プロセス	①GNSS/IMU測位のための初期化走行 ②計測対象となる位置での計測・撮影を開始 ③計測対象となる位置での計測・撮影を終了 ④GNSS/IMU測位のための終了化走行
		アウトプット	・データ出力形式：Excel(xls,csv)、PDF、横断形状はDXF・SFC出力可能、三次元点群データ（las、csv） （周囲の構造物を三次元点群データで同時取得することが可能）
		計測頻度	・1車線あたり1回走行計測を行う
	耐久性		・移動時(未計測時)における積雪・降雨時での走行は可能
	動力		・移動装置のバッテリーより供給
	連続稼働時間 （バッテリー給電の場合）		―
データ収集・通信装置	設置方法		・移動装置と一体的な構造
	外形寸法・重量 （分離構造の場合）		―
	データ収集・記録機能		・計測装置の記録メディア（SSD）に保存
	通信規格 （データを伝送し保存する場合）		―
	セキュリティ （データを伝送し保存する場合）		―
	動力		・移動装置のバッテリーより供給
	データ収集・通信可能時間 （データを伝送し保存する場合）		―

3. 計測性能

項目			性能
計測装置	計測レンジ（測定範囲）		・3Dカメラ：幅4m　レーザ測距：測距装置より発射先117m
	感度	校正方法	・メーカーにて校正
		検出性能	ー
		検出感度	ー
	撮影速度		・100km/h以下
	計測精度		・ひび割れ幅1mm以上のひび割れが識別可能な精度
	位置精度		・相対誤差であれば1～2mm程度であるが、絶対精度の場合にはGNSS/IMUの位置精度に準じる。
	色識別性能		・グレースケール識別可能
	S/N比		ー
	分解能		ー
	計測精度		・距離測定精度：光学測量機による距離の測定値に対し、±0.3%以内の精度である。 ・ひび割れ率：幅1mm以上のひび割れが識別可能な精度である。 ・わだち掘れ量：横断プロフィルメータによるわだち掘れ深さの測定値に対し、±3mm以内の精度である。 ・平たん性：縦断プロフィルメータによる標準偏差の測定値に対し、±30%以内の精度である。
	計測速度 （移動しながら計測する場合）		・80km/h以下（ひび割れ、わだち掘れのみの場合100km/h以下）
	位置精度 （移動しながら計測する場合）		・相対誤差であれば1～2mm程度であるが、絶対精度の場合にはGNSS／IMUの位置精度に準じる。

4. 画像処理・調書作成支援

変状検出手順		【ひび割れ率、わだち掘れ量共通】 ①左右のカメラで撮影した画像を合成（手動） ②画像から白線抽出（自動） ③白線内にメッシュ作成（自動） 【ひび割れ率（%）】 ①高さ情報からメッシュ内のひび割れ、ポットホール抽出（自動） ②画像からパッチング抽出（手動） ③メッシュ内のひび割れ率算出（自動） 【わだち掘れ量（mm）】 ①高さ情報からわだち掘れ抽出（自動） 【IRI・平たん性】 ①解析区間の起点・終点を設定（手動） ②非接触3点変位計のデータをもとに平たん性、QCシミュレーションを行いIRIを算出（自動）
ソフトウェア情報	ソフトウエア名	・「Crack Detector Ver2.0.1.68」（市販ソフト） ・「平たん性計測システム後処理統括ソフトウェア」（市販ソフト）
	検出可能な変状	・ひび割れ率（%）、わだち掘れ量（mm）、平たん性（mm/m）、IRI
	変状検出の原理・アルゴリズム	【ひび割れ率（%）・わだち掘れ量（mm）】 ①レーザ光と3Dカメラを使用した光切断法 ②レーザの基線位置を3Dカメラで捕らえることにより、高さ情報及び反射強度を取得（高さ画像・輝度画像） ③高さ情報からひび割れ（mm）及びわだち掘れ（mm）を算出 【IRI・平たん性】 非接触3点変位計を用いて縦断プロファイルを検出し、QCモデルを用いてIRI値を算出する
	取り扱い可能な画像データ	①ファイル形式：RT3ファイルのみ（専用フォーマット） ②ファイル容量：約4GB/km ③カラー/白黒画像：白黒画像（グレースケール） ④画素分解能：横断方向（1.2mm）、縦断方向（1～4mm）、高さ方向（0.5mm）
	出力ファイル形式	・レポートフォーマット（xlsx,xls,csv）、PDF、横断形状・クラック形状：SFC・DXF、画像出力：bmp・jpeg

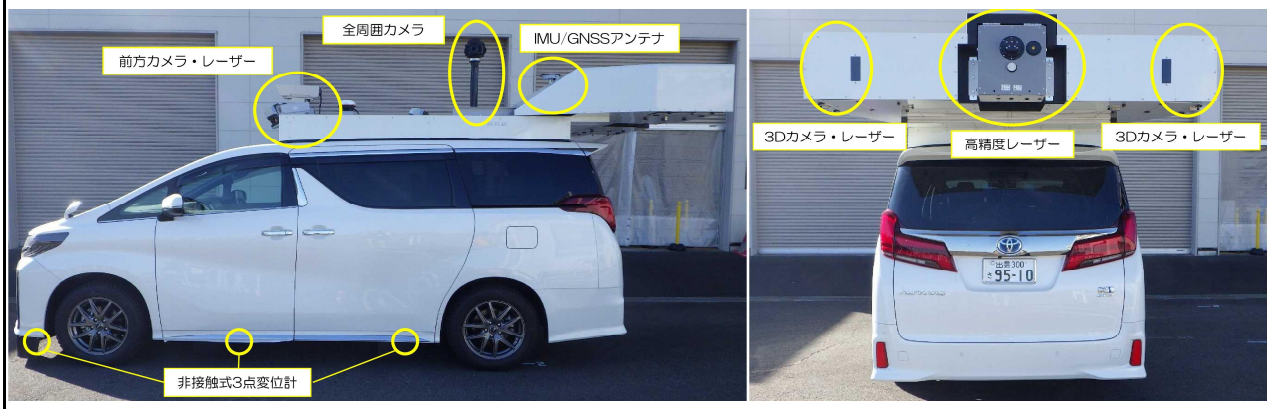
5. 留意事項（その1）

項目		適用可否／適用条件
点検時現場条件	道路幅員条件	・幅員：2.5m以上必要
	周辺条件	・高さ制限3.0m以下の場合は不可。5cm以上の段差がないこと。
	作業範囲	ー
	安全面への配慮	・道路交通法の順守、計測中は注意喚起の表示板を車両に設置
	無線等使用における混線等対策	・有線で構成されているため、混線対策は不要
	交通規制の要否	・不要
	交通規制の範囲	・不要
	現地への運搬方法運搬方法	・車両に搭載して運搬（車両一体型）
	気温条件	・0℃～+40℃ ・外気温が氷点下の場合、暖気運転など対策を取ること
	車線数の制約	・特になし
	その他	・夜間の計測も可能。降雨や降雪中は計測不可。

5. 留意事項（その2）

項目		適用可否／適用条件
作業条件・運用条件	調査技術者の技量	・自社による講習
	必要構成人員数	・ドライバー：1名、オペレータ：1名　合計2名
	操作に必要な資格等の有無、フライト時間	・特に無し
	作業ヤード・操作場所	・作業ヤード範囲：車両後部座席 ・操作場所：車両後部座席
	点検・診断に関する費用	・1～5kmあたり（単位：円/1～5km） 調査費用(外業)：350,000円 調査費用(内業)：300,000円 機械経費：600,000円 合計：1,250,000（協議、打合せ、旅費、報告書作成は含まない） ・・・その他の費用：出張に伴う各種移動費、宿泊費など ・100kmあたり（単位：円/100km） 調査費用(外業)：1,300,000円 調査費用(内業)：2,400,000円 機械経費：1,800,000円 合計：5,500,000円（協議、打合せ、旅費、報告書作成は含まない） ・・・その他の費用：出張に伴う各種移動費、宿泊費など
	保険の有無、保障範囲、費用	・加入済み 、保証範囲：対人＋対物 、保証金額：無制限
	時間帯（夜間作業の可否）	・制限なし
	計測時の走行速度条件	・80km/h以下（ひび割れ、わだち掘れのみの場合100km/h以下）
	渋滞時の計測可否	・特になし（測定可能）
	可搬性（寸法・重量）	・特になし
	自動制御の有無	・自動制御なし
	利用形態：リース等の入手性	・すべて自社機材
	関係機関への手続きの必要性	・公道であれば必要なし
	解析ソフトの有無と必要作業及 び費用等	・解析ソフト：解析専用ソフトを使用 ・必要作業：担当者による解析作業
	不具合時のサポート体制の有無及び条件	・あり（条件：機材の故障や不具合について機材メーカー保守）
	センシングデバイスの点検	・メーカーによる定期点検と検定あり（年1回）ほか、修理や調整があった際には必要に応じて点検を行う。
	その他	・夜間の計測も可能。降雨や降雪中は計測不可。

6. 図面等


全周囲カメラ
IMU/GNSSアンテナ
前方カメラ・レーザー
非接触式3点変位計
3Dカメラ・レーザー
高精度レーザー
3Dカメラ・レーザー

1. 基本事項

技術番号		PA010036-V0024			
技術名		路面を3Dカメラが搭載された専用測定車で診断する技術			
	技術バージョン		作成：　2025年3月作成		
開発者		ニチレキ株式会社　道路エンジニアリング部			
連絡先等		TEL：　048-961-6321	E-mail：　naka.m@nichireki.jp		担当部署：道路エンジニアリング部
現有台数・基地		1	基地	埼玉県越谷市	
技術概要		路面について、3Dカメラが搭載された専用測定車で点検を行い、解析の効率化に寄与する技術の活用により診断する技術である。従来は「技術者の目視（徒歩・車上）」で対応していた。本技術の活用により、舗装点検の効率化および品質確保などが期待できる。			
技術区分	対象部位	車道			
	変状の種類	ひび割れ率、わだち掘れ量、IRI、平たん性			
	物理原理	画像（ひび割れ率、わだち掘れ量）、加速度（IRI、平たん性）			
	検出項目	赤外線レーザ+3Dカメラによる画像解析。加速度から路面プロファイルを導出する解析。			

2. 基本諸元

計測機器の構成			①測定は専用測定車（幅2.03m,長さ5.20m、高さ2.33m）で行う。 ②解析（解析・診断範囲の設定、解析・診断、データ出力）は室内に設置した専用PCおよび解析クラウドサーバーで行う。
移動装置	移動原理		【車両型】：車両にセンシング機器を設置し、交通流にそって走行しながら車道の範囲内でアプローチ
	連動制御機構	通信	–
		測位	–
		自律機能	–
	外形寸法・重量		幅2.03m,長さ5.2m,高さ2.33m。車両総重量2825kg
	搭載可能容量 （分離構造の場合）		–
	動力		移動装置の内燃機関によって発電された電力を用いる。
	連続稼働時間 （バッテリー給電の場合）		–
計測装置	設置方法		「移動装置と一体的な構造」
	外形寸法・重量 （分離構造の場合）		–
	センシングデバイス	カメラ	倉敷紡績製PG-4
		パン・チルト機構	–
		角度記録・制御機構 機能	–
		測位機構	–
		計測原理	①ひび割れ率の測定原理：赤外線レーザ光と3Dカメラ（深度が撮影できるカメラ）を使用した撮影方式 ②わだち掘れの測定原理：赤外線レーザ光と3Dカメラ（深度が撮影できるカメラ）を使用した測定方式 ③IRI：加速度から得られた路面プロファイルを用いる方式 ④平たん性：加速度から得られた路面プロファイルを用いる方式 ⑤距離の測定原理：非接触・レーザドップラ速度方式
		計測の適用条件 （計測原理に照らした適用条件）	路面が乾燥状態であること、路面に撮影を阻害する障害物（土砂や落ち葉など）がないこと
		精度と信頼性に影響を及ぼす要因	測定中の急加速、急停止、、急ハンドル
		計測プロセス	①ひび割れ率：画像（静止画、路面画像または路面の高さ画像）からAI関連技術（2値変換,バウンディングボックス,直線検出など）により、ひび割れの検出とひび割れの線状・面上判定を自動で行い、ひび割れ率を導出する。 ②わだち掘れ量：画像（静止画、路面の高さ画像）から得られる横断形状でわだち掘れ量を導出する。 ③IRI:路面プロファイルからQCシミュレーションによりIRIを導出する。 ④平たん性:路面プロファイルから導出する。 ⑤距離：速度と時間から距離を導出する。
		アウトプット	舗装点検記録様式A
		計測頻度	1回
	耐久性		–
	動力		–
	連続稼働時間 （バッテリー給電の場合）		–
データ収集・通信装置	設置方法		「移動装置と一体的な構造」
	外形寸法・重量 （分離構造の場合）		–
	データ収集・記録機能		HDD
	通信規格 （データを伝送し保存する場合）		–
	セキュリティ （データを伝送し保存する場合）		–
	動力		–
	データ収集・通信可能時間 （データを伝送し保存する場合）		–

3. 計測性能

項目			性能
計測装置	計測レンジ（測定範囲）		－
	感度	校正方法	－
		検出性能	－
		検出感度	－
	撮影速度		1～80km/h
	計測精度		－
	位置精度		－
	色識別性能		－
	S/N比		－
	分解能		－
	計測精度		・距離測定精度：光学測量機による距離の測定値に対し、±0.3%以内の精度である。 ・ひび割れ率：幅1mm以上のひび割れが識別可能な精度である。 ・わだち掘れ量：横断プロフィルメーターによるわだち掘れ深さの測定値に対し、±3mm以内の精度である。 ・平たん性：縦断プロフィルメータによる標準偏差の測定値に対し、±30%以内の精度である。
	計測速度 （移動しながら計測する場合）		1～80km/h
	位置精度 （移動しながら計測する場合）		－

4. 画像処理・調書作成支援

変状検出手順		1.解析範囲の設定 ①解析開始・終了位置の設定 ②幅員位置の設定 2.解析・診断 ①解析用ソフトのAI関連技術（2値変換,バウンディングボックス,直線検出など）により、ひび割れの抽出を行う。 ②解析用ソフトによりわだち掘れの抽出およびわだち掘れ量の自動算出を行う。 ③解析用ソフトのAI関連技術（2値変換,バウンディングボックス,直線検出など）により、ひび割れの線状・面上判定を行う。 ④ひび割れ率は①③の結果を用い自動算出される。 ⑤解析用ソフトウェア（クラウド）によりIRIの自動算出を行う。 ⑥解析用ソフトウェア（クラウド）により平たん性の自動算出を行う。
ソフトウェア情報	ソフトウエア名	CRACK DETECTOR（ver2025）,GLOCAL EYEZシステム(ver2025)
	検出可能な変状	ひび割れ率（%）、わだち掘れ量（mm）、平たん性（mm/m）、IRI
	変状検出の原理・アルゴリズム	【ひび割れ率】 3Dカメラで取得した路面画像を専用解析ソフトで表示する。ひび割れの有無などは路面画像（または路面の高さ画像）で判定する。 【わだち掘れ】 3Dカメラで取得した路面の高さ画像から、深度を抽出し横断形状を作成する。わだち掘れ量は専用解析ソフトで表示する横断形状で判定する。 【IRI・平たん性】 ジャイロ・加速度センサによる測定データとレーザドップラ距離計の測定データを測定時間で照合し、加速度計の測定データに距離情報を与える。次に距離情報を持った加速度データから路面プロファイルを作成しIRIおよび平たん性を専用解析ソフトで算出する。
	取り扱い可能な画像データ	専用測定車の測定データのみ扱える
	出力ファイル形式	JPEG形式

5. 留意事項（その1）

項目		適用可否／適用条件
点検時現場条件	道路幅員条件	車（幅2.03m,長さ5.20m、高さ2.33m）が通行できること
	周辺条件	車が安全（家屋や樹木との接触など）に通行できること
	作業範囲	車が安全（家屋や樹木との接触など）に通行できること
	安全面への配慮	特になし
	無線等使用における混線等対策	_
	交通規制の要否	不要
	交通規制の範囲	不要
	現地への運搬方法運搬方法	自走
	気温条件	特になし
	車線数の制約	特になし
	その他	特になし

5. 留意事項（その2）

項目		適用可否／適用条件
作業条件・運用条件	調査技術者の技量	自社講習1日以上
	必要構成人員数	運転手1人、操作1人
	操作に必要な資格等の有無、フライト時間	自社講習1日以上
	作業ヤード・操作場所	必要なし
	点検・診断に関する費用	255万円/100km
	保険の有無、保障範囲、費用	加入済み、保証範囲：人+自転車+車 保証金額：無制限
	時間帯（夜間作業の可否）	日中または夜間作業が可能
	計測時の走行速度条件	80km/hまで（ひび割れおよびわだち掘れは100kmまで）
	渋滞時の計測可否	特になし
	可搬性(寸法・重量)	特になし
	自動制御の有無	特になし
	利用形態：リース等の入手性	すべて自社機材
	関係機関への手続きの必要性	必要なし
	解析ソフトの有無と必要作業及 び費用等	解析には専用ソフトが必要
	不具合時のサポート体制の有無及び条件	特になし
	センシングデバイスの点検	頻度：年1回、方法：センサーメーカに依頼
	その他	①特許状況：なし ②気象条件：路面は乾燥状態であること。 ③作業条件：特になし ④適用できない条件：路面に撮影を阻害する障害物（土砂や落ち葉など）がある場合

6. 図面等

3D カメラユニット
（赤外線レーザ+3D カメラ）
車両上部にアルミ製治具などで
固定
ジャイロ・加速度センサー（スマホ）
装置ラック上面に設置
ジャイロ・加速度センサー・沿道
画像カメラ（スマホ）：フロント
RTK-GNSS
レーザドップラ距離計（車両床面にアルミ製治具などで固定）

1. 基本事項

技術番号		PA010037-V0024			
技術名		簡易路面調査システム スマートイーグル			
	技術バージョン		作成： 2025年3月作成		
開発者		西日本高速道路エンジニアリング四国株式会社			
連絡先等		TEL： 087-834-1121	E-mail： info.seihin@w-e-shikoku.co.jp	担当部署：営業部 営業企画課	
現有台数・基地		1台	基地	香川県高松市花園町三丁目1番1号	
技術概要		本技術は、路面性状測定を専用ソフトにより自動解析を可能とした簡易システムである。解析の自動化により、解析時間の短縮とコスト削減が可能なため、路面損傷の早期把握や測定頻度を増やすことができる。また、車両搭載型のシステムであることから、測定対象となる道路の制約を受けずに測定が可能である。			
技術区分	対象部位	車道			
	変状の種類	ひび割れ率、わだち掘れ量、IRI			
	物理原理	【ひび割れ・わだち掘れ】対象物に対して直上からレーザにより線上のマーカーを照射する。カメラで斜めからこのマーカーを撮影した際、対象物が平面の場合は、直線として映るが、凹凸を有する場合はマーカーが歪んで見える。歪んで撮影されたマーカーの画素上の座標を、実寸法に反映させることにより、測定した形状データからひび割れ箇所・わだち掘れ量を算出する 【IRI測定】光切断法により、断片的な縦断形状を取得し、ジャイロによって傾きを補正してつなぎ合わせることで路面のプロファイルを取得する			
	検出項目	車速情報、横断方向プロファイルデータ、縦断方向プロファイルデータ、姿勢角度データ、緯度経度データ			

2. 基本諸元

計測機器の構成			本計測機器は、「3Dカメラ」と「近赤外線スリットレーザ」「3D形状検査装置」「GPS受信装置」「上記機器のデータを保存する記録機能と処理機能を持つPC」を「移動車両」に一体化させたものである ※距離は車速パルスより算出。なお距離計の搭載による測定も可能
移動装置	移動原理		【車両型】/内燃機関を搭載した車両にて移動する
	運動制御機構	通信	–
		測位	–
		自律機能	–
	外形寸法・重量		一体構造（移動装置+計測装置）：最大外形寸法（長さ5.16m、幅1.79m、高さ2.38m）、車両総重量：2320kg（測定機器重量60kg）
	搭載可能容量 （分離構造の場合）		–
	動力		・移動装置の内燃機関によって発電された電力を用いる
	連続稼働時間 （バッテリー給電の場合）		–
計測装置	設置方法		移動装置と一体的な構造
	外形寸法・重量 （分離構造の場合）		–
	センシングデバイス	カメラ	【路面撮影】Photonfocus社製 カメラ
		パン・チルト機構	–
		角度記録・制御機構 機能	–
		測位機構	GPS
		計測原理	【ひび割れ・わだち掘れ】路面横断方向に対して直上からレーザにより線上のマーカーを照射する。カメラで斜めからこのマーカーを撮影した際、対象物が平面の場合は、直線として映るが、凹凸を有する場合はマーカーが歪んで見える。歪んで撮影されたマーカーの画素上の座標を、実寸法に反映させることにより、測定した形状データからひび割れ箇所・わだち掘れ量を算出する 【IRI測定】光切断法により、断片的な縦断形状を取得し、ジャイロによって傾きを補正してつなぎ合わせることで路面のプロファイルを取得する。【IRI測定】光切断法により、断片的な縦断形状を取得し、ジャイロによって傾きを補正してつなぎ合わせることで路面のプロファイルを取得する 【キャリブレーション】 距離：既知の距離を走行し確認を行う、光切断：既知の形状を計測し確認を行う、縦断プロファイル：既知路面形状と比較して確認する
		計測の適用条件 （計測原理に照らした適用条件）	IRI、ひび割れ、わだち掘れともに、レーザ使用のため水溜りや積雪では計測不可。車両が走行できない幅や高さでの測定不可
		精度と信頼性に影響を及ぼす要因	IRI：レーザ変位計の出射窓の汚れがあると正確な変位が検出できず、プロファイルの不正確の要因となる ひび割れ、わだち掘れ：レーザを反射するための鏡が破損、汚れていると正確な横断形状が検出できない場合がある
		計測プロセス	①計測計画立案 ②データ計測実施 ・ひび割れ率,わだち掘れ量…光切断法により路面の横断形状を取得 ・IRI…レーザー・カメラ一体型装置により路面プロファイルを取得 ③後処理にて各指標を算出する
		アウトプット	CSVファイルにて10m単位ごとのIRI、ひび割れ率、わだち掘れ量を出力する
		計測頻度	測線に対して最低1回
	耐久性		–
	動力		車両の発電機DC12VをAC100Vに変圧して用いる
	連続稼働時間 （バッテリー給電の場合）		連続8時間以上測定可能
データ収集・通信装置	設置方法		移動装置と一体的な構造（車内に設置）
	外形寸法・重量 （分離構造の場合）		–
	データ収集・記録機能		車内PC内のHDD及びSSD
	通信規格 （データを伝送し保存する場合）		–
	セキュリティ （データを伝送し保存する場合）		–
	動力		車両の発電機DC12VをAC100Vに変圧して用いる
	データ収集・通信可能時間 （データを伝送し保存する場合）		連続8時間以上測定可能

3. 計測性能

項目			性能
計測装置	計測レンジ（測定範囲）		撮影幅3.8m
	感度	校正方法	「3Dカメラ」と「高出力近赤外線スリットレーザ」「空間フィルタ方式非接触型1軸光学式センサ」「3D形状検査装置」とも機器メーカの仕様書に準ずる
		検出性能	1mm以上のひび割れ幅をすべて検出 水準測量に対して±3mmの精度でわだち掘れを測定 【IRI精度】 移植性性能値：0.97、反復性性能値：0.98 NEXCO試験方法第2編 アスファルト舗装関係試験方法（令和5年7月） 付属書1 「路面プロファイラの性能確認方法」による
		検出感度	－
	撮影速度		0km/h超過～100km/h
	計測精度		1mm以上のひび割れ幅をすべて検出 水準測量に対して±3mmの精度でわだち掘れを測定 【IRI精度】 移植性性能値：0.97、反復性性能値：0.98 NEXCO試験方法第2編 アスファルト舗装関係試験方法（令和5年7月） 付属書1 「路面プロファイラの性能確認方法」による
	位置精度		－
	色識別性能		－
	S/N比		－
	分解能		スマートイーグル：空間分解能1.88mm（横）×3.40mm（100km走行時縦断方向）×0.21mm（深さ）
	計測精度		・距離測定精度：光学測量機のによる距離の測定値に対し、±0.3%以内の精度である ・ひび割れ測定精度：1mm以上のひび割れ幅をすべて検出 ・わだち掘れ測定精度：水準測量に対して±3mmの精度でわだち掘れを測定 ・IRI測定精度：移植性性能値：0.97、反復性性能値：0.98 NEXCO試験方法第2編 アスファルト舗装関係試験方法（令和5年7月） 付属書1 「路面プロファイラの性能確認方法」による
	計測速度 （移動しながら計測する場合）		0km/h超過～100km/h ※現場の交通流に合わせて走行
	位置精度 （移動しながら計測する場合）		距離精度：0.1%程度（距離校正後）、測位座標精度：2m程度以下

4. 画像処理・調書作成支援

変状検出手順		【IRI】 ①『自動路面性状調査システム』を起動する ②取得データを解析ソフトに読み込む ③画面上に諸条件（IRI算出開始＆終了距離、IRI評価長）を入力する ④ソフトを実行すると、自動的に距離と測位データに紐づけされた測定毎のプロファイルと評価長ごとのIRIがCSVファイルで自動的に出力 【ひび割れ】 ①路面形状変換ソフトウェアを起動する ②測定データを読み込み、実形状に変換する ④路面形状解析ソフトウェアを起動する ⑤変換後の実形状を読み込む ⑥メッシュ作成後、ひび割れメッシュをAIにより自動判定（メッシュのサイズは任意に変更可能） ⑦測定毎のひび割れ率をCSVで出力 【わだち掘れ】 ⑥路面形状画像の横断プロファイルから、左車輪部（OWP）と右車輪部（IWP）のわだち掘れ量、及び最大わだち掘れ量を自動算出する ⑦測定毎のわだち掘れ量をCSVで出力
ソフトウェア情報	ソフトウエア名	IRI・ひび割れ・わだち掘れ ： RSChecker 及び VLRut（自社開発ソフト）
	検出可能な変状	IRI、ひび割れ率、わだち掘れ量
	変状検出の原理・アルゴリズム	ひび割れは、AIによりメッシュごとに有無を判別し集計して、ひび割れ率を算出 わだち掘れは、断面形状に仮想の水糸を設定して、わだち掘れ量を算出
	取り扱い可能な画像データ	【ひび割れ】 光切断方式の3Dカメラで記録した輝度データ（モノクロ）と、形状データを読み込み可能 データフォーマットは独自形式を使用
	出力ファイル形式	CSVファイル

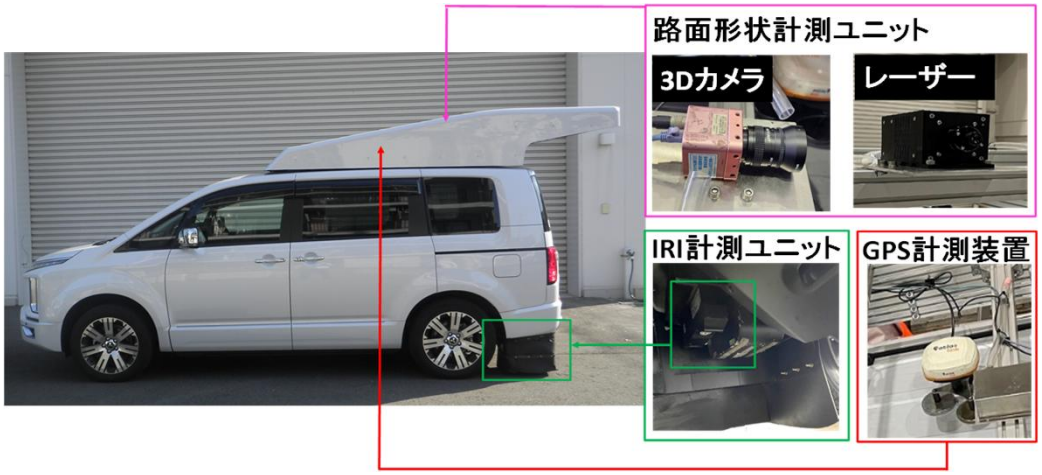
5. 留意事項（その1）

項目		適用可否／適用条件
点検時現場条件	道路幅員条件	本装置を搭載した車両が通過可能な道路幅として2m以上必要
	周辺条件	本装置を搭載した車両が通過可能な高さとして2.4m以上必要
	作業範囲	–
	安全面への配慮	–
	無線等使用における混線等対策	–
	交通規制の要否	不要
	交通規制の範囲	不要
	現地への運搬方法運搬方法	・車載型のため、車両に搭載して運搬
	気温条件	−10℃～+50℃ 結露無いこと
	車線数の制約	特になし
	その他	降雨や積雪時の測定不可

5. 留意事項（その2）

項目		適用可否／適用条件
作業条件・運用条件	調査技術者の技量	社内教育による測定・確認・結果処理方法の研修
	必要構成人員数	運転手1名、機器操作1名
	操作に必要な資格等の有無、フライト時間	普通自動車運転免許証
	作業ヤード・操作場所	特になし
	点検・診断に関する費用	100km×1車線当たりの標準費用 調査費用：約2,500,000円
	保険の有無、保障範囲、費用	・加入済み、補償範囲：対人+対物、保証金額：無制限
	時間帯（夜間作業の可否）	夜間作業可
	計測時の走行速度条件	0km/h超過～100km/h
	渋滞時の計測可否	特になし（測定可能）
	可搬性(寸法・重量)	特になし
	自動制御の有無	–
	利用形態：リース等の入手性	すべて自社機材
	関係機関への手続きの必要性	必要なし
	解析ソフトの有無と必要作業及 び費用等	IRI・ひび割れ・わだち掘れ ： RSChecker 及び VLRut（自社開発ソフト）
	不具合時のサポート体制の有無及び条件	無し
	センシングデバイスの点検	1年に1回程度の定期点検を実施
	その他	①公開特許公報：特開2020-27086「車両搭載用路面高さ計測装置」 ②気象条件：雨天、積雪時など路面が濡れている場合は測定不可

6. 図面等



1．基本事項

技術番号		PA010038-V0024			
技術名		マルチファインアイ2．0			
	技術バージョン			作成：　2025年3月作成（2026年3月更新）	
開発者		福田道路株式会社			
連絡先等		TEL：　025-231-1211	E-mail：　kasuya01831@fukudaroad.co.jp		担当部署：技術部
現有台数・基地		2セット	基地	新潟県新潟市西蒲区大潟2031番地　福田道路㈱技術研究所	
技術概要		＜当該技術の特徴＞ ・計測機器構成　：移動装置（汎用車両）、深度カメラ及びGPSレシーバ、PC1台 ・計測対象部位　：前方撮影画像（RGB画像と深度画像）に写り込んだ、一車線ごとの路面 ・検出変状や項目：わだち掘れ量(mm)、IRI（mm/m） ・計測タイミング　：路面性状測定業務や新設・監視・補修後の確認すべての測定において対応可能、昼間測定、路面湿潤時は不可 ＜計測の原理やプロセス＞ ・深度カメラにより調査対象路面のRGBD画像(RGB画像+深度画像)を取得する ・RGB画像と深度画像を用いて、道路幅員方向のプロファイルを取得して、断面の最大わだち掘れ深さmmを求める ・RGB画像と深度画像を用いて、車両進行方向のプロファイルを取得して、IRIを算出する ・画像とのGPSデータの時間を同期して、路面情報の位置を特定する		
技術区分	対象部位	車道			
	変状の種類	わだち掘れ量、IRI （ひび割れ率）			
	物理原理	画像			
	検出項目	カメラによる画像解析/3次元座標データ			

2. 基本諸元

計測機器の構成			計測・データ収集機器は「画像測定装置（深度カメラ1台）」「準天頂衛星からの位置情報を取得できる測位モジュール1台」「PC1台」。 それらを現地調達した「移動装置（リース車両可）」に計測時に取り付けて行う構成。
移動装置	移動原理		【車両型】センシング機器を移動装置の一定位置に設置し、交通流にそって走行しながら、撮影対象箇所（車線）への離隔の範囲内でアプローチするもの
	運動制御機構	通信	―
		測位	―
		自律機能	―
	外形寸法・重量		ニッサン　クリッパーの場合（長さ339cm、幅147cm、高さ189cm）、最大重量（1370kgf）
	搭載可能容量 （分離構造の場合）		―
	動力		・計測/記録装置用のバッテリーなどの仮設電源が必要 ・移動装置の内燃機関によって発電された電力あるいはモバイルバッテリーを用いる
	連続稼働時間 （バッテリー給電の場合）		・想定最大計測8時間（外気温：0～40℃）
計測装置	設置方法		移動装置と計測機器は分離構造。 深度カメラを、移動装置の屋根にアタッチメント（吸盤治具）を用いて前方下向きに装着させる。 測位モジュールのGNSS受信機を磁石により移動装置の屋根に設置する。
	外形寸法・重量 （分離構造の場合）		深度カメラ：長さ124mm×幅26mm×高さ29mm　重量約100g程度
	センシングデバイス	カメラ	Intel realsense D455 深度ストリーム出力解像度（ピクセル数：縦1280 × 横720 @ 30fps） 計測対象推奨距離（0.4m～6m） IMUを搭載しており、路面の凹凸情報を補正している（車両のノイズ情報を除去している）
		パン・チルト機構	―
		角度記録・制御機構 機能	深度カメラの画角を、パソコン画面上で「ピッチ」「ロール」が自社規定値に入るよう、人力にて調整する
		測位機構	GNSS
		計測原理	深度カメラにより取得した車両前方画像から、静止画を約20fpsに切り出し、2mごとに横断プロファイルと縦断プロファイルを作成してわだち掘れ量とIRIを算出する ①調査対象路面を深度カメラによりRGBD画像を取得 ②RGB画像と深度画像を用い道路幅員方向のプロファイルを取得し最大わだち掘れ量を算出 ③RGB画像と深度画像を用いて車両進行方向のプロファイルを取得してIRIを算出 ④GPSデータと同期して路面情報の位置を特定
		計測の適用条件 （計測原理に照らした適用条件）	路面が濡れていないこと（水たまりがないこと） 高架下などの暗い箇所は精度（損傷検出、GPS）が低下する、トンネル内は測定不可 夜間計測は不可、移動（計測）速度　70km/h以下
		精度と信頼性に影響を及ぼす要因	路面の水分、水たまり 強い曇りにおける暗さ 高架下やトンネルなどにおけるGPS受信の不備 移動装置（計測）の速度
		計測プロセス	①計測路線の測定計画を立てる ②車両に深度カメラとGNSS測位モジュールを取り付け、計測路線を走行する（70km/h以下） ③取得画像等より、最大わだち掘れ量(mm)とIRI(mm/m)を算出する（2m区間で集計） ④算出結果から、帳票作成システムにて任意の評価区間にて帳票を作成する（任意の評価区間で集計）
		アウトプット	・結果一覧表（Excel、csv）： 累積距離、緯度経度、わだち掘れ(mm、診断区分)、IRI(mm/m、診断区分)一覧表 ・損傷個所の分布図（SHP、KML）： 評価項目ごとの、評価区間単位で地図上に損傷レベルを色分けした分布図
		計測頻度	最小計測回数1回
	耐久性		―
	動力		移動装置の内燃機関によって発電された電力、あるいは、ポータブルバッテリー
	連続稼働時間 （バッテリー給電の場合）		約8時間
データ収集・通信装置	設置方法		深度カメラを、移動装置のボンネットにアタッチメント（吸盤治具）を用いて前方下向きに設置装着させる。 GNSS受信機も磁石により移動装置の屋根に設置する。
	外形寸法・重量 （分離構造の場合）		深度カメラ：長さ124mm×幅26mm×高さ29mm　重量約100g程度
	データ収集・記録機能		動画　：PC記録 GPS　：PC記録（あるいはクラウド保存）
	通信規格 （データを伝送し保存する場合）		―
	セキュリティ （データを伝送し保存する場合）		―
	動力		移動装置の内燃機関によって発電された電力、あるいは、ポータブルバッテリー
	データ収集・通信可能時間 （データを伝送し保存する場合）		―

3. 計測性能

項目			性能
計測装置	計測レンジ（測定範囲）		車線幅員2.5m～4m程度
	感度	校正方法	―
		検出性能	―
		検出感度	―
	撮影速度		移動（計測）速度　70km/h以下
	計測精度		―
	位置精度		―
	色識別性能		―
	S/N比		―
	分解能		―
	計測精度		ひび割れ　：人が車上目視点検で認識できる程度 わだち掘れ：概ね±5mm程度 IRI　　：概ね±1mm/m程度
	計測速度 （移動しながら計測する場合）		移動（計測）速度　70km/h以下（測定中、速度変化あるいは停車しても解析には支障がない）
	位置精度 （移動しながら計測する場合）		移動（計測）速度　70km/h以下 距離としたときの精度は数m程度

4. 画像処理・調書作成支援

変状検出手順		RGBD画像（深度画像、RGB画像）として約20fps程度で取得する。 取得した深度画像とRGB画像を用いて色彩付き点群データを生成して，2mピッチのわだち掘れ量とIRIを算出する。 【わだち掘れ量の算出】 取得した道路幅員方向のプロファイルを、路面深さ方向に移動する。 さらに色彩情報により判定した白線を基準線として、深さ方向のわだち掘れを求め、断面の最大わだち掘れ量(mm)を自動検出する。 【IRIの算出】 ・取得した車両進行方向のプロファイルに対して、QCシミレーションを適用してIRIを算出する。
ソフトウェア情報	ソフトウエア名	ー
	検出可能な変状	わだち掘れ量：mm、診断区分（Ⅰ Ⅱ Ⅲ） IRI　　：mm/m、診断区分（Ⅰ Ⅱ Ⅲ）
	変状検出の原理・アルゴリズム	【わだち掘れ量】 深度カメラは，ステレオ方式のRGBDカメラ。 深度カメラにより対象路面のRGBD画像を20fps程度で取得し、Open 3D（www.open3d.org）より点群データを生成。 点群データから2mピッチで道路幅員方向の路面プロファイリングを取得。 回転・位置座標を移動させることで深さ方向のプロファイリングに調整しわだち掘れ量を算出。 わだち掘れの基準となる白線は、RGB画像により識別しており、これをわだち掘れ量の基準線としいる。 【IRI】 深度カメラにより対象路面のRGBD画像を20fps程度で取得し、Open 3D（www.open3d.org）より点群データを生成。 点群データから道路進行方向の路面プロファイリングを取得し、2m毎にQCシミレーションを適用して算出 【画像の撮影条件・仕様】： カメラ　：Intel realsense D455 画角　　：路面が見える程度（画角設定の社内規定あり） 天候　　：晴れ・曇り 速度　　：70km/h以下 解析範囲：車線毎
	取り扱い可能な画像データ	①ファイル形式　　：mp4、JPEG ②ファイル容量　　：数十GB ③カラー/白黒画像：カラー ④画素分解能　　：フルHD以上 ⑤その他留意事項：なし
	出力ファイル形式	・画像　：mp4、JPEG ・帳票類：Excel、csv ・損傷図：SHP、KML

5. 留意事項（その1）

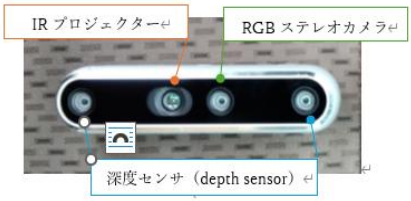
項目		適用可否／適用条件
点検時現場条件	道路幅員条件	車線幅員：2.5m～4m程度
	周辺条件	高さ制限は特にない 高架下、トンネルでは計測が困難
	作業範囲	特になし
	安全面への配慮	計測中は注意喚起の看板を車両後方に設置
	無線等使用における混線等対策	―
	交通規制の要否	不要
	交通規制の範囲	不要
	現地への運搬方法運搬方法	人による運搬、あるいは車両に搭載しての運搬
	気温条件	0℃～40℃程度
	車線数の制約	特になし（上下車線、複数車線、アウトプットでの識別可能） ただし、延長の短い右左折車線の計測は協議が必要
	その他	夜間の計測は不可

5. 留意事項（その2）

項目		適用可否／適用条件
作業条件・運用条件	調査技術者の技量	特になし
	必要構成人員数	操作1人、運転者1人 （合計2人）
	操作に必要な資格等の有無、フライト時間	特になし
	作業ヤード・操作場所	特になし
	点検・診断に関する費用	100km当たり1,952,000円（消費税含まず） ※路面性状の取得、帳票の結果一覧表作成（わだち掘れIRIに加えて既存技術で計測するひび割れ）、写真の切り出し含む ※損傷図の作成、協議・打合せ・旅費・報告書作成は含まない
	保険の有無、保障範囲、費用	・加入済み、保証範囲：対人、対物
	時間帯（夜間作業の可否）	夜間計測は不可
	計測時の走行速度条件	0km/h（測定中停車しても支障がない）～70km/h以下
	渋滞時の計測可否	特になし（測定可能）
	可搬性(寸法・重量)	計測機材は、人の運搬可能、宅急便等での送付も可能
	自動制御の有無	自動制御なし
	利用形態：リース等の入手性	すべて自社機材 車両のみ、レンタルで入手（標準は軽バンタイプ）
	関係機関への手続きの必要性	必要なし
	解析ソフトの有無と必要作業及び費用等	解析ソフト：福田道路ーインフラ・ディープサーベイで開発した検出モデルを使用 必要作業　：担当者による解析作業 100km当たり計測費用　1,952,000円に含む
	不具合時のサポート体制の有無及び条件	なし
	センシングデバイスの点検	なし
	その他	①特許状況：一部特許取得済み ②気象条件：雨天時は計測不可、路面が濡れていても測定不可、水たまりも影響あり ③作業条件：なし ④適用できない条件：トンネル（GPS受信ができない）、高架下（GPSが受信しにくい、暗い）

6. 図面等

深度カメラ



移動装置への深度カメラ設置状況

1. 基本事項

技術番号		PA010039-V0024			
技術名		社会インフラ設備の台帳整備・劣化診断サービス"Audin AI"			
	技術バージョン		作成： 2025年3月作成		
開発者		株式会社NTTフィールドテクノ			
連絡先等		TEL： 06-6490-1101	E-mail： audin_ai_info@west.ntt.co.jp		担当部署：ビジネス推進部
現有台数・基地		約400台	基地	西日本エリア（富山・岐阜・静岡以西）の拠点約160拠点	
技術概要		ドライブレコーダーの画像を用いて画像認識AIでの解析を実施し、舗装点検（ひび割れ率）及び 道路巡視（ポットホール、区画線の摩耗、交通安全施設の損傷、標識板のかすれ等）を同時に把握する技術である。ドライブレコーダーはNTTフィールドテクノの業務用車両に設置されており、日常的にデータ取得を実施しているため、個別でのデータ取得を最小限に抑えることができ、安価かつ迅速なサービス提供が可能である。			
技術区分	対象部位	車道			
	変状の種類	ひび割れ率、ポットホール、区画線の摩耗、交通安全施設の損傷、標識板のかすれ			
	物理原理	画像			
	検出項目	カメラによる画像解析			

2. 基本諸元

計測機器の構成			車両に設置したドライブレコーダ（4K）を使用する
移動装置	移動原理		【車両型】ドライブレコーダを車両のフロントガラス上部に設置し走行しながら計測する
	運動制御機構	通信	–
		測位	–
		自律機能	–
	外形寸法・重量		–
	搭載可能容量（分離構造の場合）		–
	動力		–
	連続稼働時間（バッテリー給電の場合）		–
計測装置	設置方法		ドライブレコーダを車両のフロントガラス上部に設置
	外形寸法・重量（分離構造の場合）		ドライブレコーダ本体　幅74mm×高さ62mm×奥行31mm　重量約128g
	センシングデバイス	カメラ	解像度　4K（3840×2160） フレームレート　28コマ/秒（最大）
		パン・チルト機構	–
		角度記録・制御機構機能	–
		測位機構	ドライブレコーダ内臓GPS
		計測原理	ドライブレコーダーで取得した動画を任意の間隔で静止画に切り出し、画像認識AI解析を実施することで、静止画における路面舗装の状態把握や設備・劣化の有無を自動で実施
		計測の適用条件（計測原理に照らした適用条件）	–
		精度と信頼性に影響を及ぼす要因	夜間や大雨・大雪等視界不良時、およびGPSが取得できない箇所は測定不可
		計測プロセス	①ドライブレコーダをNTTフィールドテクノ社の車両のフロントガラス上部に設置 ②車両のエンジン始動と同時に計測開始 ③データ取得後内蔵のSDカードを取り出し、計測データを解析環境（社内サイト）にアップロード ④解析環境にて、画像解析AIを実行。ひび割れ率に関しては、AIで検出したひび割れ・パッチング情報から、 ひび割れ面積・ひび割れ率の算出を実施する際にコンピュータ上の計算スクリプトを利用。 ⑤解析結果をユーザ向けサイトに反映
		アウトプット	ユーザ向けサイトに、AI解析結果や位置情報等をリスト形式およびマップ形式で表示 対象ユーザ・対象設備等の任意の条件に該当するデータをCSV形式にて出力 お客様がご要望される管理台帳のフォーマットに則り、PDF形式で出力
		計測頻度	最小計測回数：1回
	耐久性		–
	動力		車両のバッテリーあるいはシガーソケットから給電
	連続稼働時間（バッテリー給電の場合）		制限なし
データ収集・通信装置	設置方法		計測装置（ドライブレコーダ）を使用
	外形寸法・重量（分離構造の場合）		ドライブレコーダ本体　幅74mm×高さ62mm×奥行31mm　重量約128g
	データ収集・記録機能		ドラレコ内蔵SDカードに保存し、随時手動でPCにアップロード
	通信規格（データを伝送し保存する場合）		–
	セキュリティ（データを伝送し保存する場合）		–
	動力		–
	データ収集・通信可能時間（データを伝送し保存する場合）		–

3. 計測性能

項目			性能
計測装置	計測レンジ（測定範囲）		Gセンサー　0.5G～5.0G
	感度	校正方法	－
		検出性能	－
		検出感度	－
	撮影速度		法定速度内
	計測精度		－
	位置精度		－
	色識別性能		－
	S/N比		－
	分解能		－
	計測精度		車両上から目視で認識できる程度の検出精度
	計測速度 （移動しながら計測する場合）		法定速度内
	位置精度 （移動しながら計測する場合）		－

4. 画像処理・調書作成支援

変状検出手順		【ひび割れ率】 ①ドライブレコーダで取得した動画を任意の間隔（設定値例：1.0s）で静止画に切り出す（自動） ②切り出した画像に対して画像認識AIを実行し、ひび割れ・パッチングを検出（自動） ③任意の評価箇所に対し、50cmメッシュごとのひび割れ面積を算出し、評価区間におけるひび割れ率を算出（自動） 【区画線の摩耗】 ①ドライブレコーダで取得した動画を任意の間隔（設定値例：1.0s）で静止画に切り出す（自動） ②切り出した画像に対して画像認識AIを実行し、区画線・路面標示の残存領域と剥離前の復元領域を検出（自動） ③残存領域÷復元領域を計算することで、剥離率を算出（自動） 【ポットホール・交通安全施設の損傷・標識板のかすれ】 ①ドライブレコーダで取得した動画を任意の間隔（設定値例：1.0s）で静止画に切り出す（自動） ②切り出した画像に対して画像認識AIを実行し、ポットホールや標識・カーブミラー・ガードレールおよび標識のかすれを検出（自動）
ソフトウェア情報	ソフトウエア名	株式会社ジャパン・インフラ・ウェイマーク社製「Waymark Portal」
	検出可能な変状	ひび割れ率、区画線・路面標示の摩耗、ポットホール、道路構造物（標識・カーブミラー・ガードレール）の設備抽出および錆検出、標識のかすれ
	変状検出の原理・アルゴリズム	画像認識AIを用いた設備および劣化の検出。詳細は非開示。
	取り扱い可能な画像データ	①ファイル形式：JPEG等 ②ファイル容量：1MB/ファイル程度 ③カラー/白黒画像：カラー ④画素分解能：4K推奨
	出力ファイル形式	JPEG、CSV、PDF、ユーザ向けサイトでの表示

5. 留意事項（その1）

項目		適用可否／適用条件
点検時現場条件	道路幅員条件	一般車両が走行可能な道路
	周辺条件	-
	作業範囲	-
	安全面への配慮	-
	無線等使用における混線等対策	-
	交通規制の要否	不要
	交通規制の範囲	不要
	現地への運搬方法運搬方法	ドラレコのみを人により運搬 （原則NTTにてデータ取得を実施するため、ユーザによる運搬等は不要）
	気温条件	-10℃～60℃
	車線数の制約	特になし
	その他	昼間に計測する必要がある

5. 留意事項（その2）

項目		適用可否／適用条件
作業条件・運用条件	調査技術者の技量	特になし
	必要構成人員数	車両運転者1名
	操作に必要な資格等の有無、フライト時間	特になし
	作業ヤード・操作場所	特になし
	点検・診断に関する費用	100km×1車線あたりの標準的な費用　約150万円/年 ・受注者側でのデータ取得、AI解析、帳票（CSV、PDF形式）出力、および委託者側への年間のユーザ向けサイトの閲覧権限を含む ・「ひび割れ率・ポットホール」「区画線の摩耗」「交通安全施設の損傷」「標識板のかすれ」のうち1つを解析対象とした場合の費用であり、複数対象を実施する場合は別途費用が発生
	保険の有無、保障範囲、費用	特になし
	時間帯（夜間作業の可否）	昼間に計測する必要がある
	計測時の走行速度条件	法定速度内
	渋滞時の計測可否	計測可能（車間距離を空けた走行が必要）
	可搬性(寸法・重量)	特になし
	自動制御の有無	特になし
	利用形態：リース等の入手性	原則NTTの日常業務の過程で得られたデータを使用し、不足分についてもNTT側にてデータ取得を実施するため、ユーザー側での装置の入手等は不要
	関係機関への手続きの必要性	必要なし
	解析ソフトの有無と必要作業及 び費用等	・解析ソフト：株式会社ジャパン・インフラ・ウェイマーク社製「Waymark Portal」 （点検・診断に関する費用に含まれている）
	不具合時のサポート体制の有無及び条件	あり
	センシングデバイスの点検	–
	その他	①特許状況：複数の関連特許を取得済だが、使用にあたり条件等はなし ②気象条件：夜間や大雨・大雪等視界不良時は測定不可 ③作業条件：特になし ④適用できない条件：GPSが取得できない箇所など

6. 図面等

フロントガラスの上部にブラケットを用いてドライブレコーダを設置

1. 基本事項

技術番号		PA010040-V0024			
技術名		Road Scan Vehicle 3			
	技術バージョン	-		作成：　2025年3月作成	
開発者		藤村クレスト株式会社／株式会社土木管理総合試験所			
連絡先等		TEL：　03-6386-5387	E-mail：　nakai.takuto@fujimura.gr.jp		担当部署：東京事業本部 営業2部
現有台数・基地		1台	基地	群馬県館林市近藤町	
技術概要		車載の赤外線レーザー、3Dカメラ、レーザ変位計により、路面性状（ひび割れ率、わだち掘れ量、IRI）を計測する専用車両である。路面に赤外線レーザを照射し、そのレーザー光を3Dカメラで捉えて三次元化する光切断法による計測により、ひび割れ率とわだち掘れ量を算出、レーザー変位計3台を縦断方向に1列に配置し、車両を3mプロフィルメータとして利用する方法でIRIを計測することが可能である。本技術の計測結果を活用することで、道路の新設時や維持管理のための道路状態の評価を、交通規制なしで実施することが可能である。		
技術区分	対象部位	車道			
	変状の種類	ひび割れ率、わだち掘れ量、IRI、走行距離			
	物理原理	画像、赤外線、レーザー			
	検出項目	3Dカメラ画像解析によるひび割れ率とわだち掘れ量解析、レーザー変位計によるIRI解析、レーザーによる走行距離解析			

2. 基本諸元

計測機器の構成			本計測機器は、「3Dカメラ」と「レーザー変位計」、「各計測機器を制御しデータを保存するHDD内蔵のPC」を「移動車両」に一体化させたものである
移動装置	移動原理		【車両型】/内燃機関を搭載した車両にて移動する
	運動制御機構	通信	人力型
		測位	GPS
		自律機能	自律機能無し
	外形寸法・重量		一体構造（移動装置+計測装置）：最大外形寸法（長さ7070mm、幅250mm、高さ291mm）、最大重量（4805kgf）
	搭載可能容量 （分離構造の場合）		–
	動力		移動装置の内燃機関によって発電された電力を用いる。
	連続稼働時間 （バッテリー給電の場合）		–
計測装置	設置方法		移動装置と一体的な構造
	外形寸法・重量 （分離構造の場合）		–
	センシングデバイス	カメラ	3Dカメラ ・画素数：200万画素 ・サンプリングレート：2000～10000/秒
		パン・チルト機構	固定型
		角度記録・制御機構 機能	–
		測位機構	GNSS
		計測原理	レーザ光と3Dカメラを使用した光切断法にて検出・計測を行う。 ユニット内にラインレーザと3Dカメラが組み込まれており、計測対象に照射されたラインレーザの形状変化を3Dカメラによって認識することで三次元撮像する。 カメラはレーザの基線位置（視野範囲の最も輝度が高い箇所）を高さとして捕らえることで、高さ情報を得る。この撮像を車速計から発生したパルス信号をシャッター信号（トリガー）として入力することで、ユニットの移動に応じて一定距離ごとに連続撮像を行い、1枚の画像を作成する。また、レーザの反射強度も取得しているため、高さ画像とともに輝度画像も撮像することも可能である。
		計測の適用条件 （計測原理に照らした適用条件）	・車線幅が4m以内であること ・降雨がないこと（測定機材の防水性が確保されていないため） ・路面に滞水がないこと（水があるとレーザーが乱反射してしまい、路面形状を把握できないため）
		精度と信頼性に影響を及ぼす要因	・車両の震動により車体が上下すると,計測器が振動し高さ情報にノイズが生じる可能性がある。対策として,急加速/急減速のないよう,一定速度を保って計測する。 ・位置情報についてGNSSデータを取得しているものの,衛星電波の受信状況によっては適切に取得できない可能性がある。対策として,可能な限り白線に沿って直線的にデータを取得する。 ・起終点情報把握のため，事前にマーキングを行うことが望ましい。
		計測プロセス	①計測機器を起動し，RSVにより交通の流れに乗って調査対象道路を走行し，計測を行う。 ②SSD等外部記憶媒体によりデータを移動する。 ③専用ソフトにより，左右カメラデータ及び位置情報等を整理する。 ③専用ソフトにより左右カメラ画像を結合する ④解析対象範囲を選択し，該当するKPを設定する。 ⑤判定の単位となるメッシュ及び測線を設定する ⑥ひび割れ率・IRI・わだちぼれを自動抽出する ⑦目視により抽出結果を確認し，必要に応じて補正を行う ⑧調査結果を表データとして出力する。
		アウトプット	レポート形式で出力されたxlsx形式ファイル内に数値として表記する。
		計測頻度	–
	耐久性		・車両外部に装備する計測装置には保護カバーをつけ，降雨及び煤塵から保護している。
	動力		移動装置の内燃機関によって発電された電力を用いる
	連続稼働時間 （バッテリー給電の場合）		–
データ収集・通信装置	設置方法		移動装置と一体的な構造
	外形寸法・重量 （分離構造の場合）		–
	データ収集・記録機能		計測装置の記録メディア(HDD)に保存
	通信規格 （データを伝送し保存する場合）		–
	セキュリティ （データを伝送し保存する場合）		–
	動力		移動装置の内燃機関によって発電された電力を用いる
	データ収集・通信可能時間 （データを伝送し保存する場合）		–

3. 計測性能

項目			性能
計測装置	計測レンジ（測定範囲）		4m
	感度	校正方法	専用治具を使用して校正を実施
		検出性能	–
		検出感度	–
	撮影速度		100km/h以内
	計測精度		幅1mm以上のひび割れについて識別可能
	位置精度		±0.5m　※測位状況により変動する。
	色識別性能		なし（モノクロ）
	S/N比		–
	分解能		–
	計測精度		・距離測定精度：測定値に対し、±0.3%以内の精度 ・ひび割れ率：幅1mm以上のひび割れが識別可能な精度 ・わだち掘れ量：横断プロフィルメーターによる測定値に対し±3mm以内の精度 ・平たん性：縦断プロフィルメータによる測定値に対し、±30%以内の精度である。
	計測速度 （移動しながら計測する場合）		100km/h以下
	位置精度 （移動しながら計測する場合）		±0.5m　※測位状況により変動する。

4. 画像処理・調書作成支援

変状検出手順		【前処理】 ①専用ソフトにより，左右カメラデータ及び位置情報等を整理する。 ②専用ソフトにより左右カメラ画像を結合する ③解析対象範囲を選択し，該当するKPを設定する。 ④判定の単位となるメッシュ及び測線を設定する 【ひび割れ率・わだちぼれ・IRI】 ①ひび割れ率・IRI・わだちぼれを自動抽出する ②目視により抽出結果を確認し，必要に応じて補正を行う ③任意距離単位で結果を整理し，レポートとして出力する
ソフトウェア情報	ソフトウエア名	CRACK DETECTOR
	検出可能な変状	ひび割れ率（%）、わだち掘れ量（mm）、平たん性（mm）、IRI（mm/m）、ポットホール
	変状検出の原理・アルゴリズム	【ひび割れ率】 ・画像解析により高さの急変箇所をひび割れとして検出する。 ・目視により結果の妥当性を確認し，必要に応じて補正を行う。 【わだちぼれ】 ・画像解析により白線間に仮想線を引き，そこから高さの差分の大きい箇所を検出する。 ・目視により結果の妥当性を確認し，必要に応じて補正を行う。 【IRI】 ・3mプロファイルより平坦性を計測し，簡易式によりIRIに換算する。 ・目視により結果の妥当性を確認し，必要に応じて補正を行う。
	取り扱い可能な画像データ	専用フォーマットのため外部入力が不可能
	出力ファイル形式	Excel(xlsx,xls,csv)、PDF、横断形状はDXF

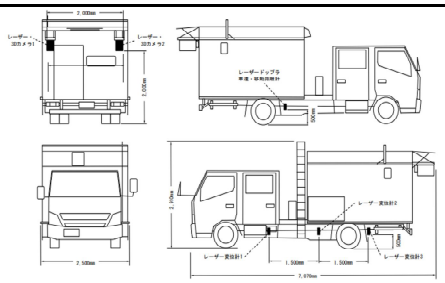
5. 留意事項（その1）

項目		適用可否／適用条件
点検時現場条件	道路幅員条件	幅員4m以内
	周辺条件	高さ2.9m以下
	作業範囲	特になし
	安全面への配慮	車両後方の電光掲示板による注意喚起
	無線等使用における混線等対策	特になし
	交通規制の要否	不要
	交通規制の範囲	不要
	現地への運搬方法運搬方法	移動装置と一体的な構造であるため、人による現地までの運転により運搬
	気温条件	特になし
	車線数の制約	1車線分の作業範囲を有する
	その他	夜間の計測は不可

5. 留意事項（その2）

項目		適用可否／適用条件
作業条件・運用条件	調査技術者の技量	計測システム取り扱いのための社内研修を修了
	必要構成人員数	車両運転者1人、計測システム操作1人、補助員1人
	操作に必要な資格等の有無、フライト時間	特になし
	作業ヤード・操作場所	車両内で作業可能
	点検・診断に関する費用	4,210,300円（100kmあたり）
	保険の有無、保障範囲、費用	加入済み、保証範囲：対人＋対物、保証金額：無制限
	時間帯（夜間作業の可否）	昼間作業のみ
	計測時の走行速度条件	100km/h以下
	渋滞時の計測可否	特になし
	可搬性(寸法・重量)	特になし
	自動制御の有無	自動制御なし
	利用形態：リース等の入手性	すべて自社機材
	関係機関への手続きの必要性	必要なし
	解析ソフトの有無と必要作業及 び費用等	専用ソフトCrackDetectorを使用
	不具合時のサポート体制の有無及び条件	なし
	センシングデバイスの点検	特になし
	その他	・降雨、降雪時は計測不可能 ・計測箇所の表面が滞水、積雪している場合は計測不可能

6. 図面等



計測機器設置状況

測定状況

計測機器構成

測定項目	装置名称	備　考
距離測定	ドップラセンサ（500mm）（1台）	アクト電子社製 MODEL1521N
	信号処理器（1台）	アクト電子社製
ひび割れ測定・わだち掘れ測定	3Dカメラユニット（2048×1088mm）（2台）	クラボウ社製 PG-4
	赤外線レーザーユニット（2台）	クラボウ社製 PG-4
	コントロール用PC（1台）	ラックマウント、日本語Win10_64bit
	撮像用PC（2台）	ラックマウント、日本語Win10_64bit
	モニター（2台）	17インチ
平たん性測定	レーザー変位計（3台）	KEYENCE社製 LKG-405
	解析用ロガー（1台）	ソジエンジニアリング社製 IRI Logger Pro
	モニター（1台）	17インチ

計測機器仕様

測定項目	仕　様	
距離測定	測定速度範囲	：-250～+250km/h
	測定距離（焦点）	：500mm±80mm以上　許容距離変動幅：200mm（実績）
	測定確度	：±0.2%以内　繰返し再現性：±0.05%以内
	レーザー出力	：半導体レーザー：700nm　出力：40mW最大
ひび割れ測定	測定速度範囲	：0～100km/h
	計測幅員	：4m
	縦断画像間隔	：1～4mm
	横断解像度	：約1mm
	消費電力	：900W
わだち掘れ測定	測定速度範囲	：0～100km/h
	計測幅員	：4m
	縦断画像間隔	：1～4mm
	横断解像度	：約1mm
	消費電力	：900W
平たん性測定	測定速度範囲	：0～100km/h（車速パルスによる）
	測定範囲	：400mm±100mm（変位計設置高さによる）
	測定間隔	：10mm
	測定精度	：約0.002mm（レーザー変位計単体）

1. 基本事項

技術番号		PA010041-V0024			
技術名		路面性状測定システム（Pave Scanner）			
	技術バージョン			作成：　2025年3月作成	
開発者		株式会社日本インシーク			
連絡先等		TEL：　06-6282-0325	E-mail：　kimura278@insiek.co.jp		担当部署：交通・空間事業部
現有台数・基地		1	基地	大阪府茨木市	
技術概要		・車両にLCMS（Laser Crack Measurement System：路面性状調査）とMMS(Mobile Mapping System：車載写真レーザ計測)を組み合わせ、たった1回の走行調査によって同期された路面性状調査結果・三次元点群データ・道路全周囲画像を取得することができる技術。 ・LCMSでの取得データは、Pave Scannerでの路面レーザーデータを専用ソフトウェアにより、ひび割れ幅・深さからひび割れラインを自動抽出し、路面の凹凸からポットホールも自動検出する。また、設定した範囲での横断プロファイルからわだち掘れ量を算出する。なお、路面上の損傷は公共座標にてPC上で自動的に検出することが可能で、路面性状調査結果をGIS上で見える化が可能。 ・MMSでの取得データは、道路沿道の空間情報（三次元点群データ・道路全周囲画像データ）を公共座標にて出力する。また、縦断プロファイルから平たん性/IRIを算出する。		
技術区分	対象部位	歩道/車道/路肩部/道路周辺部			
	変状の種類	ひび割れ率、わだち掘れ量、IRI、平たん性、ポットホール、建築限界			
	物理原理	画像/レーザー/加速度			
	検出項目	レーザーによる解析/3次元座標データ/加速度センサー/ジャイロセンサー/座標位置			

2. 基本諸元

計測機器の構成			・車両にLCMS（Laser Crack Measurement System：路面性状調査）とMMS(Mobile Mapping System：車載写真レーザ計測)を組み合わせ、たった1回の走行調査によって同期された路面性状調査結果・三次元点群データ・道路全周囲画像を取得することができる技術。 ・LCMSでの取得データは、Pave Scannerでの路面レーザーデータを専用ソフトウェアにより、ひび割れ幅・深さからひび割れラインを自動抽出し、路面の凹凸からポットホールも自動検出する。また、設定した範囲での横断プロファイルからわだち掘れ量を算出する。なお、路面上の損傷は公共座標にてPC上で自動的に検出することが可能で、路面性状調査結果をGIS上で見える化が可能。 ・MMSでの取得データは、道路沿道の空間情報（三次元点群データ・道路全周囲画像データ）を公共座標にて出力する。また、縦断プロファイルから平たん性/IRIを算出する。
移動装置	移動原理		【車両型】/内燃機関を搭載した車両にて移動する。
	運動制御機構	通信	–
		測位	–
		自律機能	–
	外形寸法・重量		一体構造（移動装置+計測装置）：最大外形寸法（長さ5370mm、幅2030mm、高さ3100mm）、最大重量（2220kgf）
	搭載可能容量 （分離構造の場合）		–
	動力		移動装置の内燃機関によって発電された電力を用いる。
	連続稼働時間 （バッテリー給電の場合）		–
計測装置	設置方法		移動装置と一体的な構造。
	外形寸法・重量 （分離構造の場合）		–
	センシングデバイス	カメラ	・Pavemetrics製LCMS（レーザープロファイラ/ラインセンサカメラ）2基 スキャン周波数：5600～11200Hz レーザー照射範囲：4m レーザー精度：0.25mm レーザー解像度：0.1mm ・Z+F製Profiler9012（レーザスキャナ） 測定範囲：360° スキャン回転数：50～267Hz 距離精度：0.2mm以下 最大計測点数：　1094000点/sec ・PointGreyResearch製Ladybug5（全周囲撮影用カメラ） 500万画素×6方向　3000万画素
		パン・チルト機構	固定式
		角度記録・制御機構 機能	–
		測位機構	GNSS/IMU/距離計の併用
		計測原理	・ひび割れ/わだち掘れ/ポットホール：計測の原理は、光切断方式であり、レーザープロファイラ+ライセンサカメラ（LCMS）にて路面のレーザーデータ及び路面画像を連続して取得する。 ・平たん性/IRI：計測の原理は、点群データ解析方式であり、レーザスキャナにて三次元点群データを取得する。
		計測の適用条件 （計測原理に照らした適用条件）	・路面乾燥時 ・道路幅員2.5m以上 ・高さ制限3.2m以上
		精度と信頼性に影響を及ぼす要因	舗装路面に水が溜まっている場合、計測データに不具合が生じる。
		計測プロセス	・ひび割れ/わだち掘れ/ポットホール：測定車を走行させながら、LCMSからレーザライン光を路面に連続照射し、投影されたレーザライン光を走行方向に路面画像と路面の横断形状を取得する。 ・平たん性/IRI：測定車を走行させながら、レーザスキャナから毎秒100万発の計測点を照射し、測定車を中心に道路沿道100mの三次元点群データを取得する。
		アウトプット	計測データは独自フォーマット
		計測頻度	1回
	耐久性		IPコード不明（雨天時の移動に問題なし）
	動力		移動装置の内燃機関によって発電された電力を用いる。
	連続稼働時間 （バッテリー給電の場合）		–

データ収集・通信装置	設置方法	移動装置と一体的な構造
	外形寸法・重量 （分離構造の場合）	–
	データ収集・記録機能	記録メディア（SSDカード）に保存
	通信規格 （データを伝送し保存する場合）	–
	セキュリティ （データを伝送し保存する場合）	–
	動力	移動装置の内燃機関によって発電された電力を用いる。
	データ収集・通信可能時間 （データを伝送し保存する場合）	–

3. 計測性能

項目			性能
計測装置	計測レンジ(測定範囲)		幅員:4m
	感度	校正方法	–
		検出性能	–
		検出感度	–
	撮影速度		100km/h以下
	計測精度		最小ひび割れ幅:1mm
	位置精度		・水平:20mm ・高さ:50mm (GNSS受信良好な場合)
	色識別性能		–
	S/N比		–
	分解能		・横断形状分解能:0.1mm ・縦断形状分解能:0.5mm
	計測精度		・距離測定精度:光学測量機による距離の測定値に対し、±0.3%以内の精度である。 ・ひび割れ率:幅1mm以上のひび割れが識別可能な精度である。 ・平たん性:縦断プロフィルメータによる標準偏差の測定値に対し、±30%以内の精度である。
	計測速度 (移動しながら計測する場合)		100km/h以下
	位置精度 (移動しながら計測する場合)		・水平:20mm ・高さ:50mm (GNSS受信良好な場合)

4. 画像処理・調書作成支援

変状検出手順		・ひび割れ率 ①LCMS2基（左右）の路面画像合成（自動） ②進行方向での路面画像切り出し（自動） ③レーンマークの認識（自動） ④横断プロファイルデータよりひび割れ抽出（自動） ⑤ひび割れと0.5mメッシュ内ひび割れ面積算出（自動） ⑥評価区間でのひび割れ率の算出（自動） ・わだち掘れ量 ①LCMS2基（左右）の路面画像合成（自動・ひび割れ率と同時） ②進行方向での路面画像切り出し（自動・ひび割れ率と同時） ③レーンマークの認識（自動・ひび割れ率と同時） ④設定間隔での横断プロファイルデータより形状変化点を抽出（自動） ⑤評価区間でのわだち掘れ量の最大値と平均値を算出（自動） ・平たん性/IRI ①レーザスキャナの三次元点群データ解析（自動） ②車両中心（走行軌跡）から1mオフセット（タイヤ位置設定）（手動） ③進行方向1.5m間隔（平たん性）・0.25m（IRI）で高低差測定（自動） ④平たん性を算出・QCシミュレーションモデルを適応してIRIを算出 ・ポットホール ①LCMS2基（左右）の路面画像合成（自動・ひび割れ率と同時） ②進行方向での路面画像切り出し（自動・ひび割れ率と同時） ③レーンマークの認識（自動・ひび割れ率と同時） ④横断プロファイルデータよりポットホール検出（自動）
ソフトウェア情報	ソフトウエア名	RoadSIT Post Process ver8.3.3.1（自社開発ソフト）
	検出可能な変状	ひび割れ率（%）、わだち掘れ量（mm）、平たん性（mm）、IRI（mm/m）、ポットホール（位置・大きさ）
	変状検出の原理・アルゴリズム	・ひび割れ率：横断プロファイルデータから、ひび割れ深さ・幅・連続性からひび割れラインを自動抽出する。 ・わだち掘れ量：設定間隔での横断プロファイルデータから変化点を自動抽出し、わだち掘れ量を算出する。 ・平たん性：縦断プロファイルデータから1.5mピッチにて自動抽出した高低差から平たん性を算出する。 ・IRI：縦断プロファイルデータから0.25mピッチにて自動抽出した高低差からQCシミュレーションモデルを適応してIRIを算出する。 ・ポットホール：横断プロファイルデータから、設定値を定めポットホールを自動検出する。
	取り扱い可能な画像データ	・ひび割れ率、わだち掘れ量、ポットホール：独自フォーマットのみ対応 ・平たん性、IRI：走行軌跡TXT形式、三次元点群データLAS形式
	出力ファイル形式	・舗装点検要領　舗装点検記録様式A及びB：xlsx形式 ・ひび割れ：shp ・レーンマーク：shp ・0.5mメッシュ：shp ・わだち掘れ：shp ・平たん性/IRI：erd ・三次元点群データ:las ・全周囲画像：pgr ・ポットホール：shp

5. 留意事項（その1）

項目		適用可否／適用条件
点検時現場条件	道路幅員条件	幅員：2.5m以上
	周辺条件	高さ制限：3.2m以上（全周囲画像無しの場合、2.9m以上）
	作業範囲	–
	安全面への配慮	車両後部に「測量調査中」、「低速走行」を掲示
	無線等使用における混線等対策	–
	交通規制の要否	不要
	交通規制の範囲	不要
	現地への運搬方法運搬方法	自走
	気温条件	特になし
	車線数の制約	1車線分の作業範囲を要する
	その他	昼夜測定可能

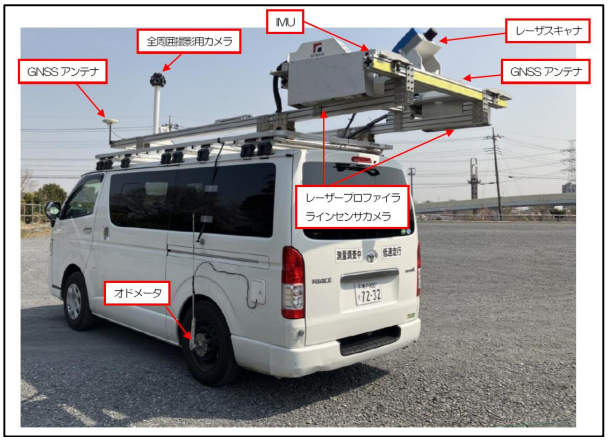
5. 留意事項（その2）

項目		適用可否／適用条件
作業条件・運用条件	調査技術者の技量	なし
	必要構成人員数	運転1人、操作1人 合計2人
	操作に必要な資格等の有無、フライト時間	資格不要、1日程度の実習が必要
	作業ヤード・操作場所	なし
	点検・診断に関する費用	5,970,000円/100km ・外業：1,400,000円 ・内業：3,260,000円 ・機械経費：870,000円 ・その他：440,000円
	保険の有無、保障範囲、費用	加入済み、保証範囲：人+自転車+車 保証金額：無制限
	時間帯（夜間作業の可否）	昼夜作業可能
	計測時の走行速度条件	100km/h以下
	渋滞時の計測可否	特になし（測定可能）
	可搬性（寸法・重量）	特になし
	自動制御の有無	なし
	利用形態：リース等の入手性	すべて自社機材
	関係機関への手続きの必要性	なし
	解析ソフトの有無と必要作業及 び費用等	・解析ソフト：自社開発ソフト（RoadSIT Post Process）を使用 ・必要作業：担当者による解析作業 ・費用：3,260,000円/100km
	不具合時のサポート体制の有無及び条件	なし
	センシングデバイスの点検	レーザスキャナ：6ヶ月に1回キャリブレーション LCMS、距離計：1年に1回キャリブレーション
	その他	①特許状況：なし ②気象条件：舗装路面に水が溜まっている場合、計測データに不具合が生じる。 ③作業条件：なし ④適用できない条件：道路幅員2.5m以下、高さ制限3.2m以下、舗装路面に水が溜まっている場合、計測データに不具合が生じる。

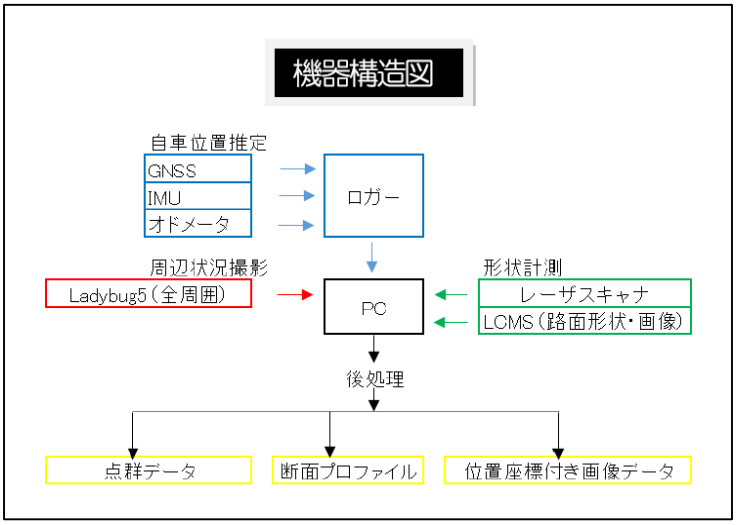
6. 図面等

計測車両：前面

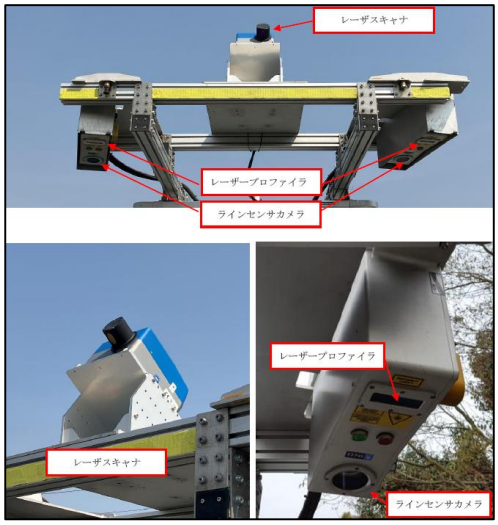
計測車両：後面



計測機器（LCMS・MMS）



機器構造図



ひび割れ・わだち掘れ・平たん性・IRI・ポットホール計測機器

1．基本事項

技術番号		PA010042-V0025			
技術名		Draw-AI(Diagnose roads with AI)			
	技術バージョン	-		作成：　2025年3月作成	
開発者		国際航業株式会社			
連絡先等		TEL：　042-307-7434	E-mail：　tomoki_tajima@kk-grp.jp		担当部署：インフラマネジメント部
現有台数・基地		2	基地	東京都府中市晴見町	
技術概要		車両に車載カメラを設置し、路面状況の動画データ及びGPSデータの取得を行う。取得した路面画像に対してAI画像認識により舗装点検要領の診断区分を自動で判定することで、舗装点検の効率化を図る技術である。診断結果はGPSデータと同時に出力され、webGIS等に搭載が可能である。			
技術区分	対象部位	車道/路肩部/道路周辺部			
	変状の種類	ひび割れ率、わだちぼれ量、IRI、ポットホール、路面標示のかすれ、標識隠れ			
	物理原理	画像/GPS			
	検出項目	カメラによる画像解析/座標位置			

2. 基本諸元

計測機器の構成			車両に設置したカメラで動画データ及びGPSを取得する。
移動装置	移動原理		車両型
	連動制御機構	通信	
		測位	
		自律機能	
	外形寸法・重量		・カメラ機材寸法：3.5cm x 4cm x 5cm 65kg
	搭載可能容量 （分離構造の場合）		・カメラ機材寸法：3.5cm x 4cm x 5cm 65kg
	動力		車両から給電
	連続稼働時間 （バッテリー給電の場合）		
計測装置	設置方法		（舗装点検、ポットホール、区画線）車外後方部に設置 （標識隠れ）車両前方に設置
	外形寸法・重量 （分離構造の場合）		・カメラ機材寸法：3.5cm x 4cm x 5cm 65kg（1台）
	センシングデバイス	カメラ	・200万画素 ・F1.8 ・1080/15fps以上
		パン・チルト機構	無し
		角度記録・制御機構 機能	無し
		測位機構	GPSを受信機でGPSを受信
		計測原理	イメージセンサーによる動画取得
		計測の適用条件 （計測原理に照らした適用条件）	・路面損傷が映るように動画を取得 ・夜間やトンネル等は測定不可
		精度と信頼性に影響を及ぼす要因	・雨天時の路面の濡れ ・日射による影や等の路面環境 ・山間部などGPS精度が低い場合
		計測プロセス	・車両のエンジンを起動し、給電可能な状態になった後に測定機材の測定をスタートさせる。 ・走行中に動画と位置情報を記録する。
		アウトプット	動画データ、txt形式の位置情報データ
		計測頻度	最低1回
	耐久性		防水・防塵
	動力		車両から給電
	連続稼働時間 （バッテリー給電の場合）		–
データ収集・通信装置	設置方法		配線できる範囲で車両内で調整可能
	外形寸法・重量 （分離構造の場合）		65.8mm×64mm×22.6mm 135g
	データ収集・記録機能		MicroSDでデータ収集・記録
	通信規格 （データを伝送し保存する場合）		–
	セキュリティ （データを伝送し保存する場合）		–
	動力		車両から給電
	データ収集・通信可能時間 （データを伝送し保存する場合）		無し

3. 計測性能

項目			性能
計測装置	計測レンジ（測定範囲）		Draw-AI（Diagnose roads with AI）
	感度	校正方法	
		検出性能	
		検出感度	
	撮影速度		～60km
	計測精度		・ひび割れは3mm程度まで確認可能
	位置精度		・位置情報はGPSに依存（撮影自車位置）
	色識別性能		
	S/N比		
	分解能		
	計測精度		フルHD（1,920×1,080）
	計測速度 （移動しながら計測する場合）		・位置情報はGPSに依存（撮影自車位置）
	位置精度 （移動しながら計測する場合）		・位置情報はGPSに依存（撮影自車位置）

4. 画像処理・調書作成支援

変状検出手順		1）AIで解析を行うために、撮影した動画データから、フレーム情報とGPSの位置情報を基に5m間隔に画像の切り出しを行う。 2）切り出された5m毎の画像1枚1枚に対してAI解析を実行し、各項目の評価、検出を行う。
ソフトウェア情報	ソフトウエア名	・自社開発ソフトウェアを使用
	検出可能な変状	・'ひび割れ率、わだち掘れ量、IRI、ポットホール、区画線、標識隠れ
	変状検出の原理・アルゴリズム	・AI（畳み込みニューラルネットワーク）による自動検出 ・AI教師データは以下のように作成しAIモデルに学習 1）舗装点検は同区間の路面性状測定車による測定値を画像に関連付けてデータセットを作成し学習 2）ポットホール、区画線、標識隠れは変状が生じている箇所の目視判読を行い教師データセットを作成し学習 ・学習モデルに基づき5mの画像毎にAI画像解析を実施し、情報をCSVで出力する。 ・路面が明瞭に確認できる画像が必要
	取り扱い可能な画像データ	①ファイル形式：JPEG ②ファイル容量：数十MB程度 ③カラー／白黒画像：カラー／カラー画像のみ取扱い可能 ④画素分解能：－ ⑤その他留意事項：画像と連動する位置情報データが必要となる
	出力ファイル形式	JPG、CSV

5. 留意事項（その1）

項目		適用可否／適用条件
点検時現場条件	道路幅員条件	2m程度
	周辺条件	車両が通行できる範囲
	作業範囲	車両後方5m程度の路面範囲の確保
	安全面への配慮	車外設置のカメラ脱落防止措置
	無線等使用における混線等対策	なし
	交通規制の要否	なし
	交通規制の範囲	なし
	現地への運搬方法運搬方法	車両による運搬
	気温条件	50℃以内
	車線数の制約	1車線の計測
	その他	

5. 留意事項（その2）

項目		適用可否／適用条件
作業条件・運用条件	調査技術者の技量	なし
	必要構成人員数	・最低：運転手1人 ・運転者のみでも測定は可能だが、安全・品質面に配慮し、ルートナビゲーター兼機器確認者を1名配置することが望ましい。
	操作に必要な資格等の有無、フライト時間	なし
	作業ヤード・操作場所	なし
	点検・診断に関する費用	・合計：1,714,900円 （内訳）調査費用：845,900円（外業）、334,400円（内業）、機械経費：534,600円
	保険の有無、保障範囲、費用	・レンタカーなどを用いた場合はその契約による ・自社車両の場合：加入済み、保証範囲：人+自転車+車　　保証金額：無制限
	時間帯（夜間作業の可否）	夜間作業は不可
	計測時の走行速度条件	～60㎞程度
	渋滞時の計測可否	可能
	可搬性(寸法・重量)	・ドライブレコーダー本体：150.2mm×87.5mm×21.7mm 300g ・カメラ機材寸法：3.5cm　x　4cm　x　5cm　65kg（1台）
	自動制御の有無	なし
	利用形態：リース等の入手性	レンタル可能
	関係機関への手続きの必要性	なし
	解析ソフトの有無と必要作業及 び費用等	個別相談
	不具合時のサポート体制の有無及び条件	サポート体制あり
	センシングデバイスの点検	設置時に画像の映り込み範囲の寸法を確認（画像内の路面の幅）
	その他	

6. 図面等

1. 基本事項

技術番号		PA010043-V0024			
技術名		一般車両のビッグデータから路面評価(IRI/わだち掘れ量)を行う技術			
	技術バージョン	1.0		作成：　2025年3月作成	
開発者		エアロトヨタ株式会社/トヨタ自動車株式会社/株式会社オリエンタルコンサルタンツ/株式会社エイテック			
連絡先等		TEL：　049-256-7043	E-mail：　taketo-nakajima@aerotoyota.co.jp		担当部署：地理情報1グループ
現有台数・基地		－	基地	－	
技術概要		本技術は、一般車両(コネクティッドカー)のアーカイブデータ(走行履歴)から自動収集、蓄積、記録されるタイヤ回転速度などの定量指標をもとに、IRI/わだち掘れ量の健全性診断をリモートで簡易に実現する。走行履歴を用いるため現場走行が不要であり、従来の目視点検や路面性状測定車を用いた健全性診断と比較して、舗装の管理状態把握のリードタイム短縮、効率的な修繕優先度の決定、コスト削減が図られる。			
技術区分	対象部位	車道			
	変状の種類	IRI、わだち掘れ量、その他（交通量、車速）			
	物理原理	【IRI】多数のサンプルから取得した車輪回転速度変化 【わだち掘れ】多数のサンプルから取得した左右加速度変化			
	検出項目	その他（路面状態を評価する独自指標値(荒れ指標、わだち指標））			

2. 基本諸元

計測機器の構成			道路を走行する一般車両（コネクティッドカー）の走行履歴を収集し蓄積するクラウド、クラウド上の各車両のデータから算出される荒れ指標（独自指標）を計算するデータ加工モジュール、および一定の領域内で指標を集約する統計加工モジュールで構成される。
移動装置	移動原理		–
	運動制御機構	通信	–
		測位	–
		自律機能	–
	外形寸法・重量		–
	搭載可能容量 （分離構造の場合）		–
	動力		–
	連続稼働時間 （バッテリー給電の場合）		–
計測装置	設置方法		–
	外形寸法・重量 （分離構造の場合）		–
	センシングデバイス	カメラ	–
		パン・チルト機構	–
		角度記録・制御機構 機能	–
		測位機構	–
		計測原理	路面の凹凸を通過することによりタイヤ回転速度が変化することから、クラウドに収集、蓄積されたタイヤ回転速度データの変化値を用いる。 変化値のうち車両挙動に起因する成分を除去し、路面の凹凸に相当する成分のみを用いて荒れ指標（独自指標値）を生成し、GNSSによる位置情報と紐づけて算出する。
		計測の適用条件 （計測原理に照らした適用条件）	・アスファルト舗装(排水性、密粒度)で適用可能だが、コンクリート舗装は適用外。 ・積雪時、冠水時、一般車両の通行ができない路線（幅員狭小、工事不通等）は適用外。
		精度と信頼性に影響を及ぼす要因	・タイヤが路面に接地していることが前提となるため、積雪時、路面凍結時、豪雨による冠水時のデータについては、外れ値として除外や調整が必要である。 ・未舗装区間、道路上地物（マンホールやジョイント等）のデータについては、外れ値として除外や調整が必要である。
		計測プロセス	①測定データにKP情報等の位置情報を付加 ②サンプルのうち採用値のみの抽出 ③GIS上での空間解析による評価ポリゴンと荒れ指標値の紐づけ ④荒れ指標の変換ロジックによりIRIへの自動変換及び診断区分の設定
		アウトプット	・代表緯度経度、IRI値、わだち掘れ量、サンプル数、平均車速。 ・データ出力はCSV形式である。
		計測頻度	・注目領域における期間を指定して通過する走行データを集約。 　一定以上のコネクティッドカーの交通量があれば、主要な生活道路を含む自動車道全般に適用でき、交通量に合わせて収集期間を可変にする。 ・2017年以降であれば時期を指定したデータの取得が可能。
	耐久性		–
	動力		–
	連続稼働時間 （バッテリー給電の場合）		–
データ収集・通信装置	設置方法		–
	外形寸法・重量 （分離構造の場合）		–
	データ収集・記録機能		–
	通信規格 （データを伝送し保存する場合）		–
	セキュリティ （データを伝送し保存する場合）		–
	動力		–
	データ収集・通信可能時間 （データを伝送し保存する場合）		–

3. 計測性能

項目			性能
計測装置	計測レンジ（測定範囲）		－
	感度	校正方法	－
		検出性能	－
		検出感度	－
	撮影速度		－
	計測精度		－
	位置精度		－
	色識別性能		－
	S/N比		－
	分解能		－
	計測精度		－
	計測速度 （移動しながら計測する場合）		－
	位置精度 （移動しながら計測する場合）		－

4. 画像処理・調書作成支援

変状検出手順		①各種センサーや通信装置を搭載する一般車両が地域を走行することでデータを収集、蓄積 ②蓄積されたデータから任意の時点、区間に絞り抽出 ③抽出されたデータを解析しIRI/わだち掘れ量の値を算出
ソフトウェア情報	ソフトウエア名	–
	検出可能な変状	–
	変状検出の原理・アルゴリズム	–
	取り扱い可能な画像データ	–
	出力ファイル形式	–

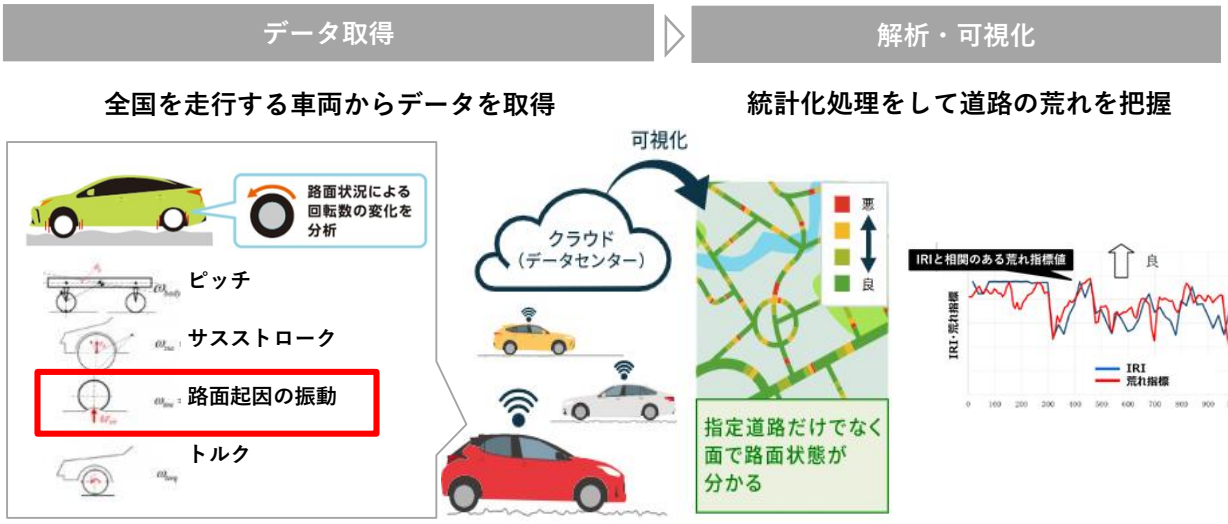
5. 留意事項（その1）

項目		適用可否／適用条件
点検時現場条件	道路幅員条件	-
	周辺条件	-
	作業範囲	-
	安全面への配慮	-
	無線等使用における混線等対策	-
	交通規制の要否	不要
	交通規制の範囲	不要
	現地への運搬方法運搬方法	-
	気温条件	-
	車線数の制約	片側3車線以上の区間では、健全性診断の一致率がやや劣る。
	その他	-

5. 留意事項（その2）

項目		適用可否／適用条件
作業条件・運用条件	調査技術者の技量	–
	必要構成人員数	–
	操作に必要な資格等の有無、フライト時間	–
	作業ヤード・操作場所	–
	点検・診断に関する費用	IRIのみ:100kmあたり972,000円 IRI＋わだち掘れ量:100kmあたり1,364,000円※個別案件ごとの諸条件の差により変動
	保険の有無、保障範囲、費用	–
	時間帯（夜間作業の可否）	日本全国において数百万台分の24時間365日のビッグデータを計測、自動収集、蓄積を継続(過去数年分が利用可能)。
	計測時の走行速度条件	15km/h以上
	渋滞時の計測可否	–
	可搬性(寸法・重量)	–
	自動制御の有無	–
	利用形態:リース等の入手性	–
	関係機関への手続きの必要性	–
	解析ソフトの有無と必要作業及 び費用等	–
	不具合時のサポート体制の有無及び条件	–
	センシングデバイスの点検	–
	その他	–

6. 図面等


データ取得
解析・可視化
全国を走行する車両からデータを取得
統計化処理をして道路の荒れを把握
路面状況による回転数の変化を分析
ピッチ
サスストローク
路面起因の振動
トルク
可視化
クラウド（データセンター）
悪
良
指定道路だけでなく面で路面状態が分かる
IRIと相関のある荒れ指標値
良
IRI
荒れ指標

1. 基本事項

技術番号		PA010044-V0025			
技術名		ロードマン			
	技術バージョン			作成：　2025年3月作成	
開発者		国際航業株式会社			
連絡先等		TEL：　06-7175-8715	E-mail：　koichi2_inoue@kk-grp.jp		担当部署：インフラマネジメント部
現有台数・基地		2	基地	東京都府中市 大阪府大阪市淀川区	
技術概要		ロードマンは自動計測の迅速性、経済性、安全性を一層高める路面性状・沿道映像同時計測を実現した計測車である。レーザ・3Dカメラを搭載しており、舗装表面の凹凸を高精度の点群情報として取得することが可能である。専用解析ソフトでクラック、ポットホールが自動検出でき、自動計算によりひび割れ率、わだち掘れ量、平たん性、IRIが算出できる技術である。			
技術区分	対象部位	車道/路肩部/道路周辺部			
	変状の種類	ひび割れ率、わだちぼれ量、平坦性、IRI、標識隠れ			
	物理原理	画像/レーザー/加速度/その他			
	検出項目	3Dカメラによる高さ画像解析/加速度センサー/ジャイロセンサー/座標位置			

2. 基本諸元

計測機器の構成			本計測装置は、車両に3Dカメラ、レーザー変位計、前方カメラ、GNSS、SSDストレージを組み合わせた路面性状測定装置である。
移動装置	移動原理		車両型
	連動制御機構	通信	–
		測位	–
		自律機能	–
	外形寸法・重量		幅1.71m　長さ5.51m　高さ2.33m　330kg
	搭載可能容量（分離構造の場合）		–
	動力		車両より供給
	連続稼働時間（バッテリー給電の場合）		–
計測装置	設置方法		移動装置と一体的な構造
	外形寸法・重量（分離構造の場合）		–
	センシングデバイス	カメラ	3Dカメラ サンプリングレート: 2,000～10,000profiles/s 横断方向分解能: 1.0mm 高さ分解能: 0.5mm
		パン・チルト機構	固定式
		角度記録・制御機構機能	–
		測位機構	距離計とGNSSの併用
		計測原理	車両に搭載した各測定装置により同時にデータ計測を行い、距離と同期したひび割れ測定データ、わだち掘れ測定データ、平たん性・IRI測定データを取得する。
		計測の適用条件（計測原理に照らした適用条件）	・車両が通行できる箇所であること。 ・路面乾燥時であること。
		精度と信頼性に影響を及ぼす要因	路面が湿潤な状態では正確なデータ計測ができない。
		計測プロセス	車両に搭載した各測定装置により同時にデータ計測を行い、距離と同期したひび割れ測定データ、わだち掘れ測定データ、平たん性・IRI測定データを取得する。
		アウトプット	計測データは独自フォーマットで出力される
		計測頻度	1回
	耐久性		–
	動力		移動装置からの電力により駆動
	連続稼働時間（バッテリー給電の場合）		–
データ収集・通信装置	設置方法		移動装置と一体的な構造
	外形寸法・重量（分離構造の場合）		–
	データ収集・記録機能		記録メディア（SSD）に保存
	通信規格（データを伝送し保存する場合）		–
	セキュリティ（データを伝送し保存する場合）		–
	動力		移動装置からの電力により駆動
	データ収集・通信可能時間（データを伝送し保存する場合）		–

3. 計測性能

項目			性能
計測装置	計測レンジ（測定範囲）		ひび割れ・わだち掘れ：幅4m
	感度	校正方法	–
		検出性能	–
		検出感度	
	撮影速度		100km/h以下
	計測精度		1mm以上のひび割れ
	位置精度		距離計：光学測量機器に対して±0.3%以内 GNSS：RTK:水平±22mm
	色識別性能		–
	S/N比		–
	分解能		3Dカメラ 横断方向分解能: 1.0mm 高さ分解能: 0.5mm
	計測精度		・距離測定精度：光学測量機による距離の測定値に対し、±0.3%以内 ・ひび割れ率：幅1mm以上のひび割れが識別可能 ・わだち掘れ量：横断プロフィルメーターによるわだち掘れ深さの測定値に対し、±3mm以内 ・平たん性/IRI：縦断プロフィルメータによる標準偏差の測定値に対し、±30%以内
	計測速度 （移動しながら計測する場合）		100km/h以下
	位置精度 （移動しながら計測する場合）		距離計：光学測量機器に対して±0.3%以内 GNSS：RTK:水平±22mm

4. 画像処理・調書作成支援

変状検出手順		・ひび割れ測定データからクラック、ポットホールを自動検出し、メッシュ法によるひび割れ率を自動計算 ・わだち掘れ測定データからD1,D2わだち掘れ量を自動計算 ・平たん性、IRIの測定データから路面プロファイルを算出し、平たん性、IRIを自動計算
ソフトウェア情報	ソフトウエア名	3Dカメラ付属解析ソフトウェア Microsoft Excel（帳票出力）
	検出可能な変状	ひび割れ率、わだち掘れ量、平たん性、IRI
	変状検出の原理・アルゴリズム	ひび割れ率：一定深さ以下の箇所を抽出し、その連続性からひび割れ形状を自動抽出する わだち掘れ：横断形状の形状変化点を抽出し、わだち掘れ量を算出する 平たん性：縦断形状に3mプロフィロメータモデルを適応して平たん性を算出する IRI：縦断形状にQCシミュレーションモデルを適応してIRIを算出する
	取り扱い可能な画像データ	独自フォーマットのみ対応
	出力ファイル形式	・路面性状データ（txt） ・前方画像（jpeg） ・路面画像（bmp）、ひび割れ線図（dxf） ・帳票（xls）

5. 留意事項（その1）

項目		適用可否／適用条件
点検時現場条件	道路幅員条件	・アスファルト舗装、もしくはコンクリート舗装に限る。 ・道路幅員2m以上、高さ2.5m以上であること。
	周辺条件	・高さ制限2.4m以下の場合は不可
	作業範囲	–
	安全面への配慮	–
	無線等使用における混線等対策	黄色回転灯、LED文字盤への「計測中」と表示
	交通規制の要否	不要
	交通規制の範囲	不要
	現地への運搬方法運搬方法	自走
	気温条件	なし
	車線数の制約	1車線分の作業範囲を要する
	その他	昼間、夜間、測定可能

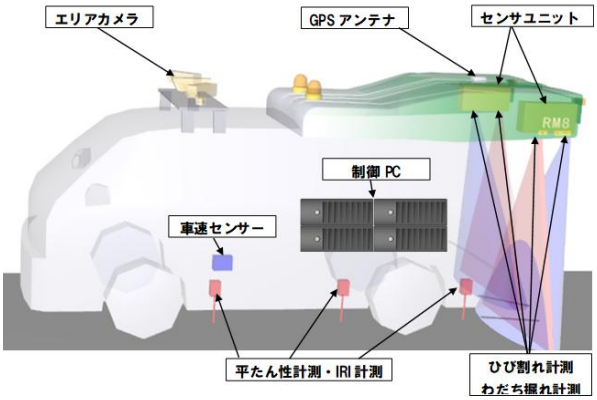
5. 留意事項（その2）

項目		適用可否／適用条件
作業条件・運用条件	調査技術者の技量	特になし
	必要構成人員数	運転者1名、機器操作者1名
	操作に必要な資格等の有無、フライト時間	特になし
	作業ヤード・操作場所	特になし
	点検・診断に関する費用	4,863,000（円/100km） ※直轄国道の場合　※打合せ、旅費交通費、諸経費は含まない
	保険の有無、保障範囲、費用	加入済み、保証範囲：人+自転車+車　　保証金額：無制限
	時間帯（夜間作業の可否）	昼間・夜間作業可能
	計測時の走行速度条件	100km/h以下
	渋滞時の計測可否	可能
	可搬性（寸法・重量）	なし
	自動制御の有無	なし
	利用形態：リース等の入手性	すべて自社機材
	関係機関への手続きの必要性	なし
	解析ソフトの有無と必要作業及び費用等	解析：3Dカメラ付属解析ソフトウェアを使用 必要作業：担当者による解析作業 費用：3,189,000円（100kmあたり）
	不具合時のサポート体制の有無及び条件	なし
	センシングデバイスの点検	年に1回程度キャリブレーションを実施
	その他	気象条件：路面が濡れるほどの降雨の際には計測不可

6. 図面等

KOKUSAI KOGYO

HYBRID
RM9
KOKUSAI KOGYO


エリアカメラ
GPS アンテナ
センサユニット
RM8
制御 PC
車速センサー
平たん性計測・IRI 計測
ひび割れ計測
わだち掘れ計測

1. 基本事項

技術番号		PA010046-V0024			
技術名		移動計測車両による路面性状調査			
	技術バージョン			作成：　2025年3月作成	
開発者		有限会社モリテック／三菱電機			
連絡先等		TEL：　0574-49-8118	E-mail：	mms@moritec-co.jp	担当部署：MMS担当
現有台数・基地		1台	基地	岐阜県多治見市	
技術概要		本技術は、交通規制を実施することなく、舗装調査・試験法便覧（日本道路協会）にある評価方法に準じてひび割れ、わだち掘れ、平坦性およびIRIを測定し路面の状態を評価することのできる技術である。			
技術区分	対象部位	車道			
	変状の種類	ひび割れ率、わだち掘れ量、IRI、平たん性			
	物理原理	画像/赤外線レーザ/加速度/GNSS・IMU測位/オドメトリ			
	検出項目	カメラによる画像解析/赤外線レーザーによる画像解析/赤外線レーザーによる距離の算出/3次元座標データ/加速度センサー/光ジャイロセンサー/座標位置/移動距離			

2. 基本諸元

計測機器の構成			本計測機器は、路面性状を計測するための「ラインカメラ、レーザスキャナ、3点変位計」と「各機器を制御するための処理装置」を「移動車両」に一体化させたものである。
移動装置	移動原理		【車両型】内燃機関を搭載した車両にて移動する。
	運動制御機構	通信	－
		測位	・GNSS:RTK-GNSS ・GNSS/IMU　Tightly　Coupled方式
		自律機能	自律機能なし
	外形寸法・重量		最大外形寸法（5.39×1.94×3） 車両総重量（2,790kgf）
	搭載可能容量 （分離構造の場合）		－
	動力		ハイブリッド車両（ガソリンエンジン/モータエンジン）
	連続稼働時間 （バッテリー給電の場合）		－
計測装置	設置方法		移動装置と一体的な構造
	外形寸法・重量 （分離構造の場合）		－
	センシングデバイス	カメラ	高解像度ラインカメラ　2台で合成 ・ラインレート　最高34khz ・計測範囲（合成後）：約4m ・解像度（合成後）：総ピクセル数（縦4000pixel×横4000pixel）
		パン・チルト機構	下方固定
		角度記録・制御機構 機能	－
		測位機構	・GNSS/IMU、オドメトリ、時間情報を用いて運動制御機構と併用
		計測原理	【移動量・位置】 GNSS/IMU・オドメトリの値を連続的に取得する。 取得したデータを専用の解析ソフトで解析し、走行した位置（走行軌跡）の解を得る。 【ラインカメラ】 ひび割れを調査する際、通常のカメラと同様に、レンズから入った光をCCD・CMOSの撮造素子上で結像させることで電子的な信号に変換し、画像として出力する。1列のラインセンサで構成される撮像素子に対して、垂直方向に被写体を移動させて連続的に撮影し、速度80Km/hを撮影できる最高速度とし1.0㎜のひび割れの判読が可能な路面画像を取得する。 レーザ照明を備え付けており、夜間の計測も可能。 【レーザスキャナ】 わだち掘れを調査する際、本体から投光されたレーザが検出物体に当たって反射し、本体に戻るまでの時間を測定することで、検出物体までの距離を算出する。 【3点変位計】 平坦性、IRIを調査する際、車両の下部に1.5m間隔でレーザースキャナを配置しそれぞれの本体から投光されたレーザが地面に当たって反射し、本体に戻るまでの時間を測定することで地面までの距離を算出する。
		計測の適用条件 （計測原理に照らした適用条件）	・舗装された路面が特殊素材（反射素材）ではないこと ・舗装上の路面標識やカラー舗装に特殊な舗装素材が使われていないこと ・降雨や降雪により路面が湿潤し、赤外線をつよく吸収しないこと
		精度と信頼性に影響を及ぼす要因	要因：GNSS/IMU測位の受信電波が極端に劣化した状況 対応：衛星飛来予測で示されているDOP値に留意して点検計測の計画を立てる必要がある
		計測プロセス	①.車両の計測機器が計測できる状態にするための計測機器初期化作業を行う （測位衛星が受信できる安全な場所におよそ10分停車し2kmほど走行する） ②.計測対象路線に近づいたら点検計測を開始 ③計測中ラインカメラ、レーザ、3点変位計は自動で連続的にデータを取得する ④.計測対象路線を走り終えたら点検計測を終了 ⑤.別の路線でも計測があれば②と③を計測対象路線の計測が終わるまで繰り返す ⑥.車両の計測機器が終了できる状態にするための計測機器終了化作業を行う （2kmほど走行し測位衛星が受信できる安全な場所におよそ10分停車する）
		アウトプット	・位置情報（走行軌跡）データ：dat、csv ・レーザ点群データ：las、csv ・ラインカメラ画像データ：bmp ・3点変位計（平坦性、IRI）データ：csv ・路面性状解析結果（起終点座標、ひび割れ、わだちぼれ、平坦性、IRI）：csv
		計測頻度	・レーザ測距　約100万点/s ・ラインカメラ　4m毎
	耐久性		積雪・降雨時での走行は可能
	動力		ハイブリッド車両（ガソリンエンジン/モータエンジン）による電力供給 （車両と計測装置間にUPSを設置している）
	連続稼働時間 （バッテリー給電の場合）		－

データ収集・通信装置	設置方法	移動装置と一体的な構造
	外形寸法・重量 （分離構造の場合）	－
	データ収集・記録機能	移動計測車両の計測機器に組み込まれている記憶装置（SSD）に保存
	通信規格 （データを伝送し保存する場合）	・通信方法：有線 ・通信規格：USB3.0 ・通信速度：200Mbps～300Mbps ・通信距離：数m（計測車両内）
	セキュリティ （データを伝送し保存する場合）	－
	動力	－
	データ収集・通信可能時間 （データを伝送し保存する場合）	－

3. 計測性能

項目			性能
計測装置	計測レンジ（測定範囲）		・路面カメラ：幅4m ・レーザ測距：測距装置より発射先117m
	感度	校正方法	メーカーにて校正
		検出性能	90%
		検出感度	–
	撮影速度		ラインレート最大34khz
	計測精度		ひび割れ幅　1mm
	位置精度		・相対誤差：1～2mm程度 ・絶対精度：GNSS/IMUの位置精度に準じる
	色識別性能		・グレースケール識別可能
	S/N比		–
	分解能		–
	計測精度		・距離測定精度：光学測量機による距離の測定値に対し、±0.3%以内の精度である。 ・ひび割れ率：幅1mm以上のひび割れが識別可能な精度である。 ・わだち掘れ量：横断プロフィルメーターによるわだち掘れ深さの測定値に対し、±3mm以内の精度である。 ・平たん性：縦断プロフィルメータによる標準偏差の測定値に対し、±30%以内の精度である。
	計測速度 （移動しながら計測する場合）		・計測可能範囲：1～80km/h ・推奨計測速度：40～80km/h(GNSS/IMU測位が安定するため)
	位置精度 （移動しながら計測する場合）		・相対誤差：1～2mm程度 ・絶対精度：GNSS/IMUの位置精度に準じる

4. 画像処理・調書作成支援

変状検出手順		【ひび割れ率】 ①ラインカメラ画像を4m毎の画像を出力する。（自動処理） ②切り出した画像とGNSS/IMUによる測位情報を基に、位置情報を持つ路面カメラ画像に展開する。（自動処理） ③位置情報をもとに展開したデータに解析対象路線の始終点と対象となる車道の側線を指定する。（手動） ④指定した解析範囲にて50cm四方のメッシュ枠を発生し、ひび割れ自動判読を行う。（自動処理） ⑤自動判読結果の誤検知の点検（手動） ⑥指定された評価区間単位に集計しひび割れ率を算出する。（自動処理） 【わだち掘れ量】 ①わだち掘れ量を算出するための点群に対する横断面の取得単位を指定。（手動処理） ②ひび割れ率の③の指定された解析範囲を指定。（自動） ③点群データから横断面を解析し、わだち掘れ量を算出する。（自動処理） ④わだち掘れの解析結果の誤検知の点検（目視） ⑤指定された評価区間単位に集計しわだち掘れ量を算出する。（自動処理） 【平坦性・IRI】 ①平坦性・IRIを算出するための変位計データの取得単位を指定。（手動処理） ②ひび割れ率の③の指定された解析範囲を指定。（自動処理） ③車両底部に1.5m間隔で変位計を3式実装して計測した結果をもとに平坦性σを算出する。 ④変位計による変位量をもとにQCシミュレーションを行い、IRIを算出する。 ⑤平坦性σ・IRIの解析結果の誤検知の点検（目視） ⑥指定された評価区間単位に集計し平坦性σ・IRIを算出する。（自動処理）
ソフトウェア情報	ソフトウエア名	路面性状データ解析ソフトウェア最新版_Ver.1.2.5.1
	検出可能な変状	ひび割れ率（%）、わだち掘れ量（mm）、平たん性（mm/m）、IRI
	変状検出の原理・アルゴリズム	【ひび割れ率】 ・画像解析によるひびわれ箇所の自動検出 ・ひびの検出は、試験法便覧に準拠 ・撮影条件・仕様等 1）路面カメラ画像：路面解析用に搭載されたラインカメラ 2）撮影設定：夜間でもレーザ照明10本を重畳照射して照度を確保 【わだち掘れ】 ・3次元点群データを用いた解析による自動検出 ・わだち掘れ量の算出は、試験法便覧に準拠 ・計測条件・仕様等 1）点群データ：搭載された位相差レーザ測距により取得 【平坦性・IRI】 ・レーザ変位計3台を使用した変位量ともとに解析を行う ・平坦性σの算出は、試験法便覧に準拠 ・IRIの算出は、換算式もしくはQCシミュレーションを活用して算出 ・計測条件・仕様等 1）変位量：搭載された3体の変位計レーザの測位結果をもとに算出
	取り扱い可能な画像データ	取り扱い可能な画像データについて、以下の項目を記載する。 ①ファイル形式：BMP画像 ②ファイル容量：とくに制限なし ③カラー／白黒画像：白黒画像（グレースケール） ④画素分解能：1mm ⑤その他留意事項：
	出力ファイル形式	・bmpおよびbpw(bmp用ワールドファイル)

5. 留意事項（その1）

項目		適用可否／適用条件
点検時現場条件	道路幅員条件	幅員は4mまで計測可能 （4mを超える場合は複数走行し手動で処理を行う）
	周辺条件	・道路が砂や落ち葉等汚損されている環境では正しい計測ができない ・高さ制限3.2m以下の場合は不可 ・幅員制限2.2m以下の場合は不可
	作業範囲	・路面より高さ1mまで
	安全面への配慮	計測中は ・車両後方に「計測中」の掲示による後方車両への注意喚起
	無線等使用における混線等対策	計測車両は有線接続で構成されているため、混線対策は不要
	交通規制の要否	不要
	交通規制の範囲	不要
	現地への運搬方法運搬方法	・移動装置と一体的な構造となっており自走して現地へ向かうことができる
	気温条件	・−10℃から45℃の範囲を超える環境は計測に適さない
	車線数の制約	・1回の計測で1車線を作業範囲として計測することができる （ただし、1車線の道路幅員が4mを超える場合は2回に分けて計測する必要がある）
	その他	・雨、雪、強風発生時は計測に適さない

5. 留意事項（その2）

項目		適用可否／適用条件
作業条件・運用条件	調査技術者の技量	社内での研修の終了者
	必要構成人員数	計測車両内に計2名（ドライバ：1名、オペレータ：1名）
	操作に必要な資格等の有無、フライト時間	調査には自動車の運転が伴うため普通自動車運転免許が必須
	作業ヤード・操作場所	・作業ヤード範囲：後部座席 ・操作場所：後部座席
	点検・診断に関する費用	合計5,500,000円～ ※全周囲カメラをオプションで利用するなど使用する計測機器で費用は変動します
	保険の有無、保障範囲、費用	・加入済み　、　保証範囲：対人＋対物　、　保証金額：無制限
	時間帯（夜間作業の可否）	特に制限はない
	計測時の走行速度条件	1km/h以上80km/h以下（ただし速度規制があれば規制を上限とする） ※推奨として40km/h以上80km/h以下(GNSS/IMU測位が安定するため）
	渋滞時の計測可否	・特になし（測定可能）
	可搬性(寸法・重量）	・特になし
	自動制御の有無	・自動制御無し
	利用形態：リース等の入手性	・全て自社機材
	関係機関への手続きの必要性	・必要なし
	解析ソフトの有無と必要作業及 び費用等	・解析ソフト：路面性状データ解析ソフト（三菱電機社製）を使用 ・必要作業：担当者による解析作業 ・費用：30000円/km　（ただし、解析内容の条件より追加作業が発生する場合には変更あり）
	不具合時のサポート体制の有無及び条件	・あり（条件：機材メーカー保守窓口が営業日であること（休業日の場合は後日対応））
	センシングデバイスの点検	・メーカーによる定期点検（年1回） ・不具合があった際には必要に応じて点検
	その他	①特許状況：なし（条件等ない） ②気象条件：雨、雪、強風発生時は計測に適さない ③作業条件：別で必要な資機材はない ④適用できない条件：晴天時でも雨水などで路面が常時濡れていて改善の見込みがない（路面が乾燥しない）場所は検査機器が正しくデータ取得できないため適用できない

6. 図面等

1. 基本事項

技術番号		PA010047-V0025			
技術名		舗装点検診断　iシステム			
	技術バージョン		作成：　2026年2月作成		
開発者		株式会社アイバック/三菱電機株式会社/倉敷紡績株式会社			
連絡先等		TEL：　011-875-4266	E-mail：　yano@ibac-co.jp	担当部署：MMS事業部	
現有台数・基地		1台	基地	北海道札幌市/茨城県猿島郡五霞町	
技術概要		ひび割れ、わだち掘れ、ポットホールを赤外線レーザと3Dカメラにて計測し、非接触式変位計にてIRI、平たん性を計測する 専用ソフトウェアにより任意の設定エリア毎に診断結果を自動出力し舗装路面を評価するシステムである			
技術区分	対象部位	車道			
	変状の種類	ひび割れ率、わだち掘れ量、IRI、平たん性、ポットホール			
	物理原理	画像/赤外線レーザ/加速度/GNSS・IMU測位			
	検出項目	カメラによる画像解析/赤外線レーザによる画像解析/赤外線レーザによる距離の算出/三次元座標データ/ 加速度センサー/ジャイロセンサ/座標位置			

2. 基本諸元

計測機器の構成			本計測機器は、「レーザと3Dカメラを内蔵した計測装置」と「各機器のデータを保存するハードディスクと処理装置を組み合わせた記録装置」を「移動車両」に一体化させたものである
移動装置	移動原理		【車両型】/内燃機関を搭載した車両にて移動する
	運動制御機構	通信	有線
		測位	・GNSS:RTK-GNSS ・GNSS/IMU Tightly Coupled方式
		自律機能	自律機能なし
	外形寸法・重量		一体構造（移動装置+計測装置）：最大外形寸法（長さ5650mm、幅2130mm、高さ3060mm）、最大重量（2710kgf）
	搭載可能容量 （分離構造の場合）		–
	動力		移動装置の内燃機関によって発電された電力を用いる。（ハイブリッド車両）
	連続稼働時間 （バッテリー給電の場合）		–
計測装置	設置方法		移動装置と一体的な構造
	外形寸法・重量 （分離構造の場合）		–
	センシングデバイス	カメラ	高解像度3Dカメラ 2台で合成
		パン・チルト機構	固定式
		角度記録・制御機構機能	–
		測位機構	GNSS/IMU、時間情報を用いて運動制御機構と併用
		計測原理	・ひび割れ/わだち掘れ/ポットホール：3D画像（静止画）と赤外線レーザにより三次元的に取得した路面形状を解析し、ひび割れ率とわだち掘れ量を専用のソフトウェアにて自動で算出する ・IRI：非接触3点変位計により取得した縦断プロファイルデータからIRIを専用のソフトウェアにて自動で算出する
		計測の適用条件 （計測原理に照らした適用条件）	舗装された路面が特殊素材（反射素材）ではないこと 舗装上の路面標識やカラー舗装に特殊な舗装素材が使われていないこと 降雨や降雪により路面が湿潤し、赤外線をつよく吸収しないことが条件。雨天、強風、濃霧、降雪、積雪時計測不可
		精度と信頼性に影響を及ぼす要因	路面に水が浮いている場合は正確なデータ取得が不能
		計測プロセス	①GNSS/IMU測位のための初期化走行 ②計測対象となる位置での計測・撮影を開始 ③計測対象となる位置での計測・撮影を終了 ④GNSS/IMU測位のための終了化走行
		アウトプット	データ出力形式：excelフォーマット（xlsx,xls,csv）、PDF、横断形状はDXF出力可能、三次元点群データ（las、csv） （周囲の構造物を三次元点群データで同時取得することが可能）
		計測頻度	1車線あたり1回走行計測を行う
	耐久性		IPコード不明　（計測時以外は風雨雪など問題なし）
	動力		移動装置のバッテリーより供給
	連続稼働時間 （バッテリー給電の場合）		–
データ収集・通信装置	設置方法		移動装置と一体的な構造
	外形寸法・重量 （分離構造の場合）		–
	データ収集・記録機能		記録メディア（SSD）に保存
	通信規格 （データを伝送し保存する場合）		–
	セキュリティ （データを伝送し保存する場合）		–
	動力		移動装置のバッテリーより供給
	データ収集・通信可能時間 （データを伝送し保存する場合）		–

3. 計測性能

項目			性能
計測装置	計測レンジ（測定範囲）		3Dカメラ：幅4m　レーザ点群：測距装置より半径117m
	感度	校正方法	メーカにて校正
		検出性能	–
		検出感度	–
	撮影速度		100km/h以下
	計測精度		【ひび割れ】幅1mm以上のひび割れが識別可能な精度
	位置精度		水平20mm、高さ20mm （GNSSの受信が良好な環境下）
	色識別性能		グレースケール識別可能
	S/N比		–
	分解能		–
	計測精度		・距離測定精度：光学測量機による距離の測定値に対し、±0.3%以内の精度である ・ひび割れ率：幅1mm以上のひび割れが識別可能な精度である ・わだち掘れ量：横断プロフィルメータによるわだち掘れ深さの測定値に対し、±3mm以内の精度である ・平たん性：縦断プロフィルメータによる標準偏差の測定値に対し、±30%以内の精度である
	計測速度 （移動しながら計測する場合）		100km/h以下
	位置精度 （移動しながら計測する場合）		水平20mm、高さ20mm （GNSSの受信が良好な環境下）

4. 画像処理・調書作成支援

変状検出手順		【ひび割れ、わだち掘れ共通】 ①左右のカメラで撮影した画像を合成（手動） ②画像から白線抽出（自動） ③白線内にメッシュ作成（自動） 【ひび割れ率（%）】 ①高さ情報からメッシュ内のひび割れ、ポットホール抽出（自動） ②画像からパッチング抽出（手動） ③メッシュ内のひび割れ率算出（自動） 【わだち掘れ量（mm）】 ①高さ情報からわだち掘れ抽出（自動） 【IRI・平たん性】 ①解析区間の起点・終点を設定（手動） ②非接触3点変位計のデータをもとに平たん性、QCシミュレーションを行いIRIを算出（自動）
ソフトウェア情報	ソフトウエア名	・倉敷紡績株式会社製「Crack Detector ver2.0.1.71」（市販ソフト） ・大陸建設株式会社製平たん性・IRI解析ソフト「pFlatness」（市販ソフト）
	検出可能な変状	・ひび割れ率（%）、わだち掘れ量（mm）、平たん性（mm/m）、IRI、ポットホール
	変状検出の原理・アルゴリズム	【ひび割れ率（%）・わだち掘れ量（mm）】 ①レーザ光と3Dカメラを使用した光切断法 ②レーザの基線位置を3Dカメラで捕らえることにより、高さ情報及び反射強度を取得（高さ画像・輝度画像） ③高さ情報からひび割れ（mm）及びわだち掘れ（mm）を算出 【IRI・平たん性】 非接触3点変位計を用いて縦断プロファイルを検出し、QCモデルを用いてIRI値を算出する
	取り扱い可能な画像データ	①ファイル形式：RT3ファイルのみ（専用フォーマット） ②ファイル容量：約4GB/km ③カラー/白黒画像：白黒画像（グレースケール） ④画素分解能：横断方向（1.2mm）、縦断方向（1～4mm）、高さ方向（0.5mm）
	出力ファイル形式	出力ファイル形式 ・レポートフォーマット（xlsx,xls,csv）、PDF、横断形状・クラック形状：SFC・DXF、画像出力：bmp・jpeg

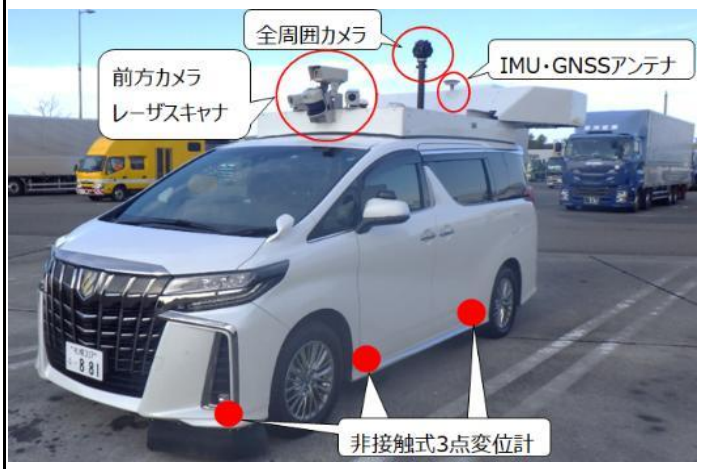
5. 留意事項（その1）

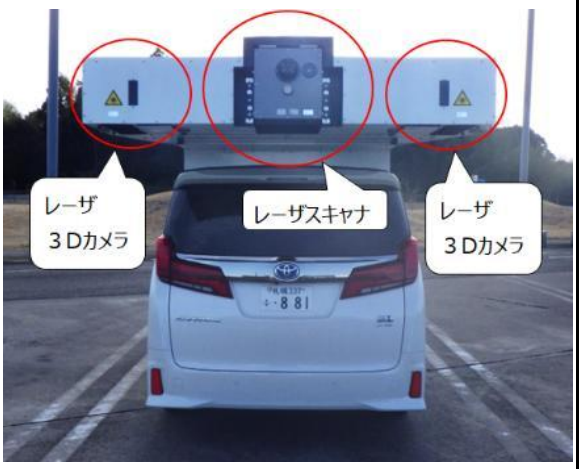
項目		適用可否／適用条件
点検時現場条件	道路幅員条件	幅員：2.5m以上
	周辺条件	高さ制限3.0m以下の場合は不可。5cm以上の段差がないこと
	作業範囲	–
	安全面への配慮	道路交通法の順守、LED標識による後方車両や周辺への注意喚起
	無線等使用における混線等対策	有線で構成されているため、混線対策は不要
	交通規制の要否	不要
	交通規制の範囲	不要
	現地への運搬方法運搬方法	車両に搭載して運搬
	気温条件	0℃～+40℃ （外気温が氷点下の場合、暖気運転など対策を取ること）
	車線数の制約	1車線毎に計測を行う
	その他	夜間での計測も可能。降雨や降雪中は計測不可

5. 留意事項（その2）

項目		適用可否／適用条件
作業条件・運用条件	調査技術者の技量	自社による講習
	必要構成人員数	運転1名、操作1名
	操作に必要な資格等の有無、フライト時間	1日程度の実習が必要
	作業ヤード・操作場所	助手席側後部座席
	点検・診断に関する費用	・1～5kmあたり（単位：円/1~5km） 調査費用(外業)：350,000円 調査費用(内業)：300,000円 機械経費：600,000円 合計：1,250,000（協議、打合せ、旅費、報告書作成は含まない） ・・その他の費用：出張に伴う各種移動費、宿泊費など ・100kmあたり（単位：円/100km） 調査費用(外業)：1,300,000円 調査費用(内業)：2,400,000円 機械経費：1,800,000円 合計：5,500,000円（協議、打合せ、旅費、報告書作成は含まない） ・・その他の費用：出張に伴う各種移動費、宿泊費など
	保険の有無、保障範囲、費用	加入済み 、保証範囲：対人＋対物 、保証金額：無制限
	時間帯（夜間作業の可否）	制限なし
	計測時の走行速度条件	100km/h以下
	渋滞時の計測可否	特になし（測定可能）
	可搬性(寸法・重量)	なし
	自動制御の有無	なし
	利用形態：リース等の入手性	すべて自社機材
	関係機関への手続きの必要性	なし
	解析ソフトの有無と必要作業及 び費用等	解析ソフト：解析専用ソフトを使用 必要作業：担当者による解析作業
	不具合時のサポート体制の有無及び条件	あり（条件：機材の故障や不具合について機材メーカー保守）
	センシングデバイスの点検	メーカーによる定期点検と検定あり（年1回）ほか、修理や調整があった際には必要に応じて点検を行う
	その他	夜間での計測も可能。降雨や降雪中は計測不可

6. 図面等


全周囲カメラ
前方カメラ
レーザスキャナ
IMU・GNSSアンテナ
非接触式3点変位計


レーザ
３Dカメラ
レーザスキャナ
レーザ
３Dカメラ

1. 基本事項

技術番号		PA010048-V0025			
技術名		MMS舗装点検評価システム　GT-2X			
	技術バージョン	-		作成：　2025年05月作成	
開発者		エアロトヨタ株式会社			
連絡先等		TEL：　049-244-4155	E-mail：　yuuya-yamaguchi@aerotoyota.co.jp		担当部署：モビリティ空間技術部
現有台数・基地		現有１台	基地	埼玉県川越市	
技術概要		車両に高精度レーザ測距装置と路面撮影用のラインスキャンカメラを搭載し、通常走行で道路の舗装面状況ならびに周辺状況を記録して路面評価するシステムである。また、3次元点群データや全方位画像データなども同時取得できる為、その他道路維持管理にも活用できる。			
技術区分	対象部位	車道			
	変状の種類	ひび割れ率、わだち掘れ量、平坦性、IRI			
	物理原理	計測データ(ラインカメラ画像)…ひび割れ、パッチング 計測データ(レーザ)…平坦性、わだちぼれ			
	検出項目	画像解析（ひび割れ率）、三次元点群データによる形状解析（わだち掘れ量・平坦性・IRI）			

2. 基本諸元

計測機器の構成			本計測装置は移動車両にレーザスキャナ・GNSS/IMU装置・ラインスキャンカメラ・全方位カメラ・路面オルソカメラを搭載したシステムである
移動装置	移動原理		【車両型】内燃機関を搭載した車両にて移動する。
	連動制御機構	通信	–
		測位	–
		自律機能	–
	外形寸法・重量		・一体構造（移動装置+計測装置） ・最大外形寸法：長さ：441cm　幅：182cm　高さ：256cm ・車両総重量：1,915kg
	搭載可能容量 （分離構造の場合）		–
	動力		移動装置の内燃機関によって発電された電力を用いる。
	連続稼働時間 （バッテリー給電の場合）		–
計測装置	設置方法		移動装置と一体的な構造
	外形寸法・重量 （分離構造の場合）		–
	センシングデバイス	カメラ	【ラインスキャンカメラ】 ・搭載台数　2台 ・画素数　4096 ・撮影レート　32.27kfps
		パン・チルト機構	–
		角度記録・制御機構 機能	–
		測位機構	GNSS/IMU、DMI
		計測原理	・GNSS/IMU及びDMIより、自己位置を特定する。 ・レーザスキャナにより、移動しながら計測する事で車両周辺の形状を測定する。 ・ラインスキャンカメラにより、移動しながら撮影する事で、自車の走行している車線の画像データを取得する。
		計測の適用条件 （計測原理に照らした適用条件）	・路面が濡れている場合、レーザからの反射が得られないため計測不可
		精度と信頼性に影響を及ぼす要因	–
		計測プロセス	①計測計画立案 ②データ計測実施 ・ひび割れ率…ラインスキャンカメラより路面画像取得 ・わだち掘れ量/平坦性…レーザスキャナより路面データを取得 ③後処理にて各指標を算出する
		アウトプット	・位置情報は、バイナリーデータ（GNSS/IMU） ・レーザデータは、バイナリーデータ（計測直後は3次元座標を保持していない） ・ラインカメラデータはバイナリーデータ（計測直後は、画像ファイルとして確認不可）
		計測頻度	1車線あたり1回走行計測を行う
	耐久性		レーザ機器…IP64、ラインスキャナカメラ…防滴仕様（カメラハウジング装着）
	動力		移動装置の内燃機関によって発電された電力を用いる。
	連続稼働時間 （バッテリー給電の場合）		–
データ収集・通信装置	設置方法		移動装置と一体的な構造
	外形寸法・重量 （分離構造の場合）		–
	データ収集・記録機能		記録メディア(SSD)に保存
	通信規格 （データを伝送し保存する場合）		–
	セキュリティ （データを伝送し保存する場合）		–
	動力		移動装置の内燃機関によって発電された電力を用いる。
	データ収集・通信可能時間 （データを伝送し保存する場合）		–

3. 計測性能

項目			性能
計測装置	計測レンジ（測定範囲）		ラインスキャンカメラ：約4m
	感度	校正方法	–
		検出性能	–
		検出感度	–
	撮影速度		10～120km/h　※現場の交通流に合わせて走行
	計測精度		最小ひび割れ幅：0.75mm
	位置精度		–
	色識別性能		–
	S/N比		–
	分解能		0.5mm/pixel
	計測精度		・距離測定精度：光学測量機による距離の測定値に対し、±0.3%以内の精度である（昼・夜）。 ・ひび割れ率：幅1mm以上のひび割れが識別可能な精度である（昼・夜）。 ・わだち掘れ量：横断プロフィルメータによるわだちぼれ深さの測定値に対し、±3mm以内の精度である（昼・夜）。 ・平坦性：縦断プロフィールメータによる標準偏差の測定値に対し、±30%以内の精度である（昼・夜）。
	計測速度 （移動しながら計測する場合）		10～120km/h　※現場の交通流に合わせて走行
	位置精度 （移動しながら計測する場合）		±10cm程度　※GNSS信号受信が良好な場合

4. 画像処理・調書作成支援

変状検出手順		【ひび割れ率】 ①計測範囲のひび割れ抽出結果を作成する（AI） ②評価単位ごとの画像を切り出す（自動） ③ひび割れ抽出結果の目視チェック ④切り出した画像を元に、50㎝メッシュのひび割れ面積を計算し、評価単位ごとのひび割れ率を算出する（自動） 5m毎または任意距離のひび割れ率を算出し、区間最大値を評価する（自動） 【わだち掘れ量】 ①評価単位ごとの任意の大きさの標高グリッドデータを作成する（自動） ②グリッドサイズごとのわだち掘れを計算（自動） ③評価単位ごとの最大わだち掘れ量、平均わだち掘れ量を算出（自動） 【平坦性】 ①評価単位ごとの任意の大きさの標高グリッドデータを作成する（自動） ②車両軌跡を中心に左右1mの位置の平坦性量を計算（自動） 【IRI】 ①評価単位ごとの任意の大きさの標高グリッドデータを作成する（自動） ②プロファイルの作成とIRIの算出（手動）
ソフトウェア情報	ソフトウエア名	【位置情報解析】APPLANIX製PosPacMMS8.7 【レーザ出力】Trimble TBC 【損傷検出】自社開発ソフトウェア
	検出可能な変状	・ひび割れ率（%）、わだち掘れ量（mm）、平たん性（mm/m）、IRI（mm/m）
	変状検出の原理・アルゴリズム	【ひび割れ（AI検出）】 ①機械学習によるAI構築 ③AI教師データは、過去実績計測のデータを活用（高速道路、一般道とも） 【平坦性（IRI）】 3次元座標を任意グリッド（縦断方向）に処理し、独自プログラムにより処理 【わだちぼれ量】 3次元座標から縦横断方向へ任意グリッドを作成し、独自プログラムにより算出する
	取り扱い可能な画像データ	【ひび割れ率】 ①ファイル形式：汎用画像形式（TIFFおよびPNG等） ②ファイル容量:約80MB／車線・m ③カラー／白黒画像：白黒画像 ④画素分解能：1画素1㎜未満 ⑤画像データ取得位置情報 【わだち掘れ、平坦性、IRI】 ①ファイル形式：LAS1.2 ②ファイル容量：約1～1.5GB／車線・km　※計測場所により変動 ③車両走行軌跡
	出力ファイル形式	（ひび割れ）画像データ拡張子PNGフォーマット （平坦性）点群データ汎用フォーマットLAS （わだち掘れ）点群データ汎用フォーマットLAS

5. 留意事項（その1）

項目		適用可否／適用条件
点検時現場条件	道路幅員条件	幅員　2.5m以上（車両が走行できる幅員であれば可能）
	周辺条件	高さ制限　2.8m未満の場合は不可
	作業範囲	–
	安全面への配慮	計測中に周囲へ「計測中」の旨を伝える看板を装備
	無線等使用における混線等対策	–
	交通規制の要否	不要
	交通規制の範囲	不要
	現地への運搬方法運搬方法	不要（車両に常時搭載）
	気温条件	0℃～＋40℃
	車線数の制約	特になし
	その他	–

5. 留意事項（その2）

項目		適用可否／適用条件
作業条件・運用条件	調査技術者の技量	特になし
	必要構成人員数	2名（運転者1名、機材操作者1名）
	操作に必要な資格等の有無、フライト時間	特になし
	作業ヤード・操作場所	特になし
	点検・診断に関する費用	【想定】100km×1車線のケース ・外業：1,000,000円(MMS計測) ・内業：3,000,000円(路面性状解析) ・機械経費：1,000,000円 **合計：5,000,000円**
	保険の有無、保障範囲、費用	加入済み、補償範囲：人＋自転車＋車　保証金額：無制限
	時間帯（夜間作業の可否）	昼間、夜間作業とも可能
	計測時の走行速度条件	10～120km/h　※現場の交通流に合わせて走行
	渋滞時の計測可否	特になし（測定可能）
	可搬性(寸法・重量)	特になし（車両に常時搭載）
	自動制御の有無	–
	利用形態：リース等の入手性	すべて自社機材
	関係機関への手続きの必要性	必要なし
	解析ソフトの有無と必要作業及 び費用等	解析ソフト…市販ソフト並びに自社開発ソフトを使用 必要作業…担当者による解析作業
	不具合時のサポート体制の有無及び条件	無し
	センシングデバイスの点検	1年以1回の頻度でメーカーによる点検実施
	その他	【気象条件】雨天、積雪時などで路面が濡れている場合は測定不可

6. 図面等

レーザスキャナ
GNSS アンテナ①
IMU（慣性ジャイロ）
ラインスキャナカメラ
LED 照明
距離計
GNSS アンテナ②

1. 基本事項

技術番号		PA010049-V0025			
技術名		IRIワイヤレス路面測定技術「ACTUS Plus」			
	技術バージョン	Ver.1.0		作成：　2025年7月作成	
開発者		株式会社ニュージェック／株式会社PROFICT LAB			
連絡先等		TEL：　06-6374-4031	E-mail：　actus@newjec.co.jp		担当部署：道路グループ
現有台数・基地		1台	基地	大阪府大阪市	
技術概要		本技術は日々進行する路面損傷に対して、日常点検等に使用可能な簡易路面性状計測システムであり、IRI算定原理に即したシステム構成を特徴とする。加速度センサーを一般車両のサスペンション上下に取付け、センサーからの測定データを車内の本体モジュールに無線送信し、伝達関数法による補正により正確にIRIを算出する。また、高性能GPS/GNSSもしくは自律航法による測位からの位置情報と紐づけすることで、リアルタイムに路面性状の把握が可能である。			
技術区分	対象部位	車道（路面）			
	変状の種類	IRI			
	物理原理	加速度センサーを車両のサスペンション上下に取付け、センサーからの測定データを車内の本体モジュールに無線送信し、IRI算定原理に基づき、伝達関数法を用いた補正により正確にIRIを算出する			
	検出項目	IRI、バネ上・バネ下加速度値（上下方向）、車速、位置情報、IRIの結果をマッピングすることが可能			

2. 基本諸元

計測機器の構成			加速度センサー（2個）：計測車両のサスペンション上下へ設置 本体モジュール、モバイルパソコン（タブレット）、高性能GPS/GNSSアンテナ：計測車両のキャビン内に設置 アクションカメラ等（オプション）：計測車両の内外へ設置
移動装置	移動原理		【車両型】一般車両に各種機器を設置し、交通流に沿って走行しながら計測する
	運動制御機構	通信	GNSS：衛星受信（無線）・自動取得（10Hz：0.1秒ごとにデータ取得） 加速度計データ：Zigbee（無線）・自動取得（100Hz：0.01秒ピッチのデータを取得、周波数帯2.4GHz） 本体とPC間は有線
		測位	GPS/GNSS（準天頂衛星システムQZSSの受信が可能）
		自律機能	GPS/GNSSの受信が途絶えたときに自動的に車速パルス等により自律航行システムに移行される
	外形寸法・重量		総重量約1kg
	搭載可能容量 （分離構造の場合）		加速度センサー（□5cm×厚2cm）、本体（10cm×15cm×5cm）、GNSSアンテナ（□5cm）
	動力		加速度計の動力：車載バッテリーまたは単三乾電池3本 本体：ボタン電池 GNSS：本体から電源取得
	連続稼働時間 （バッテリー給電の場合）		車載バッテリーから電源を取得する場合には特に制限はありません（乾電池の場合には取替の必要有）
計測装置	設置方法		車両の左前輪サスペンション上下部に加速度センサーを2機設置する（簡易な場合にはテープや結束バンドで固定、長期の場合には車両に合わせて調整する） 本体に関しては車内に設置（簡易な場合にはテープ等で固定、長期の場合には車両に合わせて調整する） GNSSアンテナはルーフ上に設置する（簡易な場合にはテープ等で固定、長期の場合には車両に合わせて調整する）
	外形寸法・重量 （分離構造の場合）		加速度センサー（□5cm×厚2cm） 本体（10cm×15cm×5cm）
	センシングデバイス	カメラ	アクションカメラ（GoPro等）を使用して時刻での同期が可能
		パン・チルト機構	ー
		角度記録・制御機構機能	ー
		測位機構	即位についてはGPS/GNSSにより設定（順天衛星システム「みちびき」を受信可能）、衛星受信が難しい箇所は自律航行システムで補正する。
		計測原理	バネ上・バネ下に設置した加速度センサー（加速度データ取得頻度は800Hz）からの測定データ（上下方向）をIRI算定原理に基づく伝達関数法による車種（速度）補正を行い、高性能GPS/GNSSもしくは自律航法から取得した距離情報とリンクさせ、IRIを計算する。 計測前に突起の乗り越しによるキャリブレーションを実施して車両特性を把握する
		計測の適用条件 （計測原理に照らした適用条件）	・車道上で走行計測ができ、車両内において計測作業は助手席程度のスペースが必要 ・路面上に障害物、路上駐車車両がないこと ・交通渋滞が発生していないこと（走行速度20km/h以上） ・計測走行時に交通安全が確保されていること ・衛星状態（GNSS）が安定していること
		精度と信頼性に影響を及ぼす要因	機器の取付方法（加速度センサーの設置位置・固定方法、本体の設置方向（ジャイロセンサー））、車種補正
		計測プロセス	（1）機器を車両取付（加速度計・本体・高性能GPS/GNSSの設置・車速パルスの取出し・バッテリー接続）、高性能GPS/GNSSの受信確認 （2）機器のキャリブレーションの実施およびキャリブレーション値に基づく車種補正値の入力 （3）現地での試走行（距離標（起点～終点）確認、幅員確認（走行位置）） （4）本走行の実施（計測・IRI解析） （5）結果の整理
		アウトプット	IRI値/10m、IRI値/100m、加速度値（上下方向）/0.01sec、緯度経度値、車速値
		計測頻度	特に定めておりませんが、計測時の走行軌跡のブレ等を考慮し、3回程度の繰返し計測により安定化が見込まれます。
	耐久性		規定に従った防水・防塵機能ではありませんが、水密性を高めるための防水措置を行っています
	動力		車載バッテリーまたは単三乾電池3本、車両のシガレット電源
	連続稼働時間 （バッテリー給電の場合）		車載バッテリーの場合には特に制限はありません（乾電池の場合には取替の必要有）
データ収集・通信装置	設置方法		車両内に固定した本体、高性能GNSSを設置する。また、車両から車速パルスを取り出し、本体と接続させる。また、本体にデータ収集用のPCを接続させる。
	外形寸法・重量 （分離構造の場合）		本体（10cm×15cm×5cm）
	データ収集・記録機能		本体にモバイルパソコン（タブレット）を接続してデータの記録・収集を行う
	通信規格 （データを伝送し保存する場合）		加速度センサーと本体の間は無線通信（IEEE802.15.4準拠、ZigBee）を行う。周波数帯は2.4GHzを利用できるようにする
	セキュリティ （データを伝送し保存する場合）		データは所有のモバイルパソコンに保存するため、暗号管理によりデータ流出を防ぐ
	動力		内蔵電池
	データ収集・通信可能時間 （データを伝送し保存する場合）		リアルタイムにIRIの計算を実施、モバイルパソコン（タブレット）画面でモニタリングが可能

3. 計測性能

項目			性能
計測装置	計測レンジ（測定範囲）		車両の走行したライン（左側前方の車輪位置）による
	感度	校正方法	事前にキャリブレーションを実施して車種特性を把握する
		検出性能	加速度センサー（ADXL345（3軸）、サンプリング周波数800Hz）
		検出感度	最大加速度±8gまで検出可能
	撮影速度		ー
	計測精度		2.5msec毎の加速度値を取得できる
	位置精度		【CLAS使用時】 水平位置精度±6cm、垂直位置精度±12cm 【ネットワーク型RTK使用時】 水平位置精度±3cm、垂直位置精度±6cm
	色識別性能		ー
	S/N比		ー
	分解能		ー
	計測精度		クラス1測定値（水準測量値）に対して±30%以内
	計測速度 （移動しながら計測する場合）		10km/h～100km/hまで対応（一般道、高速道路での使用が可能）、※信号停車は問題なし
	位置精度 （移動しながら計測する場合）		GPS/GNSSで位置情報を取得（トンネル内などGPS/GNSSで取得できない場合には自律航行機能に自動切り替え） 位置精度（水平位置）：2.5m

4. 画像処理・調書作成支援

変状検出手順		ー
ソフトウェア情報	ソフトウエア名	ー
	検出可能な変状	ー
	変状検出の原理・アルゴリズム	ー
	取り扱い可能な画像データ	ー
	出力ファイル形式	ー

5. 留意事項（その1）

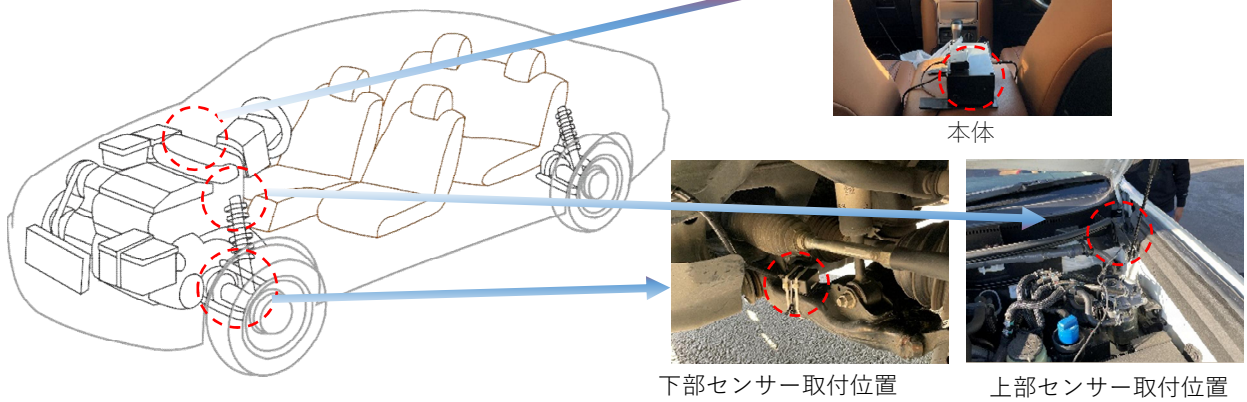
項目		適用可否／適用条件
点検時現場条件	道路幅員条件	一般道、高速道路などの車道幅員であれば問題ないが、曲線拡幅部においては車輪位置に留意が必要である。車両走行のできない箇所は不可。
	周辺条件	計測範囲において、GPS/GNSS受信が可能なこと。ただしトンネルなど部分的に受信不可箇所は、自律航行走行で補完する。
	作業範囲	機器の設置には駐車場の範囲が必要（ジャッキアップによる加速度センサ設置）であり、計測時は、指定された計測範囲に併せて路面走行する。
	安全面への配慮	道路交通法を順守し安全運転に徹する。
	無線等使用における混線等対策	Zigbeeでデータ転送できる距離が限られるため、加速度計と本体の位置についてはできるだけ近づけることが望ましい
	交通規制の要否	交通規制不要
	交通規制の範囲	交通規制不要
	現地への運搬方法運搬方法	・予め機器を取り付けた車両で移動が可能（現地付近での機器設置も可能） ・車速パルスの取り出しについては別途、調整が必要
	気温条件	−20℃～+85℃
	車線数の制約	1回の走行で1車線のみの計測となる（タイヤトレッド面からのデータを取得する）
	その他	−

5. 留意事項（その2）

項目		適用可否／適用条件
作業条件・運用条件	調査技術者の技量	特になし
	必要構成人員数	2名（運転者1名、計測者1名）
	操作に必要な資格等の有無、フライト時間	特になし
	作業ヤード・操作場所	特になし
	点検・診断に関する費用	概略費用(調査費用、機械経費、その他費用)[①1～5kmあたり、②100kmあたり] ①1～5kmあたり ・現地計測作業：3日（事前調査、試験走行、本計測）　1式：225千円 ・机上作業：12日（計画、IRI解析、データ処理、分析等）1式：870千円 ・機械費（レンタカー、ACTUS損料、機器取付撤去費）　1式：165千円 ・合計　1,260千円/1～5km ②100kmあたり ・現地計測作業：3日（事前調査、試験走行、本計測）　1式：330千円 ・机上作業：17日（計画、IRI解析、データ処理、分析等）1式：1,300千円 ・機械費（レンタカー、ACTUS損料、機器取付撤去費）　1式：225千円 ・合計　1,855千円/100km ①1～5kmあたり（機器貸出の場合） ・机上作業：12日（計画、IRI解析、データ処理、分析等）　1式：870千円 ・機械費（ACTUS貸出料（1か月）、機器取付撤去費）　1式：85千円/月＋230千円 ・合計　1,185千円/1～5km ②100kmあたり（機器貸出の場合） ・机上作業：17日（計画、IRI解析、データ処理、分析等）1式：1,300千円 ・機械費（ACTUS貸出料（1か月）、機器取付撤去費）　1式：85千円/月＋270千円 ・合計　1,655千円/100km ※取付期間、場所によって機器取付撤去費は異なります
	保険の有無、保障範囲、費用	補償の範囲：使用する車両の保険を適用 機器の故障に対する保険：未加入
	時間帯（夜間作業の可否）	昼夜問わず計測可能
	計測時の走行速度条件	10km/h～100km/hまで対応（一般道、高速道路での使用が可能）、※信号停車は問題なし
	渋滞時の計測可否	渋滞時でも計測可能である（定速走行ができる状態よりも精度が下がる可能性がある）
	可搬性(寸法・重量)	持ち運び可能な寸法・重量である
	自動制御の有無	衛星からの受信が途切れた場合には自律航行に自動的に切り替わる
	利用形態：リース等の入手性	計測'機材は購入・リース可能
	関係機関への手続きの必要性	交通規制を伴わないため必要なし
	解析ソフトの有無と必要作業及 び費用等	・解析ソフト：IRIの計算ソフトは機器に含めて販売あるいは委託により実施する ・マッピングや評価のためのソフトウェアは別途、販売
	不具合時のサポート体制の有無及び条件	取付や不具合発生時にはサポートを実施（有償の場合あり）
	センシングデバイスの点検	特に定めていませんが、動作不良時には対応致します
	その他	–

6. 図面等

◆システム構成（接続位置）



※モバイルPC、タブレット（別途準備）

本体

下部センサー取付位置

上部センサー取付位置

※各センサーから本体へのデータ送信は無線を使用。

1. 基本事項

技術番号		PA010050-V0025			
技術名		スマート道路モニタリング			
	技術バージョン	2		作成：　2022年1月作成	
開発者		カヤバ株式会社			
連絡先等		TEL：　042-745-8115	E-mail：	kyb-smart-road@kyb.co.jp	担当部署：技術本部　基盤技術研究所　情報技術研究室
現有台数・基地		5	基地	神奈川県相模原市南区	
技術概要		車両搭載したｾﾝｻ、ｶﾒﾗ、ﾛｶﾞｰ等の計測機器一式で走行中の車両挙動や周辺映像を自動記録する。停車時にﾛｶﾞｰが自律的にｻｰﾊﾞとの無線通信を確立してﾃﾞｰﾀを自動転送し、AIによって診断が実行され、道路台帳に紐づけた道路管理支援情報を提供する。 ・道路面の路面性状評価指標算出と、ポットホール等の異常発見を行い、道路台帳に合わせた管理データとして情報提供するとともに、パトロール日誌等の帳票出力を行う。 ・データ収集、転送、分析の全てが完全自動化され、人手は一切かからない。 ・一定時間ごとに取得されるセンサデータや静止画像を車載ロガーに記録し、後処理によって有用情報に変換する。		
技術区分	対象部位	車道			
	変状の種類	IRI、ひび割れ率、わだち掘れ量、ポットホール、建築限界			
	物理原理	画像、加速度、ジャイロ			
	検出項目	カメラによる画像解析、加速度センサー、ジャイロセンサー、座標位置			

2. 基本諸元

計測機器の構成			・車載機器として3軸加速度センサ、GNSSセンサ、カメラ、慣性計測装置、記録装置を要し、データの受信機としてサーバ、ルータを要する。
移動装置	移動原理		【車両型】/内燃機関を搭載した車両にて移動する。
	運動制御機構	通信	-
		測位	-
		自律機能	-
	外形寸法・重量		-
	搭載可能容量 （分離構造の場合）		-
	動力		・車両の内燃機関によって発電された電力を用いる。
	連続稼働時間 （バッテリー給電の場合）		-
計測装置	設置方法		・車両と分離構造。車両のサスペンション部にアタッチメントの用いて加速度センサを設置する。 ・記録装置、カメラ、GPSは車両室内に設置
	外形寸法・重量 （分離構造の場合）		・最大外形寸法（W230 x D325 x H60 mm）、最大重量（1.2kgf）
	センシングデバイス	カメラ	・Panasonic製カメラ　型番：WV-U2132LA
		パン・チルト機構	–
		角度記録・制御機構機能	_
		測位機構	GNSS
		計測原理	・サスペンション部の加速度を、GNSSの測位座標と併せて記録する。任意の路面を走行した際に計測されるデータから舗装点検に資する路面性状評価指標を算出する。
		計測の適用条件 （計測原理に照らした適用条件）	・サスペンション部にセンサを設置するための空間があること。 ・道路に積雪等の影響がないこと。 ・位置情報GNSSが計測できること。
		精度と信頼性に影響を及ぼす要因	・加速度計測に当たり計測精度向上のため、適切な個所にセンサを設置する必要がある。
		計測プロセス	①計測路線を手動またはシェープファイルでシステムのデータベースに登録する。 ②車両のエンジンをONにすると自動で計測が始まる。 ③走行時に計測されたデータはエンジン停止後に基地局となっているサーバーに自動転送される。 ④データはインターネットを介してクラウドに転送され、自動で処理される。
		アウトプット	・計測した道路のうち、データベースに登録されている路線のIRI、ひび割れ率、わだち掘れをWEBアプリ上で色分けして表示する。 ・csv形式で出力する
		計測頻度	最低計測回数：1回
	耐久性		・加速度センサ：IP67
	動力		・車両のバッテリーから供給。
	連続稼働時間 （バッテリー給電の場合）		・車両が稼働中は常時計測。
データ収集・通信装置	設置方法		・車両とは分離構造。 ・車両駐車場所付近に設置
	外形寸法・重量 （分離構造の場合）		・最大外形寸法（W224 x D140 x H372 mm）、最大重量（2.5kgf）
	データ収集・記録機能		計測装置のデータをデータ収集・通信装置にWi-Fi経由で送信し、データ収集・通信装置からインターネット経由でクラウドサーバにアップロードする
	通信規格 （データを伝送し保存する場合）		・通信方法1：WiFi ・通信規格：2.4GHz帯 ・通信方法2：5G/LTE
	セキュリティ （データを伝送し保存する場合）		WPA2、AES
	動力		AC100V
	データ収集・通信可能時間 （データを伝送し保存する場合）		常時稼働

3. 計測性能

項目			性能
計測装置	計測レンジ（測定範囲）		左輪の走行ライン（IRI、わだち）、車両前方5～10m（ひび）
	感度	校正方法	-
		検出性能	-
		検出感度	-
	撮影速度		15～60km/h
	計測精度		-
	位置精度		-
	色識別性能		-
	S/N比		-
	分解能		-
	計測精度		-
	計測速度 （移動しながら計測する場合）		15～60km/h
	位置精度 （移動しながら計測する場合）		-

4. 画像処理・調書作成支援

変状検出手順		【ひび割れ率】 ①ひび割れ領域を検出する（自動） ②画像を鳥瞰変換する（自動） ③50cmのメッシュを構築し、ひびに該当するブロックを特定する（自動） ④ブロックごとの面積を集計し、ひび割れ率を算出する
ソフトウェア情報	ソフトウエア名	自社開発ソフト
	検出可能な変状	ひび割れ率（%）
	変状検出の原理・アルゴリズム	【ひび割れ率】 ①ひび割れ領域を検出する（自動） ②画像を鳥瞰変換する（自動） ③50cmのメッシュを構築し、ひびに該当するブロックを特定する（自動） ④ブロックごとの面積を集計し、ひび割れ率を算出する
	取り扱い可能な画像データ	①ファイル形式：JPEG ②ファイル容量：500kB。 ③カラー/白黒画像：カラー画像のみ。 ④画素分解能：1920×1080。 ⑤その他留意事項：無し
	出力ファイル形式	JPEG形式

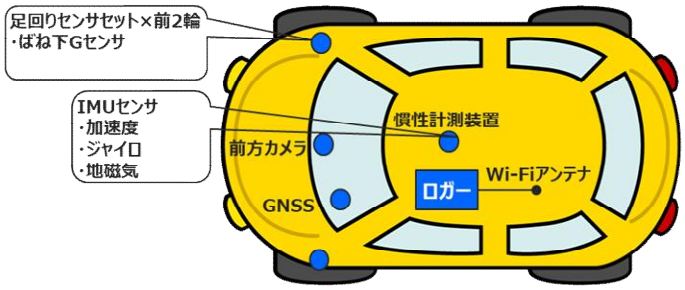
5. 留意事項（その1）

項目		適用可否／適用条件
点検時現場条件	道路幅員条件	無し
	周辺条件	無し
	作業範囲	無し
	安全面への配慮	無し
	無線等使用における混線等対策	使用する周波数を変動させながら使用している
	交通規制の要否	不要
	交通規制の範囲	不要
	現地への運搬方法運搬方法	・車両に搭載して運搬
	気温条件	・特になし
	車線数の制約	・1車線分の作業範囲を要する
	その他	・昼間に計測する必要がある（画像解析によるひび割れ率算出のみ）

5. 留意事項（その2）

項目		適用可否／適用条件
作業条件・運用条件	調査技術者の技量	特になし
	必要構成人員数	1名（運転者）
	操作に必要な資格等の有無、フライト時間	特になし
	作業ヤード・操作場所	特になし
	点検・診断に関する費用	100km×1車線あたりの標準的な費用 470,000円 （初期導入費用含む）
	保険の有無、保障範囲、費用	使用する車両の保険を適用
	時間帯（夜間作業の可否）	IRIとわだちは昼間でも夜間でもOK。ひび割れは昼間のみ
	計測時の走行速度条件	15～60km/h
	渋滞時の計測可否	15km/h未満は計測不可
	可搬性（寸法・重量）	特になし
	自動制御の有無	自動制御あり（計測はエンジンのON／OFFに連動）
	利用形態：リース等の入手性	リース対応未定
	関係機関への手続きの必要性	必要なし
	解析ソフトの有無と必要作業及 び費用等	解析ソフト（自社開発ソフト）：費用に含まれる 結果表示ソフト（自社開発）：費用に含まれる
	不具合時のサポート体制の有無及び条件	あり
	センシングデバイスの点検	必要に応じて実施
	その他	気象条件：積雪、路面凍結などは不可 作業条件：特になし 適用できない条件：GPSが取得できない長いトンネルなど

6. 図面等



名称	計測対象	Ch数	その他
ばね下Gセンサ	3軸加速度（左右前輪）	6	分解能：16bit
完成計測装置（IMU）	車体ロール/ピッチ/ヨー	9	
GNSS	自己位置	1	QZSS対応
カメラ	前方風景	1	1920×1080p

1. 基本事項

技術番号		PA010051-V0025			
技術名		ビッグデータおよびAIを活用した道路破損の自動検知			
	技術バージョン	-		作成：　2026年2月作成	
開発者		矢崎総業株式会社／インフロニア・ホールディングス株式会社／前田道路株式会社			
連絡先等		TEL：　03-5782-2705	E-mail：　zhiyuan.song@jp.yazaki.com		担当部署：AI・デジタル室　道路インフラDX部
現有台数・基地		-	基地	-	
技術概要		商用車等に搭載している専用の「デジタルタコグラフおよびドライブレコーダー」、または専用アプリ搭載スマートフォンが設置された車両により自動取得されたビッグデータ(位置情報、走行動画、加速度)からポットホールおよびひび割れ、路面標示の摩耗、標識隠れを自動計測することで道路巡回業務の一部を代替すると同時に、路面点検（ひび割れ率、IRI)を実施する技術である。 計測データは当社システムでAI解析を行い、Webダッシュボードで地図上に損傷箇所地点と動画を表示する。			
技術区分	対象部位	車道、道路標識			
	変状の種類	ひび割れ率、IRI、ポットホール、区画線の剥離度、標識隠れ			
	物理原理	動画（画像）、走行履歴（緯度経度）、加速度（x/y/z）			
	検出項目	カメラによる画像解析、加速度センサー、座標位置			

2. 基本諸元

計測機器の構成			①当社製デジタルタコグラフおよびドライブレコーダー ②AndroidOS搭載のスマートフォン
移動装置	移動原理		【車両型】/①デジタルタコグラフやドライブレコーダーは、車両が稼働時に自動計測する。 【車両型】/②スマートフォンによるものは、車両の動画撮影時に手動で計測開始・終了する。
	運動制御機構	通信	–
		測位	–
		自律機能	–
	外形寸法・重量		–
	搭載可能容量 （分離構造の場合）		①デジタコ、ドラレコの場合、縦50mm×横178mm×奥行150mm、重さ約1,100g(YDX-7の場合） ②スマートフォンの場合、縦約160mm×横約70mm×幅約8mm、重さ約200g（サイズは使用機種による）
	動力		①デジタコ、ドラレコの場合、車両の内燃機関によって発電された電力を用いる。 ②スマートフォンの場合、スマートフォンの内臓バッテリーまたは車両シガーソケットからの給電を使用する。
	連続稼働時間 （バッテリー給電の場合）		①デジタコ、ドラレコの場合、車両の内燃機関によって発電された電力を用いる。 ②スマートフォンの場合、2～5時間（使用スマートフォンによる）
計測装置	設置方法		①デジタコ、ドラレコの場合は、商用車の規定場所に設置を行う。 ②スマートフォンカメラは、車両の前部に治具にて設置を行う。
	外形寸法・重量 （分離構造の場合）		①デジタコ、ドラレコの場合、縦50mm×横178mm×奥行150mm、重さ約1,100g(YDX-7の場合） ②スマートフォンの場合、縦約160mm×横約70mm×幅約8mm、重さ約200g（サイズは使用機種による）
	センシングデバイス	カメラ	①デジタコ、ドラレコの場合、ドライブレコーダーのカメラ画素数は約100万画素(YDX-7の場合） ②スマートフォンの場合、スマートフォン内蔵のカメラ（使用スマートフォンによる）
		パン・チルト機構	–
		角度記録・制御機構 機能	–
		測位機構	–
		計測原理	・測定機器から位置情報および動画、加速度を取得する ・クラウドシステムに上げたデータをAIで解析して、破損種別毎に数値の算出、診断区分の自動判定を行う ・破損検知箇所及び評価区間ごとに動画（画像）に位置情報を紐づけし、ダッシュボードの地図上に可視化を行う
		計測の適用条件 （計測原理に照らした適用条件）	・動画を撮影する為の照量が不足している場合適切な動画が取得できないため以下の現場条件を満たす ・晴天（適切な環境下での路面状況を把握する場合） ・日中時間帯 ・日影無し ・GPSが取得出来ない場所/区間では正確な緯度経度情報が取得できないため以下の現場条件を満たす ・GPSが取得可能な区間
		精度と信頼性に影響を及ぼす要因	下記以外の条件 ・晴天（適切な環境下での路面状況を把握する場合） ・日中時間帯 ・日影無し ・GPSが取得可能な区間
		計測プロセス	①デジタコ、ドラレコの場合 1)ドラレコで撮影、付属のSDカードに画像（動画）を保存 2)デジタコデータ及びドラレコ画像（動画）は、SDカードをPCへ読み込ませることでアップロードされる。 ②スマートフォンの場合 1)車両のフロントガラス上部等にスマートフォンを設置する。 2)スマートフォンにインストールした専用アプリを起動する。 3)専用アプリで撮影、動画はWifi通信環境へ接続後にアップロードされる。
		アウトプット	・システム画面上で破損情報や走行動画を表示 【項目】地点別：id、種別（ポットホール、ひび割れ、路面標示、道路標識）、破損の大きさ、破損レベル　など 区間別：種別（白線の剥離度、ひび割れ率、IRI）、計測値　など ・地点別区間別の情報一覧をExcel、CSVデータで出力 ・地点別区間別の情報を静止画と合わせ、個別帳票としてPDFで出力
		計測頻度	②最小計測回数：1回
	耐久性		–
	動力		①デジタコ、ドラレコの場合、車両の内燃機関によって発電された電力を用いる。 ②スマートフォンの内臓バッテリーまたは車両シガーソケットからの給電を使用する。
	連続稼働時間 （バッテリー給電の場合）		①デジタコ、ドラレコの場合、車両の内燃機関によって発電された電力を用いる。 ②スマートフォンの場合、2～5時間（使用スマートフォンによる）
データ収集・通信装置	設置方法		①デジタコ、ドラレコの場合は、商用車の規定場所に設置を行う。 ②スマートフォンカメラは、車両の前部に治具にて設置を行う。
	外形寸法・重量 （分離構造の場合）		①デジタコ、ドラレコの場合、縦50mm×横178mm×奥行150mm、重さ約1,100g(YDX-7の場合） ②スマートフォンの場合、縦約160mm×横約70mm×幅約8mm、重さ約200g（サイズは使用機種による）
	データ収集・記録機能		①デジタコ、ドラレコの場合、加速度はLTEで、映像は記録メディア（SDカード）に保存 ②スマートフォンの場合、内部ストレージに保存
	通信規格 （データを伝送し保存する場合）		①デジタコ、ドラレコの場合、加速度はLTEによるデータ通信（映像は記録メディア（SDカード）に保存） ②スマートフォンの場合、Wifiによるデータ通信
	セキュリティ （データを伝送し保存する場合）		–
	動力		①デジタコ、ドラレコの場合、車両の内燃機関によって発電された電力を用いる。 ②スマートフォンの内臓バッテリーまたは車両シガーソケットからの給電を使用する。
	データ収集・通信可能時間 （データを伝送し保存する場合）		①デジタコ、ドラレコの場合、LTE通信環境による。 ②スマートフォンの場合、Wifi通信環境による

3. 計測性能

項目			性能
計測装置	計測レンジ（測定範囲）		①デジタコ、ドラレコの場合、ドライブレコーダーのカメラ画角は水平120° 垂直80°（TDX-7の場合） ②スマートフォンの場合、使用するAndoroidスマートフォンに依存する。
	感度	校正方法	-
		検出性能	-
		検出感度	-
	撮影速度		最低速度：1km/h 最大速度：120km/h
	計測精度		IRI再現性：プラスマイナス15%（最大～最小） （GPS測位精度による区間ずれによる変動分を含む） 亀甲状ひび割れ：50平方センチメートル毎に3段階で分類（ひび割れなし、ひび割れ1本、ひび割れ2本以上）
	位置精度		GPS測位精度に依存（3～5m程度のケースが多い）
	色識別性能		ー
	S/N比		ー
	分解能		ー
	計測精度		IRI再現性：プラスマイナス15%（最大～最小） （GPS測位精度による区間ずれによる変動分を含む） 亀甲状ひび割れ：50平方センチメートル毎に3段階で分類（ひび割れなし、ひび割れ1本、ひび割れ2本以上）
	計測速度 （移動しながら計測する場合）		最低速度：40km/h以上を推奨（精度は落ちるが5～40km/hでも算出は可能） 最大速度：120km/h
	位置精度 （移動しながら計測する場合）		GPS測位精度に依存（3～5m程度のケースが多い）

4. 画像処理・調書作成支援

変状検出手順		【ひび割れ率】車両前方動画から対象領域を設定のうえ、画像を切り出してオルソ画像（鳥瞰図）に自動変換する。ひび割れの本数（50cmメッシュ毎）をAIで自動判定し、ひび割れ率を求める。 【IRI】加速度、角速度データ等から車両の動的モデルを同定し、車両ごとの動的特性の違いを取り除き、路面縦断形状を自動推定する。推定した路面縦断形状からIRIを求める。
ソフトウェア情報	ソフトウエア名	自社開発クラウド解析・閲覧システム　：　Road Vision
	検出可能な変状	ひび割れ率、IRI、ポットホール、区画線の剥離度、標識隠れ
	変状検出の原理・アルゴリズム	機密情報のため未記載。
	取り扱い可能な画像データ	①ファイル形式：JPEG/PNG ②ファイル容量：- ③カラー/白黒画像：カラー ④画素分解能：ドライブレコーダー搭載カメラによる撮影
	出力ファイル形式	・システム画面上で破損情報や走行動画を表示（出力） ・地点別区間別の情報を静止画と合わせ、個別帳票としてPDFで出力 ・地点別区間別の情報一覧をExcel、CSVデータで出力

5. 留意事項（その1）

項目		適用可否／適用条件
点検時現場条件	道路幅員条件	一般車両が走行可能な道路
	周辺条件	-
	作業範囲	-
	安全面への配慮	-
	無線等使用における混線等対策	-
	交通規制の要否	不要
	交通規制の範囲	不要
	現地への運搬方法運搬方法	①デジタコ、ドラレコの場合、車両に搭載して運搬 ②スマートフォンの場合、人による運搬、車両に設置して運搬
	気温条件	-
	車線数の制約	-
	その他	日中の時間帯に計測する必要がある。

5. 留意事項（その2）

項目		適用可否／適用条件
作業条件・運用条件	調査技術者の技量	特になし
	必要構成人員数	操作1名
	操作に必要な資格等の有無、フライト時間	特になし
	作業ヤード・操作場所	特になし
	点検・診断に関する費用	基本解析料金 1,000,000円 /100km （但し、別途オプションサービスが必要な場合は別途料金発生）
	保険の有無、保障範囲、費用	–
	時間帯（夜間作業の可否）	日中の時間帯に計測する必要がある。
	計測時の走行速度条件	最低速度：1km/h 最大速度：120km/h
	渋滞時の計測可否	特になし（車間距離は必要）
	可搬性(寸法・重量)	特になし
	自動制御の有無	–
	利用形態：リース等の入手性	自社機材
	関係機関への手続きの必要性	必要なし
	解析ソフトの有無と必要作業及 び費用等	自社開発クラウド解析・閲覧システム　：　Road Vision
	不具合時のサポート体制の有無及び条件	あり
	センシングデバイスの点検	–
	その他	■特許状況 ・路面状態判定システム及びサーバ(特願2021-40601号) ・路面監視装置(特願2023-170277号) ■気象条件 ・晴天（適切な環境下での路面状況を把握する場合） ・日中時間帯 ・日影無し ・GPSが取得可能な区間 ■運用条件 ・破損箇所の動画は、自社システム内でのみ閲覧可能 ・破損個所の画像(静止画)や情報は、個別帳票としてPDFで出力

6. 図面等

1. 基本事項

技術番号		PA010052-V0025		
技術名		BumpRecorder（全自動IoT機器を用いたIRI等の路面性状計測）		
	技術バージョン	ー	作成：　2026年3月作成	
開発者		バンプレコーダー株式会社		
連絡先等		TEL：　03-6454-4255	E-mail：　info@bumprecorder.com	担当部署：　ー
現有台数・基地		ー	基地	ー
技術概要		専用の全自動IoT機器（以下AtomicBumpと記載）を用いた簡易路面性状計測サービス。ユーザーが保有する乗用車にAtomicBumpを搭載し、走行中の車両の振動を計測し、そこからIRIなど路面性状に関連する指標を算出する。		
技術区分	対象部位	路面性状		
	変状の種類	縦断凹凸・ラフネスなどを評価		
	物理原理	車両の上下振動からサスペンション硬さを推測し、バネモデル計算によりサスペンション下部の上下動を求め、それを縦断プロファイルの近似解としてIRI等の指標を算出。		
	検出項目	IRI、測線ひび割れ率、平たん性σ、段差高、鉄道の乗り心地指標のLT値、最大加速度など		

2. 基本諸元

計測機器の構成			ユーザー保有の乗用車および専用端末AtomicBumpを使用
移動装置	移動原理		乗用車で通常通り走行するのみ
	運動制御機構	通信	ー
		測位	ー
		自律機能	ー
	外形寸法・重量		ー
	搭載可能容量 （分離構造の場合）		ー
	動力		ー
	連続稼働時間 （バッテリー給電の場合）		ー
計測装置	設置方法		ダッシュボード上に専用端末AtomicBumpを固定
	外形寸法・重量 （分離構造の場合）		AtomicBump本体：25mm x 25mm x 25mm　20g GPS受信機：50mm x 30mm x 15mm　20g GPSアンテナ：45mm x 35mm x 15mm　20g
	センシングデバイス	カメラ	ー
		パン・チルト機構	ー
		角度記録・制御機構 機能	ー
		測位機構	ー
		計測原理	ー
		計測の適用条件 （計測原理に照らした適用条件）	ー
		精度と信頼性に影響を及ぼす要因	ー
		計測プロセス	ー
		アウトプット	ー
		計測頻度	ー
	耐久性		直射日光などにより機器温度が50度を超えないように注意すること （バッテリ非搭載だが機器故障の原因になりうるため）
	動力		ー
	連続稼働時間 （バッテリー給電の場合）		バッテリ非搭載
データ収集・通信装置	設置方法		ダッシュボード上に専用端末AtomicBumpを固定
	外形寸法・重量 （分離構造の場合）		例：モバイルWiFi：35mm x 99mm x 12mm　30g
	データ収集・記録機能		専用端末AtomicBumpに挿入したSDカードに記録
	通信規格 （データを伝送し保存する場合）		携帯網（モバイルWiFi使用の場合）
	セキュリティ （データを伝送し保存する場合）		使用するモバイルWiFiなどの汎用機器に依存
	動力		USB給電
	データ収集・通信可能時間 （データを伝送し保存する場合）		ー

3. 計測性能

項目			性能
計測装置	計測レンジ（測定範囲）		加速度　：±8G ジャイロ：±2000DPS
	感度	校正方法	ー
		検出性能	ー
		検出感度	ー
	撮影速度		ー
	計測精度		IRI再現性：プラスマイナス15%（最大～最小） （GPS測位精度による区間ずれによる変動分を含む）
	位置精度		GPS測位精度に依存（3～5m程度のケースが多い）
	色識別性能		ー
	S/N比		ー
	分解能		ー
	計測精度		IRI再現性：プラスマイナス15%（最大～最小） （GPS測位精度による区間ずれによる変動分を含む）
	計測速度 （移動しながら計測する場合）		最低速度：20km/h以上を推奨（精度は落ちるが1～20km/hでも算出は可能） 最高速度：120km/h以上も可能
	位置精度 （移動しながら計測する場合）		GPS測位精度に依存（3～5m程度のケースが多い）

4. 画像処理・調書作成支援

変状検出手順		ー
ソフトウェア情報	ソフトウエア名	ー
	検出可能な変状	ー
	変状検出の原理・アルゴリズム	ー
	取り扱い可能な画像データ	ー
	出力ファイル形式	ー

5. 留意事項（その1）

項目		適用可否／適用条件
点検時現場条件	道路幅員条件	乗用車が20km/h以上で走行できれば可（精度悪化を許容できる場合は1～20km/hでも可）
	周辺条件	GPS測位が可能なこと（トンネル内、屋内での計測不可。高層ビル群の直下などでは位置精度悪化） トンネルの場合、等速走行していればトンネル前後のGPS情報とジャイロ情報から位置補間可能な場合あり
	作業範囲	ー
	安全面への配慮	急発進、急ブレーキ、急旋回を避けること（安全面だけでなく、車両がのけぞる、つんのめる、大きく傾くような運転挙動の場合、計測精度が悪化する場合もある）
	無線等使用における混線等対策	ー
	交通規制の要否	ー
	交通規制の範囲	不要
	現地への運搬方法運搬方法	ー
	気温条件	ー
	車線数の制約	ー
	その他	積雪や堆砂などで路面が覆われた状態では評価できず（覆われた表面の凹凸評価になってしまう）

5. 留意事項（その2）

項目		適用可否／適用条件
作業条件・運用条件	調査技術者の技量	全自動のため操作不要（ユーザーID設定の際にパソコンでSDカード操作必要）
	必要構成人員数	1名
	操作に必要な資格等の有無、フライト時間	自動車運転免許証
	作業ヤード・操作場所	―
	点検・診断に関する費用	区間長の指定方法、計測総距離、計測回数、計測期間などにより変動 従量制（単発計測）の場合、100円/km～2,000円/km（区間長指定方法により単価、初期費用有無変動） 定額制（日常計測）の場合、15万円/3ヶ月～（いずれも税別）
	保険の有無、保障範囲、費用	―
	時間帯（夜間作業の可否）	夜間作業可能
	計測時の走行速度条件	20km/h以上
	渋滞時の計測可否	精度悪化を許容するなら（欠測を避けるのを優先するなら）1～20km/hでも可
	可搬性（寸法・重量）	ユーザー保有の乗用車と専用端末AtomicBumpを使用
	自動制御の有無	―
	利用形態：リース等の入手性	専用端末AtomicBumpのレンタルも応需
	関係機関への手続きの必要性	なし
	解析ソフトの有無と必要作業及 び費用等	計測結果の地図表示や確認にはブラウザや、表計算ソフトを使用
	不具合時のサポート体制の有無及び条件	平日営業時間内の電話・メール対応可
	センシングデバイスの点検	―
	その他	計測ごとに車種が変わったり、設置状態が変わることを想定し、計測ごとにサスペンション硬さ、設置姿勢の推定を行っている。この推定のために、それぞれの計測ファイルには20km/h以上で2km以上走行し、途中に発進・停止・右折・左折を含むことが必要。

6. 図面等

1. 基本事項

技術番号		PA010053-V0025			
技術名		パトロール車などに後付けできる可搬型MMS			
	技術バージョン	MMS N-QUICK ver2(HESAI XTタイプ） IRI/わだち掘れ量出力機能付き	作成： 2024年10月		
開発者		中日本航空株式会社			
連絡先等		TEL： 0568-28-4851	E-mail： koki.fukuta@nnk.co.jp	担当部署：調査測量事業本部 技術部 技術開発プロジェクト	
現有台数・基地		6台	基地	愛知県西春日井郡豊山町豊場若宮17-1	
技術概要		「MMS N-QUICK」は自社開発した、コンパクトで脱着可能な車載型レーザ測量システム（MMS）である。一般乗用車、パトロール車、タクシーなど多くの車両に搭載でき、自社計測の他、パトロールなどの日常業務と同時に計測を行うこともできる。取得した三次元データ（車両の位置・姿勢データ、三次元点群データ等）を活用することで、路面の現況把握などを支援する技術である。			
技術区分	対象部位	車道			
	変状の種類	IRI, わだち掘れ量			
	物理原理	レーザ測距, GNSS（衛星測位）, IMU（傾きおよび加速度の測定）			
	検出項目	レーザーによる距離の算出, 三次元座標データ, 加速度センサー, ジャイロセンサー, 座標位置			

2. 基本諸元

計測機器の構成			本計測機器は、計測装置（レーザスキャナおよびGNSS/IMU）、処理装置（コンピュータ）、記録装置（外付けSSD）を組み合わせた、可搬型の車載型レーザ測量システム（MMS）である。車両に本計測機器を搭載し、走行しながら三次元の走行軌跡データ、点群データを取得する。
移動装置	移動原理		【車両型】車両にセンシング機器を設置し、交通流に沿って走行しながら車道と撮影対象箇所の離隔の範囲内でアプローチするもの。車両は一般的な四輪自動車（内燃機関を搭載した四輪自動車）を使用する。
	運動制御機構	通信	該当せず。 運転制御は有人（運転者）が自動車を運転することで実施する。
		測位	該当せず。 運転制御は有人（運転者）が自動車を運転することで実施する。
		自律機能	該当せず。 運転制御は有人（運転者）が自動車を運転することで実施する。
	外形寸法・重量		計測装置（GNSS/IMUおよびレーザスキャナ）と移動装置（四輪自動車）は分離する。
	搭載可能容量 （分離構造の場合）		・計測装置の最大外形寸法（長さ210mm×幅220mm×高さ210mm） ・計測装置の最大重量（3kgf）
	動力		移動装置（四輪自動車）の内燃機関。
	連続稼働時間 （バッテリー給電の場合）		–
計測装置	設置方法		・移動装置（四輪自動車）の屋根にアタッチメントを使用して取り付ける。 ・処理用のコンピュータは車両内部（座席の下など）に設置する。 ・アタッチメントは自動車用のルーフキャリア及びシステム躯体のマグネットマウントから構成される。
	外形寸法・重量 （分離構造の場合）		・計測装置の最大外形寸法（長さ210mm×幅220mm×高さ210mm） ・計測装置の最大重量（3kgf）
	センシングデバイス	カメラ	–
		パン・チルト機構	–
		角度記録・制御機構機能	–
		測位機構	RTK-GNSS、IMUの併用
		計測原理	RTK-GNSS/IMUにより自己位置を特定すると同時に、レーザスキャナにより路面および道路周辺の三次元点群データ（相対座標）を取得し、特定した自己位置を用いて三次元点群データに絶対座標を付与する。
		計測の適用条件 （計測原理に照らした適用条件）	・水部はレーザが反射しづらいため、測定対象（路面など）は著しく濡れていない必要がある。 ・GNSS測位がほとんど行えない環境（トンネル内や屋内など）では短時間のデータ取得のみ可能である。
		精度と信頼性に影響を及ぼす要因	・GNSS測位に適さない環境（トンネル内、樹木下、ビル街など）では高精度なデータ取得は困難である。 ・携帯電話通信圏外となる場所では高精度なデータ取得が困難である。 ・降雨が点群データのノイズとなるため、雨天での計測は推奨しない。
		計測プロセス	①走行計測を実施（車両の位置・姿勢データおよび、道路周辺の三次元点群データを取得） ②後処理により各指標を算出する ・三次元点群データ(レーザスキャナ）の横断的比高解析により、わだち掘れ量を計算する ・車両の位置・姿勢情報（GNSS/IMU解析結果）の時系列変化に基づき、IRIを計算する
		アウトプット	・IRI、わだち掘れ量は損傷区分ごとに属性分けされたkmlやshpなどの形式で出力される。 ・必要に応じてcsv形式などでの取りまとめを行う。
		計測頻度	1回の走行で、解析に必要な計測データの取得が可能。
	耐久性		計測装置は非公開（防滴程度として取り扱う）
	動力		・移動装置（四輪自動車）の内燃機関によって発電された電力を用いる。 ・大容量モバイルバッテリー（キャンプ、防災用）を使用することも可能である。
	連続稼働時間 （バッテリー給電の場合）		・移動装置（四輪自動車）の内燃機関によって発電された電力を用いる場合は制限なし。 ・大容量モバイルバッテリーを使用する場合は約8時間である。
データ収集・通信装置	設置方法		移動装置（四輪自動車）の室内に小型PCを設置する。移動装置（四輪自動車）の屋根に取り付けた計測装置とは有線（通信ケーブル）で接続する。
	外形寸法・重量 （分離構造の場合）		・車内に設置した小型PCの最大外形寸法（長さ100mm×幅53mm×高さ10mm） ・車内に設置した小型PCの最大重量52gf
	データ収集・記録機能		車内に設置した小型PCに接続した記録メディア（SSD）に保存する。
	通信規格 （データを伝送し保存する場合）		該当せず（計測データを外部に伝送しない）。 ただし、GNSS測位精度向上のため、補正情報をインターネット経由で取得する。そのためのインターネット回線にはモバイル回線（LTE）を使用する。
	セキュリティ （データを伝送し保存する場合）		該当せず（データを外部に伝送しない）。
	動力		・移動装置（四輪自動車）の内燃機関によって発電された電力を用いる。 ・大容量モバイルバッテリー（キャンプ、防災用）を使用することも可能である。
	データ収集・通信可能時間 （データを伝送し保存する場合）		・移動装置（四輪自動車）の内燃機関によって発電された電力を用いる場合は制限なし。 ・大容量モバイルバッテリーを使用する場合は約8時間である。

3. 計測性能

項目			性能
計測装置	計測レンジ（測定範囲）		車載型レーザ測量システム（MMS）自体の計測レンジは30m（移動体からの距離）であるが、IRIやわだち掘れ量は走行車線の範囲内で算出する。
	感度	校正方法	校正はメーカー（自社）の推奨として1年に1回を目安とする
		検出性能	–
		検出感度	–
	撮影速度		最低10km/h～最高60km/h
	計測精度		わだち掘れ量：2cm（それ以下の値は参考値）
	位置精度		システムの位置（座標）の精度はGNSS測位環境に応じる。GNSS測位環境の良い場所（上空遮蔽が少ない場所）では約10cmの絶対位置誤差である。一方、GNSS測位環境の悪い場所では絶対座標の精度が低下する（1,2m程度）。ただし、相対位置は5cm程度であり、路肩からの距離や問題箇所の長さはGNSS測位環境が悪くても5cm程度である。一方で、検知する物理量（わだち掘れ量）の精度は2cmである。
	色識別性能		–
	S/N比		該当せず
	分解能		該当せず
	計測精度		システム全体により取得される走行軌跡データ，三次元点群データの相対位置精度は±5cm程度である、IRIおよびわだち掘れ量の計算にはそれらのデータを用いるため、その精度の影響を受ける。
	計測速度 （移動しながら計測する場合）		10km/h～60km/h （道路の法定速度を標準とする）
	位置精度 （移動しながら計測する場合）		システムの位置（座標）の精度はGNSS測位環境に応じる。GNSS測位環境の良い場所（上空遮蔽が少ない場所）では約10cmの絶対位置誤差である。一方、GNSS測位環境の悪い場所では絶対座標の精度が低下する（1,2m程度）。ただし、相対位置は5cm程度であり、路肩からの距離や問題箇所の長さはGNSS測位環境が悪くても5cm程度である。一方で、検知する物理量（わだち掘れ量）の精度は2cmである。

4. 画像処理・調書作成支援

変状検出手順		【IRI】 ①取得された車両の走行軌跡データ（三次元座標データ）を、解析区間の起終点の位置に応じて編集する。（手動） ②編集後の走行軌跡データに対してソフトウェアによる解析を行い、指定区間ごとのIRIを計算・出力する。（自動） 【わだち掘れ量】 ①取得された三次元点群データのスムージング処理を行う。（自動） ②処理後の三次元点群データに対してソフトウェアによる解析を行い、わだち掘れの位置と深さを計算・出力する。（自動） ③出力されたわだち掘れの深さの、指定区間ごとの代表値（平均値・最大値など）を計算する。（自動）
ソフトウェア情報	ソフトウエア名	中日本航空社製 「IRI計算プログラム "IRI計算.py"」 中日本航空社製 「わだち掘れ量計算ソフト "Client.exe"」
	検出可能な変状	わだち掘れ量（cm）、IRI
	変状検出の原理・アルゴリズム	【IRI】（ルールベース） 車両の走行軌跡データ（三次元座標データ）の時系列変化に基づき、走行車線の路面凹凸指標（IRI）を計算・出力する。 【わだち掘れ量】（ルールベース） 三次元点群データの横断方向成分（スキャンライン）を解析し、路面のわだち掘れの位置と深さを計算する。わだち掘れ量は20Hzでスキャンされるライン毎に算出し、指定区間ごとの最大値や平均値などを代表値として取りまとめる。
	取り扱い可能な画像データ	中日本航空社製のシステム（MMS N-QUICK）で取得された点群データ及び位置・姿勢データに限る。
	出力ファイル形式	kml, shp, csv形式等で対応可能

5. 留意事項（その1）

項目		適用可否／適用条件
点検時現場条件	道路幅員条件	自動四輪車が通り抜けできる道路に限る。道路幅3m未満は困難。 IRIやわだち掘れ量の調査は各車線毎に実施する（約3.5m幅）。
	周辺条件	・トンネル内等の上空が閉鎖される箇所では、短時間のデータ取得のみ可。 ・位置精度向上のためインターネットを使用したRTK-GNSSを行う。そのため、携帯電話圏外での調査は適していない。
	作業範囲	IRIやわだち掘れ量の調査は各車線毎に実施する（約3.5m幅）。
	安全面への配慮	特になし（一般的な運転）
	無線等使用における混線等対策	特になし
	交通規制の要否	不要
	交通規制の範囲	不要
	現地への運搬方法運搬方法	・車両に搭載して運搬 ・運送サービスによる運搬
	気温条件	・特になし
	車線数の制約	IRIやわだち掘れ量の調査は各車線毎に実施する（約3.5m幅）。
	その他	・雨天の場合や、路面が著しく濡れている場合、わだち掘れ解析不可。 ・トンネル内等の上空が閉鎖される箇所では、短時間のデータ取得のみ可。 ・使用する車両の形状によっては、架台作成が別途必要な可能性あり。

5. 留意事項（その2）

項目		適用可否／適用条件
作業条件・運用条件	調査技術者の技量	特になし。システムの搭載や運用について、半日程度の講習を推奨する。
	必要構成人員数	運転者1名、補助員（走行ルートの指示、機材の動作確認）1名、合計2名
	操作に必要な資格等の有無、フライト時間	特になし。システムの搭載や運用について、半日程度の講習を推奨する。
	作業ヤード・操作場所	自動四輪車が通り抜けできる道路に限る。道路幅3m未満は困難。
	点検・診断に関する費用	100km×1車線あたりの標準的な費用：1,200,000円（機材レンタル費用及びデータ処理費用） ※走行や車両計測費は含まない
	保険の有無、保障範囲、費用	加入していない：積載する機材が脱落して与える損害は自動車保険で対応
	時間帯（夜間作業の可否）	制限なし（夜間作業も可能）
	計測時の走行速度条件	10km/h以上60km/h以下　（法定速度に合わせて走行）
	渋滞時の計測可否	レーザスキャナが路面を照射する位置（車両後方約3m）に後続車両がいなければ計測が可能。
	可搬性(寸法・重量)	・計測装置の最大外形寸法（長さ210mm×幅220mm×高さ210mm） ・計測装置の最大重量（3kgf）
	自動制御の有無	自動制御なし（不要）
	利用形態：リース等の入手性	購入（販売）またはレンタルで計測装置を入手する。 購入およびレンタル：中日本航空株式会社（TEL：0568-28-4851） 車両（自動四輪車）はユーザー側にてご準備いただく。
	関係機関への手続きの必要性	必要なし
	解析ソフトの有無と必要作業及 び費用等	・解析ソフト：自社開発ソフトを使用 ・必要作業：担当者による解析作業 ・費用：500,000円（IRI解析、わだち掘れ量解析）　100km×1車線
	不具合時のサポート体制の有無及び条件	レンタルの場合は代替機を用意。販売品は有償で修理する。
	センシングデバイスの点検	適切に計測が可能となるよう、計測装置と校正作業が必要（年1回）
	その他	・雨天の場合や、路面が著しく濡れている場合、わだち掘れ解析不可。 ・トンネル内等の上空が閉鎖される箇所では、短時間のデータ取得のみ可。 ・使用する車両の形状によっては、架台作成が別途必要な可能性あり。

6. 図面等

1. 基本事項

技術番号		PA010054-V0025			
技術名		ロメンキャッチャースーパーMWD			
	技術バージョン			作成：　2026年2月作成	
開発者		ニチレキ株式会社			
連絡先等		TEL：　048-961-6321	E-mail：	naka.m@nichireki.jp	担当部署： 道路エンジニアリング部
現有台数・基地		1	基地	埼玉県越谷市	
技術概要		路面について、3Dカメラ等の計測機器が搭載された専用測定車で点検を行い、ひび割れ率、わだち掘れ量、IRIを解析、診断する技術である。さらに、レーザードップラー振動計による路面のたわみ量の測定および電磁波レーダによる路面下の反射波形の測定を行うことで、舗装点検と同時に構造調査を行う技術である。本技術の活用により、舗装点検および構造調査の効率化および品質確保などが期待できる。			
技術区分	対象部位	車道			
	変状の種類	ひび割れ率、わだち掘れ量、IRI、平たん性、路面たわみ量、舗装厚さ			
	物理原理	画像/プロファイル/加速度/角速度/レーザー/電磁波			
	検出項目	3Dカメラと赤外線レーザーを使った解析/IMUとレーザーによる解析/レーザードップラー車速計/レーザードップラー振動計/電磁波レーダ			

2. 基本諸元

計測機器の構成			移動車両に3Dカメラ、赤外線レーザー、加速度、レーザードップラー車速計、レーザードップラー振動計、電磁波レーダの計測装置を搭載し、走行しながらデータを取得する。 計測装置については、車両に強固に固定されており、一体的な構造となっている
移動装置	移動原理		【車両型】車両に計測機器を設置し、車両走行しながら計測する
	運動制御機構	通信	–
		測位	–
		自律機能	–
	外形寸法・重量		一体構造（移動装置+計測装置）：最大外形寸法（長さ9130mm、幅2490mm、高さ333mm）、最大重量（7945kgf）
	搭載可能容量 （分離構造の場合）		–
	動力		移動装置の内燃機関によって発電された電力を用いる
	連続稼働時間 （バッテリー給電の場合）		–
計測装置	設置方法		移動装置と一体的な構造
	外形寸法・重量 （分離構造の場合）		–
	センシングデバイス	カメラ	クラボウ社製　PG-4
		パン・チルト機構	–
		角度記録・制御機構 機能	–
		測位機構	RTK-GNSS
		計測原理	赤外線レーザーを路面に照射し、レーザードップラー車速計によって駆動した3Dカメラで画像を取得して、路面の輝度画像と横断プロファイルを得る。横断プロファイルは車両の進行方向に4㎜ピッチで取得しており、高さの低いデータが連続する場所をひび割れとして抽出することができる。 IMU測定値から算出される車体の姿勢角と前後二台のレーザー変位計で測定される変位差から路面のプロファイルを計算し、平たん性やIRI値を算出する。
		計測の適用条件 （計測原理に照らした適用条件）	非接触のレーザー光を用いているため、路面が濡れている場合は適用できない
		精度と信頼性に影響を及ぼす要因	路面が降雨降雪により濡れている状態
		計測プロセス	①発電機の始動し、計測システムを起動 ②コントロール用PCの起動 ③PCの計測アプリ内で計測開始ボタンを押して計測（走行）し、計測終了ボタンを押して計測を終了 ④データを集約し、接続された外付けSSDディスクにデータをコピー ⑤外付けSSDを取り外し、コピーしたデータを解析用PCに接続して解析処理
		アウトプット	舗装点検記録様式A
		計測頻度	1回
	耐久性		IP55相当（3Dカメラユニット）
	動力		移動装置に発電機を搭載し電力を供給する
	連続稼働時間 （バッテリー給電の場合）		–
データ収集・通信装置	設置方法		移動装置と一体的な構造
	外形寸法・重量 （分離構造の場合）		–
	データ収集・記録機能		USB接続の外付けSSDに保存
	通信規格 （データを伝送し保存する場合）		–
	セキュリティ （データを伝送し保存する場合）		–
	動力		–
	データ収集・通信可能時間 （データを伝送し保存する場合）		–

3. 計測性能

項目			性能
計測装置	計測レンジ（測定範囲）		・3Dカメラユニット：2000mm±50mm ・レーザ変位計：±100mm
	感度	校正方法	専用治具を水平に設置し、キャリブレーションファイルを生成する
		検出性能	–
		検出感度	–
	撮影速度		100km/h以下
	計測精度		幅1mm以上のひび割れを検出
	位置精度		・縦断方向：4mm ・横断方向：1mm ・直線区間に適用できる。
	色識別性能		グレースケール識別可能
	S/N比		–
	分解能		深度：0.5㎜、分解能：1㎜
	計測精度		距離測定精度：光学測量機による距離の測定値に対し、±0.3%以内の精度である。 ひび割れ率：幅1mm以上のひび割れが識別可能な精度である。 わだち掘れ量：横断プロフィルメーターによるわだち掘れ深さの測定値に対し、±3mm以内の精度である。 平たん性：縦断プロフィルメータによる標準偏差の測定値に対し、±30%以内の精度である。
	計測速度 （移動しながら計測する場合）		100km/h以下
	位置精度 （移動しながら計測する場合）		RTK-GNSSの精度に準じる

4. 画像処理・調書作成支援

変状検出手順		【ひび割れ率、わだち掘れ量】 ①起点・終点位置を設定する。(手動) ②画像から幅員を決定し工区内に対し50cmのメッシュを作成して、ひび割れ箇所を自動検出する。(自動) ③メッシュ内のひび割れ面積を計算し、指定延長区間内のひび割れ率を算出する。(自動) ②工区内を1mごとの測点でわだち掘れ量を算出する。(自動) ③指定延長区間内のわだち掘れ量を平均し算出する。(自動) 【IRI、平たん性】 ①起点・終点位置を設定する。(手動) ②測定されたプロファイルデータをもとに工区内のIRI、平たん性を算出する。(自動)
ソフトウェア情報	ソフトウエア名	・クラボウ社製　Ccrack Detector　（市販ソフト） ・トノックス社製　Tx-IRI解析ソフト　（市販ソフト） ・路面たわみ量計算ソフト　（自社開発ソフト） ・Kontur社製　3D Examiner　（市販ソフト）
	検出可能な変状	ひび割れ率(%)、わだち掘れ量(mm)、IRI、平たん性(mm/m)、路面たわみ量、舗装厚さ
	変状検出の原理・アルゴリズム	【ひび割れ率】 赤外線レーザー光と3Dカメラ(深度が撮影できるカメラ)を使用した撮影方式 【わだち掘れ量】 赤外線レーザー光と3Dカメラ(深度が撮影できるカメラ)を使用した測定方式 【平たん性、IRI】 IMUとレーザーから得られた路面プロファイルにより算出する方式 【路面たわみ量】 レーザードップラー振動計から解析する方式 【舗装厚さ】 電磁波レーダから解析する方式
	取り扱い可能な画像データ	取得した路面データの輝度画像、深さ画像
	出力ファイル形式	JPEG形式

5. 留意事項（その1）

項目		適用可否／適用条件
点検時現場条件	道路幅員条件	幅員：2.7m以上
	周辺条件	高さ制限3.0m以下の場合は不可
	作業範囲	ー
	安全面への配慮	黄色回転灯及び後部の電光掲示板にて、周囲へ注意喚起する
	無線等使用における混線等対策	ー
	交通規制の要否	不要
	交通規制の範囲	不要
	現地への運搬方法	不要
	気温条件	特になし
	車線数の制約	特になし
	その他	ー

5. 留意事項（その2）

項目		適用可否／適用条件
作業条件・運用条件	調査技術者の技量	自社講習１日以上
	必要構成人員数	運転手1人、操作1人 合計2人
	操作に必要な資格等の有無、フライト時間	自社講習１日以上
	作業ヤード・操作場所	―
	点検・診断に関する費用	100km×1車線あたりの標準的な費用：3,340千円 ※調査地までの専用測定車の回送費用、旅費交通費は含まない。 ※路面たわみ量および舗装厚さの調査は含まない。
	保険の有無、保障範囲、費用	加入済み、保証範囲：対人＋対物 保証金額：無制限
	時間帯（夜間作業の可否）	日中または夜間作業が可能
	計測時の走行速度条件	80km/hまで（ひび割れおよびわだち掘れは100km/h）
	渋滞時の計測可否	特になし（測定可能）
	可搬性(寸法・重量)	特になし
	自動制御の有無	自動制御なし
	利用形態：リース等の入手性	すべて自社機材
	関係機関への手続きの必要性	必要なし
	解析ソフトの有無と必要作業及 び費用等	解析ソフト： ・クラボウ社製　Ccrack Detector ・トノックス社製　Tx-IRI解析ソフト ・路面たわみ量計算ソフト （自社開発ソフト） ・Kontur社製　3D Examiner （市販ソフト） 必要作業：担当者による解析作業
	不具合時のサポート体制の有無及び条件	なし
	センシングデバイスの点検	年一回、センサメーカーに依頼
	その他	①特許状況：なし ②気象条件：路面は乾燥状態であること ③作業条件：なし ④適用できない条件：路面に撮影を阻害する障害物（土砂や落ち葉など）がある場合

6. 図面等

3Dカメラユニット
ROMEN CATCHER
スーパーMWD
Moving Wheel Deflectometer
Super MWD-01
NISHIREKI
レーザードップラー振動計
IRI装置
電磁波レーダ

1. 基本事項

技術番号		PA010055-V0025			
技術名		アクションカメラを用いた走行動画点群による路面性状診断「Hutec Scan 3D」			
	技術バージョン			作成：　2025年11月作成	
開発者		北川ヒューテック株式会社			
連絡先等		TEL：　076-277-1724	E-mail：　kc-honma@k-hutec.co.jp		担当部署：技術研究所
現有台数・基地		1	基地	石川県能美郡川北町	
技術概要		GPS機能を備えたアクションカメラ（4K以上・フレームレート60fps以上）を横に2台並べて路面動画を撮影する 録画開始前からRTK受信データを記録する 撮影された路面画像とRTKデータを専用ソフトで処理して、静止画と撮影位置情報(緯度経度高度)の一覧表を作成する 静止画と一覧表をSfM-MVSソフトに読み込ませて、路面の点群データを作成し、路面の横断形状、縦断形状からわだち掘れ量とIRIを算出する			
技術区分	対象部位	車道			
	変状の種類	わだち掘れ量、IRI			
	物理原理	動画			
	検出項目	カメラ撮影動画の画像解析			

2. 基本諸元

計測機器の構成			本計測機器は、一般車両のフロントガラス内に取り付けた動画撮影カメラ(アクションカメラ)2台とRTK受信機で構成
移動装置	移動原理		車両型
	連動制御機構	通信	–
		測位	–
		自律機能	–
	外形寸法・重量		分離構造：最大外形寸法(長さ4045mm、幅1665mm、高さ1900mm)、最大重量(2110kgf)
	搭載可能容量 (分離構造の場合)		計測装置(カメラ)：最大外形寸法(長さ150mm×幅400mm×高さ130mm)、最大重量(0.5kgf) 計測装置(RTK)：最大外形寸法(長さ150mm×幅150mm×高さ50mm)、最大重量(0.5kgf)
	動力		車両の内燃機関によって発電された電力を用いる
	連続稼働時間 (バッテリー給電の場合)		–
計測装置	設置方法		カメラは、車両のフロントウィンドウ上部にアタッチメントで固定 RTK-GNSSのアンテナは車両のルーフにマグネットで固定
	外形寸法・重量 (分離構造の場合)		計測装置(カメラ)：最大外形寸法(長さ150mm×幅400mm×高さ130mm)、最大重量(0.5kgf) 計測装置(RTK)：最大外形寸法(長さ150mm×幅150mm×高さ50mm)、最大重量(0.5kgf)
	センシングデバイス	カメラ	GoPro Hero11、またはHero13 センサーサイズ(縦5.60mm×横6.40mm)、ピクセル数(縦2988pixel×横5312pixel)、焦点距離(2.71mm)
		パン・チルト機構	水平±5°、鉛直20±5°
		角度記録・制御機構 機能	–
		測位機構	–
		計測原理	車両のフロントガラス上部に設置したカメラで路面の動画撮影 動画データを画像処理により静止画と撮影位置情報(緯度経度高度)の一覧表を算出 SfM-MVSソフトに静止画と一覧表を読み込ませ、路面の点群データを作成 点群解析ソフトで、横断形状からわだち掘れ量を算出 縦断形状を、ProVALに入力してIRIを算出
		計測の適用条件 (計測原理に照らした適用条件)	日中の晴天、曇天時に撮影する必要がある。 また、太陽が画面に映り込まないようにすること、路面が濡れた状態ではないことも必要になる。 RTK-GNSSデータを利用するので、トンネルなどの受信不可能な場所は対象外となる。
		精度と信頼性に影響を及ぼす要因	カメラの固定状態や、GPSが長時間受信できない区間
		計測プロセス	①フロントウィンドウにカメラを2台固定する ②計測区間の撮影の前に、カメラをオンにしてGPSを捕捉したことを確認する RTK-GNSSの測位の記録を開始する ③計測区間を撮影しながら時速0km以上60km以下で走行する ④画像処理ソフトにより、静止画と撮影位置情報の一覧表を作成する ⑤SfM-MVSソフトに静止画と一覧表を読み込ませ、路面の点群データを作成する ⑥計測区間の起点と終点の位置を点群データで確認し、横断形状からわだち掘れ量を、縦断形状からIRIを算出する
		アウトプット	わだち掘れ量、IRIのデータはExcel形式の一覧表として書き出す 点群データをPLY、LAS形式として提出可能
		計測頻度	最小計測回数(撮影)：1回
	耐久性		–
	動力		車両のバッテリーから供給(Type-CのUSB接続)
	連続稼働時間 (バッテリー給電の場合)		–
データ収集・通信装置	設置方法		カメラは、車両のフロントウィンドウ上部にアタッチメントで固定 RTK-GNSSのアンテナは車両のルーフにマグネットで固定
	外形寸法・重量 (分離構造の場合)		計測装置(カメラ)：最大外形寸法(長さ150mm×幅400mm×高さ130mm)、最大重量(0.5kgf) 計測装置(DGPS)：最大外形寸法(長さ150mm×幅150mm×高さ50mm)、最大重量(0.5kgf)
	データ収集・記録機能		動画は記録メディア(microSDカード)に保存
	通信規格 (データを伝送し保存する場合)		–
	セキュリティ (データを伝送し保存する場合)		–
	動力		車両のバッテリーから供給(Type-CのUSB接続)
	データ収集・通信可能時間 (データを伝送し保存する場合)		–

3. 計測性能

項目			性能
計測装置	計測レンジ（測定範囲）		幅：2～5m 横断面/縦断面：0～100mm
	感度	校正方法	–
		検出性能	–
		検出感度	–
	撮影速度		わだち掘れ量、IRI：0～60km/h
	計測精度		–
	位置精度		±100mm
	色識別性能		フルカラー識別可能
	S/N比		–
	分解能		–
	計測精度		わだち掘れ量：横断プロフィルメーターによるわだち掘れ深さの測定値に対し、±5mm以内の精度である。 IRI：縦断プロフィルメータによる測定値に対し、±20%以内の精度である。
	計測速度 （移動しながら計測する場合）		わだち掘れ量、IRI：0～60km/h
	位置精度 （移動しながら計測する場合）		±100mm

4. 画像処理・調書作成支援

変状検出手順		【わだち掘れ量】 路面の点群の横断形状から、わだち掘れ量を算出する。 【IRI】 路面の点群の縦断形状をProVALに入力し、IRIを算出する
ソフトウェア情報	ソフトウエア名	自社ソフト
	検出可能な変状	わだち掘れ量(mm)、IRI（mm/m）
	変状検出の原理・アルゴリズム	【路面の点群データ】 SfM-MVSソフトで、静止画とその撮影位置データから路面を点群にする。 【わだち掘れ量】 路面の点群の横断形状から、わだち掘れ量を算出する。 【IRI】 路面の点群の縦断形状をProVALに入力し、IRIを算出する。
	取り扱い可能な画像データ	4K以上、60fps、ビットレート120MB/s以上の動画とする。 但し、動画にGPS測位データも同時に記録されていること。
	出力ファイル形式	Excelの表の形式

5. 留意事項（その1）

項目		適用可否／適用条件
点検時現場条件	道路幅員条件	2m以上、5m以下
	周辺条件	高さ制限2.1m以下の場合は不可(車両による) トンネル内の計測は不可
	作業範囲	–
	安全面への配慮	–
	無線等使用における混線等対策	–
	交通規制の要否	不要
	交通規制の範囲	不要
	現地への運搬方法運搬方法	計測車両に搭載して運搬
	気温条件	無し
	車線数の制約	無し
	その他	日中の晴天、曇天時に撮影する必要があり、路面が濡れている場合は不可。 トンネルなどGPSが受信できない場所は不可。

5. 留意事項（その2）

項目		適用可否／適用条件
作業条件・運用条件	調査技術者の技量	カメラのセットアップ、撮影が出来れば、特に技量は不要
	必要構成人員数	運転者1名（音声でカメラの起動と停止が可能）
	操作に必要な資格等の有無、フライト時間	無し
	作業ヤード・操作場所	–
	点検・診断に関する費用	[計測および解析費用] ・100kmあたり/概算270万円（外業/撮影・調査 15万円、内業/解析 255万円） ・5km未満/概算30万円（外業/撮影・調査 9万円、内業/解析 21万円） ※諸経費、一般管理費は含まず
	保険の有無、保障範囲、費用	移動車両の保険 加入済み、保証範囲：人+自転車+車、保証金額：無制限
	時間帯（夜間作業の可否）	わだち掘れ量、IRI：日中（夜間は不可）
	計測時の走行速度条件	わだち掘れ量、IRI：0km/h以上、60km/h以下
	渋滞時の計測可否	特になし
	可搬性（寸法・重量）	計測装置（カメラ）：最大外形寸法（長さ150mm×幅400mm×高さ130mm）、最大重量（0.5kgf） 計測装置（RTK）：最大外形寸法（長さ150mm×幅150mm×高さ50mm）、最大重量（0.5kgf）
	自動制御の有無	自動制御無し
	利用形態：リース等の入手性	すべて市販調達可能な資機材
	関係機関への手続きの必要性	不要
	解析ソフトの有無と必要作業及 び費用等	解析ソフト：自社開発ソフトを使用 必要作業：解析担当者による解析作業 費用等：点検・診断に関する費用参照
	不具合時のサポート体制の有無及び条件	有り
	センシングデバイスの点検	無し
	その他	わだち掘れ量、IRI 気象条件：日中の晴天、曇天 作業条件：路面が濡れていないこと、起点と終点にマーキング必要 適用できない条件：アスファルト舗装以外の舗装 GPSが受信きない（トンネル内等）場合

6. 図面等

計測車両

撮影機材

1. 基本事項

技術番号		PA010056-V0025			
技術名		Draw-AI with テレマティクスサービス(Diagnose roads with AI)			
	技術バージョン	v2.2.0		作成：　2025年4月作成	
開発者		国際航業株式会社			
連絡先等		TEL：　042-307-7240	E-mail：　tatsuro_suzuki@kk-grp.jp		担当部署：インフラDX推進部東日本DX戦略G
現有台数・基地		50台	基地	東京都府中市、大阪府大阪市	
技術概要		車両にiPhone若しくは通信可能なドライブレコーダーを設置し、車両前方の動画及びGPSデータの取得を行う。取得データは転送を行い、順次解析を実施。解析は画像に対してAI画像認識により路面の異常を自動で判定する技術。舗装点検結果は異常箇所の画像と位置情報を元に解析を実施、評価単位などの調整を行いwebGIS等へ搭載し、明示する。			
技術区分	対象部位	車道、路肩部			
	変状の種類	ひび割れ率、わだち掘れ量、IRI、ポットホール、路面標示、標識隠れ			
	物理原理	画像/動画			
	検出項目	カメラによる画像解析/座標位置			

2. 基本諸元

計測機器の構成			スマートフォン（iPhoneSEのiOS端末）及びドライブレコーダーを使用
移動装置	移動原理		【車両型】車両フロントガラス上部に設置して走行計測
	連動制御機構	通信	―
		測位	GNSS
		自律機能	―
	外形寸法・重量		―
	搭載可能容量 （分離構造の場合）		スマートフォン：高さ138㎜×幅67㎜×厚さ7㎜　重量144g
	動力		スマートフォンのバッテリー及び車両からの給電
	連続稼働時間 （バッテリー給電の場合）		5時間程度
計測装置	設置方法		スマートフォンを車両フロントガラス上部にアタッチメントを用いて装着
	外形寸法・重量 （分離構造の場合）		スマートフォン：高さ138㎜×幅67㎜×厚さ7㎜　重量144g
	センシングデバイス	カメラ	フルHD（1920×1080ピクセル） フレーム数（15～30FPS）
		パン・チルト機構	―
		角度記録・制御機構 機能	―
		測位機構	―
		計測原理	イメージセンサーによる動画取得
		計測の適用条件 （計測原理に照らした適用条件）	トンネル部、夜間、雨天や路面濡れの場合は計測不可
		精度と信頼性に影響を及ぼす要因	雨天時の路面濡れや日射の変化が激しい区間、逆光、フロントガラス部への反射
		計測プロセス	①スマートフォンのセット ②アプリの起動 ③スタートボタンを押す
		アウトプット	動画データ、txt形式の位置情報データ
		計測頻度	1回
	耐久性		防水・防塵
	動力		スマートフォンのバッテリー及び車両からの給電
	連続稼働時間 （バッテリー給電の場合）		―
データ収集・通信装置	設置方法		スマートフォン及びドライブレコーダー
	外形寸法・重量 （分離構造の場合）		スマートフォン：高さ138㎜×幅67㎜×厚さ7㎜　重量144g
	データ収集・記録機能		ー時的にスマートフォンに保存、データ転送完了後スマートフォン内のデータは削除
	通信規格 （データを伝送し保存する場合）		通信機能よりデータを転送
	セキュリティ （データを伝送し保存する場合）		―
	動力		スマートフォンのバッテリー及び車両からの給電
	データ収集・通信可能時間 （データを伝送し保存する場合）		通信環境やデータ量による

3. 計測性能

項目			性能
計測装置	計測レンジ（測定範囲）		前方：4m～10m、幅員：車線幅分を推奨
	感度	校正方法	—
		検出性能	—
		検出感度	—
	撮影速度		最大60km/h程度
	計測精度		ひび割れ幅3mm程度
	位置精度		位置情報は計測機器に依存
	色識別性能		—
	S/N比		—
	分解能		—
	計測精度		ひび割れ幅3mm程度
	計測速度 （移動しながら計測する場合）		最大60km/h程度
	位置精度 （移動しながら計測する場合）		位置情報は計測機器に依存

4. 画像処理・調書作成支援

変状検出手順		1）AIで解析を行うために、撮影した動画データから、フレーム情報とGPSの位置情報を基に5m間隔に画像の切り出しを行う。 2）切り出された5m毎の画像1枚1枚に対してAI解析を実行し、各項目の評価、検出を行う。
ソフトウェア情報	ソフトウエア名	・自社開発ソフトウェアを使用
	検出可能な変状	・ひび割れ率、わだち掘れ量、IRI、ポットホール、区画線、標識隠れ
	変状検出の原理・アルゴリズム	・AI（畳み込みニューラルネットワーク）による自動検出 ・AI教師データは以下のように作成しAIモデルに学習 1）舗装点検は同区間の路面性状測定車による測定値を画像に関連付けてデータセットを作成し学習 2）ポットホール、区画線、標識隠れは変状が生じている箇所の目視判読を行い教師データセットを作成し学習 ・学習モデルに基づき5mの画像毎にAI画像解析を実施し、情報をCSVで出力する。 ・路面が明瞭に確認できる画像が必要
	取り扱い可能な画像データ	①ファイル形式：JPEG ②ファイル容量：数十MB程度 ③カラー／白黒画像：カラー／カラー画像のみ取扱い可能 ④画素分解能：－ ⑤その他留意事項：画像と連動する位置情報データが必要となる
	出力ファイル形式	JPEG、CSV

5. 留意事項（その1）

項目		適用可否／適用条件
点検時現場条件	道路幅員条件	車両が安全に通行できれば適用可
	周辺条件	車両が安全に通行できれば適用可
	作業範囲	—
	安全面への配慮	—
	無線等使用における混線等対策	—
	交通規制の要否	不要
	交通規制の範囲	不要
	現地への運搬方法運搬方法	・人による運搬
	気温条件	特になし
	車線数の制約	1車線分の作業範囲を推奨
	その他	

5. 留意事項（その2）

項目		適用可否／適用条件
作業条件・運用条件	調査技術者の技量	なし
	必要構成人員数	最低運転手：1名（操作も兼ねる場合）
	操作に必要な資格等の有無、フライト時間	なし
	作業ヤード・操作場所	なし
	点検・診断に関する費用	年間利用：3,700千円
	保険の有無、保障範囲、費用	なし
	時間帯（夜間作業の可否）	昼間のみ
	計測時の走行速度条件	最大60km/h程度
	渋滞時の計測可否	特になし
	可搬性（寸法・重量）	特になし
	自動制御の有無	なし
	利用形態：リース等の入手性	自社機材
	関係機関への手続きの必要性	必要なし
	解析ソフトの有無と必要作業及び費用等	自社開発ソフトを使用
	不具合時のサポート体制の有無及び条件	あり（平日・日中）
	センシングデバイスの点検	年1回
	その他	

6. 図面等

1. 基本事項

技術番号		PA010057-V0025			
技術名		簡易型撮影装置			
	技術バージョン	－		作成：　2026年2月作成	
開発者		株式会社パスコ			
連絡先等		TEL：　03-5435-3564	E-mail：　keouuz6432@pasco.co.jp		事業統括本部営業部中央官庁支店
現有台数・基地		1	基地	東京都目黒区下目黒一丁目7番1号 大阪府大阪市浪速区湊町2-2-45	
技術概要		アクションカメラ（Gopro）で取得した画像、加速度に対して、画像のAI判読からひび割れを自動抽出、複数画像のSfMから横断形状出力、加速度から縦断プロファイルを生成する。取得した位置座標と生成した各種データからひび割れ率、わだち掘れ量、平たん性/IRIを算出する。			
技術区分	対象部位	車道			
	変状の種類	ひび割れ率、わだち掘れ量、平坦性、IRI			
	物理原理	動画/画像/加速度/位置座標			
	検出項目	ひび割れ率（%）、わだち掘れ量（mm）、IRI(mm/m)、健全度（Ⅰ・Ⅱ・Ⅲ）			

2. 基本諸元

計測機器の構成			アクションカメラ（Gopro）
移動装置	移動原理		型式：車両型
	連動制御機構	通信	－
		測位	－
		自律機能	－
	外形寸法・重量		全長　3.39m、全幅　1.47m、全高1.89m、重量1,350kg
	搭載可能容量 （分離構造の場合）		－
	動力		－
	連続稼働時間 （バッテリー給電の場合）		－
計測装置	設置方法		アクションカメラをマグネットマウントなどにより車両のルーフに設置
	外形寸法・重量 （分離構造の場合）		外形寸法: 56.6 mm（幅）× 47.7 mm（高さ）× 29.4 mm（奥行き） 重量：86g
	センシングデバイス	カメラ	24.7MP
		パン・チルト機構	水平−180°　～180° 鉛直−90°　～90°
		角度記録・制御機構 機能	手動にて任意角度に変更
		測位機構	GNSS
		計測原理	カメラで動画を取得する カメラ内に搭載されている加速度センサーで加速度を計測する
		計測の適用条件 （計測原理に照らした適用条件）	晴天あるいは曇天であること 路面が乾燥状態であること
		精度と信頼性に影響を及ぼす要因	雨天での計測が不可である。 衛星測位不可箇所では位置・距離がわからなくなる 画像が暗くなる箇所、時間では正確なデータが生成できない
		計測プロセス	①準備 カメラを車両ルーフに設置する 横断歩道などの画像の4隅の位置が特定できるキャリブ箇所を撮影する 撮影した動画で撮影したキャリブ箇所の4隅の寸法を測る ※マウントの角度、設置位置を変更しない場合はルーフへの取り付けのみ ②計測 計測起点まで移動し、終点まで動画撮影を行う
		アウトプット	動画（MP4形式）
		計測頻度	対象路線について最小1回。繰り返し計測することで評価結果を補正
	耐久性		－
	動力		リチウムイオンバッテリーもしくはUSB端子を介した給電
	連続稼働時間 （バッテリー給電の場合）		3時間
データ収集・通信装置	設置方法		マグネットマウントなどにより車両のルーフに設置
	外形寸法・重量 （分離構造の場合）		外形寸法: 56.6 mm（幅）× 47.7 mm（高さ）× 29.4 mm（奥行き） 重量：86g
	データ収集・記録機能		アクションカメラのSDカードに記録
	通信規格 （データを伝送し保存する場合）		－
	セキュリティ （データを伝送し保存する場合）		－
	動力		－
	データ収集・通信可能時間 （データを伝送し保存する場合）		－

3. 計測性能

項目			性能
計測装置	計測レンジ（測定範囲）		1車線幅（3.6m程度）
	感度	校正方法	－
		検出性能	－
		検出感度	－
	撮影速度		60FPS
	計測精度		1㎜
	位置精度		1～3m 前後
	色識別性能		フルカラー識別可能
	S/N比		－
	分解能		－
	計測精度		・距離測定精度：光学測量機による距離の測定値に対し、±0.3%以内の精度である。 ・ひび割れ率：幅1mm以上のひび割れが識別可能な精度である。 ・わだち掘れ量：横断プロフィルメーターによるわだち掘れ深さの測定値に対し、±3mm以内の精度である。 ・平たん性：縦断プロフィルメータによる標準偏差の測定値に対し、±30%以内の精度である。
	計測速度 （移動しながら計測する場合）		10～50km/h
	位置精度 （移動しながら計測する場合）		1～3m 前後

4. 画像処理・調書作成支援

変状検出手順		・動画データを静止画に変換 【ひび割れ】 ・静止画のオルソ画像化 ・AI判読によりオルソ画像内のひび割れ抽出 【わだち掘れ】 ・複数枚の画像からSfMにより点群化 ・横断形状取得位置を距離に基づき自動設定し、点群から横断形状の抽出、わだち掘れ量を自動計算 【平たん性/IRI】 ・加速度にGPS情報から距離情報を付与 ・加速度に対して積分等の変換処理により縦断プロファイルの生成し、換算式からIRIを算出
ソフトウェア情報	ソフトウエア名	－
	検出可能な変状	ひび割れ率（%）、わだち掘れ量（㎜）、平たん性（σ）、IRI（㎜/m）
	変状検出の原理・アルゴリズム	【ひび割れ率】 オルソ画像に対してひび割れ発生箇所をAIにより自動検出 【わだち掘れ量】 SfMにより生成した点群から横断形状を抽出し、わだち掘れ量を自動計算 【平たん性/IRI】 加速度に対して積分等の変換処理により縦断プロファイルの生成し、換算式からIRIを算出
	取り扱い可能な画像データ	MP4
	出力ファイル形式	横断形状（CSV形式） 縦断形状（EXCEL形式） 路面画像（jpg形式）

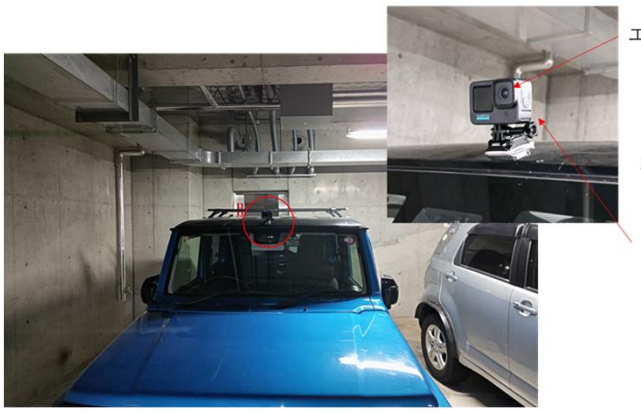
5. 留意事項（その1）

項目		適用可否／適用条件
点検時現場条件	道路幅員条件	幅員3.6m程度
	周辺条件	衛星測位不可箇所では位置・距離がわからなくなる 画像が暗くなる箇所、時間では正確なデータが生成できない
	作業範囲	－
	安全面への配慮	－
	無線等使用における混線等対策	－
	交通規制の要否	不要
	交通規制の範囲	不要
	現地への運搬方法運搬方法	・人による運搬 ・車両に搭載して運搬
	気温条件	−10～35℃
	車線数の制約	1車線ごとの計測
	その他	雨天での計測が不可である。 衛星測位不可箇所では位置・距離がわからなくなる 画像が暗くなる箇所、時間では正確なデータが生成できない

5. 留意事項（その2）

項目		適用可否／適用条件
作業条件・運用条件	調査技術者の技量	特になし
	必要構成人員数	1名で計測可能
	操作に必要な資格等の有無、フライト時間	運転免許書
	作業ヤード・操作場所	－
	点検・診断に関する費用	100km×1車線あたり ・外業：1,100,000円 ・内業：4,570,000円 ・機械経費：230,000円 ・その他：1,000,000円 合計：6,900,000円
	保険の有無、保障範囲、費用	－
	時間帯（夜間作業の可否）	昼間
	計測時の走行速度条件	10～50km/h
	渋滞時の計測可否	10km以下は平たん性/IRIの精度が低下
	可搬性(寸法・重量)	外形寸法: 56.6 mm（幅）× 47.7 mm（高さ）× 29.4 mm（奥行き） 重量：86g
	自動制御の有無	－
	利用形態：リース等の入手性	・車両のみ、レンタルで入手でも可
	関係機関への手続きの必要性	・必要なし
	解析ソフトの有無と必要作業及 び費用等	・解析ソフト：自社開発ソフトを使用 ・必要作業：担当者による解析作業
	不具合時のサポート体制の有無及び条件	平日営業時間（9：00～17：00）対応可能
	センシングデバイスの点検	－
	その他	雨天での計測が不可である。 衛星測位不可箇所では位置・距離がわからなくなる 画像が暗くなる箇所、時間では正確なデータが生成できない

6. 図面等



エリアセンサ（ひび割れ、わだち掘れ）

本体内部
- 加速度計
  （本体内部、平たん性/IRI）
- GNSS受信機
  （距離）
- SDカード
- バッテリー

1. 基本事項

技術番号		PA010058-V0025			
技術名		MMSを活用した路面性状調査			
	技術バージョン	ー		作成：　2026年2月作成	
開発者		株式会社三英技研			
連絡先等		TEL：　082-228-2221	E-mail：　sales@sanei.co.jp		担当部署：ー
現有台数・基地		1台	基地	広島県広島市	
技術概要		車両に搭載した高精度レーザにて点群データを取得し、自社開発ソフトにてわだち掘れ量及びIRI・平たん性を算出する。同じく車両に搭載したカメラで取得した画像を基にAI技術を活用してひび割れの情報を収集し、自社開発ソフトにてひび割れ率を算出する。MMS計測車両にて計測をしていることから、本計測にて取得した三次元点群や沿道画像を路面性状調査のみならず、他分野にて活用することもできる。			
技術区分	対象部位	車道			
	変状の種類	ひび割れ率、わだち掘れ量、IRI、平たん性			
	物理原理	画像/三次元点群/GNSS・IMU測位			
	検出項目	カメラによる画像解析/三次元点群/三次元座標データ/ジャイロセンサー/座標位置			

2. 基本諸元

計測機器の構成			本計測機器は、「メインユニット」「GNSSアンテナ」「カメラ4台」「高精度レーザ」「オドメトリ」「操作用PC」を「移動車両」に一体化させたものである
移動装置	移動原理		【車両型】/内燃機関を搭載した車両にて移動する
	運動制御機構	通信	ー
		測位	ー
		自律機能	自律機能なし
	外形寸法・重量		一体構造（移動装置+計測装置）：最大外形寸法（長さ3990mm、幅1690mm、高さ2750mm）、最大重量（1450kgf） （ただし、全方位カメラ不使用時の高さは2320mm）
	搭載可能容量 （分離構造の場合）		ー
	動力		移動装置の内燃機関によって発電された電力を用いる
	連続稼働時間 （バッテリー給電の場合）		ー
計測装置	設置方法		移動装置と一体的な構造
	外形寸法・重量 （分離構造の場合）		ー
	センシングデバイス	カメラ	FLIR社製カメラ　型番：ORX-10G-51S5C-C ・カメラ画素数：500万画素 ・画像サイズ：2400×2000 ・焦点距離：約1740mm
		パン・チルト機構	固定式
		角度記録・制御機構機能	ー
		測位機構	GNSS/IMU、時間情報を用いて運動制御機構と併用
		計測原理	・MMS計測車両に搭載しているカメラ及び高密度レーザを用いて、車両を走行しながら記録する。MMS計測車両は開始前にGNSS及びIMUの初期化として、約2kmの走行を実施する。また、終了時にも同様の走行を実施する。 ・各機器の操作については、専用ソフトウェアにて同期しており、計測の開始及び終了の操作は一括で行う。
		計測の適用条件 （計測原理に照らした適用条件）	・舗装された路面が特殊素材（反射素材）ではないこと ・舗装上の路面標識やカラー舗装に特殊な舗装素材が使われていないこと ・降雨や降雪により路面が湿潤していないことや積雪ではないこいと ・天候が雨天、強風、濃霧ではないこと
		精度と信頼性に影響を及ぼす要因	GNSS/IMU測位の受信電波が極端に劣化した状況
		計測プロセス	①MMS計測開始にあたり、機器類（GNSS/IMUなど）の初期化（走行を含む） ②計測対象路線の起点手前にて計測を開始 ③計測中はカメラ画像の露光を調整 ④計測対象路線の終点を過ぎて計測を終了　以降、②～④を繰り返す ⑤MMS計測の終了にあたり、機器類（GNSS/IMU）の終了化（走行を含む）
		アウトプット	・カメラ画像：raw ・三次元点群：las、csv ・自己位置座標等：csv
		計測頻度	1路線（1車線）あたりの計測回数は1回
	耐久性		IP54
	動力		移動装置のバッテリーより供給
	連続稼働時間 （バッテリー給電の場合）		ー
データ収集・通信装置	設置方法		移動装置と一体的な構造
	外形寸法・重量 （分離構造の場合）		ー
	データ収集・記録機能		計測装置の記録メディアに保存する
	通信規格 （データを伝送し保存する場合）		ー
	セキュリティ （データを伝送し保存する場合）		ー
	動力		移動装置のバッテリーより供給
	データ収集・通信可能時間 （データを伝送し保存する場合）		ー

3. 計測性能

項目			性能
計測装置	計測レンジ（測定範囲）		カメラ：5m程度　レーザ距離：119m（最大到達距離）
	感度	校正方法	メーカーにて校正
		検出性能	―
		検出感度	―
	撮影速度		80km/h以下
	計測精度		ひび割れ幅1mmのひび割れが識別可能な精度
	位置精度		相対誤差であれば1～2mm程度であるが、絶対精度の場合はGNSS/IMUの位置精度に準じる
	色識別性能		―
	S/N比		―
	分解能		―
	計測精度		・距離測定精度：光学測量機による距離の測定値に対し、±0.3%以内の精度である ・ひび割れ率：幅1mm以上のひび割れが識別可能な精度である ・わだち掘れ量：横断プロフィルメーターによるわだち掘れ深さの測定値に対し、±3mm以内の精度である ・平たん性：縦断プロフィルメータによる標準偏差の測定値に対し、±30%以内の精度である
	計測速度 （移動しながら計測する場合）		80km/h以下
	位置精度 （移動しながら計測する場合）		相対誤差であれば1～2mm程度であるが、絶対精度の場合はGNSS/IMUの位置精度に準じる

4. 画像処理・調書作成支援

変状検出手順		【共通】 ①左右カメラ画像から「解析区間の始点と終点（手動）」「白線の描画（自動・手動）」「基準線（自動・手動）」「解析区間距離（自動）」を作成する 【ひび割れ率】 ①左右後方カメラで撮影した画像から「ひび割れ検出AIシステム」を用いてひびを判定した画像を生成する（自動） ②上記①で生成したひび画像に対して三次元点群から座標付きポリラインを生成する（自動） ③上記②で生成したひびの確認及びパッチング箇所、橋梁ジョイントを抽出する（手動） ④自社開発ソフトにてひび割れ率を解析する（自動） 【わだち掘れ量・平たん性】 ①自社開発ソフトにて三次元点群からわだち掘れ量と平たん性及び換算IRIを算出する（自動） 【IRI】 ①上記平たん性の算出で出力されたerdファイルを「ProVAL」にてIRIを算出する（自動）
ソフトウェア情報	ソフトウエア名	「REDcube」（自社開発ソフト） 「ひび割れ検出AIシステム」（外部開発委託） The Transtec Group, Inc.製「ProVAL Ver3.61」（フリーソフト）
	検出可能な変状	ひび割れ率（%）、わだち掘れ量（mm）、平たん性（mm/m）、IRI
	変状検出の原理・アルゴリズム	【ひび割れ率】 ①路面上の白線内に0.5mごとのマス目を自動作成する ②マス目にあるひび割れ本数（1本、2本以上、無し）を自動計算する ③上記②の計算結果を基にひび割れ率を自動計算する 【わだち掘れ量】 ①測定位置から10cm程度の検索範囲にあるレーザ点を取得する ②取得した点の高さに対して統計処理を行い、現地盤の高さとする ③地形データに対して、両端を結んだ線を求める ④上記③の線を基準線とし、最深部の深さを求め、わだち掘れ量とする 【平たん性・IRI】 ①測定位置から1cm程度の検索範囲にあるレーザ点を取得する ②取得した点の高さに対して統計処理を行い、現地盤の高さとする ③地形データに対して、1.5mおきに高さを自動計算する ④上記③で計算した高さに対して、変位量を求める ⑤上記④で計算した変位量の標準偏差を計算し、平たん性とする ⑥平たん性の計算結果で出力される地形データ（erdファイル）を「ProVAL」を用いてIRIを算出する
	取り扱い可能な画像データ	①ファイル形式：raw ②ファイルの容量：約5GB/1km ③カラー/白黒画像：カラー画像 ④画素分解能：500万画素
	出力ファイル形式	・ひび割れ率…csv形式、xlsx形式、dwg形式 ・わだち掘れ量…csv形式、xlsx形式、dwg形式、png形式 ・IRI…csv形式、erd形式 ・平たん性…csv形式、xlsx形式 ・各項目について診断区分を判定したファイル…dwg形式、kml形式

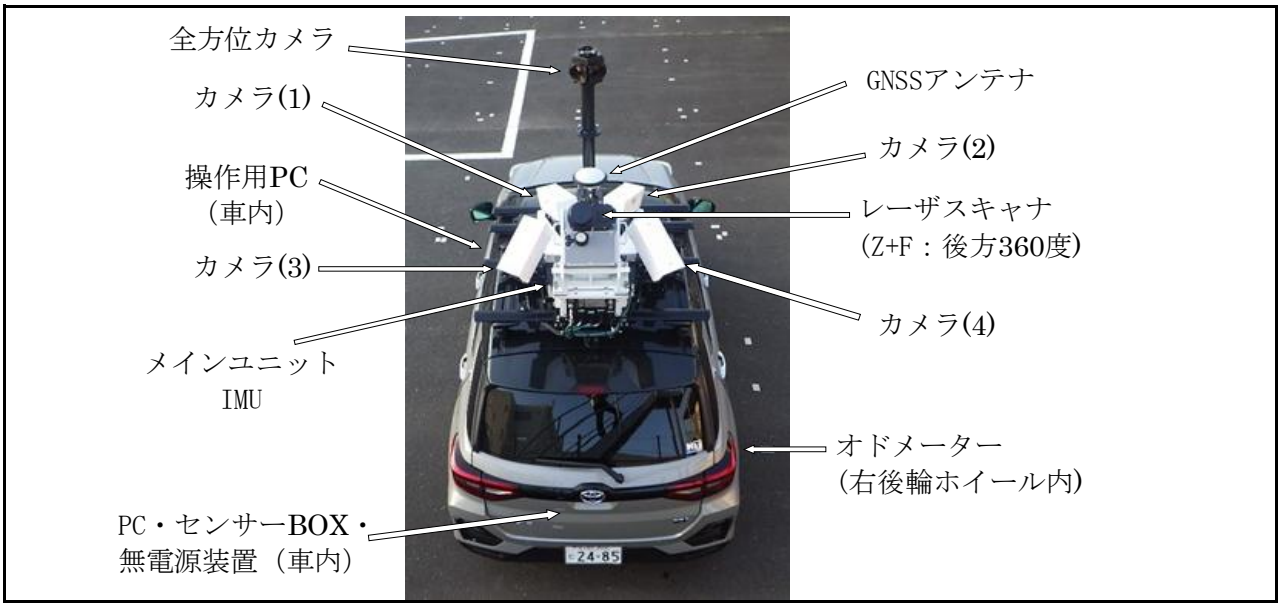
5. 留意事項（その1）

項目		適用可否／適用条件
点検時現場条件	道路幅員条件	幅員：4m程度まで計測可能
	周辺条件	高さ制限2.4m以下の場合は不可（全方位カメラ使用の場合は2.8m以下の場合は不可） 路面が砂や落ち葉等により汚損されている環境では正しい計測ができない
	作業範囲	ー
	安全面への配慮	道路交通法の順守及び車両後方に「計測中」の掲示による注意喚起を行う
	無線等使用における混線等対策	計測車両は有線接続にて構成されているため、混線対策は不要
	交通規制の要否	不要
	交通規制の範囲	不要
	現地への運搬方法運搬方法	車両に搭載して運搬
	気温条件	−10℃～40℃の範囲内で計測を実施
	車線数の制約	特になし
	その他	計測は日の出から日没までの間で行うが、降雨・降雪中は計測を中断する

5. 留意事項（その2）

項目		適用可否／適用条件
作業条件・運用条件	調査技術者の技量	自社による研修の修了者
	必要構成人員数	計測車両運転手1人、計測機器操作1人　合計2名
	操作に必要な資格等の有無、フライト時間	特になし
	作業ヤード・操作場所	・作業ヤード範囲：助手席 ・作業場所：助手席
	点検・診断に関する費用	【100km×1車線あたり】 調査費用_外業(現場作業)：1,200,000円 調査費用_内業(机上作業)：3,000,000円 機械経費：1,300,000円 合計：5,500,000円 ※その他費用（協議、打ち合わせ、旅費、報告書作成費用等）は含まない
	保険の有無、保障範囲、費用	加入済み、保証範囲：対人+対物、保証金額：無制限
	時間帯（夜間作業の可否）	計測は日の出から日没までの間
	計測時の走行速度条件	80km/h以下
	渋滞時の計測可否	特になし（測定可能）
	可搬性(寸法・重量)	特になし
	自動制御の有無	自動制御なし
	利用形態：リース等の入手性	・計測機器類は自社機材 ・車両のみリース契約にて入手 （リース先：ひろぎんリース株式会社、TEL：082-545-3738）
	関係機関への手続きの必要性	必要なし
	解析ソフトの有無と必要作業及 び費用等	解析ソフト：解析専用ソフト及び自社開発ソフトを使用 必要作業：担当者による解析作業
	不具合時のサポート体制の有無及び条件	あり（条件：機材の故障や不具合について機材メーカー保守）
	センシングデバイスの点検	メーカーによる定期点検と検定（年1回）のほか、修理や調整があった際には必要に応じて点検を行う
	その他	①特許状況：特になし ②気象条件：降雨・降雪・強風・濃霧時は計測不可 ③作業条件：なし ④適用できない条件：路面が湿潤や積雪、汚損の状態は適用できない

6. 図面等


全方位カメラ
カメラ(1)
操作用PC
（車内）
カメラ(3)
メインユニット
IMU
PC・センサーBOX・
無電源装置（車内）
GNSSアンテナ
カメラ(2)
レーザスキャナ
(Z+F：後方360度)
カメラ(4)
オドメーター
(右後輪ホイール内)

1．基本事項

技術番号		PA010059-V0025			
技術名		エッジAI路面解析ソリューション「Miruroad（ミルロード）」			
	技術バージョン	v1.2.0	作成：	2025年8月作成(2025年10月30日更新)	
開発者		エコモット株式会社			
連絡先等		TEL： 011-558-2211	E-mail：	itg@ecomott.co.jp	担当部署：IoTソリューション本部
現有台数・基地		300	基地	北海道札幌市	
技術概要		・当該技術の特徴：通信型ドライブレコーダー STZ-DR20J を道路巡回車両に設置し、走行中に取得した路面画像・GNSS 位置情報・加速度データ・AI算出結果を、クラウド Miruroad に自動送信して路面状態を可視化する技術である。 ・計測機器の構成： 通信型ドライブレコーダー本体、取付ブラケット（車両フロントガラス等に固定） ・計測対象部位： 舗装路面の表層 ・検出する変状・項目：IRI・ひび割れ・ポットホール ・計測のタイミング： 日常巡回時の通常走行中 ・計測の原理やプロセス：前方カメラで路面画像を撮影し、同時に GNSS と加速度センサーで位置・振動データを取得。取得した画像をエッジAIで解析。取得データおよびAI算出結果は LTE により自動でクラウドへ送信する。 ・計測結果の活用：Miruroad の地図画面でルート・画像・IRI・ひび割れ率・ポットホール を閲覧し、路面状況の把握、補修優先度検討、点検業務の効率化に活用する。			
技術区分	対象部位	車道			
	変状の種類	IRI・ひび割れ率・ポットホール			
	物理原理	・加速度：路面振動を計測し、IRI算出に利用。 ・GNSS：走行位置（緯度・経度）を取得し、画像・振動データと共に地図へマッピング。 ・ひび割れ：解析結果を取得し、画像・ひび割れ率（〇〇%）と共に地図へマッピング。 ・ポットホール：解析結果を取得し、画像・ポットホールと共に地図へマッピング。 ・画像：前方画像を、走行ルートや位置のエビデンス確認用としてMiruroad上に表示。			
	検出項目	・画像から検知したひびに対して、鳥観図変換や二値化などの画像処理を行い、全体の画素に対してひび割れの画素が何%であるかを算出。 ・画像から検知したポットホールに対して、鳥観図変換を行い、ポットホールの外枠を画像に対する相対座標として算出する。 ・3軸加速度センサーで取得した車両の上下振動データから、独自の解析アルゴリズムにてIRIを算出する。 ・GNSSを用い、IRI算出地点の緯度経度情報を特定する。			

2. 基本諸元

計測機器の構成			本計測機器は、カメラ、3軸加速度センサー（100Hz）、3軸ジャイロセンサー、GNSS受信機（GPS / GLONASS / QZSS / GALILEO）を内蔵したエッジAI処理端末（STZ-DR20J）を計測ユニットとして用いる。 本端末を移動車両のフロントガラス等に装着し、車両のシガーソケットまたは車載バッテリー（12V/24V）から給電を受け、車両と一体的に運用する構成である。
移動装置	移動原理		【車両型】／内燃機関または電動モーターを搭載した一般車両に装着し、交通流に従って通常走行することで、路面の平たん性（IRI）を計測し、ドラレコで取得した画像に対してAIでひび割れ率とポットホールの検知を行う。
	運動制御機構	通信	移動車両の運動制御を無線通信で操作することはなく、運動制御に関連する通信機能は使用しない。
		測位	移動車両の運動制御は車両側で行われ、計測機器が自律的に動作するものではない。 計測データ取得のためにGNSSを使用するが、これは 計測用であり運動制御には利用しない。
		自律機能	走行制御の自律機能を有さない。 ※車両の運転はドライバーが行い、装置による制御フィードバックは行わない。
	外形寸法・重量		車両に搭載する一体構造の計測装置であり、本体外形寸法・重量は以下の通り。 外形寸法：長さ39.5mm × 幅114.5mm × 高さ76.0mm（突起物含まず） 質量：約240 g（本体）／約270 g（取付ステー装着時）
	搭載可能容量 （分離構造の場合）		本機器は一体構造であり、分離構造ではないため 該当なし。
	動力		・仮設電源は不要で、車両のシガーソケット（DC12V/24V）または車両バッテリーから給電を行う。 ・電源遮断時のファイル保護用として、スーパーキャパシタ（または内蔵バッテリー）を搭載。 ※車両のACC-ON/OFFに連動して自動的に起動・終了する。
	連続稼働時間 （バッテリー給電の場合）		・走行中（車載電源供給中）は連続稼働が可能。（動作温度範囲：−20℃～+60℃）
計測装置	設置方法		・移動装置と一体的な構造。
	外形寸法・重量 （分離構造の場合）		・移動装置と一体的な構造のため対象外
	センシングデバイス	カメラ	・JVCケンウッド製 通信型ドライブレコーダー STZ-DR20J 内蔵カメラ ・イメージセンサー：1/3型 CMOS（約400万画素） ・ピクセル数：最大1920 × 1080（録画時、最大27fps） ・F値（絞り値）：2.0 ・視野角：水平 約145° ／垂直 約76° ・HDR（逆光補正）対応
		パン・チルト機構	・取付ブラケットによる手動調整式 ・可動範囲：垂直方向（仰角・俯角の調整可能）、水平方向（取付位置により調整） ※本機は車両に固定して使用するため、自動パン・チルト機構は有さない。
		角度記録・制御機構機能	・カメラユニットには 角度可変の駆動モーター機構は搭載していない。 ・取り付けブラケットによる手動での角度調整のみ。
		測位機構	・内蔵GNSS（GPS / GLONASS / QZSS / GALILEO）およびIMU（3軸加速度・3軸ジャイロ）を併用。 ・走行ルートは地図上にラインで表示され、撮影地点はマップ上のピンで特定される
		計測原理	【IRI】 ・車両走行時に発生する上下振動を、内蔵された3軸加速度センサーにより計測する。 ・収集されたデータは位置情報と合わせてLTE通信によりクラウドへ送信され、「IRIモード」においてIRIを算出する。 ・算出されたIRI値に基づき、地図上のルートを4段階（～3m/km、3～5m/km、5～8m/km、8m/km～）で色分け表示する 。 【ひび割れ】 ・車両走行時に取得した画像に対して、エッジAIによってひび割れ率を検出する。 ・収集されたデータは位置情報と合わせてLTE通信によりクラウドへ送信され、「ひび割れモード」においてひび割れを算出する。 ・算出されたひび割れ率に基づき、地図上のルートを3段階（全て、20～40%、40%～）で色分け表示する 。 【ポットホール】 ・車両走行時に取得した画像に対して、エッジAIによってポットホールを検出する。 ・収集されたデータは位置情報と合わせてLTE通信によりクラウドへ送信され、「ポットホールモード」においてポットホールを表示する。 ・表示されたポットホールは地図上に点情報としてマッピングされ、画像の中にポットホールをバウンディングボックスとして強調表示する。
		計測の適用条件 （計測原理に照らした適用条件）	・車両：一般の乗用車、商用車（サスペンションが正常な状態であること）。 ・設置方法：フロントガラスの内側に専用ブラケットで強固に固定すること。 ・天候：極端な悪天候（豪雨・積雪）によりタイヤの接地状態が不安定な場合は、正確な振動計測ができない可能性がある。 ・走行速度：一定の速度範囲（例：100km/h）での走行を推奨。
		精度と信頼性に影響を及ぼす要因	・車両特性の差：車種（大型・小型）やサスペンションの状態により振動伝達特性が異なる。極端に老朽化した車両は誤差源となる。
		計測プロセス	①【手動】計測車両のフロントガラスに端末を設置し、初期設定を行う。 ②【自動】車両の走行開始とともに、加速度センサーが路面からの振動データを、GNSSが位置・速度データを、カメラが前方画像を自動的に計測・収集する。 ③【自動】エッジAI端末内でサンプリングされたデータは、内蔵の通信モジュール（LTE）を介してサーバーへ逐次自動アップロードされる。 ④【自動】サーバー側の解析プログラムにより、振動データと走行速度からIRI値を算出。同時にWebブラウザの地図画面上に解析結果（ルートの色分け、画像、解析数値）をプロットする。

		アウトプット	・IRI解析データ：区間ごとのIRI値をWeb画面に表示 。 ・ひび割れ率解析データ：区間ごとのひび割れ率をWeb画面に表示。 ・ポットホール検知データ：ポットホールがある位置を点情報で画面に表示。 ・路面診断マップ：IRI値（4段階）に応じたルートの色分け表示 。 ひび割れ（3段階）に応じたルートの色分け表示。 ポットホールをルート上の点情報として表示。 ・解析レポート：Excel形式でのダウンロード機能。 ・前方画像：撮影地点ごとの画像（詳細パネルでの確認、拡大表示、個別ダウンロードが可能）
		計測頻度	加速度計測：100Hz（端末仕様） 画像取得：5mおき IRI算出：走行距離区間毎の連続処理、最大計測期間は無制限 ひび割れ・ポットホール：取得した全画像に対してエッジAI解析 結果出力：走行中リアルタイム
	耐久性		車内設置専用（室内専用）機器のため、JIS C 0920に基づくIP等級の指定なし。
	動力		移動装置の動力を参照
	連続稼働時間 （バッテリー給電の場合）		移動装置の連続稼働時間を参照
データ収集・通信装置	設置方法		・移動装置と一体的な構造。
	外形寸法・重量 （分離構造の場合）		・移動装置と一体的な構造のため対象外
	データ収集・記録機能		・計測装置（ドライブレコーダー）内の内部メモリにデータを一時保存する。 ・一時保存された加速度データ、位置情報、前方画像等の計測データ、AI解析結果は、内蔵の通信モジュールを使用し、インターネット経由でクラウドサーバーへ自動伝送される。 ・伝送後のデータはサーバー側のストレージに蓄積・保存され、Webブラウザを通じて管理・確認を行う。
	通信規格 （データを伝送し保存する場合）		・通信方法：無線（LTE通信） ・通信規格：4G / LTE（docomo/KDDI回線等） ・通信速度：使用するLTE回線（通信事業者）の仕様に準ずる。 ・通信距離：携帯電話網のサービスエリアに準ずる。
	セキュリティ （データを伝送し保存する場合）		・認証方式：クラウドサーバーへの接続時に、デバイスごとの一意の識別子を用いた相互認証を実施。 ・暗号化方式：伝送路の暗号化に HTTPS（TLS 1.2以上） を採用。暗号化アルゴリズムとして AES_128_GCM を使用。 ・データ完全性：ハッシュ関数 SHA-256 を用いた改ざん検知、真正性確認を実施。 ・ネットワーク：プライベートIPにより、インターネット経由の不正アクセスを物理的／論理的に遮断。 ※総務省・経済産業省が所管するIoT製品セキュリティ基準「JC-STAR ★1」の適合基準に準拠
	動力		移動装置の動力を参照
	データ収集・通信可能時間 （データを伝送し保存する場合）		・車両（移動装置）からの常時給電により、車両の稼働時間中は制限なく連続してデータ収集・伝送が可能。 ・通信環境が不安定なエリアでは、内部メモリへの一時蓄積を行い、通信復帰後に自動的に再送処理を行う。 ・連続使用可能時間：制限なし（車両電源供給下において、外気温 −20℃～+60℃ の範囲で動作可能） ・正確な「ひび割れ率」、「ポットホール」の算出には、路面のテクスチャが100%露出している必要がある。そのため、雨天時、夜間、積雪時は解析不可。

3. 計測性能

項目			性能
計測装置	計測レンジ（測定範囲）		IRI：0 ～ 20 m/km の範囲で算出可能
	感度	校正方法	加速度・ジャイロセンサー: 出荷時にセンサー素子メーカーの基準に基づき校正済み。運用時は、端末設置時の「取り付け角度補正機能」により、車両への装着角度に応じたキャリブレーションを実施。GNSS（1Hz）は衛星測位標準信号により自律校正される。
		検出性能	IRI算出に必要な縦加速度（±8G）およびGNSS測位データ（1Hz）を継続的に取得可能。
		検出感度	加速度センサ：±8G範囲、3軸、100Hz GNSS：1Hz、単独測位（GPS/GLONASS/QZSS/GALILEO）
	撮影速度		～ 100km/h（高速道路対応）
	計測精度		ひび割れ視認性: 幅1.0mm以上のひび割れが目視判読可能な解像度
	位置精度		水平方向（進行方向・横断方向）：±5m以内 使用条件：見通しの良い屋外、衛星信号が十分に受信できる環境。
	色識別性能		・フルカラー識別可能
	S/N比		・使用デバイスにおけるS/N比は製造時仕様に準拠（個別数値は非公開）。 ・加速度（100Hz）および映像（1080p）は、道路巡視用途として十分なS/Nを確保。
	分解能		加速度：100Hz サンプリング、3軸、±8G 画像: 1920 × 1080
	計測精度		平たん性：Ⅱ以上検出率：70～80%、Ⅱ以上的中率：90～100%、Ⅲ検出率：60～70%、Ⅲ的中率：60～70% 算出方法：3軸加速度（100Hz）とGNSS（1Hz）から走行応答波形を取得し、標準的なIRI演算処理により区間IRIを算出
	計測速度 （移動しながら計測する場合）		～ 100km/h の走行速度範囲で、計測に必要な画像を安定取得可能。
	位置精度 （移動しながら計測する場合）		水平方向（進行方向・横断方向）：±5m以内 使用条件：見通しの良い屋外、衛星信号が十分に受信できる環境。

4. 画像処理・調書作成支援

変状検出手順		【IRI】 ①データ収集: 走行中にエッジAI端末（STZ-DR20J）にて、3軸加速度（100Hz）およびGNSSによる位置・車速情報（1Hz）を収集する。（自動・端末側） ②画像抽出: 走行軌跡に合わせ、5mまたは20mの任意の間隔で視認点検用の静止画像を自動で切り出す。（自動・端末側） ③取得した画像に対してひび割れ・ポットホールAI解析 ④データ転送: 収集したセンサーデータおよび静止画像、AI解析結果を、LTE通信によりクラウドサーバーへ送信・蓄積する。（自動・端末側） ⑤IRI解析: 送信された加速度波形と位置情報を解析アルゴリズムにかけ、100m区間ごとのIRI値を算出・生成する。（自動・クラウド側） ⑥ひび割れ解析：送信されたひび割れ率を任意の区間ごとのひび割れ率として算出する。 ⑦抽出・確認: IRI値、ひび割れ、ポットホールの悪化箇所（閾値超過等）について、管理システム上で該当区間の画像を呼び出し、操作者が目視により路面の詳細変状を確認する。（手動）
ソフトウェア情報	ソフトウエア名	クラウド：Miruroad（自社開発クラウドソフトウェア） バージョン：クラウド上で随時更新（Webアプリ） エッジ端末：STZ-DR20J 組込ソフトウェア（車載加速度・GNSS・カメラ制御） バージョン：Ver.55.04以上
	検出可能な変状	・平たん性（IRI）100m区間（m/km） ・ひび割れ率20m区間(%) ・ポットホール(画像に対して強調表示) ・5m/20m路面画像による視認可能な変状（線状ひび・舗装劣化の目視確認） ※自動抽出ではなく、画像レビュー機能（手動）。
	変状検出の原理・アルゴリズム	【ひび割れ率・ポットホール】 ①画像内の一本一本のひび割れもしくはポットホールをアノテーションし、学習させる ②カメラからドラレコ画角画像を取得（フルHD） ③フルHD画像から路面部分をクロップ ④AIモデルの入力サイズにリサイズ（416px or 312px） ⑤AIモデルでひび割れ・ポットホールの候補を推論 ⑥各候補ごとにスコアを計算し、クラスIDを決定・（候補 N 件をループ処理して、1件ずつスコアとクラスIDを算出） ⑦並行処理でNMSを適用（重複候補をフィルタリング） ⑧ひび割れの場合：鳥観図上でひび割れ率を算出・ポットホールの場合：鳥観図上でポットホールの緯度経度、実寸サイズを算出 【IRI】 3軸加速度センサーおよびジャイロセンサーで検知した車両の鉛直方向の加速度応答に基づき、プロファイルデータによらないIRI推定アルゴリズムを用いて算出。
	取り扱い可能な画像データ	①ファイル形式: JPEG ②ファイル容量: 1画像あたり約200KB～500KB ③カラー/白黒画像: カラー画像に対応 ④画素分解能: 1920×1080（Full HD） ⑤その他留意事項: なし。
	出力ファイル形式	・解析レポート：Excel形式でのダウンロード機能 ・前方画像：撮影地点ごとの画像（詳細パネルでの確認、拡大表示、個別ダウンロードが可能）

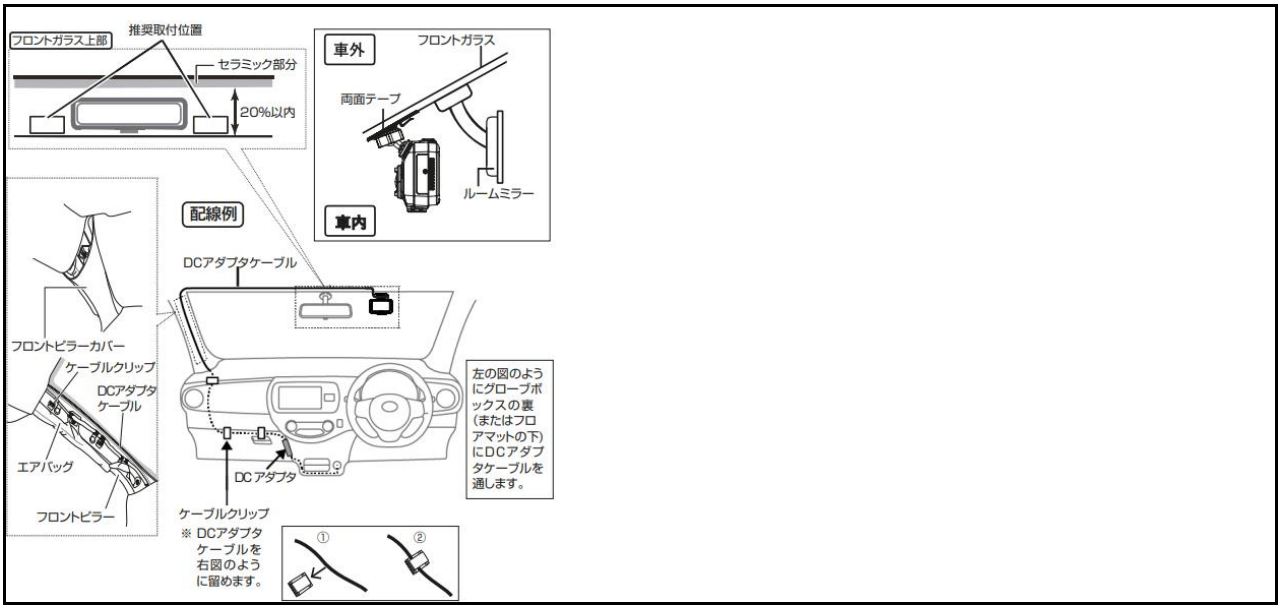
5. 留意事項(その1)

項目		適用可否／適用条件
点検時現場条件	道路幅員条件	・特になし(一般車両が走行可能な道路であれば計測可能)
	周辺条件	・特になし
	作業範囲	・路面より高さ 1.2～1.6 m 程度(一般車両のダッシュボード設置高さ)にて撮影する構成を基本とする。 ・STZ-DR20J の取り付けは 車両前方ガラス内側(推奨位置に固定) とする。
	安全面への配慮	・STZ-DR20Jは視界を妨げない位置に確実に固定する。
	無線等使用における混線等対策	・LTE 回線は電波法適合(TELEC／JATE 認証済)であり、他無線との混線リスクは極めて低い。 ・通信が一時的に不安定な環境下でも、データは内部メモリに記録され、後で自動再送されるため、無線混雑の影響を受けにくい運用が可能。
	交通規制の要否	・不要
	交通規制の範囲	・不要
	現地への運搬方法運搬方法	・車両に搭載して運搬(車両のフロントガラス等に装着した状態で移動)
	気温条件	・−20℃～＋60℃
	車線数の制約	・計測車両が走行する1車線分が対象
	その他	・特になし(一般車両が走行可能な道路であれば計測可能)

5. 留意事項（その2）

項目		適用可否／適用条件
作業条件・運用条件	調査技術者の技量	・特になし（操作マニュアルに基づき、機器の設置ができれば利用可能）
	必要構成人員数	・運転手：1名（合計1名）
	操作に必要な資格等の有無、フライト時間	・普通自動車運転免許（車両運転のため）
	作業ヤード・操作場所	・不要（車両内に機器を設置するため、道路外の作業ヤードは不要）
	点検・診断に関する費用	・初期費用：23万円/台、システム利用料：5万円/月（いずれも税別） 定額費用一例： 913千円～/年・台（内訳：1台230千円+月額50千円×12か月、+税） 内訳：初期費用 + 年間利用料の合計 ※計測距離・静止画アップロード容量は無制限
	保険の有無、保障範囲、費用	・加入していない
	時間帯（夜間作業の可否）	・IRIは昼夜とも計測可
	計測時の走行速度条件	～100 km/h （高速道路対応）
	渋滞時の計測可否	・特になし（測定可能）
	可搬性（寸法・重量）	外形寸法：長さ39.5mm × 幅114.5mm × 高さ76.0mm（突起物含まず） 質量：約240 g（本体）／約270 g（取付ステー装着時）
	自動制御の有無	・車両のACCオン/オフに連動して自動的に計測・送信を開始します。
	利用形態：リース等の入手性	・初期費用で機器を購入し、月額利用料でクラウドサービスを利用する形態です。
	関係機関への手続きの必要性	・必要なし
	解析ソフトの有無と必要作業及 び費用等	・解析ソフト：自社開発ソフト（Miruroad）を使用 ・必要作業：Web画面での操作 ・費用：システム利用料 5万円／台・月（税別）に解析機能を含む（計測距離・画像アップロード無制限）
	不具合時のサポート体制の有無及び条件	・あり（センドバック保守対応、ヘルプデスクによる操作サポート
	センシングデバイスの点検	・日常点検：レンズの汚れ確認、取付ブラケットの緩み確認（適宜実施）
	その他	①特許状況：なし ②気象条件：雨天時、夜間、積雪時はひび割れ率・ポットホールの十分な解析結果を得られない可能性あり ③作業条件：12V/24V 電源を使用（車両 ACC 連動） ④適用できない条件：通信不可地点に駐車後、発信してから5分ほど十分な画像取得や位置情報の取得が得られない可能性あり

6. 図面等


フロントガラス上部
推奨取付位置
セラミック部分
20%以内
車外
フロントガラス
両面テープ
ルームミラー
車内
配線例
DCアダプタケーブル
フロントピラーカバー
ケーブルクリップ
DCアダプタケーブル
エアバッグ
フロントピラー
DCアダプタ
ケーブルクリップ
※ DCアダプタケーブルを右図のように留めます。
①
②
左の図のようにグローブボックスの裏(またはフロアマットの下)にDCアダプタケーブルを通します。

1. 基本事項

技術番号		PA010060-V0025			
技術名		GeoMasterNeo®			
	技術バージョン	Version1.0		作成：　2025年9月作成	
開発者		アジア航測株式会社			
連絡先等		TEL：　044-969-7350	E-mail：　yos.hirota@ajiko.co.jp		担当部署：東日本計測技術部 MMS課
現有台数・基地		現場台数：1	基地	川崎市麻生区（本社）	
技術概要		【計測機器の構成】軽自動車にMMSユニット：Leica TRK700Evo（GNSS/IMU、Z+F Profiler 9012、全方位カメラ）を搭載し、走行しながら三次元点群と全方位画像を同期取得する非停止型計測。 【計測対象とタイミング】舗装点検：ひび割れ・わだち掘れを日中の良好可視条件下で取得。道路巡視：建築限界内越境（植生）・標識被り率・区画線摩耗等を走行計測。 【原理・プロセス】GNSS/IMU後処理で最適軌跡を推定し、幾何校正で点群を3D再構成。縦横断プロファイル解析（わだち/IRI）や画像×点群統合（ひび割れ）、AI点群分類＋建築限界枠重畳（植生越境・被り率）、画像の明度/反射特性（区画線）により自動抽出し、区間集約・帳票/GIS/ビューアとして出力。 【活用】補修計画や優先度判断、工区設計、説明資料（帳票・地図・ビューア）に活用可能。			
技術区分	対象部位	車道／路肩（建築限界評価では歩道縁まで含む場合あり）			
	変状の種類	ひび割れ率、わだち掘れ量、建築限界、標識被り率、区画線摩耗、			
	物理原理	画像（全方位静止画）／レーザ測距（3D点群）／GNSS・IMU（位置・姿勢）			
	検出項目	画像解析（ひび割れ・区画線）、レーザ点群解析（縦横断プロファイル、植生分類）、3次元座標データ、GNSS位置座標・姿勢			

2. 基本諸元

計測機器の構成			・MMSユニット：Leica TRK700Evo（GNSS/IMU、Z+F Profiler 9012、全方位カメラ）を軽自動車に搭載し、走行しながら点群と全方位画像を同期取得する一体構成（カメラは 12M×2 または 5M×6 を運用により選択）。
移動装置	移動原理		【車両型】交通流に沿って非停止で走行しながら計測（交通規制は原則不要）。
	運動制御機構	通信	運動制御目的の外部無線は使用せず。記録はオフラインを基本（必要に応じて有線/無線でデータ伝送）。
		測位	GNSS/IMU統合（後処理）に SLAM 等を併用して姿勢・軌跡を高精度化。
		自律機能	手動運転（自動走行制御はなし）。検出・解析はAI等の自動処理を併用。
	外形寸法・重量		移動装置（車両）最大外形寸法：長さ3395mm×幅1475mm×高さ1680mm、車両総重量：1090kg、測定機器重量：約23kg
	搭載可能容量 （分離構造の場合）		サイズ（長さ × 幅 × 高さ）： 72 cm × 46 cm × 56 cm 重量：23kg
	動力		移動装置の電源（車両電源）から供給、もしくは搭載バッテリー
	連続稼働時間 （バッテリー給電の場合）		6H(バッテリー型の場合)、エンジンの稼働時間(ハイブリッドによる給電型の場合) 予備バッテリーによる計測延長も可能。
計測装置	設置方法		移動装置に対して、計測装置を上部に装着させる。
	外形寸法・重量 （分離構造の場合）		サイズ（長さ × 幅 × 高さ）： 72 cm × 46 cm × 56 cm 重量：23kg
	センシングデバイス	カメラ	全方位カメラ（5M×6）。出力画像はjpg（位置座標付き）
		パン・チルト機構	固定（チルト機構なし）、可動（パン機能、機材）
		角度記録・制御機構機能	該当なし（固定設置のため角度制御なし）
		測位機構	GNSS/IMU（運動制御機構と併用）
		計測原理	走行しながら点群と全方位画像を同期取得。AIにより点群を自動分類して植生クラスを抽出し、現況点群から再生成した建築限界枠と重畳して越境量を算出、標識面への投影により被り率を算定。区画線摩耗は画像の明度・反射特性と点群形状を統合して抽出・評価する。
		計測の適用条件 （計測原理に照らした適用条件）	日中の良好な可視条件を基本。降雨・降雪・濃霧・冠水、強風で樹木が大きく揺れる条件は回避。衛星遮蔽部は後処理・調整点で補正。
		精度と信頼性に影響を及ぼす要因	逆光・レンズ汚れ・濡れ面は画像/点群品質を低下。速度や撮像間隔設定に留意。
		計測プロセス	①後処理（軌跡推定・点群生成・画像位置合わせ） ②AIによる植生分類 ③建築限界枠生成と越境抽出／区画線抽出 ④区間集約・帳票化・ビューア用データ作成。
		アウトプット	CSV/XLSX（集計・帳票）、SHP/KML（GIS）、LAS（点群）、JPEG（全周囲静止画）、PDF（張り出し箇所図/区画線成果）、ビューアデーター式。
		計測頻度	最小計測回数：1回
	耐久性		IP66（〇：防塵等級、△防水等級）
	動力		移動装置（車両電源）から供給
	連続稼働時間 （バッテリー給電の場合）		6H(バッテリー型の場合)、エンジンの稼働時間(ハイブリッドによる給電型の場合)
データ収集・通信装置	設置方法		移動装置と一体的な構造。計測装置と有線接続。
	外形寸法・重量 （分離構造の場合）		代表車両 移動装置（車両）最大外形寸法：長さ3395mm×幅1475mm×高さ1680mm、車両総重量：1090kg
	データ収集・記録機能		記録メディアに保存し、GIS・表計算・ビューア等の運用形式で納品。
	通信規格 （データを伝送し保存する場合）		基本はUSBなどによる有線伝送　原則オフライン保存（媒体での移動）
	セキュリティ （データを伝送し保存する場合）		（オフライン保存を基本とするため該当なし）
	動力		移動装置（車両電源）から供給
	データ収集・通信可能時間 （データを伝送し保存する場合）		（オフライン保存を基本とするため該当なし）

3. 計測性能

項目			性能
計測装置	計測レンジ(測定範囲)		レーザ点群:道路横断・縦断方向をカバー(位置精度考慮しない場合100m)
	感度	校正方法	GNSS/IMU統合による軌跡補正とセンサ幾何校正値による3D再構成を実施
		検出性能	・ひび割れ:画像×点群統合で抽出 ・わだち掘れ:横断断面の自動抽出 ・IRI相当:縦断プロファイルから換算 ・越境植生:AI分類点群より抽出
		検出感度	–
	撮影速度		0～60km/h(推奨20～40km/h)
	計測精度		・ひび割れ:50cmメッシュによる面積算出精度 ・わだち掘れ:基準面からの最大深さを自動算出
	位置精度		GNSS衛星受信状況が良好の場合 ・縦断方向:50mm ・進行方向:50mm
	色識別性能		フルカラー識別可能(全方位画像)
	S/N比		S/N比について 「S/N比(SNR)」はメーカーパンフにはないですが 代替的に“Range Noise(レンジノイズ)”を提示します。 (距離:白→灰→黒の反射率 80% / 37% / 14%) 0.5 m: 0.5 / 0.8 / 1.3 mm 1 m: 0.5 / 0.3 / 0.6 mm 2 m: 0.3 / 0.2 / 0.5 mm 5 m: 0.3 / 0.2 / 0.4 mm 10 m: 0.2 / 0.2 / 0.3 mm 25 m: 0.4 / 0.4 / 0.6 mm 50 m: 0.9 / 0.9 / 1.4 mm
	分解能		Range resolution(距離分解能) 0.1 mm Angular resolution(角度分解能)0.0088°
	計測精度		Linearity error(線形誤差) ≒ 1 mm ・距離測定精度:光学測量機による距離の測定値に対し、±0.3%以内の精度である。 ・ひび割れ率:幅1mm以上のひび割れが識別可能な精度である。 ・わだち掘れ量:横断プロフィルメーターによるわだち掘れ深さの測定値に対し、±3mm以内の精度である。
	計測速度 (移動しながら計測する場合)		0～60 km/h(通常の巡視走行)
	位置精度 (移動しながら計測する場合)		GNSS衛星受信状況が良好の場合 ・縦断方向:50mm ・進行方向:50mm

4. 画像処理・調書作成支援

変状検出手順		①走行計測データ（点群・全方位画像・GNSS/IMU）を取り込み ②後処理で軌跡推定・点群生成・画像位置合わせ ③・舗装：ひび割れ抽出（画像×点群）・わだち掘れ量抽出（横断断面） ・植物(建築限界)：AI分類で植生点群抽出→建築限界枠と重畳→越境量算定 ・植物(標識隠し)：画像による標識抽出→設定された距離からの標識隠しを確認→対象区間を抽出 ・区画線：画像の線状領域と点群の反射特性から摩耗度判読 ④区間集約・帳票化・ビューア用データ作成
ソフトウェア情報	ソフトウエア名	LaserMapStudio(自社製点群編集ソフトウェア) LaserMapViewer(自社製点群ビューワ、路面性状調査版)
	検出可能な変状	・ひび割れ率（%） ・わだち掘れ量（mm） ・越境植生位置・量（距離/体積相当） ・標識被り率（%） ・区画線摩耗度指標
	変状検出の原理・アルゴリズム	【舗装】画像から判読できる亀裂からひび割れを抽出し、点群の縦横断プロファイルからわだち掘れを抽出。 【植物】AIによる点群自動分類→建築限界枠との重畳→越境抽出し被り率算定。 【区画線】画像の明度/反射特性と点群形状から線状領域を抽出して摩耗度を判定。
	取り扱い可能な画像データ	①JPEG/TIFF（全方位静止画） ②ファイル容量：運用に応じる ③カラー画像：可（フルカラー） ④画素分解能：5M×6／12M×2（運用構成による） ⑤留意事項：濡れ面・逆光は品質低下
	出力ファイル形式	・画像：.jpg（全周囲静止画） ・CAD：.dxf（損傷形状） ・数値：.csv（ひび割れ率、わだち掘れ、植物・標識被り率など）、.xlsx（集計帳票） ・GIS：Shape/KML（損傷・越境帯） ・PDF：帳票/張り出し箇所図 ・ビューアデーター式（点群＋画像）

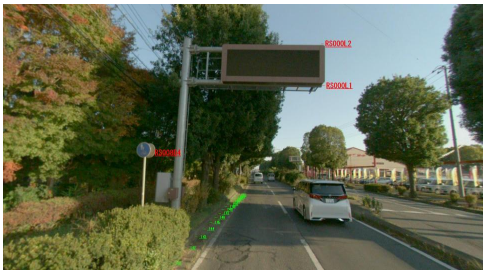
5. 留意事項（その1）

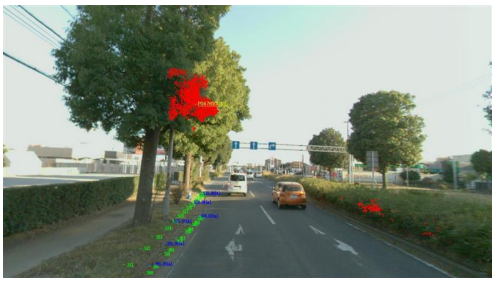
項目		適用可否／適用条件
点検時現場条件	道路幅員条件	対象車線全幅（車道＋状況により路肩）を計測可能。多車線区間では複数走行で網羅。
	周辺条件	衛星遮蔽（トンネル・高架下等）は後処理補正を実施。強風で植生が揺れる環境は回避。
	作業範囲	車道走行範囲にて非停止で計測。
	安全面への配慮	必要に応じて注意喚起、走行安全の確保。雨天時は精度低下のため回避。
	無線等使用における混線等対策	オフライン記録を基本とし、通信干渉リスクは低い。必要時は周波数干渉を回避。
	交通規制の要否	不要（非停止走行で計測可能）。
	交通規制の範囲	不要（非停止走行で計測可能）。
	現地への運搬方法運搬方法	一体型である場合は、保護カバーを付けた状態で走行による移動。搭載型の場合は、社内にて搬送、現地にて搭載作業を行う。
	気温条件	降雨・冠水・濃霧時は避ける。良好な可視条件下で実施。
	車線数の制約	多車線区間は遮蔽状況に応じて1～2回以上の走行で網羅。
	その他	日中の良好な可視条件下。夜間計測は非推奨。

5. 留意事項（その2）

項目		適用可否／適用条件
作業条件・運用条件	調査技術者の技量	普通自動車免許。MMS計測の社内運転・安全研修を修了していること。
	必要構成人員数	現場責任者1名（運転兼安全管理）、計測機材操作1名　合計2名。
	操作に必要な資格等の有無、フライト時間	特別な国家資格は不要（自動車運転免許を除く）。
	作業ヤード・操作場所	特になし（走行計測のため）。必要に応じて安全帯域を確保。
	点検・診断に関する費用	100kmあたり　600万円
	保険の有無、保障範囲、費用	対人・対物を含む賠償保険に加入（詳細は契約条件に準拠）。
	時間帯（夜間作業の可否）	日中の良好な可視条件を基本。夜間は原則非推奨（必要時は安全・光環境を確保）。
	計測時の走行速度条件	0～60 km/h（推奨 20～40 km/h）。
	渋滞時の計測可否	低速でも計測可能だが、停止・極低速では点群密度や画像ブレに留意。
	可搬性(寸法・重量)	車載運用（軽自動車：ハスラー）。機器重量：約23 kg。
	自動制御の有無	自動走行制御は使用しない（手動運転）。検出・解析は自動処理を併用。
	利用形態：リース等の入手性	自社機材で運用（MMSユニット：Leica TRK700Evo または 三菱MMS　MMS-G）。
	関係機関への手続きの必要性	原則不要（交通規制なし）。必要時は道路管理者・警察と協議。
	解析ソフトの有無と必要作業及び費用等	自社解析ワークフローで解析・区間集計・帳票化を実施（費用は概略費用に含む）。
	不具合時のサポート体制の有無及び条件	あり（社内保守、必要に応じ代替機を手配）。
	センシングデバイスの点検	定期点検を実施。必要に応じメーカー推奨手順に基づき校正。
	その他	・特許：無し。 ・気象条件：降雨・冠水・濃霧・強風は回避。適用外条件：長期冠水、視界不良が継続する場合など。

6. 図面等





1. 基本事項

技術番号		PA010061-V0025			
技術名		移動体計測による路面性状調査			
	技術バージョン	Version 1.2		作成：　2025年4月	
開発者		アジア航測株式会社			
連絡先等		TEL：　044-969-7381	E-mail：　tak.ogami@ajiko.co.jp		担当部署：社イ）事業推進室
現有台数・基地		現場台数：1台	基地	川崎市麻生区（本社）	
技術概要		本技術は、ワンボックス車両（ハイエース）に搭載した3Dカメラユニット・遠方撮影カメラ・平坦性センサ・GNSS機器により、交通規制不要で走行しながらひび割れ・わだち掘れ・平坦性（IRI）を同時計測する非停止型路面性状調査技術である。レーザー光を用いた光切断法により高さ画像と輝度画像を取得し、解析ソフトによりひび割れ・わだち・IRIを自動抽出する。取得したデータは路面状態の診断、維持管理計画への活用、路面性状評価に有効である。			
技術区分	対象部位	車道（標準4.0m幅員、必要により路肩を含む）			
	変状の種類	ひび割れ率、わだち掘れ量、IRI、ポットホール、区画線摩耗、			
	物理原理	レーザー光切断法（高さ画像＋輝度画像）、GNSS（位置座標）、前方画像（静止画）			
	検出項目	高さデータ、輝度画像、路面画像、GNSS座標、3D高さ形状、ひび割れ・わだち掘れ量・ポットホールの自動抽出			

2. 基本諸元

計測機器の構成			・路面計測ユニット（3Dカメラ×2：W434×D186×H280mm）・遠方撮影カメラ（前方）・平坦性センサ・GNSS機器をワンボックス車両に搭載した一体構成。
移動装置	移動原理		【車両型】専用測定車両（ワンボックス）に3Dカメラ等を搭載し、通常走行しながら非停止で計測を行う。
	運動制御機構	通信	運動制御目的の外部無線は使用しない。データは車載PCへオフライン記録。
		測位	GNSS（位置座標）により走行軌跡を取得。
		自律機能	手動運転（自律走行制御はなし）。解析処理は自動抽出機能を併用。
	外形寸法・重量		測定車両：ハイエース（長さ5.38m×幅1.88m×高さ2.5m）、車両総重量2800kg、測定機器重量100kg。
	搭載可能容量（分離構造の場合）		分離なし
	動力		車両のバッテリーおよび車載電源より供給。
	連続稼働時間（バッテリー給電の場合）		8H
計測装置	設置方法		車両に固定搭載する一体構造。
	外形寸法・重量（分離構造の場合）		分離なし
	センシングデバイス	カメラ	3Dカメラユニット（エリアカメラ＋ラインレーザー×2）、遠方撮影カメラ。
		パン・チルト機構	基本設定は進行方向に0度、鉛直角は、水平から-30度
		角度記録・制御機構機能	稼働可能となっており、ねじで固定する。
		測位機構	GNSS（位置座標付与）。
		計測原理	光切断法（レーザー＋3Dカメラ）により高さ情報と輝度画像を取得し、路面性状（ひび割れ・わだち掘れ・IRI等）を解析ソフトで自動抽出する。
		計測の適用条件（計測原理に照らした適用条件）	路面が乾燥していること。湿潤時・悪天候時はレーザーが乱反射し精度低下。
		精度と信頼性に影響を及ぼす要因	湿潤路面・雨天・レンズ汚れ・速度設定により高さ画像と輝度画像の品質が低下する。
		計測プロセス	①走行しながらレーザー照射 ②3Dカメラで変形ラインを撮像 ③速度パルス信号で連続撮像 ④解析ソフトでひび割れ・わだち掘れ量・IRI等を自動抽出 ⑤帳票化・外部出力。
		アウトプット	高さ画像、輝度画像、損傷図、CSV（ひび割れ率・わだち掘れ等）、XLSX（IRI）、DXF（損傷形状）、PDF、Shapeファイル、オルソ画像。
		計測頻度	最小計測回数：1回
	耐久性		IP54
	動力		車両のバッテリーおよび車載電源より供給。
	連続稼働時間（バッテリー給電の場合）		8H
データ収集・通信装置	設置方法		車体上部から後方に設置
	外形寸法・重量（分離構造の場合）		分離ではない。
	データ収集・記録機能		撮像データ・高さデータを車載PCに保存し、解析ソフトで処理後に帳票・CAD・CSV等で出力する。
	通信規格（データを伝送し保存する場合）		基本はオフライン保存。必要に応じ外部媒体へ転送。
	セキュリティ（データを伝送し保存する場合）		オフライン記録によりセキュリティリスクは低い。必要に応じ暗号化ファイルで受け渡し。
	動力		車両のバッテリーおよび車載電源より供給。
	データ収集・通信可能時間（データを伝送し保存する場合）		有線のため無線を未使用

3. 計測性能

項目			性能
計測装置	計測レンジ（測定範囲）		標準撮像幅：4.0m（車道1車線相当）。横方向解像度：1mm（4m幅撮像時）、高さ解像度：0.5mm。
	感度	校正方法	走行前の機器点検を実施し、GNSS位置付与とセンサ幾何の整合を確認（運用校正）。
		検出性能	・ひび割れ率：高さ画像＋輝度画像により抽出 ・わだち掘れ量：高さデータの横断形状解析 ・IRI（平坦性）：3測点法センサから算出 ・ポットホール：高さ形状から欠陥領域を抽出
		検出感度	高さ解像度0.5mm、横方向解像度1mm（4m幅撮像時）に基づく微小変位・線状特徴の検出（計測条件に依存）。
	撮影速度		0～100 km/h（維持管理計画に応じた通常走行）
	計測精度		・ひび割れ率：50cmメッシュ法により面積比で算出 ・わだち掘れ量：横断基準面からの最大深さを算出 ・IRI：3測点法により自動算出（クラス2相当）
	位置精度		GNSSにより測点・距離標・GPS座標を付与（衛星遮蔽箇所は運用補正）。 ・縦断方向：150mm（受信良好時） ・進行方向：200mm（受信良好時）
	色識別性能		輝度画像（モノクロ）による識別が可能。前方カメラ画像はカラーで補助確認。
	S/N比		レーザー光切断法と同期撮像により安定したS/Nを確保（路面条件に依存）。
	分解能		横方向：1mm（4m幅撮像時）／高さ：0.5mm。
	計測精度		・距離測定精度：光学測量機による距離の測定値に対し、±0.3%以内の精度である。 ・ひび割れ率：幅1mm以上のひび割れが識別可能な精度である。 ・わだち掘れ量：横断プロフィルメーターによるわだち掘れ深さの測定値に対し、±3mm以内の精度である。 ・平たん性：縦断プロフィルメータによる標準偏差の測定値に対し、±30%以内の精度である。
	計測速度 （移動しながら計測する場合）		0～100 km/h（維持管理計画に応じた通常走行）
	位置精度 （移動しながら計測する場合）		GNSSにより測点・距離標・GPS座標を付与（衛星遮蔽箇所は運用補正）。 ・縦断方向：150mm（受信良好時） ・進行方向：200mm（受信良好時）

4. 画像処理・調書作成支援

変状検出手順		①現場走行で撮像・高さデータ・平坦性センサ・GNSSを取得（非停止） ②車載PCへ保存→解析ソフトに取り込み（例：Crack Detector） ③自動抽出：ひび割れ（高さ+輝度画像）、わだち掘れ（横断形状）、IRI（3測点法）／必要に応じ手動補正 ④区間集計・判定・帳票化（様式A/B）、CSV・画像・CAD等に出力
ソフトウェア情報	ソフトウエア名	解析ソフト（例：Crack Detector）／自動抽出アルゴリズム搭載、帳票出力・外部形式出力に対応
	検出可能な変状	ひび割れ率（%）、わだち掘れ量（mm）、IRI（平坦性指標）、ポットホール、区画線摩耗（巡視時）
	変状検出の原理・アルゴリズム	【ひび割れ】光切断法で得た高さ画像と輝度画像から線状・面状損傷を抽出（50cmメッシュで率算出） 【わだち掘れ】高さデータの横断形状から基準面に対する最大深さを算出 【IRI】平坦性センサ3測点法で縦断凹凸を解析しIRIを算出 【ポットホール】高さ形状データから欠陥領域を抽出
	取り扱い可能な画像データ	①ファイル形式：JPG/BMP（静止画）、高さ画像（静止画・CSV） ②容量：計測条件に依存 ③カラー／白黒：前方カメラ＝カラー、輝度画像＝モノクロ ④画素分解能：3Dカメラの取得解像度に準拠 ⑤その他：湿潤・濡れ面は品質低下
	出力ファイル形式	・'画像：.bmp/.jpg ・CAD：.dxf ・数値：.csv（摩耗/わだち/ひび割れ等） ・xlsx（IRI・平坦性） ・PDF：帳票（様式A/B） ・GIS：Shape、オルソ画像

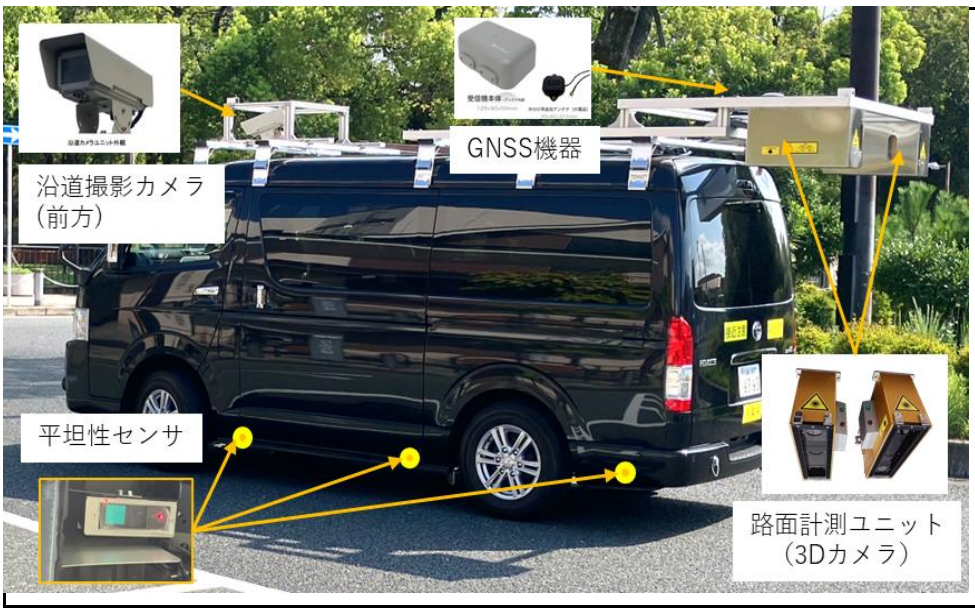
5. 留意事項（その1）

項目		適用可否／適用条件
点検時現場条件	道路幅員条件	標準4.0m幅員（1車線相当）を対象。必要に応じて路肩を含む。多車線は複数走行で網羅。
	周辺条件	衛星遮蔽（トンネル・高架下）は位置補正を前提とする。湿潤路面ではレーザーが乱反射するため不可。
	作業範囲	車道走行範囲にて非停止で計測（専用測定車両：ワンボックス）。
	安全面への配慮	雨天・湿潤時は中止。レーザー出力時にユニットを覗き込まない等の安全対策を徹底。
	無線等使用における混線等対策	運用はオフライン記録が基本で無線使用は最小限。必要に応じて周波数干渉を回避。
	交通規制の要否	不要（通常走行で計測可能）。
	交通規制の範囲	不要。
	現地への運搬方法運搬方法	車両一体化のため、通常クルーズ走行
	気温条件	悪天候時不可。乾燥路面での実施を基本とし、湿潤・冠水時は精度低下。
	車線数の制約	多車線区間は遮蔽状況や対象幅に応じて複数回走行で対応。
	その他	昼夜いずれも可能だが、可視条件・安全を最優先し計測計画を立案。

5. 留意事項（その2）

項目		適用可否／適用条件
作業条件・運用条件	調査技術者の技量	計測車両の運転・安全管理、撮像系の点検とデータ取扱いに関する社内研修を修了していること。
	必要構成人員数	運転・安全管理1名、計測オペレータ1名　合計2名を基本。
	操作に必要な資格等の有無、フライト時間	特別な国家資格は不要（自動車運転免許を除く）。
	作業ヤード・操作場所	特段のヤードは不要（走行計測）。駐停車場所は安全に配慮して選定。
	点検・診断に関する費用	100kmあたり　600万　（路面性状調査、計測、各種変換含む）
	保険の有無、保障範囲、費用	対人・対物を対象とした賠償保険に加入（詳細は契約条件に準拠）。
	時間帯（夜間作業の可否）	昼夜の実施可。ただし湿潤時・悪天候時は不可。夜間は視界や安全管理を強化。
	計測時の走行速度条件	0～100 km/h（道路交通法に応じた通常走行）。
	渋滞時の計測可否	低速でも撮像は可能だが、過度な低速や停止はデータ品質（ブレ・同期）に影響するため回避。
	可搬性(寸法・重量)	専用測定車両（ハイエース）に固定搭載。装置外形：3Dカメラユニット W434×D186×H280mm（×2）。
	自動制御の有無	自動走行制御は用いず手動運転。解析は自動抽出機能を併用。
	利用形態：リース等の入手性	自社保有機材を基本とし、運用は自社で実施。
	関係機関への手続きの必要性	原則不要（交通規制なし）。必要時は管理者指示に従い調整。
	解析ソフトの有無と必要作業及び費用等	解析ソフト（例：Crack Detector）で自動抽出・帳票出力。費用は概略費用に含む。
	不具合時のサポート体制の有無及び条件	あり（社内で点検・保守を実施し、必要に応じ代替ユニットで対応）。
	センシングデバイスの点検	計測前後に光学系・レーザー発光、平坦性センサ、GNSS受信状態を点検し、必要に応じ清掃・再調整。
	その他	・特許：無し。 ・気象条件：雨天・湿潤・冠水は不可。 ・適用外：トンネル連続区間など衛星遮蔽が長く続く区間は位置補正前提で計画。

6. 図面等



性能確認シート

【舗装（ひび割れ率・わだち掘れ量・IRI）】

令和８年３月時点

性能確認シート

掲載技術【55技術】 令和８年３月時点

◇ 舗装（ひび割れ率・わだち掘れ量・IRI）【55技術】

［H29・30年度公募（一部、R6・R7年度更新）］

・多機能路面測定評価システム・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ １
・可搬型計測システムによる路面性状計測・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ ５
・ひび割れ自動検出システムを備えた路面性状自動測定装置・・・・・・・・・・・ ９

［R4年度公募（一部、R5・R6・R7年度更新）］

・ＭＭＳ舗装点検評価システム　GT-5 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ １３
・削除
・車載搭載型非接触式路面プロファイラ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ １７
・FMR スキャナー(高速移動路面 3D スキャナー)による路面調査・・・・・・・・・ ２１
・削除
・車載簡易装置による道路点検システム「GLOCAL-EYEZ」・・・・・・・・・・・・ ２５
・BumpRecorder（スマートフォンを用いた IRI 等の路面性状計測）・・・・・・・・ ２９
・汎用機材を用いた AI 舗装損傷診断システム（マルチファインアイ）・・・・・ ３３
・複合探査車・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ ３７
・削除
・削除
・車両搭載センシング装置ＭＭＳ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ ４１
・次世代道路計測システムＲｅａｌ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ ４５
・Real-Dimension・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ ４９
・RoadManager 路面評価・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ ５３
・スマートフォンによる簡易路面性状評価システム「DRIMS」・・・・・・・・・・ ５７

［R5年度公募（一部、R6・R7年度更新）］

・AI を活用した路面状態推定と維持管理支援サービス「みちログ」・・・・・・・ ６１
・アクションカメラを用いた簡易路面性状診断「Hutec Scan Q」・・・・・・・・・ ６５
・削除
・HRSS（高速路面性状調査システム）・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ ６９
・MWD plus・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ ７３
・AI 舗装点検システム HibiMiru・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ ７７
・道路管理画像撮影及び路面評価システム・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ ８１
・路面性状測定システム（ポットホール自動検出機能付き）・・・・・・・・・・ ８５
・ドラレコによる道路劣化 AI 診断「くるみえ for Cities」・・・・・・・・・・・ ８９

・IRI ワイヤレス路面測定技術「ACTUS」・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ ９３
・道路パトロール支援サービス・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ ９７

[R6年度公募（一部、R7年度更新）]
・路面検査コンパクトユニット　PG-4・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１０１
・車載レーザースキャナー／路面性状測定複合システム・・・・・・・・・・・・・・１０５
・路面性状調査システム「SunSearch」・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ １０９
・ひび割れ自動検出機能を備えた路面性状自動測定装置（ロードキャプチャー）・１１３
・ＭＭＳを活用した路面性状調査・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ １１７
・路面を 3D カメラが搭載された専用測定車で診断する技術・・・・・・・・・・・ １２１
・簡易路面調査システム スマートイーグル・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ １２５
・マルチファインアイ 2.0・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１２９
・社会インフラ設備の台帳整備・劣化診断サービス″Audin AI″・・・・・・・・・・１３３
・Road Scan Vehicle 3・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ １３７
・路面性状測定システム（Pave Scanner）・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１４１
・Draw-AI（Diagnose roads with AI）・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ １４５
・一般車両のビッグデータから路面評価(IRI/わだち掘れ量)を行う技術・・・・・ １４９
・ロードマン・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１５３
・削除
・移動計測車両による路面性状調査・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１５７

[R7年度公募]
・舗装点検診断ｉシステム・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１６２
・ＭＭＳ舗装点検評価システム　GT-2X・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ １６６
・IRI ワイヤレス路面測定技術「ACTUS Plus」・・・・・・・・・・・・・・・・・・１７０
・スマート道路モニタリング・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ １７４
・ビッグデータおよび AI を活用した道路破損の自動検知・・・・・・・・・・・・ １７８
・BumpRecorder（全自動 IoT 機器を用いた IRI 等の路面性状計測）・・・・・・・１８２
・パトロール車などに後付けできる可搬型 MMS・・・・・・・・・・・・・・・・・１８６
・ロメンキャッチャースーパーMWD・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ １９０
・アクションカメラを用いた走行動画点群による路面性状診断「Hutec Scan 3D」・ １９４
・Draw-AI with テレマティクスサービス(Diagnose roads with AI)・・・・・・ １９８
・簡易型撮影装置・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・２０２
・MMS を活用した路面性状調査・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・２０６
・エッジ AI 路面解析ソリューション「Miruroad（ミルロード）」・・・・・・・・ ２１０
・GeoMasterNeo®・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ ２１４
・移動体計測による路面性状調査・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ ２１８

技術番号	PA010001-V0022

技術名	多機能路面測定評価システム	開発者名	鹿島道路株式会社

試験日	平成29年11月21日	天候	晴れ	昼夜	昼間	路面状況	乾燥
試験場所	（自）徳島県吉野川市～（至）美馬市穴吹町						

カタログ分類	舗装	検出項目	ひび割れ率、わだち掘れ量、IRI	計測時 平均速度	44.8　km/h

試験で確認する カタログ項目	ひび割れ率、わだち掘れ量、IRI

対象箇所の概要

【試験場所】

・舗装種（表層）：密粒度アスファルト舗装

・1区間：20m

・第一ブロック：500m（25区間）　第二ブロック：500m（25区間）　　計1,000m（50区間）

・交通量：12,762 台／日（〈小型〉10,277 台／日〈大型〉2,485 台／日）

第１ブロック

第２ブロック

試験方法（手順）	技術番号	PA010001-V0022

【①点検】ひび割れ率、わだち掘れ量、IRI（平たん性）を取得する。

【②データ取り込み】取得したひび割れ画像を、専用のひび割れ解析ソフトに取込む。レーザスキャナで得られたデータを、専用の解析ソフト「わだち解析システム」に取込む。取得した縦断凹凸を、専用の平たん性・IRI解析ソフトに取込む。

【③解析前処理】各解析ソフトにおいて、必要に応じて起終点の位置確認、解析区間の決定、起点・終点の処理、データ測定時のノイズ（スムージング処理）除去、静止画像の取り込み等を行う。

【④データ解析】ひび割れ率は手動にてメッシュ毎の面積率を決定し、ひび割れの種類に応じて手動にてメッシュ毎に目視でひび割れ判定を行う。わだち掘れ量は、IWPおよびOWPのわだち掘れ量が最大値になるよう各段面の頂点を調整し、わだち掘れ量を算出する。IRIは、評価区間長におけるIRIの算出結果を出力する。

車両・機器諸元、機器設置状況、測定状況

【車両諸元】

・専用測定車両（ノア）

・車両サイズ

　├長さ:500cm

　├幅 :169cm

　└高さ:250cm

【機器諸元】

・ビデオカメラ：1 台（800 万画素）

・ラインスキャンカメラ：1 台（水平/垂直解像度：1×4096 ピクセル）

・レーザスキャナ：1 台（縦断方向の測定間隔：10mm 横断方向の測定間隔：1mm）

・レーザ変位計：3 個（縦断方向の測定間隔：10mm）

・非接触距離計:1 台（測定間隔：10mm/パルス）

計測技術の精度の算出方法	技術番号	PA010001-V0022

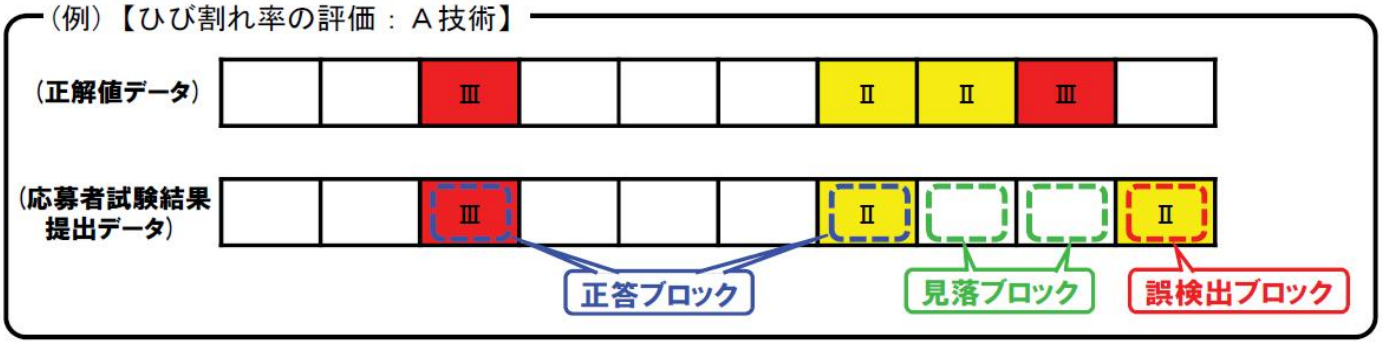
【計測技術の精度の算出方法】

・ブロック１およびブロック２における合計５０区間について、各技術で診断区分Ⅰ・Ⅱ・Ⅲによる評価を行う。

・事前に測定した『正解値』と、各技術における診断結果（Ⅰ・Ⅱ・Ⅲ）を比較する。

・劣化の程度が中程度とされるⅡおよびⅢの区間において、『検出率』と『的中率』を求める。

	ひび割れ率	わだち掘れ量	ＩＲＩ
Ⅱ（表層機能保持段階） 管理基準に照らし、 劣化の程度が中程度	 20%以上程度（区間番号１の例）	 20 ㎜以上程度（区間番号４の例）	 3㎜/m以上程度（区画番号47の例） 3 ㎜以上程度（区間番号 47 の例）
Ⅲ（修繕段階） 管理基準に照らし、 それを超過している 又は早期の超過が 予見される状態	 40%以上程度（区間番号 46 の例）	 40 ㎜以上程度（区間番号 31 の例）	 8㎜/m以上程度（区画番号8の例） 8 ㎜以上程度（区間番号８の例）



指標	算出方法	備考
検出率	検出率＝ 応募技術における正答ブロック数 / 正解値を基にした実損傷ブロック数	確実に損傷を発見できるか確認する
的中率	的中率＝ 応募技術における正答ブロック数 / 応募技術により検出されたブロック数	検出結果の精度を確認する

計測技術の精度確認結果		技術番号	PA010001-V0022

【計測技術の精度確認結果（H29・30年度）】

技術名	H30試験結果※1					
	項目※2	Ⅱ・Ⅲ			Ⅲのみ	
		ひび割れ率	わだち掘れ量	IRI	ひび割れ率	IRI
多機能路面測定評価システム	検出率	A	A	A	A	A
	的中率	A	A	A	B	B

※1　■：A(80%以上)、■：B（60%以上80%未満）

『わだち掘れ量のⅢのみ区間』は、現地状況より、評価が困難であったため評価から除外した。

※2　検出率：確実に損傷を発見できるか　　的中率：発見した損傷の評価の精度

技術番号	PA010002-V0025

技術名	可搬型計測システムによる路面性状計測					会社名	国際航業株式会社				
試験日	令和7年11月19日	天候	晴れ	昼夜	昼間	気温	9.6℃	風速	0.9m/s	路面状況	乾燥
試験場所	茨城県土浦市										

カタログ分類	舗装	検出項目	ひび割れ率、わだち掘れ量、IRI	計測時 平均速度	50 km/h

試験で確認する カタログ項目	ひび割れ率、わだち掘れ量、IRI

対象箇所の概要

【試験場所】

・舗装種（表層）：密粒度アスファルト舗装

・1区間：10m

・試験区間：1,350mのうち任意の50区間

・交通量（上り）：12,578台／日（〈小型〉10,433台／日、〈大型〉2,145台／日）【R3センサス】

・交通量（下り）：13,227台／日（〈小型〉11,001台／日、〈大型〉2,226台／日）【R3センサス】

※写真は正解値測定時（交通規制中）

※写真は正解値測定時（交通規制中）

試験方法（手順）	技術番号	PA010002-V0025

【①点検】】全方位画像、レーザ、路面用画像、位置情報、距離計の取得

【②データ取り込み】取得画像及びレーザデータのデータ取込にエラーが無いか確認

【③解析前処理】IMU・GNSS・DMIにより自車位置の最適軌跡解析を実施。解析結果から照射レーザ及び画像の位置を特定

【④データ解析】ひび割れ率は路面用画像によりひび割れ判定を行う。わだち掘れ量はレーザデータより算出

車両・機器諸元、機器設置状況、測定状況

【車両諸元】
・ダイハツ　ハイゼット
・車両サイズ
├長さ:3.39m
├幅 :1.57m
└高さ:1,87m

【機械諸元】
・全方位カメラ
・路面用後方エリアカメラ
・レーザープロファイラ
・GNSS航法装置

計測技術の精度の算出方法		技術番号	PA010002-V0025

【計測技術の精度の算出方法】

・実道試験区間（延長1,350m）における50区間(1区間=10m)について、各技術で診断区分Ⅰ・Ⅱ・Ⅲによる評価を行う。

・事前に測定した『正解値』と、各技術における診断結果（Ⅰ・Ⅱ・Ⅲ）を比較する。

・公募時のリクワイヤメントにおいて「目視と同等以上の評価が可能」としていることから、有識者による技術検討委員会において『幅値』の考え方を整理し、それぞれの検出率と的中率を求めた。

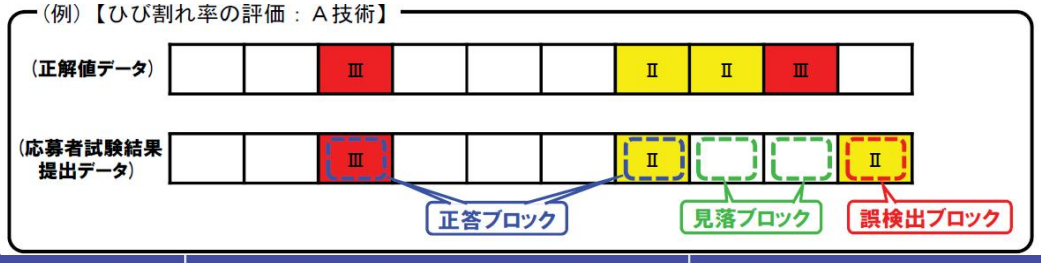
【幅値の考え方】

各測定項目（ひび割れ率・わだち掘れ量・IRI）の**『正解値』が以下の幅値の範囲内であった場合、隣合った区分も正解とする**

■ひび割れ率：『正解値』が診断区分Ⅰ・Ⅱ・Ⅲの基準値となる20%・40%の±5%以内（例：正解値が42.0%（診断区分Ⅲ）であった場合、各技術が「Ⅱ」と判断していても正解とする）

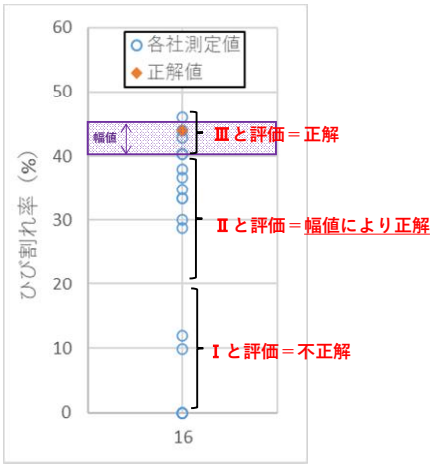
■わだち掘れ量：『正解値』が診断区分Ⅰ・Ⅱ・Ⅲの基準値となる20mm・40mmの±5mm以内（例：正解値が38mm（診断区分Ⅱ）であった場合、各技術が「Ⅲ」と判断していても正解とする）

■IRI：『正解値』が診断区分Ⅰ・Ⅱ・Ⅲの基準値となる3mm/m・8mm/mの±20%以内（例：正解値が9.4mm/m（診断区分Ⅲ）であった場合、各技術が「Ⅱ」と判断していても正解とする）



指標	算出方法	備考
検出率	検出率＝応募技術における正答ブロック数 ／ 正解値を基にした実損傷ブロック数	確実に損傷を発見できるか確認する
的中率	的中率＝応募技術における正答ブロック数 ／ 応募技術により検出されたブロック数	検出結果の精度を確認する

［例］



正解値が
40～45以内なので、
Ⅱと判定した技術も
”正答”となる
⇒

技術No.	測定値	診断区分	通常 判定	幅値の適用後 判定
正解値	44.0	Ⅲ		
No.17	46.0	Ⅲ	○	○
No.3	43.9	Ⅲ	○	○
No.2	12.0	Ⅰ	×	×
No.9	9.9	Ⅰ	×	×
No.13	33.3	Ⅱ	×	○
No.12	28.8	Ⅱ	×	○
No.7	33.4	Ⅱ	×	○
No.15	34.7	Ⅱ	×	○
No.20	30.1	Ⅱ	×	○
No.18	36.6	Ⅱ	×	○
No.19	38.0	Ⅱ	×	○
No.24	40.3	Ⅲ	○	○
No.24	40.4	Ⅲ	○	○
No.8	42.8	Ⅲ	○	○
正答数			5	12

計測技術の精度確認結果		技術番号	PA010002-V0025

【計測技術の精度確認結果（令和7年度）】

ひび割れ率

Ⅱ以上 検出率	Ⅱ以上 的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
80～90%	90～100%	60～70%	90～100%

わだち掘れ量

Ⅱ以上 検出率	Ⅱ以上 的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
90～100%	90～100%	90～100%	90～100%

IRI

Ⅱ以上 検出率	Ⅱ以上 的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
70～80%	90～100%	60～70%	80～90%

※検出率：確実に損傷を発見できるか　　的中率：発見した損傷の評価の精度

【凡　例】
：90～100%　：80～90%　：70～80%　：60～70%

技術番号	PA010003-V0025

技術名	ひび割れ自動検出システムを備えた路面性状自動測定装置	会社名	東亜道路工業株式会社

試験日	令和7年11月18日	天候	晴れ	昼夜	昼間	気温	11.1℃	風速	2.6m/s	路面状況	乾燥
試験場所	茨城県土浦市										

カタログ分類	舗装	検出項目	ひび割れ率、わだち掘れ量、IRI	計測時 平均速度	50 km/h

試験で確認する カタログ項目	ひび割れ率、わだち掘れ量、IRI

対象箇所の概要

【試験場所】

・舗装種（表層）：密粒度アスファルト舗装

・1区間：10m

・試験区間：1,350mのうち任意の50区間

・交通量（上り）：12,578台／日（〈小型〉10,433台／日、〈大型〉2,145台／日）【R3センサス】

・交通量（下り）：13,227台／日（〈小型〉11,001台／日、〈大型〉2,226台／日）【R3センサス】

※写真は正解値測定時（交通規制中）

※写真は正解値測定時（交通規制中）

試験方法（手順）	技術番号	PA010003-V0025

【①準備】電子地図や既存資料などを用いて点検対象範囲を確認する。起終点や地点標等の緯度経度を確認する。

【②点検】点検箇所名等の測定条件を測定用PCに入力する。点検範囲を測定車両により走行する。

【③解析前処理】取得したデータを解析用PCに取り込む。

【④データ解析】ひび割れ率は専用ソフトウェアによって自動的に抽出したひび割れや外側線をもとに算出する。わだち掘れ量は専用ソフトウェアによって自動的に抽出した横断プロファイルをもとに算出する。IRIは専用ソフトウェアによって自動的に抽出した縦断プロファイルをもとに算出する。ポットホールは専用ソフトウェアによって自動抽出する。

車両・機器諸元、機器設置状況、測定状況

【車両諸元】

・専用測定車両（ハイエース）

・車両サイズ

├長さ:6.21m

├幅 :2.33m

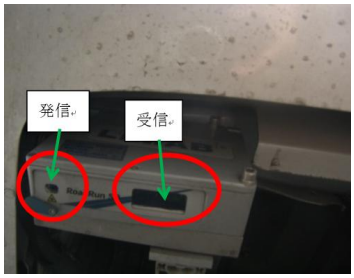
└高さ:2.95m

【機器諸元】

・アセットカメラ（CCD）×3 台（画像解像度：1624×1200pixels（2 メガピクセル））

・3 次元レーザーセンサ（LCMS）×2 台（計測密度：縦断方向5mm、横断方向1mm）

・レーザー変位計×3 個（測定精度：±0.5mm）



計測技術の精度の算出方法		技術番号	PA010003-V0025

【計測技術の精度の算出方法】

・実道試験区間（延長1,350m）における50区間(1区間=10m)について、各技術で診断区分Ⅰ・Ⅱ・Ⅲによる評価を行う。

・事前に測定した『正解値』と、各技術における診断結果（Ⅰ・Ⅱ・Ⅲ）を比較する。

・公募時のリクワイヤメントにおいて「目視と同等以上の評価が可能」としていることから、有識者による技術検討委員会において『幅値』の考え方を整理し、それぞれの検出率と的中率を求めた。

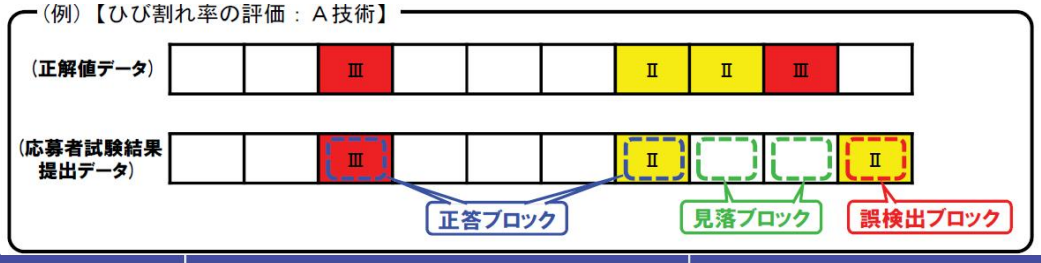
【幅値の考え方】

各測定項目（ひび割れ率・わだち掘れ量・IRI）の**『正解値』が以下の幅値の範囲内であった場合、隣合った区分も正解とする**

■ひび割れ率：『正解値』が診断区分Ⅰ・Ⅱ・Ⅲの基準値となる20%・40%の±5%以内（例：正解値が42.0%（診断区分Ⅲ）であった場合、各技術が「Ⅱ」と判断していても正解とする）

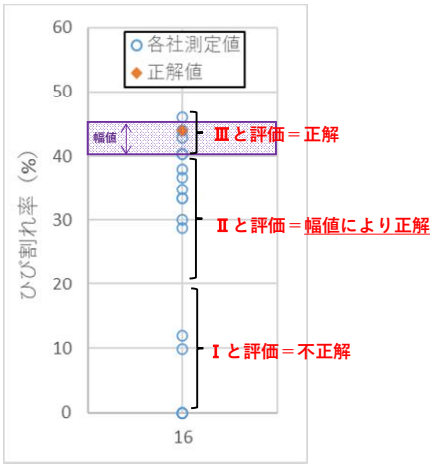
■わだち掘れ量：『正解値』が診断区分Ⅰ・Ⅱ・Ⅲの基準値となる20mm・40mmの±5mm以内（例：正解値が38mm（診断区分Ⅱ）であった場合、各技術が「Ⅲ」と判断していても正解とする）

■IRI：『正解値』が診断区分Ⅰ・Ⅱ・Ⅲの基準値となる3mm/m・8mm/mの±20%以内（例：正解値が9.4mm/m（診断区分Ⅲ）であった場合、各技術が「Ⅱ」と判断していても正解とする）



指標	算出方法	備考
検出率	検出率＝応募技術における正答ブロック数 ／ 正解値を基にした実損傷ブロック数	確実に損傷を発見できるか確認する
的中率	的中率＝応募技術における正答ブロック数 ／ 応募技術により検出されたブロック数	検出結果の精度を確認する

［例］



正解値が
40～45以内なので、
Ⅱと判定した技術も
”正答”となる
⇒

技術No.	測定値	診断区分	通常 判定	幅値の適用後 判定
正解値	44.0	Ⅲ		
No.17	46.0	Ⅲ	○	○
No.3	43.9	Ⅲ	○	○
No.2	12.0	Ⅰ	×	×
No.9	9.9	Ⅰ	×	×
No.13	33.3	Ⅱ	×	○
No.12	28.8	Ⅱ	×	○
No.7	33.4	Ⅱ	×	○
No.15	34.7	Ⅱ	×	○
No.20	30.1	Ⅱ	×	○
No.18	36.6	Ⅱ	×	○
No.19	38.0	Ⅱ	×	○
No.24	40.3	Ⅲ	○	○
No.24	40.4	Ⅲ	○	○
No.8	42.8	Ⅲ	○	○
正答数			5	12

計測技術の精度確認結果		技術番号	PA010003-V0025

【計測技術の精度確認結果（令和7年度）】

ひび割れ率

Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
90～100%	90～100%	90～100%	90～100%

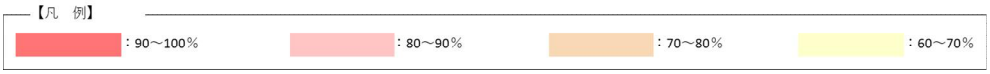
わだち掘れ量

Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
90～100%	90～100%	90～100%	90～100%

IRI

Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
90～100%	90～100%	90～100%	90～100%

※検出率：確実に損傷を発見できるか　　的中率：発見した損傷の評価の精度



技術番号	PA010004-V0025

技術名	ＭＭＳ舗装点検評価システム GT-5	会社名	エアロトヨタ株式会社

試験日	令和7年11月18日	天候	晴れ	昼夜	昼間	気温	11.1℃	風速	2.6m/s	路面状況	乾燥
試験場所	茨城県土浦市										

カタログ分類	舗装	検出項目	ひび割れ率、わだち掘れ量、IRI	計測時 平均速度	50　km/h

試験で確認する カタログ項目	ひび割れ率、わだち掘れ量、IRI

対象箇所の概要

【試験場所】

・舗装種（表層）：密粒度アスファルト舗装

・1区間：10m

・試験区間：1,350mのうち任意の50区間

・交通量（上り）：12,578台／日（〈小型〉10,433台／日、〈大型〉2,145台／日）【R3センサス】

・交通量（下り）：13,227台／日（〈小型〉11,001台／日、〈大型〉2,226台／日）【R3センサス】

※写真は正解値測定時（交通規制中）

※写真は正解値測定時（交通規制中）

試験方法（手順）	技術番号	PA010004-V0025

【①点検】
・ひび割れ率・わだち掘れ量・平坦性・IRIを求めるため、GT5にて走行計測を実施

【②データ取り込み】
・レーザ、GNSS/IMU（POSシステム）、ラインスキャンカメラデータを取り込む

【③解析前処理】
・レーザ及びGNSS/IMUデータより三次元点群データを作成
・ラインスキャンカメラデータよりひび割れ判定のための路面画像作成

【④データ解析】
・三次元点群データより評価区間毎にわだち掘れ量・IRIを判定
・路面画像を用いて深層学習よりひび割れを自動判定（ひび割れ判定画像）、ひび割れ判定画像より評価区間毎にひび割れ率を算出
・評価区間毎に各診断結果をとりまとめ※顧客の指定書式へ入力

車両・機器諸元、機器設置状況、測定状況

【車両諸元】
・専用測定車両（エスティマ）
・車両サイズ
　┣長さ:493cm
　┣幅 :194cm
　┗高さ:269cm

【機器諸元】
・レーザスキャナ×2台（1台当たり…100万発/秒、250Hz、360度計測、測距精度±5mm）
・ラインスキャンカメラ×2台（1台当たり…4096画素）
・GNSSアンテナ×2台
・IMU×1台
・DMI×1台
・全方位カメラ×1台（500万画素カメラ×６）
・カメラ（点群色付け用）×3台
・カメラ（路面オルソ用）×3台（1台当たり…207万画素、撮影レート29.97fps）

計測技術の精度の算出方法		技術番号	PA010004-V0025

【計測技術の精度の算出方法】

・実道試験区間（延長1,350m）における50区間(1区間=10m)について、各技術で診断区分Ⅰ・Ⅱ・Ⅲによる評価を行う。

・事前に測定した『正解値』と、各技術における診断結果（Ⅰ・Ⅱ・Ⅲ）を比較する。

・公募時のリクワイヤメントにおいて「目視と同等以上の評価が可能」としていることから、有識者による技術検討委員会において『幅値』の考え方を整理し、それぞれの検出率と的中率を求めた。

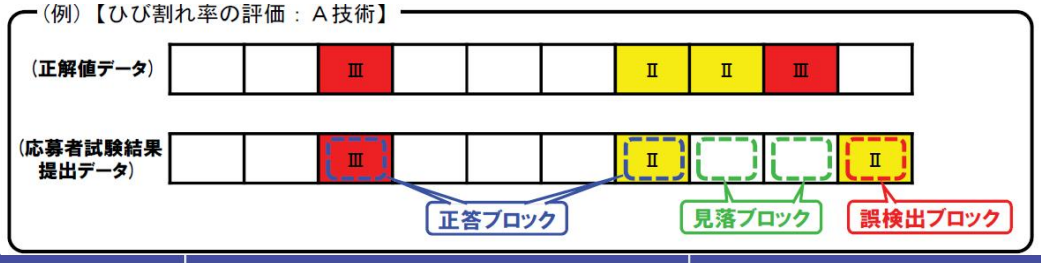
【幅値の考え方】

各測定項目（ひび割れ率・わだち掘れ量・IRI）の**『正解値』が以下の幅値の範囲内であった場合、隣合った区分も正解とする**

■ひび割れ率：『正解値』が診断区分Ⅰ・Ⅱ・Ⅲの基準値となる20%・40%の±5%以内（例：正解値が42.0%（診断区分Ⅲ）であった場合、各技術が「Ⅱ」と判断していても正解とする）

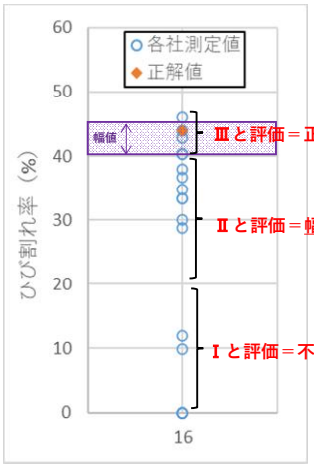
■わだち掘れ量：『正解値』が診断区分Ⅰ・Ⅱ・Ⅲの基準値となる20mm・40mmの±5mm以内（例：正解値が38mm（診断区分Ⅱ）であった場合、各技術が「Ⅲ」と判断していても正解とする）

■IRI：『正解値』が診断区分Ⅰ・Ⅱ・Ⅲの基準値となる3mm/m・8mm/mの±20%以内（例：正解値が9.4mm/m（診断区分Ⅲ）であった場合、各技術が「Ⅱ」と判断していても正解とする）



指標	算出方法	備考
検出率	検出率＝ 応募技術における正答ブロック数 / 正解値を基にした実損傷ブロック数	確実に損傷を発見できるか確認する
的中率	的中率＝ 応募技術における正答ブロック数 / 応募技術により検出されたブロック数	検出結果の精度を確認する

［例］



正解値が
40～45以内なので、
Ⅱと判定した技術も
”正答”となる
⇒

技術No.	測定値	診断区分	通常 判定	幅値の適用後 判定
正解値	44.0	Ⅲ		
No.17	46.0	Ⅲ	○	○
No.3	43.9	Ⅲ	○	○
No.2	12.0	Ⅰ	×	×
No.9	9.9	Ⅰ	×	×
No.13	33.3	Ⅱ	×	○
No.12	28.8	Ⅱ	×	○
No.7	33.4	Ⅱ	×	○
No.15	34.7	Ⅱ	×	○
No.20	30.1	Ⅱ	×	○
No.18	36.6	Ⅱ	×	○
No.19	38.0	Ⅱ	×	○
No.24	40.3	Ⅲ	○	○
No.24	40.4	Ⅲ	○	○
No.8	42.8	Ⅲ	○	○
正答数			5	12

計測技術の精度確認結果		技術番号	PA010004-V0025

【計測技術の精度確認結果（令和7年度）】

ひび割れ率

Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
80～90%	90～100%	70～80%	90～100%

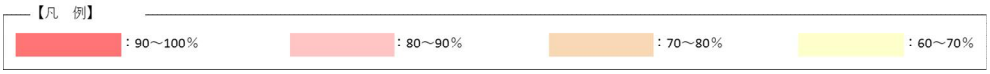
わだち掘れ量

Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
90～100%	90～100%	90～100%	90～100%

IRI

Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
90～100%	90～100%	90～100%	90～100%

※検出率：確実に損傷を発見できるか　　的中率：発見した損傷の評価の精度



技術番号	PA010006-V0022

技術名	車載搭載型非接触式路面プロファイラ	開発者名	株式会社トノックス

試験日	令和5年2月17日	天候	晴れ	昼夜	昼	路面状況	乾燥
試験場所	三重県亀山市関町坂下						

カタログ分類	舗装	検出項目	IRI	計測時 平均速度	50.0　km/h

試験で確認する カタログ項目	IRI

対象箇所の概要

PA010006-V0022

・路線：一般国道1号（上り）　第1車線

・舗装種（表層）：密粒度アスファルト舗装

・1区間：10m

・試験区間：997m（100区間）

・交通量：4,265 台／日（〈小型〉2,293 台／日、〈大型〉1,972 台／日）【H27センサス】

※写真は正解値測定時（交通規制中）

※写真は正解値測定時（交通規制中）

試験方法（手順）	技術番号	PA010006-V0022

【①点検】測位座標と距離データに紐づけされた５ｃｍ毎の路面プロファイルとＩＲＩを取得する。

【②データ取り込み】センサＢＯＸに内蔵されている2台のレーザ変位計およびＩＭＵからのデータ、ＧＮＳＳ受信装置からの測位座標データおよび車両の車速パルスカウントデータをデータロガーのＳＤカードに記録する。

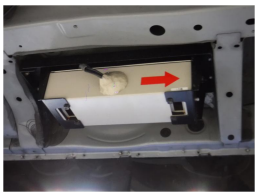
【③解析前処理】SDカードに記録されるファイル名は、測定開始時点の『日付＋時刻』で命名されるので、測定されたファイルの確認を行う。

【④データ解析】測定記録されたSDカードをパソコンにセットする。自社開発の解析ソフト『プロファイル＆IRI算出ソフト』を起動し、前記SDカード内から対象ファイルを選択する。解析画面上に諸条件（車速ﾊﾟﾙｽﾋﾟｯﾁ、GNSSｱﾝﾃﾅ高さ、IRI算出開始＆終了位置、IRI評価長）を入力する。ソフトを実行すると自動的に測位座標と距離データに紐づけされた路面プロファイルとIRIがCSVファイルで出力される。

車両・機器諸元、機器設置状況、測定状況

【車両諸元】
・測定時の車種（スズキ社製ランディ）
・車両サイズ
　┣長さ:468cm
　┣幅 :169cm
　┗高さ:186cm
上記は実道試験時に使用した車両であり、センサBOXを車両に取り付ける事が出来れば車種は問わない。

測定状況


センサBOX設置状況（車体床下）

コントローラ（助手席下）

データロガー（ﾀﾞｯｼｭﾎﾞｰﾄﾞ上）

【機器諸元】
・センサボックス寸法、重量：幅120㎜×長320㎜×高80㎜　2.97ｋｇ
・センサボックス取付高さ ：ﾚｰｻﾞ 出射口から路面までの距離が200㎜～500㎜
・コントローラ寸法、重量：幅175㎜×長145㎜×高70㎜　0.6kg
・データロガー寸法、重量：幅160㎜×長105㎜×高50㎜　0.4kg
・１時間当たりの記録容量：約47MB（１GBのSDカードで約20ｈ計測可能）
・入力電圧：10.2V～27.6V
・消費電流：600mA以下
・太陽光による影響：取り付け車両によっては太陽光の影響が生じるので、
　　その場合は日よけカバーを施す。
・使用SDカード　　：SDHC　スピードクラス10
・レーザクラス　　：クラス２（１ｍW）

計測技術の精度の算出方法		技術番号	PA010006-V0022

【計測技術の精度の算出方法】

・実道試験区間（延長997m）における合計１００区間(1区間=10m)について、各技術で診断区分Ⅰ・Ⅱ・Ⅲによる評価を行う。

・事前に測定した『正解値』と、各技術における診断結果（Ⅰ・Ⅱ・Ⅲ）を比較する。

・公募時のリクワイヤメントにおいて「目視と同等以上の評価が可能」としていることから、有識者による技術検討委員会において『幅値』の考え方を整理し、それぞれの検出率と的中率を求めた。

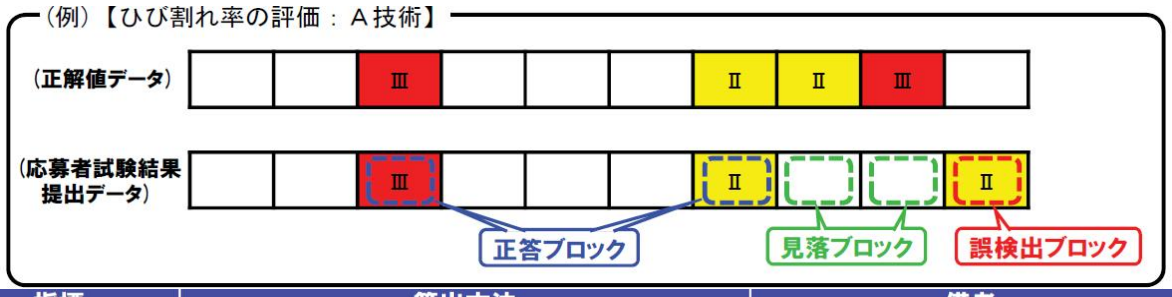
【幅値の考え方】

各測定項目（ひび割れ率・わだち掘れ量・IRI）の**『正解値』が以下の幅値の範囲内であった場合、隣合った区分も正解とする**

■ひび割れ率：『正解値』が診断区分Ⅰ・Ⅱ・Ⅲの基準値となる20%・40%の±5%以内（例：正解値が42.0%（診断区分Ⅲ）であった場合、各技術が「Ⅱ」と判断していても正解とする）

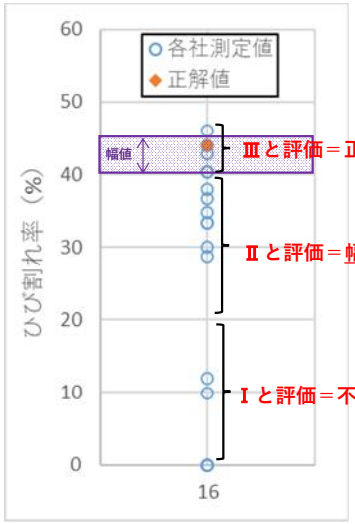
■わだち掘れ量：『正解値』が診断区分Ⅰ・Ⅱ・Ⅲの基準値となる20mm・40mmの±5mm以内（例：正解値が38mm（診断区分Ⅱ）であった場合、各技術が「Ⅲ」と判断していても正解とする）

■IRI：『正解値』が診断区分Ⅰ・Ⅱ・Ⅲの基準値となる3mm/m・8mm/mの±20%以内（例：正解値が9.4mm/m（診断区分Ⅲ）であった場合、各技術が「Ⅱ」と判断していても正解とする）



指標	算出方法	備考
検出率	検出率＝ 応募技術における正答ブロック数 / 正解値を基にした実損傷ブロック数	確実に損傷を発見できるか確認する
的中率	的中率＝ 応募技術における正答ブロック数 / 応募技術により検出されたブロック数	検出結果の精度を確認する

［例］



正解値が
40～45以内なので、
Ⅱと判定した技術も
”正答”となる
⇒

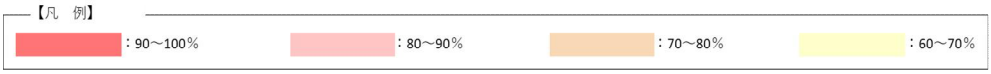
技術No.	測定値	診断区分	通常判定	幅値の適用後判定
正解値	44.0	Ⅲ		
No.17	46.0	Ⅲ	○	○
No.3	43.9	Ⅲ	○	○
No.2	12.0	Ⅰ	×	×
No.9	9.9	Ⅰ	×	×
No.13	33.3	Ⅱ	×	○
No.12	28.8	Ⅱ	×	○
No.7	33.3	Ⅱ	×	○
No.15	34.7	Ⅱ	×	○
No.20	30.1	Ⅱ	×	○
No.18	36.6	Ⅱ	×	○
No.19	38.0	Ⅱ	×	○
No.24	40.3	Ⅲ	○	○
No.24	40.4	Ⅲ	○	○
No.8	42.8	Ⅲ	○	○
正答数			5	12

計測技術の精度確認結果		技術番号	PA010006-V0022

【計測技術の精度確認結果（令和４年度）】

IRI			
Ⅱ以上 検出率	Ⅱ以上 的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
80～90%	90～100%	70～80%	90～100%

※検出率：確実に損傷を発見できるか　　的中率：発見した損傷の評価の精度



技術番号	PA010007-V0024

技術名	FMR スキャナー（高速移動路面3Dスキャナー）による路面調査	会社名	株式会社　なんばら/株式会社　南原

試験日	令和6年10月31日	天候	晴れ	昼夜	昼間	気温	13.2℃	風速	1.3m/s	路面状況	乾燥
試験場所	茨城県筑西市										

カタログ分類	舗装	検出項目	ひび割れ率、わだち掘れ量、IRI	計測時 平均速度	45　km/h

試験で確認する カタログ項目	ひび割れ率、わだち掘れ量、IRI

対象箇所の概要

【試験場所】

・舗装種（表層）：密粒度アスファルト舗装

・1区間：10m

・試験区間：500m（50区間）

・交通量（下り）：10,175台／日（〈小型〉7,170台／日、〈大型〉3,005台／日）【R3センサス】

※写真は正解値測定時（交通規制中）

※写真は正解値測定時（交通規制中）

試験方法（手順）	技術番号	PA010007-V0024

【①点検】
点検となる対象区間の起終点を確認。必要に応じて起終点および基準となる測点にマーキングを行う（手動）
測定機材の動作確認を行い、計測を行う。

【②データ取り込み】
測定車のPCに保存された計測データを抜き出し、解析用PCへ取り込む（手動）

【③解析前処理】
測定データに解析区間の起点・終点を設定する（手動）
対象区間の白線を抽出（自動）
取得したデータをもとに0.5ｍメッシュを作成（自動）

【④データ解析】
＜ひび割れ＞
抽出するひび割れの深さ・長さを設定し、指定区間内のひび割れ率を算出する（自動）
＜わだち掘れ＞
設定した測点でわだち掘れ量を算出、指定区間内の平均値および最大値を算出する（自動）
＜平坦性・IRI>
3台のレーザ変位計のデータをもとに指定区間内の平坦性、IRI（QCモデル）を算出（自動）

車両・機器諸元、機器設置状況、測定状況

■専用測定車両型
車両タイプ：　バン　　車両名：ハイエース
車両サイズ：幅　2.01ｍ　×長さ　5.10ｍ　×高さ　2.40ｍ
【機械緒元】

カメラユニット	３Ｄエリアカメラキット　（2048×1088）
	赤外線ラインレーザーユニット
	カメラボックス
レーザ変位計	LKG-405（KEYENCE）
車載用コンピュータ	コントロール用ＰＣ本体
	ラックマウントタイプ、日本語Win10_64bit
	撮像用ＰＣ本体（２台）
	ラックマウントタイプ、日本語Win10_64bit
モニター	17インチ
ＧＰＳユニット	ＧＰＳ本体
非接触型距離計	レーザドップラ車速・移動距離計
専用電源ボックス	カメラ電源他

測定状況

車載用PC

カメラユニット

計測技術の精度の算出方法		技術番号	PA010007-V0024

【計測技術の精度の算出方法】

・実道試験区間（延長500m）における50区間(1区間=10m)について、各技術で診断区分Ⅰ・Ⅱ・Ⅲによる評価を行う。

・事前に測定した『正解値』と、各技術における診断結果（Ⅰ・Ⅱ・Ⅲ）を比較する。

・公募時のリクワイヤメントにおいて「目視と同等以上の評価が可能」としていることから、有識者による技術検討委員会において『幅値』の考え方を整理し、それぞれの検出率と的中率を求めた。

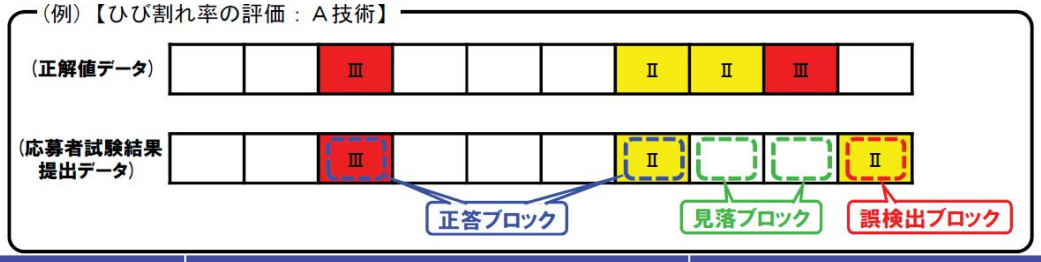
【幅値の考え方】

各測定項目（ひび割れ率・わだち掘れ量・IRI）の**『正解値』が以下の幅値の範囲内であった場合、隣合った区分も正解とする**

■ひび割れ率：『正解値』が診断区分Ⅰ・Ⅱ・Ⅲの基準値となる20%・40%の±5%以内（例：正解値が42.0%（診断区分Ⅲ）であった場合、各技術が「Ⅱ」と判断していても正解とする）

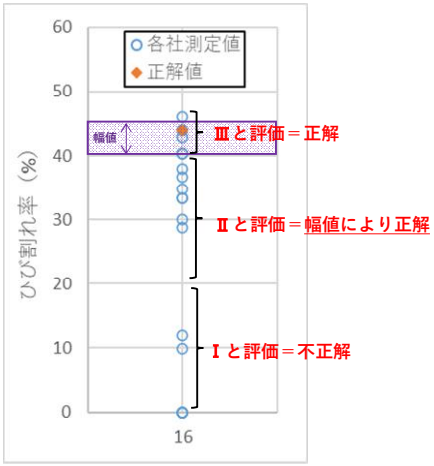
■わだち掘れ量：『正解値』が診断区分Ⅰ・Ⅱ・Ⅲの基準値となる20mm・40mmの±5mm以内（例：正解値が38mm（診断区分Ⅱ）であった場合、各技術が「Ⅲ」と判断していても正解とする）

■IRI：『正解値』が診断区分Ⅰ・Ⅱ・Ⅲの基準値となる3mm/m・8mm/mの±20%以内（例：正解値が9.4mm/m（診断区分Ⅲ）であった場合、各技術が「Ⅱ」と判断していても正解とする）



指標	算出方法	備考
検出率	検出率＝ 応募技術における正答ブロック数 / 正解値を基にした実損傷ブロック数	確実に損傷を発見できるか確認する
的中率	的中率＝ 応募技術における正答ブロック数 / 応募技術により検出されたブロック数	検出結果の精度を確認する

［例］



正解値が
40～45以内なので、
Ⅱと判定した技術も
”正答”となる
⇒

技術No.	測定値	診断区分	通常 判定	幅値の適用後 判定
正解値	44.0	Ⅲ		
No.17	46.0	Ⅲ	○	○
No.3	43.9	Ⅲ	○	○
No.2	12.0	Ⅰ	×	×
No.9	9.9	Ⅰ	×	×
No.13	33.3	Ⅱ	×	○
No.12	28.8	Ⅱ	×	○
No.7	33.7	Ⅱ	×	○
No.15	34.7	Ⅱ	×	○
No.20	30.1	Ⅱ	×	○
No.18	36.6	Ⅱ	×	○
No.19	38.0	Ⅱ	×	○
No.24	40.3	Ⅲ	○	○
No.24	40.4	Ⅲ	○	○
No.8	42.8	Ⅲ	○	○
正答数			5	12

計測技術の精度確認結果		技術番号	PA010007-V0024

【計測技術の精度確認結果（令和６年度）】

ひび割れ率

Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
90～100%	90～100%	90～100%	70～80%

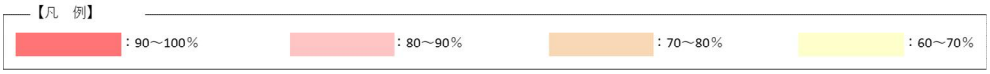
わだち掘れ量

Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
90～100%	90～100%	80～90%	90～100%

IRI

Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
90～100%	90～100%	90～100%	80～90%

※検出率：確実に損傷を発見できるか　　的中率：発見した損傷の評価の精度



技術番号	PA010009-V0025

技術名	車載簡易装置による道路点検システム「GLOCAL-EYEZ」	会社名	ニチレキ株式会社

試験日	令和7年11月19日	天候	晴れ	昼夜	昼間	気温	9.6℃	風速	0.9m/s	路面状況	乾燥
試験場所	茨城県土浦市										

カタログ分類	舗装	検出項目	ひび割れ率、わだち掘れ量、IRI	計測時 平均速度	40 km/h

試験で確認する カタログ項目	ひび割れ率、わだち掘れ量、IRI

対象箇所の概要

【試験場所】

・舗装種（表層）：密粒度アスファルト舗装

・1区間：10m

・試験区間：1,350mのうち任意の50区間

・交通量（上り）：12,578台／日（〈小型〉10,433台／日、〈大型〉2,145台／日）【R3センサス】

・交通量（下り）：13,227台／日（〈小型〉11,001台／日、〈大型〉2,226台／日）【R3センサス】

※写真は正解値測定時（交通規制中）

※写真は正解値測定時（交通規制中）

試験方法（手順）	技術番号	PA010009-V0025

【①点検】車両前方画像（ひび割れ、わだち掘れ）と加速度、角速度データ等（IRI）を取得する。

【②データ取り込み】取得した画像、加速度・角速度データ等をAI等自動解析を行うクラウドサーバにアップロードする。

【③解析前処理】測定データに起終点やＫＰ情報等の位置情報を付加する。

【④データ解析】車両前方画像をオルソ画像（鳥瞰図）に自動変換する。白線位置及びひび割れの本数（50cmメッシュ毎）をAIで自動判定し、ひび割れ率を求める。連続鳥瞰図における路面歪みの変化量を求めて路面横断形状を推定し、わだち掘れ量を算出する。加速度、角速度データ等から車両の動的モデルを同定し、車両ごとの動的特性の違いを取り除き、路面縦断形状を自動推定する。推定した路面縦断形状からIRIを求める。

車両・機器諸元、機器設置状況、測定状況

【車両諸元】
・測定時の車種：ワンボックスタイプ
・車両サイズ
　├長さ:404cm
　├幅 :166cm
　└高さ:190cm

【機器諸元】
・スマートフォン（iPhone16）

計測技術の精度の算出方法		技術番号	PA010009-V0025

【計測技術の精度の算出方法】

・実道試験区間（延長1,350m）における50区間(1区間=10m)について、各技術で診断区分Ⅰ・Ⅱ・Ⅲによる評価を行う。

・事前に測定した『正解値』と、各技術における診断結果（Ⅰ・Ⅱ・Ⅲ）を比較する。

・公募時のリクワイヤメントにおいて「目視と同等以上の評価が可能」としていることから、有識者による技術検討委員会において『幅値』の考え方を整理し、それぞれの検出率と的中率を求めた。

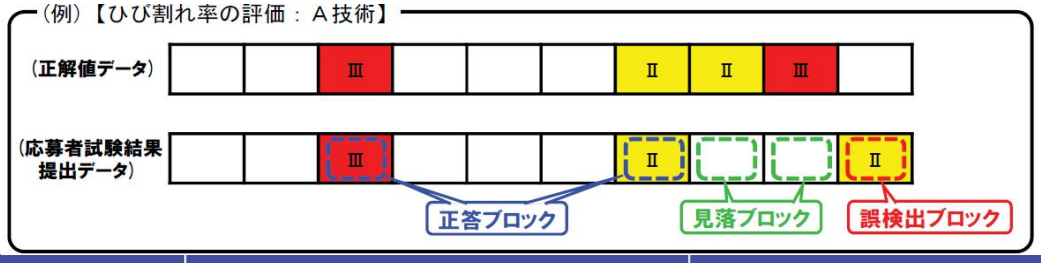
【幅値の考え方】

各測定項目（ひび割れ率・わだち掘れ量・IRI）の**『正解値』が以下の幅値の範囲内であった場合、隣合った区分も正解とする**

■ひび割れ率：『正解値』が診断区分Ⅰ・Ⅱ・Ⅲの基準値となる20%・40%の±5%以内（例：正解値が42.0%（診断区分Ⅲ）であった場合、各技術が「Ⅱ」と判断していても正解とする）

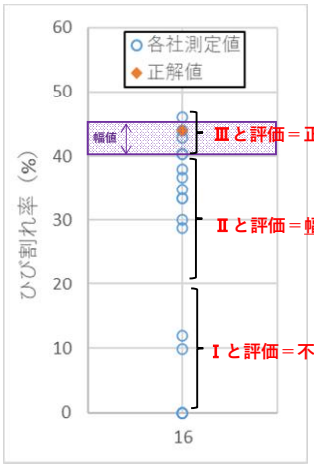
■わだち掘れ量：『正解値』が診断区分Ⅰ・Ⅱ・Ⅲの基準値となる20mm・40mmの±5mm以内（例：正解値が38mm（診断区分Ⅱ）であった場合、各技術が「Ⅲ」と判断していても正解とする）

■IRI：『正解値』が診断区分Ⅰ・Ⅱ・Ⅲの基準値となる3mm/m・8mm/mの±20%以内（例：正解値が9.4mm/m（診断区分Ⅲ）であった場合、各技術が「Ⅱ」と判断していても正解とする）



指標	算出方法	備考
検出率	検出率＝ 応募技術における正答ブロック数 / 正解値を基にした実損傷ブロック数	確実に損傷を発見できるか確認する
的中率	的中率＝ 応募技術における正答ブロック数 / 応募技術により検出されたブロック数	検出結果の精度を確認する

［例］



正解値が
40～45以内なので、
Ⅱと判定した技術も
”正答”となる
⇒

技術No.	測定値	診断区分	通常 判定	幅値の適用後 判定
正解値	44.0	Ⅲ		
No.17	46.0	Ⅲ	○	○
No.3	43.9	Ⅲ	○	○
No.2	12.0	Ⅰ	×	×
No.9	9.9	Ⅰ	×	×
No.13	33.3	Ⅱ	×	○
No.12	28.8	Ⅱ	×	○
No.7	33.4	Ⅱ	×	○
No.15	34.7	Ⅱ	×	○
No.20	30.1	Ⅱ	×	○
No.18	36.6	Ⅱ	×	○
No.19	38.0	Ⅱ	×	○
No.24	40.3	Ⅲ	○	○
No.24	40.4	Ⅲ	○	○
No.8	42.8	Ⅲ	○	○
正答数			5	12

計測技術の精度確認結果		技術番号	PA010009-V0025

【計測技術の精度確認結果（令和7年度）】

ひび割れ率

Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
90～100%	90～100%	90～100%	80～90%

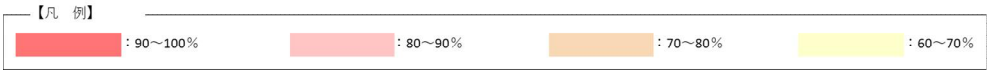
わだち掘れ量

Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
90～100%	90～100%	90～100%	90～100%

IRI

Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
90～100%	90～100%	80～90%	90～100%

※検出率：確実に損傷を発見できるか　　的中率：発見した損傷の評価の精度



技術番号	PA010010-V0025

技術名	BumpRecorder（スマートフォンを用いたIRI等の路面性状計測）	会社名	バンプレコーダー株式会社

試験日	令和7年11月18日	天候	晴れ	昼夜	昼間	気温	11.1℃	風速	2.6m/s	路面状況	乾燥
試験場所	茨城県土浦市										

カタログ分類	舗装	検出項目	IRI	計測時 平均速度	49　km/h

試験で確認する カタログ項目	IRI

対象箇所の概要

【試験場所】

・舗装種（表層）：密粒度アスファルト舗装

・1区間：10m

・試験区間：1,350mのうち任意の50区間

・交通量（上り）：12,578台／日（〈小型〉10,433台／日、〈大型〉2,145台／日）【R3センサス】

・交通量（下り）：13,227台／日（〈小型〉11,001台／日、〈大型〉2,226台／日）【R3センサス】

※写真は正解値測定時（交通規制中）

※写真は正解値測定時（交通規制中）

試験方法（手順）	技術番号	PA010010-V0025

【①点検】・・・データ取得
ユーザー実施事項：乗用車のダッシュボードにAndroidスマートフォンを固定した状態で計測対象道路を走行。走行中にアプリBumpRecorderを起動して「REC」ボタンを押して車両の振動を記録。

【②データ取り込み】・・・データアップロード
ユーザー実施事項：アプリBumpRecorderのList画面で当該データを選択しバンプレコーダー社のサーバーにアップロード。

【③解析前処理】・・・ユーザー指定の区間長に合わせて指標算出する場合
通常手順
ユーザー実施事項：指標算出区間ごとの（たとえば10mごとの）起点・終点緯度経度と納品フォーマットをバンプレコーダー社に通知。
バンプレコーダー実施事項：GPS測位データと指定緯度経度のマッチングを確認。不一致の場合ユーザーに再確認。

今回手順
ユーザー役実施事項：対象路線の起点・終点の緯度経度は事務局より提供。
バンプレコーダー実施事項：路線の起点・終点緯度経度と、①で取得した走行中のGPSデータをマッチングさせ、さらに事務局より指定された路線延長、算出区間長から、算出区間ごとの起点・終点緯度経度を算出。

【④データ解析】・・・指標算出
バンプレコーダー実施事項：②でアップロードされた計測データをもとに縦断プロファイルを算出。ＩＲＩ算出はクウォーターカーシミュレーション実行時に③で指定された指標算出区間長ごとの起点・終点緯度経度ごとに区切ってＩＲＩを算出。③でユーザーから指定されたフォーマットに算出結果を転記。メール等で納品。

ユーザー実施事項：指定した区間のデータが納品されているかを確認。

車両・機器諸元、機器設置状況、測定状況

【車両諸元】
・測定時の車種：プリウス
・車両サイズ
├全長:4,460mm
├全幅 :1,745mm
└全高:1,490mm

【機器諸元】
Androidスマートフォン：Google Pixel 7
（Android OS 16、GPS、加速度センサ、ジャイロセンサ具備）

【機器設置状況】
上記スマートフォンをダッシュボード左端（OWP）に設置

【測定状況】
出発時にアプリ起動・計測開始し、帰還時に計測終了・アップロード

計測技術の精度の算出方法		技術番号	PA010010-V0025

【計測技術の精度の算出方法】

・実道試験区間（延長1,350m）における50区間(1区間=10m)について、各技術で診断区分Ⅰ・Ⅱ・Ⅲによる評価を行う。

・事前に測定した『正解値』と、各技術における診断結果（Ⅰ・Ⅱ・Ⅲ）を比較する。

・公募時のリクワイヤメントにおいて「目視と同等以上の評価が可能」としていることから、有識者による技術検討委員会において『幅値』の考え方を整理し、それぞれの検出率と的中率を求めた。

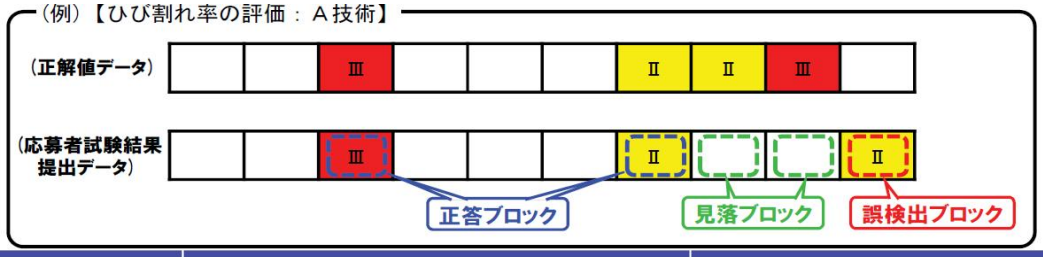
【幅値の考え方】

各測定項目（ひび割れ率・わだち掘れ量・IRI）の**『正解値』が以下の幅値の範囲内であった場合、隣合った区分も正解とする**

■ひび割れ率：『正解値』が診断区分Ⅰ・Ⅱ・Ⅲの基準値となる20%・40%の±5%以内（例：正解値が42.0%（診断区分Ⅲ）であった場合、各技術が「Ⅱ」と判断していても正解とする）

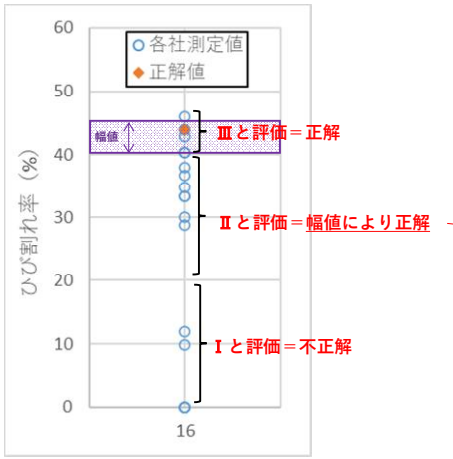
■わだち掘れ量：『正解値』が診断区分Ⅰ・Ⅱ・Ⅲの基準値となる20mm・40mmの±5mm以内（例：正解値が38mm（診断区分Ⅱ）であった場合、各技術が「Ⅲ」と判断していても正解とする）

■IRI：『正解値』が診断区分Ⅰ・Ⅱ・Ⅲの基準値となる3mm/m・8mm/mの±20%以内（例：正解値が9.4mm/m（診断区分Ⅲ）であった場合、各技術が「Ⅱ」と判断していても正解とする）



指標	算出方法	備考
検出率	検出率＝ 応募技術における正答ブロック数 ／ 正解値を基にした実損傷ブロック数	確実に損傷を発見できるか確認する
的中率	的中率＝ 応募技術における正答ブロック数 ／ 応募技術により検出されたブロック数	検出結果の精度を確認する

［例］



正解値が
40～45以内なので、
Ⅱと判定した技術も
”正答”となる
⇒

技術No.	測定値	診断区分	通常 判定	幅値の適用後 判定
正解値	44.0	Ⅲ		
No.17	46.0	Ⅲ	○	○
No.3	43.9	Ⅲ	○	○
No.2	12.0	Ⅰ	×	×
No.9	9.9	Ⅰ	×	×
No.13	33.3	Ⅱ	×	○
No.12	28.8	Ⅱ	×	○
No.7	33.3	Ⅱ	×	○
No.15	34.7	Ⅱ	×	○
No.20	30.1	Ⅱ	×	○
No.18	36.6	Ⅱ	×	○
No.19	38.0	Ⅱ	×	○
No.24	40.3	Ⅲ	○	○
No.24	40.4	Ⅲ	○	○
No.8	42.8	Ⅲ	○	○
正答数			5	12

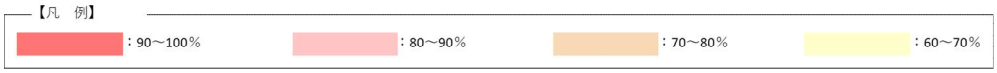
計測技術の精度確認結果		技術番号	PA010010-V0025

【計測技術の精度確認結果（令和7年度）】

IRI

Ⅱ以上 検出率	Ⅱ以上 的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
80～90%	90～100%	90～100%	90～100%

※検出率：確実に損傷を発見できるか　　的中率：発見した損傷の評価の精度



技術番号	PA010011-V0022

技術名	汎用機材を用いたAI舗装損傷診断システム（マルチファインアイ）	開発者名	福田道路株式会社/日本電気株式会社

試験日	令和5年2月14日	天候	晴れ	昼夜	昼	路面状況	乾燥
試験場所	三重県亀山市関町坂下						

カタログ分類	舗装	検出項目	ひび割れ率、わだち掘れ量	計測時 平均速度	40　km/h

試験で確認する カタログ項目	ひび割れ率、わだち掘れ量

対象箇所の概要

【試験場所】

・舗装種（表層）：密粒度アスファルト舗装

・1区間：10m

・試験区間：997m（100区間）

・交通量：4,265 台／日（〈小型〉2,293 台／日、〈大型〉1,972 台／日）【H27センサス】

※写真は正解値測定時（交通規制中）

※写真は正解値測定時（交通規制中）

試験方法（手順）	技術番号	PA010011-V0022

【①点検】路面画像と位置情報を取得する

【②データ取り込み】取得した路面画像と位置情報をPCに取り込む

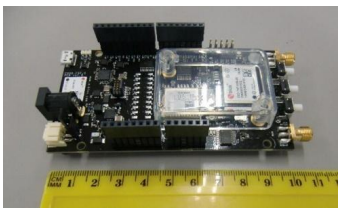
【③解析前処理】測定区間の起終点を指定する

【④データ解析】路面画像から路面性状（ひび割れ率相当値、わだち掘れレベル）をAIを用いて、判定する
その後、出力データを用いて、帳票を自動作成する

車両・機器諸元、機器設置状況、測定状況

【車両諸元】
・測定時の車種　ニッサン　クリッパー
・車両サイズ
　├長さ:339cm
　├幅 :147cm
　└高さ:189cm

【機器諸元】
・アクションカム（4K対応）　1台
・GNSS測位モジュール　1台



計測技術の精度の算出方法		技術番号	PA010011-V0022

【計測技術の精度の算出方法】

・実道試験区間（延長997m）における合計１００区間(1区間=10m)について、各技術で診断区分Ⅰ・Ⅱ・Ⅲによる評価を行う。

・事前に測定した『正解値』と、各技術における診断結果（Ⅰ・Ⅱ・Ⅲ）を比較する。

・公募時のリクワイヤメントにおいて「目視と同等以上の評価が可能」としていることから、有識者による技術検討委員会において『幅値』の考え方を整理し、それぞれの検出率と的中率を求めた。

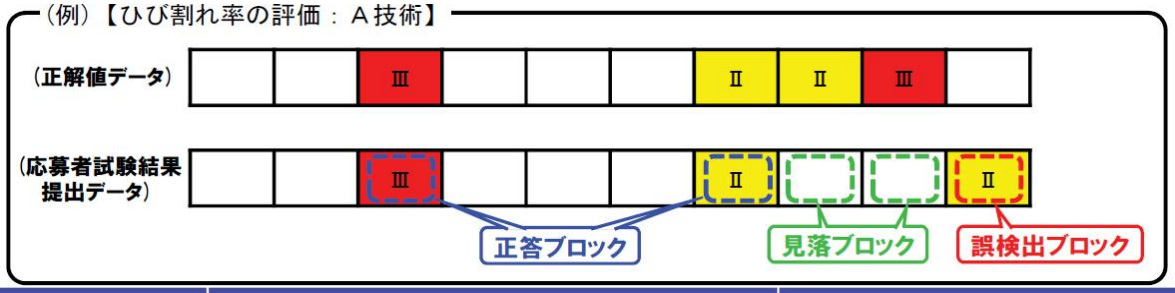
【幅値の考え方】

各測定項目（ひび割れ率・わだち掘れ量・IRI）の**『正解値』が以下の幅値の範囲内であった場合、隣合った区分も正解とする**

■ひび割れ率：『正解値』が診断区分Ⅰ・Ⅱ・Ⅲの基準値となる20%・40%の±5%以内（例：正解値が42.0%（診断区分Ⅲ）であった場合、各技術が「Ⅱ」と判断していても正解とする）

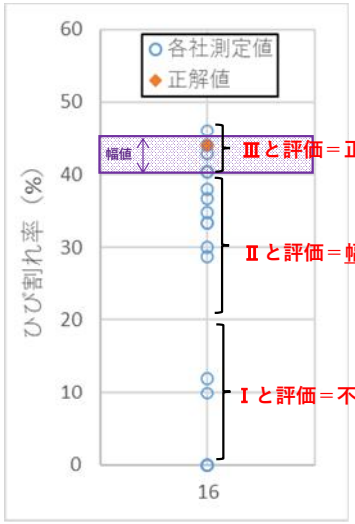
■わだち掘れ量：『正解値』が診断区分Ⅰ・Ⅱ・Ⅲの基準値となる20mm・40mmの±5mm以内（例：正解値が38mm（診断区分Ⅱ）であった場合、各技術が「Ⅲ」と判断していても正解とする）

■IRI：『正解値』が診断区分Ⅰ・Ⅱ・Ⅲの基準値となる3mm/m・8mm/mの±20%以内（例：正解値が9.4mm/m（診断区分Ⅲ）であった場合、各技術が「Ⅱ」と判断していても正解とする）



指標	算出方法	備考
検出率	検出率＝ 応募技術における正答ブロック数 / 正解値を基にした実損傷ブロック数	確実に損傷を発見できるか確認する
的中率	的中率＝ 応募技術における正答ブロック数 / 応募技術により検出されたブロック数	検出結果の精度を確認する

［例］



正解値が
40～45以内なので、
Ⅱと判定した技術も
”正答”となる
⇒

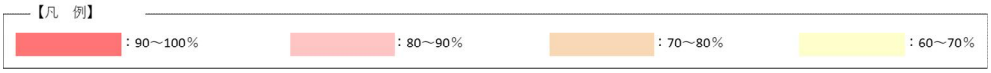
技術No.	測定値	診断区分	通常 判定	幅値の適用後 判定
正解値	44.0	Ⅲ		
No.17	46.0	Ⅲ	○	○
No.3	43.9	Ⅲ	○	○
No.2	12.0	Ⅰ	×	×
No.9	9.9	Ⅰ	×	×
No.13	33.3	Ⅱ	×	○
No.12	28.8	Ⅱ	×	○
No.7	33.1	Ⅱ	×	○
No.15	34.7	Ⅱ	×	○
No.20	30.1	Ⅱ	×	○
No.18	36.6	Ⅱ	×	○
No.19	38.0	Ⅱ	×	○
No.24	40.3	Ⅲ	○	○
No.24	40.4	Ⅲ	○	○
No.8	42.8	Ⅲ	○	○
正答数			5	12

計測技術の精度確認結果		技術番号	PA010011-V0022

【計測技術の精度確認結果（令和４年度）】

ひび割れ率			
Ⅱ以上 検出率	Ⅱ以上 的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
90～100%	90～100%	60～70%	90～100%

※検出率：確実に損傷を発見できるか　　的中率：発見した損傷の評価の精度



技術番号	PA010012-V0023

技術名	複合探査車					開発者名	株式会社三井E&S				
試験日	令和5年11月14日	天候	晴れ	昼夜	昼間	気温	10.1℃	風速	2.0m/s	路面状況	乾燥
試験場所	茨城県常総市										

カタログ分類	舗装	検出項目	ひび割れ率、わだち掘れ量、IRI	計測時 平均速度	45　km/h

試験で確認する カタログ項目	ひび割れ率、わだち掘れ量、IRI

対象箇所の概要

【試験場所】

・舗装種（表層）：密粒度アスファルト舗装

・1区間：10m

・試験区間：1,350m（135区間）うち任意の50区間

・交通量：路線①・・・5,586台／日（〈小型〉4,000台／日、〈大型〉1,289台／日）【R3センサス】

路線②・・・10,072 台／日（〈小型〉6,669 台／日、〈大型〉3,403 台／日）【R3センサス】

※写真は正解値測定時（交通規制中）

※写真は正解値測定時（交通規制中）

試験方法（手順）	技術番号	PA010012-V0023

【①点検】・機器類、PCの動作確認
・測定開始、終了の操作

【②データ取り込み】・解析PCへデータ移動

【③解析前処理】・白線位置の設定
・ひび割れ線図とひび割れの発生位置（50ｃｍ枡毎）を解析ソフトにより自動判定
・横断形状図を解析ソフトにより自動作成
・縦断形状図を解析ソフトにより自動作成
・自動判定・自動作成結果の目視チェック（ひび割れ線図、ひび割れ発生位置、横断形状、縦断形状）

【④データ解析】・位置情報により評価区間毎に範囲分けした50ｃｍメッシュによりひび割れ率を算出し診断区分を判定
・横断形状図から解析ソフトにてわだち掘れ量を算出し、診断区分を判定
・縦断形状図から解析ソフトにてIRI量を算出し、診断区分を判定

車両・機器諸元、機器設置状況、測定状況

【車両諸元】
・専用測定車両（トヨタ ハイエース スーパーGL）
・道路維持作業用自動車
・車両サイズ（分かれば記載）
　├長さ:575cm
　├幅 :235cm
　└高さ:277cm

【機器諸元】
・計測機器構成：
　路面性状測定機器：レーザー、変位計
　路面下測定機器：レーダ
　その他：GNSS、レーザードップラー距離計、前方カメラ、三方向カメラ（後方、側方）

<路面性状測定機器：レーザーの諸元>
[重量] 26kg
[ひび割れ] 計測幅員：4m（GL上）、計測精度：幅1mm以上クラック、データピッチ：進行方向4mm 幅員方向1mm
[わだち掘れ] 計測幅員：4m（GL上）、計測精度：深さ±3mm以内（横断プロフィールメータの測定値に対して）
データピッチ：進行方向4mm、幅員方向1mm
[平たん性] 計測凹凸量：320mm（-160～+160mm）（横断プロフィールメータの測定値に対して）、計測精度：±30%以内

<路面下測定機器：レーダの諸元>
[最大周波数帯域：1.5GHzレーダ]
重量：25kg、方式：マルチパス方式/シングルパスマルチチャンネル方式、素子数：12（送信6/受信7）、計測幅：約1.8m
探査深度(最大)：約1.5m、探査速度：20km/h(計測ピッチ1cm)/80km/h(計測ピッチ4cm)
[最大周波数帯域：2.5GHzレーダ]
重量：25kg、方式：マルチパス方式/シングルパスマルチチャンネル方式、素子数：22（送信11/受信12）、計測幅：約1.8m
探査深度(最大)：約1.0m、探査速度：13km/h(計測ピッチ1cm)/55km/h(計測ピッチ4cm)

計測技術の精度の算出方法		技術番号	PA010012-V0023

【計測技術の精度の算出方法】

・実道試験区間（延長1,350m）における任意の50区間(1区間=10m)について、各技術で診断区分Ⅰ・Ⅱ・Ⅲによる評価を行う。

・事前に測定した『正解値』と、各技術における診断結果（Ⅰ・Ⅱ・Ⅲ）を比較する。

・公募時のリクワイヤメントにおいて「目視と同等以上の評価が可能」としていることから、有識者による技術検討委員会において『幅値』の考え方を整理し、それぞれの検出率と的中率を求めた。

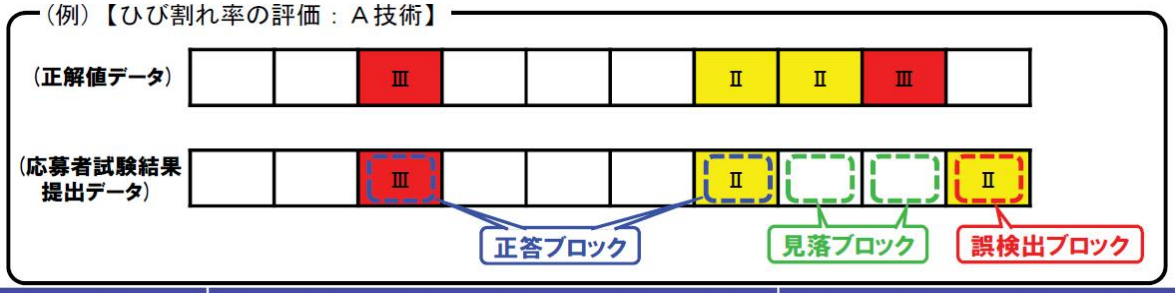
【幅値の考え方】

各測定項目（ひび割れ率・わだち掘れ量・IRI）の**『正解値』が以下の幅値の範囲内であった場合、隣合った区分も正解とする**

■ひび割れ率：『正解値』が診断区分Ⅰ・Ⅱ・Ⅲの基準値となる20%・40%の±5%以内（例：正解値が42.0%（診断区分Ⅲ）であった場合、各技術が「Ⅱ」と判断していても正解とする）

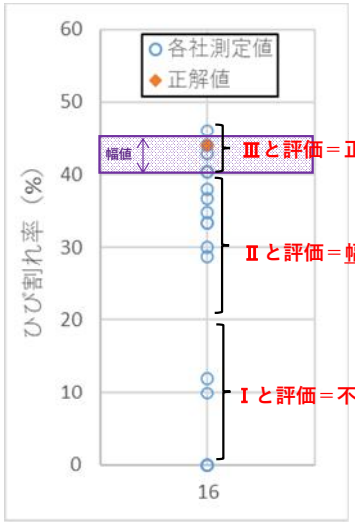
■わだち掘れ量：『正解値』が診断区分Ⅰ・Ⅱ・Ⅲの基準値となる20mm・40mmの±5mm以内（例：正解値が38mm（診断区分Ⅱ）であった場合、各技術が「Ⅲ」と判断していても正解とする）

■IRI：『正解値』が診断区分Ⅰ・Ⅱ・Ⅲの基準値となる3mm/m・8mm/mの±20%以内（例：正解値が9.4mm/m（診断区分Ⅲ）であった場合、各技術が「Ⅱ」と判断していても正解とする）



指標	算出方法	備考
検出率	検出率＝ 応募技術における正答ブロック数 / 正解値を基にした実損傷ブロック数	確実に損傷を発見できるか確認する
的中率	的中率＝ 応募技術における正答ブロック数 / 応募技術により検出されたブロック数	検出結果の精度を確認する

［例］



正解値が
40～45以内なので、
Ⅱと判定した技術も
”正答”となる
⇒

技術No.	測定値	診断区分	通常判定	幅値の適用後判定
正解値	44.0	Ⅲ		
No.17	46.0	Ⅲ	○	○
No.3	43.9	Ⅲ	○	○
No.2	12.0	Ⅰ	×	×
No.9	9.9	Ⅰ	×	×
No.13	33.3	Ⅱ	×	○
No.12	28.8	Ⅱ	×	○
No.7	33.1	Ⅱ	×	○
No.15	34.7	Ⅱ	×	○
No.20	30.1	Ⅱ	×	○
No.18	36.6	Ⅱ	×	○
No.19	38.0	Ⅱ	×	○
No.24	40.3	Ⅲ	○	○
No.24	40.4	Ⅲ	○	○
No.8	42.8	Ⅲ	○	○
正答数			5	12

計測技術の精度確認結果		技術番号	PA010012-V0023

【計測技術の精度確認結果（令和５年度）】

ひび割れ率

Ⅱ以上 検出率	Ⅱ以上 的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
90～100%	90～100%	90～100%	90～100%

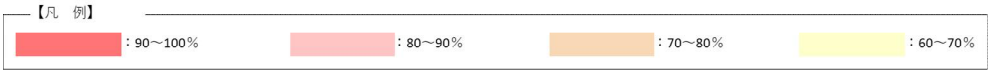
わだち掘れ量

Ⅱ以上 検出率	Ⅱ以上 的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
90～100%	90～100%	90～100%	90～100%

IRI

Ⅱ以上 検出率	Ⅱ以上 的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
80～90%	90～100%	70～80%	80～90%

※検出率：確実に損傷を発見できるか　　的中率：発見した損傷の評価の精度



技術番号	PA010015-V0022

技術名	車両搭載センシング装置　ＭＭＳ	開発者名	株式会社パスコ

試験日	令和5年2月14日	天候	晴	昼夜	昼	路面状況	乾燥
試験場所	三重県亀山市関町坂下						

カタログ分類	舗装	検出項目	わだち掘れ量、IRI	計測時 平均速度	60　km/h

試験で確認する カタログ項目	わだち掘れ量、IRI

対象箇所の概要

【試験場所】

・舗装種（表層）：密粒度アスファルト舗装

・1区間：10m

・試験区間：997m（100区間）

・交通量：4,265 台／日（〈小型〉2,293 台／日、〈大型〉1,972 台／日）【H27センサス】

※写真は正解値測定時（交通規制中）

※写真は正解値測定時（交通規制中）

試験方法（手順）	技術番号	PA010015-V0022

【①点検】全方位画像、レーザ、路面用画像、位置姿勢情報、距離情報の取得

【②データ取り込み】位置姿勢情報、距離情報、電子基準点情報から車両軌跡解析を実施する。解析で得られた車両軌跡とレーザデータから3次元点群を生成する。

【③解析前処理】3次元点群から解析範囲（起終点・解析幅員）を設定する。

【④データ解析】ひび割れ率は路面画像をオルソ化し、メッシュ法によりひび割れの有無、規模を判読し、判読結果からひび割れ率（%）を自動算出する。3次元点群から任意の位置の横断形状を抽出し、IWPとOWPのわだち掘れ量（㎜）を自動算出する。IRI/平たん性は、3次元点群から任意の位置の縦断形状を抽出し、IRIはQCシミュレーション、平たん性は3mプロフィルメータモデルに基づくシミュレーションを実施し、評価区間の値を算出する。

車両・機器諸元、機器設置状況、測定状況

【車両諸元】

・専用測定車両（車種名）or 測定時の車種：TOYOTA エスクワイア

・車両サイズ（分かれば記載）

　┣長さ:4 6 9 cm

　┣幅 : 1 6 9 cm

　┗高さ:2 5 2 cm

【機器諸元】

・GNSS/IMU：1台（取得位置精度　水平0.06m、高さ0.15m（天空視界が最良の場合））

・レーザースキャナ：1台（100万点/秒）

・路面カメラ：4台（500万画素）

・前方カメラ：2台（500万画素）

・全周囲カメラ：1台（3000万画素）

計測技術の精度の算出方法		技術番号	PA010015-V0022

【計測技術の精度の算出方法】

・実道試験区間（延長997m）における合計１００区間(1区間=10m)について、各技術で診断区分Ⅰ・Ⅱ・Ⅲによる評価を行う。

・事前に測定した『正解値』と、各技術における診断結果（Ⅰ・Ⅱ・Ⅲ）を比較する。

・公募時のリクワイヤメントにおいて「目視と同等以上の評価が可能」としていることから、有識者による技術検討委員会において『幅値』の考え方を整理し、それぞれの検出率と的中率を求めた。

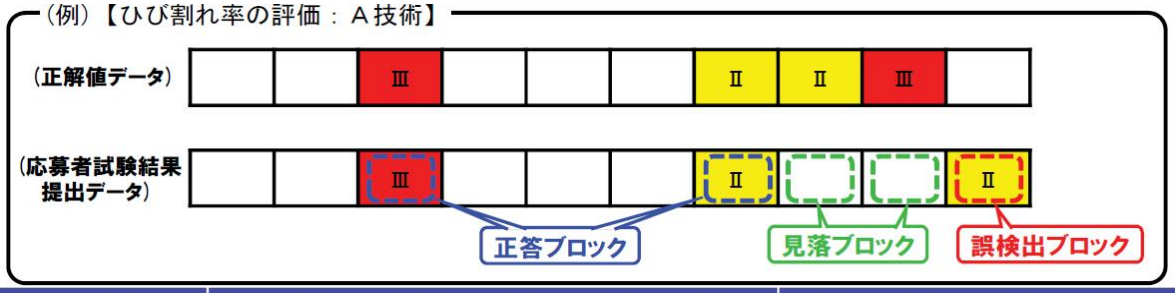
【幅値の考え方】

各測定項目（ひび割れ率・わだち掘れ量・IRI）の**『正解値』が以下の幅値の範囲内であった場合、隣合った区分も正解とする**

■ひび割れ率：『正解値』が診断区分Ⅰ・Ⅱ・Ⅲの基準値となる20%・40%の±5%以内（例：正解値が42.0%（診断区分Ⅲ）であった場合、各技術が「Ⅱ」と判断していても正解とする）

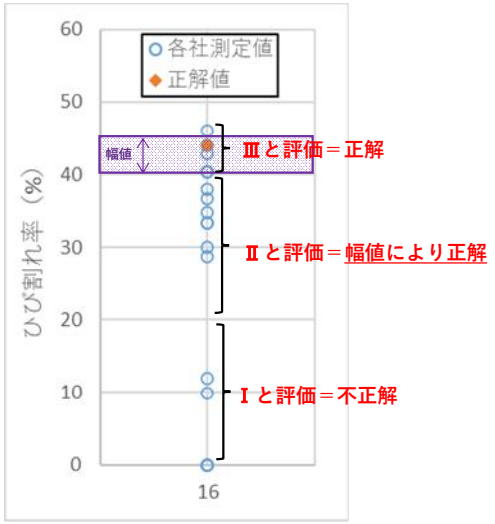
■わだち掘れ量：『正解値』が診断区分Ⅰ・Ⅱ・Ⅲの基準値となる20mm・40mmの±5mm以内（例：正解値が38mm（診断区分Ⅱ）であった場合、各技術が「Ⅲ」と判断していても正解とする）

■IRI：『正解値』が診断区分Ⅰ・Ⅱ・Ⅲの基準値となる3mm/m・8mm/mの±20%以内（例：正解値が9.4mm/m（診断区分Ⅲ）であった場合、各技術が「Ⅱ」と判断していても正解とする）



指標	算出方法	備考
検出率	検出率＝応募技術における正答ブロック数 ／ 正解値を基にした実損傷ブロック数	確実に損傷を発見できるか確認する
的中率	的中率＝応募技術における正答ブロック数 ／ 応募技術により検出されたブロック数	検出結果の精度を確認する

［例］



正解値が
40～45以内なので、
Ⅱと判定した技術も
”正答”となる
⇒

技術No.	測定値	診断区分	通常判定	幅値の適用後判定
正解値	44.0	Ⅲ		
No.17	46.0	Ⅲ	○	○
No.3	43.9	Ⅲ	○	○
No.2	12.0	Ⅰ	×	×
No.9	9.9	Ⅰ	×	×
No.13	33.3	Ⅱ	×	○
No.12	28.8	Ⅱ	×	○
No.7	33.1	Ⅱ	×	○
No.15	34.7	Ⅱ	×	○
No.20	30.1	Ⅱ	×	○
No.18	36.6	Ⅱ	×	○
No.19	38.0	Ⅱ	×	○
No.24	40.3	Ⅲ	○	○
No.24	40.4	Ⅲ	○	○
No.8	42.8	Ⅲ	○	○
正答数			5	12

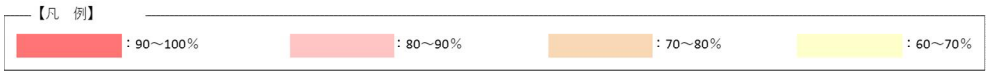
計測技術の精度確認結果		技術番号	PA010015-V0022

【計測技術の精度確認結果（令和４年度）】

わだち掘れ量			
Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
90~100%	80~90%	70~80%	90~100%

IRI			
Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
90~100%	80~90%	80~90%	80~90%

※検出率：確実に損傷を発見できるか　　的中率：発見した損傷の評価の精度



技術番号	PA010016-V0023

技術名	次世代道路計測システム　Ｒｅａｌ					開発者名	株式会社パスコ				
試験日	令和5年11月28日	天候	晴れ	昼夜	昼間	気温	11.6℃	風速	2.6m/s	路面状況	乾燥
試験場所	茨城県常総市										

カタログ分類	舗装	検出項目	ひび割れ率、わだち掘れ量、IRI	計測時 平均速度	40　km/h

試験で確認する カタログ項目	ひび割れ率、わだち掘れ量、IRI

対象箇所の概要

【試験場所】

・舗装種（表層）：密粒度アスファルト舗装

・1区間：10m

・試験区間：1,350m（135区間）うち任意の50区間

・交通量：路線①・・・5,586台／日（〈小型〉4,000台／日、〈大型〉1,289台／日）【R3センサス】

路線②・・・10,072 台／日（〈小型〉6,669 台／日、〈大型〉3,403 台／日）【R3センサス】

※写真は正解値測定時（交通規制中）

※写真は正解値測定時（交通規制中）

試験方法（手順）	技術番号	PA010016-V0023

【①点検】ひび割れ、わだち掘れ、IRI/平たん性を取得する。

【②データ取り込み】データ保存用HDDを接続した路面性状自動測定装置を起動し、走行と同時にデータが記録される。

【③解析前処理】自社開発の解析システムにより、解析範囲を設定する。

【④データ解析】
ひび割れは、路面画像を基にＡＩを用いて機械的に判定し、目視で確認する。わだち掘れと平たん性/IRIは設定した出力エリアに従い自動で値と形状を出力する。

車両・機器諸元、機器設置状況、測定状況

【車両諸元】
・専用測定車両（車種名）or 測定時の車種：TOYOTA　コースター
・車両サイズ（分かれば記載）
　├長さ:６４５cm
　├幅 :２０７cm
　└高さ:３０４cm

【機器諸元】
◎距離自動測定装置
　・検出方式　　：空間フィルタ方式
　・測定速度　　：0～100km/h
　・分解能　　：1㎜/ pulse
◎ひび割れ自動測定装置
　・測定方式　　：ラインスキャニング方式
　・測定速度　　：0～100km/h
　・照明装置　　：LED照明×５本
　・測定幅員　　：4.5m
　・連続測定距離：150km
　・記録媒体　　：ハードディスク
◎わだち掘れ自動測定装置
　・測定方式　　：レーザスキャニング方式
　・測定速度　　：0～100km/h（100 km/hの場合は、1m間隔以上）
　・測定幅員　　：5.2m
　・連続測定距離：300km （測定間隔10cm）
　・測定間隔　　：1～9999cm
　・記録媒体　　：ハードディスク
◎平たん性自動測定装置
　・測定方式　　：3点同時測定方式
　・測定速度　　：0～100km/h
　・連続測定距離：300km （100km/hの場合は、2㎜間隔以上）
　・測定間隔　　：5～999cm
　・記録媒体　　：ハードディスク

計測技術の精度の算出方法		技術番号	PA010016-V0023

【計測技術の精度の算出方法】

・実道試験区間（延長1,350m）における任意の50区間(1区間=10m)について、各技術で診断区分Ⅰ・Ⅱ・Ⅲによる評価を行う。

・事前に測定した『正解値』と、各技術における診断結果（Ⅰ・Ⅱ・Ⅲ）を比較する。

・公募時のリクワイヤメントにおいて「目視と同等以上の評価が可能」としていることから、有識者による技術検討委員会において『幅値』の考え方を整理し、それぞれの検出率と的中率を求めた。

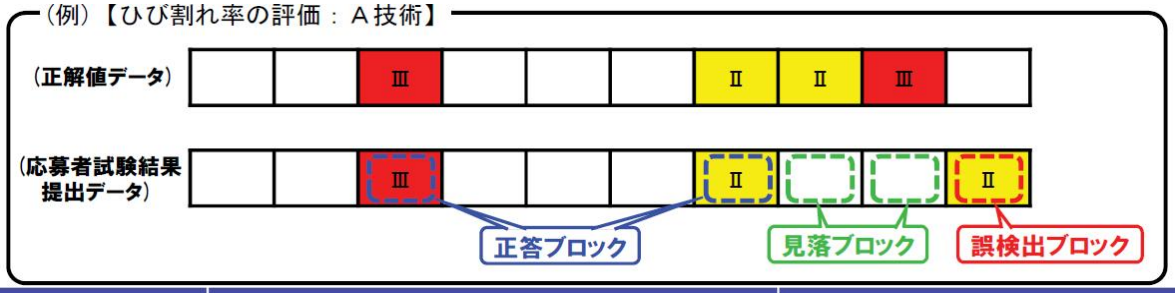
【幅値の考え方】

各測定項目（ひび割れ率・わだち掘れ量・IRI）の**『正解値』が以下の幅値の範囲内であった場合、隣合った区分も正解とする**

■ひび割れ率：『正解値』が診断区分Ⅰ・Ⅱ・Ⅲの基準値となる20%・40%の±5%以内（例：正解値が42.0%（診断区分Ⅲ）であった場合、各技術が「Ⅱ」と判断していても正解とする）

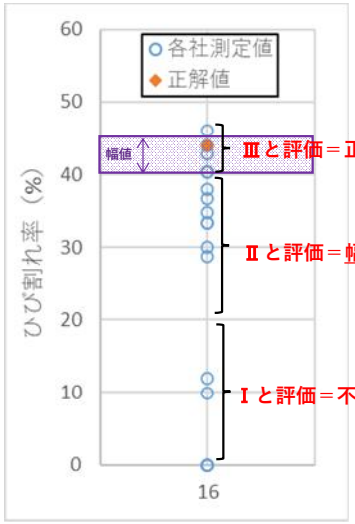
■わだち掘れ量：『正解値』が診断区分Ⅰ・Ⅱ・Ⅲの基準値となる20mm・40mmの±5mm以内（例：正解値が38mm（診断区分Ⅱ）であった場合、各技術が「Ⅲ」と判断していても正解とする）

■IRI：『正解値』が診断区分Ⅰ・Ⅱ・Ⅲの基準値となる3mm/m・8mm/mの±20%以内（例：正解値が9.4mm/m（診断区分Ⅲ）であった場合、各技術が「Ⅱ」と判断していても正解とする）



指標	算出方法	備考
検出率	検出率＝ 応募技術における正答ブロック数 / 正解値を基にした実損傷ブロック数	確実に損傷を発見できるか確認する
的中率	的中率＝ 応募技術における正答ブロック数 / 応募技術により検出されたブロック数	検出結果の精度を確認する

［例］



正解値が
40～45以内なので、
Ⅱと判定した技術も
”正答”となる
⇒

技術No.	測定値	診断区分	通常判定	幅値の適用後判定
正解値	44.0	Ⅲ		
No.17	46.0	Ⅲ	○	○
No.3	43.9	Ⅲ	○	○
No.2	12.0	Ⅰ	×	×
No.9	9.9	Ⅰ	×	×
No.13	33.3	Ⅱ	×	○
No.12	28.8	Ⅱ	×	○
No.7	33.1	Ⅱ	×	○
No.15	34.7	Ⅱ	×	○
No.20	30.1	Ⅱ	×	○
No.18	36.6	Ⅱ	×	○
No.19	38.0	Ⅱ	×	○
No.24	40.3	Ⅲ	○	○
No.24	40.4	Ⅲ	○	○
No.8	42.8	Ⅲ	○	○
正答数			5	12

計測技術の精度確認結果		技術番号	PA010016-V0023

【計測技術の精度確認結果（令和５年度）】

ひび割れ率

Ⅱ以上 検出率	Ⅱ以上 的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
90～100%	90～100%	80～90%	90～100%

わだち掘れ量

Ⅱ以上 検出率	Ⅱ以上 的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
90～100%	90～100%	90～100%	90～100%

IRI

Ⅱ以上 検出率	Ⅱ以上 的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
70～80%	80～90%	90～100%	80～90%

※検出率：確実に損傷を発見できるか　　的中率：発見した損傷の評価の精度

【凡　例】
：90～100%　：80～90%　：70～80%　：60～70%

技術番号	PA010017-V0023

技術名	Real-Dimension	開発者名	株式会社パスコ

試験日	令和5年11月14日	天候	晴れ	昼夜	昼間	気温	10.1℃	風速	2.0m/s	路面状況	乾燥
試験場所	茨城県常総市										

カタログ分類	舗装	検出項目	ひび割れ率、わだち掘れ量、IRI	計測時 平均速度	60 km/h

試験で確認する カタログ項目	ひび割れ率、わだち掘れ量、IRI

対象箇所の概要

【試験場所】

・舗装種（表層）：密粒度アスファルト舗装

・1区間：10m

・試験区間：1,350m（135区間）うち任意の50区間

・交通量：路線①・・・5,586台／日（〈小型〉4,000台／日、〈大型〉1,289台／日）【R3センサス】

路線②・・・10,072 台／日（〈小型〉6,669 台／日、〈大型〉3,403 台／日）【R3センサス】

※写真は正解値測定時（交通規制中）

※写真は正解値測定時（交通規制中）

試験方法（手順）	技術番号	PA010017-V0023

【①点検】ひび割れ率、わだち掘れ量、IRI/平たん性を取得する。

【②データ取り込み】取得した小ピッチの横断形状、縦断形状を専用の解析ソフトウェアに取り込む。

【③解析前処理】解析ソフトウェア上で起終点位置、幅員の設定、構造物等の施設情報の登録を行う。

【④データ解析】ひび割れ率はひび割れ深さと連続性からひび割れ形状を自動抽出し、メッシュごとに含まれるひび割れの長さ、本数をもとにメッシュ判読を行いひび割れ率を算出する。わだち掘れは取得断面から自動的にIWPとOWPのわだち掘れ量を算出する。IRI/平たん性は、IRIはQCシミュレーション、平たん性は3mプロフィルメータモデルに基づくシミュレーションを実施し、評価区間の値を算出する。

車両・機器諸元、機器設置状況、測定状況

【車両諸元】
・専用測定車両（車種名）or 測定時の車種：TOYOTA エスクワイア
・車両サイズ（分かれば記載）
　├長さ:５１２cm
　├幅:２０３cm
　└高さ:２９５cm

【機器諸元】
・路面損傷計測
　3Dカメラ（ひび割れ、わだち掘れ）：2台（10000ライン/秒、横断方向測定間隔　1㎜間隔）
　プロファイルユニット（平たん性/IRI）：1台（縦断方向の測定間隔　10㎝）
　レーザードップラー距離計：1台（距離、速度　測定間隔　1㎜/パルス）
　GNSS（位置）：1台（測定間隔　10Hz）
　前方カメラ（前方映像　500万画素）
・3次元空間計測（MMS）
　GNSS/IMU：1台（取得位置精度　水平0.02m、高さ0.02m（天空視界が最良の場合））
　レーザースキャナ：1台（100万点/秒）
　カメラ（三次元点群、道路沿道画像）：全周囲　1台（2400万画素）、各方向　4台（1200万画素）

計測技術の精度の算出方法		技術番号	PA010017-V0023

【計測技術の精度の算出方法】

・実道試験区間（延長1,350m）における任意の50区間(1区間=10m)について、各技術で診断区分Ⅰ・Ⅱ・Ⅲによる評価を行う。

・事前に測定した『正解値』と、各技術における診断結果（Ⅰ・Ⅱ・Ⅲ）を比較する。

・公募時のリクワイヤメントにおいて「目視と同等以上の評価が可能」としていることから、有識者による技術検討委員会において『幅値』の考え方を整理し、それぞれの検出率と的中率を求めた。

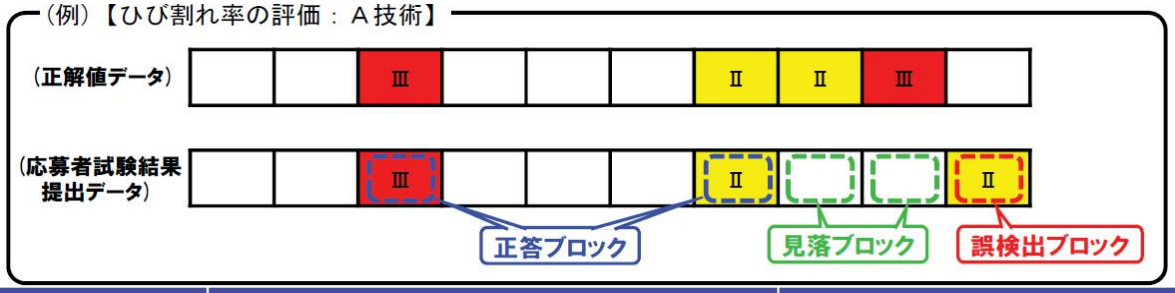
【幅値の考え方】

各測定項目（ひび割れ率・わだち掘れ量・IRI）の**『正解値』が以下の幅値の範囲内であった場合、隣合った区分も正解とする**

■ひび割れ率：『正解値』が診断区分Ⅰ・Ⅱ・Ⅲの基準値となる20%・40%の±5%以内（例：正解値が42.0%（診断区分Ⅲ）であった場合、各技術が「Ⅱ」と判断していても正解とする）

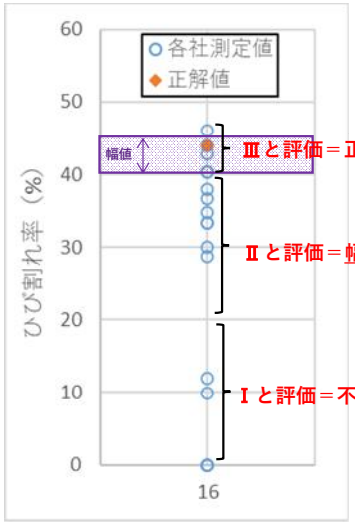
■わだち掘れ量：『正解値』が診断区分Ⅰ・Ⅱ・Ⅲの基準値となる20mm・40mmの±5mm以内（例：正解値が38mm（診断区分Ⅱ）であった場合、各技術が「Ⅲ」と判断していても正解とする）

■IRI：『正解値』が診断区分Ⅰ・Ⅱ・Ⅲの基準値となる3mm/m・8mm/mの±20%以内（例：正解値が9.4mm/m（診断区分Ⅲ）であった場合、各技術が「Ⅱ」と判断していても正解とする）



指標	算出方法	備考
検出率	検出率＝ 応募技術における正答ブロック数 / 正解値を基にした実損傷ブロック数	確実に損傷を発見できるか確認する
的中率	的中率＝ 応募技術における正答ブロック数 / 応募技術により検出されたブロック数	検出結果の精度を確認する

［例］



正解値が
40～45以内なので、
Ⅱと判定した技術も
”正答”となる
⇒

技術No.	測定値	診断区分	通常判定	幅値の適用後判定
正解値	44.0	Ⅲ		
No.17	46.0	Ⅲ	○	○
No.3	43.9	Ⅲ	○	○
No.2	12.0	Ⅰ	×	×
No.9	9.9	Ⅰ	×	×
No.13	33.3	Ⅱ	×	○
No.12	28.8	Ⅱ	×	○
No.7	33.1	Ⅱ	×	○
No.15	34.7	Ⅱ	×	○
No.20	30.1	Ⅱ	×	○
No.18	36.6	Ⅱ	×	○
No.19	38.0	Ⅱ	×	○
No.24	40.3	Ⅲ	○	○
No.24	40.4	Ⅲ	○	○
No.8	42.8	Ⅲ	○	○
正答数			5	12

計測技術の精度確認結果		技術番号	PA010017-V0023

【計測技術の精度確認結果（令和５年度）】

ひび割れ率

Ⅱ以上 検出率	Ⅱ以上 的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
90～100%	90～100%	90～100%	80～90%

わだち掘れ量

Ⅱ以上 検出率	Ⅱ以上 的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
90～100%	90～100%	90～100%	90～100%

IRI

Ⅱ以上 検出率	Ⅱ以上 的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
70～80%	80～90%	80～90%	80～90%

※検出率：確実に損傷を発見できるか　　的中率：発見した損傷の評価の精度

【凡　例】
：90～100%　：80～90%　：70～80%　：60～70%

技術番号	PA010018-V0023

技術名	RoadManager路面評価					開発者名	株式会社アーバンエックステクノロジーズ／バンプレコーダー株式会社				
試験日	令和5年11月28日	天候	晴れ	昼夜	昼間	気温	11.6℃	風速	2.6m/s	路面状況	乾燥
試験場所	茨城県常総市										

カタログ分類	舗装	検出項目	ひび割れ率、IRI	計測時 平均速度	40　km/h

試験で確認する カタログ項目	ひび割れ率、IRI

対象箇所の概要

【試験場所】

・舗装種（表層）：密粒度アスファルト舗装

・1区間：10m

・試験区間：1,350m（135区間）うち任意の50区間

・交通量：路線①・・・5,586台／日（〈小型〉4,000台／日、〈大型〉1,289台／日）【R3センサス】

路線②・・・10,072 台／日（〈小型〉6,669 台／日、〈大型〉3,403 台／日）【R3センサス】

※写真は正解値測定時（交通規制中）

※写真は正解値測定時（交通規制中）

試験方法（手順）	技術番号	PA010018-V0023

【①点検】車両前方に設置したスマートフォンから、路面を撮影した動画像・加速度・GPSデータを取得する。

【②データ取り込み】スマートフォン内部に保存された動画像・加速度・GPSデータを手動でクラウドサーバにアップロードする。

【③解析前処理】対象路線の位置情報と走行時のGPSデータをマッチングさせ、指定区間長ごとの起点終点の緯度経度を算出する。

【④データ解析】
ひび割れ率：動画像から3次元再構成を行い、カメラ姿勢推定・路面の鳥瞰図を生成する。路面上のひび割れをAIで検出して、路面の区間内のひび割れ率を算出する。
IRI：加速度データから車両特性を推定し、推定した特性に基づいて加速度データからIRIの算出を行う。

車両・機器諸元、機器設置状況、測定状況

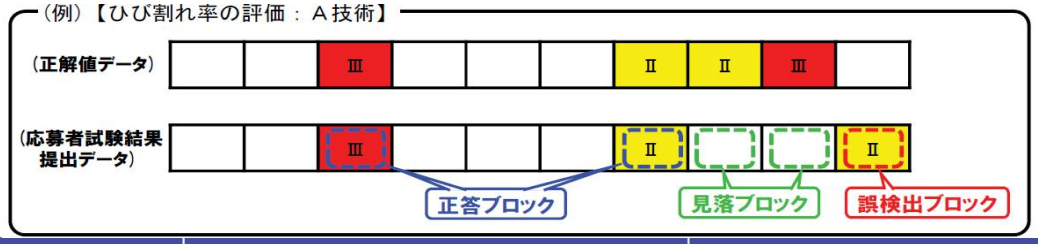
■車両
レンタカーを使用。

■機器諸元
Google Pixel 7 Pro

■機器の設置状況・測定状況

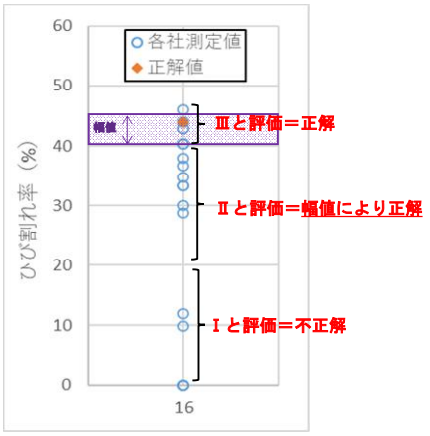
計測技術の精度の算出方法		技術番号	PA010018-V0023

【計測技術の精度の算出方法】
・実道試験区間（延長1,350m）における任意の50区間(1区間=10m)について、各技術で診断区分Ⅰ・Ⅱ・Ⅲによる評価を行う。
・事前に測定した『正解値』と、各技術における診断結果（Ⅰ・Ⅱ・Ⅲ）を比較する。
・公募時のリクワイヤメントにおいて「目視と同等以上の評価が可能」としていることから、有識者による技術検討委員会において『幅値』の考え方を整理し、それぞれの検出率と的中率を求めた。
【幅値の考え方】
各測定項目（ひび割れ率・わだち掘れ量・IRI）の**『正解値』が以下の幅値の範囲内であった場合、隣合った区分も正解とする**
■ひび割れ率：『正解値』が診断区分Ⅰ・Ⅱ・Ⅲの基準値となる20%・40%の±5%以内（例：正解値が42.0%（診断区分Ⅲ）であった場合、各技術が「Ⅱ」と判断していても正解とする）
■わだち掘れ量：『正解値』が診断区分Ⅰ・Ⅱ・Ⅲの基準値となる20mm・40mmの±5mm以内（例：正解値が38mm（診断区分Ⅱ）であった場合、各技術が「Ⅲ」と判断していても正解とする）
■IRI：『正解値』が診断区分Ⅰ・Ⅱ・Ⅲの基準値となる3mm/m・8mm/mの±20%以内（例：正解値が9.4mm/m（診断区分Ⅲ）であった場合、各技術が「Ⅱ」と判断していても正解とする）



指標	算出方法	備考
検出率	検出率＝ 応募技術における正答ブロック数 / 正解値を基にした実損傷ブロック数	確実に損傷を発見できるか確認する
的中率	的中率＝ 応募技術における正答ブロック数 / 応募技術により検出されたブロック数	検出結果の精度を確認する

［例］



正解値が
40～45以内なので、
Ⅱと判定した技術も
”正答”となる
⇒

技術No.	測定値	診断区分	通常 判定	幅値の適用後 判定
正解値	44.0	Ⅲ		
No.17	46.0	Ⅲ	○	○
No.3	43.9	Ⅲ	○	○
No.2	12.0	Ⅰ	×	×
No.9	9.9	Ⅰ	×	×
No.13	33.3	Ⅱ	×	○
No.12	28.8	Ⅱ	×	○
No.7	33.3	Ⅱ	×	○
No.15	34.7	Ⅱ	×	○
No.20	30.1	Ⅱ	×	○
No.18	36.6	Ⅱ	×	○
No.19	38.0	Ⅱ	×	○
No.24	40.3	Ⅲ	○	○
No.24	40.4	Ⅲ	○	○
No.8	42.8	Ⅲ	○	○
正答数			5	12

計測技術の精度確認結果		技術番号	PA010018-V0023

【計測技術の精度確認結果（令和５年度）】

ひび割れ率

Ⅱ以上 検出率	Ⅱ以上 的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
90～100%	70～80%	80～90%	80～90%

IRI

Ⅱ以上 検出率	Ⅱ以上 的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
80～90%	80～90%	70～80%	60～70%

※検出率：確実に損傷を発見できるか　　的中率：発見した損傷の評価の精度

技術番号	PA010019-V0025

技術名	スマートフォンによる簡易路面性状評価システム「DRIMS」	会社名	JIPテクノサイエンス株式会社

試験日	令和7年11月18日	天候	晴れ	昼夜	昼間	気温	11.1℃	風速	2.6m/s	路面状況	乾燥
試験場所	茨城県土浦市										

カタログ分類	舗装	検出項目	ひび割れ率、わだち掘れ量、IRI	計測時平均速度	50 km/h

試験で確認するカタログ項目	ひび割れ率、わだち掘れ量、IRI

対象箇所の概要

【試験場所】
・舗装種（表層）：密粒度アスファルト舗装
・1区間：10m
・試験区間：1,350mのうち任意の50区間
・交通量（上り）：12,578台／日（〈小型〉10,433台／日、〈大型〉2,145台／日）【R3センサス】
・交通量（下り）：13,227台／日（〈小型〉11,001台／日、〈大型〉2,226台／日）【R3センサス】

※写真は正解値測定時（交通規制中）

※写真は正解値測定時（交通規制中）

試験方法（手順）	技術番号	PA010019-V0025

測定機器（スマートフォン）の設置

測定前の事前準備：スマートフォンの設置角度および撮影範囲の設定（ひび割れ率）、
2台のスマートフォンの同期補正（わだち掘れ量）、ホイールベースの測定（IRI）

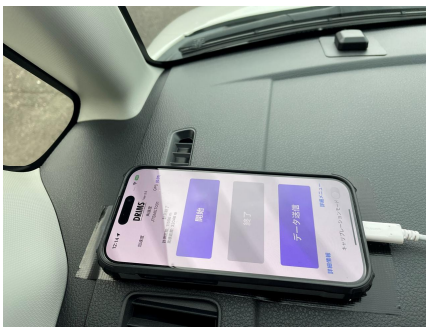
測定：スマートフォン内蔵のカメラにより動画を撮影、モーションセンサにより加速度・角速度を測定

解析：画像解析からひび割れ率およびわだち掘れ量を算出、加速度・角速度からIRIを算出、
GPS情報を用いて事前に作成した対象区間の路線マスタにマップマッチング

車両・機器諸元、機器設置状況、測定状況

測定車両：トヨタ　ルーミー

測定機器（iPhone 16 Pro）：ひび割れ率、わだち掘れ量



測定機器（iPhone 15 Pro）：IRI

計測技術の精度の算出方法		技術番号	PA010019-V0025

【計測技術の精度の算出方法】

・実道試験区間（延長1,350m）における50区間(1区間=10m)について、各技術で診断区分Ⅰ・Ⅱ・Ⅲによる評価を行う。

・事前に測定した『正解値』と、各技術における診断結果（Ⅰ・Ⅱ・Ⅲ）を比較する。

・公募時のリクワイヤメントにおいて「目視と同等以上の評価が可能」としていることから、有識者による技術検討委員会において『幅値』の考え方を整理し、それぞれの検出率と的中率を求めた。

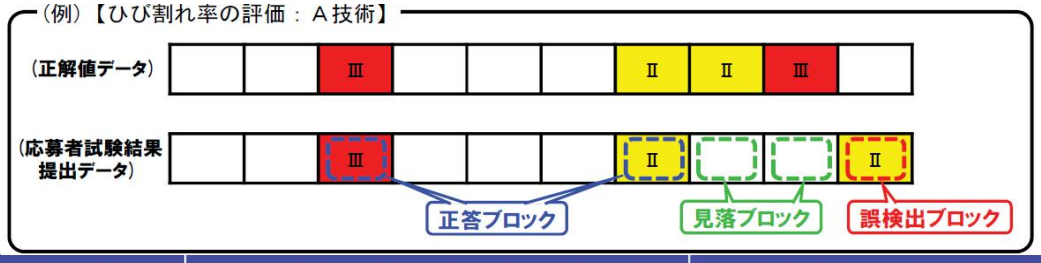
【幅値の考え方】

各測定項目（ひび割れ率・わだち掘れ量・IRI）の**『正解値』が以下の幅値の範囲内であった場合、隣合った区分も正解とする**

■ひび割れ率：『正解値』が診断区分Ⅰ・Ⅱ・Ⅲの基準値となる20%・40%の±5%以内（例：正解値が42.0%（診断区分Ⅲ）であった場合、各技術が「Ⅱ」と判断していても正解とする）

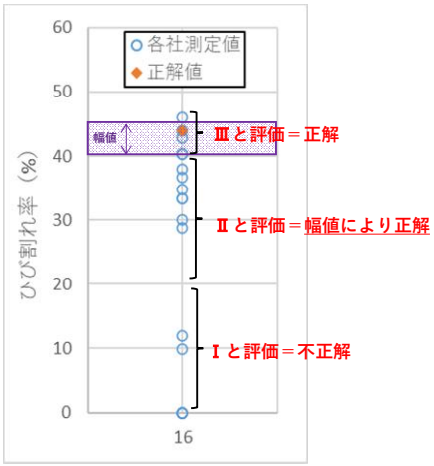
■わだち掘れ量：『正解値』が診断区分Ⅰ・Ⅱ・Ⅲの基準値となる20mm・40mmの±5mm以内（例：正解値が38mm（診断区分Ⅱ）であった場合、各技術が「Ⅲ」と判断していても正解とする）

■IRI：『正解値』が診断区分Ⅰ・Ⅱ・Ⅲの基準値となる3mm/m・8mm/mの±20%以内（例：正解値が9.4mm/m（診断区分Ⅲ）であった場合、各技術が「Ⅱ」と判断していても正解とする）



指標	算出方法	備考
検出率	検出率＝応募技術における正答ブロック数 / 正解値を基にした実損傷ブロック数	確実に損傷を発見できるか確認する
的中率	的中率＝応募技術における正答ブロック数 / 応募技術により検出されたブロック数	検出結果の精度を確認する

［例］



正解値が
40～45以内なので、
Ⅱと判定した技術も
”正答”となる
⇒

技術No.	測定値	診断区分	通常 判定	幅値の適用後 判定
正解値	44.0	Ⅲ		
No.17	46.0	Ⅲ	○	○
No.3	43.9	Ⅲ	○	○
No.2	12.0	Ⅰ	×	×
No.9	9.9	Ⅰ	×	×
No.13	33.3	Ⅱ	×	○
No.12	28.8	Ⅱ	×	○
No.7	33.4	Ⅱ	×	○
No.15	34.7	Ⅱ	×	○
No.20	30.1	Ⅱ	×	○
No.18	36.6	Ⅱ	×	○
No.19	38.0	Ⅱ	×	○
No.24	40.3	Ⅲ	○	○
No.24	40.4	Ⅲ	○	○
No.8	42.8	Ⅲ	○	○
正答数			5	12

計測技術の精度確認結果		技術番号	PA010019-V0025

【計測技術の精度確認結果（令和7年度）】

ひび割れ率

Ⅱ以上 検出率	Ⅱ以上 的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
70～80%	90～100%	70～80%	90～100%

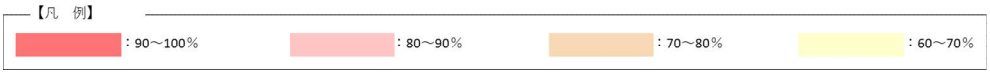
わだち掘れ量

Ⅱ以上 検出率	Ⅱ以上 的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
90～100%	90～100%	90～100%	90～100%

IRI

Ⅱ以上 検出率	Ⅱ以上 的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
90～100%	90～100%	80～90%	90～100%

※検出率：確実に損傷を発見できるか　　的中率：発見した損傷の評価の精度



技術番号	PA010020-V0025

技術名	AIを活用した路面状態推定と維持管理支援サービス「みちログ」	会社名	株式会社アイシン

試験日	令和7年11月18日	天候	晴れ	昼夜	昼間	気温	11.1℃	風速	2.6m/s	路面状況	乾燥
試験場所	茨城県土浦市										

カタログ分類	舗装	検出項目	ひび割れ率、IRI	計測時 平均速度	40 km/h

試験で確認する カタログ項目	ひび割れ率、IRI

対象箇所の概要

【試験場所】

・舗装種（表層）：密粒度アスファルト舗装

・1区間：10m

・試験区間：1,350mのうち任意の50区間

・交通量（上り）：12,578台／日（〈小型〉10,433台／日、〈大型〉2,145台／日）【R3センサス】

・交通量（下り）：13,227台／日（〈小型〉11,001台／日、〈大型〉2,226台／日）【R3センサス】

※写真は正解値測定時（交通規制中）

※写真は正解値測定時（交通規制中）

試験方法（手順）	技術番号	PA010020-V0025

【①点検】位置情報、進行方位、センサ値（G/GYRO）、前方画像を取得する

【②データ取り込み】位置情報と、進行方位と、センサ値と、車載器の画像認識で損傷判定された画像を、サーバに送信する

【③解析前処理】評価区間（起終点の位置情報）を設定する

【④データ解析】
前方画像からひび割れをAI自動検知し、ひび割れ率を算出する。
センサ値をもとにしたモデル分析によりIRIを算出する。
位置情報から評価区間への紐づけを行い、評価区間毎のひび割れ率、IRIを算出する。

車両・機器諸元、機器設置状況、測定状況

【機器諸元】
・車載器×1台
・前方カメラ×1台
・GPS×1台

計測技術の精度の算出方法		技術番号	PA010020-V0025

【計測技術の精度の算出方法】

・実道試験区間（延長1,350m）における50区間(1区間=10m)について、各技術で診断区分Ⅰ・Ⅱ・Ⅲによる評価を行う。

・事前に測定した『正解値』と、各技術における診断結果（Ⅰ・Ⅱ・Ⅲ）を比較する。

・公募時のリクワイヤメントにおいて「目視と同等以上の評価が可能」としていることから、有識者による技術検討委員会において『幅値』の考え方を整理し、それぞれの検出率と的中率を求めた。

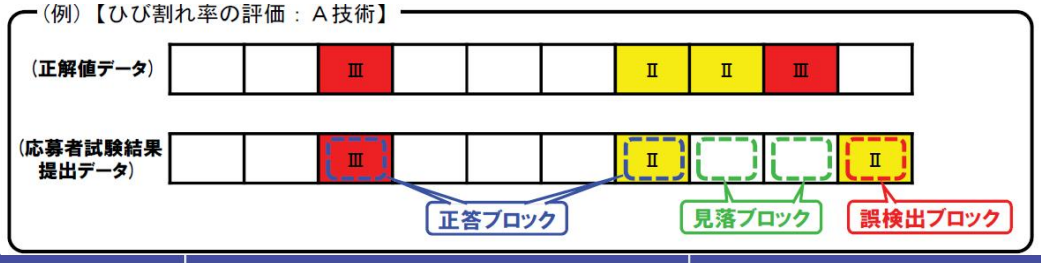
【幅値の考え方】

各測定項目（ひび割れ率・わだち掘れ量・IRI）の**『正解値』が以下の幅値の範囲内であった場合、隣合った区分も正解とする**

■ひび割れ率：『正解値』が診断区分Ⅰ・Ⅱ・Ⅲの基準値となる20%・40%の±5%以内（例：正解値が42.0%（診断区分Ⅲ）であった場合、各技術が「Ⅱ」と判断していても正解とする）

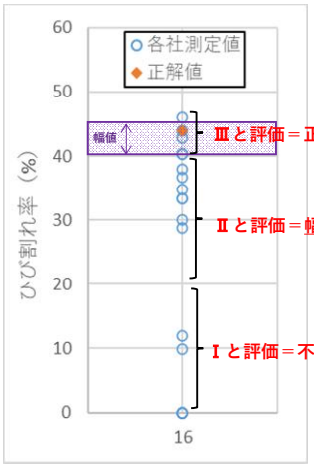
■わだち掘れ量：『正解値』が診断区分Ⅰ・Ⅱ・Ⅲの基準値となる20mm・40mmの±5mm以内（例：正解値が38mm（診断区分Ⅱ）であった場合、各技術が「Ⅲ」と判断していても正解とする）

■IRI：『正解値』が診断区分Ⅰ・Ⅱ・Ⅲの基準値となる3mm/m・8mm/mの±20%以内（例：正解値が9.4mm/m（診断区分Ⅲ）であった場合、各技術が「Ⅱ」と判断していても正解とする）



指標	算出方法	備考
検出率	検出率＝ 応募技術における正答ブロック数 / 正解値を基にした実損傷ブロック数	確実に損傷を発見できるか確認する
的中率	的中率＝ 応募技術における正答ブロック数 / 応募技術により検出されたブロック数	検出結果の精度を確認する

［例］



正解値が
40～45以内なので、
Ⅱと判定した技術も
”正答”となる
⇒

技術No.	測定値	診断区分	通常 判定	幅値の適用後 判定
正解値	44.0	Ⅲ		
No.17	46.0	Ⅲ	○	○
No.3	43.9	Ⅲ	○	○
No.2	12.0	Ⅰ	×	×
No.9	9.9	Ⅰ	×	×
No.13	33.3	Ⅱ	×	○
No.12	28.8	Ⅱ	×	○
No.7	33.4	Ⅱ	×	○
No.15	34.7	Ⅱ	×	○
No.20	30.1	Ⅱ	×	○
No.18	36.6	Ⅱ	×	○
No.19	38.0	Ⅱ	×	○
No.24	40.3	Ⅲ	○	○
No.24	40.4	Ⅲ	○	○
No.8	42.8	Ⅲ	○	○
正答数			5	12

計測技術の精度確認結果		技術番号	PA010020-V0025

【計測技術の精度確認結果（令和7年度）】

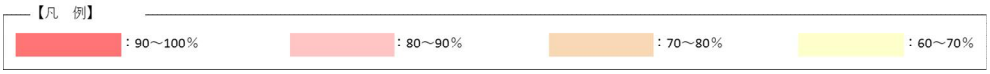
ひび割れ率

Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
90～100%	90～100%	80～90%	90～100%

IRI

Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
90～100%	90～100%	90～100%	70～80%

※検出率：確実に損傷を発見できるか　　的中率：発見した損傷の評価の精度



技術番号	PA010021-V0025

技術名	アクションカメラを用いた簡易路面性状診断「Hutec Scan Q」	会社名	北川ヒューテック株式会社

試験日	令和7年11月18日	天候	晴れ	昼夜	昼間	気温	11.1℃	風速	2.6m/s	路面状況	乾燥
試験場所	茨城県土浦市										

カタログ分類	舗装	検出項目	ひび割れ率、わだち掘れ量、IRI	計測時 平均速度	50 km/h

試験で確認する カタログ項目	ひび割れ率、わだち掘れ量、IRI

対象箇所の概要

【試験場所】

・舗装種（表層）：密粒度アスファルト舗装

・1区間：10m

・試験区間：1,350mのうち任意の50区間

・交通量（上り）：12,578台／日（〈小型〉10,433台／日、〈大型〉2,145台／日）【R3センサス】

・交通量（下り）：13,227台／日（〈小型〉11,001台／日、〈大型〉2,226台／日）【R3センサス】

※写真は正解値測定時（交通規制中）

※写真は正解値測定時（交通規制中）

試験方法（手順）	技術番号	PA010021-V0025

取付：GoPro本体をフロントガラス内側にセットし、既知サイズの長方形を撮影してCALデータとする。CALデータ撮影後は、GoPro本体をフロントガラスに固定した状態にして、撮影角度などを変更しないようにする

試験前準備：GoProの電源をONにして、しばし間をおいた後にGPSが受信できていることを確認する。
DGPS、RTKの場合は、GNSSアンテナ(車両ルーフにセット)と受信機(車内)を接続した後、電源をONにする。Fix状態を確認してNMEAデータの記録を開始し、計測が終了するまで位置情報記録を継続させる。

計測：試験区間に入る前に、GoProで動画撮影を開始する。複数の区間が有る場合、連続して動画撮影をしてもよいし、区間毎に撮影開始、終了を繰り返してもよい。走行中は、左側のタイヤがIRI計測ライン上を通行する。
また、前の車との車間距離は5m以上あけ、信号待ちで止まる場合でも5m以上あける。

解析：撮影動画の各区間の起点と終点の時間を確認する。解析プログラムにその時間を入力し、直上画像を作成する。直上画像の起点、終点の位置を確認して10m毎の直上画像にトリミングする。各直上画像にフィルターをかけてひび割れを抽出し、ひび割れ率を算出する。直上画像作成中に計算した横断形状から、2.5m毎の横断形状を抽出し、わだち掘れ量を算出する。GoProの加速度データとGPSデータから縦断形状を算出し、ProVALでIRIを計算する。

車両・機器諸元、機器設置状況、測定状況

車両：タウンエース
カメラ：GoPro HERO11(13も使用可能)
RTK：受信機 RWS.03C、アンテナ GPSLX09U8W、アプリ DroggerGPS

計測車両　　撮影機材

計測技術の精度の算出方法		技術番号	PA010021-V0025

【計測技術の精度の算出方法】

・実道試験区間（延長1,350m）における50区間(1区間=10m)について、各技術で診断区分Ⅰ・Ⅱ・Ⅲによる評価を行う。

・事前に測定した『正解値』と、各技術における診断結果（Ⅰ・Ⅱ・Ⅲ）を比較する。

・公募時のリクワイヤメントにおいて「目視と同等以上の評価が可能」としていることから、有識者による技術検討委員会において『幅値』の考え方を整理し、それぞれの検出率と的中率を求めた。

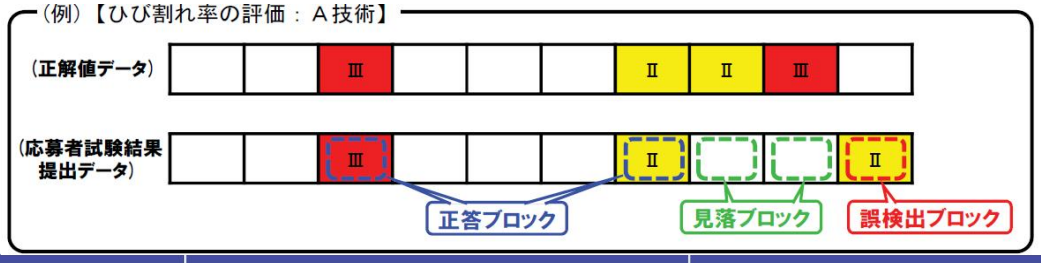
【幅値の考え方】

各測定項目（ひび割れ率・わだち掘れ量・IRI）の**『正解値』が以下の幅値の範囲内であった場合、隣合った区分も正解とする**

■ひび割れ率：『正解値』が診断区分Ⅰ・Ⅱ・Ⅲの基準値となる20%・40%の±5%以内（例：正解値が42.0%（診断区分Ⅲ）であった場合、各技術が「Ⅱ」と判断していても正解とする）

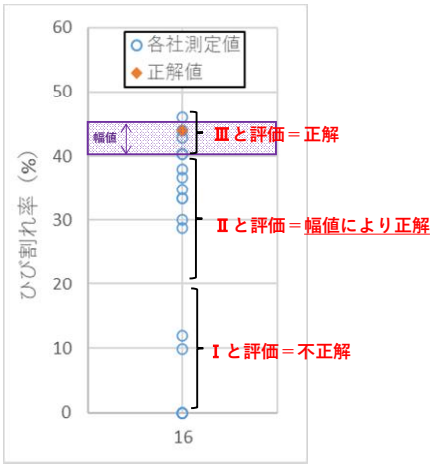
■わだち掘れ量：『正解値』が診断区分Ⅰ・Ⅱ・Ⅲの基準値となる20mm・40mmの±5mm以内（例：正解値が38mm（診断区分Ⅱ）であった場合、各技術が「Ⅲ」と判断していても正解とする）

■IRI：『正解値』が診断区分Ⅰ・Ⅱ・Ⅲの基準値となる3mm/m・8mm/mの±20%以内（例：正解値が9.4mm/m（診断区分Ⅲ）であった場合、各技術が「Ⅱ」と判断していても正解とする）



指標	算出方法	備考
検出率	検出率＝ 応募技術における正答ブロック数 ／ 正解値を基にした実損傷ブロック数	確実に損傷を発見できるか確認する
的中率	的中率＝ 応募技術における正答ブロック数 ／ 応募技術により検出されたブロック数	検出結果の精度を確認する

［例］



正解値が
40～45以内なので、
Ⅱと判定した技術も
”正答”となる
⇒

技術No.	測定値	診断区分	通常 判定	幅値の適用後 判定
正解値	44.0	Ⅲ		
No.17	46.0	Ⅲ	○	○
No.3	43.9	Ⅲ	○	○
No.2	12.0	Ⅰ	×	×
No.9	9.9	Ⅰ	×	×
No.13	33.3	Ⅱ	×	○
No.12	28.8	Ⅱ	×	○
No.7	33.4	Ⅱ	×	○
No.15	34.7	Ⅱ	×	○
No.20	30.1	Ⅱ	×	○
No.18	36.6	Ⅱ	×	○
No.19	38.0	Ⅱ	×	○
No.24	40.3	Ⅲ	○	○
No.24	40.4	Ⅲ	○	○
No.8	42.8	Ⅲ	○	○
正答数			5	12

計測技術の精度確認結果		技術番号	PA010021-V0025

【計測技術の精度確認結果（令和7年度）】

ひび割れ率

Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
90～100%	90～100%	80～90%	90～100%

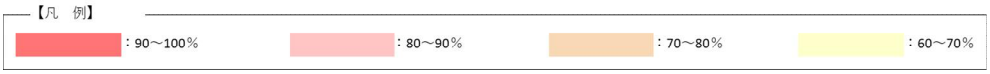
わだち掘れ量

Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
90～100%	90～100%	90～100%	90～100%

IRI

Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
90～100%	90～100%	70～80%	70～80%

※検出率：確実に損傷を発見できるか　　的中率：発見した損傷の評価の精度



技術番号	PA010023-V0025

技術名	HRSS（高速路面性状調査システム）					会社名	大陸建設株式会社				
試験日	令和7年11月18日	天候	晴れ	昼夜	昼間	気温	11.1℃	風速	2.6m/s	路面状況	乾燥
試験場所	茨城県土浦市										

カタログ分類	舗装	検出項目	ひび割れ率、わだち掘れ量、IRI	計測時 平均速度	40　km/h

試験で確認する カタログ項目	ひび割れ率、わだち掘れ量、IRI

対象箇所の概要

【試験場所】

・舗装種（表層）：密粒度アスファルト舗装

・1区間：10m

・試験区間：1,350mのうち任意の50区間

・交通量（上り）：12,578台／日（〈小型〉10,433台／日、〈大型〉2,145台／日）【R3センサス】

・交通量（下り）：13,227台／日（〈小型〉11,001台／日、〈大型〉2,226台／日）【R3センサス】

※写真は正解値測定時（交通規制中）

※写真は正解値測定時（交通規制中）

試験方法（手順）	技術番号	PA010023-V0025

【①点検】①GNSS/IMU測位のための初期化走行
②計測対象となる位置での計測・撮影を開始
③計測対象となる位置での計測・撮影を終了
④GNSS/IMU測位のための終了化走行

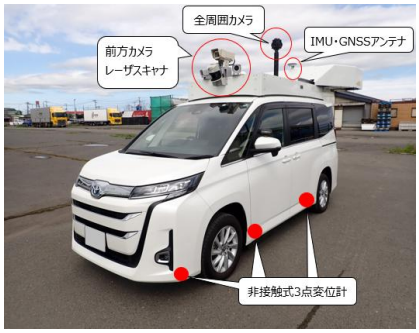
【②データ取り込み】計測用PCに保存された計測データを記録メディア（SSD）にコピー

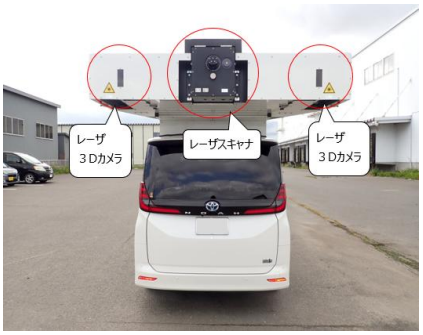
【③解析前処理】専用ソフトにて自己位置姿勢解析および三次元点群化、縦断プロファイルデータ作成

【④データ解析】
【ひび割れ、わだち掘れ共通】
①左右のカメラで撮影した画像を合成（手動）
②画像から白線抽出（自動）
③白線内にメッシュ作成（自動）
【ひび割れ率（%）】
①高さ情報からメッシュ内のひび割れ、ポットホール抽出（自動）
②画像からパッチング抽出（手動）
③メッシュ内のひび割れ率算出（自動）
【わだち掘れ量（mm）】
①高さ情報からわだち掘れ抽出（自動）
【IRI・平たん性】
①解析区間の起点・終点を設定（手動）
②非接触3点変位計のデータをもとに平たん性、QCシミュレーションを行いIRIを算出（自動）

車両・機器諸元、機器設置状況、測定状況

【計測車両】
車種：トヨタノア Hybrid
（形式：6AA-ZWR95W）
全長：5380mm
全幅：2130mm
全高：2750mm
ホイールベース：2850mm





機器設置状況

【計測機器】
・ひび割れ、わだち掘れ計測ユニットPG-4（ひび割れ、わだち掘れ）
レーザおよび3Dカメラ台数：2台（左右）
3Dカメラ画像：幅4m
進行方向2mmピッチ（時速60km以下）
もしくは4mmピッチ（時速120km以下）
・非接触3点変位計（IRI・平たん性）
台数：3台（1.5mおきに直列配置）
・高密度レーザスキャナ（三次元点群）
台数：1台
点群取得：レーザ測距 毎秒200回転（100万点/秒）
測距装置より発射先117m

測定状況

計測技術の精度の算出方法		技術番号	PA010023-V0025

【計測技術の精度の算出方法】

・実道試験区間（延長1,350m）における50区間(1区間=10m)について、各技術で診断区分Ⅰ・Ⅱ・Ⅲによる評価を行う。

・事前に測定した『正解値』と、各技術における診断結果（Ⅰ・Ⅱ・Ⅲ）を比較する。

・公募時のリクワイヤメントにおいて「目視と同等以上の評価が可能」としていることから、有識者による技術検討委員会において『幅値』の考え方を整理し、それぞれの検出率と的中率を求めた。

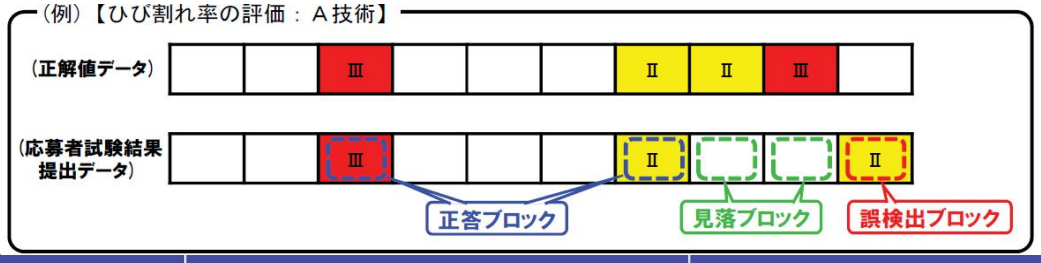
【幅値の考え方】

各測定項目（ひび割れ率・わだち掘れ量・IRI）の**『正解値』が以下の幅値の範囲内であった場合、隣合った区分も正解とする**

■ひび割れ率：『正解値』が診断区分Ⅰ・Ⅱ・Ⅲの基準値となる20%・40%の±5%以内（例：正解値が42.0%（診断区分Ⅲ）であった場合、各技術が「Ⅱ」と判断していても正解とする）

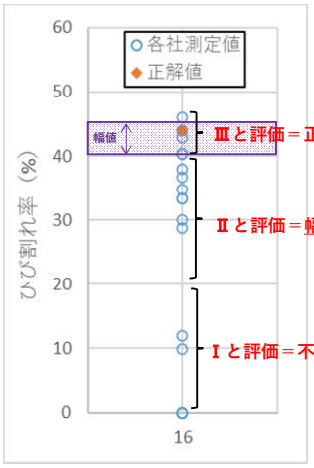
■わだち掘れ量：『正解値』が診断区分Ⅰ・Ⅱ・Ⅲの基準値となる20mm・40mmの±5mm以内（例：正解値が38mm（診断区分Ⅱ）であった場合、各技術が「Ⅲ」と判断していても正解とする）

■IRI：『正解値』が診断区分Ⅰ・Ⅱ・Ⅲの基準値となる3mm/m・8mm/mの±20%以内（例：正解値が9.4mm/m（診断区分Ⅲ）であった場合、各技術が「Ⅱ」と判断していても正解とする）



指標	算出方法	備考
検出率	検出率＝ 応募技術における正答ブロック数 / 正解値を基にした実損傷ブロック数	確実に損傷を発見できるか確認する
的中率	的中率＝ 応募技術における正答ブロック数 / 応募技術により検出されたブロック数	検出結果の精度を確認する

［例］



正解値が
40～45以内なので、
Ⅱと判定した技術も
”正答”となる
⇒

技術No.	測定値	診断区分	通常 判定	幅値の適用後 判定
正解値	44.0	Ⅲ		
No.17	46.0	Ⅲ	○	○
No.3	43.9	Ⅲ	○	○
No.2	12.0	Ⅰ	×	×
No.9	9.9	Ⅰ	×	×
No.13	33.3	Ⅱ	×	○
No.12	28.8	Ⅱ	×	○
No.7	33.4	Ⅱ	×	○
No.15	34.7	Ⅱ	×	○
No.20	30.1	Ⅱ	×	○
No.18	36.6	Ⅱ	×	○
No.19	38.0	Ⅱ	×	○
No.24	40.3	Ⅲ	○	○
No.24	40.4	Ⅲ	○	○
No.8	42.8	Ⅲ	○	○
正答数			5	12

計測技術の精度確認結果		技術番号	PA010023-V0025

【計測技術の精度確認結果（令和7年度）】

ひび割れ率

Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
90～100%	90～100%	90～100%	90～100%

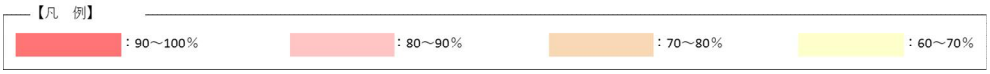
わだち掘れ量

Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
90～100%	90～100%	90～100%	90～100%

IRI

Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
90～100%	90～100%	90～100%	80～90%

※検出率：確実に損傷を発見できるか　　的中率：発見した損傷の評価の精度



技術番号	PA010024-V0024

技術名	MWD plus					会社名	東亜道路工業株式会社				
試験日	令和6年10月31日	天候	晴れ	昼夜	昼間	気温	13.2℃	風速	1.3m/s	路面状況	乾燥
試験場所	茨城県筑西市										

カタログ分類	舗装	検出項目	ひび割れ率、わだち掘れ量、IRI	計測時 平均速度	50 km/h

試験で確認する カタログ項目	ひび割れ率、わだち掘れ量、IRI

対象箇所の概要

【試験場所】

・舗装種（表層）：密粒度アスファルト舗装

・1区間：10m

・試験区間：500m（50区間）

・交通量（下り）：10,175台／日（〈小型〉7,170台／日、〈大型〉3,005台／日）【R3センサス】

※写真は正解値測定時（交通規制中）

※写真は正解値測定時（交通規制中）

試験方法（手順）	技術番号	PA010024-V0024

【①点検】
測定前に現地踏査を実施し、現場状況を把握する。起終点のマーキングまたは位置座標（緯度経度）を確認する。
測定用PCに点検箇所名等の測定条件を入力したのち、点検箇所を測定車両により走行する。

【②データ取り込み】走行中に計測した計測データを記憶媒体へ抜き出し、解析用PCへ取り込む。

【③解析前処理】
ソフトフェアの路面画像から解析範囲の起終点を設定する。
解析範囲の幅(左右白線)を抽出する。

【④データ解析】
ひび割れ率は、抽出するひび割れのパラメータを設定しソフトウェアにより自動抽出し、ひび割れ率を自動計算する。わだち掘れは指定した測点で横断プロファイルからわだち掘れ量を自動計算する。IRIは3台のレーザ変位計のデータをもとに自動計算する。

車両・機器諸元、機器設置状況、測定状況

【車両諸元】
・専用測定車両
・車両サイズ
　├長さ:7.66m
　├幅 :2.35m
　└高さ:3.06m

【機器諸元】
・３Dカメラユニット×2基
・レーザ変位計×3台
・前方カメラ×3台
・測定用PC

計測技術の精度の算出方法		技術番号	PA010024-V0024

【計測技術の精度の算出方法】

・実道試験区間（延長500m）における50区間(1区間=10m)について、各技術で診断区分Ⅰ・Ⅱ・Ⅲによる評価を行う。

・事前に測定した『正解値』と、各技術における診断結果（Ⅰ・Ⅱ・Ⅲ）を比較する。

・公募時のリクワイヤメントにおいて「目視と同等以上の評価が可能」としていることから、有識者による技術検討委員会において『幅値』の考え方を整理し、それぞれの検出率と的中率を求めた。

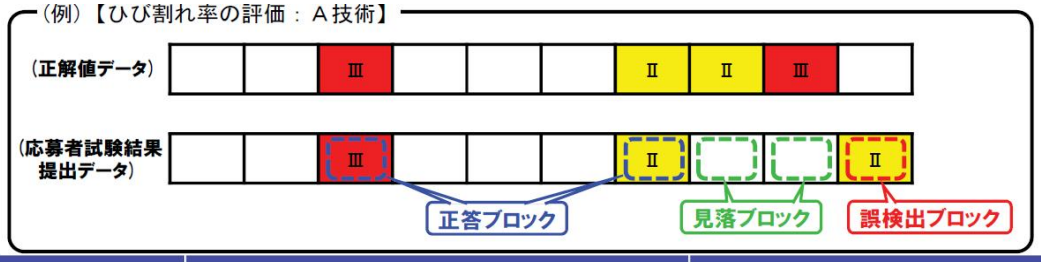
【幅値の考え方】

各測定項目（ひび割れ率・わだち掘れ量・IRI）の**『正解値』が以下の幅値の範囲内であった場合、隣合った区分も正解とする**

■ひび割れ率：『正解値』が診断区分Ⅰ・Ⅱ・Ⅲの基準値となる20%・40%の±5%以内（例：正解値が42.0%（診断区分Ⅲ）であった場合、各技術が「Ⅱ」と判断していても正解とする）

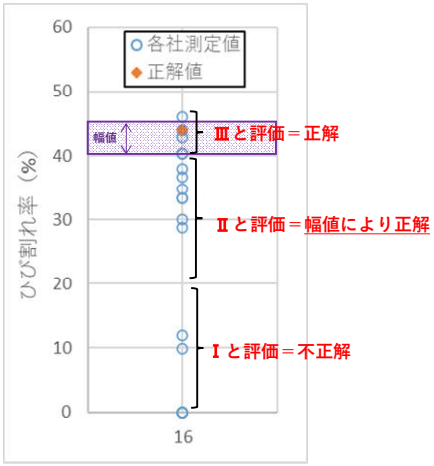
■わだち掘れ量：『正解値』が診断区分Ⅰ・Ⅱ・Ⅲの基準値となる20mm・40mmの±5mm以内（例：正解値が38mm（診断区分Ⅱ）であった場合、各技術が「Ⅲ」と判断していても正解とする）

■IRI：『正解値』が診断区分Ⅰ・Ⅱ・Ⅲの基準値となる3mm/m・8mm/mの±20%以内（例：正解値が9.4mm/m（診断区分Ⅲ）であった場合、各技術が「Ⅱ」と判断していても正解とする）



指標	算出方法	備考
検出率	検出率＝ 応募技術における正答ブロック数 / 正解値を基にした実損傷ブロック数	確実に損傷を発見できるか確認する
的中率	的中率＝ 応募技術における正答ブロック数 / 応募技術により検出されたブロック数	検出結果の精度を確認する

［例］



正解値が
40～45以内なので、
Ⅱと判定した技術も
”正答”となる
⇒

技術No.	測定値	診断区分	通常 判定	幅値の適用後 判定
正解値	44.0	Ⅲ		
No.17	46.0	Ⅲ	○	○
No.3	43.9	Ⅲ	○	○
No.2	12.0	Ⅰ	×	×
No.9	9.9	Ⅰ	×	×
No.13	33.3	Ⅱ	×	○
No.12	28.8	Ⅱ	×	○
No.7	33.4	Ⅱ	×	○
No.15	34.7	Ⅱ	×	○
No.20	30.1	Ⅱ	×	○
No.18	36.6	Ⅱ	×	○
No.19	38.0	Ⅱ	×	○
No.24	40.3	Ⅲ	○	○
No.24	40.4	Ⅲ	○	○
No.8	42.8	Ⅲ	○	○
正答数			5	12

計測技術の精度確認結果		技術番号	PA010024-V0024

【計測技術の精度確認結果（令和６年度）】

ひび割れ率

Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
90～100%	90～100%	90～100%	90～100%

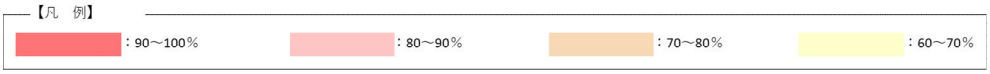
わだち掘れ量

Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
90～100%	90～100%	80～90%	90～100%

IRI

Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
90～100%	90～100%	90～100%	80～90%

※検出率：確実に損傷を発見できるか　　的中率：発見した損傷の評価の精度



技術番号	PA010025-V0024

技術名	AI舗装点検システムHibiMiru					会社名	株式会社　ドーコン				
試験日	令和6年11月6日	天候	晴れ	昼夜	昼間	気温	12.5℃	風速	2.2m/s	路面状況	乾燥
試験場所	茨城県筑西市										

カタログ分類	舗装	検出項目	ひび割れ率、わだち掘れ量、IRI	計測時 平均速度	40　km/h

試験で確認する カタログ項目	ひび割れ率、わだち掘れ量、IRI

対象箇所の概要

【試験場所】

・舗装種（表層）：密粒度アスファルト舗装

・1区間：10m

・試験区間：500m（50区間）

・交通量（下り）：10,175台／日（〈小型〉7,170台／日、〈大型〉3,005台／日）【R3センサス】

※写真は正解値測定時（交通規制中）

※写真は正解値測定時（交通規制中）

試験方法（手順）	技術番号	PA010025-V0024

【①点検】アクションカメラにマウントを取り付け、車両ボンネットの先端中央になるように設置。カメラ設置後、本システムのAIにて使用する評価範囲メッシュ作成用の動画を撮影。流れに沿って車間距離を保って車線毎に動画を撮影。

【②データ取り込み】ソフトウエアをインストールしたPCに撮影した動画を取り込む。

【③解析前処理】ソフトウエア起動、必要な情報（路線情報、点検動画ファイル名等）を入力、評価範囲メッシュを作成。※道路基準点(KP)を参考にした10m毎の路線緯度経度データが必要。

【④データ解析】解析実行により、動画から静止画像・上下振動加速度・走行速度・位置情報（緯度経度データ）を取得し、AI等による画像解析（ひび割れ率、わだち掘れ量、ＩＲＩ）。評価の確認・修正、評価確定。その後、プロジェクト保存し、帳票を出力。

車両・機器諸元、機器設置状況、測定状況

【車両諸元】

・試験測定時の車種：トヨタ RAV4（レンタカー）
　→全長　4,600mm
　→全幅　1,855mm
　→全高　1,685mm
・車両タイプはSUVタイプを推奨（RAV4、エクストレイル等）

アクションカメラ（GoPro）設置

【機器諸元】

・試験測定時の機器：市販のアクションカメラ：GoPro HERO10。1台

【測定（評価作業）状況】

・ソフトウエアをインストールしたPCにて解析

測定（評価作業）状況

計測技術の精度の算出方法		技術番号	PA010025-V0024

【計測技術の精度の算出方法】

・実道試験区間（延長500m）における50区間(1区間=10m)について、各技術で診断区分Ⅰ・Ⅱ・Ⅲによる評価を行う。

・事前に測定した『正解値』と、各技術における診断結果（Ⅰ・Ⅱ・Ⅲ）を比較する。

・公募時のリクワイヤメントにおいて「目視と同等以上の評価が可能」としていることから、有識者による技術検討委員会において『幅値』の考え方を整理し、それぞれの検出率と的中率を求めた。

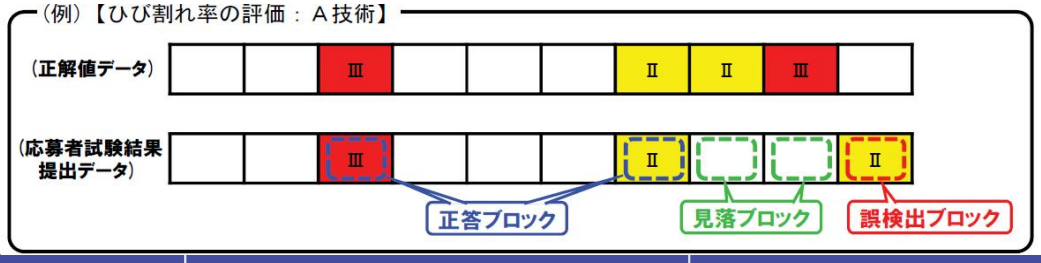
【幅値の考え方】

各測定項目（ひび割れ率・わだち掘れ量・IRI）の**『正解値』が以下の幅値の範囲内であった場合、隣合った区分も正解とする**

■ひび割れ率：『正解値』が診断区分Ⅰ・Ⅱ・Ⅲの基準値となる20%・40%の±5%以内（例：正解値が42.0%（診断区分Ⅲ）であった場合、各技術が「Ⅱ」と判断していても正解とする）

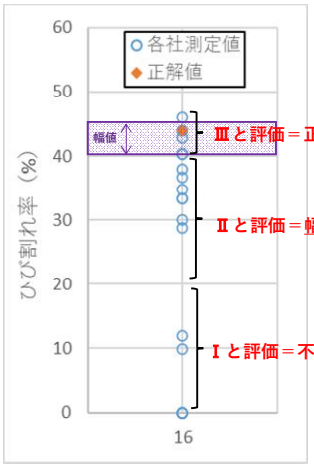
■わだち掘れ量：『正解値』が診断区分Ⅰ・Ⅱ・Ⅲの基準値となる20mm・40mmの±5mm以内（例：正解値が38mm（診断区分Ⅱ）であった場合、各技術が「Ⅲ」と判断していても正解とする）

■IRI：『正解値』が診断区分Ⅰ・Ⅱ・Ⅲの基準値となる3mm/m・8mm/mの±20%以内（例：正解値が9.4mm/m（診断区分Ⅲ）であった場合、各技術が「Ⅱ」と判断していても正解とする）



指標	算出方法	備考
検出率	検出率＝ 応募技術における正答ブロック数 / 正解値を基にした実損傷ブロック数	確実に損傷を発見できるか確認する
的中率	的中率＝ 応募技術における正答ブロック数 / 応募技術により検出されたブロック数	検出結果の精度を確認する

［例］



正解値が
40～45以内なので、
Ⅱと判定した技術も
”正答”となる
⇒

技術No.	測定値	診断区分	通常 判定	幅値の適用後 判定
正解値	44.0	Ⅲ		
No.17	46.0	Ⅲ	○	○
No.3	43.9	Ⅲ	○	○
No.2	12.0	Ⅰ	×	×
No.9	9.9	Ⅰ	×	×
No.13	33.3	Ⅱ	×	○
No.12	28.8	Ⅱ	×	○
No.7	33.4	Ⅱ	×	○
No.15	34.7	Ⅱ	×	○
No.20	30.1	Ⅱ	×	○
No.18	36.6	Ⅱ	×	○
No.19	38.0	Ⅱ	×	○
No.24	40.3	Ⅲ	○	○
No.24	40.4	Ⅲ	○	○
No.8	42.8	Ⅲ	○	○
正答数			5	12

計測技術の精度確認結果		技術番号	PA010025-V0024

【計測技術の精度確認結果（令和６年度）】

ひび割れ率

Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
90～100%	90～100%	90～100%	80～90%

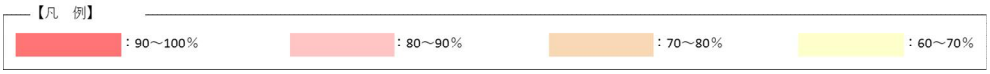
わだち掘れ量

Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
80～90%	90～100%	90～100%	80～90%

IRI

Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
90～100%	80～90%	90～100%	80～90%

※検出率：確実に損傷を発見できるか　　的中率：発見した損傷の評価の精度



技術番号	PA010026-V0024

技術名	道路管理画像撮影及び路面評価システム					会社名	西日本高速道路エンジニアリング中国株式会社				
試験日	令和6年10月31日	天候	晴れ	昼夜	昼間	気温	13.2℃	風速	1.3m/s	路面状況	乾燥
試験場所	茨城県筑西市										

カタログ分類	舗装	検出項目	ひび割れ率、わだち掘れ量、IRI	計測時 平均速度	50 km/h

試験で確認する カタログ項目	ひび割れ率、わだち掘れ量、IRI

対象箇所の概要

【試験場所】

・舗装種（表層）：密粒度アスファルト舗装

・1区間：10m

・試験区間：500m（50区間）

・交通量（下り）：10,175台／日（〈小型〉7,170台／日、〈大型〉3,005台／日）【R3センサス】

※写真は正解値測定時（交通規制中）

※写真は正解値測定時（交通規制中）

試験方法（手順）	技術番号	PA010026-V0024

【①点検】待機（駐車）場所で測定車内の測定機器及びビデオカメラを起動→対象区間を測定車で通過→待機（駐車）場所で測定車内の測定機器及びビデオカメラを停止

【②データ取り込み】各計測器のデータを計測路線ごとにSSDに集約

【③解析前処理】前方撮影画像や3Dカメラ画像からマーキング位置や対象範囲を確認し、解析範囲を設定

【④データ解析】IRI：データ取り込み時に１０ｍごとのIRI値に変換、わだち掘れ：社内専用PCで算出
ひび割れ：社内の専用PCでAI解析を実施→ひび割れ率算出

車両・機器諸元、機器設置状況、測定状況

【車両諸元】
専用測定車　TOYOTA　ノア
車両サイズ
幅1.69m
長さ5.08m
高さ2.30m
【機器諸元】
”ひび割れ・わだち掘れ”
→3Dカメラ×1台、高出力近赤外線スリットレーザ×1台
”IRI・距離”
→レーザ変位計×2台、IMU×1台
”前方画像撮影”
→ビデオカメラ×1～3台

計測技術の精度の算出方法		技術番号	PA010026-V0024

【計測技術の精度の算出方法】

・実道試験区間（延長500m）における50区間(1区間=10m)について、各技術で診断区分Ⅰ・Ⅱ・Ⅲによる評価を行う。

・事前に測定した『正解値』と、各技術における診断結果（Ⅰ・Ⅱ・Ⅲ）を比較する。

・公募時のリクワイヤメントにおいて「目視と同等以上の評価が可能」としていることから、有識者による技術検討委員会において『幅値』の考え方を整理し、それぞれの検出率と的中率を求めた。

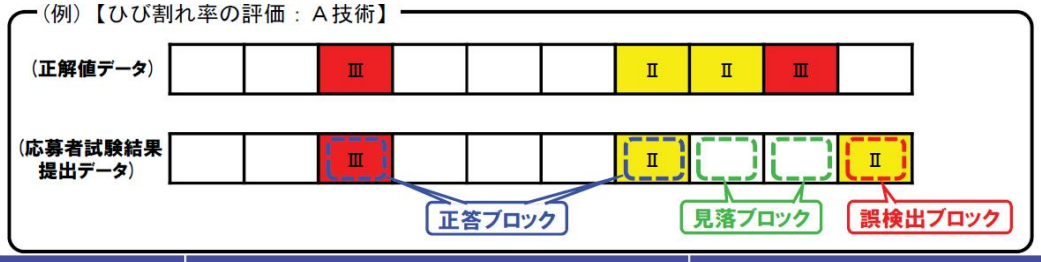
【幅値の考え方】

各測定項目（ひび割れ率・わだち掘れ量・IRI）の**『正解値』が以下の幅値の範囲内であった場合、隣合った区分も正解とする**

■ひび割れ率：『正解値』が診断区分Ⅰ・Ⅱ・Ⅲの基準値となる20%・40%の±5%以内（例：正解値が42.0%（診断区分Ⅲ）であった場合、各技術が「Ⅱ」と判断していても正解とする）

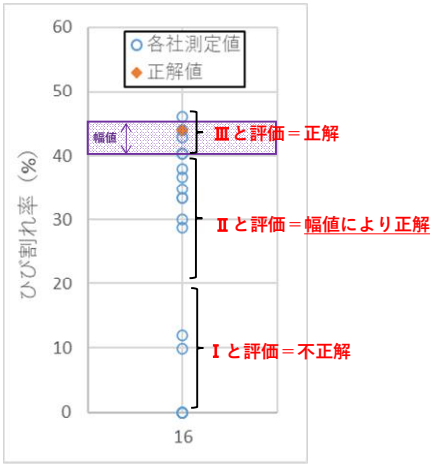
■わだち掘れ量：『正解値』が診断区分Ⅰ・Ⅱ・Ⅲの基準値となる20mm・40mmの±5mm以内（例：正解値が38mm（診断区分Ⅱ）であった場合、各技術が「Ⅲ」と判断していても正解とする）

■IRI：『正解値』が診断区分Ⅰ・Ⅱ・Ⅲの基準値となる3mm/m・8mm/mの±20%以内（例：正解値が9.4mm/m（診断区分Ⅲ）であった場合、各技術が「Ⅱ」と判断していても正解とする）



指標	算出方法	備考
検出率	検出率＝ 応募技術における正答ブロック数 / 正解値を基にした実損傷ブロック数	確実に損傷を発見できるか確認する
的中率	的中率＝ 応募技術における正答ブロック数 / 応募技術により検出されたブロック数	検出結果の精度を確認する

［例］



正解値が
40～45以内なので、
Ⅱと判定した技術も
”正答”となる
⇒

技術No.	測定値	診断区分	通常 判定	幅値の適用後 判定
正解値	44.0	Ⅲ		
No.17	46.0	Ⅲ	○	○
No.3	43.9	Ⅲ	○	○
No.2	12.0	Ⅰ	×	×
No.9	9.9	Ⅰ	×	×
No.13	33.3	Ⅱ	×	○
No.12	28.8	Ⅱ	×	○
No.7	33.7	Ⅱ	×	○
No.15	34.7	Ⅱ	×	○
No.20	30.1	Ⅱ	×	○
No.18	36.6	Ⅱ	×	○
No.19	38.0	Ⅱ	×	○
No.24	40.3	Ⅲ	○	○
No.24	40.4	Ⅲ	○	○
No.8	42.8	Ⅲ	○	○
正答数			5	12

計測技術の精度確認結果		技術番号	PA010026-V0024

【計測技術の精度確認結果（令和６年度）】

ひび割れ率

Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
90～100%	90～100%	90～100%	90～100%

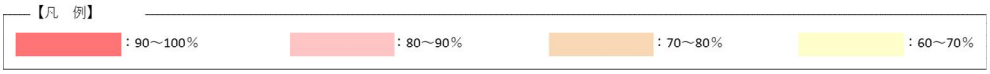
わだち掘れ量

Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
80～90%	90～100%	90～100%	90～100%

IRI

Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
90～100%	90～100%	90～100%	90～100%

※検出率：確実に損傷を発見できるか　　的中率：発見した損傷の評価の精度



技術番号	PA010027-V0023

技術名	路面性状測定システム（ポットホール自動検出機能付き）	会社名	株式会社NIPPO

試験日	令和5年11月28日	天候	晴れ	昼夜	昼間	気温	11.6℃	風速	2.6m/s	路面状況	乾燥
試験場所	茨城県常総市										

カタログ分類	舗装	検出項目	ひび割れ率、わだち掘れ量、IRI	計測時 平均速度	50　km/h

試験で確認する カタログ項目	ひび割れ率、わだち掘れ量、IRI

対象箇所の概要

【試験場所】

・舗装種（表層）：密粒度アスファルト舗装

・1区間：10m

・試験区間：1,350m（135区間）うち任意の50区間

・交通量：路線①・・・5,586台／日（〈小型〉4,000台／日、〈大型〉1,289台／日）【R3センサス】

路線②・・・10,072 台／日（〈小型〉6,669 台／日、〈大型〉3,403 台／日）【R3センサス】

※写真は正解値測定時（交通規制中）

※写真は正解値測定時（交通規制中）

試験方法（手順）	技術番号	PA010027-V0023

【①点検】制御PCおよび計測機器の動作確認後、試験箇所の測定条件等をPCに入力して、点検箇所を計測車により法定速度以下で走行する。

【②データ取り込み】レーザプロファイラカメラによる路面画像と横断形状、平たん性算出のための縦断凹凸、距離および緯度経度の計測データをハードディスクに、IRI算出のための縦断形状のデータを別途のハードディスクに記録する。

【③解析前処理】レーザプロファイラカメラ2基の路面画像を合成し、その画像での起終点の位置の設定と白線（車線幅員）を認識させる。

【④データ解析】ひび割れ率は、路面画像上のひび割れをAIのプログラムで判定し、50㎝メッシュのひび割れ面積から舗装調査試験法便覧に準拠して自動算出する。わだち掘れ量は、計測した横断形状から舗装調査試験法便覧に準拠してわだち掘れ量を自動算出する。IRIは、計測した縦断形状から舗装調査試験法便覧に準拠して自動算出する。平たん性は計測した縦断凹凸量から舗装調査試験法便覧に準拠して凹凸量の標準偏差を自動算出する。ポットホールについても路面画像上のポットホールをAIのプログラムによって自動検出する。

車両・機器諸元、機器設置状況、測定状況

【車両の諸元】

・専用計測車両（ハイエース）

・車両サイズ

長さ：5.65m

幅：2.33m

高さ：2.73m

LCMSの外観（1基）

【機器諸元】

・LCMS（レーザライン光照射部/レーザプロファイラカメラ）2基

計測項目：ひび割れ、横断形状（わだち掘れ）

計測間隔：進行方向4mm、幅員方向1mm

寸法：長さ43cm、幅14cm、高さ27cm

・レーザ変位計2基とジャイロスコープ1基（IRI）

計測間隔：進行方向50mm

・第5輪　タイヤ接触方式（距離計測）

計測間隔：1mm（1パルス／mm）

IRI計測ユニット

距離計測：第５輪

計測技術の精度の算出方法		技術番号	PA010027-V0023

【計測技術の精度の算出方法】

・実道試験区間（延長1,350m）における任意の50区間(1区間=10m)について、各技術で診断区分Ⅰ・Ⅱ・Ⅲによる評価を行う。

・事前に測定した『正解値』と、各技術における診断結果（Ⅰ・Ⅱ・Ⅲ）を比較する。

・公募時のリクワイヤメントにおいて「目視と同等以上の評価が可能」としていることから、有識者による技術検討委員会において『幅値』の考え方を整理し、それぞれの検出率と的中率を求めた。

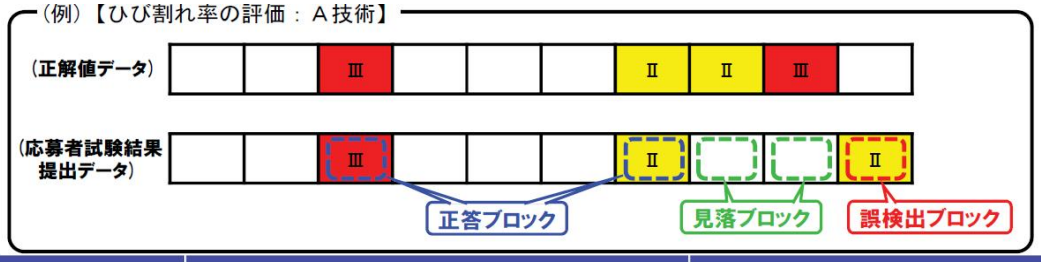
【幅値の考え方】

各測定項目（ひび割れ率・わだち掘れ量・IRI）の**『正解値』が以下の幅値の範囲内であった場合、隣合った区分も正解とする**

■ひび割れ率：『正解値』が診断区分Ⅰ・Ⅱ・Ⅲの基準値となる20%・40%の±5%以内（例：正解値が42.0%（診断区分Ⅲ）であった場合、各技術が「Ⅱ」と判断していても正解とする）

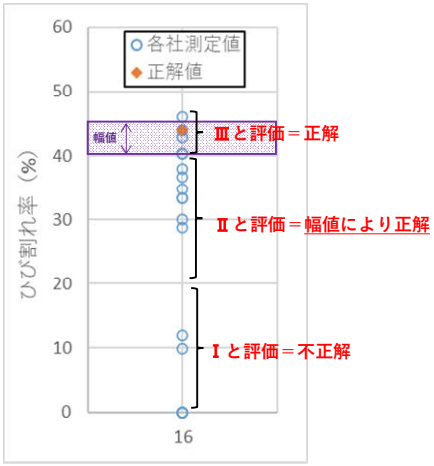
■わだち掘れ量：『正解値』が診断区分Ⅰ・Ⅱ・Ⅲの基準値となる20mm・40mmの±5mm以内（例：正解値が38mm（診断区分Ⅱ）であった場合、各技術が「Ⅲ」と判断していても正解とする）

■IRI：『正解値』が診断区分Ⅰ・Ⅱ・Ⅲの基準値となる3mm/m・8mm/mの±20%以内（例：正解値が9.4mm/m（診断区分Ⅲ）であった場合、各技術が「Ⅱ」と判断していても正解とする）



指標	算出方法	備考
検出率	検出率＝ 応募技術における正答ブロック数 / 正解値を基にした実損傷ブロック数	確実に損傷を発見できるか確認する
的中率	的中率＝ 応募技術における正答ブロック数 / 応募技術により検出されたブロック数	検出結果の精度を確認する

［例］



正解値が
40～45以内なので、
Ⅱと判定した技術も
”正答”となる
⇒

技術No.	測定値	診断区分	通常 判定	幅値の適用後 判定
正解値	44.0	Ⅲ		
No.17	46.0	Ⅲ	○	○
No.3	43.9	Ⅲ	○	○
No.2	12.0	Ⅰ	×	×
No.9	9.9	Ⅰ	×	×
No.13	33.3	Ⅱ	×	○
No.12	28.8	Ⅱ	×	○
No.7	33.4	Ⅱ	×	○
No.15	34.7	Ⅱ	×	○
No.20	30.1	Ⅱ	×	○
No.18	36.6	Ⅱ	×	○
No.19	38.0	Ⅱ	×	○
No.24	40.3	Ⅲ	○	○
No.24	40.4	Ⅲ	○	○
No.8	42.8	Ⅲ	○	○
正答数			5	12

計測技術の精度確認結果		技術番号	PA010027-V0023

【計測技術の精度確認結果（令和５年度）】

ひび割れ率

Ⅱ以上 検出率	Ⅱ以上 的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
90～100%	90～100%	90～100%	90～100%

わだち掘れ量

Ⅱ以上 検出率	Ⅱ以上 的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
80～90%	90～100%	90～100%	90～100%

IRI

Ⅱ以上 検出率	Ⅱ以上 的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
90～100%	80～90%	90～100%	80～90%

※検出率：確実に損傷を発見できるか　　的中率：発見した損傷の評価の精度

【凡　例】　：90～100%　：80～90%　：70～80%　：60～70%

技術番号	PA010028-V0025

技術名	ドラレコによる道路劣化AI診断「くるみえ for Cities」	会社名	日本電気株式会社

試験日	令和7年11月19日	天候	晴れ	昼夜	昼間	気温	9.6℃	風速	0.9m/s	路面状況	乾燥
試験場所	茨城県土浦市										

カタログ分類	舗装	検出項目	ひび割れ率、IRI	計測時 平均速度	40 km/h

試験で確認する カタログ項目	ひび割れ率、IRI

対象箇所の概要

【試験場所】

・舗装種（表層）：密粒度アスファルト舗装

・1区間：10m

・試験区間：1,350mのうち任意の50区間

・交通量（上り）：12,578台／日（〈小型〉10,433台／日、〈大型〉2,145台／日）【R3センサス】

・交通量（下り）：13,227台／日（〈小型〉11,001台／日、〈大型〉2,226台／日）【R3センサス】

※写真は正解値測定時（交通規制中）

※写真は正解値測定時（交通規制中）

試験方法（手順）	技術番号	PA010028-V0025

【①点検】ドラレコのカメラ、内蔵GNSSで計測。車両のエンジン始動で自動計測開始。機器操作は一切不要。

【②データ取り込み】映像等は、走行中に順次SDカードに保存される。保存されたデータをSDカードからデータの取り込みを行う。（※サービス利用時には、データは自動的にアップロードされる。）

【③解析前処理】試験区間を10m単位の評価区間に区切る位置情報を設定する。

【④データ解析】
SDカードから取り込んだ動画に対して、画像単位でAIによる自動解析を行う。

車両・機器諸元、機器設置状況、測定状況

【車両諸元】
軽バン　ダイハツ　ハイゼットカーゴ(レンタカー)

【機器諸元】
通信型ドライブレコーダー
[外形寸法・重量]約幅105、高さ69.7、奥行き18/35 mm　約220g
[カメラ]有効画素数　200万画素、対角142.8°、水平120.4°、垂直63.8°　最大27.5FPS
[測位機構] 内蔵GNSS

【機器設置状況】
ドライブレコーダーをフロントガラス中央に設置

計測技術の精度の算出方法		技術番号	PA010028-V0025

【計測技術の精度の算出方法】

・実道試験区間（延長1,350m）における50区間(1区間=10m)について、各技術で診断区分Ⅰ・Ⅱ・Ⅲによる評価を行う。

・事前に測定した『正解値』と、各技術における診断結果（Ⅰ・Ⅱ・Ⅲ）を比較する。

・公募時のリクワイヤメントにおいて「目視と同等以上の評価が可能」としていることから、有識者による技術検討委員会において『幅値』の考え方を整理し、それぞれの検出率と的中率を求めた。

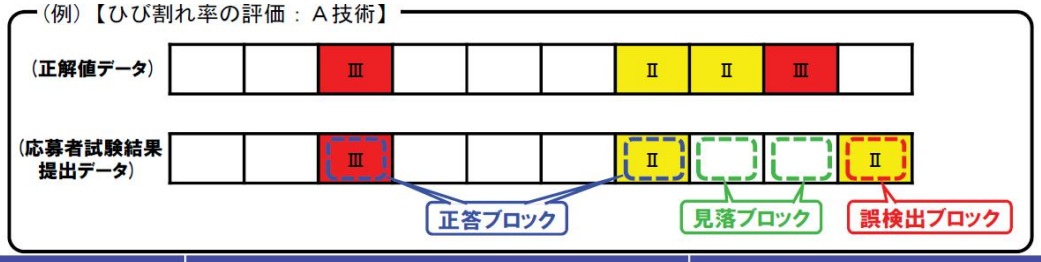
【幅値の考え方】

各測定項目（ひび割れ率・わだち掘れ量・IRI）の**『正解値』が以下の幅値の範囲内であった場合、隣合った区分も正解とする**

■ひび割れ率：『正解値』が診断区分Ⅰ・Ⅱ・Ⅲの基準値となる20%・40%の±5%以内（例：正解値が42.0%（診断区分Ⅲ）であった場合、各技術が「Ⅱ」と判断していても正解とする）

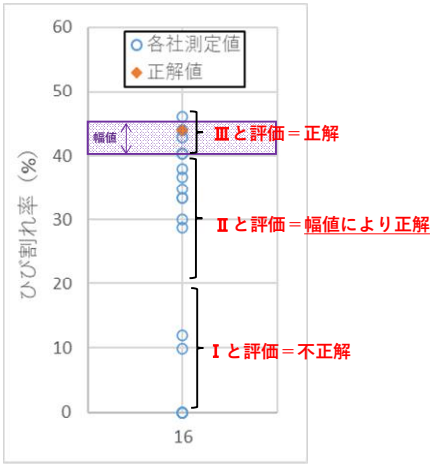
■わだち掘れ量：『正解値』が診断区分Ⅰ・Ⅱ・Ⅲの基準値となる20mm・40mmの±5mm以内（例：正解値が38mm（診断区分Ⅱ）であった場合、各技術が「Ⅲ」と判断していても正解とする）

■IRI：『正解値』が診断区分Ⅰ・Ⅱ・Ⅲの基準値となる3mm/m・8mm/mの±20%以内（例：正解値が9.4mm/m（診断区分Ⅲ）であった場合、各技術が「Ⅱ」と判断していても正解とする）



指標	算出方法	備考
検出率	検出率＝ 応募技術における正答ブロック数 / 正解値を基にした実損傷ブロック数	確実に損傷を発見できるか確認する
的中率	的中率＝ 応募技術における正答ブロック数 / 応募技術により検出されたブロック数	検出結果の精度を確認する

［例］



正解値が
40～45以内なので、
Ⅱと判定した技術も
”正答”となる
⇒

技術No.	測定値	診断区分	通常 判定	幅値の適用後 判定
正解値	44.0	Ⅲ		
No.17	46.0	Ⅲ	○	○
No.3	43.9	Ⅲ	○	○
No.2	12.0	Ⅰ	×	×
No.9	9.9	Ⅰ	×	×
No.13	33.3	Ⅱ	×	○
No.12	28.8	Ⅱ	×	○
No.7	33.4	Ⅱ	×	○
No.15	34.7	Ⅱ	×	○
No.20	30.1	Ⅱ	×	○
No.18	36.6	Ⅱ	×	○
No.19	38.0	Ⅱ	×	○
No.24	40.3	Ⅲ	○	○
No.24	40.4	Ⅲ	○	○
No.8	42.8	Ⅲ	○	○
正答数			5	12

計測技術の精度確認結果		技術番号	PA010028-V0025

【計測技術の精度確認結果（令和7年度）】

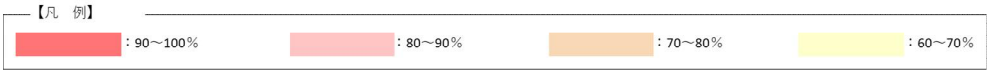
ひび割れ率

Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
90～100%	80～90%	80～90%	60～70%

IRI

Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
90～100%	90～100%	90～100%	60～70%

※検出率：確実に損傷を発見できるか　　的中率：発見した損傷の評価の精度



技術番号	PA010029-V0023

技術名	IRIワイヤレス路面測定技術「ACTUS」	会社名	株式会社ニュージェック

試験日	令和5年11月28日	天候	晴れ	昼夜	昼間	気温	11.6℃	風速	2.6m/s	路面状況	乾燥
試験場所	茨城県常総市										

カタログ分類	舗装	検出項目	IRI	計測時 平均速度	46.8 km/h

試験で確認する カタログ項目	IRI

対象箇所の概要

【試験場所】

・舗装種（表層）：密粒度アスファルト舗装

・1区間：10m

・試験区間：1,350m（135区間）うち任意の50区間

・交通量：路線①・・・5,586台／日（〈小型〉4,000台／日、〈大型〉1,289台／日）【R3センサス】

路線②・・・10,072 台／日（〈小型〉6,669 台／日、〈大型〉3,403 台／日）【R3センサス】

※写真は正解値測定時（交通規制中）

※写真は正解値測定時（交通規制中）

試験方法（手順）	技術番号	PA010029-V0023

【①点検】車両への機器取付・キャリブレーション（車種補正作業）の実施・現地走行

【②データ取り込み】
現地計測しながら加速度データを無線で本体→接続PCに送付、GPSでの位置情報を受信したデータを接続PCに送信

【③解析前処理】走行前のキャリブレーション時に実施するため、必要ありません

【④データ解析】走行しながら、データ解析を実施（加速度データ・位置情報をもとにIRIを算定するための解析を実施）できるため、事後処理としては不要。位置情報から計測区間のデータの取り出しの実施と、３回の計測を実施したためデータの整合性確認を実施した

車両・機器諸元、機器設置状況、測定状況

・車両（レンタカーを使用：C-HR（トヨタ））

・機器の諸元

（１）機器構成：本体モジュール１台、加速度センサー２台、ノートパソコン１台、GPSアンテナ１基、車速パルス取り出し用ケーブル、加速度センサー用バッテリー接続ケーブル、アクションカメラ等

（２）機器性能

①加速度センサー

・設置箇所：サスペンション上下に設置

・形状：□5cm×厚2cm

・計測頻度：800Hz

・プラスティック加工した箱で防護し、水密加工を実施

・通信：本体との通信は無線（IEEE802.15.4準拠）で実施

・電源：乾電池もしくは車両のバッテリーを使用可能

②本体モジュール

・社内に設置、ジャイロセンサ搭載

③GPS及び自律航行システム

・社内に設置、自律航行システムとしてジャイロセンサ＋車速パルスを
使用

④ソフトェア

機器の設置状況

現地測定状況

計測技術の精度の算出方法		技術番号	PA010029-V0023

【計測技術の精度の算出方法】

・実道試験区間（延長1,350m）における任意の50区間(1区間=10m)について、各技術で診断区分Ⅰ・Ⅱ・Ⅲによる評価を行う。

・事前に測定した『正解値』と、各技術における診断結果（Ⅰ・Ⅱ・Ⅲ）を比較する。

・公募時のリクワイヤメントにおいて「目視と同等以上の評価が可能」としていることから、有識者による技術検討委員会において『幅値』の考え方を整理し、それぞれの検出率と的中率を求めた。

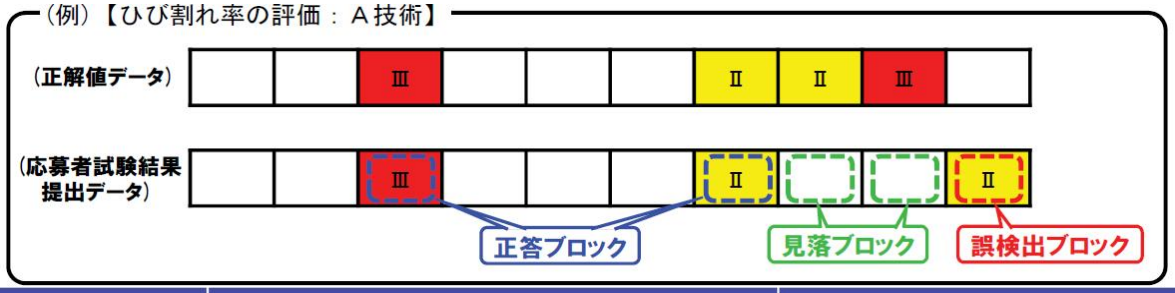
【幅値の考え方】

各測定項目（ひび割れ率・わだち掘れ量・IRI）の**『正解値』が以下の幅値の範囲内であった場合、隣合った区分も正解とする**

■ひび割れ率：『正解値』が診断区分Ⅰ・Ⅱ・Ⅲの基準値となる20%・40%の±5%以内（例：正解値が42.0%（診断区分Ⅲ）であった場合、各技術が「Ⅱ」と判断していても正解とする）

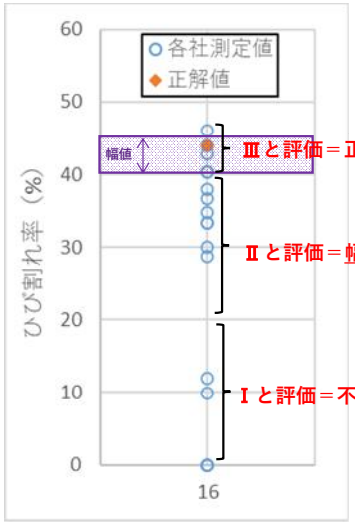
■わだち掘れ量：『正解値』が診断区分Ⅰ・Ⅱ・Ⅲの基準値となる20mm・40mmの±5mm以内（例：正解値が38mm（診断区分Ⅱ）であった場合、各技術が「Ⅲ」と判断していても正解とする）

■IRI：『正解値』が診断区分Ⅰ・Ⅱ・Ⅲの基準値となる3mm/m・8mm/mの±20%以内（例：正解値が9.4mm/m（診断区分Ⅲ）であった場合、各技術が「Ⅱ」と判断していても正解とする）



指標	算出方法	備考
検出率	検出率＝ 応募技術における正答ブロック数 / 正解値を基にした実損傷ブロック数	確実に損傷を発見できるか確認する
的中率	的中率＝ 応募技術における正答ブロック数 / 応募技術により検出されたブロック数	検出結果の精度を確認する

［例］



正解値が
40～45以内なので、
Ⅱと判定した技術も
”正答”となる
⇒

技術No.	測定値	診断区分	通常判定	幅値の適用後判定
正解値	44.0	Ⅲ		
No.17	46.0	Ⅲ	○	○
No.3	43.9	Ⅲ	○	○
No.2	12.0	Ⅰ	×	×
No.9	9.9	Ⅰ	×	×
No.13	33.3	Ⅱ	×	○
No.12	28.8	Ⅱ	×	○
No.7	33.1	Ⅱ	×	○
No.15	34.7	Ⅱ	×	○
No.20	30.1	Ⅱ	×	○
No.18	36.6	Ⅱ	×	○
No.19	38.0	Ⅱ	×	○
No.24	40.3	Ⅲ	○	○
No.24	40.4	Ⅲ	○	○
No.8	42.8	Ⅲ	○	○
正答数			5	12

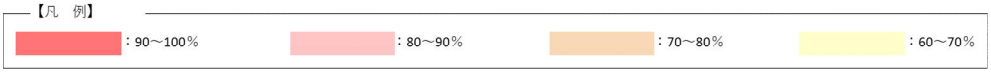
計測技術の精度確認結果		技術番号	PA010029-V0023

【計測技術の精度確認結果（令和５年度）】

IRI

Ⅱ以上 検出率	Ⅱ以上 的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
70～80%	80～90%	70～80%	60～70%

※検出率：確実に損傷を発見できるか　　的中率：発見した損傷の評価の精度



技術番号	PA010030-V0023

技術名	道路パトロール支援サービス					会社名	富士通Japan株式会社				
試験日	令和5年11月14日	天候	晴れ	昼夜	昼間	気温	10.1℃	風速	2.0m/s	路面状況	乾燥
試験場所	茨城県常総市										

カタログ分類	舗装	検出項目	ひび割れ率	計測時 平均速度	40 km/h

試験で確認する カタログ項目	ひび割れ率

対象箇所の概要

【試験場所】

・舗装種（表層）：密粒度アスファルト舗装

・1区間：10m

・試験区間：1,350m（135区間）うち任意の50区間

・交通量：路線①・・・5,586台／日（〈小型〉4,000台／日、〈大型〉1,289台／日）【R3センサス】

路線②・・・10,072 台／日（〈小型〉6,669 台／日、〈大型〉3,403 台／日）【R3センサス】

※写真は正解値測定時（交通規制中）

※写真は正解値測定時（交通規制中）

試験方法（手順）	技術番号	PA010030-V0023

【①点検】ドライブレコーダーを車両に設置し、GPSで緯度経度が取得できていることを確認する。車両走行中に舗装の撮影を行う。

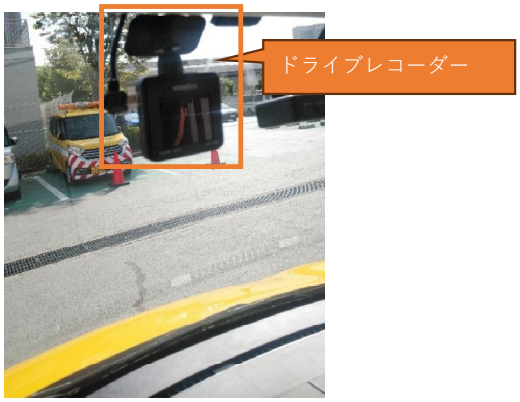
【②データ取り込み】ドライブレコーダーで撮影した動画ファイルをパソコンにコピーする。

【③解析前処理】動画の中で舗装が映っている領域を枠指定する。

【④データ解析】
パソコンにインストールされたツールで解析処理を実行する。実行後、解析結果をサーバーにアップロードし、走行期間や路線を指定して区間ごとのデータを算出する。

車両・機器諸元、機器設置状況、測定状況

【車両】
レンタカーを使用のため未記載
【機器の諸元】
・機種：ドライブレコーダー　KENWOOD DRV-830
・解像度：2560 x 1440
【機器の設置状況・測定状況】
計測車両のフロントガラスに設置したドライブレコーダー　（車両はパトロール車両等一般的な普通車を用いるため割愛）



計測技術の精度の算出方法		技術番号	PA010030-V0023

【計測技術の精度の算出方法】

・実道試験区間（延長1,350m）における任意の50区間(1区間=10m)について、各技術で診断区分Ⅰ・Ⅱ・Ⅲによる評価を行う。

・事前に測定した『正解値』と、各技術における診断結果（Ⅰ・Ⅱ・Ⅲ）を比較する。

・公募時のリクワイヤメントにおいて「目視と同等以上の評価が可能」としていることから、有識者による技術検討委員会において『幅値』の考え方を整理し、それぞれの検出率と的中率を求めた。

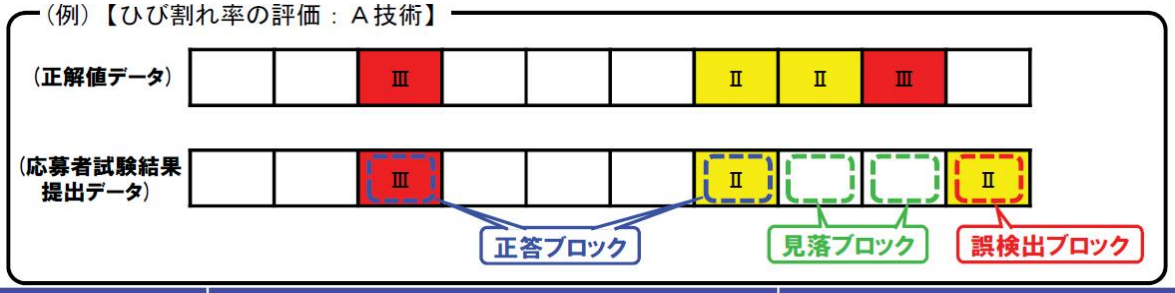
【幅値の考え方】

各測定項目（ひび割れ率・わだち掘れ量・IRI）の**『正解値』が以下の幅値の範囲内であった場合、隣合った区分も正解とする**

■ひび割れ率：『正解値』が診断区分Ⅰ・Ⅱ・Ⅲの基準値となる20%・40%の±5%以内（例：正解値が42.0%（診断区分Ⅲ）であった場合、各技術が「Ⅱ」と判断していても正解とする）

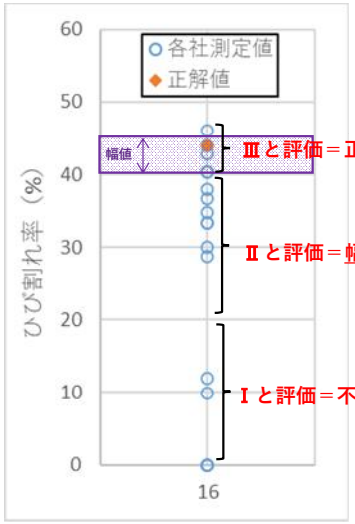
■わだち掘れ量：『正解値』が診断区分Ⅰ・Ⅱ・Ⅲの基準値となる20mm・40mmの±5mm以内（例：正解値が38mm（診断区分Ⅱ）であった場合、各技術が「Ⅲ」と判断していても正解とする）

■IRI：『正解値』が診断区分Ⅰ・Ⅱ・Ⅲの基準値となる3mm/m・8mm/mの±20%以内（例：正解値が9.4mm/m（診断区分Ⅲ）であった場合、各技術が「Ⅱ」と判断していても正解とする）



指標	算出方法	備考
検出率	検出率＝ 応募技術における正答ブロック数 / 正解値を基にした実損傷ブロック数	確実に損傷を発見できるか確認する
的中率	的中率＝ 応募技術における正答ブロック数 / 応募技術により検出されたブロック数	検出結果の精度を確認する

［例］



正解値が
40～45以内なので、
Ⅱと判定した技術も
”正答”となる
⇒

技術No.	測定値	診断区分	通常判定	幅値の適用後判定
正解値	44.0	Ⅲ		
No.17	46.0	Ⅲ	○	○
No.3	43.9	Ⅲ	○	○
No.2	12.0	Ⅰ	×	×
No.9	9.9	Ⅰ	×	×
No.13	33.3	Ⅱ	×	○
No.12	28.8	Ⅱ	×	○
No.7	33.1	Ⅱ	×	○
No.15	34.7	Ⅱ	×	○
No.20	30.1	Ⅱ	×	○
No.18	36.6	Ⅱ	×	○
No.19	38.0	Ⅱ	×	○
No.24	40.3	Ⅲ	○	○
No.24	40.4	Ⅲ	○	○
No.8	42.8	Ⅲ	○	○
正答数			5	12

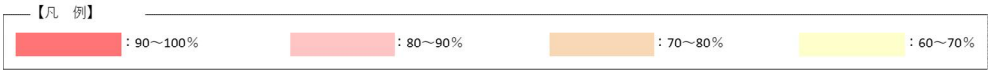
計測技術の精度確認結果		技術番号	PA010030-V0023

【計測技術の精度確認結果（令和５年度）】

ひび割れ率

Ⅱ以上 検出率	Ⅱ以上 的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
90～100%	90～100%	90～100%	70～80%

※検出率：確実に損傷を発見できるか　　的中率：発見した損傷の評価の精度



技術番号	PA010031-V0024

技術名	路面検査コンパクトユニット　PG-4					会社名	株式会社保全工学研究所				
試験日	令和6年10月31日	天候	晴れ	昼夜	昼間	気温	13.2℃	風速	1.3m/s	路面状況	乾燥
試験場所	茨城県筑西市										

カタログ分類	舗装	検出項目	ひび割れ率	計測時 平均速度	50　km/h

試験で確認する カタログ項目	ひび割れ率

対象箇所の概要

【試験場所】

・舗装種（表層）：密粒度アスファルト舗装

・1区間：10m

・試験区間：500m（50区間）

・交通量（下り）：10,175台／日（〈小型〉7,170台／日、〈大型〉3,005台／日）【R3センサス】

※写真は正解値測定時（交通規制中）

※写真は正解値測定時（交通規制中）

試験方法（手順）	技術番号	PA010031-V0024

【①点検】1.撮像ソフトを起動し、撮像をスタートする。

2.解析対象区間を走行し、データを取得する。

【②データ取り込み】外付けSSDなどで撮像用PCから解析用PCにデータを移動させる。

【③解析前処理】　解析対象区間をソフト上(CrackDetector)で定める。

【④データ解析】1.白線の自動抽出を行う。

2.1.で抽出した白線間にメッシュを設定する。

3.2.で設定したメッシュを解析対象として、ひび割れ・わだち掘れ・IRIの自動抽出を行う。

車両・機器諸元、機器設置状況、測定状況

計測技術の精度の算出方法		技術番号	PA010031-V0024

【計測技術の精度の算出方法】

・実道試験区間（延長500m）における50区間(1区間=10m)について、各技術で診断区分Ⅰ・Ⅱ・Ⅲによる評価を行う。

・事前に測定した『正解値』と、各技術における診断結果（Ⅰ・Ⅱ・Ⅲ）を比較する。

・公募時のリクワイヤメントにおいて「目視と同等以上の評価が可能」としていることから、有識者による技術検討委員会において『幅値』の考え方を整理し、それぞれの検出率と的中率を求めた。

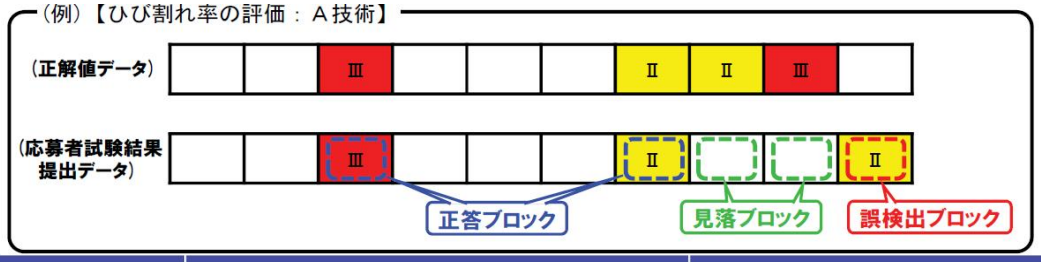
【幅値の考え方】

各測定項目（ひび割れ率・わだち掘れ量・IRI）の**『正解値』が以下の幅値の範囲内であった場合、隣合った区分も正解とする**

■ひび割れ率：『正解値』が診断区分Ⅰ・Ⅱ・Ⅲの基準値となる20%・40%の±5%以内（例：正解値が42.0%（診断区分Ⅲ）であった場合、各技術が「Ⅱ」と判断していても正解とする）

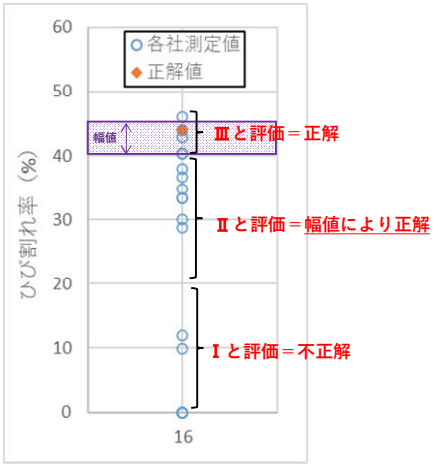
■わだち掘れ量：『正解値』が診断区分Ⅰ・Ⅱ・Ⅲの基準値となる20mm・40mmの±5mm以内（例：正解値が38mm（診断区分Ⅱ）であった場合、各技術が「Ⅲ」と判断していても正解とする）

■IRI：『正解値』が診断区分Ⅰ・Ⅱ・Ⅲの基準値となる3mm/m・8mm/mの±20%以内（例：正解値が9.4mm/m（診断区分Ⅲ）であった場合、各技術が「Ⅱ」と判断していても正解とする）



指標	算出方法	備考
検出率	検出率＝応募技術における正答ブロック数 / 正解値を基にした実損傷ブロック数	確実に損傷を発見できるか確認する
的中率	的中率＝応募技術における正答ブロック数 / 応募技術により検出されたブロック数	検出結果の精度を確認する

［例］



正解値が
40～45以内なので、
Ⅱと判定した技術も
”正答”となる
⇒

技術No.	測定値	診断区分	通常 判定	幅値の適用後 判定
正解値	44.0	Ⅲ		
No.17	46.0	Ⅲ	○	○
No.3	43.9	Ⅲ	○	○
No.2	12.0	Ⅰ	×	×
No.9	9.9	Ⅰ	×	×
No.13	33.3	Ⅱ	×	○
No.12	28.8	Ⅱ	×	○
No.7	33.4	Ⅱ	×	○
No.15	34.7	Ⅱ	×	○
No.20	30.1	Ⅱ	×	○
No.18	36.6	Ⅱ	×	○
No.19	38.0	Ⅱ	×	○
No.24	40.3	Ⅲ	○	○
No.24	40.4	Ⅲ	○	○
No.8	42.8	Ⅲ	○	○
正答数			5	12

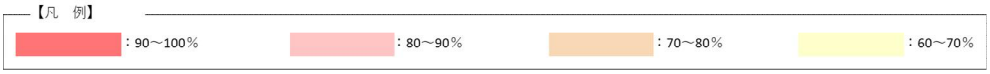
計測技術の精度確認結果		技術番号	PA010031-V0024

【計測技術の精度確認結果（令和６年度）】

ひび割れ率

Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
90～100%	90～100%	70～80%	90～100%

※検出率：確実に損傷を発見できるか　　的中率：発見した損傷の評価の精度



技術番号	PA010032-V0024

技術名	車載レーザースキャナー／路面性状測定複合システム	会社名	株式会社ＤＥＰＯ

試験日	令和6年10月31日	天候	晴れ	昼夜	昼間	気温	13.2℃	風速	1.3m/s	路面状況	乾燥
試験場所	茨城県筑西市										

カタログ分類	舗装	検出項目	ひび割れ率、わだち掘れ量、IRI	計測時平均速度	40 km/h

試験で確認するカタログ項目	ひび割れ率、わだち掘れ量、IRI

対象箇所の概要

【試験場所】

・舗装種（表層）：密粒度アスファルト舗装

・1区間：10m

・試験区間：500m（50区間）

・交通量（下り）：10,175台／日（〈小型〉7,170台／日、〈大型〉3,005台／日）【R3センサス】

※写真は正解値測定時（交通規制中）

※写真は正解値測定時（交通規制中）

試験方法（手順）	技術番号	PA010032-V0024

【①点検】①GNSS情報習得のための初期走行を実施
②計測範囲で計測・撮影を実施
③GNSS情報習得のための終了走行を実施

【②データ取り込み】計測用PCに保存された計測データを記録メディア（SSD）にコピー

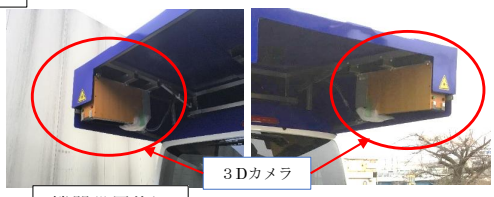
【③解析前処理】専用ソフトにて自己位置姿勢解析および３次元点群データを作成、３次元形状撮像データを合成

【④データ解析】
【ひび割れ・わだち掘れ共通】
①3次元形状撮像データから路面画像を表示（手動）
②計測範囲のメッシュを作成（自動）
【ひび割れ率（%）】
①メッシュ内のひび割れを検出（自動）
②画像からパッチング抽出（手動）
③メッシュ内のひび割れ率算出（自動）
【わだち掘れ量（mm）】
①撮像データの高さ情報からわだち掘れ抽出（自動）
【IRI・平たん性】
①平坦性測定ユニットの路面の縦断形状データからIRIを算出（自動）
【距離測定】
①3次元点群データから解析区間の起点・終点を設定（手動）
②起点・終点の座標値から区間距離を算出（手動）

車両・機器諸元、機器設置状況、測定状況

【計測車両】
車種：トヨタハイエース
（型式：CBF-TRH215K改）
全長：5380mm
全幅：1880mm
全高：2980mm

【計測機器】
・高速3Dカメラとレーザー（PG-4）：ひび割れ、わだち掘れ
レーザおよび3Dカメラ台数：2台（左右）
3Dカメラ画像：幅4m
進行方向4㎜ピッチ



機器設置状況

・平たん性測定ユニット（3点レーザ変位計）：IRI・平たん性
台数：3台（1.5mおきに直列配置）

・車載レーザスキャナ：距離測定
台数：1台
3次元点群データ取得：レーザ測距 毎秒200回転（100万点/秒）
測距装置より発射先60m

測定状況

計測技術の精度の算出方法		技術番号	PA010032-V0024

【計測技術の精度の算出方法】

・実道試験区間（延長500m）における50区間(1区間=10m)について、各技術で診断区分Ⅰ・Ⅱ・Ⅲによる評価を行う。

・事前に測定した『正解値』と、各技術における診断結果（Ⅰ・Ⅱ・Ⅲ）を比較する。

・公募時のリクワイヤメントにおいて「目視と同等以上の評価が可能」としていることから、有識者による技術検討委員会において『幅値』の考え方を整理し、それぞれの検出率と的中率を求めた。

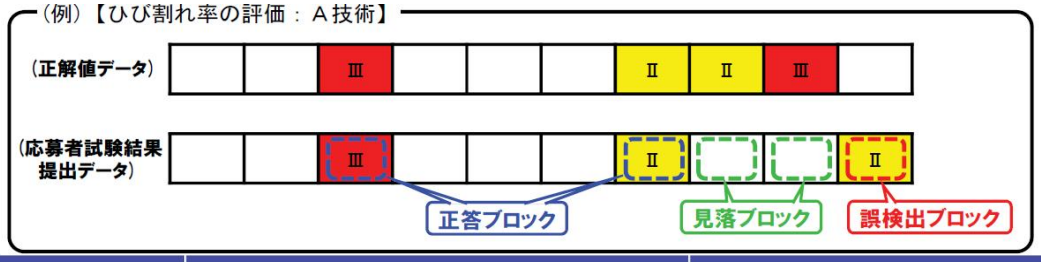
【幅値の考え方】

各測定項目（ひび割れ率・わだち掘れ量・IRI）の**『正解値』が以下の幅値の範囲内であった場合、隣合った区分も正解とする**

■ひび割れ率：『正解値』が診断区分Ⅰ・Ⅱ・Ⅲの基準値となる20%・40%の±5%以内（例：正解値が42.0%（診断区分Ⅲ）であった場合、各技術が「Ⅱ」と判断していても正解とする）

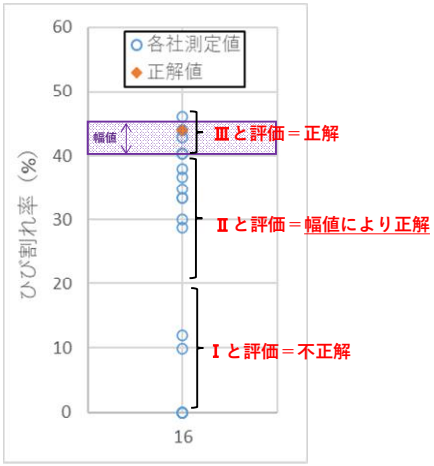
■わだち掘れ量：『正解値』が診断区分Ⅰ・Ⅱ・Ⅲの基準値となる20mm・40mmの±5mm以内（例：正解値が38mm（診断区分Ⅱ）であった場合、各技術が「Ⅲ」と判断していても正解とする）

■IRI：『正解値』が診断区分Ⅰ・Ⅱ・Ⅲの基準値となる3mm/m・8mm/mの±20%以内（例：正解値が9.4mm/m（診断区分Ⅲ）であった場合、各技術が「Ⅱ」と判断していても正解とする）



指標	算出方法	備考
検出率	検出率＝ 応募技術における正答ブロック数 / 正解値を基にした実損傷ブロック数	確実に損傷を発見できるか確認する
的中率	的中率＝ 応募技術における正答ブロック数 / 応募技術により検出されたブロック数	検出結果の精度を確認する

［例］



正解値が
40～45以内なので、
Ⅱと判定した技術も
”正答”となる
⇒

技術No.	測定値	診断区分	通常 判定	幅値の適用後 判定
正解値	44.0	Ⅲ		
No.17	46.0	Ⅲ	○	○
No.3	43.9	Ⅲ	○	○
No.2	12.0	Ⅰ	×	×
No.9	9.9	Ⅰ	×	×
No.13	33.3	Ⅱ	×	○
No.12	28.8	Ⅱ	×	○
No.7	33.4	Ⅱ	×	○
No.15	34.7	Ⅱ	×	○
No.20	30.1	Ⅱ	×	○
No.18	36.6	Ⅱ	×	○
No.19	38.0	Ⅱ	×	○
No.24	40.3	Ⅲ	○	○
No.24	40.4	Ⅲ	○	○
No.8	42.8	Ⅲ	○	○
正答数			5	12

計測技術の精度確認結果		技術番号	PA010032-V0024

【計測技術の精度確認結果（令和６年度）】

ひび割れ率

Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
90～100%	90～100%	90～100%	60～70%

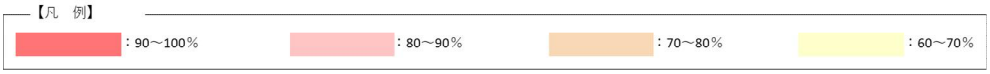
わだち掘れ量

Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
90～100%	90～100%	80～90%	90～100%

IRI

Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
90～100%	90～100%	90～100%	90～100%

※検出率：確実に損傷を発見できるか　　的中率：発見した損傷の評価の精度



技術番号	PA010033-V0025

技術名	路面性状調査システム「SunSearch」					会社名	株式会社サンウェイ				
試験日	令和7年11月19日	天候	晴れ	昼夜	昼間	気温	9.6℃	風速	0.9m/s	路面状況	乾燥
試験場所	茨城県土浦市										

カタログ分類	舗装	検出項目	ひび割れ率、わだち掘れ量、IRI	計測時 平均速度	43 km/h

試験で確認する カタログ項目	ひび割れ率、わだち掘れ量、IRI

対象箇所の概要

【試験場所】

・舗装種（表層）：密粒度アスファルト舗装

・1区間：1,350mのうち任意の50区間

・試験区間：500m（50区間）

・交通量（上り）：12,578台／日（〈小型〉10,433台／日、〈大型〉2,145台／日）【R3センサス】

・交通量（下り）：13,227台／日（〈小型〉11,001台／日、〈大型〉2,226台／日）【R3センサス】

※写真は正解値測定時（交通規制中）

※写真は正解値測定時（交通規制中）

試験方法（手順）	技術番号	PA010033-V0025

(1)各計測機器を起動し設定後、キャリブレーションを行った後、計測位置まで移動する。

(2)走行しながら起点の数m手前から計測を開始し、終点から数m先まで進んだ位置で計測終了する。

(3)直後に正しく計測が行われたかどうか、保存データを確認する。

(4)次の計測区間へ移動し、(2)～(3)を繰り返す。　　((3)と(4)の順番は現場の状況による)

(5)事務所へ移動し、専用ソフトで解析を行う。

車両・機器諸元、機器設置状況、測定状況

【車両】
長さ 528cm、幅 188cm、高さ 251cm
重量2.450kg

【機器諸元】
＜3Dカメラユニット＞
・路面画像幅：4.0m
・カメラ分解能：横断1.0mm、進行方向4.0mm、高さ方向0.5mm
＜レーザー変位計＞
・分解能：32.5um
＜距離計＞
・光学測量機による距離の測定値に対し、±0.3%以内

【機器設置状況】
3Dカメラユニットを背面上部に設置し、レーザー変位計や距離計を床面に設置している。

【測定状況】
撮影速度は一般車両と同等の速度で行い、交通規制を必要とせずに計測することが可能。
また、計測中は黄色回転灯により、計測中である旨をアピールすることにより交通事故防止に努めている。

計測技術の精度の算出方法		技術番号	PA010033-V0025

【計測技術の精度の算出方法】

・実道試験区間（延長1,350m）における50区間(1区間=10m)について、各技術で診断区分Ⅰ・Ⅱ・Ⅲによる評価を行う。

・事前に測定した『正解値』と、各技術における診断結果（Ⅰ・Ⅱ・Ⅲ）を比較する。

・公募時のリクワイヤメントにおいて「目視と同等以上の評価が可能」としていることから、有識者による技術検討委員会において『幅値』の考え方を整理し、それぞれの検出率と的中率を求めた。

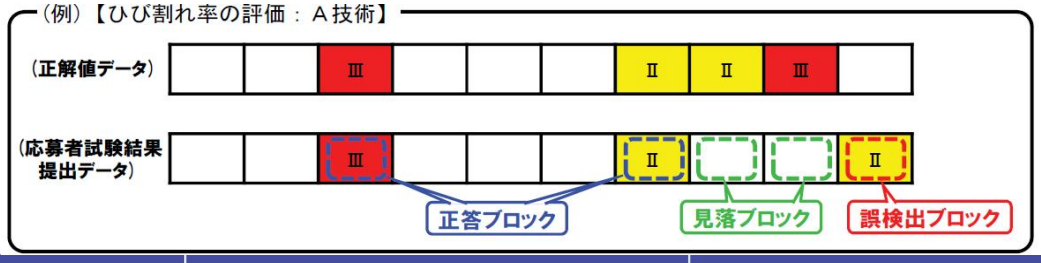
【幅値の考え方】

各測定項目（ひび割れ率・わだち掘れ量・IRI）の**『正解値』が以下の幅値の範囲内であった場合、隣合った区分も正解とする**

■ひび割れ率：『正解値』が診断区分Ⅰ・Ⅱ・Ⅲの基準値となる20%・40%の±5%以内（例：正解値が42.0%（診断区分Ⅲ）であった場合、各技術が「Ⅱ」と判断していても正解とする）

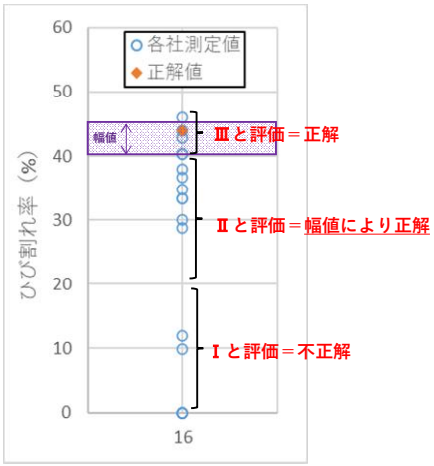
■わだち掘れ量：『正解値』が診断区分Ⅰ・Ⅱ・Ⅲの基準値となる20mm・40mmの±5mm以内（例：正解値が38mm（診断区分Ⅱ）であった場合、各技術が「Ⅲ」と判断していても正解とする）

■IRI：『正解値』が診断区分Ⅰ・Ⅱ・Ⅲの基準値となる3mm/m・8mm/mの±20%以内（例：正解値が9.4mm/m（診断区分Ⅲ）であった場合、各技術が「Ⅱ」と判断していても正解とする）



指標	算出方法	備考
検出率	検出率＝応募技術における正答ブロック数 / 正解値を基にした実損傷ブロック数	確実に損傷を発見できるか確認する
的中率	的中率＝応募技術における正答ブロック数 / 応募技術により検出されたブロック数	検出結果の精度を確認する

［例］



正解値が
40～45以内なので、
Ⅱと判定した技術も
”正答”となる
⇒

技術No.	測定値	診断区分	通常 判定	幅値の適用後 判定
正解値	44.0	Ⅲ		
No.17	46.0	Ⅲ	○	○
No.3	43.9	Ⅲ	○	○
No.2	12.0	Ⅰ	×	×
No.9	9.9	Ⅰ	×	×
No.13	33.3	Ⅱ	×	○
No.12	28.8	Ⅱ	×	○
No.7	33.4	Ⅱ	×	○
No.15	34.7	Ⅱ	×	○
No.20	30.1	Ⅱ	×	○
No.18	36.6	Ⅱ	×	○
No.19	38.0	Ⅱ	×	○
No.24	40.3	Ⅲ	○	○
No.24	40.4	Ⅲ	○	○
No.8	42.8	Ⅲ	○	○
正答数			5	12

計測技術の精度確認結果		技術番号	PA010033-V0025

【計測技術の精度確認結果（令和7年度）】

ひび割れ率

Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
70～80%	90～100%	70～80%	90～100%

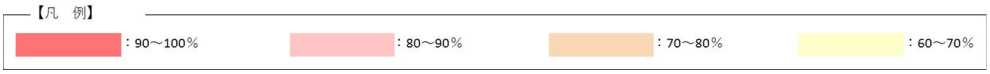
わだち掘れ量

Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
90～100%	90～100%	90～100%	90～100%

IRI

Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
90～100%	90～100%	90～100%	90～100%

※検出率：確実に損傷を発見できるか　　的中率：発見した損傷の評価の精度



技術番号	PA010034-V0025

技術名	ひび割れ自動検出機能を備えた路面性状自動測定装置（ロードキャプチャー）	会社名	日本道路株式会社/株式会社レインボー・コンサルタント

試験日	令和7年11月18日	天候	晴れ	昼夜	昼間	気温	11.1℃	風速	2.6m/s	路面状況	乾燥
試験場所	茨城県土浦市										

カタログ分類	舗装	検出項目	ひび割れ率、わだち掘れ量、IRI	計測時平均速度	50 km/h

試験で確認するカタログ項目	ひび割れ率、わだち掘れ量、IRI

対象箇所の概要

【試験場所】

・舗装種（表層）：密粒度アスファルト舗装

・1区間：10m

・試験区間：1,350mのうち任意の50区間

・交通量（上り）：12,578台／日（〈小型〉10,433台／日、〈大型〉2,145台／日）【R3センサス】

・交通量（下り）：13,227台／日（〈小型〉11,001台／日、〈大型〉2,226台／日）【R3センサス】

※写真は正解値測定時（交通規制中）

※写真は正解値測定時（交通規制中）

試験方法（手順）	技術番号	PA010034-V0025

【①点検】　計測PCおよび計測機器の動作確認をし、測定条件等（開始・終了点など）をPCに入力後、点検区間を法定速度以下で走行計測する。

【②データ取り込み】　取得したデータ（路面画像、横断形状、縦断凹凸量、IRI、GIS情報（緯度経度・距離情報））をハードディスクに集約・記録する。

【③解析前時処理】　解析PCにて、LCMS2基の路面画像をコンバート（合成）し、処理後の路面画像で起終点の位置と区画線（車線幅員）を設定する。

【④データ解析】
ひび割れ率は路面画像上のひび割れ箇所を画像処理プログラムで自動判定後、50cmメッシュのひび割れ面面積から舗装調査試験法便覧に準拠してひび割れ率を自動算出する。わだち掘れ量は計測した横断形状から舗装調査試験法便覧に準拠してわだち掘れ量を自動算出する。IRIは計測した縦断形状から舗装調査試験法便覧に準拠して自動算出する

車両・機器諸元、機器設置状況、測定状況

【車両の諸元】
・専用計測車両（トヨタ　ハイエース）
・車両サイズ
　長さ：5.42m
　　幅：2.32m
　高さ：2.73m

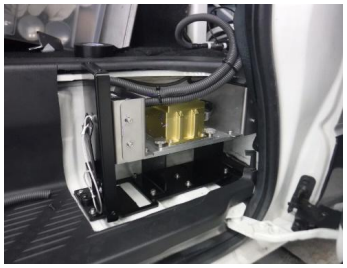
計測車外観

LCMS外観（左右各１基）

【機器諸元】
・LCMS（レーザ光照射部/受光部）2基
　計測項目：路面画像（ひび割れ）、横断形状（わだち掘れ）
　計測間隔：進行方向1mm（最小）、幅員方向1mm
　高さ分解能：0.5mm

・IRI計測ユニット（レーザ変位計2基とIMU（慣性計測ユニット）1基）
　計測間隔：進行方向50mm
　高さ分解能：0.1mm

・レーザードップラー距離計（距離計測）
　計測間隔：1mm（1パルス/mm）


IRI計測ユニット

計測技術の精度の算出方法		技術番号	PA010034-V0025

【計測技術の精度の算出方法】

・実道試験区間（延長1,350m）における50区間(1区間=10m)について、各技術で診断区分Ⅰ・Ⅱ・Ⅲによる評価を行う。

・事前に測定した『正解値』と、各技術における診断結果（Ⅰ・Ⅱ・Ⅲ）を比較する。

・公募時のリクワイヤメントにおいて「目視と同等以上の評価が可能」としていることから、有識者による技術検討委員会において『幅値』の考え方を整理し、それぞれの検出率と的中率を求めた。

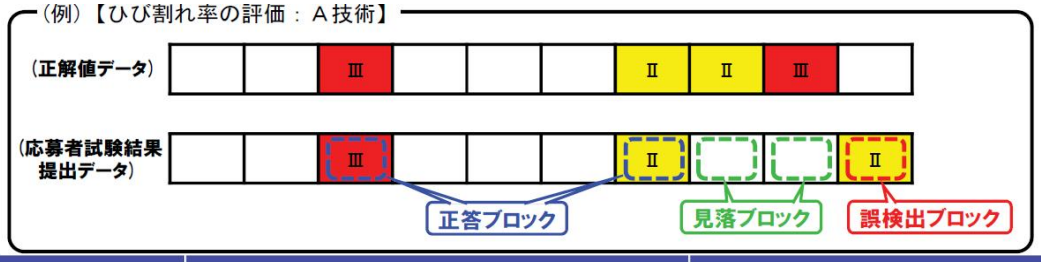
【幅値の考え方】

各測定項目（ひび割れ率・わだち掘れ量・IRI）の**『正解値』が以下の幅値の範囲内であった場合、隣合った区分も正解とする**

■ひび割れ率：『正解値』が診断区分Ⅰ・Ⅱ・Ⅲの基準値となる20%・40%の±5%以内（例：正解値が42.0%（診断区分Ⅲ）であった場合、各技術が「Ⅱ」と判断していても正解とする）

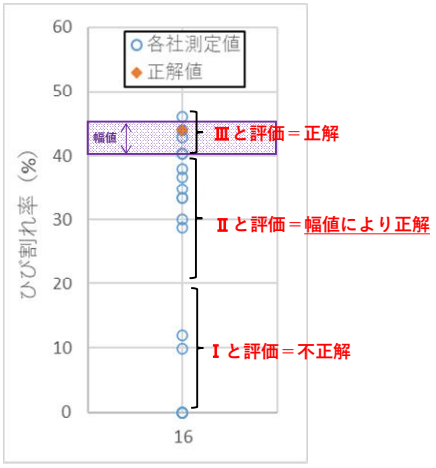
■わだち掘れ量：『正解値』が診断区分Ⅰ・Ⅱ・Ⅲの基準値となる20mm・40mmの±5mm以内（例：正解値が38mm（診断区分Ⅱ）であった場合、各技術が「Ⅲ」と判断していても正解とする）

■IRI：『正解値』が診断区分Ⅰ・Ⅱ・Ⅲの基準値となる3mm/m・8mm/mの±20%以内（例：正解値が9.4mm/m（診断区分Ⅲ）であった場合、各技術が「Ⅱ」と判断していても正解とする）



指標	算出方法	備考
検出率	検出率＝応募技術における正答ブロック数 / 正解値を基にした実損傷ブロック数	確実に損傷を発見できるか確認する
的中率	的中率＝応募技術における正答ブロック数 / 応募技術により検出されたブロック数	検出結果の精度を確認する

［例］



正解値が
40～45以内なので、
Ⅱと判定した技術も
”正答”となる
⇒

技術No.	測定値	診断区分	通常 判定	幅値の適用後 判定
正解値	44.0	Ⅲ		
No.17	46.0	Ⅲ	○	○
No.3	43.9	Ⅲ	○	○
No.2	12.0	Ⅰ	×	×
No.9	9.9	Ⅰ	×	×
No.13	33.3	Ⅱ	×	○
No.12	28.8	Ⅱ	×	○
No.7	33.4	Ⅱ	×	○
No.15	34.7	Ⅱ	×	○
No.20	30.1	Ⅱ	×	○
No.18	36.6	Ⅱ	×	○
No.19	38.0	Ⅱ	×	○
No.24	40.3	Ⅲ	○	○
No.24	40.4	Ⅲ	○	○
No.8	42.8	Ⅲ	○	○
正答数			5	12

計測技術の精度確認結果		技術番号	PA010034-V0025

【計測技術の精度確認結果（令和7年度）】

ひび割れ率

Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
90～100%	90～100%	80～90%	90～100%

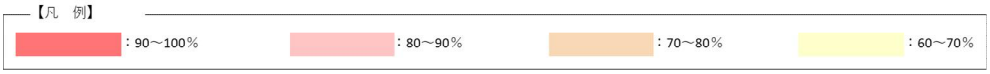
わだち掘れ量

Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
90～100%	90～100%	90～100%	90～100%

IRI

Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
90～100%	90～100%	90～100%	90～100%

※検出率：確実に損傷を発見できるか　　的中率：発見した損傷の評価の精度



技術番号	PA010035-V0024

技術名	ＭＭＳを活用した路面性状調査					会社名	株式会社トーワエンジニアリング				
試験日	令和6年10月31日	天候	晴れ	昼夜	昼間	気温	13.2℃	風速	1.3m/s	路面状況	乾燥
試験場所	茨城県筑西市										

カタログ分類	舗装	検出項目	ひび割れ率、わだち掘れ量、IRI	計測時 平均速度	50　km/h

試験で確認する カタログ項目	ひび割れ率、わだち掘れ量、IRI

対象箇所の概要

【試験場所】

・舗装種（表層）：密粒度アスファルト舗装

・1区間：10m

・試験区間：500m（50区間）

・交通量（下り）：10,175台／日（〈小型〉7,170台／日、〈大型〉3,005台／日）【R3センサス】

※写真は正解値測定時（交通規制中）

※写真は正解値測定時（交通規制中）

試験方法（手順）	技術番号	PA010035-V0024

【①点検】①GNSS/IMU測位のための初期化走行
②計測対象となる位置での計測・撮影を開始
③計測対象となる位置での計測・撮影を終了
④GNSS/IMU測位のための終了化走行

【②データ取り込み】計測用PCに保存された計測データを記録メディア（SSD）にコピー

【③解析前処理】専用ソフトにて自己位置姿勢解析および三次元点群化、縦断プロファイルデータ作成

【④データ解析】
【ひび割れ、わだち掘れ共通】
①左右のカメラで撮影した画像を合成（手動）
②画像から白線抽出（自動）
③白線内にメッシュ作成（自動）
【ひび割れ率（%）】
①高さ情報からメッシュ内のひび割れ抽出（自動）
②画像からパッチング抽出（手動）
③メッシュ内のひび割れ率算出（自動）
【わだち掘れ量（mm）】
①高さ情報からわだち掘れ抽出（自動）
【IRI・平たん性】
①解析区間の起点・終点を設定（手動）
②非接触3点変位計のデータをもとに平たん性、QCシミュレーションを行いIRIを算出（自動）

車両・機器諸元、機器設置状況、測定状況

【計測車両】
車種：トヨタ アルファード Hybrid
（形式：6AA-AYH30W）
全長：5,640mm
全幅：2,140mm
全高：2,780mm
ホイールベース：3,000mm

機器設置状況

【計測機器】
・ひび割れ、わだち掘れ計測ユニット
レーザおよび3Dカメラ台数：2台（左右）
3Dカメラ画像：幅4m
進行方向2㎜ピッチ（時速60km以下）
もしくは4㎜ピッチ（時速100km以下）
・非接触3点変位計（IRI・平たん性）
台数：3台（1.5mおきに直列配置）
・高密度レーザスキャナ（三次元点群）
台数：1台
点群取得：レーザ測距 毎秒200回転（100万点/秒）
測距装置より発射先117m

測定状況

計測技術の精度の算出方法		技術番号	PA010035-V0024

【計測技術の精度の算出方法】

・実道試験区間（延長500m）における50区間(1区間=10m)について、各技術で診断区分Ⅰ・Ⅱ・Ⅲによる評価を行う。

・事前に測定した『正解値』と、各技術における診断結果（Ⅰ・Ⅱ・Ⅲ）を比較する。

・公募時のリクワイヤメントにおいて「目視と同等以上の評価が可能」としていることから、有識者による技術検討委員会において『幅値』の考え方を整理し、それぞれの検出率と的中率を求めた。

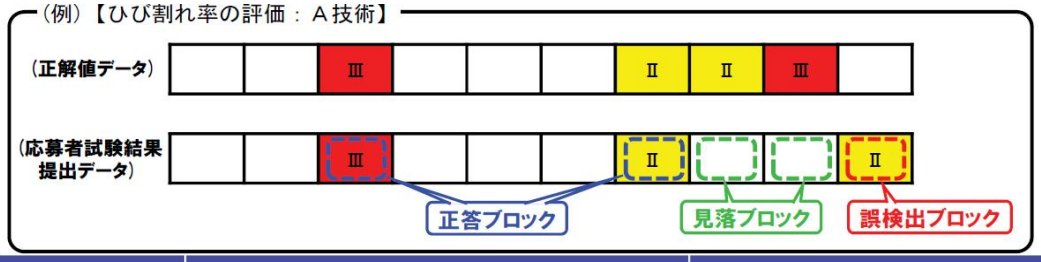
【幅値の考え方】

各測定項目（ひび割れ率・わだち掘れ量・IRI）の**『正解値』が以下の幅値の範囲内であった場合、隣合った区分も正解とする**

■ひび割れ率：『正解値』が診断区分Ⅰ・Ⅱ・Ⅲの基準値となる20%・40%の±5%以内（例：正解値が42.0%（診断区分Ⅲ）であった場合、各技術が「Ⅱ」と判断していても正解とする）

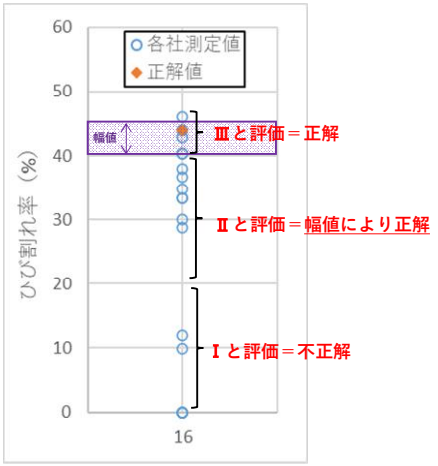
■わだち掘れ量：『正解値』が診断区分Ⅰ・Ⅱ・Ⅲの基準値となる20mm・40mmの±5mm以内（例：正解値が38mm（診断区分Ⅱ）であった場合、各技術が「Ⅲ」と判断していても正解とする）

■IRI：『正解値』が診断区分Ⅰ・Ⅱ・Ⅲの基準値となる3mm/m・8mm/mの±20%以内（例：正解値が9.4mm/m（診断区分Ⅲ）であった場合、各技術が「Ⅱ」と判断していても正解とする）



指標	算出方法	備考
検出率	検出率＝応募技術における正答ブロック数 ／ 正解値を基にした実損傷ブロック数	確実に損傷を発見できるか確認する
的中率	的中率＝応募技術における正答ブロック数 ／ 応募技術により検出されたブロック数	検出結果の精度を確認する

［例］



正解値が
40～45以内なので、
Ⅱと判定した技術も
”正答”となる
⇒

技術No.	測定値	診断区分	通常 判定	幅値の適用後 判定
正解値	44.0	Ⅲ		
No.17	46.0	Ⅲ	○	○
No.3	43.9	Ⅲ	○	○
No.2	12.0	Ⅰ	×	×
No.9	9.9	Ⅰ	×	×
No.13	33.3	Ⅱ	×	○
No.12	28.8	Ⅱ	×	○
No.7	33.7	Ⅱ	×	○
No.15	34.7	Ⅱ	×	○
No.20	30.1	Ⅱ	×	○
No.18	36.6	Ⅱ	×	○
No.19	38.0	Ⅱ	×	○
No.24	40.3	Ⅲ	○	○
No.24	40.4	Ⅲ	○	○
No.8	42.8	Ⅲ	○	○
正答数			5	12

計測技術の精度確認結果		技術番号	PA010035-V0024

【計測技術の精度確認結果（令和６年度）】

ひび割れ率

Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
90～100%	90～100%	90～100%	90～100%

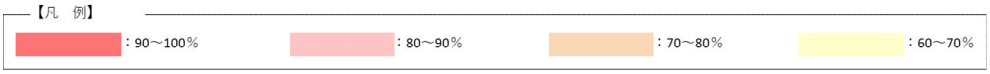
わだち掘れ量

Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
90～100%	90～100%	80～90%	90～100%

IRI

Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
90～100%	90～100%	90～100%	90～100%

※検出率：確実に損傷を発見できるか　　的中率：発見した損傷の評価の精度



技術番号	PA010036-V0024

技術名	路面を3Dカメラが搭載された専用測定車で診断する技術	会社名	ニチレキ株式会社

試験日	令和6年10月31日	天候	晴れ	昼夜	昼間	気温	13.2℃	風速	1.3m/s	路面状況	乾燥
試験場所	茨城県筑西市										

カタログ分類	舗装	検出項目	ひび割れ率、わだち掘れ量、IRI	計測時 平均速度	43 km/h

試験で確認する カタログ項目	ひび割れ率、わだち掘れ量、IRI

対象箇所の概要

【試験場所】

・舗装種（表層）：密粒度アスファルト舗装

・1区間：10m

・試験区間：500m（50区間）

・交通量（下り）：10,175台／日（〈小型〉7,170台／日、〈大型〉3,005台／日）【R3センサス】

※写真は正解値測定時（交通規制中）

※写真は正解値測定時（交通規制中）

試験方法（手順）	技術番号	PA010036-V0024

【①点検】専用測定車の運転並びに測定機器の操作（開始、終了）を行う。

【②データ取り込み】専用測定車のHDDデータを室内に設置した専用PCおよび解析クラウドサーバーに移行する。

【③解析前処理】解析開始・終了位置の設定、幅員位置の設定を行う。

【④データ解析】1.解析ソフトに実装されているAI関連技術により、ひび割れの抽出を行う。2.解析ソフトによりわだち掘れの抽出およびわだち掘れ量の自動算出を行う。3.解析ソフトに実装されているAI関連技術により、ひび割れの線状・面上判定を行う。4.ひび割れ率は1,3の結果を用い自動算出される。5.IRI解析ソフト（クラウド）によりIRIの自動算出を行う

車両・機器諸元、機器設置状況、測定状況

項目	構成・仕様	諸元
距離 **（非接触・レーザドップラ速度方式）**	レーザドップラ距離計/PG4	・1cm 単位 ・精度：光学：測量機による距離の測定値に対し、±0.3%以内
ひび割れ **（赤外線レーザ光と 3D カメラを使用した撮影方式）**	3D カメラユニット/PG4 （赤外線レーザ、3D カメラ）	・横断方向計測範囲 4m ・幅 1mm 以上のひび割れが識別可能
わだち掘れ **（赤外線レーザ光と 3D カメラを使用した測定方式）**	3D カメラ/PG4 （赤外線レーザ、3D カメラ）	・高さ計測範囲±110mm ・精度：横断プロフィルメータによるわだち掘れ深さの測定値に対し、±3mm以内
IRI および平たん性 **（加速度から得られた路面プロファイルを用いる方式）**	ジャイロ、加速度センサー （スマホ）/GLOCAL EYEZアプリ	・測定最大凹凸度：100mm ・IRI：クラス 2 ・平たん性精度：縦断プロフィルメータ(3mプロフィルメータ）による標準偏差の測定値に対し、±30%以内。
緯度経度	RTK-GNSS 受信機	
沿道画像	スマホカメラ	
解析：CRACK DETECTOR,GLOCAL EYEZ システム		

計測技術の精度の算出方法		技術番号	PA010036-V0024

【計測技術の精度の算出方法】

・実道試験区間（延長500m）における50区間(1区間=10m)について、各技術で診断区分Ⅰ・Ⅱ・Ⅲによる評価を行う。

・事前に測定した『正解値』と、各技術における診断結果（Ⅰ・Ⅱ・Ⅲ）を比較する。

・公募時のリクワイヤメントにおいて「目視と同等以上の評価が可能」としていることから、有識者による技術検討委員会において『幅値』の考え方を整理し、それぞれの検出率と的中率を求めた。

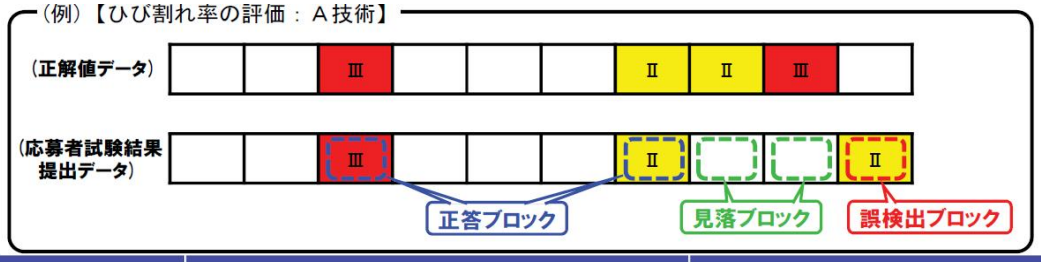
【幅値の考え方】

各測定項目（ひび割れ率・わだち掘れ量・IRI）の**『正解値』が以下の幅値の範囲内であった場合、隣合った区分も正解とする**

■ひび割れ率：『正解値』が診断区分Ⅰ・Ⅱ・Ⅲの基準値となる20%・40%の±5%以内（例：正解値が42.0%（診断区分Ⅲ）であった場合、各技術が「Ⅱ」と判断していても正解とする）

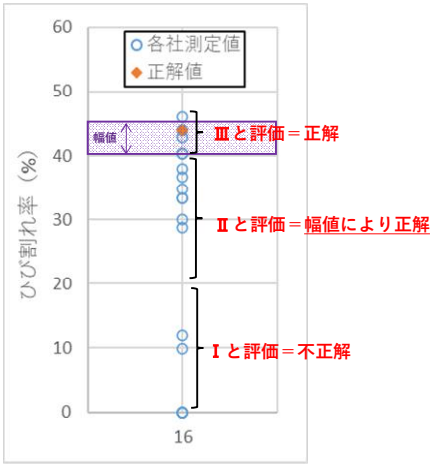
■わだち掘れ量：『正解値』が診断区分Ⅰ・Ⅱ・Ⅲの基準値となる20mm・40mmの±5mm以内（例：正解値が38mm（診断区分Ⅱ）であった場合、各技術が「Ⅲ」と判断していても正解とする）

■IRI：『正解値』が診断区分Ⅰ・Ⅱ・Ⅲの基準値となる3mm/m・8mm/mの±20%以内（例：正解値が9.4mm/m（診断区分Ⅲ）であった場合、各技術が「Ⅱ」と判断していても正解とする）



指標	算出方法	備考
検出率	検出率＝応募技術における正答ブロック数 / 正解値を基にした実損傷ブロック数	確実に損傷を発見できるか確認する
的中率	的中率＝応募技術における正答ブロック数 / 応募技術により検出されたブロック数	検出結果の精度を確認する

［例］



正解値が
40～45以内なので、
Ⅱと判定した技術も
”正答”となる
⇒

技術No.	測定値	診断区分	通常 判定	幅値の適用後 判定
正解値	44.0	Ⅲ		
No.17	46.0	Ⅲ	○	○
No.3	43.9	Ⅲ	○	○
No.2	12.0	Ⅰ	×	×
No.9	9.9	Ⅰ	×	×
No.13	33.3	Ⅱ	×	○
No.12	28.8	Ⅱ	×	○
No.7	33.7	Ⅱ	×	○
No.15	34.7	Ⅱ	×	○
No.20	30.1	Ⅱ	×	○
No.18	36.6	Ⅱ	×	○
No.19	38.0	Ⅱ	×	○
No.24	40.3	Ⅲ	○	○
No.24	40.4	Ⅲ	○	○
No.8	42.8	Ⅲ	○	○
正答数			5	12

計測技術の精度確認結果		技術番号	PA010036-V0024

【計測技術の精度確認結果（令和６年度）】

ひび割れ率

Ⅱ以上 検出率	Ⅱ以上 的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
90～100%	90～100%	90～100%	60～70%

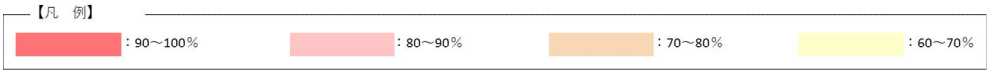
わだち掘れ量

Ⅱ以上 検出率	Ⅱ以上 的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
90～100%	90～100%	80～90%	90～100%

IRI

Ⅱ以上 検出率	Ⅱ以上 的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
80～90%	90～100%	60～70%	70～80%

※検出率：確実に損傷を発見できるか　　的中率：発見した損傷の評価の精度



技術番号	PA010037-V0024

技術名	簡易路面調査システム スマートイーグル					会社名	西日本高速道路エンジニアリング四国株式会社				
試験日	令和6年10月31日	天候	晴れ	昼夜	昼間	気温	13.2℃	風速	1.3m/s	路面状況	乾燥
試験場所	茨城県筑西市										

カタログ分類	舗装	検出項目	ひび割れ率、わだち掘れ量、IRI	計測時 平均速度	50 km/h

試験で確認する カタログ項目	ひび割れ率、わだち掘れ量、IRI

対象箇所の概要

【試験場所】

・舗装種（表層）：密粒度アスファルト舗装

・1区間：10m

・試験区間：500m（50区間）

・交通量（下り）：10,175台／日（〈小型〉7,170台／日、〈大型〉3,005台／日）【R3センサス】

※写真は正解値測定時（交通規制中）

※写真は正解値測定時（交通規制中）

試験方法（手順）	技術番号	PA010037-V0024

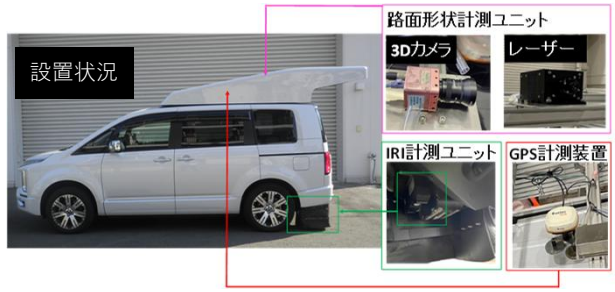
【①点検】待機（駐車）場所で測定車内の測定機器の起動→対象区間を測定車で測定→待機（駐車）場所で測定車内の測定機器を停止

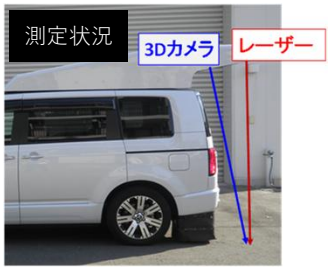
【②データ取り込み】各計測データ（計測距離・路面画像・車速(m/sec)・路面プロファイル・位置情報(GPS)）を計測路線ごとにSSDに集約

【③解析前処理】解析ソフトで読み込むために、測定データを変換

【④データ解析】IRI、わだち掘れ量：社内専用PCで算出　ひび割れ率：社内の専用PCでAI解析を実施（ひび割れ率算出）→出力されたデータ（CSV）と判定画像を確認し、判定結果の確認。→一覧表の作成

車両・機器諸元、機器設置状況、測定状況





【車両諸元】
専用測定車　三菱　デリカ
車両タイプ　普通車
車両サイズ
幅1.79m
長さ5.16m
高さ2.38m
【機器諸元】
・ひび割れ・わだち掘れ計測ユニット
＝2250×1450(㎜)
・IRI計測ユニット
＝49×75×197(㎜)
・昼夜問わず計測が可能※ただし天候が雨天の場合と路面が湿潤の場合は計測不可とする。

計測技術の精度の算出方法		技術番号	PA010037-V0024

【計測技術の精度の算出方法】

・実道試験区間（延長500m）における50区間(1区間=10m)について、各技術で診断区分Ⅰ・Ⅱ・Ⅲによる評価を行う。

・事前に測定した『正解値』と、各技術における診断結果（Ⅰ・Ⅱ・Ⅲ）を比較する。

・公募時のリクワイヤメントにおいて「目視と同等以上の評価が可能」としていることから、有識者による技術検討委員会において『幅値』の考え方を整理し、それぞれの検出率と的中率を求めた。

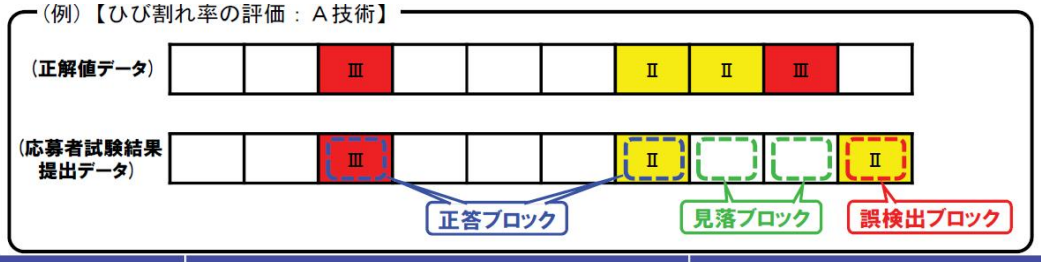
【幅値の考え方】

各測定項目（ひび割れ率・わだち掘れ量・IRI）の**『正解値』が以下の幅値の範囲内であった場合、隣合った区分も正解とする**

■ひび割れ率：『正解値』が診断区分Ⅰ・Ⅱ・Ⅲの基準値となる20%・40%の±5%以内（例：正解値が42.0%（診断区分Ⅲ）であった場合、各技術が「Ⅱ」と判断していても正解とする）

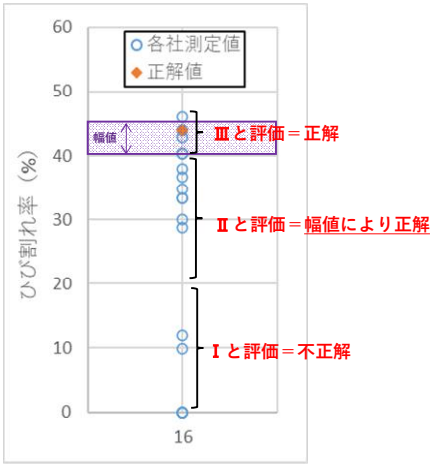
■わだち掘れ量：『正解値』が診断区分Ⅰ・Ⅱ・Ⅲの基準値となる20mm・40mmの±5mm以内（例：正解値が38mm（診断区分Ⅱ）であった場合、各技術が「Ⅲ」と判断していても正解とする）

■IRI：『正解値』が診断区分Ⅰ・Ⅱ・Ⅲの基準値となる3mm/m・8mm/mの±20%以内（例：正解値が9.4mm/m（診断区分Ⅲ）であった場合、各技術が「Ⅱ」と判断していても正解とする）



指標	算出方法	備考
検出率	検出率＝ 応募技術における正答ブロック数 / 正解値を基にした実損傷ブロック数	確実に損傷を発見できるか確認する
的中率	的中率＝ 応募技術における正答ブロック数 / 応募技術により検出されたブロック数	検出結果の精度を確認する

［例］



正解値が
40～45以内なので、
Ⅱと判定した技術も
”正答”となる
⇒

技術No.	測定値	診断区分	通常 判定	幅値の適用後 判定
正解値	44.0	Ⅲ		
No.17	46.0	Ⅲ	○	○
No.3	43.9	Ⅲ	○	○
No.2	12.0	Ⅰ	×	×
No.9	9.9	Ⅰ	×	×
No.13	33.3	Ⅱ	×	○
No.12	28.8	Ⅱ	×	○
No.7	33.7	Ⅱ	×	○
No.15	34.7	Ⅱ	×	○
No.20	30.1	Ⅱ	×	○
No.18	36.6	Ⅱ	×	○
No.19	38.0	Ⅱ	×	○
No.24	40.3	Ⅲ	○	○
No.24	40.4	Ⅲ	○	○
No.8	42.8	Ⅲ	○	○
正答数			5	12

計測技術の精度確認結果		技術番号	PA010037-V0024

【計測技術の精度確認結果（令和６年度）】

西日本高速道路エンジニアリング四国株式会社

ひび割れ率

Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
90～100%	90～100%	90～100%	90～100%

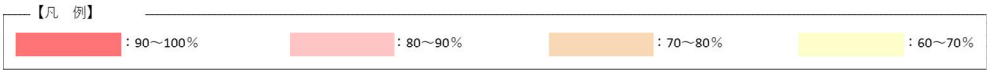
わだち掘れ量

Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
80～90%	90～100%	80～90%	90～100%

IRI

Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
90～100%	90～100%	90～100%	90～100%

※検出率：確実に損傷を発見できるか　　的中率：発見した損傷の評価の精度



技術番号	PA010038-V0024

技術名	マルチファインアイ2.0	会社名	福田道路株式会社

試験日	令和6年10月31日	天候	晴れ	昼夜	昼間	気温	13.2℃	風速	1.3m/s	路面状況	乾燥
試験場所	茨城県筑西市										

カタログ分類	舗装	検出項目	わだち掘れ量、IRI	計測時 平均速度	40 km/h

試験で確認する カタログ項目	わだち掘れ量、IRI

対象箇所の概要

【試験場所】

・舗装種（表層）：密粒度アスファルト舗装

・1区間：10m

・試験区間：500m（50区間）

・交通量（下り）：10,175台／日（〈小型〉7,170台／日、〈大型〉3,005台／日）【R3センサス】

※写真は正解値測定時（交通規制中）

※写真は正解値測定時（交通規制中）

試験方法（手順）	技術番号	PA010038-V0024

【①点検】
・計測機器構成　：移動装置（汎用車両）、深度カメラ及びGPSレシーバ、PC１台
・計測対象部位　：前方撮影画像（RGB画像と深度画像）に写り込んだ路面（一車線ごと）

【②データ取り込み】
・深度カメラ取得データのPCへの取り込み
・GPSデータはPC、あるいはクラウドへの取り込み

【③解析前処理】
・測定路線における解析区間の起終点確認（緯度経度　距離　車線）

【④データ解析】
・検出変状や項目：わだち掘れ量(mm)、IRI（mm/m)
＜計測の原理やプロセス＞
・調査対象路面を深度カメラによりRGBD画像(RGB画像+深度画像)を取得する
・RGB画像と深度画像を用いて、道路幅員方向のプロファイルを取得して、断面の最大わだち掘れ深さmmを求める。
・RGB画像と深度画像を用いて、車両進行方向のプロファイルを取得して、ＩＲＩを算出する。
・画像とのＧＰＳデータの時間を同期して、路面情報の位置を特定する。

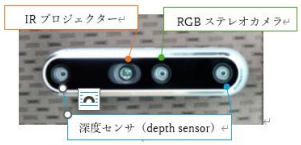
車両・機器諸元、機器設置状況、測定状況

【設置方法】移動装置と計測機器は分離構造。深度カメラを、移動装置の屋根にアタッチメント（吸盤治具）を用いて前方向きに装着させる。またGNSS受信機も磁石により移動装置の屋根に設置する。

【深度カメラ】
・長さ124mm×幅26mm×高さ29mm　重量約100g程度
・Intel realsense D455
・深度ストリーム出力解像度（ピクセル数：縦1280 × 横720 @ 30fps）
・計測対象推奨距離（0.4m～6m）
・IMUを搭載しており、路面の凹凸情報を補正している（車両のノイズ情報を除去している）
・深度カメラの画角を、パソコン画面上で「ピッチ」「ロール」が自社規定値に入るよう、人力にて調整する

【測定条件】
・路面が濡れていないこと（水たまりがないこと）
・高架下などの暗い箇所は精度（損傷検出、GPS）が低下する、トンネル内は測定不可
・夜間計測は不可、移動（計測）速度　70km/h以下

深度カメラ



移動装置への深度カメラ設置状況

計測技術の精度の算出方法		技術番号	PA010038-V0024

【計測技術の精度の算出方法】

・実道試験区間（延長500m）における50区間(1区間=10m)について、各技術で診断区分Ⅰ・Ⅱ・Ⅲによる評価を行う。

・事前に測定した『正解値』と、各技術における診断結果（Ⅰ・Ⅱ・Ⅲ）を比較する。

・公募時のリクワイヤメントにおいて「目視と同等以上の評価が可能」としていることから、有識者による技術検討委員会において『幅値』の考え方を整理し、それぞれの検出率と的中率を求めた。

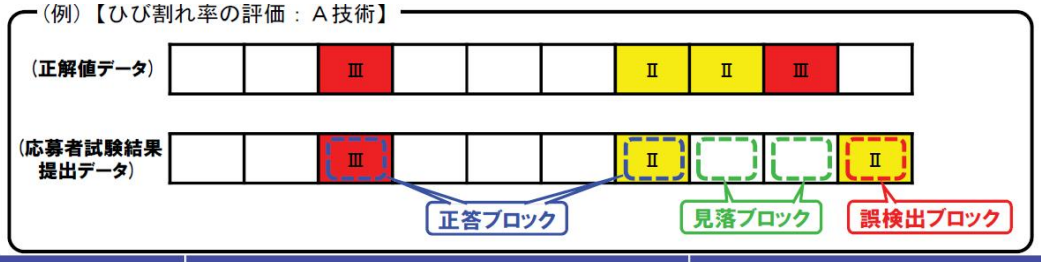
【幅値の考え方】

各測定項目（ひび割れ率・わだち掘れ量・IRI）の**『正解値』が以下の幅値の範囲内であった場合、隣合った区分も正解とする**

■ひび割れ率：『正解値』が診断区分Ⅰ・Ⅱ・Ⅲの基準値となる20%・40%の±5%以内（例：正解値が42.0%（診断区分Ⅲ）であった場合、各技術が「Ⅱ」と判断していても正解とする）

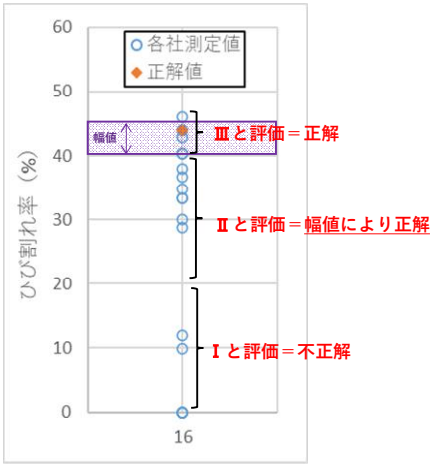
■わだち掘れ量：『正解値』が診断区分Ⅰ・Ⅱ・Ⅲの基準値となる20mm・40mmの±5mm以内（例：正解値が38mm（診断区分Ⅱ）であった場合、各技術が「Ⅲ」と判断していても正解とする）

■IRI：『正解値』が診断区分Ⅰ・Ⅱ・Ⅲの基準値となる3mm/m・8mm/mの±20%以内（例：正解値が9.4mm/m（診断区分Ⅲ）であった場合、各技術が「Ⅱ」と判断していても正解とする）



指標	算出方法	備考
検出率	検出率＝ 応募技術における正答ブロック数 / 正解値を基にした実損傷ブロック数	確実に損傷を発見できるか確認する
的中率	的中率＝ 応募技術における正答ブロック数 / 応募技術により検出されたブロック数	検出結果の精度を確認する

［例］



正解値が
40～45以内なので、
Ⅱと判定した技術も
”正答”となる
⇒

技術No.	測定値	診断区分	通常 判定	幅値の適用後 判定
正解値	44.0	Ⅲ		
No.17	46.0	Ⅲ	○	○
No.3	43.9	Ⅲ	○	○
No.2	12.0	Ⅰ	×	×
No.9	9.9	Ⅰ	×	×
No.13	33.3	Ⅱ	×	○
No.12	28.8	Ⅱ	×	○
No.7	33.4	Ⅱ	×	○
No.15	34.7	Ⅱ	×	○
No.20	30.1	Ⅱ	×	○
No.18	36.6	Ⅱ	×	○
No.19	38.0	Ⅱ	×	○
No.24	40.3	Ⅲ	○	○
No.24	40.4	Ⅲ	○	○
No.8	42.8	Ⅲ	○	○
正答数			5	12

計測技術の精度確認結果		技術番号	PA010038-V0024

【計測技術の精度確認結果（令和６年度）】

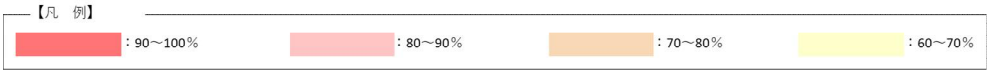
わだち掘れ量

Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
90～100%	90～100%	80～90%	90～100%

IRI

Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
90～100%	80～90%	90～100%	80～90%

※検出率：確実に損傷を発見できるか　　的中率：発見した損傷の評価の精度



技術番号	PA010039-V0024

技術名	社会インフラ設備の台帳整備・劣化診断サービス"Audin AI"	会社名	株式会社NTTフィールドテクノ

試験日	令和6年11月6日	天候	晴れ	昼夜	昼間	気温	12.5℃	風速	2.2m/s	路面状況	乾燥
試験場所	茨城県筑西市										

カタログ分類	舗装	検出項目	ひび割れ率	計測時 平均速度	40 km/h

試験で確認する カタログ項目	ひび割れ率

対象箇所の概要

【試験場所】

・舗装種（表層）：密粒度アスファルト舗装

・1区間：10m

・試験区間：500m（50区間）

・交通量（下り）：10,175台／日（〈小型〉7,170台／日、〈大型〉3,005台／日）【R3センサス】

※写真は正解値測定時（交通規制中）

※写真は正解値測定時（交通規制中）

試験方法（手順）	技術番号	PA010039-V0024

【①点検】ドライブレコーダを用いて車両前方画像および位置情報を取得

【②データ取り込み】ドライブレコーダ内蔵SDカードを抜き取り、解析環境にアップロード

【③解析前処理】ドライブレコーダにて取得した動画を静止画に変換

【④データ解析】画像単位にAIを実行し、ひび割れを検出。ひび割れについてはAI解析結果から「ひび割れ率」を算出。画像単位の解析結果を評価区間（10m）単位に集計し、評価区間ごとのひび割れ率の診断区分（I～III）に分類。

車両・機器諸元、機器設置状況、測定状況

【車両諸元】

・測定時の車種：ダイハツ　ハイゼットカーゴ

・車両サイズ

全長：3,395mm

全福：1,475mm

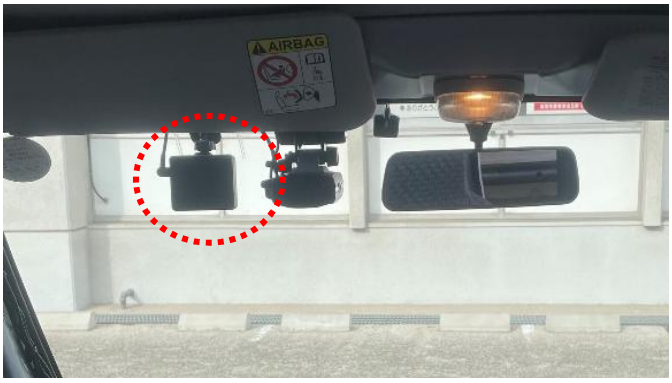
全高：1,765mm

【機器諸元】

ドライブレコーダ1台

【機器設置状況】

ドライブレコーダをフロントガラス中央に設置



計測技術の精度の算出方法		技術番号	PA010039-V0024

【計測技術の精度の算出方法】

・実道試験区間（延長500m）における50区間(1区間=10m)について、各技術で診断区分Ⅰ・Ⅱ・Ⅲによる評価を行う。

・事前に測定した『正解値』と、各技術における診断結果（Ⅰ・Ⅱ・Ⅲ）を比較する。

・公募時のリクワイヤメントにおいて「目視と同等以上の評価が可能」としていることから、有識者による技術検討委員会において『幅値』の考え方を整理し、それぞれの検出率と的中率を求めた。

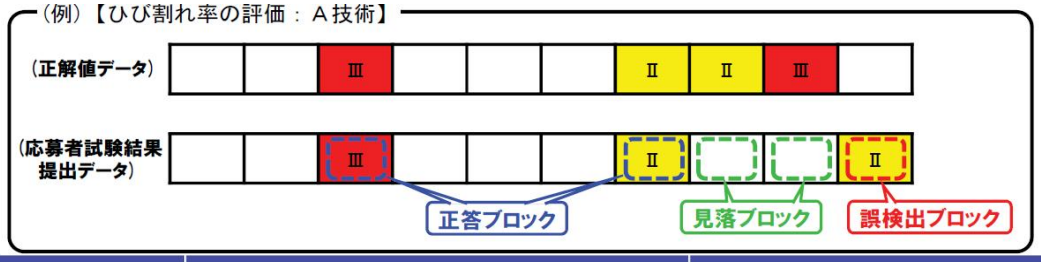
【幅値の考え方】

各測定項目（ひび割れ率・わだち掘れ量・IRI）の**『正解値』が以下の幅値の範囲内であった場合、隣合った区分も正解とする**

■ひび割れ率：『正解値』が診断区分Ⅰ・Ⅱ・Ⅲの基準値となる20%・40%の±5%以内（例：正解値が42.0%（診断区分Ⅲ）であった場合、各技術が「Ⅱ」と判断していても正解とする）

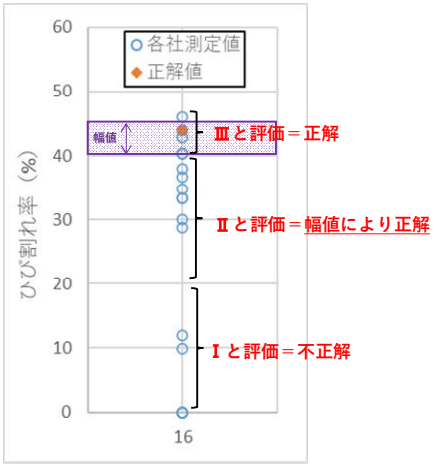
■わだち掘れ量：『正解値』が診断区分Ⅰ・Ⅱ・Ⅲの基準値となる20mm・40mmの±5mm以内（例：正解値が38mm（診断区分Ⅱ）であった場合、各技術が「Ⅲ」と判断していても正解とする）

■IRI：『正解値』が診断区分Ⅰ・Ⅱ・Ⅲの基準値となる3mm/m・8mm/mの±20%以内（例：正解値が9.4mm/m（診断区分Ⅲ）であった場合、各技術が「Ⅱ」と判断していても正解とする）



指標	算出方法	備考
検出率	検出率＝ 応募技術における正答ブロック数 / 正解値を基にした実損傷ブロック数	確実に損傷を発見できるか確認する
的中率	的中率＝ 応募技術における正答ブロック数 / 応募技術により検出されたブロック数	検出結果の精度を確認する

［例］



正解値が
40～45以内なので、
Ⅱと判定した技術も
”正答”となる
⇒

技術No.	測定値	診断区分	通常 判定	幅値の適用後 判定
正解値	44.0	Ⅲ		
No.17	46.0	Ⅲ	○	○
No.3	43.9	Ⅲ	○	○
No.2	12.0	Ⅰ	×	×
No.9	9.9	Ⅰ	×	×
No.13	33.3	Ⅱ	×	○
No.12	28.8	Ⅱ	×	○
No.7	33.7	Ⅱ	×	○
No.15	34.7	Ⅱ	×	○
No.20	30.1	Ⅱ	×	○
No.18	36.6	Ⅱ	×	○
No.19	38.0	Ⅱ	×	○
No.24	40.3	Ⅲ	○	○
No.24	40.4	Ⅲ	○	○
No.8	42.8	Ⅲ	○	○
正答数			5	12

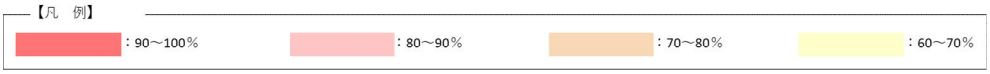
計測技術の精度確認結果		技術番号	PA010039-V0024

【計測技術の精度確認結果（令和６年度）】

ひび割れ率

Ⅱ以上 検出率	Ⅱ以上 的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
90～100%	90～100%	70～80%	80～90%

※検出率：確実に損傷を発見できるか　　的中率：発見した損傷の評価の精度



技術番号	PA010040-V0024

技術名	Road Scan Vehicle 3					会社名	藤村クレスト株式会社				
試験日	令和6年10月31日	天候	晴れ	昼夜	昼間	気温	13.2℃	風速	1.3m/s	路面状況	乾燥
試験場所	茨城県筑西市										

カタログ分類	舗装	検出項目	ひび割れ率、わだち掘れ量、IRI	計測時 平均速度	50 km/h

試験で確認する カタログ項目	ひび割れ率、わだち掘れ量、IRI

対象箇所の概要

【試験場所】

・舗装種（表層）：密粒度アスファルト舗装

・1区間：10m

・試験区間：500m（50区間）

・交通量（下り）：10,175台／日（〈小型〉7,170台／日、〈大型〉3,005台／日）【R3センサス】

※写真は正解値測定時（交通規制中）

※写真は正解値測定時（交通規制中）

試験方法（手順）	技術番号	PA010040-V0024

【①点検】計測車両の機器の準備と動作確認を行い、点検対象道路を走行する。

【②データ取り込み】計測車両内のPC内蔵HDDから外付けSSDにデータをコピーする。

【③解析前処理】データを変換し，時系列で整理する。

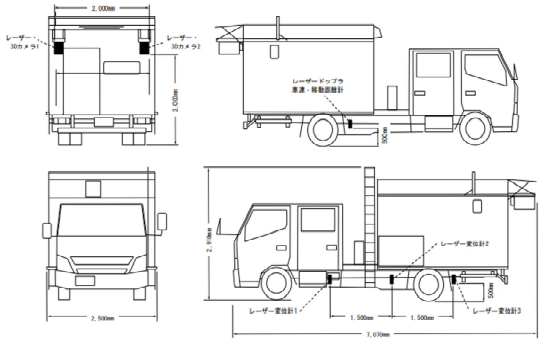
【④データ解析】専用ソフトを用いて解析を行う

1.取得時点では画像は左右に分かれているため，路面標示をキーとして統合する。

2.起終点等のKP設定，白線位置を設定し，調査対象範囲を決める。

3.ひび割れ率，IRI，わだちぼれを検出し，表として取りまとめる。

車両・機器諸元、機器設置状況、測定状況



計測機器設置状況

測定状況

計測機器構成

測定項目	装置名称	備　考
距離測定	ドップラセンサ(500mm)（1台）	アクト電子社製 MODEL1521N
	信号処理器（1台）	アクト電子社製
ひび割れ測定・わだち掘れ測定	3D カメラユニット(2048×1088mm)（2台）	クラボウ社製 PG-4
	赤外線レーザーユニット（2台）	クラボウ社製 PG-4
	コントロール用 PC（1台）	ラックマウント、日本語 Win10_64bit
	撮像用 PC（2台）	ラックマウント、日本語 Win10_64bit
	モニター（2台）	17 インチ
平たん性測定	レーザー変位計（3台）	KEYENCE 社製 LKG-405
	解析用ロガー（1台）	フジエンジニアリング社製 IRI Loger Pro
	モニター（1台）	17 インチ

計測機器仕様

測定項目	仕　様	
距離測定	測定速度範囲	：-250～+250km/h
	測定距離(焦点)	：500mm±80mm 以上　許容距離変動幅：200mm(実績)
	測定確度	：±0.2%以内　繰返し再現性：±0.05%以内
	レーザー出力	：半導体レーザー：780nm　出力：40mW 最大
ひび割れ測定	測定速度範囲	：0～100km/h
	計測幅員	：4m
	縦断撮像間隔	：1～4mm
	横断解像度	：約 1mm
	消費電力	：900W
わだち掘れ測定	測定速度範囲	：0～100km/h
	計測幅員	：4m
	縦断撮像間隔	：1～4mm
	横断解像度	：約 1mm
	消費電力	：900W
平たん性測定	測定速度範囲	：0～100km/h(車速パルスによる)
	測定範囲	：400mm±100mm(変位計設置高さによる)
	測定間隔	：10mm
	測定精度	：約 0.002mm(レーザー変位計単体)

計測技術の精度の算出方法		技術番号	PA010040-V0024

【計測技術の精度の算出方法】

・実道試験区間（延長500m）における50区間(1区間=10m)について、各技術で診断区分Ⅰ・Ⅱ・Ⅲによる評価を行う。

・事前に測定した『正解値』と、各技術における診断結果（Ⅰ・Ⅱ・Ⅲ）を比較する。

・公募時のリクワイヤメントにおいて「目視と同等以上の評価が可能」としていることから、有識者による技術検討委員会において『幅値』の考え方を整理し、それぞれの検出率と的中率を求めた。

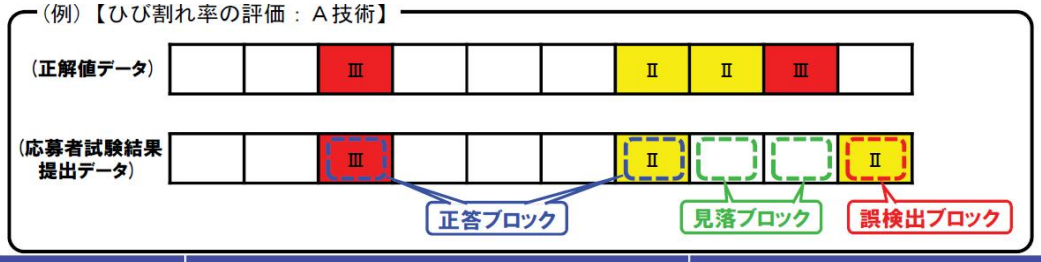
【幅値の考え方】

各測定項目（ひび割れ率・わだち掘れ量・IRI）の**『正解値』が以下の幅値の範囲内であった場合、隣合った区分も正解とする**

■ひび割れ率：『正解値』が診断区分Ⅰ・Ⅱ・Ⅲの基準値となる20%・40%の±5%以内（例：正解値が42.0%（診断区分Ⅲ）であった場合、各技術が「Ⅱ」と判断していても正解とする）

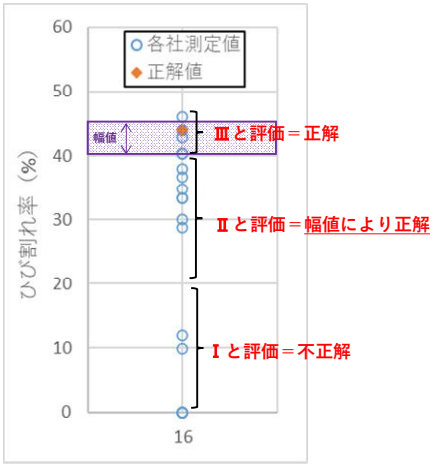
■わだち掘れ量：『正解値』が診断区分Ⅰ・Ⅱ・Ⅲの基準値となる20mm・40mmの±5mm以内（例：正解値が38mm（診断区分Ⅱ）であった場合、各技術が「Ⅲ」と判断していても正解とする）

■IRI：『正解値』が診断区分Ⅰ・Ⅱ・Ⅲの基準値となる3mm/m・8mm/mの±20%以内（例：正解値が9.4mm/m（診断区分Ⅲ）であった場合、各技術が「Ⅱ」と判断していても正解とする）



指標	算出方法	備考
検出率	検出率＝ 応募技術における正答ブロック数 / 正解値を基にした実損傷ブロック数	確実に損傷を発見できるか確認する
的中率	的中率＝ 応募技術における正答ブロック数 / 応募技術により検出されたブロック数	検出結果の精度を確認する

［例］



正解値が
40～45以内なので、
Ⅱと判定した技術も
”正答”となる
⇒

技術No.	測定値	診断区分	通常 判定	幅値の適用後 判定
正解値	44.0	Ⅲ		
No.17	46.0	Ⅲ	○	○
No.3	43.9	Ⅲ	○	○
No.2	12.0	Ⅰ	×	×
No.9	9.9	Ⅰ	×	×
No.13	33.3	Ⅱ	×	○
No.12	28.8	Ⅱ	×	○
No.7	33.7	Ⅱ	×	○
No.15	34.7	Ⅱ	×	○
No.20	30.1	Ⅱ	×	○
No.18	36.6	Ⅱ	×	○
No.19	38.0	Ⅱ	×	○
No.24	40.3	Ⅲ	○	○
No.24	40.4	Ⅲ	○	○
No.8	42.8	Ⅲ	○	○
正答数			5	12

計測技術の精度確認結果		技術番号	PA010040-V0024

【計測技術の精度確認結果（令和６年度）】

ひび割れ率

Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
90～100%	90～100%	90～100%	90～100%

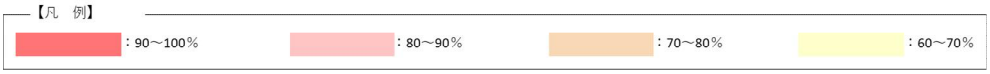
わだち掘れ量

Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
90～100%	90～100%	80～90%	90～100%

IRI

Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
90～100%	90～100%	90～100%	60～70%

※検出率：確実に損傷を発見できるか　　的中率：発見した損傷の評価の精度



技術番号	PA010041-V0024

技術名	路面性状測定システム（Pave Scanner）					会社名	株式会社日本インシーク				
試験日	令和6年11月6日	天候	晴れ	昼夜	昼間	気温	12.5℃	風速	2.2m/s	路面状況	乾燥
試験場所	茨城県筑西市										

カタログ分類	舗装	検出項目	ひび割れ率、IRI	計測時 平均速度	40　km/h

試験で確認する カタログ項目	ひび割れ率、IRI

対象箇所の概要

【試験場所】

・舗装種（表層）：密粒度アスファルト舗装

・1区間：10m

・試験区間：500m（50区間）

・交通量（下り）：10,175台／日（〈小型〉7,170台／日、〈大型〉3,005台／日）【R3センサス】

※写真は正解値測定時（交通規制中）

※写真は正解値測定時（交通規制中）

試験方法（手順）	技術番号	PA010041-V0024

【①点検】測定機器ならびに制御PC稼働確認後、点検箇所を法定速度にて走行する。

【②データ取り込み】リアルタイムに各測定データ(路面レーザデータ・路面画像データ・全周囲画像データ・三次元点群データ・ナビゲーションシステムデータ(GNNS・IMU・DMI))をSSDに記録する。

【③解析前処理】解析専用ソフトウェアで出力するデータの設定値の確認する。(ひび割れ抽出の条件等)

【④データ解析】解析専用ソフトウェアで各計測データを解析処理し、位置座標が付与され自動検知された各種データ(ひび割れライン・縦横断プロファイル・ポットホール等)の出力を行う。また、路面性状データについても、解析専用ソフトウェアで舗装調査・試験法便覧に準拠して自動算出する。

車両・機器諸元、機器設置状況、測定状況

【車両諸元】
・専用測定車両：ハイエース
・車両サイズ
　長さ：5.37m
　幅　：2.03m
　高さ：3.10m

測定状況

【機器諸元】
・LCMS（レーザプロファイラ_レーザ解像度0.1mm/ラインセンサカメラ）：2台
・レーザスキャナ（360° 回転型2Dスキャナ_109万点/秒）：1台
・GNSSアンテナ：2台
・IMU（3軸方向FOG/3軸加速度計_位置精度0.02m）：1台
・DMI（車軸オドメーター）：1台
・カメラ（全周囲撮影用カメラ_500万画素×6方向）：1台

機器設置状況

計測技術の精度の算出方法		技術番号	PA010041-V0024

【計測技術の精度の算出方法】

・実道試験区間（延長500m）における50区間(1区間=10m)について、各技術で診断区分Ⅰ・Ⅱ・Ⅲによる評価を行う。

・事前に測定した『正解値』と、各技術における診断結果（Ⅰ・Ⅱ・Ⅲ）を比較する。

・公募時のリクワイヤメントにおいて「目視と同等以上の評価が可能」としていることから、有識者による技術検討委員会において『幅値』の考え方を整理し、それぞれの検出率と的中率を求めた。

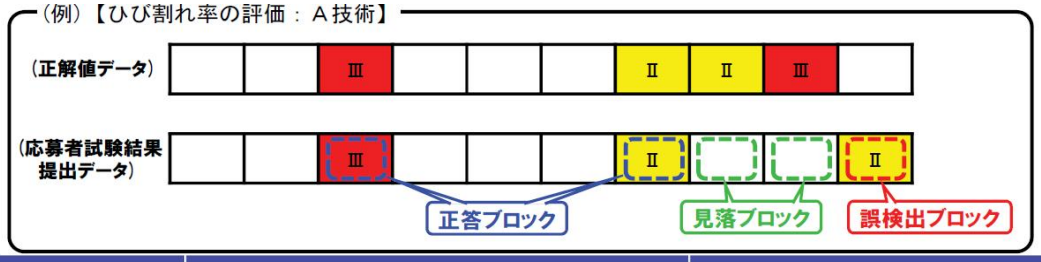
【幅値の考え方】

各測定項目（ひび割れ率・わだち掘れ量・IRI）の**『正解値』が以下の幅値の範囲内であった場合、隣合った区分も正解とする**

■ひび割れ率：『正解値』が診断区分Ⅰ・Ⅱ・Ⅲの基準値となる20%・40%の±5%以内（例：正解値が42.0%（診断区分Ⅲ）であった場合、各技術が「Ⅱ」と判断していても正解とする）

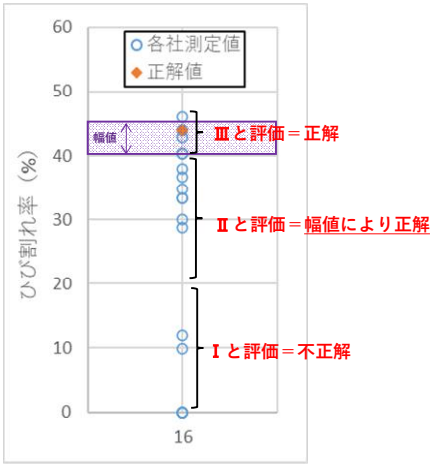
■わだち掘れ量：『正解値』が診断区分Ⅰ・Ⅱ・Ⅲの基準値となる20mm・40mmの±5mm以内（例：正解値が38mm（診断区分Ⅱ）であった場合、各技術が「Ⅲ」と判断していても正解とする）

■IRI：『正解値』が診断区分Ⅰ・Ⅱ・Ⅲの基準値となる3mm/m・8mm/mの±20%以内（例：正解値が9.4mm/m（診断区分Ⅲ）であった場合、各技術が「Ⅱ」と判断していても正解とする）



指標	算出方法	備考
検出率	検出率＝ 応募技術における正答ブロック数 / 正解値を基にした実損傷ブロック数	確実に損傷を発見できるか確認する
的中率	的中率＝ 応募技術における正答ブロック数 / 応募技術により検出されたブロック数	検出結果の精度を確認する

［例］



正解値が
40～45以内なので、
Ⅱと判定した技術も
”正答”となる
⇒

技術No.	測定値	診断区分	通常 判定	幅値の適用後 判定
正解値	44.0	Ⅲ		
No.17	46.0	Ⅲ	○	○
No.3	43.9	Ⅲ	○	○
No.2	12.0	Ⅰ	×	×
No.9	9.9	Ⅰ	×	×
No.13	33.3	Ⅱ	×	○
No.12	28.8	Ⅱ	×	○
No.7	33.4	Ⅱ	×	○
No.15	34.7	Ⅱ	×	○
No.20	30.1	Ⅱ	×	○
No.18	36.6	Ⅱ	×	○
No.19	38.0	Ⅱ	×	○
No.24	40.3	Ⅲ	○	○
No.24	40.4	Ⅲ	○	○
No.8	42.8	Ⅲ	○	○
正答数			5	12

計測技術の精度確認結果		技術番号	PA010041-V0024

【計測技術の精度確認結果（令和６年度）】

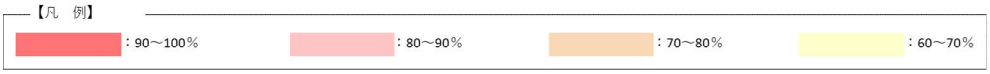
ひび割れ率

Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
90～100%	90～100%	90～100%	80～90%

IRI

Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
90～100%	90～100%	70～80%	80～90%

※検出率：確実に損傷を発見できるか　　的中率：発見した損傷の評価の精度



技術番号	PA010042-V0025

技術名	Draw-AI（Diagnose roads with AI）					会社名	国際航業株式会社				
試験日	令和7年11月19日	天候	晴れ	昼夜	昼間	気温	9.6℃	風速	0.9m/s	路面状況	乾燥
試験場所	茨城県土浦市										

カタログ分類	舗装	検出項目	ひび割れ率、わだち掘れ量、IRI	計測時 平均速度	50　km/h

試験で確認する カタログ項目	ひび割れ率、わだち掘れ量、IRI

対象箇所の概要

【試験場所】

・舗装種（表層）：密粒度アスファルト舗装

・1区間：10m

・試験区間：1,350mのうち任意の50区間

・交通量（上り）：12,578台／日（〈小型〉10,433台／日、〈大型〉2,145台／日）【R3センサス】

・交通量（下り）：13,227台／日（〈小型〉11,001台／日、〈大型〉2,226台／日）【R3センサス】

※写真は正解値測定時（交通規制中）

※写真は正解値測定時（交通規制中）

試験方法（手順）	技術番号	PA010042-V0025

【①点検】動画取得機材を起動し、走行しながら路面の動画データ及び位置情報を取得する。

【②データ取り込み】データ記録媒体からPCにデータを移行する。

【③解析前処理】動画から5mピッチの静止画データを作成する。

【④データ解析】静止画に対してAI画像解析により画像毎の診断区分（ひび割れ、わだち掘れ、ＩＲＩ）　を判定する。その結果から評価単位区間（20m,100m等）で診断区分を集計し、区間の診断区分を判定する。

車両・機器諸元、機器設置状況、測定状況

【車両諸元】
・試験測定時の車種：スバル フォレスター
・車両サイズ
├長さ:4.64m
├幅 :1.81m
└高さ:1.73m
【機械諸元】
・路面用カメラ

【設置状況】
・路面用カメラを車両後方に設置
（車内リアガラス部でも可能）

計測技術の精度の算出方法		技術番号	PA010042-V0025

【計測技術の精度の算出方法】

・実道試験区間（延長1,350m）における50区間(1区間=10m)について、各技術で診断区分Ⅰ・Ⅱ・Ⅲによる評価を行う。

・事前に測定した『正解値』と、各技術における診断結果（Ⅰ・Ⅱ・Ⅲ）を比較する。

・公募時のリクワイヤメントにおいて「目視と同等以上の評価が可能」としていることから、有識者による技術検討委員会において『幅値』の考え方を整理し、それぞれの検出率と的中率を求めた。

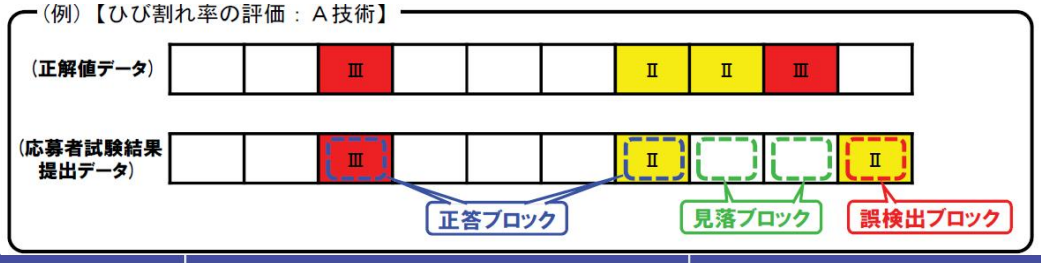
【幅値の考え方】

各測定項目（ひび割れ率・わだち掘れ量・IRI）の**『正解値』が以下の幅値の範囲内であった場合、隣合った区分も正解とする**

■ひび割れ率：『正解値』が診断区分Ⅰ・Ⅱ・Ⅲの基準値となる20%・40%の±5%以内（例：正解値が42.0%（診断区分Ⅲ）であった場合、各技術が「Ⅱ」と判断していても正解とする）

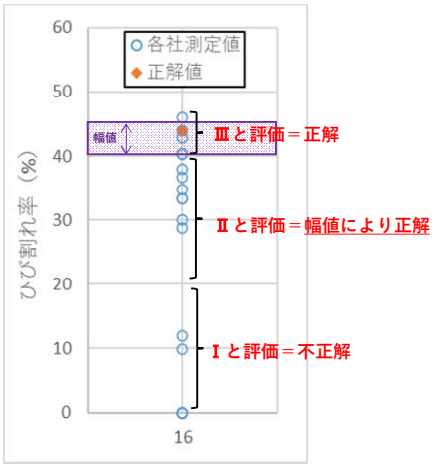
■わだち掘れ量：『正解値』が診断区分Ⅰ・Ⅱ・Ⅲの基準値となる20mm・40mmの±5mm以内（例：正解値が38mm（診断区分Ⅱ）であった場合、各技術が「Ⅲ」と判断していても正解とする）

■IRI：『正解値』が診断区分Ⅰ・Ⅱ・Ⅲの基準値となる3mm/m・8mm/mの±20%以内（例：正解値が9.4mm/m（診断区分Ⅲ）であった場合、各技術が「Ⅱ」と判断していても正解とする）



指標	算出方法	備考
検出率	検出率＝ 応募技術における正答ブロック数 / 正解値を基にした実損傷ブロック数	確実に損傷を発見できるか確認する
的中率	的中率＝ 応募技術における正答ブロック数 / 応募技術により検出されたブロック数	検出結果の精度を確認する

［例］



正解値が
40～45以内なので、
Ⅱと判定した技術も
”正答”となる
⇒

技術No.	測定値	診断区分	通常 判定	幅値の適用後 判定
正解値	44.0	Ⅲ		
No.17	46.0	Ⅲ	○	○
No.3	43.9	Ⅲ	○	○
No.2	12.0	Ⅰ	×	×
No.9	9.9	Ⅰ	×	×
No.13	33.3	Ⅱ	×	○
No.12	28.8	Ⅱ	×	○
No.7	33.4	Ⅱ	×	○
No.15	34.7	Ⅱ	×	○
No.20	30.1	Ⅱ	×	○
No.18	36.6	Ⅱ	×	○
No.19	38.0	Ⅱ	×	○
No.24	40.3	Ⅲ	○	○
No.24	40.4	Ⅲ	○	○
No.8	42.8	Ⅲ	○	○
正答数			5	12

計測技術の精度確認結果		技術番号	PA010042-V0025

【計測技術の精度確認結果（令和7年度）】

ひび割れ率

Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
90～100%	90～100%	90～100%	90～100%

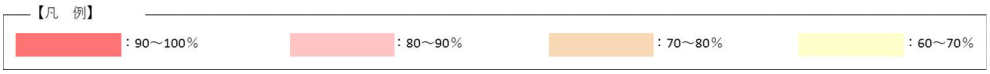
わだち掘れ量

Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
90～100%	90～100%	90～100%	90～100%

IRI

Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
80～90%	90～100%	90～100%	80～90%

※検出率：確実に損傷を発見できるか　　的中率：発見した損傷の評価の精度



技術番号	PA010043-V0024	※ビッグデータ活用型のため、共通試験結果には一般車両から得られたデータを利用

技術名	一般車両のビッグデータから路面評価(IRI/わだち掘れ量)を行う技術	会社名	エアロトヨタ株式会社

試験日	-	天候	-	昼夜	-	気温	-	風速	-	路面状況	-
試験場所	-										

カタログ分類	舗装	検出項目	IRI	計測時 平均速度	56.9 km/h

試験で確認する カタログ項目	IRI

対象箇所の概要

【試験場所】

・舗装種（表層）：密粒度アスファルト舗装

・1区間：10m

・試験区間：500m（50区間）

・交通量（下り）：10,175台／日（〈小型〉7,170台／日、〈大型〉3,005台／日）【R3センサス】

※写真は正解値測定時（交通規制中）

※写真は正解値測定時（交通規制中）

試験方法（手順）	技術番号	PA010043-V0024

【①点検】各種センサーや通信装置を搭載する一般の自動車が地域を走行することでデータを収集、蓄積

【②データ取り込み】-

【③解析前処理】・出力した定量指標にＫＰ情報等の位置情報を付加

【④データ解析】・サンプルのうち採用値のみの抽出
・GIS上での空間解析による評価区間ポリゴンと荒れ指標値の紐づけ
・定量指標の変換ロジックによりIRIへの自動変換及び診断区分の設定

車両・機器諸元、機器設置状況、測定状況

一般車のため不要

計測技術の精度の算出方法		技術番号	PA010043-V0024

【計測技術の精度の算出方法】

・実道試験区間（延長500m）における50区間(1区間=10m)について、各技術で診断区分Ⅰ・Ⅱ・Ⅲによる評価を行う。

・事前に測定した『正解値』と、各技術における診断結果（Ⅰ・Ⅱ・Ⅲ）を比較する。

・公募時のリクワイヤメントにおいて「目視と同等以上の評価が可能」としていることから、有識者による技術検討委員会において『幅値』の考え方を整理し、それぞれの検出率と的中率を求めた。

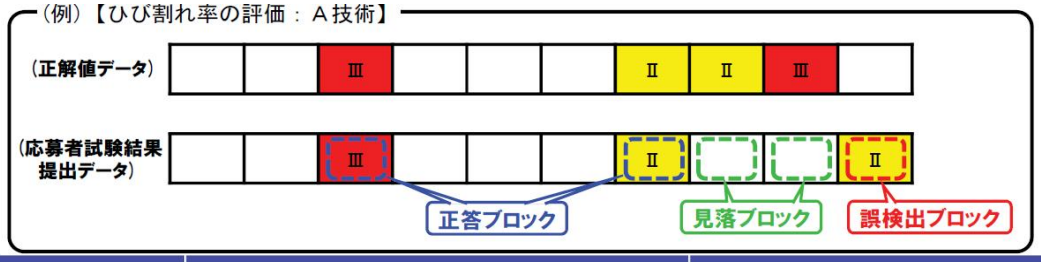
【幅値の考え方】

各測定項目（ひび割れ率・わだち掘れ量・IRI）の**『正解値』が以下の幅値の範囲内であった場合、隣合った区分も正解とする**

■ひび割れ率：『正解値』が診断区分Ⅰ・Ⅱ・Ⅲの基準値となる20%・40%の±5%以内（例：正解値が42.0%（診断区分Ⅲ）であった場合、各技術が「Ⅱ」と判断していても正解とする）

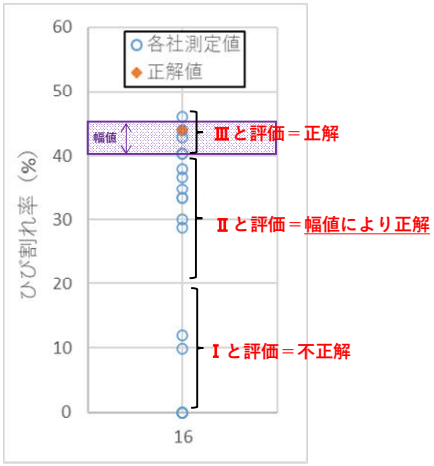
■わだち掘れ量：『正解値』が診断区分Ⅰ・Ⅱ・Ⅲの基準値となる20mm・40mmの±5mm以内（例：正解値が38mm（診断区分Ⅱ）であった場合、各技術が「Ⅲ」と判断していても正解とする）

■IRI：『正解値』が診断区分Ⅰ・Ⅱ・Ⅲの基準値となる3mm/m・8mm/mの±20%以内（例：正解値が9.4mm/m（診断区分Ⅲ）であった場合、各技術が「Ⅱ」と判断していても正解とする）



指標	算出方法	備考
検出率	検出率＝ 応募技術における正答ブロック数 / 正解値を基にした実損傷ブロック数	確実に損傷を発見できるか確認する
的中率	的中率＝ 応募技術における正答ブロック数 / 応募技術により検出されたブロック数	検出結果の精度を確認する

［例］



正解値が
40～45以内なので、
Ⅱと判定した技術も
”正答”となる
⇒

技術No.	測定値	診断区分	通常 判定	幅値の適用後 判定
正解値	44.0	Ⅲ		
No.17	46.0	Ⅲ	○	○
No.3	43.9	Ⅲ	○	○
No.2	12.0	Ⅰ	×	×
No.9	9.9	Ⅰ	×	×
No.13	33.3	Ⅱ	×	○
No.12	28.8	Ⅱ	×	○
No.7	33.4	Ⅱ	×	○
No.15	34.7	Ⅱ	×	○
No.20	30.1	Ⅱ	×	○
No.18	36.6	Ⅱ	×	○
No.19	38.0	Ⅱ	×	○
No.24	40.3	Ⅲ	○	○
No.24	40.4	Ⅲ	○	○
No.8	42.8	Ⅲ	○	○
正答数			5	12

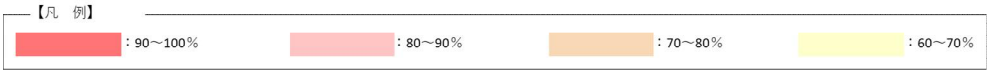
計測技術の精度確認結果		技術番号	PA010043-V0024

【計測技術の精度確認結果（令和６年度）】

IRI

Ⅱ以上 検出率	Ⅱ以上 的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
90～100%	90～100%	90～100%	80～90%

※検出率：確実に損傷を発見できるか　　的中率：発見した損傷の評価の精度



技術番号	PA010044-V0025

技術名	ロードマン					会社名	国際航業株式会社				
試験日	令和7年11月19日	天候	晴れ	昼夜	昼間	気温	9.6℃	風速	0.9m/s	路面状況	乾燥
試験場所	茨城県土浦市										

カタログ分類	舗装	検出項目	ひび割れ率、わだち掘れ量、IRI	計測時 平均速度	60 km/h

試験で確認する カタログ項目	ひび割れ率、わだち掘れ量、IRI

対象箇所の概要

【試験場所】

・舗装種（表層）：密粒度アスファルト舗装

・1区間：10m

・試験区間：1,350mのうち任意の50区間

・交通量（上り）：12,578台／日（〈小型〉10,433台／日、〈大型〉2,145台／日）【R3センサス】

・交通量（下り）：13,227台／日（〈小型〉11,001台／日、〈大型〉2,226台／日）【R3センサス】

※写真は正解値測定時（交通規制中）

※写真は正解値測定時（交通規制中）

試験方法（手順）	技術番号	PA010044-V0025

【①点検】レーザー・３Ｄカメラ（ひび割れ、わだち掘れ）、3点レーザー変位計（IRI）、距離計、位置情報、前方画像の取得

【②データ取り込み】】データ保存用SSDに走行と同時にデータが記録される。

【③解析前処理】専用ソフトで測定データを解析用データにコンバートする。

【④データ解析】ひび割れは、画像を用いて自動判読を行いその結果を目視で確認する。わだち掘れと平たん性/IRIは設定した出力エリアに従い自動で値と形状を出力する。

車両・機器諸元、機器設置状況、測定状況

【車両諸元】
・専用測定車両：TOYOTA ノア
・車両サイズ（ノア）
├長さ:5.51m
├幅 :1.71m
└高さ:2.33m
【機械諸元】
・赤外線レーザ＋３Ｄカメラ
・レーザ変位計
・レーザドップラ車速・移動距離計
・エリアセンサーカメラ
・RTK-ＧＮＳＳ

計測技術の精度の算出方法		技術番号	PA010044-V0025

【計測技術の精度の算出方法】

・実道試験区間（延長1,350m）における50区間(1区間=10m)について、各技術で診断区分Ⅰ・Ⅱ・Ⅲによる評価を行う。

・事前に測定した『正解値』と、各技術における診断結果（Ⅰ・Ⅱ・Ⅲ）を比較する。

・公募時のリクワイヤメントにおいて「目視と同等以上の評価が可能」としていることから、有識者による技術検討委員会において『幅値』の考え方を整理し、それぞれの検出率と的中率を求めた。

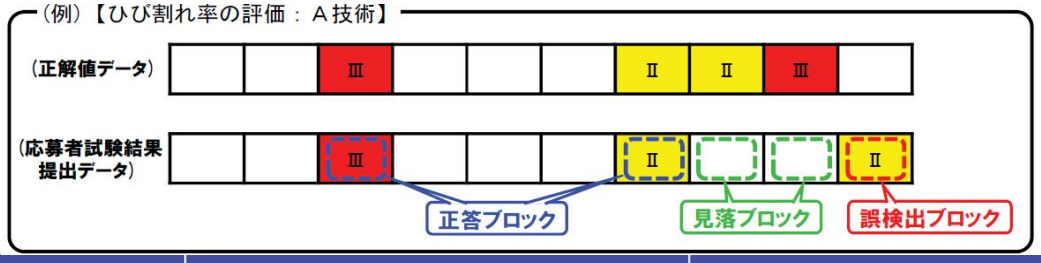
【幅値の考え方】

各測定項目（ひび割れ率・わだち掘れ量・IRI）の**『正解値』が以下の幅値の範囲内であった場合、隣合った区分も正解とする**

■ひび割れ率：『正解値』が診断区分Ⅰ・Ⅱ・Ⅲの基準値となる20%・40%の±5%以内（例：正解値が42.0%（診断区分Ⅲ）であった場合、各技術が「Ⅱ」と判断していても正解とする）

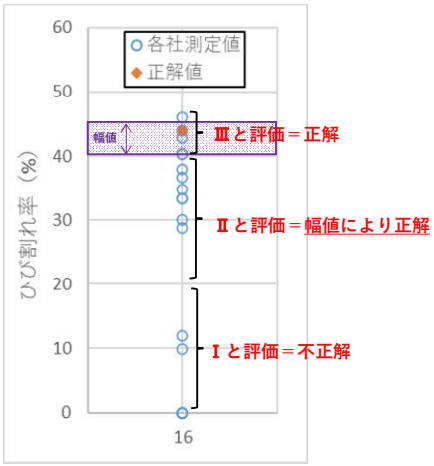
■わだち掘れ量：『正解値』が診断区分Ⅰ・Ⅱ・Ⅲの基準値となる20mm・40mmの±5mm以内（例：正解値が38mm（診断区分Ⅱ）であった場合、各技術が「Ⅲ」と判断していても正解とする）

■IRI：『正解値』が診断区分Ⅰ・Ⅱ・Ⅲの基準値となる3mm/m・8mm/mの±20%以内（例：正解値が9.4mm/m（診断区分Ⅲ）であった場合、各技術が「Ⅱ」と判断していても正解とする）



指標	算出方法	備考
検出率	検出率＝ 応募技術における正答ブロック数 / 正解値を基にした実損傷ブロック数	確実に損傷を発見できるか確認する
的中率	的中率＝ 応募技術における正答ブロック数 / 応募技術により検出されたブロック数	検出結果の精度を確認する

［例］



正解値が
40～45以内なので、
Ⅱと判定した技術も
”正答”となる
⇒

技術No.	測定値	診断区分	通常 判定	幅値の適用後 判定
正解値	44.0	Ⅲ		
No.17	46.0	Ⅲ	○	○
No.3	43.9	Ⅲ	○	○
No.2	12.0	Ⅰ	×	×
No.9	9.9	Ⅰ	×	×
No.13	33.3	Ⅱ	×	○
No.12	28.8	Ⅱ	×	○
No.7	33.4	Ⅱ	×	○
No.15	34.7	Ⅱ	×	○
No.20	30.1	Ⅱ	×	○
No.18	36.6	Ⅱ	×	○
No.19	38.0	Ⅱ	×	○
No.24	40.3	Ⅲ	○	○
No.24	40.4	Ⅲ	○	○
No.8	42.8	Ⅲ	○	○
正答数			5	12

計測技術の精度確認結果		技術番号	PA010044-V0025

【計測技術の精度確認結果（令和7年度）】

ひび割れ率

Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
90～100%	90～100%	90～100%	90～100%

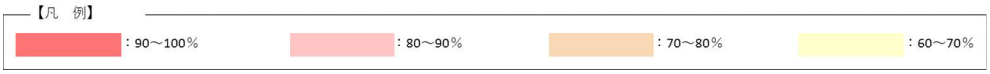
わだち掘れ量

Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
90～100%	90～100%	90～100%	80～90%

IRI

Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
80～90%	90～100%	90～100%	80～90%

※検出率：確実に損傷を発見できるか　　的中率：発見した損傷の評価の精度



技術番号	PA010046-V0024

技術名	移動計測車両による路面性状調査					会社名	有限会社モリテック				
試験日	令和6年10月31日	天候	晴れ	昼夜	昼間	気温	13.2℃	風速	1.3m/s	路面状況	乾燥
試験場所	茨城県筑西市										

カタログ分類	舗装	検出項目	ひび割れ率、わだち掘れ量、IRI	計測時 平均速度	50 km/h

試験で確認する カタログ項目	ひび割れ率、わだち掘れ量、IRI

対象箇所の概要

【試験場所】

・舗装種（表層）：密粒度アスファルト舗装

・1区間：10m

・試験区間：500m（50区間）

・交通量（下り）：10,175台／日（〈小型〉7,170台／日、〈大型〉3,005台／日）【R3センサス】

※写真は正解値測定時（交通規制中）

※写真は正解値測定時（交通規制中）

試験方法（手順）	技術番号	PA010046-V0024

【①点検】
①.車両の計測機器が計測できる状態にするための計測機器初期化作業を行う
（測位衛星が受信できる安全な場所におよそ10分停車し2kmほど走行する）
②.計測対象路線に近づいたら点検計測を開始
③.計測対象路線を走り終えたら点検計測を終了
④.別の路線でも計測があれば②と③を計測対象路線の計測が終わるまで繰り返す
⑤.車両の計測機器が終了できる状態にするための計測機器終了化作業を行う
（2kmほど走行し測位衛星が受信できる安全な場所におよそ10分停車する）

【②データ取り込み】
①.点検計測後、移動計測車両内のPCにSSDを接続しコピーする
②.位置を解析するソフトと路面性状を解析ソフトがインストールされているパソコンにSSDを接続しソフトにデータを取り込む
（移動計測車両が出力するデータは上記ソフトが取り込みしやすいようにフォルダ構成が整っている）

【③解析前処理】
①.位置の解析：点検計測データ内の測位のデータと電子基準点を用いたGNSS/IMU解析により
自動測定装置の自己位置座標を解析し走行軌跡データを出力する（位置の解析ソフトによる自動処理）
②.点群データ生成：点検計測データ内のレーザ測距によるデータと①の走行軌跡データをもとに3次元点群データを生成する
（位置の解析ソフトによる自動処理）
③.路面カメラ画像の生成：走行軌跡と路面カメラ画像（ラインカメラ）のデータをもとに路面カメラ画像を生成する
（生成された画像は4m毎に出力する（路面性状評価ソフトによる自動処理））
④.路面カメラ画像を表示させ評価区間の起終点および側線など横幅の範囲を指定する（路面性状評価ソフトを使用して手動処理）
この処理を行うとひび割れ率の評価で使用する50cmメッシュが自動生成される
⑤わだち掘れは例えば10m毎、20m毎、50m毎のように自動で抽出する設定もできるが、任意の場所を抽出させたい場合は起終点および側線など横幅の範囲を指定する時に合わせて任意で抽出したい場所を指定する。
（例：気になるところにマーキングがされていてその場所のわだち掘れを抽出したい時）
⑥わだち掘れを算出するために進行方向の横断線形生成間隔と横断線形作成のピッチを設定し抽出する（路面性状評価ソフトによる自動処理）
⑦平坦性・IRIを算出するための三点変位計データを平坦性・IRIプロファイルデータに変換する（路面性状評価ソフトによる自動処理）

【④データ解析】
①点検の評価区間単位（例えば10m、20m、100m間隔で解析（集計））を設定する
②指定された評価区間単位毎にデータを解析し各項目の値を算出する（路面性状評価ソフトによる自動処理）
＜ひび割れ率＞
②-①ひび割れの自動識別を行う（路面性状評価ソフトによる自動処理）
＜わだち掘れ量＞
②-①解析前処理段階で作成した横断面を解析し、わだち掘れ量を算出する。（路面性状評価ソフトによる自動処理）
＜平坦性・IRI＞
②-①解析前処理段階で作成した平坦性・IRIプロファイルデータから、指定した間隔で変位量を解析し平坦性σ値やIRIを算出する（路面性状評価ソフトによる自動処理）
③ひび割れ、わだち掘れ、平坦性・IRIの解析結果で異常値の点検を行う（路面性状評価ソフトを使用した手動処理）

車両・機器諸元、機器設置状況、測定状況

【車両諸元】
・自動測定装置（ヴェルファイア ハイブリッド）
・車両の情報
長さ：539cm
幅 ：194cm
高さ：300cm
重さ:2570kg
【機器諸元】
①レーザ測距装置：Z+F（ZOLLER + FR HLICH）社製 PROFILER 9012【1台】
レーザ発射レート（最大） ：1016KHz（約100万発/秒）
※通常は、1016KHzで計測
スキャンレート：200回転/秒
取得点群密度：2000～3000点/m2 （40km/h走行時、車両から5m）
レーザ計測距離（実効）：118m
レーザ測距精度（1σ） ：±1mm（静止状態）
レーザー反射強度：取得可能
取り付け角度：進行方向に対して90° （固定）
路面に対して 90° または60° （可変）

②路面撮影カメラ：ラインカメラ(三菱電機)【2台】
路面撮影幅：4m(1台当たりの幅2m)
路面撮影解像度：
標準モード 1.0mm/画素 対応最高速度 80km/h
繊細モード 0.5mm/画素 対応最高速度 60km/h
高精度モード 0.25mm/画素 対応最高速度 30km/h
夜間計測：可能
出力画像サイズ：4m×4m(1台当たり2m幅の取得画像を合成)
出力形式：ビットマップ形式（8bitグレースケール）
照明方式：レーザー照明
レーザクラス：クラス 1
アイリス制御方式 リモート

③レーザ測距装置：3点変位計(SICK)【3台】
DT20Hiシリーズ

【機器の設置状況】

【機器の測定状況】

計測技術の精度の算出方法		技術番号	PA010046-V0024

【計測技術の精度の算出方法】

・実道試験区間（延長500m）における50区間(1区間=10m)について、各技術で診断区分Ⅰ・Ⅱ・Ⅲによる評価を行う。

・事前に測定した『正解値』と、各技術における診断結果（Ⅰ・Ⅱ・Ⅲ）を比較する。

・公募時のリクワイヤメントにおいて「目視と同等以上の評価が可能」としていることから、有識者による技術検討委員会において『幅値』の考え方を整理し、それぞれの検出率と的中率を求めた。

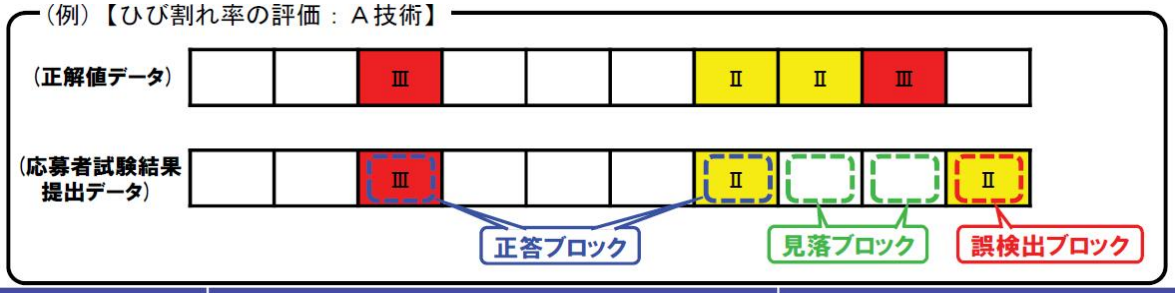
【幅値の考え方】

各測定項目（ひび割れ率・わだち掘れ量・IRI）の**『正解値』が以下の幅値の範囲内であった場合、隣合った区分も正解とする**

■ひび割れ率：『正解値』が診断区分Ⅰ・Ⅱ・Ⅲの基準値となる20%・40%の±5%以内（例：正解値が42.0%（診断区分Ⅲ）であった場合、各技術が「Ⅱ」と判断していても正解とする）

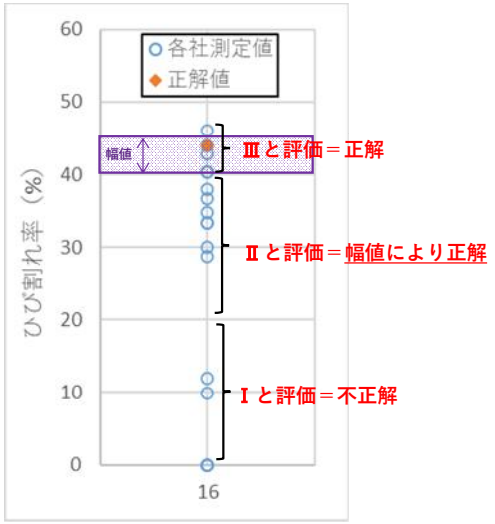
■わだち掘れ量：『正解値』が診断区分Ⅰ・Ⅱ・Ⅲの基準値となる20mm・40mmの±5mm以内（例：正解値が38mm（診断区分Ⅱ）であった場合、各技術が「Ⅲ」と判断していても正解とする）

■IRI：『正解値』が診断区分Ⅰ・Ⅱ・Ⅲの基準値となる3mm/m・8mm/mの±20%以内（例：正解値が9.4mm/m（診断区分Ⅲ）であった場合、各技術が「Ⅱ」と判断していても正解とする）



指標	算出方法	備考
検出率	検出率＝応募技術における正答ブロック数 / 正解値を基にした実損傷ブロック数	確実に損傷を発見できるか確認する
的中率	的中率＝応募技術における正答ブロック数 / 応募技術により検出されたブロック数	検出結果の精度を確認する

［例］



正解値が
40～45以内なので、
Ⅱと判定した技術も
”正答”となる
⇒

技術No.	測定値	診断区分	通常判定	幅値の適用後判定
正解値	44.0	Ⅲ		
No.17	46.0	Ⅲ	○	○
No.3	43.9	Ⅲ	○	○
No.2	12.0	Ⅰ	×	×
No.9	9.9	Ⅰ	×	×
No.13	33.3	Ⅱ	×	○
No.12	28.8	Ⅱ	×	○
No.7	33.1	Ⅱ	×	○
No.15	34.7	Ⅱ	×	○
No.20	30.1	Ⅱ	×	○
No.18	36.6	Ⅱ	×	○
No.19	38.0	Ⅱ	×	○
No.24	40.3	Ⅲ	○	○
No.24	40.4	Ⅲ	○	○
No.8	42.8	Ⅲ	○	○
正答数			5	12

計測技術の精度確認結果		技術番号	PA010046-V0024

【計測技術の精度確認結果（令和６年度）】

ひび割れ率

Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
90～100%	90～100%	90～100%	60～70%

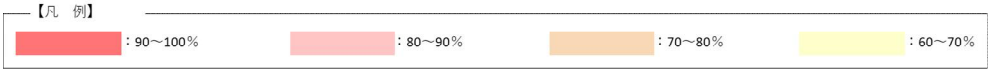
わだち掘れ量

Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
90～100%	90～100%	80～90%	90～100%

IRI

Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
90～100%	80～90%	90～100%	70～80%

※検出率：確実に損傷を発見できるか　　的中率：発見した損傷の評価の精度



技術番号	PA010047-V0025

技術名	舗装点検診断iシステム					会社名	株式会社アイバック				
試験日	令和7年11月19日	天候	晴れ	昼夜	昼間	気温	9.6℃	風速	0.9m/s	路面状況	乾燥
試験場所	茨城県土浦市										

カタログ分類	舗装	検出項目	ひび割れ率、わだち掘れ量、IRI	計測時 平均速度	40 km/h

試験で確認する カタログ項目	ひび割れ率、わだち掘れ量、IRI

対象箇所の概要

【試験場所】

・舗装種（表層）：密粒度アスファルト舗装

・1区間：10m

・試験区間：1,350mのうち任意の50区間

・交通量（上り）：12,578台／日（〈小型〉10,433台／日、〈大型〉2,145台／日）【R3センサス】

・交通量（下り）：13,227台／日（〈小型〉11,001台／日、〈大型〉2,226台／日）【R3センサス】

※写真は正解値測定時（交通規制中）

※写真は正解値測定時（交通規制中）

試験方法（手順）	技術番号	PA010047-V0025

【①点検】①GNSS/IMU測位のための初期化走行
②計測対象となる位置での計測・撮影を開始

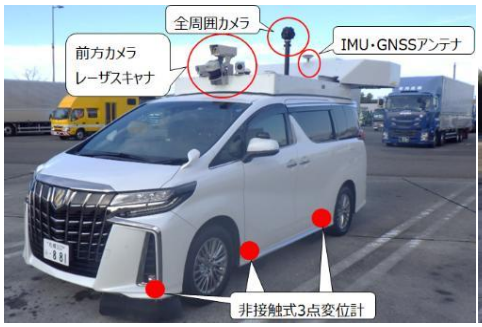
【②データ取り込み】計測用PCに保存された計測データを記録メディア（SSD）にコピー

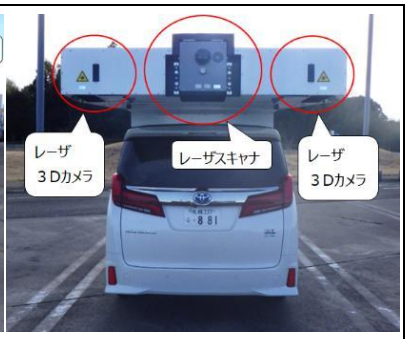
【③解析前処理】専用ソフトにて自己位置姿勢解析および三次元点群化、縦断プロファイルデータ作成

【④データ解析】
【ひび割れ、わだち掘れ共通】
①左右のカメラで撮影した画像を合成（手動）
②画像から白線抽出（自動）

車両・機器諸元、機器設置状況、測定状況

【計測車両】
車種：トヨタ アルファード
（形式：AYH30-0140957）
全長：5,650mm
全幅：2,130mm
全高：3,060mm
ホイールベース：3,000mm





【計測機器】
・ひび割れ、わだち掘れ計測ユニット
レーザおよび3Dカメラ台数：2台（左右）
3Dカメラ画像：幅4m
進行方向2㎜ピッチ（時速60km以下）
もしくは4㎜ピッチ（時速100km以下）
・非接触3点変位計（IRI・平たん性）
台数：3台（1.5mおきに直列配置）
・高密度レーザスキャナ（三次元点群）
台数：1台
点群取得：レーザ測距 毎秒200回転（100万点/秒）
測距装置より発射先117m

計測技術の精度の算出方法		技術番号	PA010047-V0025

【計測技術の精度の算出方法】

・実道試験区間（延長1,350m）における50区間(1区間=10m)について、各技術で診断区分Ⅰ・Ⅱ・Ⅲによる評価を行う。

・事前に測定した『正解値』と、各技術における診断結果（Ⅰ・Ⅱ・Ⅲ）を比較する。

・公募時のリクワイヤメントにおいて「目視と同等以上の評価が可能」としていることから、有識者による技術検討委員会において『幅値』の考え方を整理し、それぞれの検出率と的中率を求めた。

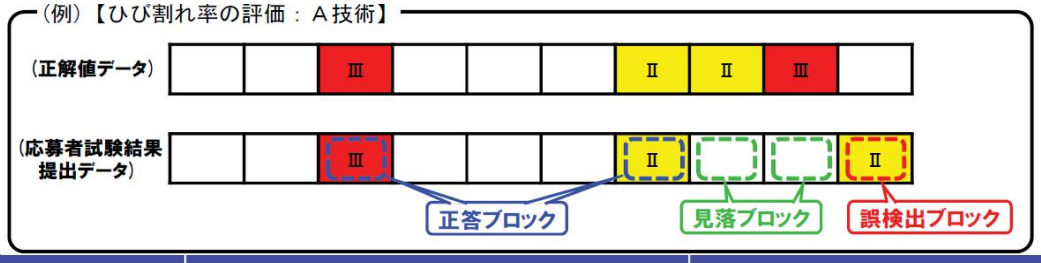
【幅値の考え方】

各測定項目（ひび割れ率・わだち掘れ量・IRI）の**『正解値』が以下の幅値の範囲内であった場合、隣合った区分も正解とする**

■ひび割れ率：『正解値』が診断区分Ⅰ・Ⅱ・Ⅲの基準値となる20%・40%の±5%以内（例：正解値が42.0%（診断区分Ⅲ）であった場合、各技術が「Ⅱ」と判断していても正解とする）

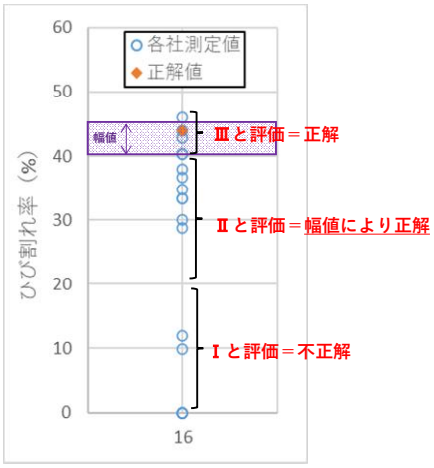
■わだち掘れ量：『正解値』が診断区分Ⅰ・Ⅱ・Ⅲの基準値となる20mm・40mmの±5mm以内（例：正解値が38mm（診断区分Ⅱ）であった場合、各技術が「Ⅲ」と判断していても正解とする）

■IRI：『正解値』が診断区分Ⅰ・Ⅱ・Ⅲの基準値となる3mm/m・8mm/mの±20%以内（例：正解値が9.4mm/m（診断区分Ⅲ）であった場合、各技術が「Ⅱ」と判断していても正解とする）



指標	算出方法	備考
検出率	検出率＝応募技術における正答ブロック数 / 正解値を基にした実損傷ブロック数	確実に損傷を発見できるか確認する
的中率	的中率＝応募技術における正答ブロック数 / 応募技術により検出されたブロック数	検出結果の精度を確認する

［例］



正解値が
40～45以内なので、
Ⅱと判定した技術も
”正答”となる
⇒

技術No.	測定値	診断区分	通常 判定	幅値の適用後 判定
正解値	44.0	Ⅲ		
No.17	46.0	Ⅲ	○	○
No.3	43.9	Ⅲ	○	○
No.2	12.0	Ⅰ	×	×
No.9	9.9	Ⅰ	×	×
No.13	33.3	Ⅱ	×	○
No.12	28.8	Ⅱ	×	○
No.7	33.4	Ⅱ	×	○
No.15	34.7	Ⅱ	×	○
No.20	30.1	Ⅱ	×	○
No.18	36.6	Ⅱ	×	○
No.19	38.0	Ⅱ	×	○
No.24	40.3	Ⅲ	○	○
No.24	40.4	Ⅲ	○	○
No.8	42.8	Ⅲ	○	○
正答数			5	12

計測技術の精度確認結果		技術番号	PA010047-V0025

【計測技術の精度確認結果（令和7年度）】

ひび割れ率

Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
80～90%	90～100%	80～90%	90～100%

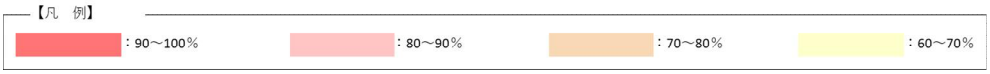
わだち掘れ量

Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
90～100%	90～100%	90～100%	90～100%

IRI

Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
70～80%	90～100%	60～70%	80～90%

※検出率：確実に損傷を発見できるか　　的中率：発見した損傷の評価の精度



技術番号	PA010048-V0025

技術名	ＭＭＳ舗装点検評価システム　GT-2X	会社名	エアロトヨタ株式会社

試験日	令和7年11月18日	天候	晴れ	昼夜	昼間	気温	11.1℃	風速	2.6m/s	路面状況	乾燥
試験場所	茨城県土浦市										

カタログ分類	舗装	検出項目	ひび割れ率、わだち掘れ量、IRI	計測時平均速度	50　km/h

試験で確認するカタログ項目	ひび割れ率、わだち掘れ量、IRI

対象箇所の概要

【試験場所】
・舗装種（表層）：密粒度アスファルト舗装
・1区間：10m
・試験区間：1,350mのうち任意の50区間
・交通量（上り）：12,578台／日（〈小型〉10,433台／日、〈大型〉2,145台／日）【R3センサス】
・交通量（下り）：13,227台／日（〈小型〉11,001台／日、〈大型〉2,226台／日）【R3センサス】

※写真は正解値測定時（交通規制中）

※写真は正解値測定時（交通規制中）

試験方法（手順）	技術番号	PA010048-V0025

【①点検】
・ひび割れ率・わだち掘れ量・平坦性・IRIを求めるため、GT5にて走行計測を実施

【②データ取り込み】
・レーザ、GNSS/IMU（POSシステム）、ラインスキャンカメラデータを取り込む

【③解析前処理】
・レーザ及びGNSS/IMUデータより三次元点群データを作成
・ラインスキャンカメラデータよりひび割れ判定のための路面画像作成

【④データ解析】
・三次元点群データより評価区間毎にわだち掘れ量・IRIを判定
・路面画像を用いて深層学習よりひび割れを自動判定（ひび割れ判定画像）、ひび割れ判定画像より評価区間毎にひび割れ率を算出
・評価区間毎に各診断結果をとりまとめ※顧客の指定書式へ入力

車両・機器諸元、機器設置状況、測定状況

【車両諸元】
・専用測定車両（シエンタ）
・車両サイズ
　├長さ:441cm
　├幅 :182cm
　└高さ:256cm

【機器諸元】
・レーザスキャナ×2台（1台当たり…100万発/秒、250Hz、360度計測、測距精度±5mm）
・ラインスキャンカメラ×2台（1台当たり…4096画素）
・GNSSアンテナ×2台
・IMU×1台
・DMI×1台
・全方位カメラ×1台（500万画素カメラ×６）
・カメラ（点群色付け用）×3台
・カメラ（路面オルソ用）×3台（1台当たり…207万画素、撮影レート29.97fps）

計測技術の精度の算出方法		技術番号	PA010048-V0025

【計測技術の精度の算出方法】

・実道試験区間（延長1,350m）における50区間(1区間=10m)について、各技術で診断区分Ⅰ・Ⅱ・Ⅲによる評価を行う。

・事前に測定した『正解値』と、各技術における診断結果（Ⅰ・Ⅱ・Ⅲ）を比較する。

・公募時のリクワイヤメントにおいて「目視と同等以上の評価が可能」としていることから、有識者による技術検討委員会において『幅値』の考え方を整理し、それぞれの検出率と的中率を求めた。

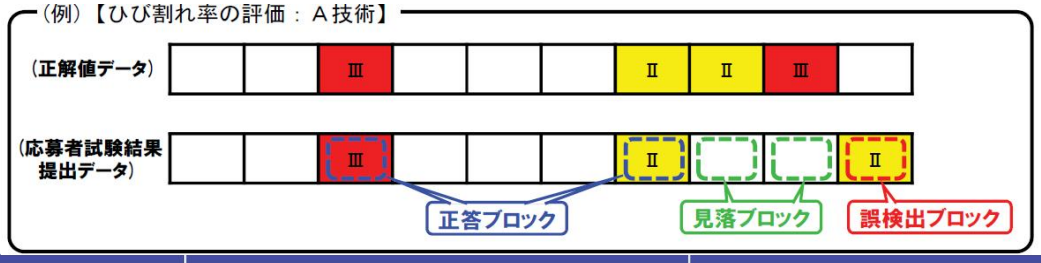
【幅値の考え方】

各測定項目（ひび割れ率・わだち掘れ量・IRI）の**『正解値』が以下の幅値の範囲内であった場合、隣合った区分も正解とする**

■ひび割れ率：『正解値』が診断区分Ⅰ・Ⅱ・Ⅲの基準値となる20%・40%の±5%以内（例：正解値が42.0%（診断区分Ⅲ）であった場合、各技術が「Ⅱ」と判断していても正解とする）

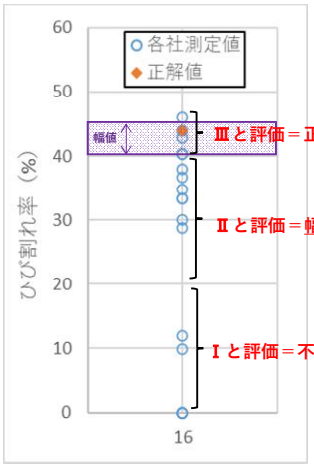
■わだち掘れ量：『正解値』が診断区分Ⅰ・Ⅱ・Ⅲの基準値となる20mm・40mmの±5mm以内（例：正解値が38mm（診断区分Ⅱ）であった場合、各技術が「Ⅲ」と判断していても正解とする）

■IRI：『正解値』が診断区分Ⅰ・Ⅱ・Ⅲの基準値となる3mm/m・8mm/mの±20%以内（例：正解値が9.4mm/m（診断区分Ⅲ）であった場合、各技術が「Ⅱ」と判断していても正解とする）



指標	算出方法	備考
検出率	検出率＝ 応募技術における正答ブロック数 / 正解値を基にした実損傷ブロック数	確実に損傷を発見できるか確認する
的中率	的中率＝ 応募技術における正答ブロック数 / 応募技術により検出されたブロック数	検出結果の精度を確認する

［例］



正解値が
40～45以内なので、
Ⅱと判定した技術も
”正答”となる
⇒

技術No.	測定値	診断区分	通常 判定	幅値の適用後 判定
正解値	44.0	Ⅲ		
No.17	46.0	Ⅲ	○	○
No.3	43.9	Ⅲ	○	○
No.2	12.0	Ⅰ	×	×
No.9	9.9	Ⅰ	×	×
No.13	33.3	Ⅱ	×	○
No.12	28.8	Ⅱ	×	○
No.7	33.4	Ⅱ	×	○
No.15	34.7	Ⅱ	×	○
No.20	30.1	Ⅱ	×	○
No.18	36.6	Ⅱ	×	○
No.19	38.0	Ⅱ	×	○
No.24	40.3	Ⅲ	○	○
No.24	40.4	Ⅲ	○	○
No.8	42.8	Ⅲ	○	○
正答数			5	12

計測技術の精度確認結果		技術番号	PA010048-V0025

【計測技術の精度確認結果（令和7年度）】

ひび割れ率

Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
80～90%	90～100%	70～80%	90～100%

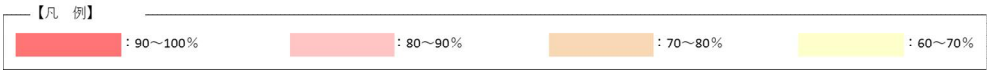
わだち掘れ量

Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
90～100%	90～100%	90～100%	90～100%

IRI

Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
90～100%	90～100%	90～100%	80～90%

※検出率：確実に損傷を発見できるか　　的中率：発見した損傷の評価の精度



技術番号	PA010049-V0025

技術名	IRIワイヤレス路面測定技術「ACTUS Plus」	会社名	株式会社ニュージェック

試験日	令和7年11月18日	天候	晴れ	昼夜	昼間	気温	11.1℃	風速	2.6m/s	路面状況	乾燥
試験場所	茨城県土浦市										

カタログ分類	舗装	検出項目	IRI	計測時 平均速度	45 km/h

試験で確認する カタログ項目	IRI

対象箇所の概要

【試験場所】

・舗装種（表層）：密粒度アスファルト舗装

・1区間：10m

・試験区間：1,350mのうち任意の50区間

・交通量（上り）：12,578台／日（〈小型〉10,433台／日、〈大型〉2,145台／日）【R3センサス】

・交通量（下り）：13,227台／日（〈小型〉11,001台／日、〈大型〉2,226台／日）【R3センサス】

※写真は正解値測定時（交通規制中）

※写真は正解値測定時（交通規制中）

試験方法（手順）	技術番号	PA010049-V0025

【①機器の接続、事前調整】車両への機器取付（加速度計、本体、GPS、車速パルス等）
キャリブレーション（車種補正作業）の実施

【②現地計測】PCを操作しながら、現地計測を実施する。計測時にサスペンション上下に設置した加速度センサーから加速度データ(上下方向)を接続PCに無線送信する。また、同時刻の時刻情報・位置情報をGNSSで受信し本体に取り込む。

【③解析前処理】計測と同時に解析処理ができるため、必要ありません。車両の補正に関してはキャリブレーションで実施しています。

【④データ解析】走行と同時にPC上でデータ解析を実施しIRI値を算定できる。数値データをアウトプットとして得られるため、事後処理としてはExcel等を利用したグラフ化などの処理、取得した位置情報を含めて地図データにプロットし、アクションカメラとの損傷位置の確認なども可能とした。

車両・機器諸元、機器設置状況、測定状況

・車両（トヨタ・ランドクルーザープラド）

・機器諸元

（１）機器構成
本体モジュール１基、加速度センサー２基、加速度センサー用バッテリー接続ケーブル、高精度ＧＮＳＳアンテナ１基、車速パルス取出し用ケーブル、モバイルＰＣ１台（別途準備）、アクションカメラ（オプション）等

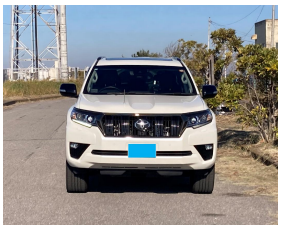
（２）機器性能

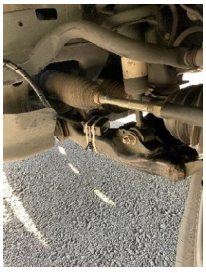
①加速度センサー
・設置箇所：左前輪サスペンション上下に設置
・形状：□5cm×厚2cm
・計測頻度：800Hz
・プラスティック加工した箱で防護し、水密加工を実施
・通信：本体との通信は無線（IEEE802.15.4準拠:ZigBee）で実施
・電源：乾電池もしくは車両バッテリーを使用可能

②本体モジュール
・計測用PC、車速パルス、GNSSとの接続用モジュール（ジャイロセンサ搭載）
・計測車両のキャビン部に設置

③高精度GNSS及び自律航行システム
・高精度な位置情報を取得できる「準天頂衛星システム：みちびき」のデータを受信可能なGNSSを搭載。計測車両のルーフ上に設置行システムとしてジャイロセンサ＋車速パルスを使用
・車速パルス・ジャイロシステム等を活用した自律航行システムの搭載

④ソフトウェア
・IRI計測・解析用ソフトウェア（ソフトウェアの使用でリアルタイムにIRIの算出結果確認が可能）
・キャリブレーション用ソフトウェア（車両補正係数算出用）





計測技術の精度の算出方法		技術番号	PA010049-V0025

【計測技術の精度の算出方法】

・実道試験区間（延長1,350m）における50区間(1区間=10m)について、各技術で診断区分Ⅰ・Ⅱ・Ⅲによる評価を行う。

・事前に測定した『正解値』と、各技術における診断結果（Ⅰ・Ⅱ・Ⅲ）を比較する。

・公募時のリクワイヤメントにおいて「目視と同等以上の評価が可能」としていることから、有識者による技術検討委員会において『幅値』の考え方を整理し、それぞれの検出率と的中率を求めた。

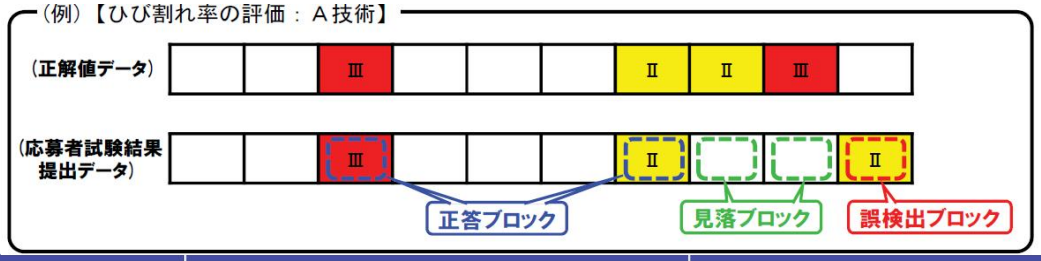
【幅値の考え方】

各測定項目（ひび割れ率・わだち掘れ量・IRI）の**『正解値』が以下の幅値の範囲内であった場合、隣合った区分も正解とする**

■ひび割れ率：『正解値』が診断区分Ⅰ・Ⅱ・Ⅲの基準値となる20%・40%の±5%以内（例：正解値が42.0%（診断区分Ⅲ）であった場合、各技術が「Ⅱ」と判断していても正解とする）

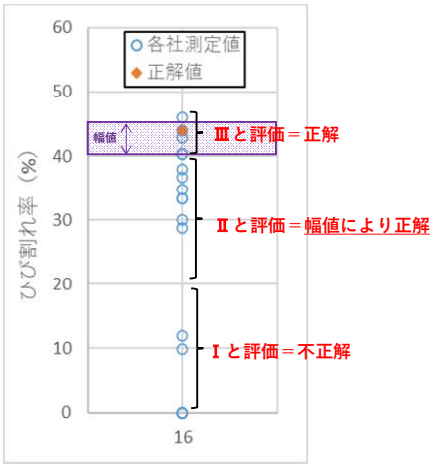
■わだち掘れ量：『正解値』が診断区分Ⅰ・Ⅱ・Ⅲの基準値となる20mm・40mmの±5mm以内（例：正解値が38mm（診断区分Ⅱ）であった場合、各技術が「Ⅲ」と判断していても正解とする）

■IRI：『正解値』が診断区分Ⅰ・Ⅱ・Ⅲの基準値となる3mm/m・8mm/mの±20%以内（例：正解値が9.4mm/m（診断区分Ⅲ）であった場合、各技術が「Ⅱ」と判断していても正解とする）



指標	算出方法	備考
検出率	検出率＝応募技術における正答ブロック数 / 正解値を基にした実損傷ブロック数	確実に損傷を発見できるか確認する
的中率	的中率＝応募技術における正答ブロック数 / 応募技術により検出されたブロック数	検出結果の精度を確認する

［例］



正解値が
40～45以内なので、
Ⅱと判定した技術も
”正答”となる
⇒

技術No.	測定値	診断区分	通常 判定	幅値の適用後 判定
正解値	44.0	Ⅲ		
No.17	46.0	Ⅲ	○	○
No.3	43.9	Ⅲ	○	○
No.2	12.0	Ⅰ	×	×
No.9	9.9	Ⅰ	×	×
No.13	33.3	Ⅱ	×	○
No.12	28.8	Ⅱ	×	○
No.7	33.4	Ⅱ	×	○
No.15	34.7	Ⅱ	×	○
No.20	30.1	Ⅱ	×	○
No.18	36.6	Ⅱ	×	○
No.19	38.0	Ⅱ	×	○
No.24	40.3	Ⅲ	○	○
No.24	40.4	Ⅲ	○	○
No.8	42.8	Ⅲ	○	○
正答数			5	12

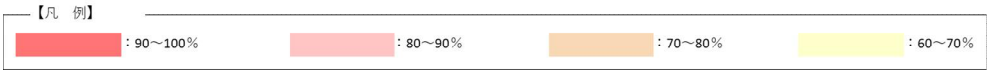
計測技術の精度確認結果		技術番号	PA010049-V0025

【計測技術の精度確認結果（令和7年度）】

IRI

Ⅱ以上 検出率	Ⅱ以上 的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
90～100%	90～100%	90～100%	80～90%

※検出率：確実に損傷を発見できるか　　的中率：発見した損傷の評価の精度



技術番号	PA010050-V0025

技術名	スマート道路モニタリング					会社名	カヤバ株式会社				
試験日	令和7年11月18日	天候	晴れ	昼夜	昼間	気温	11.1℃	風速	2.6m/s	路面状況	乾燥
試験場所	茨城県土浦市										

カタログ分類	舗装	検出項目	IRI	計測時 平均速度	55 km/h

試験で確認する カタログ項目	IRI

対象箇所の概要

【試験場所】

・舗装種（表層）：密粒度アスファルト舗装

・1区間：10m

・試験区間：1,350mのうち任意の50区間

・交通量（上り）：12,578台／日（〈小型〉10,433台／日、〈大型〉2,145台／日）【R3センサス】

・交通量（下り）：13,227台／日（〈小型〉11,001台／日、〈大型〉2,226台／日）【R3センサス】

※写真は正解値測定時（交通規制中）

※写真は正解値測定時（交通規制中）

試験方法（手順）	技術番号	PA010050-V0025

【①点検】加速度データ、GPSデータを取得する。

【②データ取り込み】取得したデータをクラウドサーバへアップロードする。

【③解析準備】計測区間の路線情報をデータベースに登録する。

【④解析】加速度データを解析し、IRIを算出する。その後IRIに紐づいたGPS座標と事前に登録した路線情報をマッチングし、路線区間ごとのIRIに変換し、データベースに登録する。

車両・機器諸元、機器設置状況、測定状況

【車両諸元】

・スズキ　エブリイ
・車両サイズ
　全長：3.4m
　全幅：1.5m
　車高：1.9m

【機器】

・記録装置
・加速度センサ
・GPSモジュール

【機器設置状況】

計測技術の精度の算出方法		技術番号	PA010050-V0025

【計測技術の精度の算出方法】

・実道試験区間（延長1,350m）における50区間(1区間=10m)について、各技術で診断区分Ⅰ・Ⅱ・Ⅲによる評価を行う。

・事前に測定した『正解値』と、各技術における診断結果（Ⅰ・Ⅱ・Ⅲ）を比較する。

・公募時のリクワイヤメントにおいて「目視と同等以上の評価が可能」としていることから、有識者による技術検討委員会において『幅値』の考え方を整理し、それぞれの検出率と的中率を求めた。

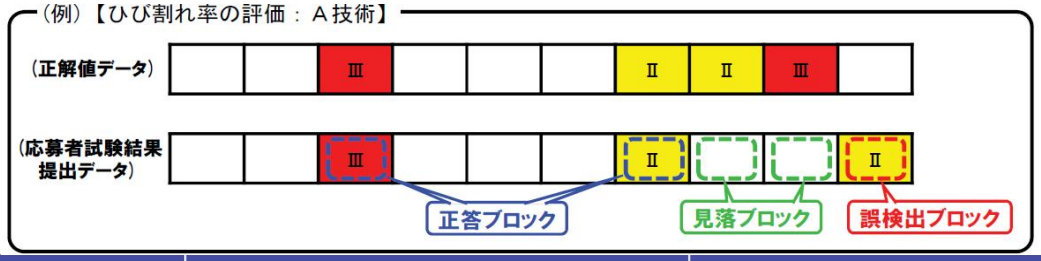
【幅値の考え方】

各測定項目（ひび割れ率・わだち掘れ量・IRI）の**『正解値』が以下の幅値の範囲内であった場合、隣合った区分も正解とする**

■ひび割れ率：『正解値』が診断区分Ⅰ・Ⅱ・Ⅲの基準値となる20%・40%の±5%以内（例：正解値が42.0%（診断区分Ⅲ）であった場合、各技術が「Ⅱ」と判断していても正解とする）

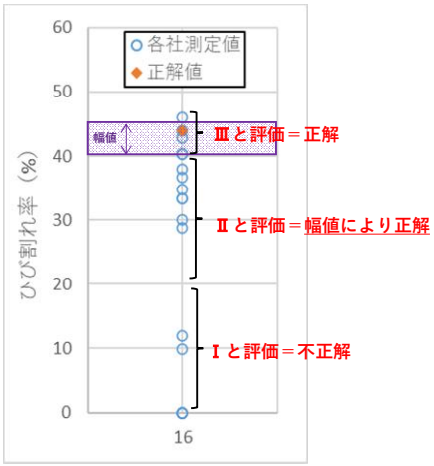
■わだち掘れ量：『正解値』が診断区分Ⅰ・Ⅱ・Ⅲの基準値となる20mm・40mmの±5mm以内（例：正解値が38mm（診断区分Ⅱ）であった場合、各技術が「Ⅲ」と判断していても正解とする）

■IRI：『正解値』が診断区分Ⅰ・Ⅱ・Ⅲの基準値となる3mm/m・8mm/mの±20%以内（例：正解値が9.4mm/m（診断区分Ⅲ）であった場合、各技術が「Ⅱ」と判断していても正解とする）



指標	算出方法	備考
検出率	検出率＝応募技術における正答ブロック数 / 正解値を基にした実損傷ブロック数	確実に損傷を発見できるか確認する
的中率	的中率＝応募技術における正答ブロック数 / 応募技術により検出されたブロック数	検出結果の精度を確認する

［例］



正解値が
40～45以内なので、
Ⅱと判定した技術も
”正答”となる
⇒

技術No.	測定値	診断区分	通常 判定	幅値の適用後 判定
正解値	44.0	Ⅲ		
No.17	46.0	Ⅲ	○	○
No.3	43.9	Ⅲ	○	○
No.2	12.0	Ⅰ	×	×
No.9	9.9	Ⅰ	×	×
No.13	33.3	Ⅱ	×	○
No.12	28.8	Ⅱ	×	○
No.7	33.4	Ⅱ	×	○
No.15	34.7	Ⅱ	×	○
No.20	30.1	Ⅱ	×	○
No.18	36.6	Ⅱ	×	○
No.19	38.0	Ⅱ	×	○
No.24	40.3	Ⅲ	○	○
No.24	40.4	Ⅲ	○	○
No.8	42.8	Ⅲ	○	○
正答数			5	12

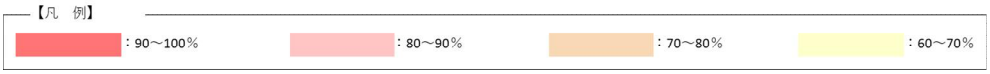
計測技術の精度確認結果		技術番号	PA010050-V0025

【計測技術の精度確認結果（令和7年度）】

IRI

Ⅱ以上 検出率	Ⅱ以上 的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
90～100%	90～100%	90～100%	70～80%

※検出率：確実に損傷を発見できるか　　的中率：発見した損傷の評価の精度



技術番号	PA010051-V0025

技術名	ビッグデータおよびAIを活用した道路破損の自動検知	会社名	矢崎総業株式会社

試験日	令和7年11月19日	天候	晴れ	昼夜	昼間	気温	9.6℃	風速	0.9m/s	路面状況	乾燥
試験場所	茨城県土浦市										

カタログ分類	舗装	検出項目	ひび割れ率、IRI	計測時 平均速度	40 km/h

試験で確認する カタログ項目	ひび割れ率、IRI

対象箇所の概要

【試験場所】

・舗装種（表層）：密粒度アスファルト舗装

・1区間：10m

・試験区間：1,350mのうち任意の50区間

・交通量（上り）：12,578台／日（〈小型〉10,433台／日、〈大型〉2,145台／日）【R3センサス】

・交通量（下り）：13,227台／日（〈小型〉11,001台／日、〈大型〉2,226台／日）【R3センサス】

※写真は正解値測定時（交通規制中）

※写真は正解値測定時（交通規制中）

試験方法（手順）	技術番号	PA010051-V0025

【①点検】走行動画（路面状況）データとGPSデータ、加速度を取得する。

【②データ取り込み】取得したデータ等をAI等自動解析を行うクラウドサーバにアップロードする。

【③解析前処理】GPS情報と道路区間情報（道路種別、区間座標等）を紐づけ

【④データ解析】ひび割れ率：AIによる画像解析技術を用いて走行動画から対象領域の設定、ひび割れの抽出、50ｃｍ枡毎のひび割れ発生位置の特定を行ったうえで、位置情報と合わせて評価区間毎のひび割れ率の算出と診断区分の自動判定を行う。
IRI：加速度、角速度データ等から車両の動的モデルを同定し、車両ごとの動的特性の違いを取り除き、路面縦断形状を自動推定のうえ、IRIの算出と診断区分の判定を行う。

車両・機器諸元、機器設置状況、測定状況

【車両諸元】
・測定時の車種：ワンボックスタイプ

【機器諸元】
・当社製デジタルタコグラフおよびドライブレコーダー
・AndroidOS搭載のスマートフォン（カメラ）

計測技術の精度の算出方法		技術番号	PA010051-V0025

【計測技術の精度の算出方法】

・実道試験区間（延長1,350m）における50区間(1区間=10m)について、各技術で診断区分Ⅰ・Ⅱ・Ⅲによる評価を行う。

・事前に測定した『正解値』と、各技術における診断結果（Ⅰ・Ⅱ・Ⅲ）を比較する。

・公募時のリクワイヤメントにおいて「目視と同等以上の評価が可能」としていることから、有識者による技術検討委員会において『幅値』の考え方を整理し、それぞれの検出率と的中率を求めた。

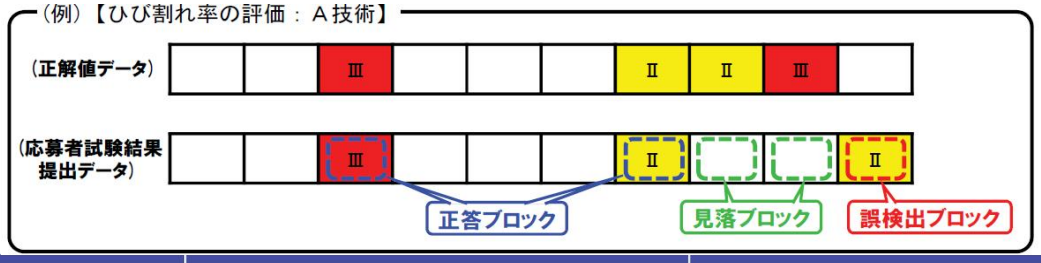
【幅値の考え方】

各測定項目（ひび割れ率・わだち掘れ量・IRI）の**『正解値』が以下の幅値の範囲内であった場合、隣合った区分も正解とする**

■ひび割れ率：『正解値』が診断区分Ⅰ・Ⅱ・Ⅲの基準値となる20%・40%の±5%以内（例：正解値が42.0%（診断区分Ⅲ）であった場合、各技術が「Ⅱ」と判断していても正解とする）

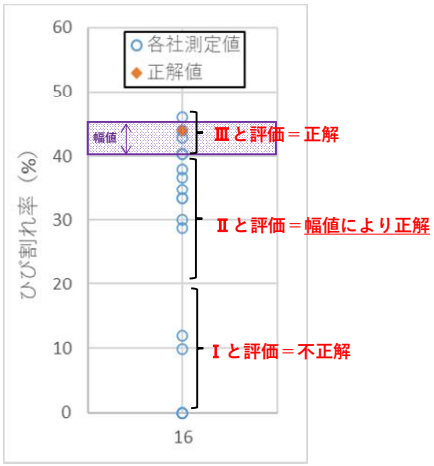
■わだち掘れ量：『正解値』が診断区分Ⅰ・Ⅱ・Ⅲの基準値となる20mm・40mmの±5mm以内（例：正解値が38mm（診断区分Ⅱ）であった場合、各技術が「Ⅲ」と判断していても正解とする）

■IRI：『正解値』が診断区分Ⅰ・Ⅱ・Ⅲの基準値となる3mm/m・8mm/mの±20%以内（例：正解値が9.4mm/m（診断区分Ⅲ）であった場合、各技術が「Ⅱ」と判断していても正解とする）



指標	算出方法	備考
検出率	検出率＝応募技術における正答ブロック数 / 正解値を基にした実損傷ブロック数	確実に損傷を発見できるか確認する
的中率	的中率＝応募技術における正答ブロック数 / 応募技術により検出されたブロック数	検出結果の精度を確認する

［例］



正解値が
40～45以内なので、
Ⅱと判定した技術も
”正答”となる
⇒

技術No.	測定値	診断区分	通常 判定	幅値の適用後 判定
正解値	44.0	Ⅲ		
No.17	46.0	Ⅲ	○	○
No.3	43.9	Ⅲ	○	○
No.2	12.0	Ⅰ	×	×
No.9	9.9	Ⅰ	×	×
No.13	33.3	Ⅱ	×	○
No.12	28.8	Ⅱ	×	○
No.7	33.4	Ⅱ	×	○
No.15	34.7	Ⅱ	×	○
No.20	30.1	Ⅱ	×	○
No.18	36.6	Ⅱ	×	○
No.19	38.0	Ⅱ	×	○
No.24	40.3	Ⅲ	○	○
No.24	40.4	Ⅲ	○	○
No.8	42.8	Ⅲ	○	○
正答数			5	12

計測技術の精度確認結果		技術番号	PA010051-V0025

【計測技術の精度確認結果（令和7年度）】

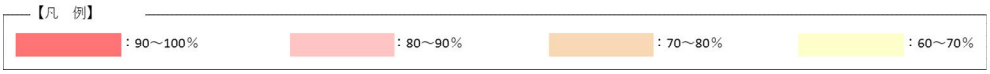
ひび割れ率

Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
90～100%	90～100%	80～90%	90～100%

IRI

Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
90～100%	90～100%	90～100%	60～70%

※検出率：確実に損傷を発見できるか　　的中率：発見した損傷の評価の精度



技術番号	PA010052-V0025

技術名	BumpRecorder（全自動IoT機器を用いたIRI等の路面性状計測）	会社名	バンプレコーダー株式会社

試験日	令和7年11月19日	天候	晴れ	昼夜	昼間	気温	9.6℃	風速	0.9m/s	路面状況	乾燥
試験場所	茨城県土浦市										

カタログ分類	舗装	検出項目	ひび割れ率、IRI	計測時 平均速度	49　km/h

試験で確認する カタログ項目	ひび割れ率、IRI

対象箇所の概要

【試験場所】

・舗装種（表層）：密粒度アスファルト舗装

・1区間：10m

・試験区間：1,350mのうち任意の50区間

・交通量（上り）：12,578台／日（〈小型〉10,433台／日、〈大型〉2,145台／日）【R3センサス】

・交通量（下り）：13,227台／日（〈小型〉11,001台／日、〈大型〉2,226台／日）【R3センサス】

※写真は正解値測定時（交通規制中）

※写真は正解値測定時（交通規制中）

試験方法（手順）	技術番号	PA010052-V0025

【①点検】・・・データ取得
事前準備：乗用車のダッシュボードに専用端末AtomicBumpを固定した状態で計測対象道路を走行。全自動で車両の振動を記録。

【②データ取り込み】・・・データアップロード
専用端末AtomicBumpからモバイルWiFiを介して自動的にバンプレコーダー社のサーバーにアップロード。

【③解析前処理】・・・ユーザー指定の区間長に合わせて指標算出する場合
通常手順
ユーザー実施事項：指標算出区間ごとの（たとえば10mごとの）起点・終点緯度経度と納品フォーマットをバンプレコーダー社に通知。
バンプレコーダー実施事項：GPS測位データと指定緯度経度のマッチングを確認。不一致の場合ユーザーに再確認。

今回手順
ユーザー役実施事項：対象路線の起点・終点の緯度経度は事務局より提供。
バンプレコーダー実施事項：路線の起点・終点緯度経度と、①で取得した走行中のGPSデータをマッチングさせ、さらに事務局より指定された路線延長、算出区間長から、算出区間ごとの起点・終点緯度経度を算出。

【④データ解析】・・・指標算出
バンプレコーダー実施事項：②でアップロードされた計測データをもとに縦断プロファイルを算出。ＩＲＩ算出はクウォーターカーシミュレーション実行時に③で指定された指標算出区間長ごとの起点・終点緯度経度ごとに区切ってＩＲＩを算出。③でユーザーから指定されたフォーマットに算出結果を転記。メール等で納品。

ユーザー実施事項：指定した区間のデータが納品されているかを確認。

車両・機器諸元、機器設置状況、測定状況

【車両諸元】
・測定時の車種：プリウス
・車両サイズ
├全長:4,460mm
├全幅 :1,745mm
└全高:1,490mm

【機器諸元】
専用端末AtomicBump
（主な構成要素部品：M5Stack社のATOMS3）

【機器設置状況】
上記端末をダッシュボード左端（OWP）に設置

【測定状況】
全自動で計測・アップロードを行うため操作不要。
該当経路を走行するのみ。

計測技術の精度の算出方法		技術番号	PA010052-V0025

【計測技術の精度の算出方法】

・実道試験区間（延長1,350m）における50区間(1区間=10m)について、各技術で診断区分Ⅰ・Ⅱ・Ⅲによる評価を行う。

・事前に測定した『正解値』と、各技術における診断結果（Ⅰ・Ⅱ・Ⅲ）を比較する。

・公募時のリクワイヤメントにおいて「目視と同等以上の評価が可能」としていることから、有識者による技術検討委員会において『幅値』の考え方を整理し、それぞれの検出率と的中率を求めた。

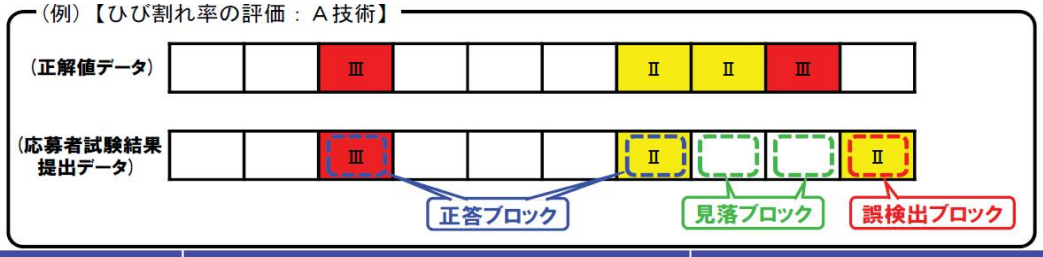
【幅値の考え方】

各測定項目（ひび割れ率・わだち掘れ量・IRI）の**『正解値』が以下の幅値の範囲内であった場合、隣合った区分も正解とする**

■ひび割れ率：『正解値』が診断区分Ⅰ・Ⅱ・Ⅲの基準値となる20%・40%の±5%以内（例：正解値が42.0%（診断区分Ⅲ）であった場合、各技術が「Ⅱ」と判断していても正解とする）

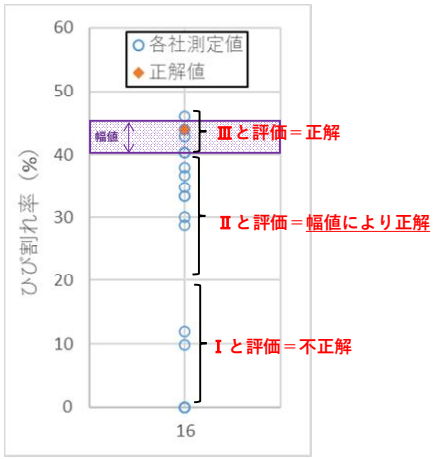
■わだち掘れ量：『正解値』が診断区分Ⅰ・Ⅱ・Ⅲの基準値となる20mm・40mmの±5mm以内（例：正解値が38mm（診断区分Ⅱ）であった場合、各技術が「Ⅲ」と判断していても正解とする）

■IRI：『正解値』が診断区分Ⅰ・Ⅱ・Ⅲの基準値となる3mm/m・8mm/mの±20%以内（例：正解値が9.4mm/m（診断区分Ⅲ）であった場合、各技術が「Ⅱ」と判断していても正解とする）



指標	算出方法	備考
検出率	検出率＝ 応募技術における正答ブロック数 / 正解値を基にした実損傷ブロック数	確実に損傷を発見できるか確認する
的中率	的中率＝ 応募技術における正答ブロック数 / 応募技術により検出されたブロック数	検出結果の精度を確認する

［例］



正解値が
40～45以内なので、
Ⅱと判定した技術も
”正答”となる
⇒

技術No.	測定値	診断区分	通常 判定	幅値の適用後 判定
正解値	44.0	Ⅲ		
No.17	46.0	Ⅲ	○	○
No.3	43.9	Ⅲ	○	○
No.2	12.0	Ⅰ	×	×
No.9	9.9	Ⅰ	×	×
No.13	33.3	Ⅱ	×	○
No.12	28.8	Ⅱ	×	○
No.7	33.3	Ⅱ	×	○
No.15	34.7	Ⅱ	×	○
No.20	30.1	Ⅱ	×	○
No.18	36.6	Ⅱ	×	○
No.19	38.0	Ⅱ	×	○
No.24	40.3	Ⅲ	○	○
No.24	40.4	Ⅲ	○	○
No.8	42.8	Ⅲ	○	○
正答数			5	12

計測技術の精度確認結果		技術番号	PA010052-V0025

【計測技術の精度確認結果（令和7年度）】

ひび割れ率

Ⅱ以上 検出率	Ⅱ以上 的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
80～90%	80～90%	80～90%	70～80%

IRI

Ⅱ以上 検出率	Ⅱ以上 的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
80～90%	90～100%	80～90%	80～90%

※検出率：確実に損傷を発見できるか　　的中率：発見した損傷の評価の精度

【凡　例】
：90～100%　：80～90%　：70～80%　：60～70%

技術番号	PA010053-V0025

技術名	パトロール車などに後付けできる可搬型MMS	会社名	中日本航空株式会社

試験日	令和7年11月19日	天候	晴れ	昼夜	昼間	気温	9.6℃	風速	0.9m/s	路面状況	乾燥
試験場所	茨城県土浦市										

カタログ分類	舗装	検出項目	わだち掘れ量、IRI	計測時 平均速度	45 km/h

試験で確認する カタログ項目	わだち掘れ量、IRI

対象箇所の概要

【試験場所】

・舗装種（表層）：密粒度アスファルト舗装

・1区間：10m

・試験区間：1,350mのうち任意の50区間

・交通量（上り）：12,578台／日（〈小型〉10,433台／日、〈大型〉2,145台／日）【R3センサス】

・交通量（下り）：13,227台／日（〈小型〉11,001台／日、〈大型〉2,226台／日）【R3センサス】

※写真は正解値測定時（交通規制中）

※写真は正解値測定時（交通規制中）

試験方法（手順）	技術番号	PA010053-V0025

【①点検】計測車両に機器を搭載し、走行計測を実施

【②データ取り込み】機器付属のSSDから走行軌跡データおよび三次元点群データを取り込み

【③解析前処理】取得したデータの高精度化処理、解析区間の確認および起終点の設定等を行う。

【④データ解析】IRIについては、車両の走行軌跡の時系列変化に基づき、指定区間ごとにIRI値を計算し出力する。わだち掘れ量については、路面の三次元点群データの横断形状に基づき、わだち掘れ箇所および深さを短い間隔で抽出する。その後、抽出した箇所および深さの代表値（平均値・最大値等）を指定区間ごとに計算し出力する。

車両・機器諸元、機器設置状況、測定状況

【車両諸元】
・車両搭載型機器（トヨタ, プロボックスの場合）
・車両サイズ
　├長さ: 424cm
　├幅 : 169cm
　└高さ: 153cm

【機器諸元】
・レーザスキャナ : 1台（360度計測, 約40万点/秒, 測距精度±2cm）
・GNSSアンテナ : 2台
・IMU : 1台
・前方カメラ : 1台（192万画素, 15fps）

計測技術の精度の算出方法		技術番号	PA010053-V0025

【計測技術の精度の算出方法】

・実道試験区間（延長1,350m）における50区間(1区間=10m)について、各技術で診断区分Ⅰ・Ⅱ・Ⅲによる評価を行う。

・事前に測定した『正解値』と、各技術における診断結果（Ⅰ・Ⅱ・Ⅲ）を比較する。

・公募時のリクワイヤメントにおいて「目視と同等以上の評価が可能」としていることから、有識者による技術検討委員会において『幅値』の考え方を整理し、それぞれの検出率と的中率を求めた。

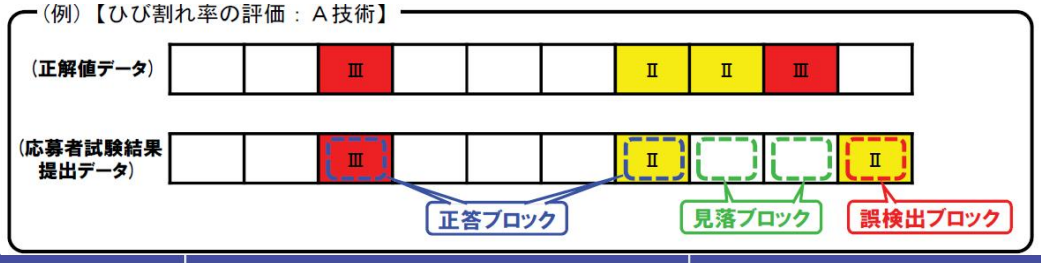
【幅値の考え方】

各測定項目（ひび割れ率・わだち掘れ量・IRI）の**『正解値』が以下の幅値の範囲内であった場合、隣合った区分も正解とする**

■ひび割れ率：『正解値』が診断区分Ⅰ・Ⅱ・Ⅲの基準値となる20%・40%の±5%以内（例：正解値が42.0%（診断区分Ⅲ）であった場合、各技術が「Ⅱ」と判断していても正解とする）

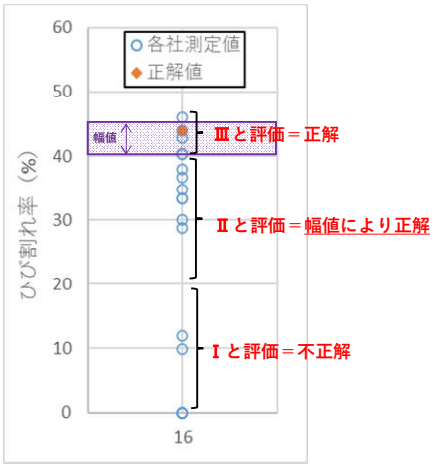
■わだち掘れ量：『正解値』が診断区分Ⅰ・Ⅱ・Ⅲの基準値となる20mm・40mmの±5mm以内（例：正解値が38mm（診断区分Ⅱ）であった場合、各技術が「Ⅲ」と判断していても正解とする）

■IRI：『正解値』が診断区分Ⅰ・Ⅱ・Ⅲの基準値となる3mm/m・8mm/mの±20%以内（例：正解値が9.4mm/m（診断区分Ⅲ）であった場合、各技術が「Ⅱ」と判断していても正解とする）



指標	算出方法	備考
検出率	検出率＝応募技術における正答ブロック数 / 正解値を基にした実損傷ブロック数	確実に損傷を発見できるか確認する
的中率	的中率＝応募技術における正答ブロック数 / 応募技術により検出されたブロック数	検出結果の精度を確認する

［例］



正解値が
40～45以内なので、
Ⅱと判定した技術も
”正答”となる
⇒

技術No.	測定値	診断区分	通常 判定	幅値の適用後 判定
正解値	44.0	Ⅲ		
No.17	46.0	Ⅲ	○	○
No.3	43.9	Ⅲ	○	○
No.2	12.0	Ⅰ	×	×
No.9	9.9	Ⅰ	×	×
No.13	33.3	Ⅱ	×	○
No.12	28.8	Ⅱ	×	○
No.7	33.4	Ⅱ	×	○
No.15	34.7	Ⅱ	×	○
No.20	30.1	Ⅱ	×	○
No.18	36.6	Ⅱ	×	○
No.19	38.0	Ⅱ	×	○
No.24	40.3	Ⅲ	○	○
No.24	40.4	Ⅲ	○	○
No.8	42.8	Ⅲ	○	○
正答数			5	12

計測技術の精度確認結果		技術番号	PA010053-V0025

【計測技術の精度確認結果（令和7年度）】

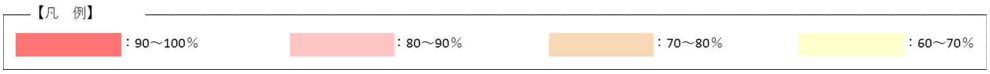
わだち掘れ量

Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
90～100%	90～100%	80～90%	90～100%

IRI

Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
70～80%	90～100%	70～80%	90～100%

※検出率：確実に損傷を発見できるか　　的中率：発見した損傷の評価の精度



技術番号	PA010054-V0025

技術名	ロメンキャッチャースーパーMWD					会社名	ニチレキ株式会社				
試験日	令和7年11月19日	天候	晴れ	昼夜	昼間	気温	9.6℃	風速	0.9m/s	路面状況	乾燥
試験場所	茨城県土浦市										

カタログ分類	舗装	検出項目	ひび割れ率、わだち掘れ量、IRI	計測時 平均速度	40~50　km/h

試験で確認する カタログ項目	ひび割れ率、わだち掘れ量、IRI

対象箇所の概要

【試験場所】

・舗装種（表層）：密粒度アスファルト舗装

・1区間：10m

・試験区間：1,350mのうち任意の50区間

・交通量（上り）：12,578台／日（〈小型〉10,433台／日、〈大型〉2,145台／日）【R3センサス】

・交通量（下り）：13,227台／日（〈小型〉11,001台／日、〈大型〉2,226台／日）【R3センサス】

※写真は正解値測定時（交通規制中）

※写真は正解値測定時（交通規制中）

試験方法（手順）	技術番号	PA010054-V0025

【①点検】専用測定車の運転並びに測定機器の操作（開始、終了）を行う。

【②データ取り込み】専用測定車のデータを集約し、室内に設置した解析用PCにデータを移動する。

【③解析前処理】解析開始・終了位置の設定、幅員位置の設定を行う。

【④データ解析】1.解析用ソフトウェアに実装されているAI関連技術（2値変換,バウンディングボックス,直線検出など）により、ひび割れの抽出を行う。2.解析用ソフトウェアによりわだち掘れの抽出およびわだち掘れ量の自動算出を行う。3.解析用ソフトウェアに実装されているAI関連技術（2値変換,バウンディングボックス,直線検出など）により、ひび割れの線状・面上判定を行う。4.ひび割れ率は1. 3.の結果を用い自動算出される。5.平たん性、IRI解析用ソフトウェアにより自動算出を行う。

車両・機器諸元、機器設置状況、測定状況

【車両諸元】
・専用測定車両（車種名）：いすゞフォワード
・車両サイズ：
┣長さ:913cm
┣幅 :249cm
┗高さ:333cm

【機器諸元】
・3Dカメラユニット
・ジャイロ、加速度センサー
・レーザードップラー振動計
・レーザードップラー車速計
・電磁波レーダ
・RTK-GNSS受信機

計測技術の精度の算出方法		技術番号	PA010054-V0025

【計測技術の精度の算出方法】

・実道試験区間（延長1,350m）における50区間(1区間=10m)について、各技術で診断区分Ⅰ・Ⅱ・Ⅲによる評価を行う。

・事前に測定した『正解値』と、各技術における診断結果（Ⅰ・Ⅱ・Ⅲ）を比較する。

・公募時のリクワイヤメントにおいて「目視と同等以上の評価が可能」としていることから、有識者による技術検討委員会において『幅値』の考え方を整理し、それぞれの検出率と的中率を求めた。

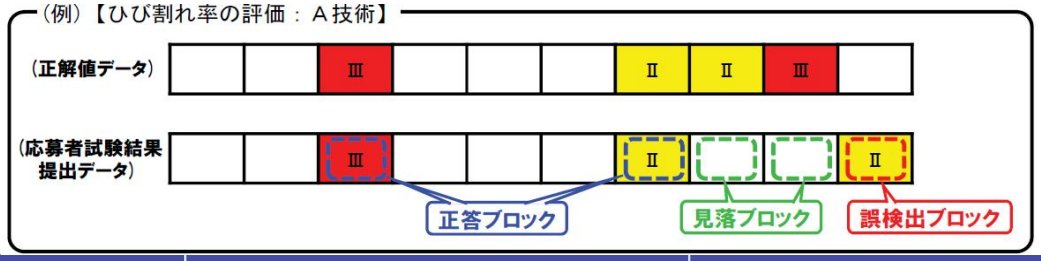
【幅値の考え方】

各測定項目（ひび割れ率・わだち掘れ量・IRI）の**『正解値』が以下の幅値の範囲内であった場合、隣合った区分も正解とする**

■ひび割れ率：『正解値』が診断区分Ⅰ・Ⅱ・Ⅲの基準値となる20%・40%の±5%以内（例：正解値が42.0%（診断区分Ⅲ）であった場合、各技術が「Ⅱ」と判断していても正解とする）

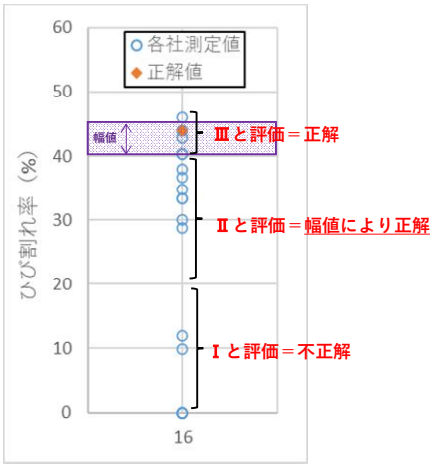
■わだち掘れ量：『正解値』が診断区分Ⅰ・Ⅱ・Ⅲの基準値となる20mm・40mmの±5mm以内（例：正解値が38mm（診断区分Ⅱ）であった場合、各技術が「Ⅲ」と判断していても正解とする）

■IRI：『正解値』が診断区分Ⅰ・Ⅱ・Ⅲの基準値となる3mm/m・8mm/mの±20%以内（例：正解値が9.4mm/m（診断区分Ⅲ）であった場合、各技術が「Ⅱ」と判断していても正解とする）



指標	算出方法	備考
検出率	検出率＝応募技術における正答ブロック数 ／ 正解値を基にした実損傷ブロック数	確実に損傷を発見できるか確認する
的中率	的中率＝応募技術における正答ブロック数 ／ 応募技術により検出されたブロック数	検出結果の精度を確認する

［例］



正解値が
40～45以内なので、
Ⅱと判定した技術も
”正答”となる
⇒

技術No.	測定値	診断区分	通常 判定	幅値の適用後 判定
正解値	44.0	Ⅲ		
No.17	46.0	Ⅲ	○	○
No.3	43.9	Ⅲ	○	○
No.2	12.0	Ⅰ	×	×
No.9	9.9	Ⅰ	×	×
No.13	33.3	Ⅱ	×	○
No.12	28.8	Ⅱ	×	○
No.7	33.4	Ⅱ	×	○
No.15	34.7	Ⅱ	×	○
No.20	30.1	Ⅱ	×	○
No.18	36.6	Ⅱ	×	○
No.19	38.0	Ⅱ	×	○
No.24	40.3	Ⅲ	○	○
No.24	40.4	Ⅲ	○	○
No.8	42.8	Ⅲ	○	○
正答数			5	12

計測技術の精度確認結果		技術番号	PA010054-V0025

【計測技術の精度確認結果（令和7年度）】

ひび割れ率

Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
90～100%	90～100%	90～100%	80～90%

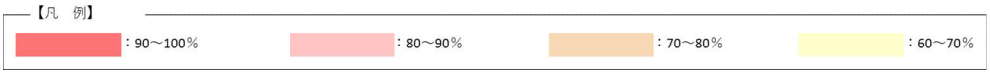
わだち掘れ量

Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
90～100%	90～100%	90～100%	90～100%

IRI

Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
90～100%	90～100%	80～90%	90～100%

※検出率：確実に損傷を発見できるか　　的中率：発見した損傷の評価の精度



技術番号	PA010055-V0025

技術名	アクションカメラを用いた走行動画点群による路面性状診断「Hutec Scan 3D」	会社名	北川ヒューテック株式会社

試験日	令和7年11月18日	天候	晴れ	昼夜	昼間	気温	11.1℃	風速	2.6m/s	路面状況	乾燥
試験場所	茨城県土浦市										

カタログ分類	舗装	検出項目	わだち掘れ量、IRI	計測時平均速度	50 km/h

試験で確認するカタログ項目	わだち掘れ量、IRI

対象箇所の概要

【試験場所】

・舗装種（表層）：密粒度アスファルト舗装

・1区間：10m

・試験区間：1,350mのうち任意の50区間

・交通量（上り）：12,578台／日（〈小型〉10,433台／日、〈大型〉2,145台／日）【R3センサス】

・交通量（下り）：13,227台／日（〈小型〉11,001台／日、〈大型〉2,226台／日）【R3センサス】

※写真は正解値測定時（交通規制中）

※写真は正解値測定時（交通規制中）

試験方法（手順）	技術番号	PA010055-V0025

取付：GoPro2台をフロントガラス内側に横に並べてセットする。

試験前準備：GoProの電源をONにして、しばらく待ってGPSが受信できていることを確認する。GNSSアンテナをルーフにセットし、RTK受信機を起動してFixしたらNMEAデータを記録する。計測が終了するまで、RTKデータは記録し続ける。

計測：試験区間に入る前に、GoProで動画撮影を開始する。複数の区間が有る場合、連続して動画撮影をしてもよいし、区間毎に撮影開始、終了を繰り返してもよい。走行中は前の車との車間距離は5m以上空ける。信号待ちで止まる場合でも5m以上あける。

解析：撮影動画の各区間の起点と終点の時間を確認する。静止画切り出しプログラムにその時間を入力し、静止画を切り出す。GoProのGPSデータとRTKデータから、静止画の撮影位置を計算し一覧表にまとめる。SfM-MVSソフトに静止画と一覧表を読込ませ点群を作成する。出来た点群を解析ソフトで読込み、2.5m毎の横断形状からわだち掘量を算出する。IRI計測ラインの縦断形状をProVALに入れてIRIを計算する

車両・機器諸元、機器設置状況、測定状況

車両：タウンエース

カメラ：GoPro HERO11（13も使用可能）、2台

RTK：受信機 RWS.03C、アンテナ GPSLX09U8W、アプリ DroggerGPS

計測車両

撮影機材

点群データ

計測技術の精度の算出方法		技術番号	PA010055-V0025

【計測技術の精度の算出方法】

・実道試験区間（延長1,350m）における50区間(1区間=10m)について、各技術で診断区分Ⅰ・Ⅱ・Ⅲによる評価を行う。

・事前に測定した『正解値』と、各技術における診断結果（Ⅰ・Ⅱ・Ⅲ）を比較する。

・公募時のリクワイヤメントにおいて「目視と同等以上の評価が可能」としていることから、有識者による技術検討委員会において『幅値』の考え方を整理し、それぞれの検出率と的中率を求めた。

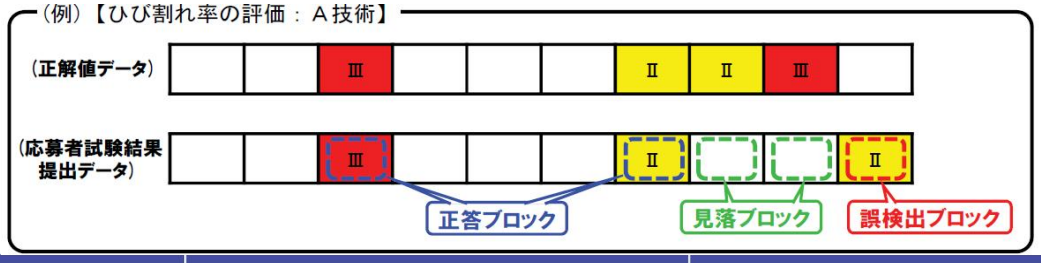
【幅値の考え方】

各測定項目（ひび割れ率・わだち掘れ量・IRI）の**『正解値』が以下の幅値の範囲内であった場合、隣合った区分も正解とする**

■ひび割れ率：『正解値』が診断区分Ⅰ・Ⅱ・Ⅲの基準値となる20%・40%の±5%以内（例：正解値が42.0%（診断区分Ⅲ）であった場合、各技術が「Ⅱ」と判断していても正解とする）

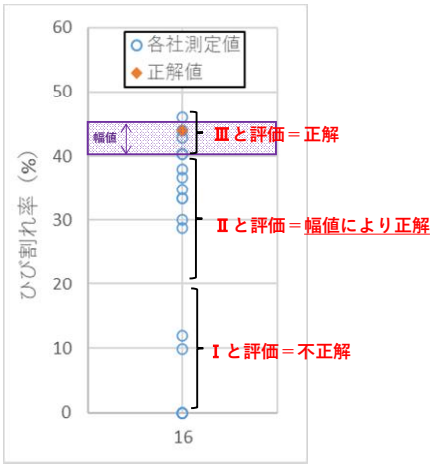
■わだち掘れ量：『正解値』が診断区分Ⅰ・Ⅱ・Ⅲの基準値となる20mm・40mmの±5mm以内（例：正解値が38mm（診断区分Ⅱ）であった場合、各技術が「Ⅲ」と判断していても正解とする）

■IRI：『正解値』が診断区分Ⅰ・Ⅱ・Ⅲの基準値となる3mm/m・8mm/mの±20%以内（例：正解値が9.4mm/m（診断区分Ⅲ）であった場合、各技術が「Ⅱ」と判断していても正解とする）



指標	算出方法	備考
検出率	検出率＝ 応募技術における正答ブロック数 / 正解値を基にした実損傷ブロック数	確実に損傷を発見できるか確認する
的中率	的中率＝ 応募技術における正答ブロック数 / 応募技術により検出されたブロック数	検出結果の精度を確認する

［例］



正解値が
40～45以内なので、
Ⅱと判定した技術も
”正答”となる
⇒

技術No.	測定値	診断区分	通常 判定	幅値の適用後 判定
正解値	44.0	Ⅲ		
No.17	46.0	Ⅲ	○	○
No.3	43.9	Ⅲ	○	○
No.2	12.0	Ⅰ	×	×
No.9	9.9	Ⅰ	×	×
No.13	33.3	Ⅱ	×	○
No.12	28.8	Ⅱ	×	○
No.7	33.4	Ⅱ	×	○
No.15	34.7	Ⅱ	×	○
No.20	30.1	Ⅱ	×	○
No.18	36.6	Ⅱ	×	○
No.19	38.0	Ⅱ	×	○
No.24	40.3	Ⅲ	○	○
No.24	40.4	Ⅲ	○	○
No.8	42.8	Ⅲ	○	○
正答数			5	12

計測技術の精度確認結果		技術番号	PA010055-V0025

【計測技術の精度確認結果（令和7年度）】

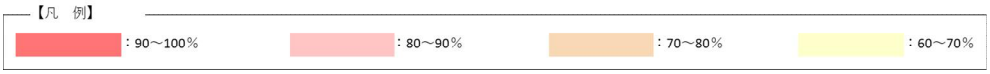
わだち掘れ量

Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
90～100%	90～100%	90～100%	70～80%

IRI

Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
90～100%	90～100%	90～100%	70～80%

※検出率：確実に損傷を発見できるか　　的中率：発見した損傷の評価の精度



技術番号	PA010056-V0025

技術名	Draw-AI with テレマティクスサービス(Diagnose roads with AI)	会社名	国際航業株式会社

試験日	令和7年11月19日	天候	晴れ	昼夜	昼間	気温	9.6℃	風速	0.9m/s	路面状況	乾燥
試験場所	茨城県土浦市										

カタログ分類	舗装	検出項目	ひび割れ率、わだち掘れ量、IRI	計測時 平均速度	50 km/h

試験で確認する カタログ項目	ひび割れ率、わだち掘れ量、IRI

対象箇所の概要

【試験場所】

・舗装種（表層）：密粒度アスファルト舗装

・1区間：10m

・試験区間：1,350mのうち任意の50区間

・交通量（上り）：12,578台／日（〈小型〉10,433台／日、〈大型〉2,145台／日）【R3センサス】

・交通量（下り）：13,227台／日（〈小型〉11,001台／日、〈大型〉2,226台／日）【R3センサス】

※写真は正解値測定時（交通規制中）

※写真は正解値測定時（交通規制中）

試験方法（手順）	技術番号	PA010056-V0025

1．機器設置　機器を設置し画角の調整を行い、アプリ内のスタートボタンより計測開始

2．データ転送　取得した動画と位置情報は順次クラウドサーバに転送され、AIによる解析を開始

3．結果確認　解析結果はWebGIS上で表示。評価区間などの調整を実施

車両・機器諸元、機器設置状況、測定状況

車両：ハイゼットカーゴ（バンタイプ）

車両諸元：幅1.475m×長さ3.395m×高さ1.89m　車両重量：900kg

機器：iPhone　0.5kg

計測技術の精度の算出方法		技術番号	PA010056-V0025

【計測技術の精度の算出方法】

・実道試験区間（延長1,350m）における50区間(1区間=10m)について、各技術で診断区分Ⅰ・Ⅱ・Ⅲによる評価を行う。

・事前に測定した『正解値』と、各技術における診断結果（Ⅰ・Ⅱ・Ⅲ）を比較する。

・公募時のリクワイヤメントにおいて「目視と同等以上の評価が可能」としていることから、有識者による技術検討委員会において『幅値』の考え方を整理し、それぞれの検出率と的中率を求めた。

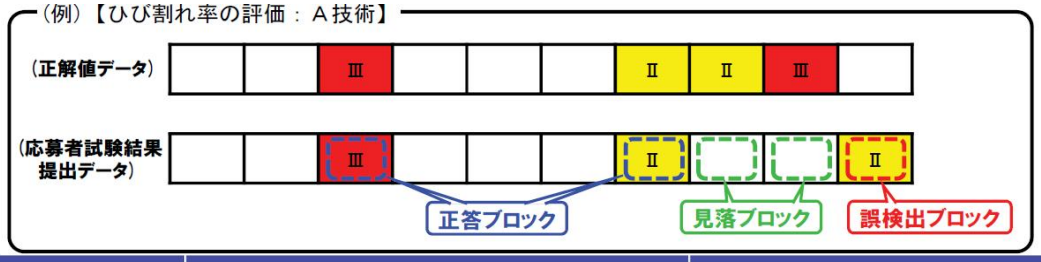
【幅値の考え方】

各測定項目（ひび割れ率・わだち掘れ量・IRI）の**『正解値』が以下の幅値の範囲内であった場合、隣合った区分も正解とする**

■ひび割れ率：『正解値』が診断区分Ⅰ・Ⅱ・Ⅲの基準値となる20%・40%の±5%以内（例：正解値が42.0%（診断区分Ⅲ）であった場合、各技術が「Ⅱ」と判断していても正解とする）

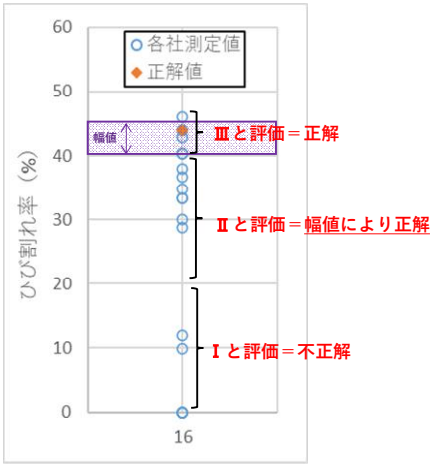
■わだち掘れ量：『正解値』が診断区分Ⅰ・Ⅱ・Ⅲの基準値となる20mm・40mmの±5mm以内（例：正解値が38mm（診断区分Ⅱ）であった場合、各技術が「Ⅲ」と判断していても正解とする）

■IRI：『正解値』が診断区分Ⅰ・Ⅱ・Ⅲの基準値となる3mm/m・8mm/mの±20%以内（例：正解値が9.4mm/m（診断区分Ⅲ）であった場合、各技術が「Ⅱ」と判断していても正解とする）



指標	算出方法	備考
検出率	検出率＝ 応募技術における正答ブロック数 / 正解値を基にした実損傷ブロック数	確実に損傷を発見できるか確認する
的中率	的中率＝ 応募技術における正答ブロック数 / 応募技術により検出されたブロック数	検出結果の精度を確認する

［例］



正解値が
40～45以内なので、
Ⅱと判定した技術も
”正答”となる
⇒

技術No.	測定値	診断区分	通常 判定	幅値の適用後 判定
正解値	44.0	Ⅲ		
No.17	46.0	Ⅲ	○	○
No.3	43.9	Ⅲ	○	○
No.2	12.0	Ⅰ	×	×
No.9	9.9	Ⅰ	×	×
No.13	33.3	Ⅱ	×	○
No.12	28.8	Ⅱ	×	○
No.7	33.4	Ⅱ	×	○
No.15	34.7	Ⅱ	×	○
No.20	30.1	Ⅱ	×	○
No.18	36.6	Ⅱ	×	○
No.19	38.0	Ⅱ	×	○
No.24	40.3	Ⅲ	○	○
No.24	40.4	Ⅲ	○	○
No.8	42.8	Ⅲ	○	○
正答数			5	12

計測技術の精度確認結果		技術番号	PA010056-V0025

【計測技術の精度確認結果（令和7年度）】

ひび割れ率

Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
90～100%	90～100%	90～100%	90～100%

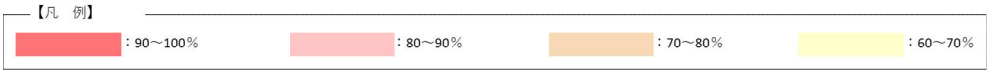
わだち掘れ量

Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
90～100%	90～100%	60～70%	80～90%

IRI

Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
90～100%	90～100%	70～80%	90～100%

※検出率：確実に損傷を発見できるか　　的中率：発見した損傷の評価の精度



技術番号	PA010057-V0025

技術名	簡易型撮影装置					会社名	株式会社パスコ				
試験日	令和7年11月18日	天候	晴れ	昼夜	昼間	気温	11.1℃	風速	2.6m/s	路面状況	乾燥
試験場所	茨城県土浦市										

カタログ分類	舗装	検出項目	ひび割れ率、わだち掘れ量、IRI	計測時 平均速度	40 km/h

試験で確認する カタログ項目	ひび割れ率、わだち掘れ量、IRI

対象箇所の概要

【試験場所】

・舗装種（表層）：密粒度アスファルト舗装

・1区間：10m

・試験区間：1,350mのうち任意の50区間

・交通量（上り）：12,578台／日（〈小型〉10,433台／日、〈大型〉2,145台／日）【R3センサス】

・交通量（下り）：13,227台／日（〈小型〉11,001台／日、〈大型〉2,226台／日）【R3センサス】

※写真は正解値測定時（交通規制中）

※写真は正解値測定時（交通規制中）

試験方法（手順）	技術番号	PA010057-V0025

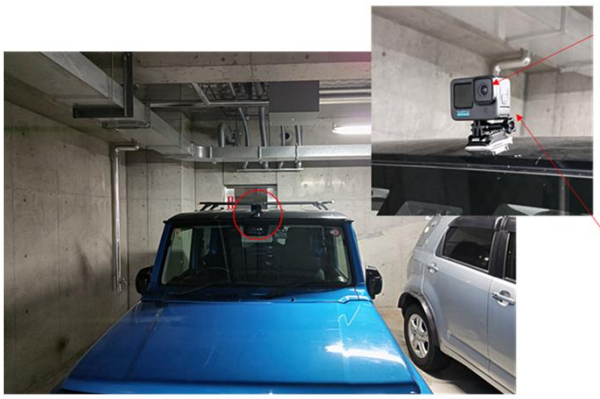
【①点検】車両前方動画（ひび割れ、わだち掘れ）と加速度（IRI）、位置座標を取得する。

【②データ取り込み】取得した動画、加速度、位置座標を解析ソフトウェアに取り込む。

【③解析前処理】動画データを静止画に変換、静止画のオルソ画像化、複数枚の画像からSfMにより点群化、加速度にGPS情報から距離情報を付与

【④解析前処理】AI判読によりオルソ画像内のひび割れ抽出、横断形状取得位置を距離に基づき自動設定し、点群から横断形状の抽出、わだち掘れ量を自動計算、加速度に対して積分等の変換処理により縦断プロファイルの生成し、換算式からIRIを算出を実施。算出結果から帳票を出力。

車両・機器諸元、機器設置状況、測定状況



計測技術の精度の算出方法		技術番号	PA010057-V0025

【計測技術の精度の算出方法】

・実道試験区間（延長1,350m）における50区間(1区間=10m)について、各技術で診断区分Ⅰ・Ⅱ・Ⅲによる評価を行う。

・事前に測定した『正解値』と、各技術における診断結果（Ⅰ・Ⅱ・Ⅲ）を比較する。

・公募時のリクワイヤメントにおいて「目視と同等以上の評価が可能」としていることから、有識者による技術検討委員会において『幅値』の考え方を整理し、それぞれの検出率と的中率を求めた。

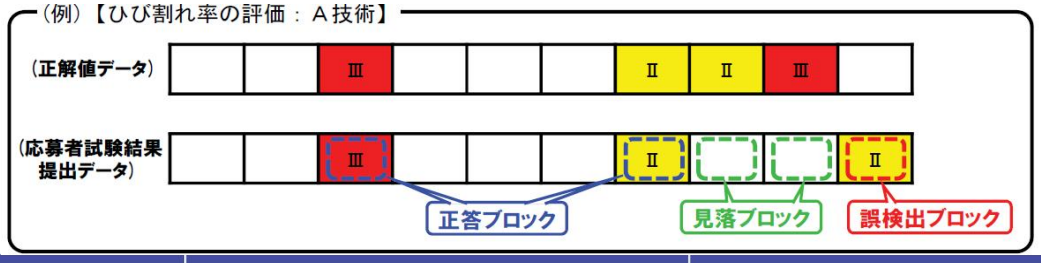
【幅値の考え方】

各測定項目（ひび割れ率・わだち掘れ量・IRI）の**『正解値』が以下の幅値の範囲内であった場合、隣合った区分も正解とする**

■ひび割れ率：『正解値』が診断区分Ⅰ・Ⅱ・Ⅲの基準値となる20%・40%の±5%以内（例：正解値が42.0%（診断区分Ⅲ）であった場合、各技術が「Ⅱ」と判断していても正解とする）

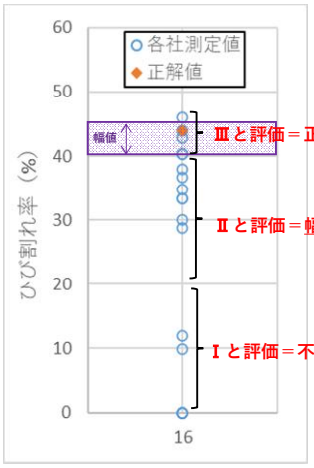
■わだち掘れ量：『正解値』が診断区分Ⅰ・Ⅱ・Ⅲの基準値となる20mm・40mmの±5mm以内（例：正解値が38mm（診断区分Ⅱ）であった場合、各技術が「Ⅲ」と判断していても正解とする）

■IRI：『正解値』が診断区分Ⅰ・Ⅱ・Ⅲの基準値となる3mm/m・8mm/mの±20%以内（例：正解値が9.4mm/m（診断区分Ⅲ）であった場合、各技術が「Ⅱ」と判断していても正解とする）



指標	算出方法	備考
検出率	検出率＝応募技術における正答ブロック数 / 正解値を基にした実損傷ブロック数	確実に損傷を発見できるか確認する
的中率	的中率＝応募技術における正答ブロック数 / 応募技術により検出されたブロック数	検出結果の精度を確認する

［例］



正解値が
40～45以内なので、
Ⅱと判定した技術も
”正答”となる
⇒

技術No.	測定値	診断区分	通常 判定	幅値の適用後 判定
正解値	44.0	Ⅲ		
No.17	46.0	Ⅲ	○	○
No.3	43.9	Ⅲ	○	○
No.2	12.0	Ⅰ	×	×
No.9	9.9	Ⅰ	×	×
No.13	33.3	Ⅱ	×	○
No.12	28.8	Ⅱ	×	○
No.7	33.4	Ⅱ	×	○
No.15	34.7	Ⅱ	×	○
No.20	30.1	Ⅱ	×	○
No.18	36.6	Ⅱ	×	○
No.19	38.0	Ⅱ	×	○
No.24	40.3	Ⅲ	○	○
No.24	40.4	Ⅲ	○	○
No.8	42.8	Ⅲ	○	○
正答数			5	12

計測技術の精度確認結果		技術番号	PA010057-V0025

【計測技術の精度確認結果（令和7年度）】

ひび割れ率

Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
70～80%	90～100%	60～70%	60～70%

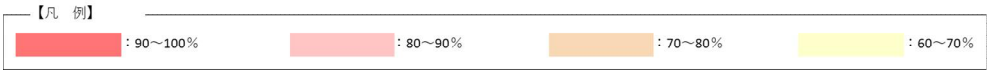
わだち掘れ量

Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
90～100%	90～100%	60～70%	70～80%

IRI

Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
90～100%	90～100%	60～70%	70～80%

※検出率：確実に損傷を発見できるか　　的中率：発見した損傷の評価の精度



技術番号	PA010058-V0025

技術名	MMSを活用した路面性状調査					会社名	株式会社三英技研				
試験日	令和7年11月19日	天候	晴れ	昼夜	昼間	気温	9.6℃	風速	0.9m/s	路面状況	乾燥
試験場所	茨城県土浦市										

カタログ分類	舗装	検出項目	ひび割れ率、わだち掘れ量、IRI	計測時 平均速度	40 km/h

試験で確認する カタログ項目	ひび割れ率、わだち掘れ量、IRI

対象箇所の概要

【試験場所】

・舗装種（表層）：密粒度アスファルト舗装

・1区間：10m

・試験区間：1,350mのうち任意の50区間

・交通量（上り）：12,578台／日（〈小型〉10,433台／日、〈大型〉2,145台／日）【R3センサス】

・交通量（下り）：13,227台／日（〈小型〉11,001台／日、〈大型〉2,226台／日）【R3センサス】

※写真は正解値測定時（交通規制中）

※写真は正解値測定時（交通規制中）

試験方法（手順）	技術番号	PA010058-V0025

【①点検】
- MMS計測車両（GNSSやIMU等の測位機器）の初期化作業
- 計測対象路線の計測
- MMS計測車両の終了作業

【②データ取り込み】
- MMS計測車両に搭載しているメインユニットから計測データを記録メディア（SSD等）に複写

【③解析前処理】
- 専用ソフトウェアにて計測した測位データと電子基準点観測データから自己位置姿勢解析を行う
- 専用ソフトウェアにて三次元点群データの生成を行う

【④データ解析】

【共通】
- 解析する路線ごとの基準線、解析距離、解析幅員の決定と解析用データ作成

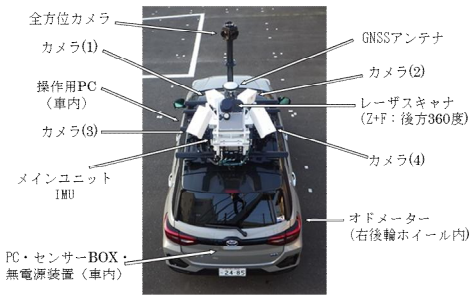
【ひび割れ率】
- ひび割れ解析用にオルソ画像を生成
- AIを利用したひび割れ抽出及び目視確認、パッチング及び橋梁ジョイントの抽出
- 自社開発ソフトによるひび割れ率を算出

【わだち掘れ量、IRI】
- 自社開発ソフトによるわだち掘れ量及び平たん性を算出
- 平たん性の計算結果で出力される地形データ（erd形式のファイル）を平たん性解析ソフト「ProVAL」を用いてIRIを算出

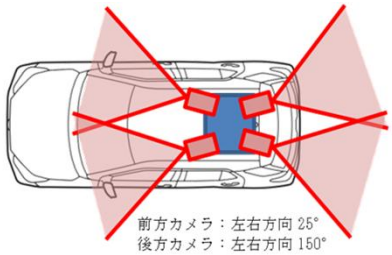
車両・機器諸元、機器設置状況、測定状況

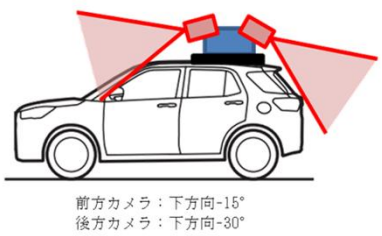
【計測車両】

車種：トヨタ　ライズ
全長：399cm
全幅：169cm
前高：275cm
（全方位カメラ格納時：232cm）

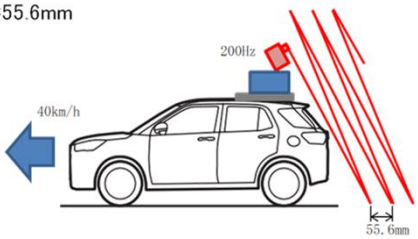


【計測機器】
- メインユニット（約80×60×70cm）
- カメラ４台（前方２台、後方２台）
  - 画素数：500万画素
  - 撮影間隔：2～5m/枚
- 高密度レーザ１台（後部下向45°）
  - 反射輝度：あり
  - 取得点数：最大1,016,000点/秒
  - ヘッド回転数：200Hz
    （50Hz、100Hzに変更可）
  - 最大到達距離：119m
    （実測50m程度）
  - 視野角（１台）：360°
- GNSSアンテナ
- オドメトリ
- 操作用PC
- センサーBOX
- 無電源装置
- 全方位カメラ（必要に応じて）

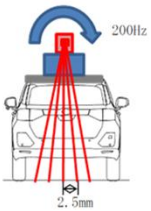




車両進行方向に対する点群間隔
=55.6mm



車両左右方向に対する点群間隔
=2.5mm



計測技術の精度の算出方法		技術番号	PA010058-V0025

【計測技術の精度の算出方法】

・実道試験区間（延長1,350m）における50区間(1区間=10m)について、各技術で診断区分Ⅰ・Ⅱ・Ⅲによる評価を行う。

・事前に測定した『正解値』と、各技術における診断結果（Ⅰ・Ⅱ・Ⅲ）を比較する。

・公募時のリクワイヤメントにおいて「目視と同等以上の評価が可能」としていることから、有識者による技術検討委員会において『幅値』の考え方を整理し、それぞれの検出率と的中率を求めた。

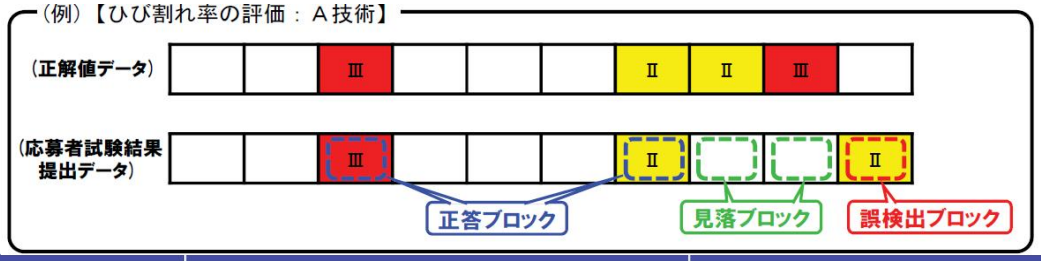
【幅値の考え方】

各測定項目（ひび割れ率・わだち掘れ量・IRI）の**『正解値』が以下の幅値の範囲内であった場合、隣合った区分も正解とする**

■ひび割れ率：『正解値』が診断区分Ⅰ・Ⅱ・Ⅲの基準値となる20%・40%の±5%以内（例：正解値が42.0%（診断区分Ⅲ）であった場合、各技術が「Ⅱ」と判断していても正解とする）

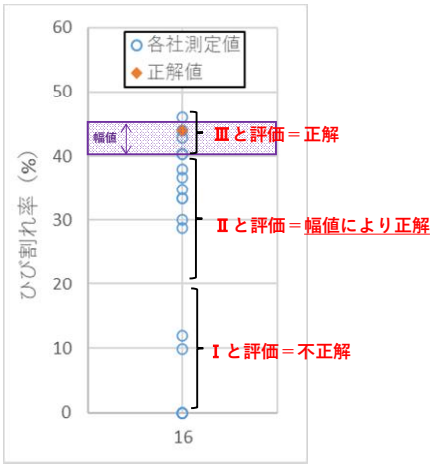
■わだち掘れ量：『正解値』が診断区分Ⅰ・Ⅱ・Ⅲの基準値となる20mm・40mmの±5mm以内（例：正解値が38mm（診断区分Ⅱ）であった場合、各技術が「Ⅲ」と判断していても正解とする）

■IRI：『正解値』が診断区分Ⅰ・Ⅱ・Ⅲの基準値となる3mm/m・8mm/mの±20%以内（例：正解値が9.4mm/m（診断区分Ⅲ）であった場合、各技術が「Ⅱ」と判断していても正解とする）



指標	算出方法	備考
検出率	検出率＝応募技術における正答ブロック数 / 正解値を基にした実損傷ブロック数	確実に損傷を発見できるか確認する
的中率	的中率＝応募技術における正答ブロック数 / 応募技術により検出されたブロック数	検出結果の精度を確認する

［例］



正解値が
40～45以内なので、
Ⅱと判定した技術も
”正答”となる
⇒

技術No.	測定値	診断区分	通常 判定	幅値の適用後 判定
正解値	44.0	Ⅲ		
No.17	46.0	Ⅲ	○	○
No.3	43.9	Ⅲ	○	○
No.2	12.0	Ⅰ	×	×
No.9	9.9	Ⅰ	×	×
No.13	33.3	Ⅱ	×	○
No.12	28.8	Ⅱ	×	○
No.7	33.4	Ⅱ	×	○
No.15	34.7	Ⅱ	×	○
No.20	30.1	Ⅱ	×	○
No.18	36.6	Ⅱ	×	○
No.19	38.0	Ⅱ	×	○
No.24	40.3	Ⅲ	○	○
No.24	40.4	Ⅲ	○	○
No.8	42.8	Ⅲ	○	○
正答数			5	12

計測技術の精度確認結果		技術番号	PA010058-V0025

【計測技術の精度確認結果（令和7年度）】

ひび割れ率

Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
90～100%	90～100%	90～100%	90～100%

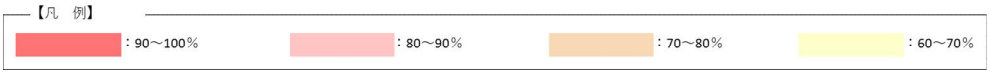
わだち掘れ量

Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
90～100%	90～100%	90～100%	90～100%

IRI

Ⅱ以上検出率	Ⅱ以上的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
90～100%	90～100%	90～100%	90～100%

※検出率：確実に損傷を発見できるか　　的中率：発見した損傷の評価の精度



技術番号	PA010059-V0025

技術名	エッジAI路面解析ソリューション「Miruroad（ミルロード）」	会社名	エコモット株式会社

試験日	令和7年11月19日	天候	晴れ	昼夜	昼間	気温	9.6℃	風速	0.9m/s	路面状況	乾燥
試験場所	茨城県土浦市										

カタログ分類	舗装	検出項目	IRI	計測時 平均速度	53.8　km/h

試験で確認する カタログ項目	IRI

対象箇所の概要

【試験場所】

・舗装種（表層）：密粒度アスファルト舗装

・1区間：10m

・試験区間：1,350mのうち任意の50区間

・交通量（上り）：12,578台／日（〈小型〉10,433台／日、〈大型〉2,145台／日）【R3センサス】

・交通量（下り）：13,227台／日（〈小型〉11,001台／日、〈大型〉2,226台／日）【R3センサス】

※写真は正解値測定時（交通規制中）

※写真は正解値測定時（交通規制中）

試験方法（手順）	技術番号	PA010059-V0025

ユーザー実施事項：乗用車のダッシュボードにドライブレコーダーを固定し、シガーソケットに接続されている状態で計測対象道路を走行。

データ取得・送信：5m間隔で常時画像を取得・位置情報や計測結果をリアルタイムでクラウドに送信。

指標算出：本工程では、ドライブレコーダー等の汎用デバイスから取得した「Z軸加速度」に基づき、国際的な路面平坦性指標であるIRIに近似させた「疑似IRI」を算出します。
画像AI解析：取得した画像に対し、エッジAIでひび割れ率・ポットホール検出情報を算出します。

専用車両による縦断プロファイル測定に代わり、簡易センサーデータから統計的に路面の凹凸傾向を把握すること、またひび割れ率・ポットホール情報を地図上にマッピングし、視覚的に把握することを目的としています。

車両・機器諸元、機器設置状況、測定状況

【車両諸元】
・測定時の車種：ヤリス
・車両サイズ
├長さ:3,940mm
├幅　:1,695mm
└高さ:1,500mm

【機器諸元】
エッジAI端末（通信型ドライブレコーダー）
機種名：JVCケンウッド製 通信型ドライブレコーダー『STZ-DR20J』
製品ページ： https://www.ecomott.co.jp/product/stz-dr20j/
適合ラベル取得製品情報ページ：
https://jc-star.ipa.go.jp/conformance/CNF_0199271b-ae89-715c-a9f7-a04ecce4fd11.html

【機器設置状況】
上記ドライブレコーダーをダッシュボード中央上部に設置

【測定状況】
電源ON時に計測開始し計測結果をリアルタイム送信、電源OFFに計測終了

計測技術の精度の算出方法		技術番号	PA010059-V0025

【計測技術の精度の算出方法】

・実道試験区間（延長1,350m）における50区間(1区間=10m)について、各技術で診断区分Ⅰ・Ⅱ・Ⅲによる評価を行う。

・事前に測定した『正解値』と、各技術における診断結果（Ⅰ・Ⅱ・Ⅲ）を比較する。

・公募時のリクワイヤメントにおいて「目視と同等以上の評価が可能」としていることから、有識者による技術検討委員会において『幅値』の考え方を整理し、それぞれの検出率と的中率を求めた。

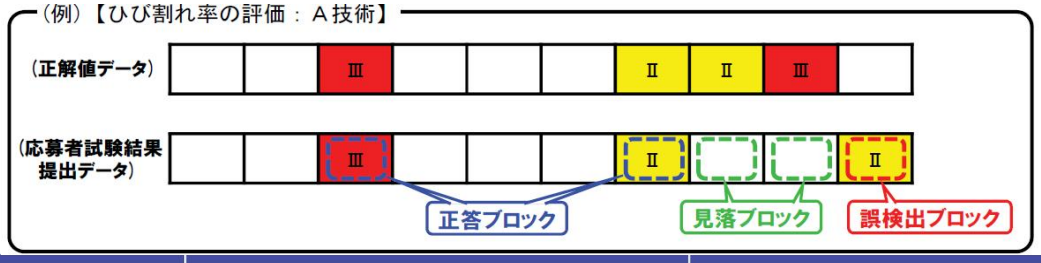
【幅値の考え方】

各測定項目（ひび割れ率・わだち掘れ量・IRI）の**『正解値』が以下の幅値の範囲内であった場合、隣合った区分も正解とする**

■ひび割れ率：『正解値』が診断区分Ⅰ・Ⅱ・Ⅲの基準値となる20%・40%の±5%以内（例：正解値が42.0%（診断区分Ⅲ）であった場合、各技術が「Ⅱ」と判断していても正解とする）

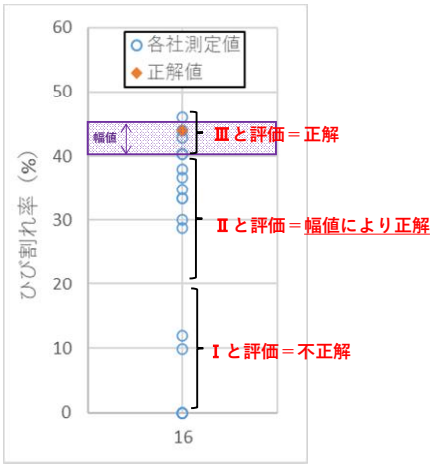
■わだち掘れ量：『正解値』が診断区分Ⅰ・Ⅱ・Ⅲの基準値となる20mm・40mmの±5mm以内（例：正解値が38mm（診断区分Ⅱ）であった場合、各技術が「Ⅲ」と判断していても正解とする）

■IRI：『正解値』が診断区分Ⅰ・Ⅱ・Ⅲの基準値となる3mm/m・8mm/mの±20%以内（例：正解値が9.4mm/m（診断区分Ⅲ）であった場合、各技術が「Ⅱ」と判断していても正解とする）



指標	算出方法	備考
検出率	検出率＝応募技術における正答ブロック数 / 正解値を基にした実損傷ブロック数	確実に損傷を発見できるか確認する
的中率	的中率＝応募技術における正答ブロック数 / 応募技術により検出されたブロック数	検出結果の精度を確認する

［例］



正解値が
40～45以内なので、
Ⅱと判定した技術も
”正答”となる
⇒

技術No.	測定値	診断区分	通常 判定	幅値の適用後 判定
正解値	44.0	Ⅲ		
No.17	46.0	Ⅲ	○	○
No.3	43.9	Ⅲ	○	○
No.2	12.0	Ⅰ	×	×
No.9	9.9	Ⅰ	×	×
No.13	33.3	Ⅱ	×	○
No.12	28.8	Ⅱ	×	○
No.7	33.4	Ⅱ	×	○
No.15	34.7	Ⅱ	×	○
No.20	30.1	Ⅱ	×	○
No.18	36.6	Ⅱ	×	○
No.19	38.0	Ⅱ	×	○
No.24	40.3	Ⅲ	○	○
No.24	40.4	Ⅲ	○	○
No.8	42.8	Ⅲ	○	○
正答数			5	12

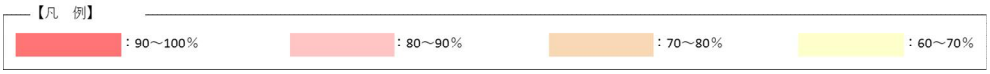
計測技術の精度確認結果		技術番号	PA010059-V0025

【計測技術の精度確認結果（令和7年度）】

IRI

Ⅱ以上 検出率	Ⅱ以上 的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
70～80%	90～100%	60～70%	60～70%

※検出率：確実に損傷を発見できるか　　的中率：発見した損傷の評価の精度



技術番号	PA010060-V0025

技術名	GeoMasterNeo®					会社名	アジア航測株式会社				
試験日	令和7年11月19日	天候	晴れ	昼夜	昼間	気温	9.6℃	風速	0.9m/s	路面状況	乾燥
試験場所	茨城県土浦市										

カタログ分類	舗装	検出項目	ひび割れ率、わだち掘れ量	計測時 平均速度	50 km/h

試験で確認する カタログ項目	ひび割れ率、わだち掘れ量

対象箇所の概要

【試験場所】

・舗装種（表層）：密粒度アスファルト舗装

・1区間：10m

・試験区間：1,350mのうち任意の50区間

・交通量（上り）：12,578台／日（〈小型〉10,433台／日、〈大型〉2,145台／日）【R3センサス】

・交通量（下り）：13,227台／日（〈小型〉11,001台／日、〈大型〉2,226台／日）【R3センサス】

※写真は正解値測定時（交通規制中）

※写真は正解値測定時（交通規制中）

試験方法（手順）	技術番号	PA010060-V0025

① 走行計測（データ取得）
軽自動車（ハスラー）に MMS（Leica TRK700Evo：GNSS/IMU、Z+F Profiler 9012、全方位カメラ〈5M×6〉） を搭載し、交通規制を行わない非停止走行で、レーザ点群（XYZ・反射強度）・全方位静止画・GNSS/IMU を同時取得する。計測は日中の良好可視条件で実施する（降雨・濃霧・冠水時は中止）。

② 軌跡・点群の後処理（3D再構成）
取得した GNSS/IMU を後処理統合して最適軌跡・姿勢を推定し、センサ幾何校正値により高密度点群を3D再構成する。衛星遮蔽環境（トンネル等）は調整点で補正する。

③ 指標抽出（わだち掘れ量・ひび割れ）
点群から縦断・横断プロファイルを抽出し、わだち掘れ量（横断基準面からの最大深さ）を算出。ひび割れは画像の線状特徴と点群を統合して抽出・面積化（50cmメッシュ法により率を算出）。

④ 区間集計・成果作成
抽出結果を区間単位で集約し、帳票（CSV／XLSX）・CAD（DXF）・GIS（SHP など）・PDF（損傷図）、および**ビューア（点群＋画像）**として成果とりまとめを行う。

車両・機器諸元、機器設置状況、測定状況

1) 車両・機器諸元
・車両：ハスラー（スズキ）／外形寸法 3395×1475×1680 mm、車両総重量 1090 kg、搭載機器重量 約23 kg。
MMSユニット：Leica TRK700Evo（GNSS/IMU、Z+F Profiler 9012（1000kHz／200Hz）、全方位カメラ 5M×6）。
2) 機器設置状況
・一体搭載（車載）構成で、走行中に点群＋全方位画像＋GNSS/IMUを同期取得。運動制御用の外部無線は想定せず、データはオフライン記録が基本。
・測位処理は GNSS/IMU 後処理統合（必要に応じ SLAM）により軌跡・姿勢を高精度化。衛星遮蔽部は調整点で補正する。
3) 測定状況（運用条件）
・環境条件：日中の良好可視が原則。降雨・濡れ面・濃霧・冠水は品質低下のため回避。逆光・レンズ汚れも判定品質に影響。
・走行条件：0〜60 km/h（推奨 20〜40 km/h）で交通規制不要の非停止走行。渋滞等の低速域では、点群密度・画像ブレに留意する。
・対象範囲：道路管理者が指定する区間。**車線全幅（必要により路肩含む）**を対象とし、多車線区間は複数走行で網羅する。
※補足
成果の出力拡張子例：画像 .bmp/.jpg、CAD .dxf、数値 .csv/.xlsx、GIS Shape、PDF 帳票、およびビューア用プロジェクト。
実運用の帳票様式は依頼仕様に合わせて調整する。

計測技術の精度の算出方法		技術番号	PA010060-V0025

【計測技術の精度の算出方法】

・実道試験区間（延長1,350m）における50区間(1区間=10m)について、各技術で診断区分Ⅰ・Ⅱ・Ⅲによる評価を行う。

・事前に測定した『正解値』と、各技術における診断結果（Ⅰ・Ⅱ・Ⅲ）を比較する。

・公募時のリクワイヤメントにおいて「目視と同等以上の評価が可能」としていることから、有識者による技術検討委員会において『幅値』の考え方を整理し、それぞれの検出率と的中率を求めた。

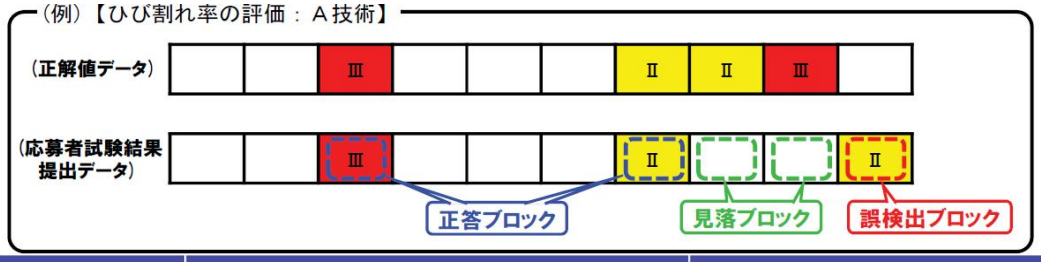
【幅値の考え方】

各測定項目（ひび割れ率・わだち掘れ量・IRI）の**『正解値』が以下の幅値の範囲内であった場合、隣合った区分も正解とする**

■ひび割れ率：『正解値』が診断区分Ⅰ・Ⅱ・Ⅲの基準値となる20%・40%の±5%以内（例：正解値が42.0%（診断区分Ⅲ）であった場合、各技術が「Ⅱ」と判断していても正解とする）

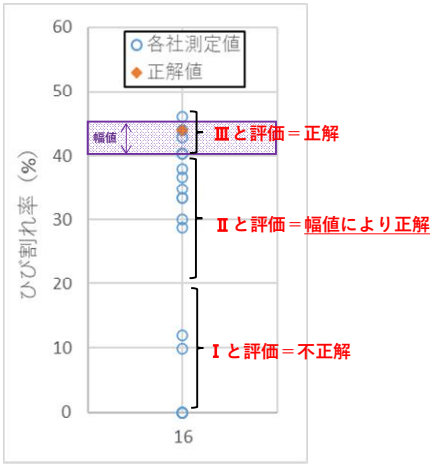
■わだち掘れ量：『正解値』が診断区分Ⅰ・Ⅱ・Ⅲの基準値となる20mm・40mmの±5mm以内（例：正解値が38mm（診断区分Ⅱ）であった場合、各技術が「Ⅲ」と判断していても正解とする）

■IRI：『正解値』が診断区分Ⅰ・Ⅱ・Ⅲの基準値となる3mm/m・8mm/mの±20%以内（例：正解値が9.4mm/m（診断区分Ⅲ）であった場合、各技術が「Ⅱ」と判断していても正解とする）



指標	算出方法	備考
検出率	検出率＝応募技術における正答ブロック数 / 正解値を基にした実損傷ブロック数	確実に損傷を発見できるか確認する
的中率	的中率＝応募技術における正答ブロック数 / 応募技術により検出されたブロック数	検出結果の精度を確認する

［例］



正解値が
40～45以内なので、
Ⅱと判定した技術も
”正答”となる
⇒

技術No.	測定値	診断区分	通常 判定	幅値の適用後 判定
正解値	44.0	Ⅲ		
No.17	46.0	Ⅲ	○	○
No.3	43.9	Ⅲ	○	○
No.2	12.0	Ⅰ	×	×
No.9	9.9	Ⅰ	×	×
No.13	33.3	Ⅱ	×	○
No.12	28.8	Ⅱ	×	○
No.7	33.4	Ⅱ	×	○
No.15	34.7	Ⅱ	×	○
No.20	30.1	Ⅱ	×	○
No.18	36.6	Ⅱ	×	○
No.19	38.0	Ⅱ	×	○
No.24	40.3	Ⅲ	○	○
No.24	40.4	Ⅲ	○	○
No.8	42.8	Ⅲ	○	○
正答数			5	12

計測技術の精度確認結果		技術番号	PA010060-V0025

【計測技術の精度確認結果（令和7年度）】

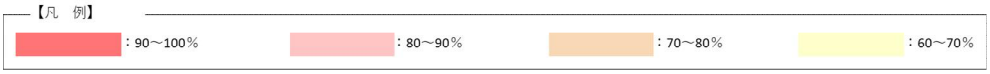
ひび割れ率

Ⅱ以上 検出率	Ⅱ以上 的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
90～100%	90～100%	90～100%	90～100%

わだち掘れ量

Ⅱ以上 検出率	Ⅱ以上 的中率	Ⅲ検出率	Ⅲ的中率
90～100%	90～100%	90～100%	90～100%

※検出率：確実に損傷を発見できるか　　的中率：発見した損傷の評価の精度



技術番号	PA010061-V0025

技術名	移動体計測による路面性状調査					会社名	アジア航測株式会社				
試験日	令和7年11月19日	天候	晴れ	昼夜	昼間	気温	9.6℃	風速	0.9℃	路面状況	乾燥
試験場所	茨城県土浦市										

カタログ分類	舗装	検出項目	ひび割れ率、わだち掘れ量、IRI	計測時 平均速度	50 km/h

試験で確認する カタログ項目	ひび割れ率、わだち掘れ量、IRI

対象箇所の概要

【試験場所】

・舗装種（表層）：密粒度アスファルト舗装

・1区間：10m

・試験区間：1,350mのうち任意の50区間

・交通量（上り）：12,578台／日（〈小型〉10,433台／日、〈大型〉2,145台／日）【R3センサス】

・交通量（下り）：13,227台／日（〈小型〉11,001台／日、〈大型〉2,226台／日）【R3センサス】

※写真は正解値測定時（交通規制中）

※写真は正解値測定時（交通規制中）

1. 基本事項

技術番号		PA020024-V0024			
技術名		ドラレコ・ロードマネージャー			
	技術バージョン	-		作成：　2025年3月作成	
開発者		株式会社アーバンエックステクノロジーズ			
連絡先等		TEL：　080-1619-5594	E-mail：　rm-customer-team@urbanx-tech.com		担当部署：営業CS
現有台数・基地		一般車両のドライブレコーダー8万台	基地	-	
技術概要		「道路損傷による事故を未然に防ぎたい道路管理者」向けのビッグデータを活用した「AIによる道路損傷検知サービス」です。三井住友海上火災保険株式会社が自動車保険とセットでご提供する一般車両（法人車両）向けのドラレコで道路画像を撮影し、AIを用いて路面の損傷を検知することで、職員自ら巡回せずに損傷を確認することが可能です。また損傷画像と損傷情報を帳票印刷し現場の指示書として活用できます。			
技術区分	対象部位	歩道/車道/路肩部/その他（車載ドライブレコーダーに映れば検知可能）			
	変状の種類	ポットホール/亀甲状ひび割れ/区画線剥離の検出			
	物理原理	画像			
	検出項目	カメラによる画像解析/座標位置			

2. 基本諸元

計測機器の構成			三井住友海上火災保険株式会社が自動車保険とセットで提供する一般車両（法人車両）向けの8万台のドライブレコーダーから、AIによる画像解析を行い損傷を検出する。
移動装置	移動原理		【車両型】/ドライブレコーダーを車両のフロントガラス上部等に設置して車両走行しながら計測する。
	運動制御機構	通信	–
		測位	–
		自律機能	–
	外形寸法・重量		取付車両による。
	搭載可能容量（分離構造の場合）		取付車両による。
	動力		取付車両による。
	連続稼働時間（バッテリー給電の場合）		–
計測装置	設置方法		ドライブレコーダーを車両に固定設置する。
	外形寸法・重量（分離構造の場合）		約100×約62×約41mm（ブラケット取付け時高さ約89～98mm） 本体質量（重さ）約176g（microSDカード含む。ブラケット、ケーブル含まず）
	センシングデバイス	カメラ	画面サイズ3.0型 フルカラーTFT 液晶 映像素子1／3型カラーCMOS 有効画素数約200万pixel 最大記録画角水平：約123度×垂直：約64度 レンズ広角、F値：2.0 フレームレート27fps 記録解像度1920×1080 録画フォーマット（動画）MP4（映像：H.264 音声：AAC） 録画フォーマット（静止画）JPEG準拠（最大：1920×1080） 音声記録ON／OFF可 HDRON固定
		パン・チルト機構	–
		角度記録・制御機構機能	–
		測位機構	ドライブレコーダー内臓のGPS
		計測原理	ドライブレコーダー内臓のカメラで撮影し、AIによる自動検出ロジックを一定間隔で実行。損傷が検出されたら、クラウドサーバにそれらの情報をアップロードし、さらにAIによる自動検出を実行する。
		計測の適用条件（計測原理に照らした適用条件）	【検出不可条件】 ・雨天など路面が濡れた状態 ・データ取得7:00～17:59以外の時間帯 ・山間部などGPS精度が低い場合 ・一般車両の走行データから検知をするため特定箇所の走行指示依頼
		精度と信頼性に影響を及ぼす要因	下記の要因。 ・雨天など路面が濡れた状態 ・周囲の環境が暗すぎる、もしくは明るすぎる場合。 ・山間部などGPS精度が低い場合。
		計測プロセス	①一般車両のフロントガラス上部等にドライブレコーダーを設置する。 ②車両の始動と同時にドライブレコーダーも起動し、自動的に撮影・検出を開始する。 ③車両移動中に自動で損傷を検出する。検出した損傷等のデータがアップロードされる。 ④車両のエンジン停止により、自動的にドライブレコーダーも停止する。
		アウトプット	ダッシュボードに損傷情報を表示する。 データ出力形式 ・ポットホール等損傷情報（画像・位置情報・日時・推定サイズ・対応状況など）が記載された帳票(PDF形式) ・ポットホール等損傷情報（位置情報・日時・推定サイズ・対応状況など）が一覧化されたリストファイル(CSV形式) ・損傷画像（JPEG）
		計測頻度	最小計測回数：1回
	耐久性		–
	動力		車両内部配線、または車両シガーソケットからの給電を使用する。
	連続稼働時間（バッテリー給電の場合）		–
データ収集・通信装置	設置方法		ドライブレコーダーを一般車両のフロントガラス上部等に固定設置する。
	外形寸法・重量（分離構造の場合）		約100×約62×約41mm（ブラケット取付け時高さ約89～98mm） 本体質量（重さ）約176g（microSDカード含む。ブラケット、ケーブル含まず）
	データ収集・記録機能		モバイル回線を通じてアップロード
	通信規格（データを伝送し保存する場合）		LTE
	セキュリティ（データを伝送し保存する場合）		TLS暗号化通信
	動力		車両内部配線、または車両シガーソケットからの給電を使用する。
	データ収集・通信可能時間（データを伝送し保存する場合）		7:00～17:59

3. 計測性能

項目			性能
計測装置	計測レンジ(測定範囲)		画像が写る範囲
	感度	校正方法	–
		検出性能	–
		検出感度	–
	撮影速度		5～60km/h
	計測精度		ポットホール:5cm毎に10段階で分類(最小:5cm未満　～　最大:45cm以上) 亀甲上ひび割れ:75cm毎に6段階で分類(最小:75cm未満　～　最大:375cm以上)
	位置精度		–
	色識別性能		–
	S/N比		–
	分解能		–
	計測精度		ポットホール:5cm毎に10段階で分類(最小:5cm未満　～　最大:45cm以上) 亀甲状ひび割れ:75cm毎に6段階で分類(最小:75cm未満　～　最大:375cm以上)
	計測速度 (移動しながら計測する場合)		約1FPS
	位置精度 (移動しながら計測する場合)		–

4. 画像処理・調書作成支援

変状検出手順		①ドライブレコーダーで、当社開発のAIモデルを動かし、一次検出を行う。 ②一次検出で見つかった損傷は画像としてサーバに送信する。 ③サーバに送られた損傷画像は当社開発のAIモデルで二次検出を行う。また、損傷画像から損傷の大きさを推定する。
ソフトウェア情報	ソフトウエア名	自社開発クラウド解析・閲覧システム：ドラレコ・ロードマネージャー
	検出可能な変状	ポットホール、亀甲状ひび割れ、区画線・横断歩道の剥離
	変状検出の原理・アルゴリズム	-
	取り扱い可能な画像データ	①ファイル形式：JPEG ②ファイル容量：- ③カラー/白黒画像：カラー ④画素分解能：ドライブレコーダー搭載カメラによる撮影
	出力ファイル形式	JPEG、PDF、CSV

5. 留意事項（その1）

項目		適用可否／適用条件
点検時現場条件	道路幅員条件	−
	周辺条件	−
	作業範囲	−
	安全面への配慮	−
	無線等使用における混線等対策	−
	交通規制の要否	不要
	交通規制の範囲	不要
	現地への運搬方法運搬方法	一般車両にドライブレコーダーを設置して運搬
	気温条件	動作温度範囲－10℃～＋60℃
	車線数の制約	なし
	その他	【検出不可条件】 ・雨天など路面が濡れた状態 ・データ取得7:00～17:59以外の時間帯 ・山間部などGPS精度が低い場合 ・一般車両の走行データから検知をするため特定箇所の走行指示依頼 【機器のリース】 自治体向けに貸し出す専用装置（損傷検知専用ドラレコ）は有償で貸出台数に制限あり

5. 留意事項（その2）

項目		適用可否／適用条件
作業条件・運用条件	調査技術者の技量	特になし
	必要構成人員数	操作1名
	操作に必要な資格等の有無、フライト時間	特になし
	作業ヤード・操作場所	特になし
	点検・診断に関する費用	・当サービスは自治体の人口と管理する道路延長、データ収集・保管期間に応じた料金設定となっている。 ・県が導入した場合の価格（一例）を下記に示す。 ・費用¥1,000,000～¥20,000,000
	保険の有無、保障範囲、費用	（専用装置） 借用物の瑕疵により、借用物品を設置した車両に損害を与えた場合、それによって生じた損害を賠償する。
	時間帯（夜間作業の可否）	データ取得時間7:00～17:59
	計測時の走行速度条件	5～60km/h
	渋滞時の計測可否	路面が写っていれば測定可能（但し5km以下の場合は検出動作が実行されない）
	可搬性(寸法・重量)	特になし
	自動制御の有無	–
	利用形態：リース等の入手性	三井住友海上からレンタルする専用ドライブレコーダー
	関係機関への手続きの必要性	必要なし
	解析ソフトの有無と必要作業及 び費用等	・解析ソフト：自社開発クラウド解析・閲覧システム：ドラレコ・ロードマネージャー ・必要作業：AIモデル更新作業、サーバ維持管理作業等
	不具合時のサポート体制の有無及び条件	あり
	センシングデバイスの点検	–
	その他	①特許状況：特許第6955295号 識別装置、識別プログラム、および識別方法 株式会社アーバンエックステクノロジーズ ②気象条件：雨天など路面が濡れた状態の場合、正常に検知できない。 ③作業条件：なし ④適用できない条件：周囲の環境が暗すぎる、もしくは明るすぎる場合。山間部などGPS精度が低い場合。

6. 図面等

ステップ①
全国の当社ドライブレコーダーからデータを収集
ステップ②
高精度なAIで道路損傷を検出
ステップ③
損傷個所を可視化しデータで一元管理

1. 基本事項

技術番号		PA020025-V0025		
技術名		ビッグデータおよびAIを活用した道路破損の自動検知		
	技術バージョン	–	作成：　2026年2月作成	
開発者		矢崎総業株式会社／インフロニア・ホールディングス株式会社／前田道路株式会社		
連絡先等		TEL：　03-5782-2705	E-mail：　zhiyuan.song@jp.yazaki.com	担当部署：AI・デジタル室　道路インフラDX部
現有台数・基地		–	基地	–
技術概要		商用車等に搭載している専用の「デジタルタコグラフおよびドライブレコーダー」、または専用アプリ搭載スマートフォンが設置された車両により自動取得されたビッグデータ(位置情報、走行動画、加速度)からポットホールおよびひび割れ、路面標示の摩耗、標識隠れを自動計測することで道路巡回業務の一部を代替すると同時に、路面点検（ひび割れ率、IRI)を実施する技術である。 計測データは当社システムでAI解析を行い、Webダッシュボードで地図上に損傷箇所地点と動画を表示する。		
技術区分	対象部位	車道、道路標識		
	変状の種類	ひび割れ率、IRI、ポットホール、区画線の剥離度、標識隠れ		
	物理原理	動画（画像）、走行履歴（緯度経度）、加速度（x/y/z）		
	検出項目	カメラによる画像解析、加速度センサー、座標位置		

2. 基本諸元

計測機器の構成			①当社製デジタルタコグラフおよびドライブレコーダー ②AndroidOS搭載のスマートフォン
移動装置	移動原理		【車両型】/①デジタルタコグラフやドライブレコーダーは、車両が稼働時に自動計測する。 【車両型】/②スマートフォンによるものは、車両の動画撮影時に手動で計測開始・終了する。
	連動制御機構	通信	–
		測位	–
		自律機能	–
	外形寸法・重量		–
	搭載可能容量 （分離構造の場合）		①デジタコ、ドラレコの場合、縦50mm×横178mm×奥行150mm、重さ約1,100g(YDX-7の場合） ②スマートフォンの場合、縦約160mm×横約70mm×幅約8mm、重さ約200g（サイズは使用機種による）
	動力		①デジタコ、ドラレコの場合、車両の内燃機関によって発電された電力を用いる。 ②スマートフォンの場合、スマートフォンの内臓バッテリーまたは車両シガーソケットからの給電を使用する。
	連続稼働時間 （バッテリー給電の場合）		①デジタコ、ドラレコの場合、車両の内燃機関によって発電された電力を用いる。 ②スマートフォンの場合、2～5時間（使用スマートフォンによる）
計測装置	設置方法		①デジタコ、ドラレコの場合は、商用車の規定場所に設置を行う。 ②スマートフォンカメラは、車両の前部に治具にて設置を行う。
	外形寸法・重量 （分離構造の場合）		①デジタコ、ドラレコの場合、縦50mm×横178mm×奥行150mm、重さ約1,100g(YDX-7の場合） ②スマートフォンの場合、縦約160mm×横約70mm×幅約8mm、重さ約200g（サイズは使用機種による）
	センシングデバイス	カメラ	①デジタコ、ドラレコの場合、ドライブレコーダーのカメラ画素数は約100万画素(YDX-7の場合） ②スマートフォンの場合、スマートフォン内蔵のカメラ（使用スマートフォンによる）
		パン・チルト機構	–
		角度記録・制御機構 機能	–
		測位機構	–
		計測原理	・測定機器から位置情報および動画、加速度を取得する ・クラウドシステムに上げたデータをAIで解析して、破損種別毎に数値の算出、診断区分の自動判定を行う ・破損検知箇所及び評価区間ごとに動画（画像）に位置情報を紐づけし、ダッシュボードの地図上に可視化を行う
		計測の適用条件 （計測原理に照らした適用条件）	・動画を撮影する為の照量が不足している場合適切な動画が取得できないため以下の現場条件を満たす ・晴天（適切な環境下での路面状況を把握する場合） ・日中時間帯 ・日影無し ・GPSが取得出来ない場所/区間では正確な緯度経度情報が取得できないため以下の現場条件を満たす ・GPSが取得可能な区間
		精度と信頼性に影響を及ぼす要因	下記以外の条件 ・晴天（適切な環境下での路面状況を把握する場合） ・日中時間帯 ・日影無し ・GPSが取得可能な区間
		計測プロセス	①デジタコ、ドラレコの場合 1)ドラレコで撮影、付属のSDカードに画像（動画）を保存 2)デジタコデータ及びドラレコ画像（動画）は、SDカードをPCへ読み込ませることでアップロードされる。 ②スマートフォンの場合 1)車両のフロントガラス上部等にスマートフォンを設置する。 2)スマートフォンにインストールした専用アプリを起動する。 3)専用アプリで撮影、動画はWifi通信環境へ接続後にアップロードされる。
		アウトプット	・システム画面上で破損情報や走行動画を表示 【項目】地点別：id、種別（ポットホール、ひび割れ、路面標示、道路標識）、破損の大きさ、破損レベル　など 区間別：種別（白線の剥離度、ひび割れ率、IRI）、計測値　など ・地点別区間別の情報一覧をExcel、CSVデータで出力 ・地点別区間別の情報を静止画と合わせ、個別帳票としてPDFで出力
		計測頻度	②最小計測回数：1回
	耐久性		–
	動力		①デジタコ、ドラレコの場合、車両の内燃機関によって発電された電力を用いる。 ②スマートフォンの内臓バッテリーまたは車両シガーソケットからの給電を使用する。
	連続稼働時間 （バッテリー給電の場合）		①デジタコ、ドラレコの場合、車両の内燃機関によって発電された電力を用いる。 ②スマートフォンの場合、2～5時間（使用スマートフォンによる）
データ収集・通信装置	設置方法		①デジタコ、ドラレコの場合は、商用車の規定場所に設置を行う。 ②スマートフォンカメラは、車両の前部に治具にて設置を行う。
	外形寸法・重量 （分離構造の場合）		①デジタコ、ドラレコの場合、縦50mm×横178mm×奥行150mm、重さ約1,100g(YDX-7の場合） ②スマートフォンの場合、縦約160mm×横約70mm×幅約8mm、重さ約200g（サイズは使用機種による）
	データ収集・記録機能		①デジタコ、ドラレコの場合、加速度はLTEで、映像は記録メディア（SDカード）に保存 ②スマートフォンの場合、内部ストレージに保存
	通信規格 （データを伝送し保存する場合）		①デジタコ、ドラレコの場合、加速度はLTEによるデータ通信（映像は記録メディア（SDカード）に保存） ②スマートフォンの場合、Wifiによるデータ通信
	セキュリティ （データを伝送し保存する場合）		–
	動力		①デジタコ、ドラレコの場合、車両の内燃機関によって発電された電力を用いる。 ②スマートフォンの内臓バッテリーまたは車両シガーソケットからの給電を使用する。
	データ収集・通信可能時間 （データを伝送し保存する場合）		①デジタコ、ドラレコの場合、LTE通信環境による。 ②スマートフォンの場合、Wifi通信環境による

3. 計測性能

項目			性能
計測装置	計測レンジ(測定範囲)		①デジタコ、ドラレコの場合、ドライブレコーダーのカメラ画角は水平120° 垂直80° (TDX-7の場合) ②スマートフォンの場合、使用するAndoroidスマートフォンに依存する。
	感度	校正方法	-
		検出性能	-
		検出感度	-
	撮影速度		最低速度:1km/h 最大速度:120km/h
	計測精度		亀甲状ひび割れ:50平方センチメートル毎に3段階で分類(ひび割れなし、ひび割れ1本、ひび割れ2本以上)
	位置精度		GPS測位精度に依存(3～5m程度のケースが多い)
	色識別性能		-
	S/N比		-
	分解能		-
	計測精度		亀甲状ひび割れ:50平方センチメートル毎に3段階で分類(ひび割れなし、ひび割れ1本、ひび割れ2本以上)
	計測速度 (移動しながら計測する場合)		10FPS
	位置精度 (移動しながら計測する場合)		GPS測位精度に依存(3～5m程度のケースが多い)

4. 画像処理・調書作成支援

変状検出手順		【ポットホール】車両前方動画に対してAI物体検出モデルにて画像解析を行い、破損箇所、破損種別、損傷レベル判定を行う。 【区画線の剥離度】車両前方動画に対してAI物体検出モデルにて白線位置を特定する。画像切り出してオルソ画像（鳥瞰図）に自動変換のうえ、白線の凸包範囲を切り出し、二値化処理を行い、二値化面積と凸包面積より剥離度を求める。 【標識隠れ】車両前方動画に対してAI物体検出モデルにて道路標識を特定する。検知した標識に対して判読距離、消失点距離の自動計算を行い標識隠れの判定を行う。
ソフトウェア情報	ソフトウエア名	自社開発クラウド解析・閲覧システム　：　Road Vision
	検出可能な変状	ひび割れ率、IRI、ポットホール、路面標示のかすれ、道路附属施設異常
	変状検出の原理・アルゴリズム	機密情報のため未記載。
	取り扱い可能な画像データ	①ファイル形式：JPEG/PNG ②ファイル容量：− ③カラー/白黒画像：カラー ④画素分解能：ドライブレコーダー搭載カメラによる撮影
	出力ファイル形式	・システム画面上で破損情報や走行動画を表示（出力） ・地点別区間別の情報を静止画と合わせ、個別帳票としてPDFで出力 ・地点別区間別の情報一覧をExcel、CSVデータで出力

5. 留意事項（その1）

項目		適用可否／適用条件
点検時現場条件	道路幅員条件	一般車両が走行可能な道路
	周辺条件	-
	作業範囲	-
	安全面への配慮	-
	無線等使用における混線等対策	-
	交通規制の要否	不要
	交通規制の範囲	不要
	現地への運搬方法運搬方法	①デジタコ、ドラレコの場合、車両に搭載して運搬 ②スマートフォンの場合、人による運搬、車両に設置して運搬
	気温条件	-
	車線数の制約	-
	その他	日中の時間帯に計測する必要がある。

5. 留意事項（その2）

項目		適用可否／適用条件
作業条件・運用条件	調査技術者の技量	特になし
	必要構成人員数	操作1名
	操作に必要な資格等の有無、フライト時間	特になし
	作業ヤード・操作場所	特になし
	点検・診断に関する費用	基本解析料金 1,600,000円 /100km ※年間利用可能 （但し、別途オプションサービスが必要な場合は別途料金発生）
	保険の有無、保障範囲、費用	–
	時間帯（夜間作業の可否）	日中の時間帯に計測する必要がある。
	計測時の走行速度条件	最低速度：1km/h 最大速度：120km/h
	渋滞時の計測可否	特になし（車間距離は必要）
	可搬性(寸法・重量)	特になし
	自動制御の有無	–
	利用形態：リース等の入手性	自社機材
	関係機関への手続きの必要性	必要なし
	解析ソフトの有無と必要作業及 び費用等	自社開発クラウド解析・閲覧システム　：　Road Vision
	不具合時のサポート体制の有無及び条件	あり
	センシングデバイスの点検	–
	その他	■特許状況 ・路面状態判定システム及びサーバ(特願2021-40601号) ・路面監視装置(特願2023-170277号) ■気象条件 ・晴天（適切な環境下での路面状況を把握する場合） ・日中時間帯 ・日影無し ・GPSが取得可能な区間 ■運用条件 ・破損箇所の動画は、自社システム内でのみ閲覧可能 ・破損個所の画像(静止画)や情報は、個別帳票としてPDFで出力

6. 図面等

1. 基本事項

技術番号		PA020026-V0025			
技術名		ロードマン			
	技術バージョン			作成：　2025年3月作成	
開発者		国際航業株式会社			
連絡先等		TEL：　06-7175-8715	E-mail：　koichi2_inoue@kk-grp.jp		担当部署：インフラマネジメント部
現有台数・基地		2	基地	東京都府中市 大阪府大阪市淀川区	
技術概要		ロードマンは自動計測の迅速性、経済性、安全性を一層高める路面性状・沿道映像同時計測を実現した計測車である。レーザ・3Dカメラを搭載しており、舗装表面の凹凸を高精度の点群情報として取得することが可能である。専用解析ソフトでクラック、ポットホールが自動検出でき、自動計算によりひび割れ率、わだち掘れ量、平たん性、IRIが算出できる技術である。			
技術区分	対象部位	車道/路肩部/道路周辺部			
	変状の種類	ひび割れ率、わだちぼれ量、平坦性、IRI、標識隠れ			
	物理原理	画像/レーザー/加速度/その他			
	検出項目	3Dカメラによる高さ画像解析/加速度センサー/ジャイロセンサー/座標位置			

2. 基本諸元

計測機器の構成			本計測装置は、車両に3Dカメラ、レーザー変位計、前方カメラ、GNSS、SSDストレージを組み合わせた路面性状測定装置である。
移動装置	移動原理		車両型
	連動制御機構	通信	–
		測位	–
		自律機能	–
	外形寸法・重量		幅1.71m　長さ5.51m　高さ2.33m　330kg
	搭載可能容量 （分離構造の場合）		–
	動力		車両より供給
	連続稼働時間 （バッテリー給電の場合）		–
計測装置	設置方法		移動装置と一体的な構造
	外形寸法・重量 （分離構造の場合）		–
	センシングデバイス	カメラ	3Dカメラ サンプリングレート: 2,000～10,000profiles/s 横断方向分解能: 1.0mm 高さ分解能: 0.5mm
		パン・チルト機構	固定式
		角度記録・制御機構 機能	–
		測位機構	距離計とGNSSの併用
		計測原理	車両に搭載した各測定装置により同時にデータ計測を行い、距離と同期したひび割れ測定データ、わだち掘れ測定データ、平たん性・IRI測定データを取得する。
		計測の適用条件 （計測原理に照らした適用条件）	・車両が通行できる箇所であること。 ・路面乾燥時であること。
		精度と信頼性に影響を及ぼす要因	路面が湿潤な状態では正確なデータ計測ができない。
		計測プロセス	車両に搭載した各測定装置により同時にデータ計測を行い、距離と同期したひび割れ測定データ、わだち掘れ測定データ、平たん性・IRI測定データを取得する。
		アウトプット	計測データは独自フォーマットで出力される
		計測頻度	1回
	耐久性		–
	動力		移動装置からの電力により駆動
	連続稼働時間 （バッテリー給電の場合）		–
データ収集・通信装置	設置方法		移動装置と一体的な構造
	外形寸法・重量 （分離構造の場合）		–
	データ収集・記録機能		記録メディア（SSD）に保存
	通信規格 （データを伝送し保存する場合）		–
	セキュリティ （データを伝送し保存する場合）		–
	動力		移動装置からの電力により駆動
	データ収集・通信可能時間 （データを伝送し保存する場合）		–

3. 計測性能

項目			性能
計測装置	計測レンジ(測定範囲)		ひび割れ・わだち掘れ:幅4m
	感度	校正方法	–
		検出性能	–
		検出感度	
	撮影速度		100km/h以下
	計測精度		1mm以上のひび割れ
	位置精度		距離計:光学測量機器に対して±0.3%以内 GNSS:RTK:水平±22mm
	色識別性能		–
	S/N比		–
	分解能		3Dカメラ 横断方向分解能: 1.0mm 高さ分解能: 0.5mm
	計測精度		・距離測定精度:光学測量機による距離の測定値に対し、±0.3%以内 ・ひび割れ率:幅1mm以上のひび割れが識別可能 ・わだち掘れ量:横断プロフィルメーターによるわだち掘れ深さの測定値に対し、±3mm以内 ・平たん性/IRI:縦断プロフィルメータによる標準偏差の測定値に対し、±30%以内
	計測速度 (移動しながら計測する場合)		100km/h以下
	位置精度 (移動しながら計測する場合)		距離計:光学測量機器に対して±0.3%以内 GNSS:RTK:水平±22mm

4. 画像処理・調書作成支援

変状検出手順		1）AIで解析を行うために、撮影した動画データから、フレーム情報とGPSの位置情報を基に5m間隔に画像の切り出しを行う。 2）切り出された5m毎の画像1枚1枚に対してAI解析を実行し、各項目の評価、検出を行う。
ソフトウェア情報	ソフトウエア名	・自社開発ソフトウェアを使用
	検出可能な変状	・標識隠れ
	変状検出の原理・アルゴリズム	・AI（畳み込みニューラルネットワーク）による自動検出 ・AI教師データは以下のように作成しAIモデルに学習 ・学習モデルに基づき5mの画像毎にAI画像解析を実施し、情報をCSVで出力する。 ・路面が明瞭に確認できる画像が必要
	取り扱い可能な画像データ	①ファイル形式：JPEG ②ファイル容量：数十MB程度 ③カラー/白黒画像：カラー/カラー画像のみ取扱い可能 ④画素分解能：－ ⑤その他留意事項：画像と連動する位置情報データが必要となる
	出力ファイル形式	JPG、CSV

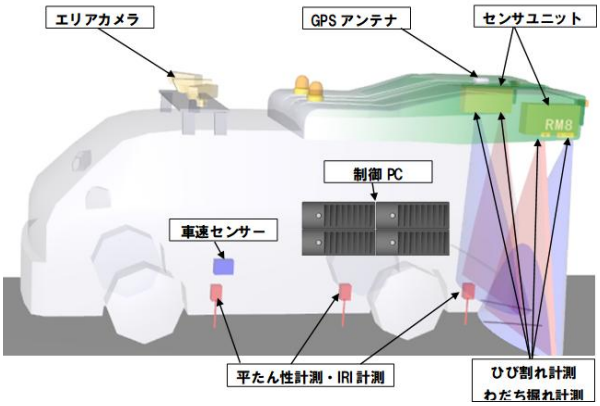
5. 留意事項（その1）

項目		適用可否／適用条件
点検時現場条件	道路幅員条件	・アスファルト舗装、もしくはコンクリート舗装に限る。 ・道路幅員2m以上、高さ2.5m以上であること。
	周辺条件	・高さ制限2.4m以下の場合は不可
	作業範囲	–
	安全面への配慮	–
	無線等使用における混線等対策	黄色回転灯、LED文字盤への「計測中」と表示
	交通規制の要否	不要
	交通規制の範囲	不要
	現地への運搬方法運搬方法	自走
	気温条件	なし
	車線数の制約	1車線分の作業範囲を要する
	その他	昼間、夜間、測定可能

5. 留意事項（その2）

項目		適用可否／適用条件
作業条件・運用条件	調査技術者の技量	特になし
	必要構成人員数	運転者1名、機器操作者1名
	操作に必要な資格等の有無、フライト時間	特になし
	作業ヤード・操作場所	特になし
	点検・診断に関する費用	1,714,900（円／100km） ※直轄国道の場合　※打合せ、旅費交通費、諸経費は含まない
	保険の有無、保障範囲、費用	加入済み、保証範囲：人+自転車+車　　保証金額：無制限
	時間帯（夜間作業の可否）	昼間・夜間作業可能
	計測時の走行速度条件	100km/h以下
	渋滞時の計測可否	可能
	可搬性(寸法・重量)	なし
	自動制御の有無	なし
	利用形態：リース等の入手性	すべて自社機材
	関係機関への手続きの必要性	なし
	解析ソフトの有無と必要作業及び費用等	解析：3Dカメラ付属解析ソフトウェアを使用 必要作業：担当者による解析作業 費用：3,189,000円（100kmあたり）
	不具合時のサポート体制の有無及び条件	なし
	センシングデバイスの点検	年に1回程度キャリブレーションを実施
	その他	気象条件：路面が濡れるほどの降雨の際には計測不可

6. 図面等


エリアカメラ
GPS アンテナ
センサユニット
制御 PC
車速センサー
平たん性計測・IRI 計測
ひび割れ計測
わだち掘れ計測

1. 基本事項

技術番号		PA020028-V0025			
技術名		舗装点検診断　iシステム			
	技術バージョン			作成：　2026年2月作成	
開発者		株式会社アイバック/三菱電機株式会社/倉敷紡績株式会社			
連絡先等		TEL：　011-875-4266	E-mail：　yano@ibac-co.jp		担当部署：MMS事業部
現有台数・基地		1台	基地	北海道札幌市/茨城県猿島郡五霞町	
技術概要		ひび割れ、わだち掘れ、ポットホールを赤外線レーザと3Dカメラにて計測し、非接触式変位計にてIRI、平たん性を計測する 専用ソフトウェアにより任意の設定エリア毎に診断結果を自動出力し舗装路面を評価するシステムである			
技術区分	対象部位	車道			
	変状の種類	ひび割れ率、わだち掘れ量、IRI、平たん性、ポットホール			
	物理原理	画像/赤外線レーザ/加速度/GNSS・IMU測位			
	検出項目	カメラによる画像解析/赤外線レーザによる画像解析/赤外線レーザによる距離の算出/三次元座標データ/ 加速度センサー/ジャイロセンサ/座標位置			

2. 基本諸元

計測機器の構成			本計測機器は、「レーザと3Dカメラを内蔵した計測装置」と「各機器のデータを保存するハードディスクと処理装置を組み合わせた記録装置」を「移動車両」に一体化させたものである
移動装置	移動原理		【車両型】/内燃機関を搭載した車両にて移動する
	運動制御機構	通信	有線
		測位	・GNSS:RTK-GNSS ・GNSS/IMU Tightly Coupled方式
		自律機能	自律機能なし
	外形寸法・重量		一体構造（移動装置+計測装置）：最大外形寸法（長さ5650mm、幅2130mm、高さ3060mm）、最大重量（2710kgf）
	搭載可能容量 （分離構造の場合）		–
	動力		移動装置の内燃機関によって発電された電力を用いる。（ハイブリッド車両）
	連続稼働時間 （バッテリー給電の場合）		–
計測装置	設置方法		移動装置と一体的な構造
	外形寸法・重量 （分離構造の場合）		–
	センシングデバイス	カメラ	高解像度3Dカメラ 2台で合成
		パン・チルト機構	固定式
		角度記録・制御機構 機能	–
		測位機構	GNSS/IMU、時間情報を用いて運動制御機構と併用
		計測原理	・ひび割れ/わだち掘れ/ポットホール：3D画像（静止画）と赤外線レーザにより三次元的に取得した路面形状を解析し、ひび割れ率とわだち掘れ量を専用のソフトウェアにて自動で算出する ・IRI：非接触3点変位計により取得した縦断プロファイルデータからIRIを専用のソフトウェアにて自動で算出する
		計測の適用条件 （計測原理に照らした適用条件）	舗装された路面が特殊素材（反射素材）ではないこと 舗装上の路面標識やカラー舗装に特殊な舗装素材が使われていないこと 降雨や降雪により路面が湿潤し、赤外線をつよく吸収しないことが条件。雨天、強風、濃霧、降雪、積雪時計測不可
		精度と信頼性に影響を及ぼす要因	路面に水が浮いている場合は正確なデータ取得が不能
		計測プロセス	①GNSS/IMU測位のための初期化走行 ②計測対象となる位置での計測・撮影を開始 ③計測対象となる位置での計測・撮影を終了 ④GNSS/IMU測位のための終了化走行
		アウトプット	データ出力形式：excelフォーマット（xlsx,xls,csv）、PDF、横断形状はDXF出力可能、三次元点群データ（las、csv） （周囲の構造物を三次元点群データで同時取得することが可能）
		計測頻度	1車線あたり1回走行計測を行う
	耐久性		IPコード不明　（計測時以外は風雨雪など問題なし）
	動力		移動装置のバッテリーより供給
	連続稼働時間 （バッテリー給電の場合）		–
データ収集・通信装置	設置方法		移動装置と一体的な構造
	外形寸法・重量 （分離構造の場合）		–
	データ収集・記録機能		記録メディア（SSD）に保存
	通信規格 （データを伝送し保存する場合）		–
	セキュリティ （データを伝送し保存する場合）		–
	動力		移動装置のバッテリーより供給
	データ収集・通信可能時間 （データを伝送し保存する場合）		–

3. 計測性能

項目			性能
計測装置	計測レンジ(測定範囲)		3Dカメラ:幅4m　レーザ点群:測距装置より半径117m
	感度	校正方法	メーカにて校正
		検出性能	–
		検出感度	–
	撮影速度		100km/h以下
	計測精度		【ひび割れ】幅1mm以上のひび割れが識別可能な精度
	位置精度		水平20mm、高さ20mm （GNSSの受信が良好な環境下）
	色識別性能		グレースケール識別可能
	S/N比		–
	分解能		–
	計測精度		・距離測定精度:光学測量機による距離の測定値に対し、±0.3%以内の精度である ・ひび割れ率:幅1mm以上のひび割れが識別可能な精度である ・わだち掘れ量:横断プロフィルメータによるわだち掘れ深さの測定値に対し、±3mm以内の精度である ・平たん性:縦断プロフィルメータによる標準偏差の測定値に対し、±30%以内の精度である
	計測速度 （移動しながら計測する場合）		100km/h以下
	位置精度 （移動しながら計測する場合）		水平20mm、高さ20mm （GNSSの受信が良好な環境下）

4. 画像処理・調書作成支援

変状検出手順		【ひび割れ、わだち掘れ共通】 ①左右のカメラで撮影した画像を合成（手動） ②画像から白線抽出（自動） ③白線内にメッシュ作成（自動） 【ひび割れ率（%）】 ①高さ情報からメッシュ内のひび割れ、ポットホール抽出（自動） ②画像からパッチング抽出（手動） ③メッシュ内のひび割れ率算出（自動） 【わだち掘れ量（mm）】 ①高さ情報からわだち掘れ抽出（自動） 【IRI・平たん性】 ①解析区間の起点・終点を設定（手動） ②非接触3点変位計のデータをもとに平たん性、QCシミュレーションを行いIRIを算出（自動）
ソフトウェア情報	ソフトウエア名	・倉敷紡績株式会社製「Crack Detector ver2.0.1.71」（市販ソフト） ・大陸建設株式会社製平たん性・IRI解析ソフト「pFlatness」（市販ソフト）
	検出可能な変状	・ひび割れ率（%）、わだち掘れ量（mm）、平たん性（mm/m）、IRI、ポットホール
	変状検出の原理・アルゴリズム	【ひび割れ率（%）・わだち掘れ量（mm）】 ①レーザ光と3Dカメラを使用した光切断法 ②レーザの基線位置を3Dカメラで捕らえることにより、高さ情報及び反射強度を取得（高さ画像・輝度画像） ③高さ情報からひび割れ（mm）及びわだち掘れ（mm）を算出 【IRI・平たん性】 非接触3点変位計を用いて縦断プロファイルを検出し、QCモデルを用いてIRI値を算出する
	取り扱い可能な画像データ	①ファイル形式：RT3ファイルのみ（専用フォーマット） ②ファイル容量：約4GB/km ③カラー/白黒画像：白黒画像（グレースケール） ④画素分解能：横断方向（1.2mm）、縦断方向（1～4mm）、高さ方向（0.5mm）
	出力ファイル形式	出力ファイル形式 ・レポートフォーマット（xlsx,xls,csv）、PDF、横断形状・クラック形状：SFC・DXF、画像出力：bmp・jpeg

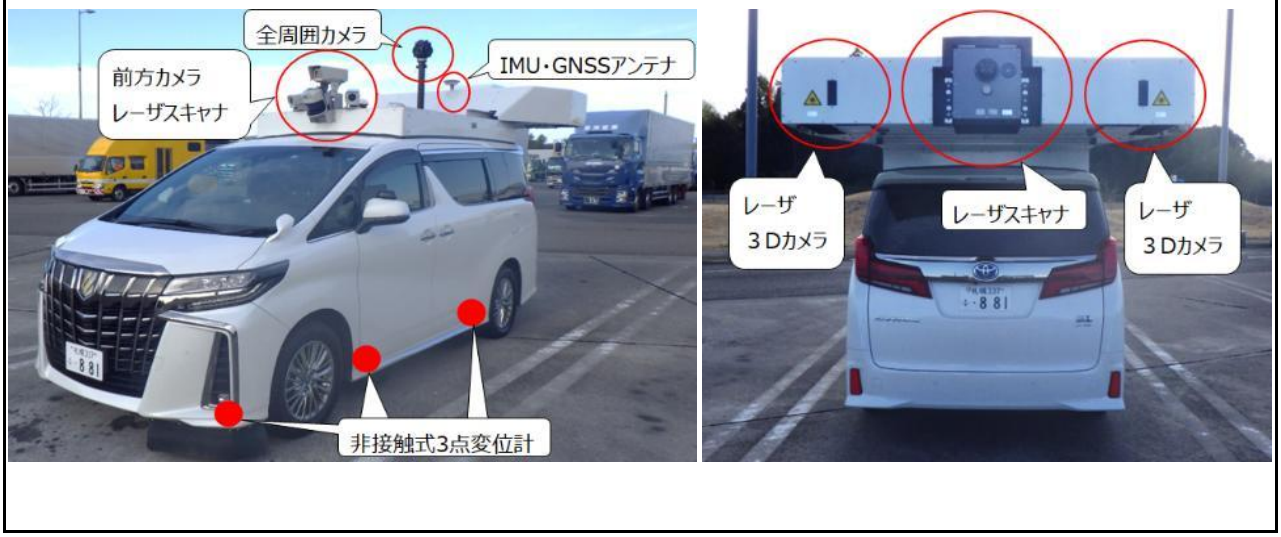
5. 留意事項（その1）

項目		適用可否／適用条件
点検時現場条件	道路幅員条件	幅員：2.5m以上
	周辺条件	高さ制限3.0m以下の場合は不可。5cm以上の段差がないこと
	作業範囲	–
	安全面への配慮	道路交通法の順守、LED標識による後方車両や周辺への注意喚起
	無線等使用における混線等対策	有線で構成されているため、混線対策は不要
	交通規制の要否	不要
	交通規制の範囲	不要
	現地への運搬方法運搬方法	車両に搭載して運搬
	気温条件	0℃～+40℃ （外気温が氷点下の場合、暖気運転など対策を取ること）
	車線数の制約	1車線毎に計測を行う
	その他	夜間での計測も可能。降雨や降雪中は計測不可

5. 留意事項（その2）

項目		適用可否／適用条件
作業条件・運用条件	調査技術者の技量	自社による講習
	必要構成人員数	運転1名、操作1名
	操作に必要な資格等の有無、フライト時間	1日程度の実習が必要
	作業ヤード・操作場所	助手席側後部座席
	点検・診断に関する費用	・1～5kmあたり（単位：円/1~5km） 調査費用(外業)：350,000円 調査費用(内業)：300,000円 機械経費：600,000円 合計：1,250,000（協議、打合せ、旅費、報告書作成は含まない） ・・その他の費用：出張に伴う各種移動費、宿泊費など ・100kmあたり（単位：円/100km） 調査費用(外業)：1,300,000円 調査費用(内業)：2,400,000円 機械経費：1,800,000円 合計：5,500,000円（協議、打合せ、旅費、報告書作成は含まない） ・・その他の費用：出張に伴う各種移動費、宿泊費など
	保険の有無、保障範囲、費用	加入済み 、保証範囲：対人＋対物 、保証金額：無制限
	時間帯（夜間作業の可否）	制限なし
	計測時の走行速度条件	100km/h以下
	渋滞時の計測可否	特になし（測定可能）
	可搬性(寸法・重量)	なし
	自動制御の有無	なし
	利用形態：リース等の入手性	すべて自社機材
	関係機関への手続きの必要性	なし
	解析ソフトの有無と必要作業及 び費用等	解析ソフト：解析専用ソフトを使用 必要作業：担当者による解析作業
	不具合時のサポート体制の有無及び条件	あり（条件：機材の故障や不具合について機材メーカー保守）
	センシングデバイスの点検	メーカーによる定期点検と検定あり（年1回）ほか、修理や調整があった際には必要に応じて点検を行う
	その他	夜間での計測も可能。降雨や降雪中は計測不可

6. 図面等


全周囲カメラ
IMU・GNSSアンテナ
前方カメラ
レーザスキャナ
非接触式3点変位計
レーザ
３Dカメラ
レーザスキャナ
レーザ
３Dカメラ

1. 基本事項

技術番号		PA020029-V0025			
技術名		RICOH StreetVista			
	技術バージョン	-		作成： 2026年2月作成	
開発者		株式会社リコー			
連絡先等		TEL： 070-1215-8878	E-mail： masayuki.igawa@jp.ricoh.com		担当部署：社会インフラ事業センター
現有台数・基地		一般車両のドライブレコーダ	基地	-	
技術概要		本技術は、ドライブレコーダやスマートフォンで撮影された画像ビッグデータを活用して、AI画像解析や画像3次元解析によりポットホールや建築限界等を自動抽出する技術。画像ビッグデータをもとに自動判定し、結果は位置情報と連動して地図上で可視化できる。			
技術区分	対象部位	車道/路肩部/道路周辺部			
	変状の種類	建築限界の抵触抽出、ポットホール			
	物理原理	画像			
	検出項目	カメラによる画像解析/座標位置			

2. 基本諸元

計測機器の構成			ドライブレコーダやスマートフォンで撮影された画像ビッグデータを活用して、AI画像解析や画像3次元解析により ポットホールや建築限界を自動抽出する
移動装置	移動原理		車両型
	運動制御機構	通信	ー
		測位	ー
		自律機能	ー
	外形寸法・重量		ー
	搭載可能容量 （分離構造の場合）		ー
	動力		ー
	連続稼働時間 （バッテリー給電の場合）		ー
計測装置	設置方法		ドライブレコーダーを車両に固定設置する。
	外形寸法・重量 （分離構造の場合）		・外形寸法・重量 （ 参考値 ： 試験時に用いたドライブレコーダ ） ・本体サイズ：約190 mm × 50 mm × 120 mm ・本体重量：463 g（ブラケット含まず）
	センシングデバイス	カメラ	・カメラ仕様 （ 参考値 ： 試験時に用いたドライブレコーダ ） ・解像度2028x1024
		パン・チルト機構	–
		角度記録・制御機構 機能	–
		測位機構	GNSS
		計測原理	・ AI物体検出と画像3次元解析を併用。 ・ 異常領域をピクセル単位で抽出し、寸法計測する。
		計測の適用条件 （計測原理に照らした適用条件）	・ 対象区域に画像ビッグデータが一定量存在すること。 画像不足区間については追加撮影による解析も可能 ・ 画像データは日中撮影の晴天・乾燥路面が望ましい。 ・ AI解析は路面が視認可能な状態（積雪・冠水・強い影影響がない）で行う
		精度と信頼性に影響を及ぼす要因	・ 画像ビッグデータは一般車両などから取得されるため、 撮影角度や時期による画質差が生じる場合がある。 ・ 同一区間で複数映像が存在する場合、最適な画像を選択する。 ・ 雨天・夜間映像は検出精度が低下するため、解析対象から除外する。
		計測プロセス	・ 利用者が見たいエリアと期間を指定し、クラウド上に蓄積された走行画像 （画像ビッグデータ）から対象区間のデータを抽出する。 ・ 抽出された画像はAI解析により処理され、ポットホールの自動検出と寸法計測を行う。 ・ 抽出された画像はクラウド上のAI解析基盤により処理され、 建築限界抵触箇所の自動検出と侵入度合を計算。 ・ 検出結果は、地理座標（緯度・経度）情報とともに可視化・出力される。 ・ 出力結果はCSV・GeoJSON・Shp・PDF形式などで提供され、 地図上で位置と規模を容易に確認できる
		アウトプット	・ CSV：統計分析・台帳管理向け（Excel互換） ・ GeoJSON／Shp：GISや地図システム連携向け ・ PDF：帳票形式（報告書添付用） ・ API出力：JSON形式でシステム連携可能
		計測頻度	最小計測回数：1回
	耐久性		–
	動力		–
	連続稼働時間 （バッテリー給電の場合）		–
データ収集・通信装置	設置方法		ドライブレコーダーを車両に固定設置する。
	外形寸法・重量 （分離構造の場合）		・外形寸法・重量 （ 参考値 ： 試験時に用いたドライブレコーダ ） ・本体サイズ：約190 mm × 50 mm × 120 mm ・本体重量：463 g（ブラケット含まず）
	データ収集・記録機能		モバイル回線を通じてアップロード
	通信規格 （データを伝送し保存する場合）		・通信方法 （ 参考値 ： 試験時に用いたドライブレコーダ ） LTE Wi-Fi
	セキュリティ （データを伝送し保存する場合）		–
	動力		–
	データ収集・通信可能時間 （データを伝送し保存する場合）		–

3. 計測性能

項目			性能
計測装置	計測レンジ(測定範囲)		画像が写る範囲
	感度	校正方法	–
		検出性能	–
		検出感度	–
	撮影速度		60km/h以下
	計測精度		–
	位置精度		–
	色識別性能		–
	S/N比		–
	分解能		–
	計測精度		–
	計測速度 （移動しながら計測する場合）		60km/h以下
	位置精度 （移動しながら計測する場合）		–

4. 画像処理・調書作成支援

変状検出手順		・ 利用者が見たいエリアと期間を指定し、クラウド上に蓄積された走行画像（画像ビッグデータ）から対象区間のデータを抽出する。 ・ 抽出された画像はAI解析により処理され、ポットホールの自動検出と寸法計測を行う。 ・ 抽出された画像はクラウド上のAI解析基盤により処理され、建築限界抵触箇所の自動検出と侵入度合を計算。 ・ 検出結果は、地理座標（緯度・経度）情報とともに可視化・出力される。 ・ 出力結果はCSV・GeoJSON・Shp・PDF形式などで提供され、地図上で位置と規模を容易に確認できる
ソフトウェア情報	ソフトウエア名	自社開発クラウド解析・閲覧システム：RICOH StreetVista
	検出可能な変状	建築限界、ポットホール
	変状検出の原理・アルゴリズム	・ AI活用：損傷検出（物体検出モデル）と画像3次元解析による寸法計測の2段構成。
	取り扱い可能な画像データ	・ 対象区域に画像ビッグデータが一定量存在すること。画像不足区間については追加撮影による解析も可能 ・ 画像データは日中撮影の晴天・乾燥路面が望ましい。 ・ AI解析は路面が視認可能な状態（積雪・冠水・強い影影響がない）で行う
	出力ファイル形式	・ CSV：統計分析・台帳管理向け（Excel互換） ・ GeoJSON／Shp：GISや地図システム連携向け ・ PDF：帳票形式（報告書添付用） ・ API出力：JSON形式でシステム連携可能

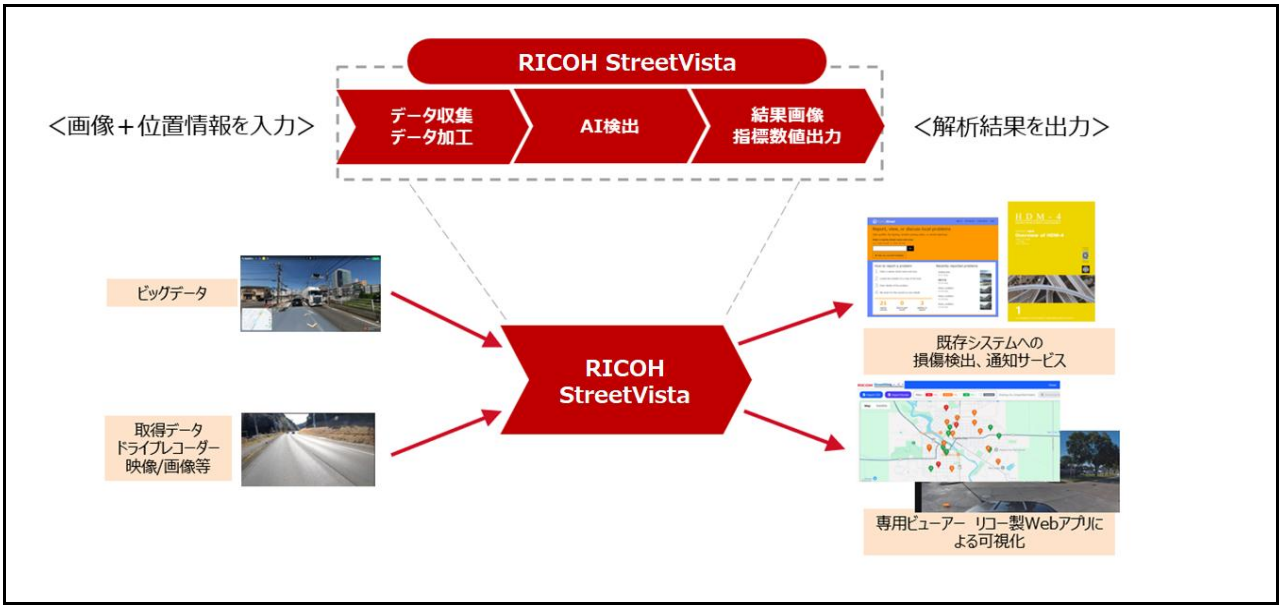
5. 留意事項（その1）

項目		適用可否／適用条件
点検時現場条件	道路幅員条件	–
	周辺条件	–
	作業範囲	–
	安全面への配慮	–
	無線等使用における混線等対策	–
	交通規制の要否	不要
	交通規制の範囲	不要
	現地への運搬方法運搬方法	–
	気温条件	–
	車線数の制約	なし
	その他	・ 画像ビッグデータは一般車両などから取得されるため、 撮影角度や時期による画質差が生じる場合がある。 ・ 同一区間で複数映像が存在する場合、最適な画像を選択する。 ・ 雨天・夜間映像は検出精度が低下するため、解析対象から除外する。

5. 留意事項（その2）

項目		適用可否／適用条件
作業条件・運用条件	調査技術者の技量	特になし
	必要構成人員数	操作1名
	操作に必要な資格等の有無、フライト時間	特になし
	作業ヤード・操作場所	特になし
	点検・診断に関する費用	解析・データ抽出・報告書作成　700,000円／100km
	保険の有無、保障範囲、費用	–
	時間帯（夜間作業の可否）	夜間は不可
	計測時の走行速度条件	60km/h以下
	渋滞時の計測可否	特になし
	可搬性（寸法・重量）	特になし
	自動制御の有無	–
	利用形態：リース等の入手性	–
	関係機関への手続きの必要性	必要なし
	解析ソフトの有無と必要作業及び費用等	解析：自社開発クラウド解析・閲覧システム：RICOH StreetVista 必要作業：担当者による解析作業、サーバ維持管理作業等
	不具合時のサポート体制の有無及び条件	–
	センシングデバイスの点検	–
	その他	①特許状況：出願中 ②気象条件：雨天など路面が濡れた状態の場合、正常に検知できない。 ③作業条件：なし ④適用できない条件：夜間・雨天・冠水・霧・逆光 など、画像が鮮明に取得できない環境下では計測不可。

6. 図面等


RICOH StreetVista
<画像＋位置情報を入力>
データ収集
データ加工
AI検出
結果画像
指標数値出力
<解析結果を出力>
ビッグデータ
取得データ
ドライブレコーダー
映像/画像等
RICOH
StreetVista
既存システムへの
損傷検出、通知サービス
専用ビューアー リコー製Webアプリによる可視化

1. 基本事項

技術番号		PA020030-V0025			
技術名		Draw-AI with テレマティクスサービス(Diagnose roads with AI)			
	技術バージョン	v2.2.0		作成：　2025年4月作成	
開発者		国際航業株式会社			
連絡先等		TEL：　042-307-7240	E-mail：　tatsuro_suzuki@kk-grp.jp		担当部署：インフラDX推進部東日本DX戦略G
現有台数・基地		50台	基地	東京都府中市、大阪府大阪市	
技術概要		車両にiPhone若しくは通信可能なドライブレコーダーを設置し、車両前方の動画及びGPSデータの取得を行う。取得データは転送を行い、順次解析を実施。解析は画像に対してAI画像認識により路面の異常を自動で判定する技術。ポットホールは管理瑕疵につながる恐れがあり、素早い対応が求められることから、異常箇所の画像と位置情報を解析次第、webGIS等へ搭載し、明示する。			
技術区分	対象部位	車道、路肩部			
	変状の種類	ひび割れ率、わだち掘れ量、IRI、ポットホール、路面標示、標識隠れ			
	物理原理	画像/動画			
	検出項目	カメラによる画像解析/座標位置			

2. 基本諸元

計測機器の構成			スマートフォン（iPhoneSEのiOS端末）及びドライブレコーダーを使用
移動装置	移動原理		【車両型】車両フロントガラス上部に設置して走行計測
	連動制御機構	通信	―
		測位	GNSS
		自律機能	―
	外形寸法・重量		―
	搭載可能容量（分離構造の場合）		スマートフォン：高さ138㎜×幅67㎜×厚さ7㎜　重量144g
	動力		スマートフォンのバッテリー及び車両からの給電
	連続稼働時間（バッテリー給電の場合）		5時間程度
計測装置	設置方法		スマートフォンを車両フロントガラス上部にアタッチメントを用いて装着
	外形寸法・重量（分離構造の場合）		スマートフォン：高さ138㎜×幅67㎜×厚さ7㎜　重量144g
	センシングデバイス	カメラ	フルHD（1920×1080ピクセル） フレーム数（15～30FPS）
		パン・チルト機構	―
		角度記録・制御機構機能	―
		測位機構	―
		計測原理	イメージセンサーによる動画取得
		計測の適用条件（計測原理に照らした適用条件）	トンネル部、夜間、雨天や路面濡れの場合は計測不可
		精度と信頼性に影響を及ぼす要因	雨天時の路面濡れや日射の変化が激しい区間、逆光、フロントガラス部への反射
		計測プロセス	①スマートフォンのセット ②アプリの起動 ③スタートボタンを押す
		アウトプット	動画データ、txt形式の位置情報データ
		計測頻度	1回
	耐久性		防水・防塵
	動力		スマートフォンのバッテリー及び車両からの給電
	連続稼働時間（バッテリー給電の場合）		―
データ収集・通信装置	設置方法		スマートフォン及びドライブレコーダー
	外形寸法・重量（分離構造の場合）		スマートフォン：高さ138㎜×幅67㎜×厚さ7㎜　重量144g
	データ収集・記録機能		一時的にスマートフォンに保存、データ転送完了後スマートフォン内のデータは削除
	通信規格（データを伝送し保存する場合）		通信機能よりデータを転送
	セキュリティ（データを伝送し保存する場合）		―
	動力		スマートフォンのバッテリー及び車両からの給電
	データ収集・通信可能時間（データを伝送し保存する場合）		通信環境やデータ量による

3. 計測性能

項目			性能
計測装置	計測レンジ（測定範囲）		前方：4m～10m、幅員：車線幅分を推奨
	感度	校正方法	—
		検出性能	—
		検出感度	—
	撮影速度		最大60km/h程度
	計測精度		ひび割れ幅3mm程度
	位置精度		位置情報は計測機器に依存
	色識別性能		—
	S/N比		—
	分解能		—
	計測精度		ひび割れ幅3mm程度
	計測速度 （移動しながら計測する場合）		最大60km/h程度
	位置精度 （移動しながら計測する場合）		位置情報は計測機器に依存

4. 画像処理・調書作成支援

変状検出手順		1）AIで解析を行うために、撮影した動画データから、フレーム情報とGPSの位置情報を基に5m間隔に画像の切り出しを行う。 2）切り出された5m毎の画像1枚1枚に対してAI解析を実行し、各項目の評価、検出を行う。
ソフトウェア情報	ソフトウエア名	・自社開発ソフトウェアを使用
	検出可能な変状	・ひび割れ率、わだち掘れ量、IRI、ポットホール、区画線、標識隠れ
	変状検出の原理・アルゴリズム	・AI（畳み込みニューラルネットワーク）による自動検出 ・AI教師データは以下のように作成しAIモデルに学習 1）舗装点検は同区間の路面性状測定車による測定値を画像に関連付けてデータセットを作成し学習 2）ポットホール、区画線、標識隠れは変状が生じている箇所の目視判読を行い教師データセットを作成し学習 ・学習モデルに基づき5mの画像毎にAI画像解析を実施し、情報をCSVで出力する。 ・路面が明瞭に確認できる画像が必要
	取り扱い可能な画像データ	①ファイル形式：JPEG ②ファイル容量：数十MB程度 ③カラー／白黒画像：カラー／カラー画像のみ取扱い可能 ④画素分解能：－ ⑤その他留意事項：画像と連動する位置情報データが必要となる
	出力ファイル形式	JPEG、CSV

5. 留意事項（その1）

項目		適用可否／適用条件
点検時現場条件	道路幅員条件	車両が安全に通行できれば適用可
	周辺条件	車両が安全に通行できれば適用可
	作業範囲	—
	安全面への配慮	—
	無線等使用における混線等対策	—
	交通規制の要否	不要
	交通規制の範囲	不要
	現地への運搬方法運搬方法	・人による運搬
	気温条件	特になし
	車線数の制約	1車線分の作業範囲を推奨
	その他	

5. 留意事項（その2）

項目		適用可否／適用条件
作業条件・運用条件	調査技術者の技量	なし
	必要構成人員数	最低運転手：1名（操作も兼ねる場合）
	操作に必要な資格等の有無、フライト時間	なし
	作業ヤード・操作場所	なし
	点検・診断に関する費用	年間利用：3,700千円
	保険の有無、保障範囲、費用	なし
	時間帯（夜間作業の可否）	昼間のみ
	計測時の走行速度条件	最大60km/h程度
	渋滞時の計測可否	特になし
	可搬性（寸法・重量）	特になし
	自動制御の有無	なし
	利用形態：リース等の入手性	自社機材
	関係機関への手続きの必要性	必要なし
	解析ソフトの有無と必要作業及び費用等	自社開発ソフトを使用
	不具合時のサポート体制の有無及び条件	あり（平日・日中）
	センシングデバイスの点検	年1回
	その他	

6. 図面等

1. 基本事項

技術番号		PA020031-V0025			
技術名		GeoMasterNeo®			
	技術バージョン	Version1.0		作成：　2025年9月作成	
開発者		アジア航測株式会社			
連絡先等		TEL：　044-969-7350	E-mail：　yos.hirota@ajiko.co.jp		担当部署：東日本計測技術部 MMS課
現有台数・基地		現場台数：1	基地	川崎市麻生区（本社）	
技術概要		【計測機器の構成】軽自動車にMMSユニット：Leica TRK700Evo（GNSS/IMU、Z+F Profiler 9012、全方位カメラ）を搭載し、走行しながら三次元点群と全方位画像を同期取得する非停止型計測。 【計測対象とタイミング】舗装点検：ひび割れ・わだち掘れを日中の良好可視条件下で取得。道路巡視：建築限界内越境（植生）・標識被り率・区画線摩耗等を走行計測。 【原理・プロセス】GNSS/IMU後処理で最適軌跡を推定し、幾何校正で点群を3D再構成。縦横断プロファイル解析（わだち/IRI）や画像×点群統合（ひび割れ）、AI点群分類＋建築限界枠重畳（植生越境・被り率）、画像の明度/反射特性（区画線）により自動抽出し、区間集約・帳票/GIS/ビューアとして出力。 【活用】補修計画や優先度判断、工区設計、説明資料（帳票・地図・ビューア）に活用可能。			
技術区分	対象部位	車道／路肩（建築限界評価では歩道縁まで含む場合あり）			
	変状の種類	ひび割れ率、わだち掘れ量、建築限界、標識被り率、区画線摩耗、			
	物理原理	画像（全方位静止画）／レーザ測距（3D点群）／GNSS・IMU（位置・姿勢）			
	検出項目	画像解析（ひび割れ・区画線）、レーザ点群解析（縦横断プロファイル、植生分類）、3次元座標データ、GNSS位置座標・姿勢			

2. 基本諸元

計測機器の構成			・MMSユニット：Leica TRK700Evo（GNSS/IMU、Z+F Profiler 9012、全方位カメラ）を軽自動車に搭載し、走行しながら点群と全方位画像を同期取得する一体構成（カメラは 12M×2 または 5M×6 を運用により選択）。
移動装置	移動原理		【車両型】交通流に沿って非停止で走行しながら計測（交通規制は原則不要）。
	運動制御機構	通信	運動制御目的の外部無線は使用せず。記録はオフラインを基本（必要に応じて有線/無線でデータ伝送）。
		測位	GNSS/IMU統合（後処理）に SLAM 等を併用して姿勢・軌跡を高精度化。
		自律機能	手動運転（自動走行制御はなし）。検出・解析はAI等の自動処理を併用。
	外形寸法・重量		移動装置（車両）最大外形寸法：長さ3395mm×幅1475mm×高さ1680mm、車両総重量：1090kg、測定機器重量：約23kg
	搭載可能容量 （分離構造の場合）		サイズ（長さ × 幅 × 高さ）： 72 cm × 46 cm × 56 cm 重量：23kg
	動力		移動装置の電源（車両電源）から供給、もしくは搭載バッテリー
	連続稼働時間 （バッテリー給電の場合）		6H(バッテリー型の場合)、エンジンの稼働時間(ハイブリッドによる給電型の場合) 予備バッテリーによる計測延長も可能。
計測装置	設置方法		移動装置に対して、計測装置を上部に装着させる。
	外形寸法・重量 （分離構造の場合）		サイズ（長さ × 幅 × 高さ）： 72 cm × 46 cm × 56 cm 重量：23kg
	センシングデバイス	カメラ	全方位カメラ(12M×2)。固定カメラ(5M×6)。出力画像はjpg（位置座標付き）
		パン・チルト機構	固定（チルト機構なし）、可動（パン機能、機材）
		角度記録・制御機構 機能	該当なし（固定設置のため角度制御なし）
		測位機構	GNSS/IMU（運動制御機構と併用）
		計測原理	走行しながら点群と全方位画像を同期取得。AIにより点群を自動分類して植生クラスを抽出し、現況点群から再生成した建築限界枠と重畳して越境量を算出、標識面への投影により被り率を算定。区画線摩耗は画像の明度・反射特性と点群形状を統合して抽出・評価する。
		計測の適用条件 （計測原理に照らした適用条件）	日中の良好な可視条件を基本。降雨・降雪・濃霧・冠水、強風で樹木が大きく揺れる条件は回避。衛星遮蔽部は後処理・調整点で補正。
		精度と信頼性に影響を及ぼす要因	逆光・レンズ汚れ・濡れ面は画像/点群品質を低下。速度や撮像間隔設定に留意。
		計測プロセス	①後処理（軌跡推定・点群生成・画像位置合わせ） ②AIによる植生分類 ③建築限界枠生成と越境抽出／区画線抽出 ④区間集約・帳票化・ビューア用データ作成。
		アウトプット	CSV/XLSX（集計・帳票）、SHP/KML（GIS）、LAS（点群）、JPEG（全周囲静止画）、PDF（張り出し箇所図/区画線成果）、ビューアデーター式。
		計測頻度	最小計測回数：1回
	耐久性		IP66（〇：防塵等級、△防水等級）
	動力		移動装置（車両電源）から供給
	連続稼働時間 （バッテリー給電の場合）		6H(バッテリー型の場合)、エンジンの稼働時間(ハイブリッドによる給電型の場合)
データ収集・通信装置	設置方法		移動装置と一体的な構造。計測装置と有線接続。
	外形寸法・重量 （分離構造の場合）		代表車両 移動装置（車両）最大外形寸法：長さ3395mm×幅1475mm×高さ1680mm、車両総重量：1090kg
	データ収集・記録機能		記録メディアに保存し、GIS・表計算・ビューア等の運用形式で納品。
	通信規格 （データを伝送し保存する場合）		基本はUSBなどによる有線伝送　原則オフライン保存（媒体での移動）
	セキュリティ （データを伝送し保存する場合）		（オフライン保存を基本とするため該当なし）
	動力		移動装置（車両電源）から供給
	データ収集・通信可能時間 （データを伝送し保存する場合）		（オフライン保存を基本とするため該当なし）

3. 計測性能

項目			性能
計測装置	計測レンジ(測定範囲)		レーザ点群：道路横断・縦断方向をカバー(位置精度考慮しない場合100m)
	感度	校正方法	GNSS/IMU統合による軌跡補正とセンサ幾何校正値による3D再構成を実施
		検出性能	・ひび割れ：画像×点群統合で抽出 ・わだち掘れ：横断断面の自動抽出 ・区画線の摩耗：点群のオルソ画像より検出。 ・建築限界：AI分類点群をもちいて越境した植生を抽出。 ・標識隠し：点群と全方位カメラを用いて、標識隠しの範囲をシミュレーションで検出。 ・越境植生：AI分類点群より抽出
		検出感度	–
	撮影速度		0～60km/h(推奨20～40km/h)
	計測精度		・ひび割れ：50cmメッシュによる面積算出精度 ・わだち掘れ：基準面からの最大深さを自動算出
	位置精度		GNSS衛星受信状況が良好の場合 ・縦断方向：50mm ・進行方向：50mm
	色識別性能		フルカラー識別可能(全方位画像)
	S/N比		S/N比について 「S/N比(SNR)」はメーカーパンフにはないですが 代替的に“Range Noise(レンジノイズ)”を提示します。 (距離：白→灰→黒の反射率 80% / 37% / 14%) 0.5 m: 0.5 / 0.8 / 1.3 mm 1 m: 0.5 / 0.3 / 0.6 mm 2 m: 0.3 / 0.2 / 0.5 mm 5 m: 0.3 / 0.2 / 0.4 mm 10 m: 0.2 / 0.2 / 0.3 mm 25 m: 0.4 / 0.4 / 0.6 mm 50 m: 0.9 / 0.9 / 1.4 mm
	分解能		Range resolution(距離分解能) 0.1 mm Angular resolution(角度分解能)0.0088°
	計測精度		Linearity error(線形誤差) ≒ 1 mm ・距離測定精度：光学測量機による距離の測定値に対し、±0.3%以内の精度である。 ・ひび割れ率：幅1mm以上のひび割れが識別可能な精度である。 ・わだち掘れ量：横断プロフィルメーターによるわだち掘れ深さの測定値に対し、±3mm以内の精度である。
	計測速度 (移動しながら計測する場合)		0～60 km/h(通常の巡視走行)
	位置精度 (移動しながら計測する場合)		GNSS衛星受信状況が良好の場合 ・縦断方向：50mm ・進行方向：50mm

4. 画像処理・調書作成支援

変状検出手順		①走行計測データ（点群・全方位画像・GNSS/IMU）を取り込み ②後処理で軌跡推定・点群生成・画像位置合わせ ③・舗装：ひび割れ抽出（画像×点群）・わだち掘れ量抽出（横断断面） ・植物(建築限界)：AI分類で植生点群抽出→建築限界枠と重畳→越境量算定 ・植物(標識隠し)：画像による標識抽出→設定された距離からの標識隠しを確認→対象区間を抽出 ・区画線：画像の線状領域と点群の反射特性から摩耗度判読 ④区間集約・帳票化・ビューア用データ作成
ソフトウェア情報	ソフトウエア名	LaserMapStudio(自社製点群編集ソフトウェア) LaserMapViewer(自社製点群ビューワ、路面性状調査版)
	検出可能な変状	・ひび割れ率（%） ・わだち掘れ量（mm） ・越境植生位置・量（距離/体積相当） ・標識被り率（%） ・区画線摩耗度指標
	変状検出の原理・アルゴリズム	【舗装】画像から判読できる亀裂からひび割れを抽出し、点群の縦横断プロファイルからわだち掘れを抽出。 【植物】AIによる点群自動分類→建築限界枠との重畳→越境抽出し被り率算定。 【区画線】画像の明度/反射特性と点群形状から線状領域を抽出して摩耗度を判定。
	取り扱い可能な画像データ	①JPEG/TIFF（全方位静止画） ②ファイル容量：運用に応じる ③カラー画像：可（フルカラー） ④画素分解能：5M×6／12M×2（運用構成による） ⑤留意事項：濡れ面・逆光は品質低下
	出力ファイル形式	・画像：.jpg（全周囲静止画） ・CAD：.dxf（損傷形状） ・数値：.csv（ひび割れ率、わだち掘れ、植物・標識被り率など）、.xlsx（集計帳票） ・GIS：Shape/KML（損傷・越境帯） ・PDF：帳票/張り出し箇所図 ・ビューアデーター式（点群＋画像）

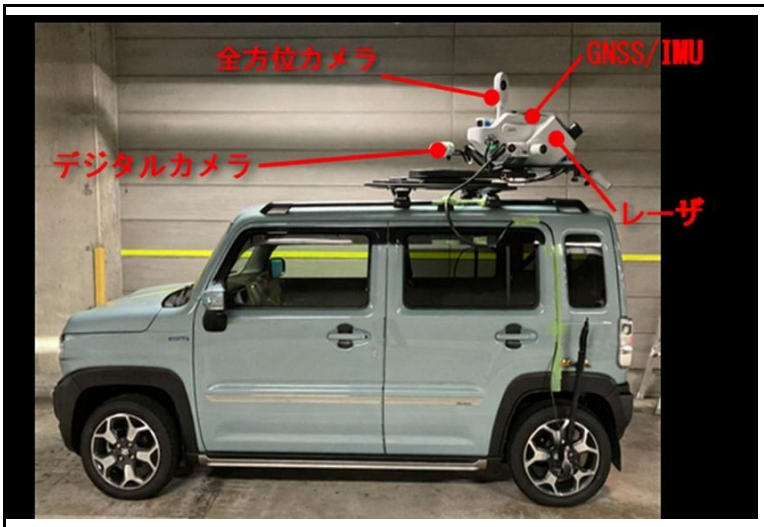
5. 留意事項(その1)

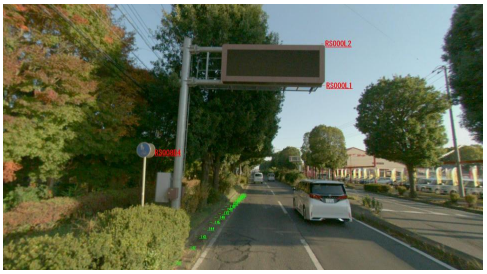
項目		適用可否／適用条件
点検時現場条件	道路幅員条件	対象車線全幅(車道＋状況により路肩)を計測可能。多車線区間では複数走行で網羅。
	周辺条件	衛星遮蔽(トンネル・高架下等)は後処理補正を実施。強風で植生が揺れる環境は回避。
	作業範囲	車道走行範囲にて非停止で計測。
	安全面への配慮	必要に応じて注意喚起、走行安全の確保。雨天時は精度低下のため回避。
	無線等使用における混線等対策	オフライン記録を基本とし、通信干渉リスクは低い。必要時は周波数干渉を回避。
	交通規制の要否	不要(非停止走行で計測可能)。
	交通規制の範囲	不要(非停止走行で計測可能)。
	現地への運搬方法運搬方法	一体型である場合は、保護カバーを付けた状態で走行による移動。搭載型の場合は、社内にて搬送、現地にて搭載作業を行う。
	気温条件	降雨・冠水・濃霧時は避ける。良好な可視条件下で実施。
	車線数の制約	多車線区間は遮蔽状況に応じて1～2回以上の走行で網羅。
	その他	日中の良好な可視条件下。夜間計測は非推奨。

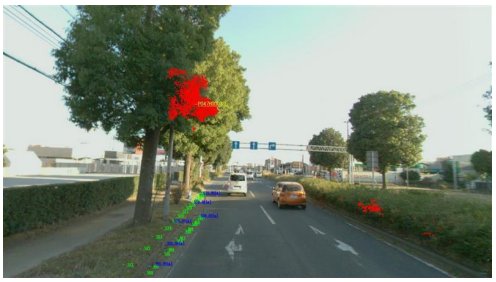
5. 留意事項（その2）

項目		適用可否／適用条件
作業条件・運用条件	調査技術者の技量	普通自動車免許。MMS計測の社内運転・安全研修を修了していること。
	必要構成人員数	現場責任者1名（運転兼安全管理）、計測機材操作1名　合計2名。
	操作に必要な資格等の有無、フライト時間	特別な国家資格は不要（自動車運転免許を除く）。
	作業ヤード・操作場所	特になし（走行計測のため）。必要に応じて安全帯域を確保。
	点検・診断に関する費用	100kmあたり　600万円
	保険の有無、保障範囲、費用	対人・対物を含む賠償保険に加入（詳細は契約条件に準拠）。
	時間帯（夜間作業の可否）	日中の良好な可視条件を基本。夜間は原則非推奨（必要時は安全・光環境を確保）。
	計測時の走行速度条件	0～60 km/h（推奨 20～40 km/h）。
	渋滞時の計測可否	低速でも計測可能だが、停止・極低速では点群密度や画像ブレに留意。
	可搬性(寸法・重量)	車載運用（軽自動車：ハスラー）。機器重量：約23 kg。
	自動制御の有無	自動走行制御は使用しない（手動運転）。検出・解析は自動処理を併用。
	利用形態：リース等の入手性	自社機材で運用（MMSユニット：Leica TRK700Evo または 三菱MMS　MMS-G）。
	関係機関への手続きの必要性	原則不要（交通規制なし）。必要時は道路管理者・警察と協議。
	解析ソフトの有無と必要作業及 び費用等	自社解析ワークフローで解析・区間集計・帳票化を実施（費用は概略費用に含む）。
	不具合時のサポート体制の有無及び条件	あり（社内保守、必要に応じ代替機を手配）。
	センシングデバイスの点検	定期点検を実施。必要に応じメーカー推奨手順に基づき校正。
	その他	・特許：無し。 ・気象条件：降雨・冠水・濃霧・強風は回避。適用外条件：長期冠水、視界不良が継続する場合など。

6. 図面等







1. 基本事項

技術番号		PA020032-V0025			
技術名		舗装ウォッチ			
	技術バージョン	Version1.0		作成：　2025年9月作成	
開発者		アジア航測株式会社　共同研究：大陸建設			
連絡先等		TEL：　044-969-7381	E-mail：　tak.ogami@ajiko.co.jp		担当部署：事業推進室
現有台数・基地		4	基地	神奈川県川崎市(アジア航測株式会社)2台、北海道釧路市(大陸建設)2台	
技術概要		MMS走行により点群（XYZ）と路面画像を取得し、点群からひび割れやポットホール等の局所的な凹型変状を自動抽出。抽出した局所的凹型変状と水の傾向を加味して将来のひび割れの進行のしやすさを推定する技術である。 補足1：本技術は、点群の標高値から舗装の進行箇所のスクリーニングが目的。必要に応じて画像による詳細検査を行う（オプション）。 補足2：路面性状調査結果に本技術を組み合わせることで優先度付けをするなどの活用も想定。			
技術区分	対象部位	車道			
	変状の種類	ポットホール（点群標高値による路面の局所的な凹みの把握）			
	物理原理	レーザ測距（3D点群）／GNSS・IMU（位置・姿勢）			
	検出項目	レーザ点群解析（縦横断プロファイル、局所的凹型変状・累積流量）			

2. 基本諸元

計測機器の構成			・ MMSユニット：Leica TRK700（GNSS/IMU、Z+F Profiler 9012、全方位カメラ）
移動装置	移動原理		【車両型】軽自動車にセンシング機器を搭載し、交通流に沿って走行しながら計測する。
	運動制御機構	通信	該当なし（車両型のため、運動制御のための無線通信は使用しない）
		測位	GNSS/IMU（GNSSが不安定な区間はIMUで補間）
		自律機能	該当なし（手動運転のため自律制御は行わない）
	外形寸法・重量		移動装置（車両）最大外形寸法：長さ3395mm×幅1475mm×高さ1680mm、車両総重量：1090kg
	搭載可能容量 （分離構造の場合）		
	動力		移動装置の電源（車両電源）から供給、もしくは搭載バッテリー
	連続稼働時間 （バッテリー給電の場合）		6H(バッテリー型の場合)、エンジンの稼働時間(ハイブリッドによる給電型の場合) 移動装置に対して、計測装置を上部に装着させる。
計測装置	設置方法		移動装置に対して、計測装置を上部に装着させる。
	外形寸法・重量 （分離構造の場合）		代表車両 移動装置（車両）最大外形寸法：長さ3395mm×幅1475mm×高さ1680mm、車両総重量：1090kg
	センシングデバイス	カメラ	全方位カメラ（12M×2）。固定カメラ(5M×6)。出力画像は.jpg（位置座標付き）
		パン・チルト機構	固定（チルト機構なし）、稼働（パン機能、機材）
		角度記録・制御機構機能	該当なし（固定設置のため角度制御なし）
		測位機構	GNSS/IMU（運動制御機構と併用）
		計測原理	走行しながら点群と連続画像を同時取得し、点群から路面標高値の歪度を算出して局所的凹型変状を抽出。抽出結果、累積流量からひび割れの進行しやすさを推定。
		計測の適用条件 （計測原理に照らした適用条件）	原則交通規制は不要で通常の巡視走行で計測可（昼夜間対応）。GNSSが不安定な区間はIMUで補間。
		精度と信頼性に影響を及ぼす要因	冠水・積雪・凍結で精度低下。降雨直後は水鏡や飛沫により画像・点群にノイズが乗るため撮影条件やフィルタリングに留意。
		計測プロセス	①走行後に点群より解析 ②局所的凹型変状を抽出 ③累積流量を算出 ④ひび割れの進行のしやすさを算出。
		アウトプット	出力データ：路線名，距離標，緯度・経度・標高，走行方向・レーン，画像ファイル，計測日時／拡張子：.csv・.xlsx、GIS：.shp、画像：.jpg（tiff可、座標付き）、帳票：Excel
		計測頻度	最小計測回数：1回
	耐久性		・IP66（〇：防塵等級、△防水等級）
	動力		移動装置（車両電源）から供給
	連続稼働時間 （バッテリー給電の場合）		6H(バッテリー型の場合)、エンジンの稼働時間(ハイブリッドによる給電型の場合)
データ収集・通信装置	設置方法		移動装置と一体的な構造。計測装置と有線接続。
	外形寸法・重量 （分離構造の場合）		MMSの機材毎
	データ収集・記録機能		計測データは記録メディアに保存（表：.csv/.xlsx、GIS：.shp、画像：.jpg〈座標付き〉、帳票：Excel）。
	通信規格 （データを伝送し保存する場合）		原則オフライン保存（媒体での納品）。ネットワーク伝送は要相談。
	セキュリティ （データを伝送し保存する場合）		（オフライン保存を基本とするため該当なし）
	動力		移動装置（車両電源）から供給
	データ収集・通信可能時間 （データを伝送し保存する場合）		計測1kmごとに10G前後（5分）

3. 計測性能

項目			性能
計測装置	計測レンジ(測定範囲)		10m前後
	感度	校正方法	メーカーによる室内校正検査
		検出性能	・点群の標高値による微細な路面の不陸の抽出
		検出感度	–
	撮影速度		0～60 km/h(通常の巡視走行)
	計測精度		横断方向は、5cm～10cm 、縦断方向は1cm(点群の分布に依存)
	位置精度		GNSS衛星受信状況が良好の場合 ・縦断方向:50mm ・進行方向:50mm
	色識別性能		フルカラー識別可能(全方位カメラ 5M×6)
	S/N比		S/N比について 「S/N比(SNR)」はメーカーパンフにはないが、 代替え的に"Range Noise(レンジノイズ)"を掲示する。 (距離:白→灰→黒の反射率 80% / 37% / 14%) 0.5 m: 0.5 / 0.8 / 1.3 mm 1 m: 0.5 / 0.3 / 0.6 mm 2 m: 0.3 / 0.2 / 0.5 mm 5 m: 0.3 / 0.2 / 0.4 mm 10 m: 0.2 / 0.2 / 0.3 mm 25 m: 0.4 / 0.4 / 0.6 mm 50 m: 0.9 / 0.9 / 1.4 mm
	分解能		Range resolution(距離分解能) 0.1 mm Angular resolution(角度分解能)0.0088°
	計測精度		Linearity error(線形誤差) ≒1 mm
	計測速度 (移動しながら計測する場合)		0～60 km/h(通常の巡視走行)
	位置精度 (移動しながら計測する場合)		GNSS衛星受信状況が良好の場合 ・縦断方向:50mm ・進行方向:50mm

4. 画像処理・調書作成支援

変状検出手順		【変状検出手順】 ① 点群解析①→点群の標高値から路面の局所的凹型変状を抽出 ② 点群解析②→点群の標高値から路面上の累積流量を算出 ③上記の二つの成果を重畳させる→ひび割れの進行しやすさの推定 ④ 100m/500m区間集計で成果出力（自動） と手順を具体化。 ※詳細確認が必要な場合は 路面画像と照合して損傷箇所を詳細調査（オプション）
ソフトウェア情報	ソフトウエア名	–
	検出可能な変状	・路面の局所的凹型変状 ・路面の水の傾向（累積流量） ・ひび割れの進行しやすさの推定
	変状検出の原理・アルゴリズム	①点群の水平化処理 ②AIで舗装路面上の不要物のフィルタリング（目視での確認） ③路面標高値ヒストグラムの歪度で負側偏りを抽出
	取り扱い可能な画像データ	画像：JPG/TIFF（座標付き）
	出力ファイル形式	出力：.csv/.xlsx、.shp、.jpg、Excel帳票 と応募様式の出力仕様に合わせて記入。

5. 留意事項（その1）

項目		適用可否／適用条件
点検時現場条件	道路幅員条件	自車線全幅＋路肩の一部をカバー。多車線は複数走行で網羅。
	周辺条件	GNSS不安定区間はIMUで補間（高架下・樹木等は注意）
	作業範囲	基本的には車道内（舗装）
	安全面への配慮	走行中は、車体の側面と後方に接近注意などの注意喚起のマグネット
	無線等使用における混線等対策	（通常では使用しない）
	交通規制の要否	不要（通常の巡視走行で計測可能）
	交通規制の範囲	不要（通常の巡視走行で計測可能）
	現地への運搬方法運搬方法	一体型である場合は、保護カバーを付けた状態で走行による移動。搭載型の場合は、社内にて搬送、現地にて搭載作業を行う。
	気温条件	「冠水・積雪・凍結で精度低下」「雨直後は水鏡/飛沫ノイズに留意」「昼夜間計測可」「冬期前後の再計測で比較」
	車線数の制約	基本的には走行車線内（舗装、1車線分） 機能的には隣接した車線の調査もが可能だが交通規制を行わないため、移動車両を回避するために車線事に計測を行うことが推奨。
	その他	計測時間帯について計測機材からの制限は無し。

5. 留意事項（その2）

項目		適用可否／適用条件
作業条件・運用条件	調査技術者の技量	普通自動車免許、社内計測車両運転研修(アジア航測株式会社)
	必要構成人員数	・現場責任者1人（主に車両運転）、計測機材操作担当1人 合計2人
	操作に必要な資格等の有無、フライト時間	–
	作業ヤード・操作場所	–
	点検・診断に関する費用	100kmあたり　150万円(計測は別計上)
	保険の有無、保障範囲、費用	加入済み、計測機材：動産保険　車両：自動車損害賠償責任証明書
	時間帯（夜間作業の可否）	夜間計測可（時間帯の制限はない）、点群の活用のため夜間計測データでの解析（トンネル含）は可能。
	計測時の走行速度条件	法定速度、0～60 km/h
	渋滞時の計測可否	渋滞に伴う低速・停止時は点群密度/画像ブレに留意
	可搬性(寸法・重量)	車載運用（軽自動車：ハスラー）、機材重量：約23 kg
	自動制御の有無	半自動制御、機能自体はあるが精度の関係で計測の稼働については手動で行う。
	利用形態：リース等の入手性	自社機材
	関係機関への手続きの必要性	交通規制は不要のため、通常の計測では警察との協議は不要。 業務上の安全運航のための道路管理者への計測予定の報告は行う。
	解析ソフトの有無と必要作業及 び費用等	・自社製　点群編集ソフト(LaserMapStudio)にて編集。 ・GISソフトを用いた解析
	不具合時のサポート体制の有無及び条件	各計測機器（MMS）のメーカ(ライカジオシステム、三菱電機)からの提供されている保守による対応。
	センシングデバイスの点検	各計測機器（MMS）のメーカ(ライカジオシステム、三菱電機)による年1の定期点検
	その他	・特許第7773150号 ・気象条件：降雨・冠水・濃霧・強風は回避。適用外条件：長期冠水、視界不良が継続する場合など。

6. 図面等

図1

図2

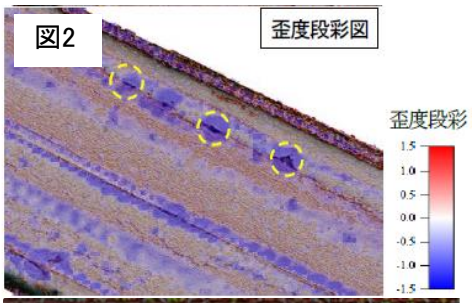
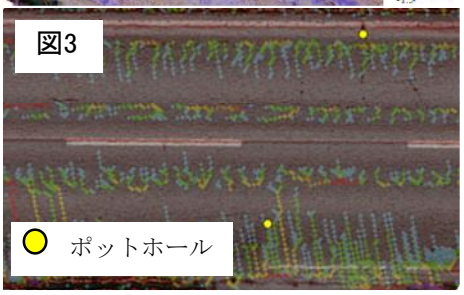


図3



・図1：測定車外観
・図2：赤色立体図（路面標高値）と局所的凹型変状の重ね合わせ例。
・図3：赤色立体図（路面標高値）と累積流量段彩図、ポットホール位置の重ね合わせ例。

1. 基本事項

技術番号		PA020033-V0025			
技術名		移動体計測による路面性状調査			
	技術バージョン	Version 1.2		作成：　2025年4月	
開発者		アジア航測株式会社			
連絡先等		TEL：　044-969-7381	E-mail：　tak.ogami@ajiko.co.jp		担当部署：社イ）事業推進室
現有台数・基地		現場台数：1台	基地	川崎市麻生区（本社）	
技術概要		本技術は、ワンボックス車両（ハイエース）に搭載した3Dカメラユニット・遠方撮影カメラ・平坦性センサ・GNSS機器により、交通規制不要で走行しながらひび割れ・わだち掘れ・平坦性（IRI）を同時計測する非停止型路面性状調査技術である。レーザー光を用いた光切断法により高さ画像と輝度画像を取得し、解析ソフトによりひび割れ・わだち・IRIを自動抽出する。取得したデータは路面状態の診断、維持管理計画への活用、路面性状評価に有効である。			
技術区分	対象部位	車道（標準4.0m幅員、必要により路肩を含む）			
	変状の種類	ひび割れ率、わだち掘れ量、IRI、ポットホール、区画線摩耗、			
	物理原理	レーザー光切断法（高さ画像＋輝度画像）、GNSS（位置座標）、前方画像（静止画）			
	検出項目	高さデータ、輝度画像、路面画像、GNSS座標、3D高さ形状、ひび割れ・わだち掘れ量・ポットホールの自動抽出			

2. 基本諸元

計測機器の構成			・路面計測ユニット（3Dカメラ×2：W434×D186×H280mm）・遠方撮影カメラ（前方）・平坦性センサ・GNSS機器をワンボックス車両に搭載した一体構成。
移動装置	移動原理		【車両型】専用測定車両（ワンボックス）に3Dカメラ等を搭載し、通常走行しながら非停止で計測を行う。
	運動制御機構	通信	運動制御目的の外部無線は使用しない。データは車載PCへオフライン記録。
		測位	GNSS（位置座標）により走行軌跡を取得。
		自律機能	手動運転（自律走行制御はなし）。解析処理は自動抽出機能を併用。
	外形寸法・重量		測定車両：ハイエース（長さ5.38m×幅1.88m×高さ2.5m）、車両総重量2800kg、測定機器重量100kg。
	搭載可能容量（分離構造の場合）		分離なし
	動力		車両のバッテリーおよび車載電源より供給。
	連続稼働時間（バッテリー給電の場合）		8H
計測装置	設置方法		車両に固定搭載する一体構造。
	外形寸法・重量（分離構造の場合）		分離なし
	センシングデバイス	カメラ	3Dカメラユニット（エリアカメラ＋ラインレーザー×2）、遠方撮影カメラ。
		パン・チルト機構	基本設定は進行方向に0度、鉛直角は、水平から-30度
		角度記録・制御機構機能	稼働可能となっており、ねじで固定する。
		測位機構	GNSS（位置座標付与）。
		計測原理	光切断法（レーザー＋3Dカメラ）により高さ情報と輝度画像を取得し、路面性状（ひび割れ・わだち掘れ・IRI等）を解析ソフトで自動抽出する。
		計測の適用条件（計測原理に照らした適用条件）	路面が乾燥していること。湿潤時・悪天候時はレーザーが乱反射し精度低下。
		精度と信頼性に影響を及ぼす要因	湿潤路面・雨天・レンズ汚れ・速度設定により高さ画像と輝度画像の品質が低下する。
		計測プロセス	①走行しながらレーザー照射 ②3Dカメラで変形ラインを撮像 ③速度パルス信号で連続撮像 ④解析ソフトでひび割れ・わだち掘れ量・IRI等を自動抽出 ⑤帳票化・外部出力。
		アウトプット	高さ画像、輝度画像、損傷図、CSV（ひび割れ率・わだち掘れ等）、XLSX（IRI）、DXF（損傷形状）、PDF、Shapeファイル、オルソ画像。
		計測頻度	最小計測回数：1回
	耐久性		IP54
	動力		車両のバッテリーおよび車載電源より供給。
	連続稼働時間（バッテリー給電の場合）		8H
データ収集・通信装置	設置方法		車体上部から後方に設置
	外形寸法・重量（分離構造の場合）		分離ではない。
	データ収集・記録機能		撮像データ・高さデータを車載PCに保存し、解析ソフトで処理後に帳票・CAD・CSV等で出力する。
	通信規格（データを伝送し保存する場合）		基本はオフライン保存。必要に応じ外部媒体へ転送。
	セキュリティ（データを伝送し保存する場合）		オフライン記録によりセキュリティリスクは低い。必要に応じ暗号化ファイルで受け渡し。
	動力		車両のバッテリーおよび車載電源より供給。
	データ収集・通信可能時間（データを伝送し保存する場合）		有線のため無線を未使用

3. 計測性能

項目			性能
計測装置	計測レンジ（測定範囲）		標準撮像幅：4.0m（車道1車線相当）。横方向解像度：1mm（4m幅撮像時）、高さ解像度：0.5mm。
	感度	校正方法	走行前の機器点検を実施し、GNSS位置付与とセンサ幾何の整合を確認（運用校正）。
		検出性能	・ひび割れ率：高さ画像＋輝度画像により抽出 ・わだち掘れ量：高さデータの横断形状解析 ・IRI（平坦性）：3測点法センサから算出 ・ポットホール：高さ形状から欠陥領域を抽出
		検出感度	高さ解像度0.5mm、横方向解像度1mm（4m幅撮像時）に基づく微小変位・線状特徴の検出（計測条件に依存）。
	撮影速度		0～100 km/h（維持管理計画に応じた通常走行）
	計測精度		・ひび割れ率：50cmメッシュ法により面積比で算出 ・わだち掘れ量：横断基準面からの最大深さを算出 ・IRI：3測点法により自動算出（クラス2相当）
	位置精度		GNSSにより測点・距離標・GPS座標を付与（衛星遮蔽箇所は運用補正）。 ・縦断方向：150mm（受信良好時） ・進行方向：200mm（受信良好時）
	色識別性能		輝度画像（モノクロ）による識別が可能。前方カメラ画像はカラーで補助確認。
	S/N比		レーザー光切断法と同期撮像により安定したS/Nを確保（路面条件に依存）。
	分解能		横方向：1mm（4m幅撮像時）／高さ：0.5mm。
	計測精度		・距離測定精度：光学測量機による距離の測定値に対し、±0.3%以内の精度である。 ・ひび割れ率：幅1mm以上のひび割れが識別可能な精度である。 ・わだち掘れ量：横断プロフィルメーターによるわだち掘れ深さの測定値に対し、±3mm以内の精度である。 ・平たん性：縦断プロフィルメータによる標準偏差の測定値に対し、±30%以内の精度である。
	計測速度 （移動しながら計測する場合）		0～100 km/h（維持管理計画に応じた通常走行）
	位置精度 （移動しながら計測する場合）		GNSSにより測点・距離標・GPS座標を付与（衛星遮蔽箇所は運用補正）。 ・縦断方向：150mm（受信良好時） ・進行方向：200mm（受信良好時）

4. 画像処理・調書作成支援

変状検出手順		①現場走行で撮像・高さデータ・平坦性センサ・GNSSを取得（非停止） ②車載PCへ保存→解析ソフトに取り込み（例：Crack Detector） ③自動抽出：ひび割れ（高さ+輝度画像）、わだち掘れ（横断形状）、IRI（3測点法）／必要に応じ手動補正 ④区間集計・判定・帳票化（様式A/B）、CSV・画像・CAD等に出力
ソフトウェア情報	ソフトウエア名	解析ソフト（例：Crack Detector）／自動抽出アルゴリズム搭載、帳票出力・外部形式出力に対応
	検出可能な変状	ひび割れ率（%）、わだち掘れ量（mm）、IRI（平坦性指標）、ポットホール、区画線摩耗（巡視時）
	変状検出の原理・アルゴリズム	【ひび割れ】光切断法で得た高さ画像と輝度画像から線状・面状損傷を抽出（50cmメッシュで率算出） 【わだち掘れ】高さデータの横断形状から基準面に対する最大深さを算出 【IRI】平坦性センサ3測点法で縦断凹凸を解析しIRIを算出 【ポットホール】高さ形状データから欠陥領域を抽出
	取り扱い可能な画像データ	①ファイル形式：JPG/BMP（静止画）、高さ画像（静止画・CSV） ②容量：計測条件に依存 ③カラー／白黒：前方カメラ＝カラー、輝度画像＝モノクロ ④画素分解能：3Dカメラの取得解像度に準拠 ⑤その他：湿潤・濡れ面は品質低下
	出力ファイル形式	・'画像：.bmp/.jpg ・CAD：.dxf ・数値：.csv（摩耗/わだち/ひび割れ等） ・xlsx（IRI・平坦性） ・PDF：帳票（様式A/B） ・GIS：Shape、オルソ画像

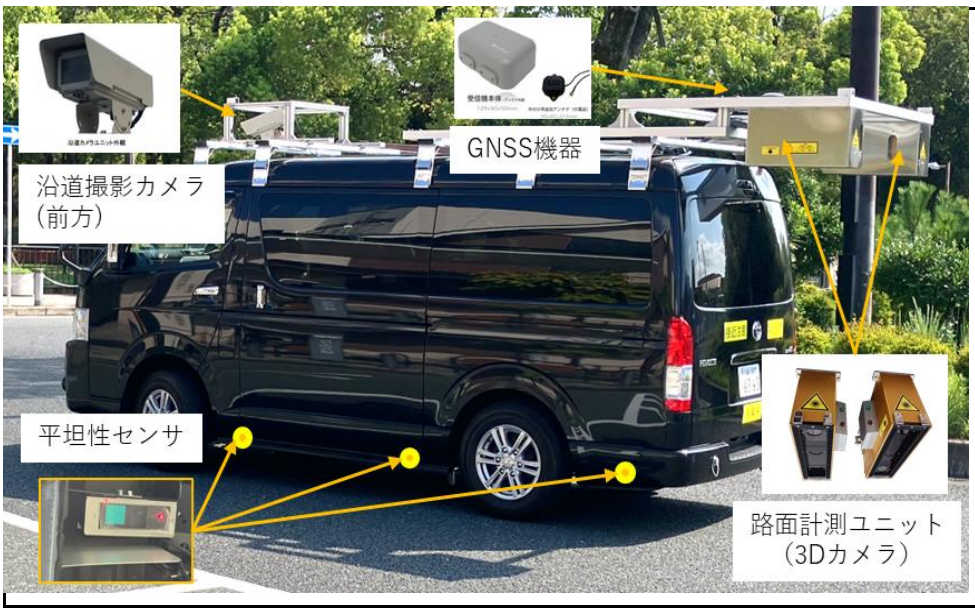
5. 留意事項(その1)

項目		適用可否／適用条件
点検時現場条件	道路幅員条件	標準4.0m幅員(1車線相当)を対象。必要に応じて路肩を含む。多車線は複数走行で網羅。
	周辺条件	衛星遮蔽(トンネル・高架下)は位置補正を前提とする。湿潤路面ではレーザーが乱反射するため不可。
	作業範囲	車道走行範囲にて非停止で計測(専用測定車両:ワンボックス)。
	安全面への配慮	雨天・湿潤時は中止。レーザー出力時にユニットを覗き込まない等の安全対策を徹底。
	無線等使用における混線等対策	運用はオフライン記録が基本で無線使用は最小限。必要に応じて周波数干渉を回避。
	交通規制の要否	不要(通常走行で計測可能)。
	交通規制の範囲	不要。
	現地への運搬方法運搬方法	車両一体化のため、通常クルーズ走行
	気温条件	悪天候時不可。乾燥路面での実施を基本とし、湿潤・冠水時は精度低下。
	車線数の制約	多車線区間は遮蔽状況や対象幅に応じて複数回走行で対応。
	その他	昼夜いずれも可能だが、可視条件・安全を最優先し計測計画を立案。

5. 留意事項(その2)

項目		適用可否／適用条件
作業条件・運用条件	調査技術者の技量	計測車両の運転・安全管理、撮像系の点検とデータ取扱いに関する社内研修を修了していること。
	必要構成人員数	運転・安全管理1名、計測オペレータ1名　合計2名を基本。
	操作に必要な資格等の有無、フライト時間	特別な国家資格は不要(自動車運転免許を除く)。
	作業ヤード・操作場所	特段のヤードは不要(走行計測)。駐停車場所は安全に配慮して選定。
	点検・診断に関する費用	100kmあたり　600万　(路面性状調査、計測、各種変換含む)
	保険の有無、保障範囲、費用	対人・対物を対象とした賠償保険に加入(詳細は契約条件に準拠)。
	時間帯(夜間作業の可否)	昼夜の実施可。ただし湿潤時・悪天候時は不可。夜間は視界や安全管理を強化。
	計測時の走行速度条件	0～100 km/h(道路交通法に応じた通常走行)。
	渋滞時の計測可否	低速でも撮像は可能だが、過度な低速や停止はデータ品質(ブレ・同期)に影響するため回避。
	可搬性(寸法・重量)	専用測定車両(ハイエース)に固定搭載。装置外形:3Dカメラユニット W434×D186×H280mm(×2)。
	自動制御の有無	自動走行制御は用いず手動運転。解析は自動抽出機能を併用。
	利用形態:リース等の入手性	自社保有機材を基本とし、運用は自社で実施。
	関係機関への手続きの必要性	原則不要(交通規制なし)。必要時は管理者指示に従い調整。
	解析ソフトの有無と必要作業及び費用等	解析ソフト(例:Crack Detector)で自動抽出・帳票出力。費用は概略費用に含む。
	不具合時のサポート体制の有無及び条件	あり(社内で点検・保守を実施し、必要に応じ代替ユニットで対応)。
	センシングデバイスの点検	計測前後に光学系・レーザー発光、平坦性センサ、GNSS受信状態を点検し、必要に応じ清掃・再調整。
	その他	・特許:無し。 ・気象条件:雨天・湿潤・冠水は不可。 ・適用外:トンネル連続区間など衛星遮蔽が長く続く区間は位置補正前提で計画。

6. 図面等



1. 基本事項

技術番号		PA020034-V0025			
技術名		道路附属物維持管理ソリューション「みちてん®」			
	技術バージョン			作成：	
開発者		古河電気工業株式会社営業統括本部ソーシャルデザイン統括部市場開拓部ソーシャルDX課			
連絡先等		TEL： 080-7898-9544	E-mail：	kei.shigene@furukawaelectric.com	担当部署：ソーシャルDX課
現有台数・基地		50	基地	東京都千代田区	
技術概要		道路附属物維持管理ソリューション「みちてん®」は、車両に市販のドライブレコーダーを取り付け対象路線を走行することで、記録された映像及びGPS情報から道路附属物の全景写真、種別、及び位置情報を取得する技術である。また、取得した画像を元に対象物の劣化判定を行う。これらによって得られたデータを国交省様式の道路附属物点検表として出力することや、必要に応じて平面図や劣化スクリーニングリストを出力する。			
技術区分	対象部位	歩道、車道、路肩部、歩道橋上施設			
	変状の種類	標識隠れ（樹木や障害物で標識板の一部が隠れている状態）			
	物理原理	画像/動画			
	検出項目	物体検出AIを用いた画像解析による情報抽出/RPAを用いた画像解析による情報抽出			

2. 基本諸元

計測機器の構成			本計測機器は「動画および位置情報を記録する計測装置(ドライブレコーダー)」を「移動車両」に搭載したものである。
移動装置	移動原理		【車両型】内燃機関もしくは電動機関を搭載した車両にて移動する。
	運動制御機構	通信	通信等は行わない
		測位	車両は測位機能を持たない
		自律機能	車両の移動は人が運転する
	外形寸法・重量		計測機器は分離構造であり、移動装置はドライブレコーダーが搭載できる自動車であれば何でも可であるが、例として軽バンの最大外形寸法と重量をしめす。 最大寸法：長さ3,395mm×幅1,475mm×高さ1,895mm 最大重量：950kgf
	搭載可能容量 （分離構造の場合）		最大外形寸法：長さ73mm×幅87mm×高さ35mm 最大重量：110gf
	動力		移動装置の内燃機関もしくは内燃機関によって発電された電力を用いる
	連続稼働時間 （バッテリー給電の場合）		バッテリー給電ではない。
計測装置	設置方法		吸盤型治具を用いて、車両のフロントウインドウやサイドウインドウに設置する。
	外形寸法・重量 （分離構造の場合）		計測装置：最大外形寸法（長さ55mm×幅87mm×高さ35mm） 最大重量（110gf）
	センシングデバイス	カメラ	センサーサイズ： 4.8mm × 3.6mm ピクセルサイズ：2560×1440 フレーム数：3～27fps
		パン・チルト機構	パン・チルト機構を有さない。
		角度記録・制御機構 機能	吸盤型治具のボールジョイントにて任意角度に可動
		測位機構	GPS
		計測原理	・ドライブレコーダーに記録された動画を物体検出AIに読み込ませ、対象物の変状の有無を判定する
		計測の適用条件 （計測原理に照らした適用条件）	・フロントウインドウへ設置する際は、フロントウインドウ上部20%の範囲に取り付ける必要がある。 ・日照による逆光を避けた時間帯である必要がある。 ・雨や雪、霧など悪天候の場合は計測ができない。 ・電源供給のための自動車のシガーソケットからの給電もしくは外付けバッテリーが必要である。
		精度と信頼性に影響を及ぼす要因	・山間部など電波状況によってはGPSによる位置情報がうまく機能せず、施設の位置を正確に反映できない可能性がある。 ・他の車両や障害物によって対象施設が隠れている場合は全景図の取得や変状の判断はできない。
		計測プロセス	①ドライブレコーダーをフロントウインドウに設置する ②点検対象物が存在する路線を走行する。ドライブレコーダーに位置情報と点検対象物の映像が記録される ③記録した映像を自社の物体検出システムに適用し、対象物の標識の種類や変状の有無を判定する
		アウトプット	点検対象物の全景画像（jpg、png） 点検対象物の位置情報（csv）
		計測頻度	特に規定なし（点検の必要に応じて計測）
	耐久性		防水・防塵機能を有さない。
	動力		12V電源（シガーソケットあるいは外付けバッテリー等）から供給
	連続稼働時間 （バッテリー給電の場合）		8時間（気温-10℃～65℃の場合）
データ収集・通信装置	設置方法		データ収集にはSDカードを用いる。 ドライブレコーダーへSDカードを挿入し、データの記録を行う。
	外形寸法・重量 （分離構造の場合）		15 × 11 × 1 mm（縦 × 横 × 厚さ） 重量:0.25g
	データ収集・記録機能		SDカードに保存
	通信規格 （データを伝送し保存する場合）		無線を利用しない。
	セキュリティ （データを伝送し保存する場合）		無線を利用しない。
	動力		移動装置に搭載されているシガーソケットあるいは外付けバッテリーより供給
	データ収集・通信可能時間 （データを伝送し保存する場合）		データ収集可能時間はSDカードの容量によるが、128GBの場合最大16時間記録可能

3. 計測性能

項目			性能
計測装置	計測レンジ（測定範囲）		本計測装置は動画記録装置であるため当項目は該当しない
	感度	校正方法	本計測装置は動画記録装置であるため当項目は該当しない
		検出性能	本計測装置は動画記録装置であるため当項目は該当しない
		検出感度	本計測装置は動画記録装置であるため当項目は該当しない
	撮影速度		特に指定なし
	計測精度		ひび割れの計測を行わない
	位置精度		変状位置座標の取得を行わない
	色識別性能		色調変化の把握を行わない
	S/N比		本計測装置は動画記録装置であるため当項目は該当しない
	分解能		本計測装置は動画記録装置であるため当項目は該当しない
	計測精度		本計測装置は動画記録装置であるため当項目は該当しない
	計測速度 （移動しながら計測する場合）		特に指定なし
	位置精度 （移動しながら計測する場合）		変状位置座標の取得を行わない

4. 画像処理・調書作成支援

変状検出手順		【標識隠れ】 ①ドライブレコーダーを搭載した車両を用いて対象路線を走行し、走行動画を取得する(手動)。 ①取得した走行動画を元に、学習済み物体検出モデルを用いて標識板の見えている部分を検出する。(自動)。 ②検出された画像一覧から誤検出結果を削除する(手動)。 ③画像とドライブレコーダーによって取得した位置情報を紐づける(自動)。
ソフトウェア情報	ソフトウエア名	・みちてん解析用ソフト(自社開発)
	検出可能な変状	樹木や障害物で一部が隠れている標識
	変状検出の原理・アルゴリズム	【標識隠れ】 ①教師データの材料の準備 当社のみちてんの過去案件で用いた走行動画を用いて、教師用データへ加工する。撮影には一例としてDRV-830を用いたかつ走行時の天気が晴れか曇り、走行時間が9:00-15:00の走行動画を選定した。 ②教師データの準備 選定した動画の中から、道路標識の位置を特定し、動画利中で標識板面積が最大となるフレームを切り出す。切り出した画像に対し、標識板右下部分のみをアノテーションして教師データとした。この時アノテーションする領域は標識板全体の面積の1/4～1/8とした。 ③モデルの学習 作成した教師データを用いて、物体検出モデルの学習を行った。 ④性能評価 作成したモデルをDRV-830で取得した新規の走行動画に対し適用し、性能試験を実施した。また、隠れ標識を想定したいくつかのサンプル画像を用意し、同様に検出性能の評価を行った。
	取り扱い可能な画像データ	①jpeg,png ②1GB/1ファイルまで ③カラー画像のみ ④1920×1080以上
	出力ファイル形式	出力画像:jpg、png 出力結果リスト:csv

5. 留意事項（その1）

項目		適用可否／適用条件
点検時現場条件	道路幅員条件	車両が進入可能な道路であること
	周辺条件	車両が進入可能な道路であること
	作業範囲	車両から目視で確認できる範囲の施設であること
	安全面への配慮	道路交通法の順守
	無線等使用における混線等対策	特になし
	交通規制の要否	不要
	交通規制の範囲	不要
	現地への運搬方法運搬方法	・ドライブレコーダーは車両に搭載し、点検が必要な施設がある路線を走行する ・ソフトウェアは運搬せず、社内パソコンにて利用する
	気温条件	特になし（計測装置の使用温度範囲：−10～65℃）
	車線数の制約	特になし
	その他	・日照による逆光がないこと ・雨や雪、霧など視認性が悪い天候でないこと

5. 留意事項（その2）

項目		適用可否／適用条件
作業条件・運用条件	調査技術者の技量	特になし
	必要構成人員数	運転者1人、補助員1人
	操作に必要な資格等の有無、フライト時間	普通自動車免許
	作業ヤード・操作場所	特になし
	点検・診断に関する費用	3,000円/基(目安)
	保険の有無、保障範囲、費用	加入していない
	時間帯（夜間作業の可否）	日照による逆光がない時間帯
	計測時の走行速度条件	特に指定なし
	渋滞時の計測可否	解析対象物が他の車両等で完全に隠されている場合は計測不可
	可搬性(寸法・重量)	【外形寸法】幅87mm×高さ55mm×長さ35mm 【重量】110g
	自動制御の有無	自動制御装置無し
	利用形態：リース等の入手性	ドライブレコーダーは市販購入品 車両は自社手配（車種の指定は無し）
	関係機関への手続きの必要性	特になし
	解析ソフトの有無と必要作業及 び費用等	・解析ソフト：自社製みちてん用解析ソフトを使用 ・必要作業：担当者による解析作業 ・費用：3,000円/基（標準的な附属物の場合、対象種別により変動）
	不具合時のサポート体制の有無及び条件	自社サポート
	センシングデバイスの点検	ドライブレコーダーの使用の都度、映り具合や動作異常の有無を点検する
	その他	日照による逆光がないこと。 雨や雪、霧など視認性が悪い天候でないこと。

6. 図面等

・みちてんスナップビューアの画面

・走行動画の物体検出のイメージ

↑走行動画の中から対象物を検出し、標識の種類と位置情報と自動的に紐づける。

・みちてん®スナップの紹介ページ
https://www.furukawaelectric.com/infra-maintenance/product/snap.html

性能確認シート

【道路巡視（ポットホール、区画線、建築限界、標識隠れ）】

令和８年３月時点

性能確認シート

掲載技術【32技術】 令和８年３月時点

◇道路巡視（ポットホール、区画線、建築限界、標識隠れ）【32技術】

［R4年度公募（一部、R5・R6・R7年度更新）］

・Draw-AI（Diagnose roads with AI） ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ １
・スマートフォンによる簡易路面性状評価システム「DRIMS」 ・・・・・・・・・ １３
・インフラパトロール・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ １７
・ポットホール自動検出システムを備えた路面性状自動測定装置・・・・・・・ ２４
・車載簡易装置による道路点検システム「GLOCAL-EYEZ」・・・・・・・・・・・ ２８

［R5年度公募（一部、R6・R7年度更新）］

・AI を活用した路面状態推定と維持管理支援サービス「みちログ」・・・・・・ ４５
・RoadManager 損傷検知・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ ５２
・道路診断システム「AI-PATROL」・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ ５６
・削除
・MWD plus・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ ６０
・AI 舗装点検システム HibiMiru・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ ６４
・車両搭載型路面横断プロファイラ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ ７１
・車載カメラと AI を利用したポットホール自動検出技術・・・・・・・・・・・ ７５
・路面性状測定システム（ポットホール自動検出機能付き）・・・・・・・・・・ ７９
・ドラレコによる道路劣化 AI 診断「くるみえ for Cities」・・・・・・・・・・ ８３
・Real-Dimension・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ ９０
・車両搭載センシング装置ＭＭＳ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ ９４
・ドライブレコーダーのデータを解析して区画線の摩耗度を判定する技術・・・ ９８
・路面検査コンパクトユニット PG-4・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ １０２
・道路区画線健全度診断システム・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ １０６

［R6年度公募（一部、R7年度更新）］

・路面性状調査システム「SunSearch」・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ １１２
・社会インフラ設備の台帳整備・劣化診断サービス″Audin AI″・・・・・・・・ １１６
・路面性状測定システム（Pave Scanner）・・・・・・・・・・・・・・・・・・ １３０
・ドラレコ・ロードマネージャー・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ １３４
・ビッグデータおよび AI を活用した道路破損の自動検知・・・・・・・・・・・ １３８
・ロードマン・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ １４８
・削除

［R7年度公募］

・舗装点検診断　ｉシステム・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ １５５
・RICOH StreetVista・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ １５９
・Draw-AI with テレマティクスサービス(Diagnose roads with AI)・・・・・・ １６６
・GeoMasterNeo®・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ １７６
・舗装ウォッチ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ １８６
・移動体計測による路面性状調査・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ １９０
・道路附属物維持管理ソリューション「みちてん®」・・・・・・・・・・・・・・ １９７

技術番号	PA020001-V0025

技術名	Draw-AI（Diagnose roads with AI）	開発者名	国際航業株式会社

試験日	令和7年11月20日	天候	晴れ	昼夜	昼	路面状況	乾燥
試験場所	国立研究開発法人　土木研究所内　舗装走行実験場						

カタログ分類	道路巡視	検出項目	ポットホール	計測時 平均速度	50　km/h

試験で確認する カタログ項目	ポットホール

対象箇所の概要

【試験場所】

・場所：国立研究開発法人　土木研究所内　舗装走行実験場

・舗装種（表層）：密粒度アスファルト舗装

・試験区間：870m（対象外のコンクリート舗装区間含む）

・測定時は、位置情報の補整のための基準点を2点設け、試験前に自由に補整等を行えるように配慮した。

※各試験者はカラーコーン内を車線に見立て走行

※人為的にポットホールを作成

試験方法（手順）	技術番号	PA020001-V0025

【①点検】動画取得機材を起動し、走行しながら路面の動画データ及び位置情報を取得する。

【②データ取り込み】データ記録媒体からPCにデータを移行する。

【③解析前処理】動画から5mピッチの静止画データを作成する。

【④データ解析】静止画に対してAI画像解析により画像毎の変状（ポットホール、区画線、標識隠れ）　を検出する。その結果をCSVに位置情報と検出項目及び検出結果を画像に重畳したものを出力する。

車両・機器諸元、機器設置状況、測定状況

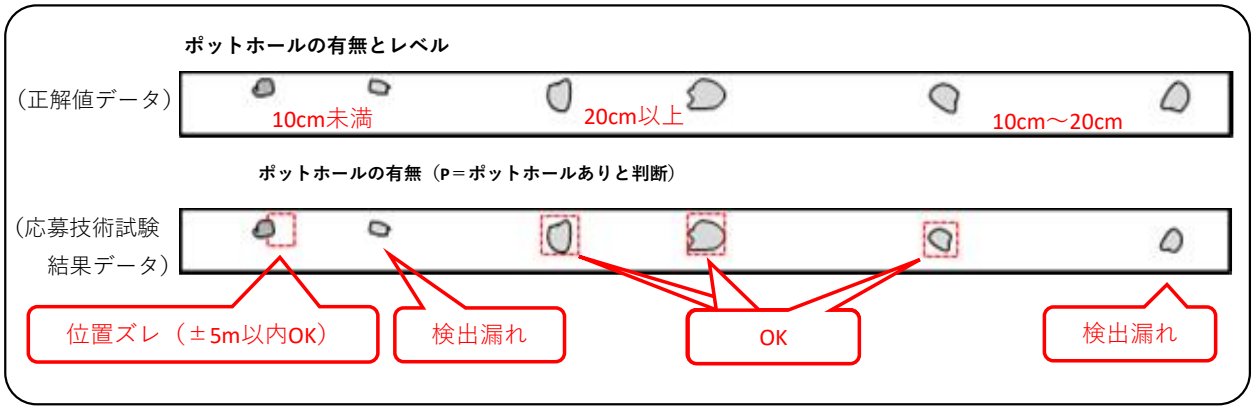
【車両諸元】
・試験測定時の車種：スバル フォレスター
・車両サイズ
├長さ:4.64m
├幅 :1.81m
└高さ:1.73m
【機械諸元】
・路面用カメラ（区画線、ポットホール）
・前方カメラ（標識隠れ）
【設置状況】
・路面用カメラを車両後方に設置
（車内リアガラス部でも可能）
・前方カメラを車両前方に設置

計測技術の精度の算出方法（ポットホール）		技術番号	PA020001-V0025

【計測技術の精度の算出方法】

・実道試験区間（延長870m）において、人為的にポットホール（①10cm未満、②10～20cm、③20cm以上）をそれぞれ複数個作成し、各技術でポットホールの位置情報及び写真を測定する。

・GNSSにより得た正解値の位置情報（緯度経度）と各技術により測定したポットホールの写真及び位置情報（緯度経度）を比較し、5m以内の位置情報を示しているかどうかを判定した。



【ポットホールの評価】

※参考

①10cm未満　検出率＝ $\frac{1}{2}$ ＝50%

評価対象

②10cm～20cm　検出率＝ $\frac{1}{2}$ ＝50%

③20cm以上　検出率＝ $\frac{2}{2}$ ＝100%

技術番号	PA020001-V0025

技術名	Draw-AI（Diagnose roads with AI）					会社名	国際航業株式会社				
試験日	令和6年10月31日	天候	晴れ	昼夜	昼間	気温	13.2℃	風速	1.3m/s	路面状況	乾燥
試験場所	茨城県筑西市										

カタログ分類	道路巡視	検出項目	区画線		60 km/h

試験で確認する カタログ項目	区画線

対象箇所の概要

【試験場所】

・舗装種（表層）：密粒度アスファルト舗装

・1区間：10m

・試験区間：500m（50区間）

・交通量（下り）：10,175台／日（〈小型〉7,170台／日、〈大型〉3,005台／日）【R3センサス】

※対象は外側線とした

※対象は外側線とした

試験方法（手順）	技術番号	PA020001-V0025

【①点検】動画取得機材を起動し、走行しながら路面の動画データ及び位置情報を取得する。

【②データ取り込み】データ記録媒体からPCにデータを移行する。

【③解析前処理】動画から5mピッチの静止画データを作成する。

【④データ解析】静止画に対してAI画像解析により画像毎の変状（区画線）　を検出する。その結果をCSVに位置情報と検出項目及び検出結果を画像に重畳したものを出力する。

車両・機器諸元、機器設置状況、測定状況

【車両諸元】
・試験測定時の車種：スバル フォレスター
・車両サイズ
┣長さ:4.64m
┣幅 :1.81m
┗高さ:1.73m
【機械諸元】
・路面用カメラ（区画線、ポットホール）
・前方カメラ（標識隠れ）
【設置状況】
・路面用カメラを車両後方に設置
（車内リアガラス部でも可能）
・前方カメラを車両前方に設置

計測技術の精度の算出方法（区画線）		技術番号	PA020001-V0025

【計測技術の精度の算出方法】
・実道試験区間（延長1,350m）において、進行方向左側の「車道外側線」を対象として、試験を実施した。
・各技術は、10m毎（135データ)の「評価ランク」を提出した。
・評価は、ランク１の検出率と的中率を対象とした。なお、参考のためにランク２の精度も公表することとした。
・事務局は、路面画像を元に専用ソフトを用いて二値化した画像から剥離度を算出し、剥離度を元に評価ランク（正解値）を判定した。

【幅値について】
・正解値が18.0～28.0%（ランクの境界値23%の±5.0）の場合、ランク３・２どちらも正解
・正解値が35.0～45.0% （ランクの境界値40%の±5.0）の場合、ランク２・１どちらも正解

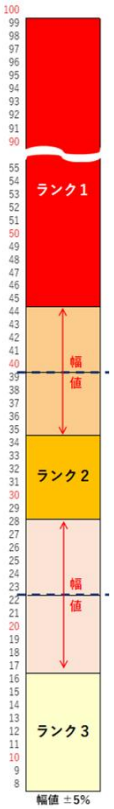
本試験の評価ランク	剥離度
5	3.0%未満
4	3.0%以上8.0%未満
3	8.0%以上23.0%未満
2	23.0%以上40.0%未満
1	40.0%以上

◆検出率：損傷を発見できるか、見落としがないか

$$検出率＝\frac{応募技術における正答ブロック数}{正解値を基にした実損傷ブロック数}＝\frac{正答ブロック数}{実損傷ブロック数}$$

◆的中率：検出した結果の精度

$$的中率＝\frac{応募技術における正答ブロック数}{応募技術により検出されたブロック数}＝\frac{正答ブロック数}{正答ブロック数+誤検出ブロック}$$



技術番号	PA020001-V0025

技術名	Draw-AI（Diagnose roads with AI）	開発者名	国際航業株式会社

試験日	令和6年11月19日	天候	晴れ	昼夜	昼間	気温	10.3℃	風速	4.3m/s	路面状況	乾燥
試験場所	千葉県南房総市										

カタログ分類	道路巡視	検出項目	標識隠れ	計測時 平均速度	60　km/h

試験で確認する カタログ項目	標識隠れ

対象箇所の概要

【試験場所】

・試験区間：約10,000m

※事務局による正解値判定範囲の算定のために、標識の高さを確認

試験方法（手順）	技術番号	PA020001-V0025

【①点検】動画取得機材を起動し、走行しながら路面の動画データ及び位置情報を取得する。

【②データ取り込み】データ記録媒体からPCにデータを移行する。

【③解析前処理】動画から5mピッチの静止画データを作成する。

【④データ解析】静止画に対してAI画像解析により画像毎の変状（標識隠れ）　を検出する。その結果をCSVに位置情報と検出項目及び検出結果を画像に重畳したものを出力する。

車両・機器諸元、機器設置状況、測定状況

【車両諸元】
・試験測定時の車種：スバル フォレスター
・車両サイズ
├長さ:4.64m
├幅 :1.81m
└高さ:1.73m
【機械諸元】
・路面用カメラ（区画線、ポットホール）
・前方カメラ（標識隠れ）
【設置状況】
・路面用カメラを車両後方に設置
（車内リアガラス部でも可能）
・前方カメラを車両前方に設置

計測技術の精度の算出方法（標識隠れ）	技術番号	PA020001-V0025

【計測技術の精度の算出方法】

・事務局が、試験実施前に事前に目視にて標識隠れ箇所を抽出する。

・各技術は、実道試験区間（延長約10km）における標識隠れ箇所の位置情報および写真を提出した。

・事務局の事前確認箇所と各技術の提出結果を踏まえ、事務局が試験後確認を行い、正解値を判定した。

【幅値の設定】

・標識隠れは、各技術から提出された写真において標識隠れが発生していることが確認でき、かつ、事務局による正解値判定範囲における標識隠れが確認出来た場合、正解とした。また、これらは、一定の範囲を持っていることから、幅値は設けないこととした。

【評価イメージ】　　凡例　○:標識隠れを確認　×:標識隠れが確認されない

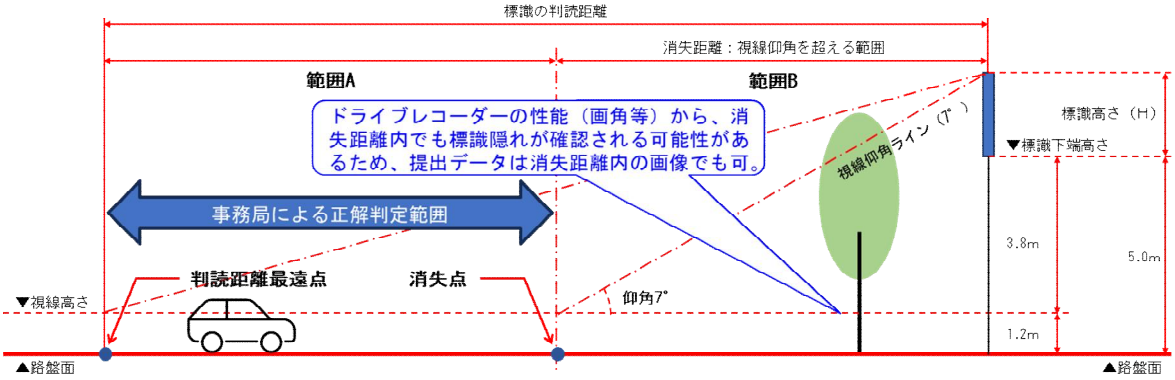
地点No.		①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨	⑩	確認箇所	正答箇所
事前確認箇所		○	×	○	○	○	×	×	○	×	○	6	—
試験時確認箇所	A社	○	×	○	×	×	×	○	○	×	×	4	3
	B社	○	○	×	○	×	○	○	○	○	○	8	5
試験後確認箇所		○	○	○	×	○	○	×	○	×	○	7	—

	A社	B社
試験時確認箇所	4	8
正答箇所	3	5
試験後確認箇所	7	
検出率	3/7＝43%	5/7＝71%
的中率	3/4＝75%	5/8＝63%

○ 応募技術の性能は、検出率と的中率により評価する。

検出率＝ 応募技術における正答箇所数 / 試験後確認箇所数　（超過箇所を発見する能力）

的中率＝ 応募技術における正答箇所数 / 応募者による試験時確認箇所数　（検出した結果の精度）



計測技術の精度確認結果		技術番号	PA020001-V0025

【計測技術の精度確認結果（令和７年度）】

ポットホール

【参考】①10cm未満検出率	②10cm～20cm検出率	③20cm以上検出率
70～80%	90～100%	90～100%

※検出率：確実に損傷を発見できるか

【計測技術の精度確認結果（令和６年度）】

区画線の摩耗

【参考】ランク2以下検出率	【参考】ランク2以下的中率	ランク1検出率	ランク1的中率
80～90%	90～100%	60～70%	90～100%

※検出率：確実に損傷を発見できるか　　的中率：発見した損傷の評価の精度

【計測技術の精度確認結果（令和６年度）】

標識隠れ

検出率	的中率
60～70%	90～100%

※検出率：確実に損傷を発見できるか　　的中率：発見した損傷の評価の精度

【凡例】 ：90～100%　：80～90%　：70～80%　：60～70%　：60%未満

【参考】

次頁以降には、道路局が実施する道路標識の視認性点検の試行と合わせて行った標識板のかすれ、塗膜剥がれ、反射性能低下に係る試行的取組みに参加した技術について参考掲載している。

技術名称：Draw-AI（Diagnose roads with AI）
開発者名：国際航業株式会社

対象項目	標識板のかすれ・塗膜剥がれ・反射性能低下
技術の特徴	・車両に車載カメラを設置し、路面状況の動画データ及びGPSデータの取得を行う。取得した路面画像に対して任意の範囲でAI解析を実行し、ポットホール等の道路異常を自動抽出することで、日常管理の高度化、効率化を図る技術である。なお、算出した結果はGPSデータにより、地図上で場所と画像が表示可能である。
計測原理	・設置した車載カメラの映像データから任意の間隔で画像を切り出し、画像に対してAI画像認識技術を用いて巡視で把握する道路異常について検出、評価を行い、GPS情報と共に画像を出力する。 ・カメラについては指定形式のGPSと動画を同時に取得可能であれば、機材を問わない。

技術概要図

技術番号	PA020002-V0022

技術名	スマートフォンによる簡易路面性状評価システム「DRIMS」	開発者名	JIPテクノサイエンス株式会社

試験日	令和5年1月31日	天候	晴れ	昼夜	昼	路面状況	乾燥
試験場所	土木研究所内　走行実験場						

カタログ分類	道路巡視	検出項目	ポットホール	計測時 平均速度	30　km/h

試験で確認する カタログ項目	ポットホール

対象箇所の概要

【試験場所】

・場所：国立研究開発法人　土木研究所内　舗装走行実験場

・舗装種（表層）：密粒度アスファルト舗装

・試験区間：870m（対象外のコンクリート舗装区間含む）

・測定時は、位置情報の補整のための基準点を2点設け、試験前に自由に補整等を行えるように配慮した。

※各試験者はカラーコーン内を車線に見立て走行

※人為的にポットホールを作成

試験方法（手順）	技術番号	PA020002-V0022

【①点検】点検車両のフロントガラス上部にスマートフォンを設置し、AI用動画撮影アプリ（自社開発）で路面状況を撮影する。

【②データ取り込み】スマートフォンに保存された撮影動画を、SIMによりクラウドサーバに送信する。

【③解析前処理】事前に測定した検出領域とした台形（幅、奥行き）の長さを取り込む。

【④データ解析】ポットホールをAI技術（自社開発の学習モデル）により検出後、正射投影変換し、ポットホールの大きさを算出する。

車両・機器諸元、機器設置状況、測定状況

【車両諸元】

・ニッサン　セレナ

・車両サイズ（分かれば記載）

　┣長さ:469cm

　┣幅 :169.5cm

　┗高さ:184cm

【機器諸元】

・撮影機器：iPhone SE（第2世代）

・AI用動画撮影アプリ：Shooting app for AI（JIPテクノサイエンス株式会社）

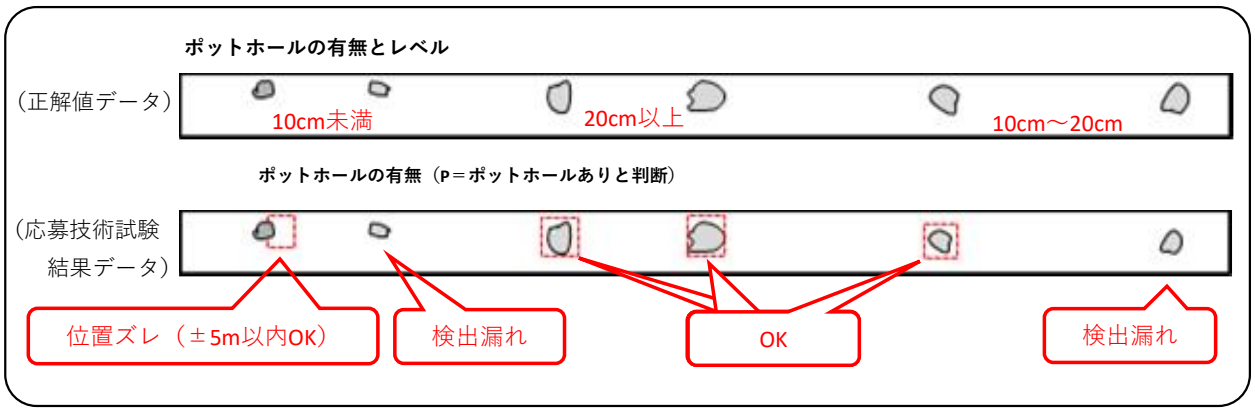
【機器設置状況・測定状況】

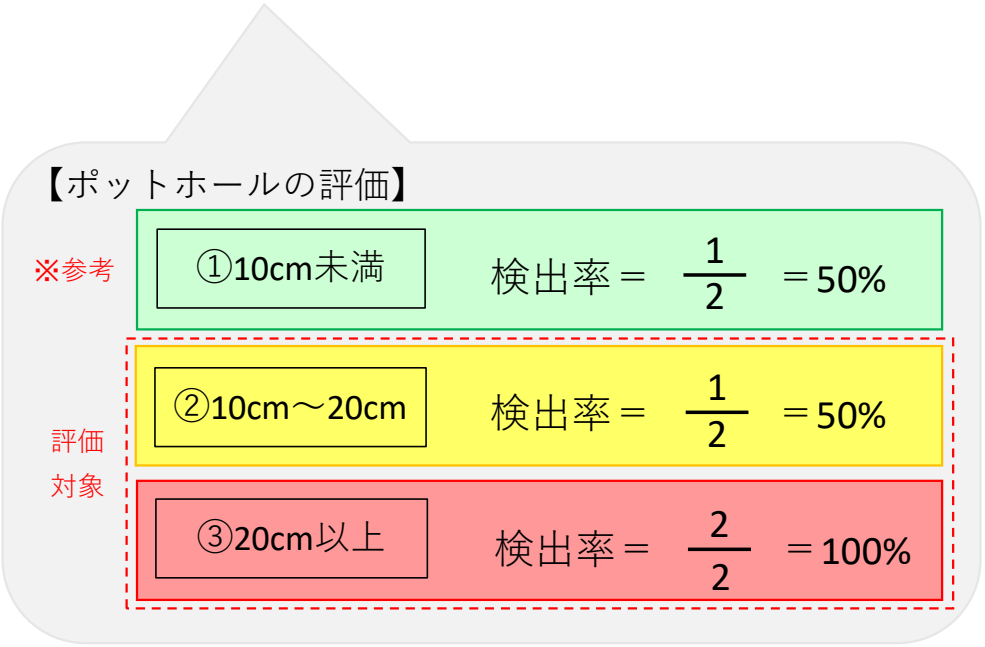
計測技術の精度の算出方法		技術番号	PA020002-V0022

【計測技術の精度の算出方法】

・実道試験区間（延長870m）において、人為的にポットホール（①10cm未満、②10～20cm、③20cm以上）をそれぞれ複数個作成し、各技術でポットホールの位置情報及び写真を測定する。

・GNSSにより得た正解値の位置情報（緯度経度）と各技術により測定したポットホールの写真及び位置情報（緯度経度）を比較し、5m以内の位置情報を示しているかどうかを判定した。





計測技術の精度確認結果		技術番号	PA020002-V0022

【計測技術の精度確認結果（令和４年度）】

ポットホール

①10cm未満 検出率(参考)	②10cm～20cm 検出率	③20cm以上 検出率
0～60%	60%	80%

※検出率：確実に損傷を発見できるか

【ポットホール凡例】

：100%　：80%　：60%　：60%未満 精度未確認

技術番号	PA020003-V0025

技術名	インフラパトロール	開発者名	首都高技術株式会社/株式会社ファンクリエイト

試験日	令和5年1月31日	天候	晴れ	昼夜	昼	路面状況	乾燥
試験場所	土木研究所内　走行実験場						

カタログ分類	道路巡視	検出項目	ポットホール	計測時 平均速度	40　km/h

試験で確認する カタログ項目	ポットホール

対象箇所の概要

【試験場所】

・場所：国立研究開発法人　土木研究所内　舗装走行実験場

・舗装種（表層）：密粒度アスファルト舗装

・試験区間：870m（対象外のコンクリート舗装区間含む）

・測定時は、位置情報の補整のための基準点を2点設け、試験前に自由に補整等を行えるように配慮した。

※各試験者はカラーコーン内を車線に見立て走行

※人為的にポットホールを作成

試験方法（手順）	技術番号	PA020003-V0025

【①点検】カメラ・車載器により映像を取得

【②データ取り込み】車載器に設置したSSD（記録媒体）を介して映像をPCまたはクラウドに保存

【③解析前処理】なし

【④データ解析】AI検知ソフトにより解析

車両・機器諸元、機器設置状況、測定状況

【車両諸元】

・車両搭載型機器（ランドクルーザーの場合）

・車両サイズ

┣長さ:495cm

┣幅 :198cm

┗高さ:187cm

【機器諸元】

・車載カメラ（車内カメラまたは車外カメラ）

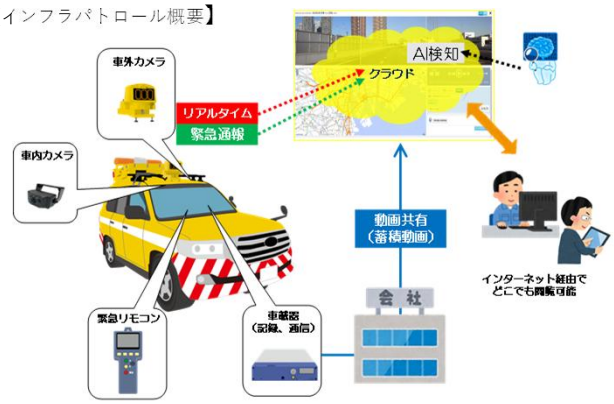
－車内カメラ：解像度1920×1080(FHD)/画角110度/FPS15

－車外カメラ：解像度1920×1080(FHD)/画角60度/FPS15

・車載器（映像記録装置）

－映像記録、時刻・位置情報記録、LTE通信等

【インフラパトロール概要】

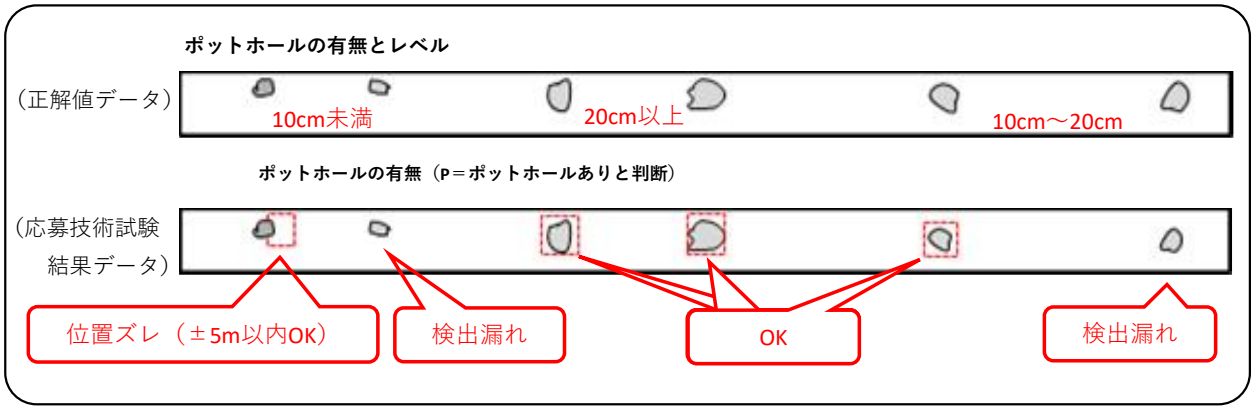


計測技術の精度の算出方法		技術番号	PA020003-V0025

【計測技術の精度の算出方法】

・実道試験区間（延長870m）において、人為的にポットホール（①10cm未満、②10～20cm、③20cm以上）をそれぞれ複数個作成し、各技術でポットホールの位置情報及び写真を測定する。

・GNSSにより得た正解値の位置情報（緯度経度）と各技術により測定したポットホールの写真及び位置情報（緯度経度）を比較し、5m以内の位置情報を示しているかどうかを判定した。



【ポットホールの評価】

※参考

①10cm未満　検出率＝ $\frac{1}{2}$ ＝50%

評価対象

②10cm～20cm　検出率＝ $\frac{1}{2}$ ＝50%

③20cm以上　検出率＝ $\frac{2}{2}$ ＝100%

技術番号	PA020003-V0025

技術名	インフラパトロール					開発者名	首都高技術株式会社/シャープ株式会社				
試験日	令和7年11月18日	天候	晴れ	昼夜	昼間	気温	11.1℃	風速	2.6m/s	路面状況	乾燥
試験場所	茨城県土浦市										

カタログ分類	道路巡視	検出項目	区画線	計測時 平均速度	60 km/h

試験で確認する カタログ項目	区画線

対象箇所の概要

【試験場所】

・舗装種（表層）：密粒度アスファルト舗装

・試験区間：1,350mのうち任意の50区間

・交通量（上り）：12,578台／日（〈小型〉10,433台／日、〈大型〉2,145台／日）【R3センサス】

・交通量（下り）：13,227台／日（〈小型〉11,001台／日、〈大型〉2,226台／日）【R3センサス】

※対象は外側線とした

※対象は外側線とした

試験方法（手順）	技術番号	PA020003-V0025

【①測定】
・路面画像、GPS情報、時刻情報を取得

【②測定データ編集】
・撮影映像と映像に対応したGPS情報、時刻情報をクラウドにアップロード
・撮影映像各フレームの画像を処理し、区画線領域をAIで自動検出
・区画線領域に対し画像処理を行い、当該画像内で最大の摩耗(劣化)を算出

【③解読・診断】
・撮影映像各フレームの画像について、摩耗(劣化)の度合いから劣化ランクを判定
・GPS情報に基づき所定距離間隔毎に代表の劣化ランクを検知し、撮影時刻、緯度経度情報を付加

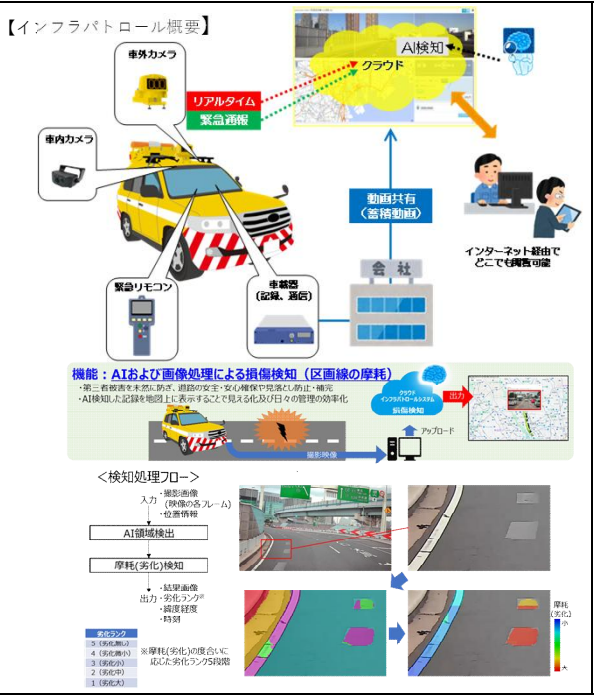
【④データ取りまとめ】
・所定距離間隔の検知結果画像、CSVデータ（劣化ランク、時刻、緯度経度）
・GIS路線図上に画像と劣化ランクを表示

車両・機器諸元、機器設置状況、測定状況

【車両諸元】
・車両搭載型機器（ランドクルーザーの場合）
・車両サイズ
　┣長さ:495cm
　┣幅 :198cm
　┗高さ:187cm

【機器諸元】
・車載カメラ（車内カメラまたは車外カメラ）
　－車内カメラ：解像度1920×1080(FHD)/画角110度/FPS15
　－車外カメラ：解像度1920×1080(FHD)/画角60度/FPS15
・車載器（映像記録装置）
　－映像記録、時刻・位置情報記録、LTE通信等

【インフラパトロール概要】



計測技術の精度の算出方法（区画線）		技術番号	PA020003-V0025

【計測技術の精度の算出方法】

・実道試験区間（延長1,350m）において、進行方向左側の「車道外側線」を対象として、試験を実施した。

・各技術は、10m毎（50データ)の「評価ランク」を提出した。

・評価は、ランク１の検出率と的中率を対象とした。なお、参考のためにランク２の精度も公表することとした。

・事務局は、路面画像を元に専用ソフトを用いて二値化した画像から剥離度を算出し、剥離度を元に評価ランク（正解値）を判定した。

【幅値について】

・正解値が18.0～28.0%（ランクの境界値23%の±5.0）の場合、ランク３・２どちらも正解

・正解値が35.0～45.0% （ランクの境界値40%の±5.0）の場合、ランク２・１どちらも正解

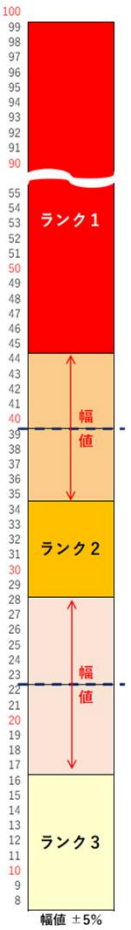
本試験の評価ランク	剥離度
5	3.0%未満
4	3.0%以上8.0%未満
3	8.0%以上23.0%未満
2	23.0%以上40.0%未満
1	40.0%以上

◆検出率：損傷を発見できるか、見落としがないか

$$検出率＝\frac{応募技術における正答ブロック数}{正解値を基にした実損傷ブロック数}＝\frac{正答ブロック数}{実損傷ブロック数}$$

◆的中率：検出した結果の精度

$$的中率＝\frac{応募技術における正答ブロック数}{応募技術により検出されたブロック数}＝\frac{正答ブロック数}{正答ブロック数+誤検出ブロック}$$



計測技術の精度確認結果		技術番号	PA020003-V0025

【計測技術の精度確認結果（令和4年度）】

ポットホール

【参考】①10cm未満検出率	②10cm～20cm検出率	③20cm以上検出率
60%未満	90～100%	80～90%

※検出率：確実に損傷を発見できるか

【計測技術の精度確認結果（令和7年度）】

区画線の摩耗

【参考】ランク2以下検出率	【参考】ランク2以下的中率	ランク1検出率	ランク1的中率
80～90%	90～100%	80～90%	90～100%

※検出率：確実に損傷を発見できるか　　的中率：発見した損傷の評価の精度

【凡例】 :90～100% :80～90% :70～80% :60～70% :60%未満

技術番号	PA020004-V0022

技術名	ポットホール自動検出システムを備えた路面性状自動測定装置	開発者名	東亜道路工業株式会社

試験日	令和5年1月31日	天候	晴れ	昼夜	昼	路面状況	乾燥
試験場所	土木研究所内　走行実験場						

カタログ分類	道路巡視	検出項目	ポットホール	計測時 平均速度	40　km/h

試験で確認する カタログ項目	ポットホール

対象箇所の概要

【試験場所】

・場所：国立研究開発法人　土木研究所内　舗装走行実験場

・舗装種（表層）：密粒度アスファルト舗装

・試験区間：870m（対象外のコンクリート舗装区間含む）

・測定時は、位置情報の補整のための基準点を2点設け、試験前に自由に補整等を行えるように配慮した。

※各試験者はカラーコーン内を車線に見立て走行

※人為的にポットホールを作成

試験方法（手順）	技術番号	PA020004-V0022

【①測定前準備】測定前に現地踏査を実施し、現場状況を把握する。起終点のマーキングまたは位置座標（緯度経度）を確認する。

【②点検】測定用PCに点検箇所名等の測定条件を入力する。点検箇所を測定車両により走行する。

【③解析前処理】走行中に計測したレーザーセンサーの測定データ・レーザー変位計の測定データ・車体の傾斜データを，解析用PCに取り込む。

【④データ解析】ひび割れ率は、道路表面の連続画像をAutomatic Crack Detection（ACD）によってひび割れや外側線を自動的に抽出する。わだち掘れ量は、横断プロファイルからわだち掘れ量を算出する。IRIは、車両と路面距離及び傾斜データの組み合わせにより縦断プロファイルを算出する。ポットホールについても解析ソフトで自動抽出する。

車両・機器諸元、機器設置状況、測定状況

【車両諸元】

・専用測定車両（ハイエース）

・車両サイズ

┣長さ:6.21ｍ

┣幅 :2.33ｍ

┗高さ:2.95ｍ

【機器諸元】

・アセットカメラ（CCD）×3 台（画像解像度：1624×1200pixels（2 メガピクセル））

・3 次元レーザーセンサ（LCMS）×2 台（計測密度：縦断方向5mm、横断方向1mm）

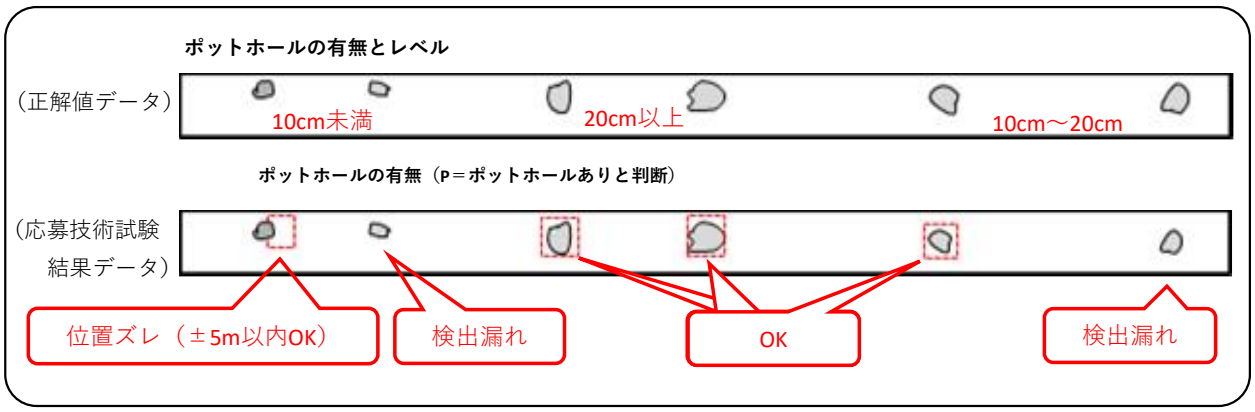
・レーザー変位計×3 個（測定精度：±0.5mm）

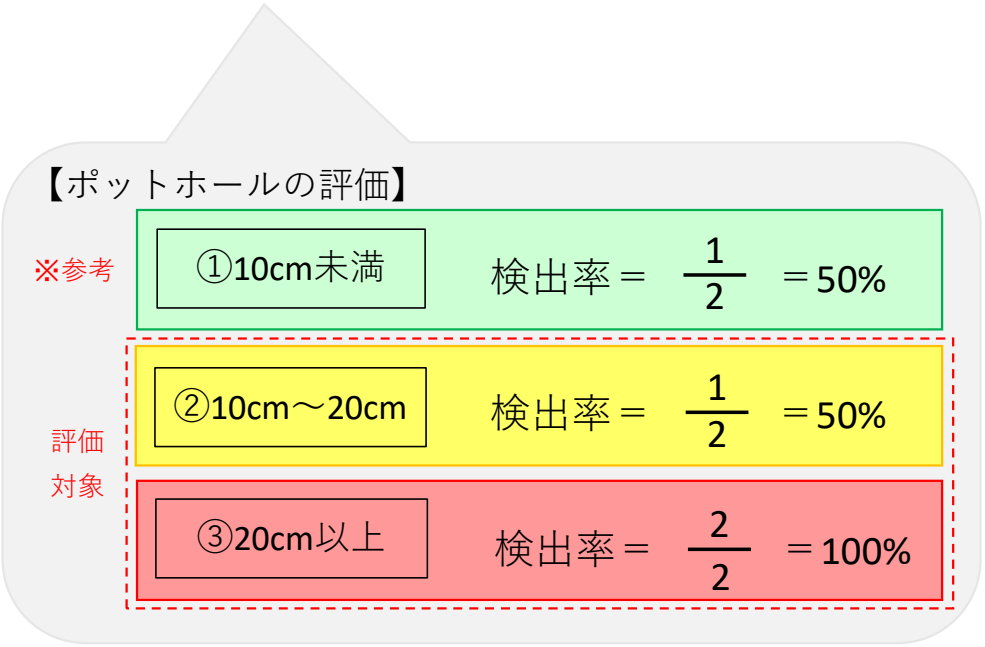
計測技術の精度の算出方法		技術番号	PA020004-V0022

【計測技術の精度の算出方法】

・実道試験区間（延長870m）において、人為的にポットホール（①10cm未満、②10～20cm、③20cm以上）をそれぞれ複数個作成し、各技術でポットホールの位置情報及び写真を測定する。

・GNSSにより得た正解値の位置情報（緯度経度）と各技術により測定したポットホールの写真及び位置情報（緯度経度）を比較し、5m以内の位置情報を示しているかどうかを判定した。





計測技術の精度確認結果		技術番号	PA020004-V0022

【計測技術の精度確認結果（令和４年度）】

ポットホール

①10cm未満 検出率	②10cm～20cm 検出率	③20cm以上 検出率
100%	100%	100%

※検出率：確実に損傷を発見できるか

【ポットホール凡例】

：100%　：80%　：60%　：60%未満 精度未確認

技術番号	PA020005-V0025

技術名	車載簡易装置による道路点検システム「GLOCAL-EYEZ」	開発者名	ニチレキ株式会社、株式会社スマートシティ技術研究所、東京大学大学院工学系研究科

試験日	令和5年1月31日	天候	晴れ	昼夜	昼	路面状況	乾燥
試験場所	土木研究所内　走行実験場						

カタログ分類	道路巡視	検出項目	ポットホール	計測時 平均速度	40　km/h

試験で確認する カタログ項目	ポットホール

対象箇所の概要

【試験場所】

・場所：国立研究開発法人　土木研究所内　舗装走行実験場

・舗装種（表層）：密粒度アスファルト舗装

・試験区間：870m（対象外のコンクリート舗装区間含む）

・測定時は、位置情報の補整のための基準点を2点設け、試験前に自由に補整等を行えるように配慮した。

※各試験者はカラーコーン内を車線に見立て走行

※人為的にポットホールを作成

試験方法（手順）	技術番号	PA020005-V0025

【①点検】車両前方画像（ポットホール）を取得する。

【②データ取り込み】取得した画像データ等をAI等自動解析を行うクラウドサーバにアップロードする。

【③解析前処理】測定データに位置情報を付加する。

【④データ解析】車両前方画像をオルソ画像（鳥瞰図）に自動変換する。ポットホールをAIで自動検出し、サイズを求める。

車両・機器諸元、機器設置状況、測定状況

【車両諸元】

・測定時の車種：①ワンボックスタイプ②SUVタイプ

・車両サイズ

①ワンボックスタイプ

- 長さ:404cm
- 幅 :166cm
- 高さ:190cm

②SUVタイプ

- 長さ:429cm
- 幅 :176cm
- 高さ:161cm

【機器諸元】

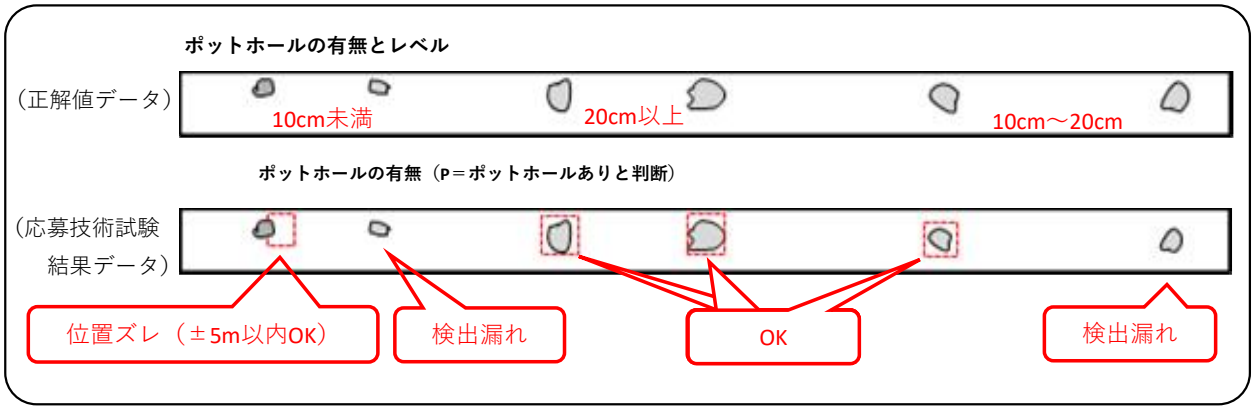
・スマートフォン（iPhone13）

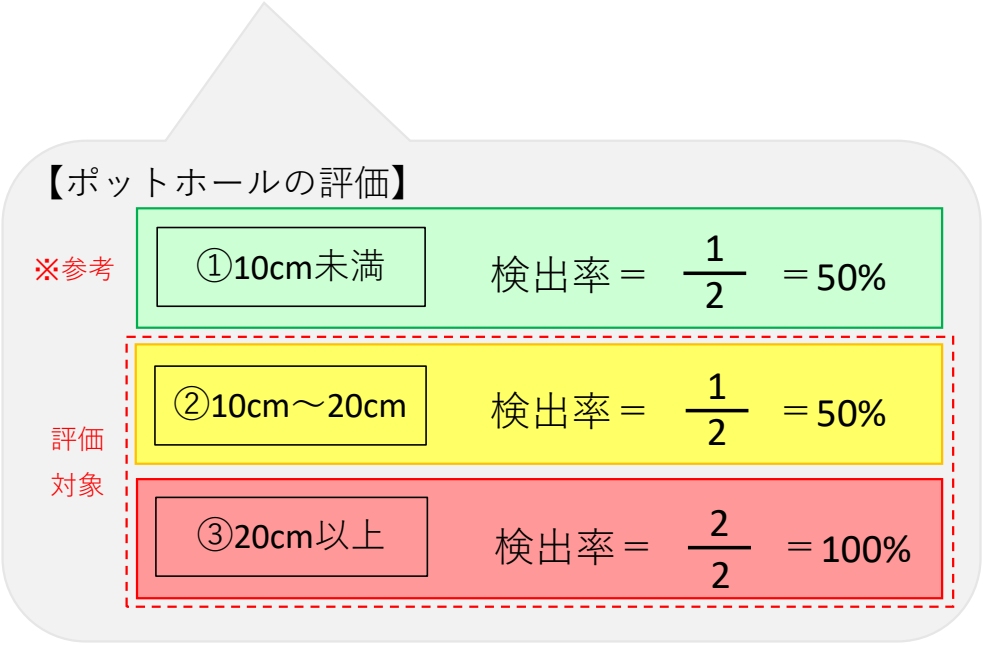
計測技術の精度の算出方法（ポットホール）		技術番号	PA020005-V0025

【計測技術の精度の算出方法】

・実道試験区間（延長870m）において、人為的にポットホール（①10cm未満、②10～20cm、③20cm以上）をそれぞれ複数個作成し、各技術でポットホールの位置情報及び写真を測定する。

・GNSSにより得た正解値の位置情報（緯度経度）と各技術により測定したポットホールの写真及び位置情報（緯度経度）を比較し、5m以内の位置情報を示しているかどうかを判定した。





技術番号	PA020005-V0025

技術名	車載簡易装置による道路点検システム「GLOCAL-EYEZ」	開発者名	ニチレキ株式会社、株式会社スマートシティ技術研究所、東京大学大学院工学系研究科

試験日	令和5年11月14日	天候	晴れ	昼夜	昼間	気温	10.1℃	風速	2.0m/s	路面状況	乾燥
試験場所	茨城県常総市										

カタログ分類	道路巡視	検出項目	区画線	計測時 平均速度	40　km/h

試験で確認する カタログ項目	区画線

対象箇所の概要

【試験場所】

・舗装種（表層）：密粒度アスファルト舗装

・試験区間：1,350m（10m×135区間）

・交通量：路線①・・・5,586台／日（〈小型〉4,000台／日、〈大型〉1,289台／日）【R3センサス】

路線②・・・10,072 台／日（〈小型〉6,669 台／日、〈大型〉3,403 台／日）【R3センサス】

※対象は外側線とした

※対象は外側線とした

試験方法（手順）	技術番号	PA020005-V0025

【①点検】車両前方画像を取得する。

【②データ取り込み】取得した画像をAI等自動解析を行うクラウドサーバにアップロードする。

【③解析前処理】測定データに起終点やＫＰ情報等の位置情報を付加する。

【④データ解析】車両前方画像をオルソ画像（鳥瞰図）に自動変換し、区画線をAIで自動検出した上で、剥離度や目視ランクを評価する。

車両・機器諸元、機器設置状況、測定状況

【車両諸元】

・測定時の車種：ワンボックスタイプ

・車両サイズ

　┣長さ:404cm

　┣幅 :166cm

　┗高さ:190cm

【機器諸元】

・スマートフォン（iPhone13Pro）

計測技術の精度の算出方法（区画線）		技術番号	PA020005-V0025

【計測技術の精度の算出方法】

・実道試験区間（延長1,350m）において、進行方向左側の「車道外側線」を対象として、試験を実施した。

・各技術は、10m毎（135データ)の「評価ランク」を提出した。

・評価は、ランク１の検出率と的中率を対象とした。なお、参考のためにランク２の精度も公表することとした。

・事務局は、路面画像を元に専用ソフトを用いて二値化した画像から剥離度を算出し、剥離度を元に評価ランク（正解値）を判定した。

【幅値について】

・正解値が18.0～28.0%（ランクの境界値23%の±5.0）の場合、ランク３・２どちらも正解

・正解値が35.0～45.0% （ランクの境界値40%の±5.0）の場合、ランク２・１どちらも正解

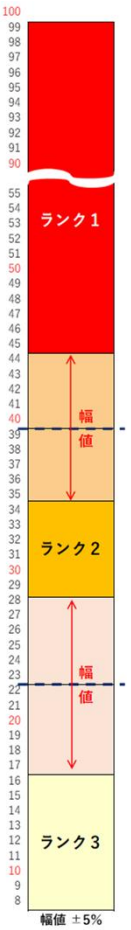
本試験の評価ランク	剥離度
5	3.0%未満
4	3.0%以上8.0%未満
3	8.0%以上23.0%未満
2	23.0%以上40.0%未満
1	40.0%以上

◆検出率：損傷を発見できるか、見落としがないか

$$検出率＝\frac{応募技術における正答ブロック数}{正解値を基にした実損傷ブロック数}＝\frac{正答ブロック数}{実損傷ブロック数}$$

◆的中率：検出した結果の精度

$$的中率＝\frac{応募技術における正答ブロック数}{応募技術により検出されたブロック数}＝\frac{正答ブロック数}{正答ブロック数+誤検出ブロック}$$



技術番号	PA020005-V0025

技術名	車載簡易装置による道路点検システム「GLOCAL-EYEZ」	会社名	ニチレキ株式会社、株式会社スマートシティ技術研究所、東京大学大学院工学系研究科

試験日	令和7年11月19日	天候	晴れ	昼夜	昼間	気温	12.9℃	風速	0.9m/s	路面状況	乾燥
試験場所	茨城県つくば市										

カタログ分類	道路巡視	検出項目	植物等の建築限界超過	計測時 平均速度	40 km/h

試験で確認する カタログ項目	植物等の建築限界超過

対象箇所の概要

【試験場所】

・試験区間：約500m

※建築限界超過状況は検尺棒にて確認

試験方法（手順）	技術番号	PA020005-V0025

【①点検】車両前方画像を取得する。

【②データ取り込み】取得した画像をAI等自動解析を行うクラウドサーバにアップロードする。

【③解析前処理】測定データに起終点やＫＰ情報等の位置情報を付加する。

【④データ解析】撮影した前方画像を用いて草や樹木の位置、車線や路肩をAI自動検出する。次に、連続して撮影した前方画像から道路の3次元モデルを構築し、路肩・車線の内側に検出された草木を建築限界侵入箇所として自動判定する。

車両・機器諸元、機器設置状況、測定状況

【車両諸元】

・測定時の車種：ワンボックスタイプ

・車両サイズ

　├長さ:404cm

　├幅 :166cm

　└高さ:190cm

【機器諸元】

・スマートフォン（iPhone16）

計測技術の精度の算出方法		技術番号	PA020005-V0025

【計測技術の精度の算出方法】

・事務局が、試験実施前に事前に目視にて建築限界超過箇所を抽出した。

・建築限界超過箇所の対象は、樹木の垂れ下がりや雑草による張り出し等とした。

・各技術は、実道試験区間（延長約500m）における建築限界超過箇所の位置情報および写真を提出した。

・事務局の事前確認箇所と各技術の提出結果を踏まえ、事務局が試験後確認を行い、正解値を判定した。

【幅値の設定】

・樹木の垂れ下がりでは、建築限界の高さの上方向に+20cmの幅値を採用した。各技術より報告された建築限界超過が幅値内であった場合は、正解とした。

・位置情報に対する幅値は、樹木の垂れ下がりと雑草による張り出し等の両方に対し、10mの幅値を採用した。各技術より報告された位置情報が幅値内であった場合は、正解とした。雑草による張り出し等では、雑草等が点で存在している場合と連続している場合の２つに分類し、点の場合は超過位置の位置情報、連続している場合は超過位置の始点・終点の位置情報を用いて幅値を適用した。

【評価イメージ】

凡例 ○:超過を確認　×:超過が確認されない

地点No.		①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨	⑩	確認箇所	正答箇所
事務局事前確認箇所		○	×	○	○	○	×	×	○	×	○	6	―
試験時確認箇所	A社	○	×	○	×	×	×	○	○	×	×	4	3
	B社	○	○	×	○	×	○	○	○	○	○	8	5
試験後確認箇所		○	○	○	×	○	○	×	○	×	○	7	―

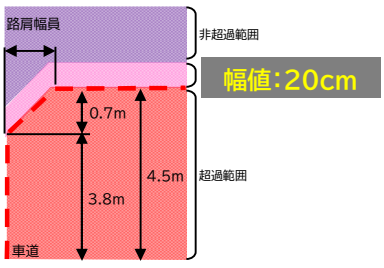
実道試験結果受領後、事務局が検尺にて確認

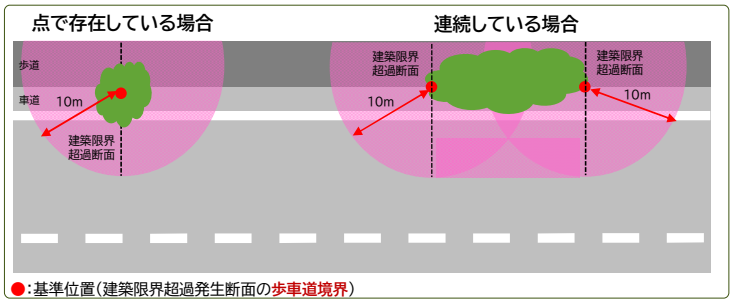
	A社	B社
試験時確認箇所	4	8
正答箇所	3	5
試験後確認箇所	7	
検出率	3/7＝43%	5/7＝71%
的中率	3/4＝75%	5/8＝63%

○ 応募技術の性能は、検出率と的中率により評価する。

検出率＝ 応募技術における正答箇所数 / 試験後確認箇所数 （超過箇所を発見する能力）

的中率＝ 応募技術における正答箇所数 / 応募者による試験時確認箇所数 （検出した結果の精度）





技術番号	PA020005-V0025

技術名	車載簡易装置による道路点検システム「GLOCAL-EYEZ」	開発者名	ニチレキ株式会社、株式会社スマートシティ技術研究所、東京大学大学院工学系研究科

試験日	令和5年12月14日	天候	晴れ	昼夜	昼間	気温	13.7℃	風速	2.5m/s	路面状況	乾燥
試験場所	茨城県つくば市										

カタログ分類	道路巡視	検出項目	標識隠れ	計測時 平均速度	40　km/h

試験で確認する カタログ項目	標識隠れ

対象箇所の概要

【試験場所】

・舗装種（表層）：密粒度アスファルト舗装

・試験区間：約4,500m

※事務局による正解値判定範囲の算定のために、標識の高さを確認

試験方法（手順）	技術番号	PA020005-V0025

【①点検】車両前方画像を取得する。

【②データ取り込み】取得した画像をAI等自動解析を行うクラウドサーバにアップロードする。

【③解析前処理】測定データに起終点やＫＰ情報等の位置情報を付加する。

【④データ解析】車両前方画像から標識の隠れをＡＩにより自動検出する。

車両・機器諸元、機器設置状況、測定状況

【車両諸元】

・測定時の車種：ワンボックスタイプ

・車両サイズ

　┣長さ:404cm

　┣幅 :166cm

　┗高さ:190cm

【機器諸元】

・スマートフォン（iPhone13Pro）

計測技術の精度の算出方法（標識隠れ）		技術番号	PA020005-V0025

【計測技術の精度の算出方法】

・事務局が、試験実施前に事前に目視にて標識隠れ箇所を抽出する。

・各技術は、実道試験区間（延長約4,500m）における標識隠れ箇所の位置情報および写真を提出した。

・事務局の事前確認箇所と各技術の提出結果を踏まえ、事務局が試験後確認を行い、正解値を判定した。

【幅値の設定】

・標識隠れは、各技術から提出された写真において標識隠れが発生していることが確認でき、かつ、事務局による正解値判定範囲における標識隠れが確認出来た場合、正解とした。また、これらは、一定の範囲を持っていることから、幅値は設けないこととした。

【評価イメージ】　　凡例　○:標識隠れを確認　×:標識隠れが確認されない

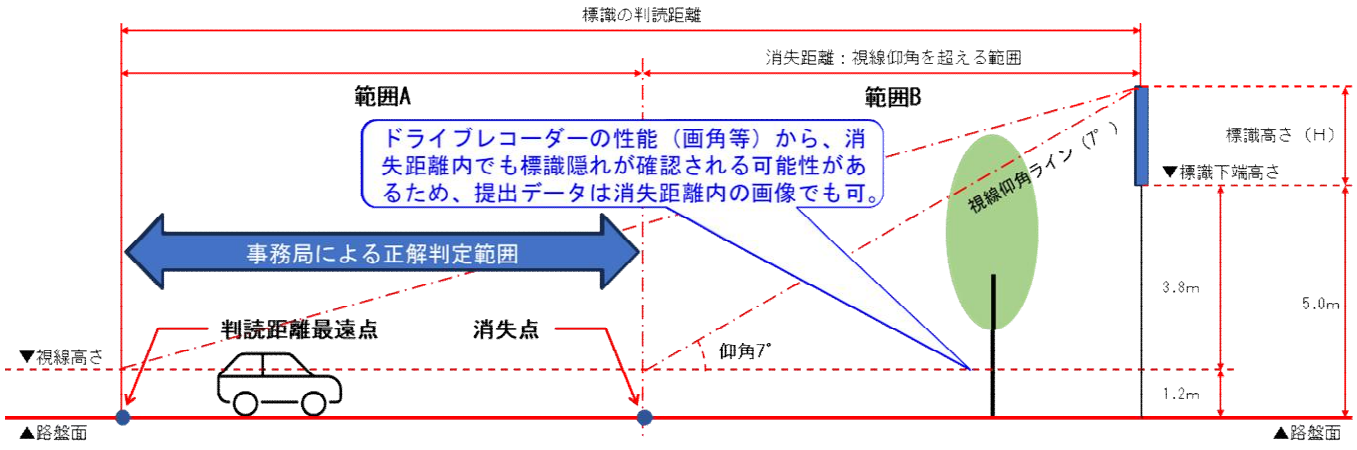
地点No.		①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨	⑩	確認箇所	正答箇所
事前確認箇所		○	×	○	○	○	×	×	○	×	○	6	―
試験時確認箇所	A社	○	×	○	×	×	×	○	○	×	×	4	3
	B社	○	○	×	○	×	○	○	○	○	○	8	5
試験後確認箇所		○	○	○	×	○	○	×	○	×	○	7	―

	A社	B社
試験時確認箇所	4	8
正答箇所	3	5
試験後確認箇所	7	
検出率	3／7＝43％	5／7＝71％
的中率	3／4＝75％	5／8＝63％

○ 応募技術の性能は、検出率と的中率により評価する。

検出率＝ 応募技術における正答箇所数 ／ 試験後確認箇所数　（超過箇所を発見する能力）

的中率＝ 応募技術における正答箇所数 ／ 応募者による試験時確認箇所数　（検出した結果の精度）



計測技術の精度確認結果		技術番号	PA020005-V0025

【計測技術の精度確認結果（令和4年度）】

ポットホール（車両：SUV）

【参考】①10cm未満検出率	②10cm～20cm検出率	③20cm以上検出率
90～100%	80～90%	90～100%

ポットホール（車両：ワンボックス）

【参考】①10cm未満検出率	②10cm～20cm検出率	③20cm以上検出率
90～100%	90～100%	90～100%

※検出率：確実に損傷を発見できるか

【計測技術の精度確認結果（令和5年度）】

区画線の摩耗

【参考】ランク2以下検出率	【参考】ランク2以下的中率	ランク1検出率	ランク1的中率
90～100%	90～100%	90～100%	90～100%

※検出率：確実に損傷を発見できるか　　的中率：発見した損傷の評価の精度

【計測技術の精度確認結果（令和7年度）】

植物等の建築限界超過

検出率	的中率
90～100%	90～100%

※検出率：確実に損傷を発見できるか　　的中率：発見した損傷の評価の精度

【計測技術の精度確認結果（令和5年度）】

植物等による標識隠し

検出率	的中率
90～100%	90～100%

【凡例】 ：90～100%　：80～90%　：70～80%　：60～70%　：60%未満

【参考】

本技術（GLOCAL-EYEZ）は、「R5 年度舗装点検・道路巡視の支援技術に関する公募　技術検討委員会」により、以下の項目についても本公募におけるリクワイヤメントに合致していることを確認したので、参考技術として資料を掲載する。

なお、本項目においては、精度の確認は実施していない。

［リクワイヤメントに合致していた項目］

◆段差

【PA020005-V0025　GLOCAL-EYEZ】

対象項目	段差
技術の特徴	パトロール車両にスマートフォンを取り付けて、走行しながら車両前方画像と加速度を取得し、ポットホール、段差、区画線の摩耗、道路施設の異常などを点検するとともに、舗装点検（ひび割れ、わだち掘れ、IRI）もできる技術である。計測データはクラウドサーバ上で AI 解析され、インターネット上で即日中に点検結果確認が可能。さらに、損傷箇所の位置図と写真をまとめた帳票を出力することが可能。
計測原理	車両のフロントガラス上部に固定設置した専用ソフトがインストールされたスマートフォンから、車両ボディの鉛直加速度、進行方向加速度、ピッチング角速度を取得し、カルマンフィルタ＋平滑化＋ハーフカーモデル同定による路面推定理論に基づき、路面縦断凹凸を生成する。路面縦断凹凸から段差量を算出する。

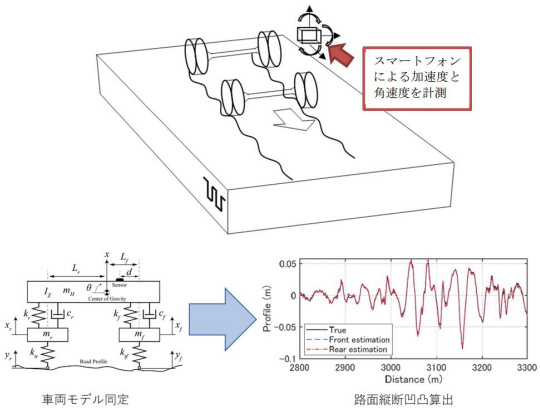


図.1　計測原理　イメージ

図.2　帳票出力　例

表.1　技術検討委員会による確認結果（段差）

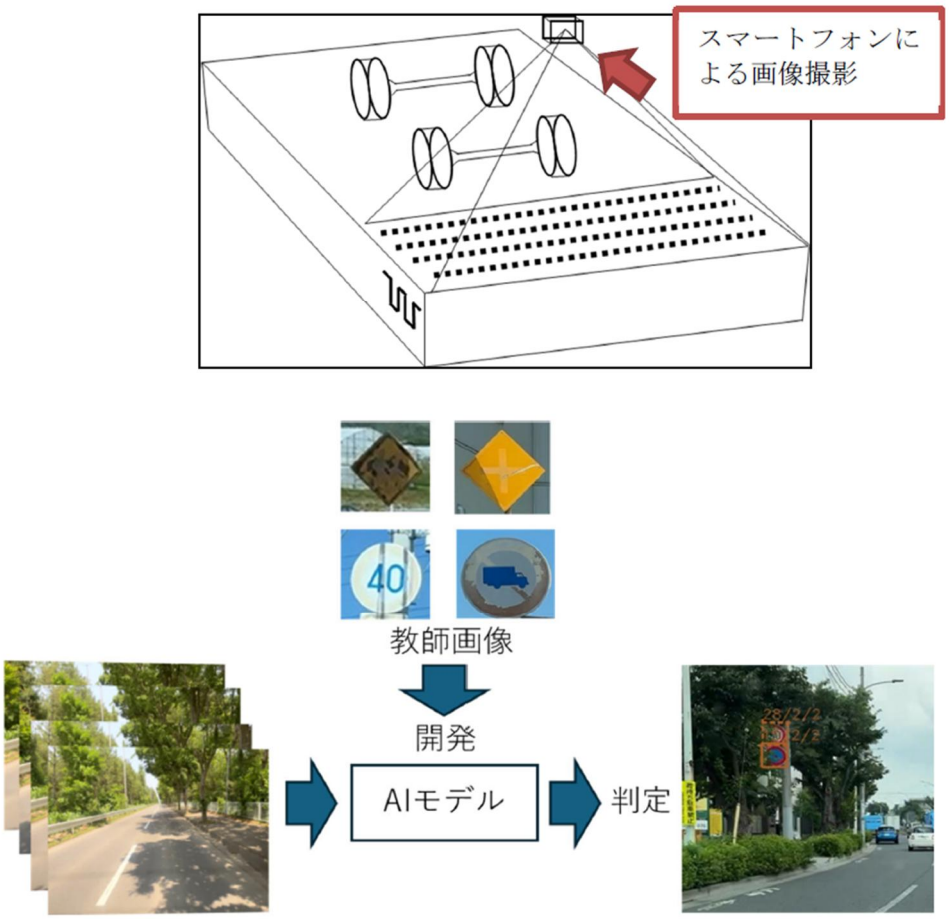
確認項目	技術検討委員会 判定結果	結果詳細
リクワイヤメント	○	・AIを用いて、取得した画像により当該項目ついての判断を行っている。
確実性	○	・点検後、即日中にインターネット上で点検データ（画像付き）とその解析結果がマップと共にWEBシステムから確認可能。
合理性 経済性	○	・パトロールカーなどの乗用車にスマートフォンを設置し、スマホアプリで誰でもタイムリーに点検可能 ・長距離の路線を短時間で計測可能（データ解析を含め100kmを20日（直工費65万円）程度で計測・分析）また、定額制も導入している。
実現性 適用性	○	・段差検知箇所はすべて帳票出力（A4）でき、補修指示書に活用可能

【参考】

次頁以降には、道路局が実施する道路標識の視認性点検の試行と合わせて行った標識板のかすれ、塗膜剥がれ、反射性能低下に係る試行的取組みに参加した技術について参考掲載している。

技術名称：車載簡易装置による道路点検システム「GLOCAL-EYEZ」
開発者名：ニチレキ株式会社

対象項目	標識板のかすれ・塗膜剥がれ・反射性能低下
技術の特徴	・一般車両に車載簡易装置（スマートフォン）を取り付けて、走行しながら道路撮影画像と加速度を取得し、舗装点検（ひび割れ、わだち掘れ、IRI）と道路巡視（ポットホール、段差、区画線の摩耗、建築限界、道路施設の異常、道路標識の視認性）の点検項目を一度に把握する技術である。計測データはクラウドサーバ上で AI 解析され、インターネット上で解析結果を確認できる。また、路線の基本情報（路線名称や延長など）を付加して点検記録様式が出力できる。
計測原理	・スマートフォンカメラによる撮影方式



技術概要図

技術番号	PA020006-V0024

技術名	AIを活用した路面状態推定と維持管理支援サービス「みちログ」	会社名	株式会社アイシン

試験日	令和6年11月5日	天候	晴れ	昼夜	昼間	気温	15.3℃	風速	1.5m/s	路面状況	乾燥
試験場所	土木研究所内　走行実験場										

カタログ分類	道路巡視	検出項目	ポットホール		20　km/h

試験で確認する カタログ項目	ポットホール

対象箇所の概要

【試験場所】

・場所：国立研究開発法人 土木研究所内 舗装走行実験場

・舗装種（表層）：密粒度アスファルト舗装

・試験区間：870m（対象外のコンクリート舗装区間含む）

・測定時は、位置情報の補整のための基準点を2点設け、試験前に自由に補整等を行えるように配慮した。

※各試験者はカラーコーン内を車線に見立て走行

※人為的にポットホールを作成

試験方法（手順）	技術番号	PA020006-V0024

【①点検】位置情報、進行方位、前方画像を取得する

【②データ取り込み】位置情報と、進行方位と、車載器の画像認識で損傷判定された前方画像を、サーバに送信する

【③解析前処理】特になし

【④データ解析】
穴を前方画像からAI自動検知し、穴と自車位置の相対位置を算出し、GPSの絶対座標から穴の絶対座標を算出する。また、穴の大きさを算出する。

車両・機器諸元、機器設置状況、測定状況

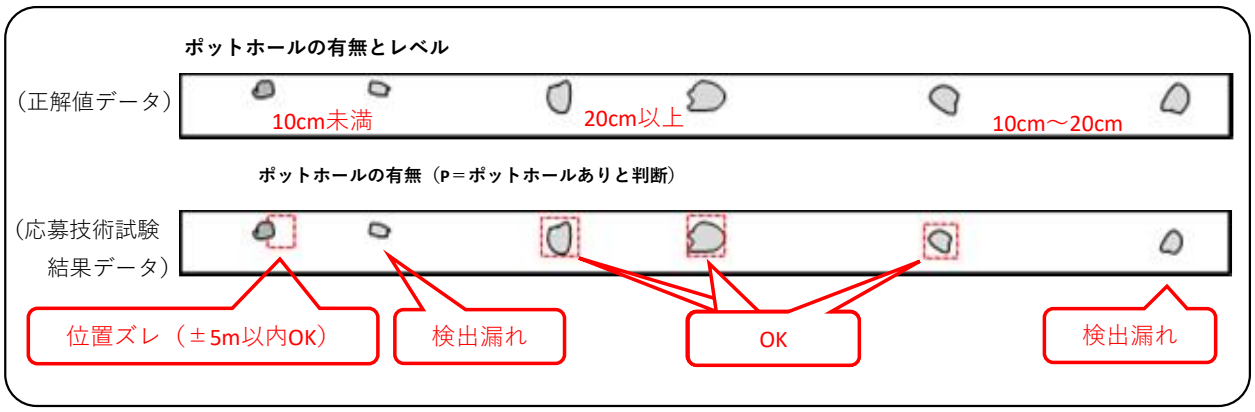
【機器諸元】
・車載器×1台
・前方カメラ×1台
・GPS×1台

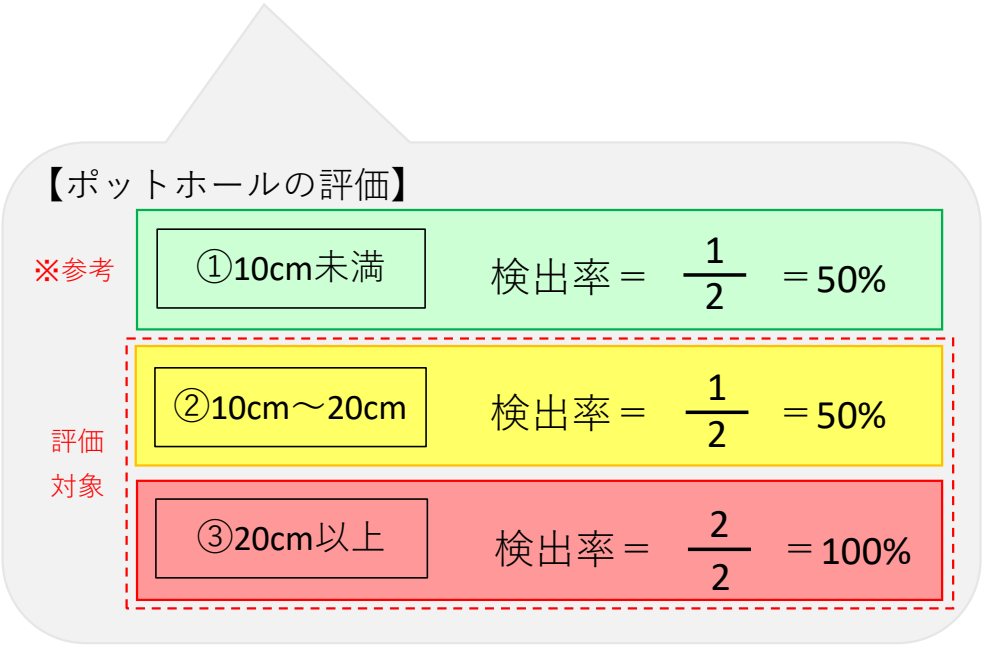
計測技術の精度の算出方法（ポットホール）	技術番号	PA020006-V0024

【計測技術の精度の算出方法】

・実道試験区間（延長870m）において、人為的にポットホール（①10cm未満、②10～20cm、③20cm以上）をそれぞれ複数個作成し、各技術でポットホールの位置情報及び写真を測定する。

・GNSSにより得た正解値の位置情報（緯度経度）と各技術により測定したポットホールの写真及び位置情報（緯度経度）を比較し、5m以内の位置情報を示しているかどうかを判定した。





技術番号	PA020006-V0024

技術名	AIを活用した路面状態推定と維持管理支援サービス「みちログ」	会社名	株式会社アイシン

試験日	令和6年11月6日	天候	晴れ	昼夜	昼間	気温	12.5℃	風速	2.2m/s	路面状況	乾燥
試験場所	茨城県筑西市										

カタログ分類	道路巡視	検出項目	区画線		40 km/h

試験で確認するカタログ項目	区画線

対象箇所の概要

【試験場所】

・舗装種（表層）：密粒度アスファルト舗装

・1区間：10m

・試験区間：500m（50区間）

・交通量（下り）：10,175台／日（〈小型〉7,170台／日、〈大型〉3,005台／日）【R3センサス】

※対象は外側線とした

※対象は外側線とした

試験方法（手順）	技術番号	PA020006-V0024

【①点検】位置情報、進行方位、前方画像を取得する

【②データ取り込み】位置情報と、進行方位と、車載器の画像認識で摩耗判定された前方画像を、サーバに送信する

【③解析前処理】特になし

【④データ解析】
区画線及び区画線の摩耗を前方画像からAI自動検知しサーバでの詳細分析が必要な画像をサーバに送信する。
サーバにて道路の路線情報と計測した画像を紐づけ計測区間を設定する。画像毎に区画線摩耗を算出し区間あたりの平均摩耗度を算出する。

車両・機器諸元、機器設置状況、測定状況

【機器諸元】
・車載器×1台
・前方カメラ×1台
・GPS×1台

計測技術の精度の算出方法（区画線）		技術番号	PA020006-V0024

【計測技術の精度の算出方法】

・実道試験区間（延長500m）において、進行方向左側の「車道外側線」を対象として、試験を実施した。

・各技術は、10m毎（50データ)の「評価ランク」を提出した。

・評価は、ランク１の検出率と的中率を対象とした。なお、参考のためにランク２の精度も公表することとした。

・事務局は、路面画像を元に専用ソフトを用いて二値化した画像から剥離度を算出し、剥離度を元に評価ランク（正解値）を判定した。

【幅値について】

・正解値が18.0～28.0%（ランクの境界値23%の±5.0）の場合、ランク３・２どちらも正解

・正解値が35.0～45.0% （ランクの境界値40%の±5.0）の場合、ランク２・１どちらも正解

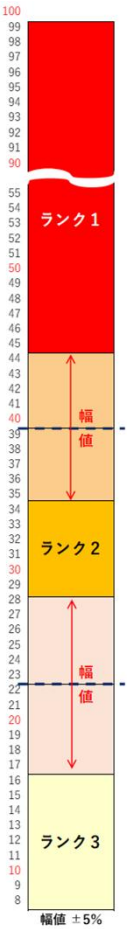
本試験の評価ランク	剥離度
5	3.0%未満
4	3.0%以上8.0%未満
3	8.0%以上23.0%未満
2	23.0%以上40.0%未満
1	40.0%以上

◆検出率：損傷を発見できるか、見落としがないか

$$検出率＝\frac{応募技術における正答ブロック数}{正解値を基にした実損傷ブロック数}＝\frac{正答ブロック数}{実損傷ブロック数}$$

◆的中率：検出した結果の精度

$$的中率＝\frac{応募技術における正答ブロック数}{応募技術により検出されたブロック数}＝\frac{正答ブロック数}{正答ブロック数+誤検出ブロック}$$



計測技術の精度確認結果		技術番号	PA020006-V0024

【計測技術の精度確認結果（令和６年度）】

ポットホール

【参考】①10cm未満検出率	②10cm～20cm検出率	③20cm以上検出率
60%未満	90～100%	90～100%

※検出率：確実に損傷を発見できるか

【計測技術の精度確認結果（令和６年度）】

区画線の摩耗

【参考】ランク2以下検出率	【参考】ランク2以下的中率	ランク1検出率	ランク1的中率
90～100%	90～100%	90～100%	90～100%

※検出率：確実に損傷を発見できるか　　的中率：発見した損傷の評価の精度

【凡例】 ：90～100%　：80～90%　：70～80%　：60～70%　：60%未満

技術番号	PA020007-V0023

技術名	RoadManager損傷検知	会社名	株式会社アーバンエックステクノロジーズ

試験日	令和5年11月29日	天候	晴れ	昼夜	昼間	気温	9.8℃	風速	2.0m/s	路面状況	乾燥
試験場所	茨城県つくば市										

カタログ分類	道路巡視	検出項目	ポットホール	計測時 平均速度	30　km/h

試験で確認する カタログ項目	ポットホール

対象箇所の概要

【試験場所】

・場所：国立研究開発法人　土木研究所内　舗装走行実験場

・舗装種（表層）：密粒度アスファルト舗装

・試験区間：870m（対象外のコンクリート舗装区間含む）

・測定時は、位置情報の補正のための基準点を2点設け、試験前に自由に補正等を行えるように配慮した。

※各試験者はカラーコーン内を車線に見立て走行

※人為的にポットホールを作成

試験方法（手順）	技術番号	PA020007-V0023

【①点検】専用アプリがインストールされたスマートフォンをフロントガラス等に設置し、撮影・検知動作を開始。

【②データ取り込み】損傷を検知したあと、データはリアルタイム、または手動にてクラウドサーバへアップロード。

【③解析前処理】特になし。

【④データ解析】
クラウドサーバのデータ（画像、位置情報等）に対して、AIによる解析処理を実施。AIによって、ポットホールと検知されたデータは、人間による目視チェック作業を経て、管理画面（webダッシュボード）上またはCSVファイルとして出力。

車両・機器諸元、機器設置状況、測定状況

■車両
レンタカーを使用。

■機器諸元
Google Pixel 7 Pro

■機器の設置状況・測定状況

計測技術の精度の算出方法	技術番号	PA020007-V0023

【計測技術の精度の算出方法】

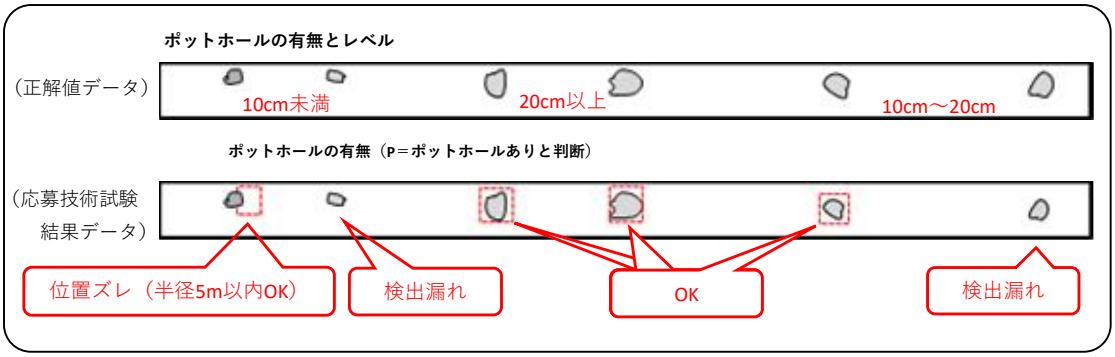
・事務局は実道試験区間（延長870m）において、人為的にポットホール（①10cm未満、②10～20cm、③20cm以上）をそれぞれ複数個作成した。

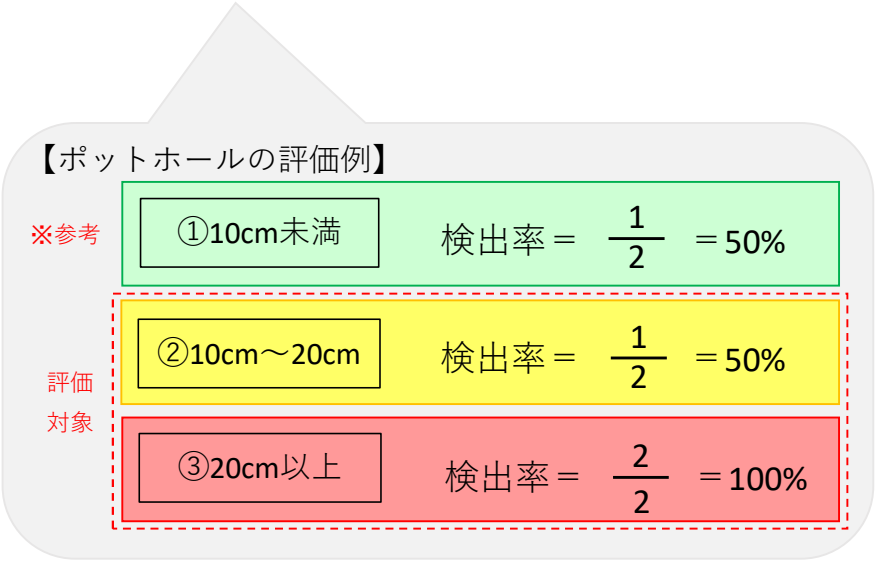
・各技術は、試験区間において測定を行い、ポットホールの位置情報及び写真を提出した。

・事務局は、各技術の位置情報及び写真から、ポットホールの検出率を算定し、評価した。

【幅値の設定】

・GNSSにより得た正解値の位置情報（緯度経度）と各技術により測定したポットホールの写真及び位置情報（緯度経度）を比較し、半径5m以内の位置情報を示していれば、正解とした。





計測技術の精度確認結果		技術番号	PA020007-V0023

【計測技術の精度確認結果（令和５年度）】

ポットホール

①10cm未満 検出率(参考)	②10cm～20cm 検出率	③20cm以上 検出率
0～60%	100%	100%

※検出率：確実に損傷を発見できるか

【ポットホール凡例】

：100%　：80%　：60%　：60%未満
精度未確認

技術番号	PA020008-V0023

技術名	道路診断システム「AI-PATROL」	会社名	株式会社近藤組

試験日	令和5年11月29日	天候	晴れ	昼夜	昼間	気温	9.8℃	風速	2.0m/s	路面状況	乾燥
試験場所	茨城県つくば市										

カタログ分類	道路巡視	検出項目	ポットホール	計測時 平均速度	30　km/h

試験で確認する カタログ項目	ポットホール

対象箇所の概要

【試験場所】

・場所：国立研究開発法人　土木研究所内　舗装走行実験場

・舗装種（表層）：密粒度アスファルト舗装

・試験区間：870m（対象外のコンクリート舗装区間含む）

・測定時は、位置情報の補正のための基準点を2点設け、試験前に自由に補正等を行えるように配慮した。

※各試験者はカラーコーン内を車線に見立て走行

※人為的にポットホールを作成

試験方法（手順）	技術番号	PA020008-V0023

【①点検】車内に取り付けたスマートフォンから路面の画像を取得する。

【②データ取り込み】取得した画像データ等をクラウドサーバーへアップロードする。

【③解析前処理】AI判定枠以外をモザイク処理する。

【④データ解析】ポットホールをAIで自動検出し、画像・時間・位置情報・損傷レベルを付与する。

車両・機器諸元、機器設置状況、測定状況

【車両諸元】

・測定時の車種：SUVタイプ

・車両サイズ（トヨタプロボックス）

全長4245 mm x 全幅1690 mm x 全高1525 mm

【機器諸元】

・スマートフォン（Xperia 1 IV）

計測技術の精度の算出方法		技術番号	PA020008-V0023

【計測技術の精度の算出方法】

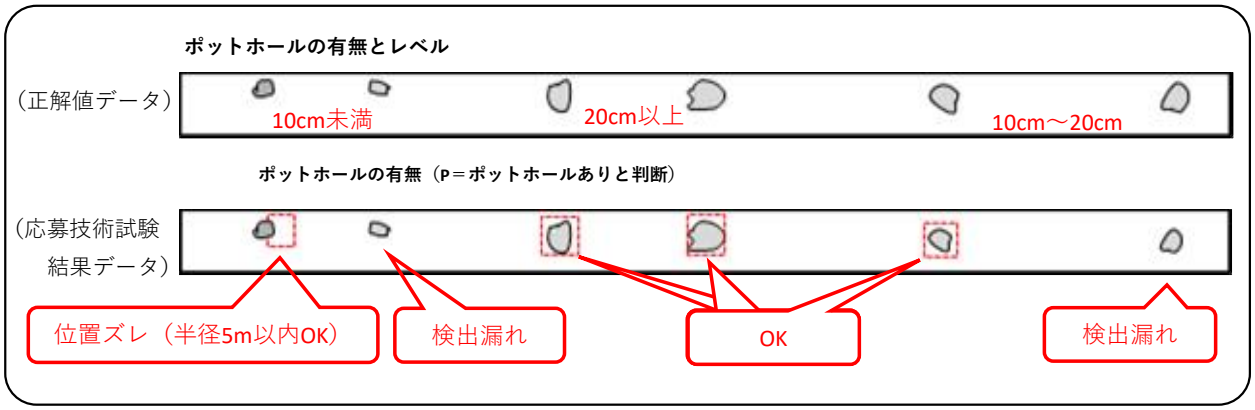
・事務局は実道試験区間（延長870m）において、人為的にポットホール（①10cm未満、②10～20cm、③20cm以上）をそれぞれ複数個作成した。

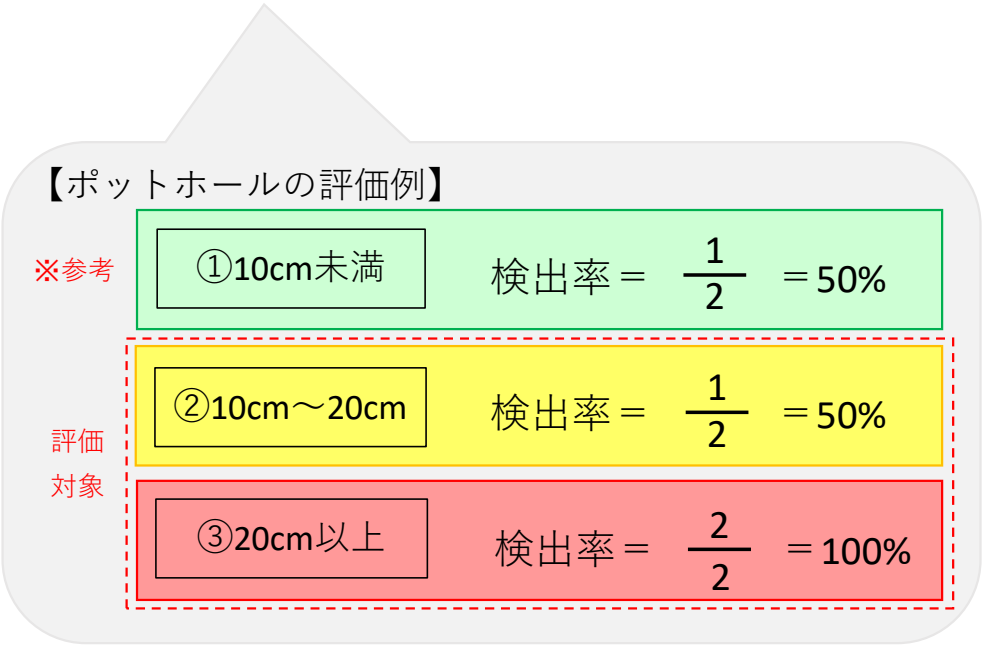
・各技術は、試験区間において測定を行い、ポットホールの位置情報及び写真を提出した。

・事務局は、各技術の位置情報及び写真から、ポットホールの検出率を算定し、評価した。

【幅値の設定】

・GNSSにより得た正解値の位置情報（緯度経度）と各技術により測定したポットホールの写真及び位置情報（緯度経度）を比較し、半径5m以内の位置情報を示していれば、正解とした。





計測技術の精度確認結果		技術番号	PA020008-V0023

【計測技術の精度確認結果（令和５年度）】

ポットホール

①10cm未満 検出率(参考)	②10cm～20cm 検出率	③20cm以上 検出率
0～60%	80%	80%

※検出率：確実に損傷を発見できるか　　的中率：発見した損傷の評価の精度

【ポットホール凡例】

：100%　：80%　：60%　：60%未満 精度未確認

技術番号	PA020010-V0023

技術名	MWD plus	会社名	東亜道路工業株式会社

試験日	令和5年11月29日	天候	晴れ	昼夜	昼間	気温	9.8℃	風速	2.0m/s	路面状況	乾燥
試験場所	茨城県つくば市										

カタログ分類	道路巡視	検出項目	ポットホール	計測時 平均速度	50 km/h

試験で確認する カタログ項目	ポットホール

対象箇所の概要

【試験場所】

・場所：国立研究開発法人　土木研究所内　舗装走行実験場

・舗装種（表層）：密粒度アスファルト舗装

・試験区間：870m（対象外のコンクリート舗装区間含む）

・測定時は、位置情報の補正のための基準点を2点設け、試験前に自由に補正等を行えるように配慮した。

※各試験者はカラーコーン内を車線に見立て走行

※人為的にポットホールを作成

試験方法（手順）	技術番号	PA020010-V0023

【①点検】
測定前に現地踏査を実施し、現場状況を把握する。起終点のマーキングまたは位置座標（緯度経度）を確認する。
測定用PCに点検箇所名等の測定条件を入力したのち、点検箇所を測定車両により走行する。

【②データ取り込み】走行中に計測した計測データを記憶媒体へ抜き出し、解析用PCへ取り込む。

【③解析前処理】
ソフトフェアの路面画像から解析範囲の起終点を設定する。
解析範囲の幅(左右白線)を抽出する。

【④データ解析】
路面の 3 次元情報から局所的に沈下している箇所をポットホールとして専用ソフトウェアにより自動抽出する。検出されたポットホールには、ポットホールの大きさ、起点からの距離計および GNSS座標情報が紐づく。

車両・機器諸元、機器設置状況、測定状況

【車両諸元】
・専用測定車両
・車両サイズ
　├長さ:7.66m
　├幅 :2.35m
　└高さ:3.06m

【機器諸元】
・３Dカメラユニット×2基
・レーザ変位計×3台
・前方カメラ×3台
・測定用PC

計測技術の精度の算出方法		技術番号	PA020010-V0023

【計測技術の精度の算出方法】

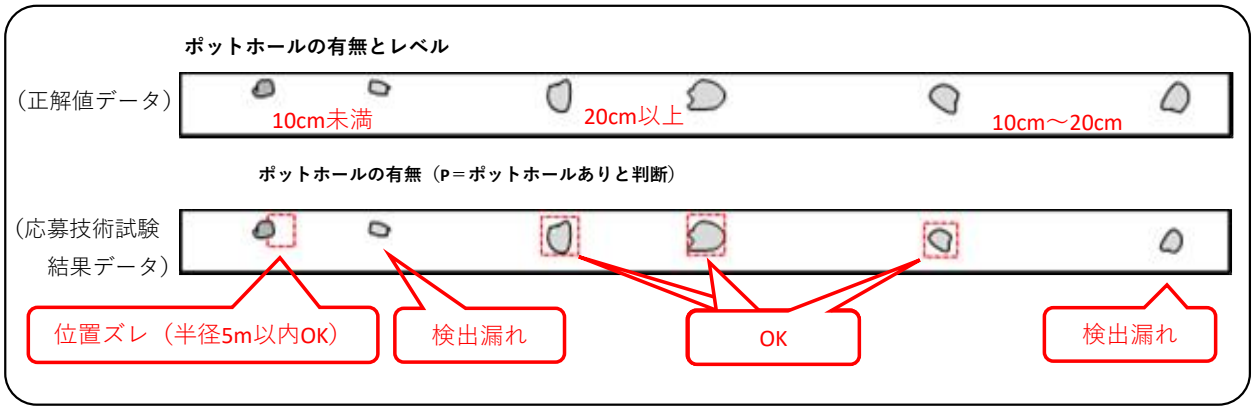
・事務局は実道試験区間（延長870m）において、人為的にポットホール（①10cm未満、②10～20cm、③20cm以上）をそれぞれ複数個作成した。

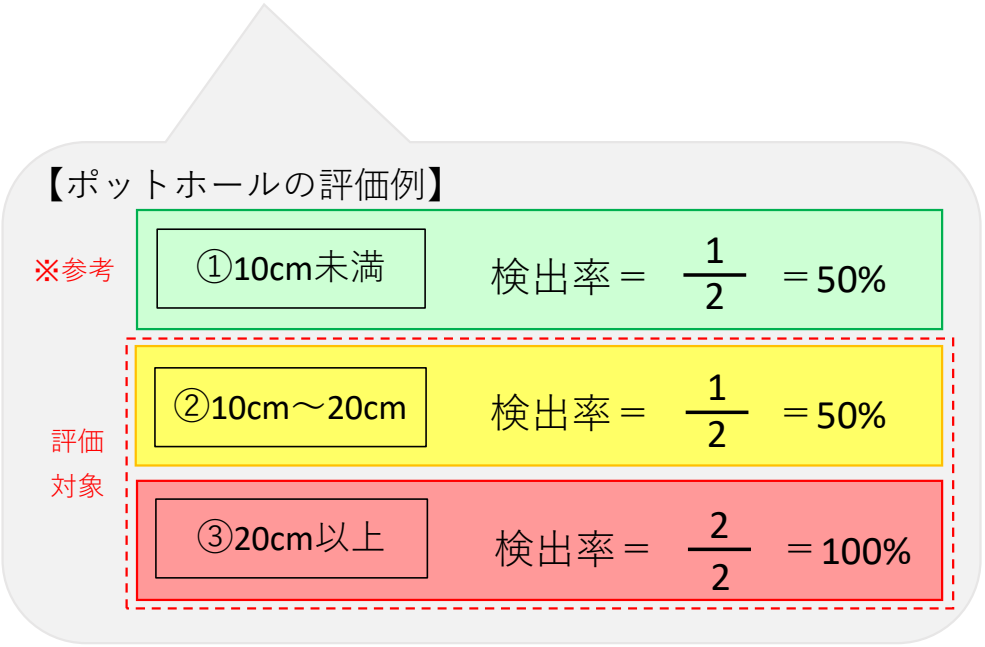
・各技術は、試験区間において測定を行い、ポットホールの位置情報及び写真を提出した。

・事務局は、各技術の位置情報及び写真から、ポットホールの検出率を算定し、評価した。

【幅値の設定】

・GNSSにより得た正解値の位置情報（緯度経度）と各技術により測定したポットホールの写真及び位置情報（緯度経度）を比較し、半径5m以内の位置情報を示していれば、正解とした。





計測技術の精度確認結果		技術番号	PA020010-V0023

【計測技術の精度確認結果（令和５年度）】

ポットホール

①10cm未満 検出率(参考)	②10cm～20cm 検出率	③20cm以上 検出率
100%	100%	100%

※検出率：確実に損傷を発見できるか

【ポットホール凡例】

：100%　：80%　：60%　：60%未満
精度未確認

技術番号	PA020011-V0025

技術名	AI舗装点検システムHibiMiru	開発者名	株式会社ドーコン

試験日	令和7年11月20日	天候	晴れ	昼夜	昼	路面状況	乾燥
試験場所	国立研究開発法人　土木研究所内　舗装走行実験場						

カタログ分類	道路巡視	検出項目	ポットホール	計測時 平均速度	50　km/h

試験で確認する カタログ項目	ポットホール

対象箇所の概要

【試験場所】

・場所：国立研究開発法人　土木研究所内　舗装走行実験場

・舗装種（表層）：密粒度アスファルト舗装

・試験区間：870m（対象外のコンクリート舗装区間含む）

・測定時は、位置情報の補整のための基準点を2点設け、試験前に自由に補整等を行えるように配慮した。

※各試験者はカラーコーン内を車線に見立て走行

※人為的にポットホールを作成

試験方法（手順）	技術番号	PA020011-V0025

【①点検】アクションカメラにマウントを取り付け、車両ボンネットの先端中央になるように設置。カメラ設置後、本システムのAIにて使用する評価領域作成用の動画を撮影。流れに沿って車間距離を保って車線毎に動画を撮影。

【②データ取り込み】ソフトウエアをインストールしたPCに撮影した動画を取り込む。

【③解析前処理】ソフトウエア起動、評価領域を作成。

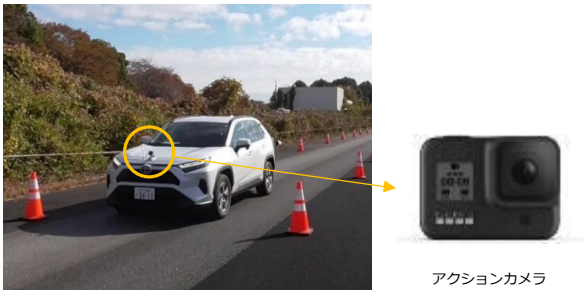
【④データ解析】解析実行により、動画から静止画像・位置情報（緯度経度データ）を取得し、AI画像解析（ポットホール面積算定）。その後、プロジェクト保存し、結果を出力。

車両・機器諸元、機器設置状況、測定状況

【車両諸元】
・試験測定時の車種：トヨタRAV4（レンタカー）
　→全長4,600mm
　→全幅1,855mm
　→全高1,685mm
・車両タイプはSUVタイプを推奨（RAV4、エクストレイル等）

【機器諸元】
・試験測定時の機器：市販のアクションカメラ：GoPro HERO9。1台
・アクションカメラはGoPro（バージョンはHERO 7,8,9,10,11,13）

【測定（評価作業）状況】
・ソフトウエアをインストールしたPCにて解析



アクションカメラ（GoPro）設置

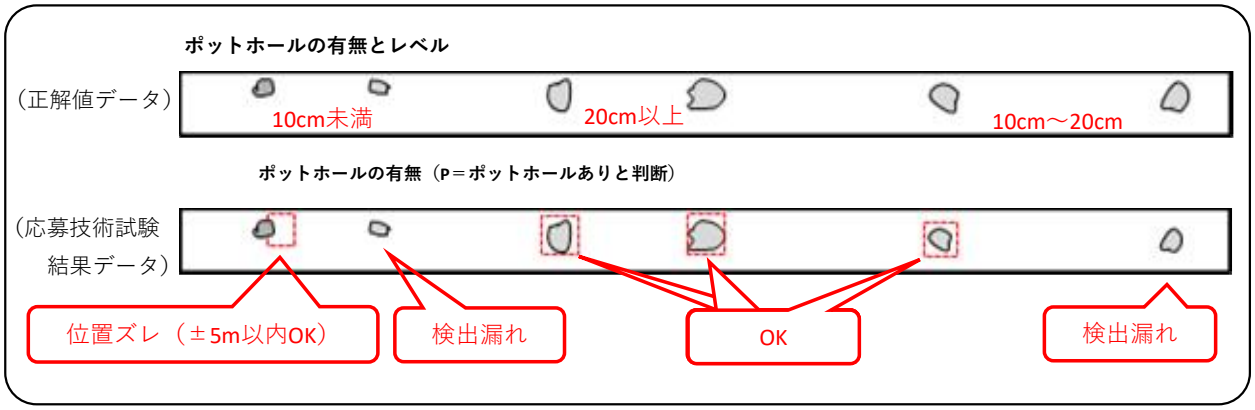
アクションカメラ
（GoPro HERO9）

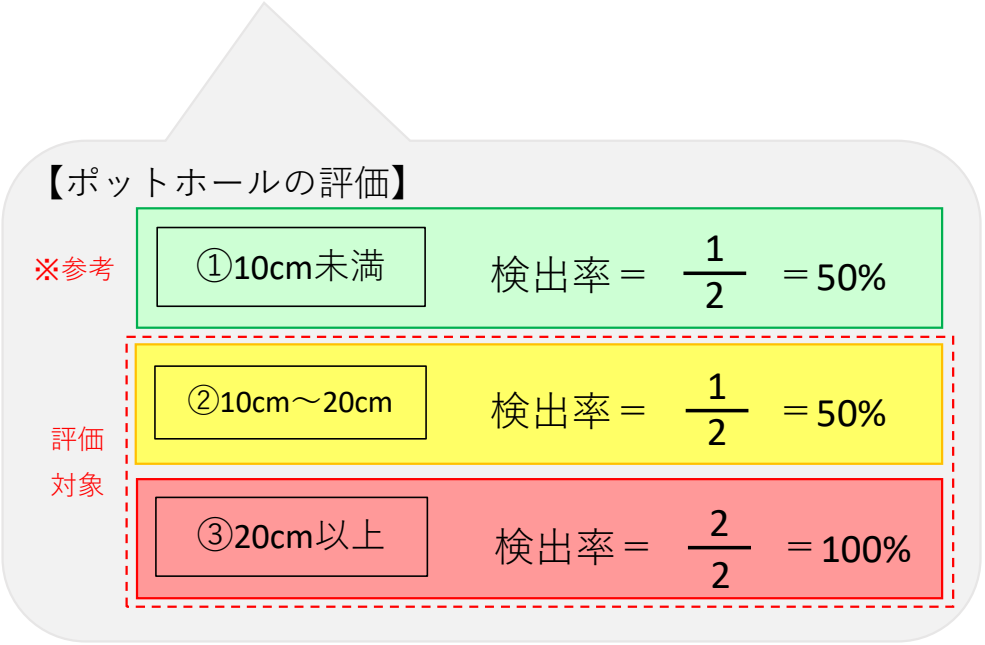
計測技術の精度の算出方法（ポットホール）	技術番号	PA020011-V0025

【計測技術の精度の算出方法】

・実道試験区間（延長870m）において、人為的にポットホール（①10cm未満、②10～20cm、③20cm以上）をそれぞれ複数個作成し、各技術でポットホールの位置情報及び写真を測定する。

・GNSSにより得た正解値の位置情報（緯度経度）と各技術により測定したポットホールの写真及び位置情報（緯度経度）を比較し、5m以内の位置情報を示しているかどうかを判定した。





技術番号	PA020011-V0025

技術名	AI舗装点検システムHibiMiru					会社名	株式会社ドーコン				
試験日	令和5年11月14日	天候	晴れ	昼夜	昼間	気温	10.1℃	風速	2.0m/s	路面状況	乾燥
試験場所	茨城県常総市										

カタログ分類	道路巡視	検出項目	区画線	計測時 平均速度	50　km/h

試験で確認する カタログ項目	区画線

対象箇所の概要

【試験場所】

・舗装種（表層）：密粒度アスファルト舗装

・試験区間：1,350m（10m×135区間）

・交通量：路線①・・・5,586台／日（〈小型〉4,000台／日、〈大型〉1,289台／日）【R3センサス】

路線②・・・10,072 台／日（〈小型〉6,669 台／日、〈大型〉3,403 台／日）【R3センサス】

※対象は外側線とした

※対象は外側線とした

試験方法（手順）	技術番号	PA020011-V0025

【①点検】アクションカメラにマウントを取り付け、車両ボンネットの先端中央になるように設置。カメラ設置後、本システムのAIにて使用する評価領域作成用の動画を撮影。流れに沿って車間距離を保って車線毎に動画を撮影。

【②データ取り込み】ソフトウエアをインストールしたPCに撮影した動画を取り込む。

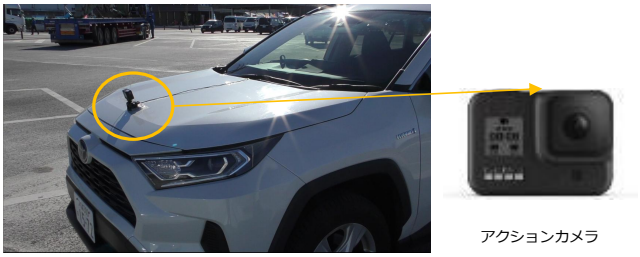
【③解析前処理】ソフトウエア起動、必要な情報（路線情報、点検動画ファイル名等）を入力、評価領域を作成。※道路基準点(KP)を参考にした10m毎の路線緯度経度データが必要。

【④データ解析】解析実行により、動画から静止画像・位置情報（緯度経度データ）を取得し、AI画像解析（区画線剥離率算定）。評価の確認・修正、評価確定。その後、プロジェクト保存し、帳票を出力。

車両・機器諸元、機器設置状況、測定状況

【車両諸元】

・試験測定時の車種：トヨタRAV4（レンタカー）
　→全長4,600mm
　→全幅1,855mm
　→全高1,685mm
・車両タイプはSUVタイプを推奨（RAV4、エクストレイル等）



アクションカメラ（GoPro）設置

アクションカメラ
（GoPro HERO9）

【機器諸元】

・試験測定時の機器：市販のアクションカメラ：GoPro HERO9。1台
・アクションカメラはGoPro（バージョンはHERO 7,8,9,10,11,13）

【測定（評価作業）状況】

・ソフトウエアをインストールしたPCにて解析

測定（評価作業）状況

計測技術の精度の算出方法		技術番号	PA020011-V0025

【計測技術の精度の算出方法】

・実道試験区間（延長1,350m）において、進行方向左側の「車道外側線」を対象として、試験を実施した。

・各技術は、10m毎（135データ)の「評価ランク」を提出した。

・評価は、ランク１の検出率と的中率を対象とした。なお、参考のためにランク２の精度も公表することとした。

・事務局は、路面画像を元に専用ソフトを用いて二値化した画像から剥離度を算出し、剥離度を元に評価ランク（正解値）を判定した。

【幅値について】

・正解値が18.0～28.0%（ランクの境界値23%の±5.0）の場合、ランク３・２どちらも正解

・正解値が35.0～45.0% （ランクの境界値40%の±5.0）の場合、ランク２・１どちらも正解

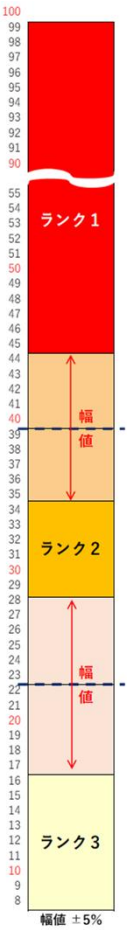
本試験の評価ランク	剥離度
5	3.0%未満
4	3.0%以上8.0%未満
3	8.0%以上23.0%未満
2	23.0%以上40.0%未満
1	40.0%以上

◆検出率：損傷を発見できるか、見落としがないか

$$検出率＝\frac{応募技術における正答ブロック数}{正解値を基にした実損傷ブロック数}＝\frac{正答ブロック数}{実損傷ブロック数}$$

◆的中率：検出した結果の精度

$$的中率＝\frac{応募技術における正答ブロック数}{応募技術により検出されたブロック数}＝\frac{正答ブロック数}{正答ブロック数+誤検出ブロック}$$



計測技術の精度確認結果		技術番号	PA020011-V0025

【計測技術の精度確認結果（令和7年度）】

ポットホール

【参考】①10cm未満検出率	②10cm～20cm検出率	③20cm以上検出率
60%未満	70～80%	90～100%

※検出率：確実に損傷を発見できるか

【計測技術の精度確認結果（令和5年度）】

区画線の摩耗

【参考】ランク2以下検出率	【参考】ランク2以下的中率	ランク1検出率	ランク1的中率
80～90%	80～90%	90～100%	80～90%

※検出率：確実に損傷を発見できるか　　的中率：発見した損傷の評価の精度

【凡例】 :90～100% :80～90% :70～80% :60～70% :60%未満

技術番号	PA020012-V0023

技術名	車両搭載型路面横断プロファイラ					会社名	株式会社トノックス				
試験日	令和5年11月29日	天候	晴れ	昼夜	昼間	気温	9.8℃	風速	2.0m/s	路面状況	乾燥
試験場所	茨城県つくば市										

カタログ分類	道路巡視	検出項目	ポットホール	計測時 平均速度	30　km/h

試験で確認する カタログ項目	ポットホール

対象箇所の概要

【試験場所】

・場所：国立研究開発法人　土木研究所内　舗装走行実験場

・舗装種（表層）：密粒度アスファルト舗装

・試験区間：870m（対象外のコンクリート舗装区間含む）

・測定時は、位置情報の補正のための基準点を2点設け、試験前に自由に補正等を行えるように配慮した。

※各試験者はカラーコーン内を車線に見立て走行

※人為的にポットホールを作成

試験方法（手順）	技術番号	PA020012-V0023

【①点検】光切断法による路面横断プロファイルの高さデータを濃淡画像に変換し、高さデータの低い分布画像をポットホールとして画像処理により自動検出する。

【②データ取り込み】路面横断方向に照射されたライン状のレーザ光を斜め方向から撮影し得られた３Dカメラからのプロファイルデータと統合されたデータ（PPSデータ、車速パルスカウント値、測位座標）をBOX PCのHDDに記録する。

【③解析前処理】記録されたデータは、時間サンプリングであるので、『１ｃｍ毎サンプリングプロファイル抽出ソフト』を起動し、１ｃｍ毎のプロファイルデータに変換する。

【④データ解析】『画像ビューアソフト』を起動し、解析前処理後のデータを読み込むと、高さデータが濃淡表示（高い：白　低い：黒）されたコンター画像が表示される。ポットホールは、穴ぼこであるので高さは低く黒い画像分布として表示される。ソフト上のポットホール自動検出ボタンを押下することにより、設定された閾値以下の黒い画素分布の画像が抽出され、膨張と収縮後、ラベリング処理され、小領域除去、重心算出、フィレ径算出を行い、各ポットホール毎に大きさ、測位座標等をまとめたCSVデータを自動で出力する。

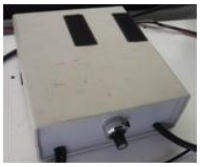
車両・機器諸元、機器設置状況、測定状況

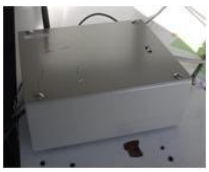
【車両諸元】
・測定時の車種（トヨタ社製ハイエース）
・車両サイズ
　長さ：598cm
　幅：233cm
　高さ：274cm
上記は実働試験時に使用した車両であり、センサユニットを車両に取り付けることができれば車種は問わない。

測定状況

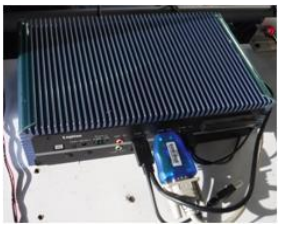
3Dカメラ　　レーザ照射装置

センサユニット内部


レーザ電源


コントローラ

【機器諸元】
・センサユニット寸法、重量　：幅15cm×長さ44cm×高さ20cm　重量：5kg
・センサボックス取付け高さ　：センサユニット下面まで2m
・レーザ電源寸法、重量　　：幅15cm×長さ17cm×高さ6cm　重量：0.8kg
・コントローラ寸法、重量　　：幅18cm×長さ15cm×高さ7cm　重量：0.6kg
・BOX PC寸法、重量　　：幅26cm×長さ15cm×高さ7cm　重量：1kg
・入力電圧　　：車両バッテリから12Vあるいは24V
・レーザクラス　　：クラス３B
・計測幅員　　：3.5m

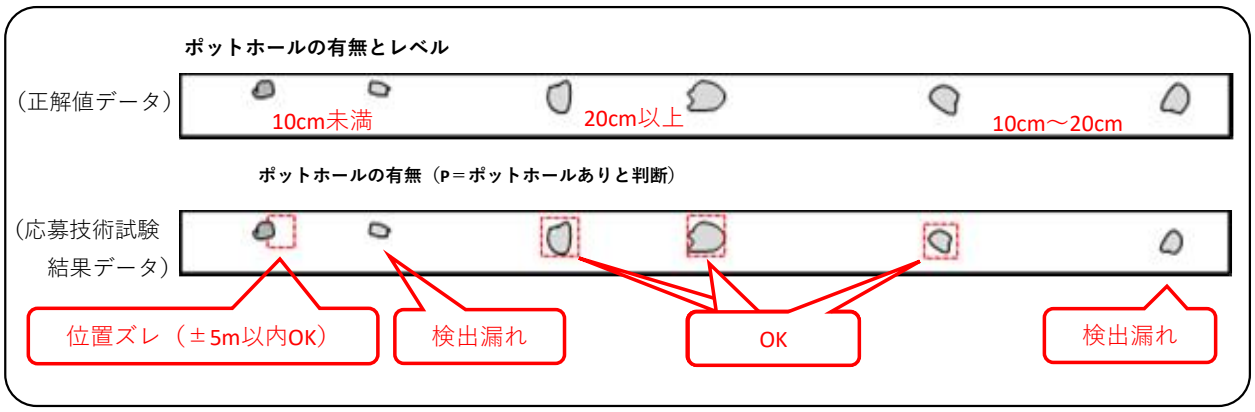

BOX　PC

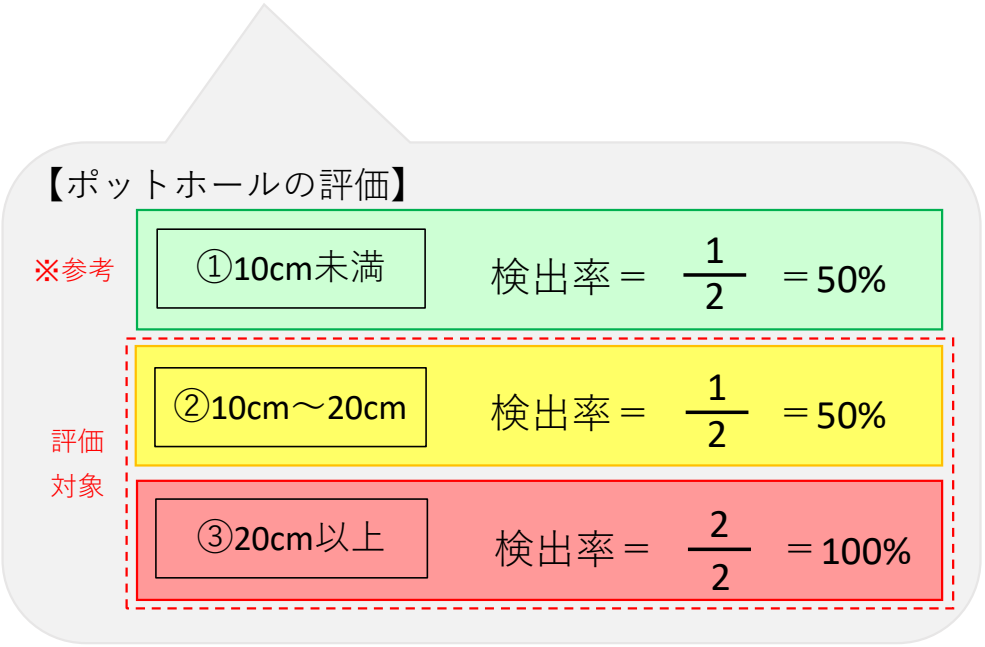
計測技術の精度の算出方法		技術番号	PA020012-V0023

【計測技術の精度の算出方法】

・実道試験区間（延長870m）において、人為的にポットホール（①10cm未満、②10～20cm、③20cm以上）をそれぞれ複数個作成し、各技術でポットホールの位置情報及び写真を測定する。

・GNSSにより得た正解値の位置情報（緯度経度）と各技術により測定したポットホールの写真及び位置情報（緯度経度）を比較し、5m以内の位置情報を示しているかどうかを判定した。





計測技術の精度確認結果		技術番号	PA020012-V0023

【計測技術の精度確認結果（令和５年度）】

ポットホール

①10cm未満 検出率(参考)	②10cm～20cm 検出率	③20cm以上 検出率
100%	100%	80%

※検出率：確実に損傷を発見できるか

【ポットホール凡例】

：100％　：80％　：60％　：60%未満 精度未確認

技術番号	PA020013-V0023

技術名	車載カメラとAIを利用したポットホール自動検出技術	会社名	NiX JAPAN株式会社

試験日	令和5年11月29日	天候	晴れ	昼夜	昼間	気温	9.8℃	風速	2.0m/s	路面状況	乾燥
試験場所	茨城県つくば市										

カタログ分類	道路巡視	検出項目	ポットホール	計測時 平均速度	20 km/h

試験で確認する カタログ項目	ポットホール

対象箇所の概要

【試験場所】

・場所：国立研究開発法人　土木研究所内　舗装走行実験場

・舗装種（表層）：密粒度アスファルト舗装

・試験区間：870m（対象外のコンクリート舗装区間含む）

・測定時は、位置情報の補正のための基準点を2点設け、試験前に自由に補正等を行えるように配慮した。

※各試験者はカラーコーン内を車線に見立て走行

※人為的にポットホールを作成

試験方法（手順）	技術番号	PA020013-V0023

【①点検】車両のフロントガラス上部にドライブレコーダーを設置し路面を撮影する

【②データ取り込み】ドライブレコーダー内の記録メディア（SDカード）に保存された動画データを解析PCに取り込む

【③解析前処理】動画の各フレームより解析用に静止画像を抽出する

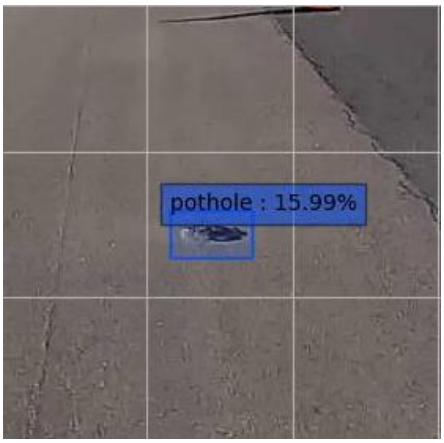
【④データ解析】道路損傷のオープンデータセットで学習したAIモデルに静止画像を入力し、画像内のポットホールを検出する

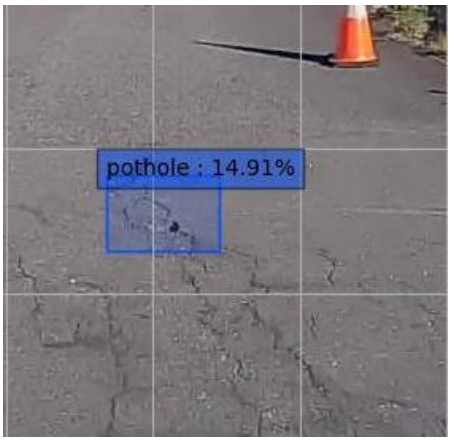
車両・機器諸元、機器設置状況、測定状況

【機器の諸元】

KENWOOD DRV-MR8500

【機器設置状況・測定状況】





計測技術の精度の算出方法	技術番号	PA020013-V0023

【計測技術の精度の算出方法】

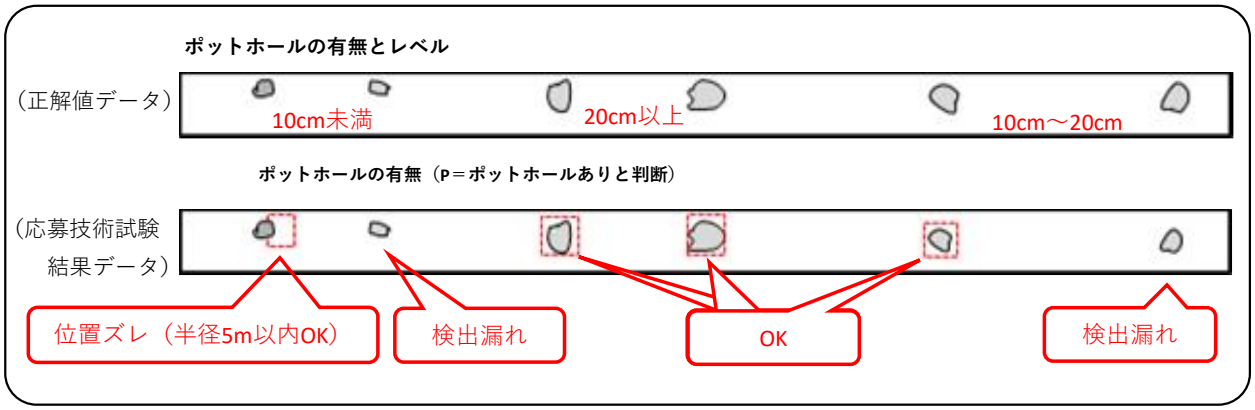
・事務局は実道試験区間（延長870m）において、人為的にポットホール（①10cm未満、②10～20cm、③20cm以上）をそれぞれ複数個作成した。

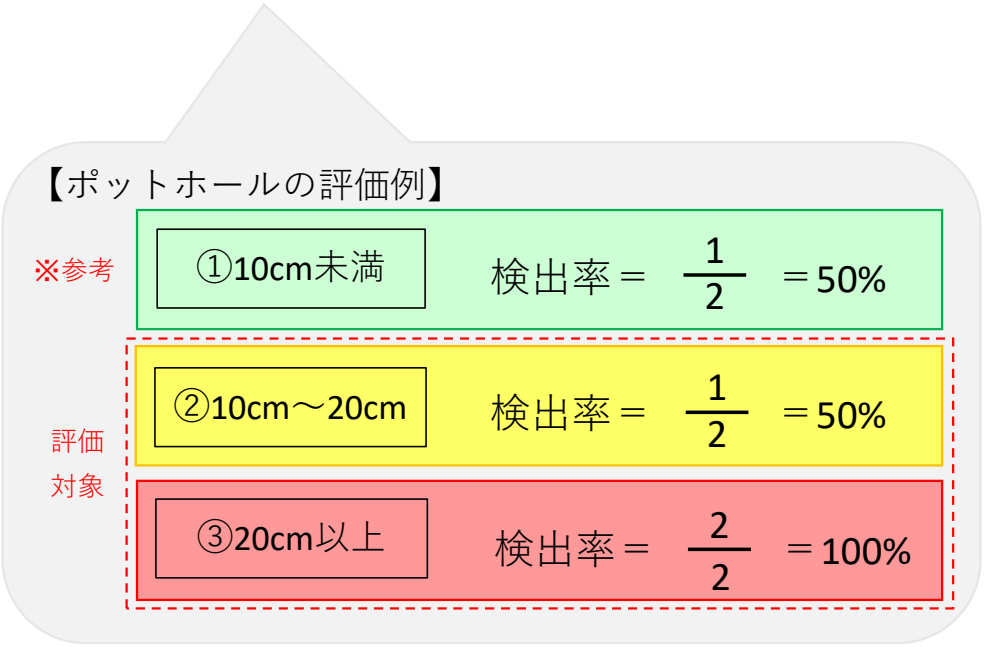
・各技術は、試験区間において測定を行い、ポットホールの位置情報及び写真を提出した。

・事務局は、各技術の位置情報及び写真から、ポットホールの検出率を算定し、評価した。

【幅値の設定】

・GNSSにより得た正解値の位置情報（緯度経度）と各技術により測定したポットホールの写真及び位置情報（緯度経度）を比較し、半径5m以内の位置情報を示していれば、正解とした。





計測技術の精度確認結果		技術番号	PA020013-V0023

【計測技術の精度確認結果（令和５年度）】

ポットホール

①10cm未満 検出率(参考)	②10cm～20cm 検出率	③20cm以上 検出率
0～60%	80%	80%

※検出率：確実に損傷を発見できるか

【ポットホール凡例】

：100％　：80％　：60％　：60%未満 精度未確認

技術番号	PA020014-V0023

技術名	路面性状測定システム（ポットホール自動検出機能付き）	会社名	株式会社NIPPO

試験日	令和5年11月29日	天候	晴れ	昼夜	昼間	気温	9.8℃	風速	2.0m/s	路面状況	乾燥
試験場所	茨城県つくば市										

カタログ分類	道路巡視	検出項目	ポットホール	計測時 平均速度	20　km/h

試験で確認する カタログ項目	ポットホール

対象箇所の概要

【試験場所】

・場所：国立研究開発法人　土木研究所内　舗装走行実験場

・舗装種（表層）：密粒度アスファルト舗装

・試験区間：870m（対象外のコンクリート舗装区間含む）

・測定時は、位置情報の補正のための基準点を2点設け、試験前に自由に補正等を行えるように配慮した。

※各試験者はカラーコーン内を車線に見立て走行

※人為的にポットホールを作成

試験方法（手順）	技術番号	PA020014-V0023

【①点検】制御PCおよび計測機器の動作確認後、試験箇所の測定条件等をPCに入力して、点検箇所の曲率半径（遠心力）を考慮して計測車の速度を20km/h前後で走行する。

【②データ取り込み】レーザプロファイラカメラによる路面画像と距離および緯度経度の計測データをハードディスクに記録する。

【③解析前処理】レーザプロファイラカメラ2基の路面画像を合成し、その画像での起終点の位置の設定する。

【④データ解析】路面画像上のポットホールをAIのプログラムによって自動検出する。ひび割れ率は、路面画像上のひび割れをAIのプログラムで判定し、50㎝メッシュのひび割れ面積から舗装調査試験法便覧に準拠して自動算出する。わだち掘れ量は、計測した横断形状から舗装調査試験法便覧に準拠してわだち掘れ量を自動算出する。IRIは、計測した縦断形状から舗装調査試験法便覧に準拠して自動算出する。平たん性は計測した縦断凹凸量から舗装調査試験法便覧に準拠して凹凸量の標準偏差を自動算出する。

車両・機器諸元、機器設置状況、測定状況

【車両の諸元】

・専用計測車両（ハイエース）
・車両サイズ
　長さ：5.65m
　幅：2.33m
　高さ：2.73m

LCMSの外観（1基）

【機器諸元】

・LCMS（レーザライン光照射部/レーザプロファイラカメラ）2基
　計測項目：路面画像（ポットホール、ひび割れ）、横断形状（わだち掘れ）
　計測間隔：進行方向4mm、幅員方向1mm
　寸法：長さ43cm、幅14cm、高さ27cm
・レーザ変位計2基とジャイロスコープ1基（IRI）
　計測間隔：進行方向50mm
・第5輪　タイヤ接触方式（距離計測）
　計測間隔：1mm（1パルス／mm）

IRI計測ユニット

距離計測：第５輪

計測技術の精度の算出方法		技術番号	PA020014-V0023

【計測技術の精度の算出方法】

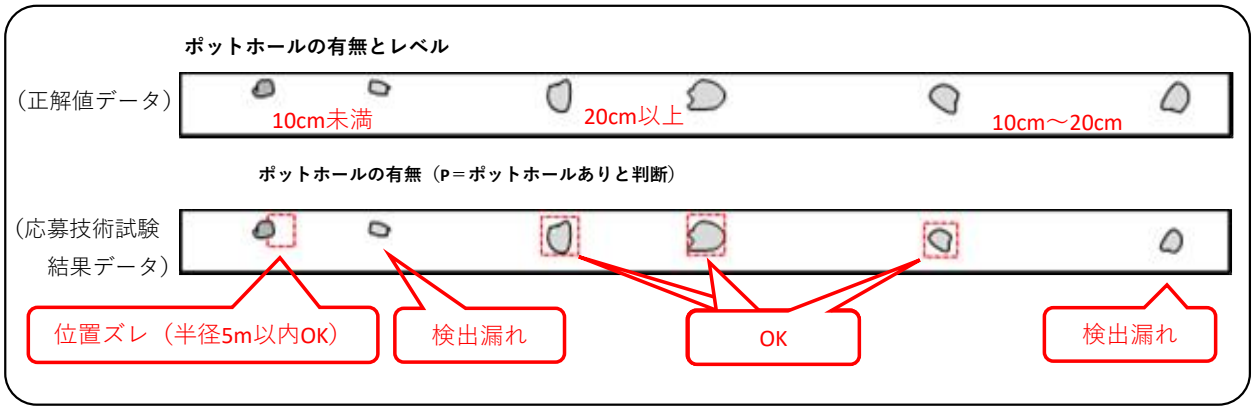
・事務局は実道試験区間（延長870m）において、人為的にポットホール（①10cm未満、②10～20cm、③20cm以上）をそれぞれ複数個作成した。

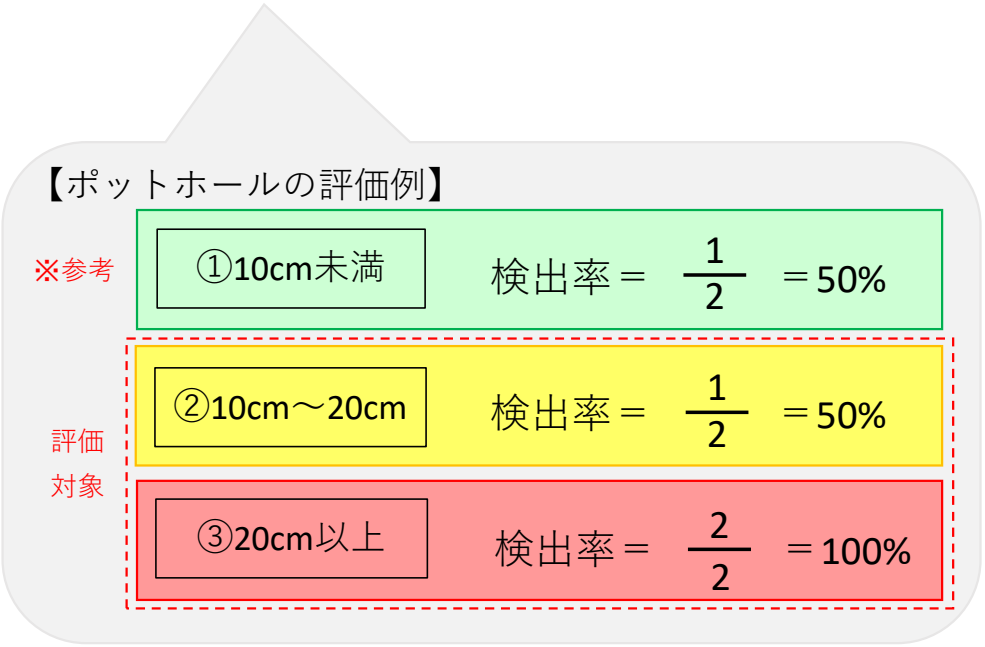
・各技術は、試験区間において測定を行い、ポットホールの位置情報及び写真を提出した。

・事務局は、各技術の位置情報及び写真から、ポットホールの検出率を算定し、評価した。

【幅値の設定】

・GNSSにより得た正解値の位置情報（緯度経度）と各技術により測定したポットホールの写真及び位置情報（緯度経度）を比較し、半径5m以内の位置情報を示していれば、正解とした。





計測技術の精度確認結果		技術番号	PA020014-V0023

【計測技術の精度確認結果（令和５年度）】

ポットホール

①10cm未満 検出率(参考)	②10cm～20cm 検出率	③20cm以上 検出率
100%	100%	100%

※検出率：確実に損傷を発見できるか

【ポットホール凡例】

：100%　：80%　：60%　：60%未満 精度未確認

技術番号	PA020015-V0025

技術名	ドラレコによる道路劣化AI診断「くるみえ for Cities」	会社名	日本電気株式会社

試験日	令和6年10月30日	天候	晴れ	昼夜	昼間	気温	16.1℃	風速	1.8m/s	路面状況	乾燥
試験場所	土木研究所内　走行実験場										

カタログ分類	道路巡視	検出項目	ポットホール		20　km/h

試験で確認するカタログ項目	ポットホール

対象箇所の概要

【試験場所】

・場所：国立研究開発法人 土木研究所内 舗装走行実験場

・舗装種（表層）：密粒度アスファルト舗装

・試験区間：870m（対象外のコンクリート舗装区間含む）

・測定時は、位置情報の補整のための基準点を2点設け、試験前に自由に補整等を行えるように配慮した。

※各試験者はカラーコーン内を車線に見立て走行

※人為的にポットホールを作成

試験方法（手順）	技術番号	PA020015-V0025

【①点検】ドラレコのカメラ、内蔵GNSSで計測。車両のエンジン始動で自動計測開始。機器操作は一切不要。

【②データ取り込み】映像等は、走行中に順次SDカードに保存される。保存されたデータをSDカードからデータの取り込みを行う。

【③解析前処理】試験区間を10m単位の評価区間に区切る位置情報を設定する。

【④データ解析】
SDカードから取り込んだ動画に対して、画像単位でAIによる自動解析を行う。具体的には、画像から「ポットホールのサイズ」の解析結果を出力する。

車両・機器諸元、機器設置状況、測定状況

【車両諸元】
軽バン　ダイハツ　ハイゼットカーゴ(レンタカー)

【機器諸元】
通信型ドライブレコーダー
[外形寸法・重量]約幅105、高さ69.7、奥行き18/35 mm　約220g
[カメラ]有効画素数　200万画素、対角142.8°、水平120.4°、垂直63.8°　最大27.5FPS
[測位機構] 内蔵GNSS

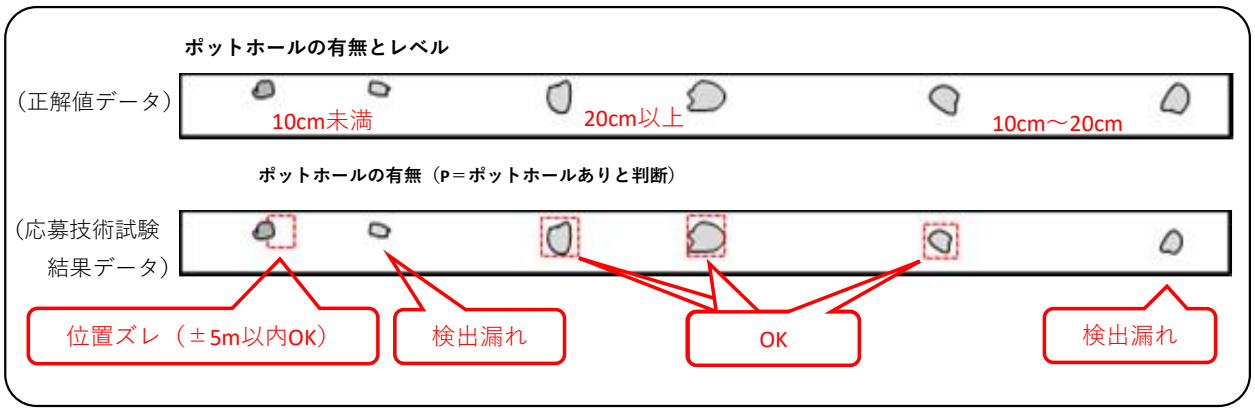
【機器設置状況】
ドライブレコーダーをフロントガラス中央に設置

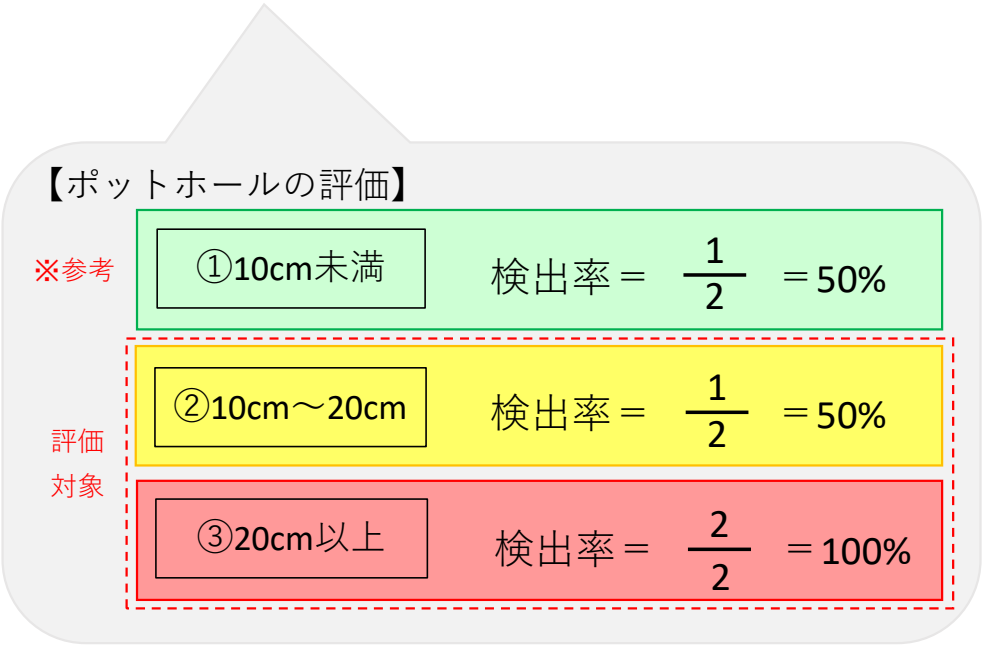
計測技術の精度の算出方法（ポットホール）	技術番号	PA020015-V0025

【計測技術の精度の算出方法】

・実道試験区間（延長870m）において、人為的にポットホール（①10cm未満、②10～20cm、③20cm以上）をそれぞれ複数個作成し、各技術でポットホールの位置情報及び写真を測定する。

・GNSSにより得た正解値の位置情報（緯度経度）と各技術により測定したポットホールの写真及び位置情報（緯度経度）を比較し、5m以内の位置情報を示しているかどうかを判定した。





技術番号	PA020015-V0025

技術名	ドラレコによる道路劣化AI診断「くるみえ for Cities」	開発者名	日本電気株式会社

試験日	令和7年11月18日	天候	晴れ	昼夜	昼間	気温	11.1℃	風速	2.6m/s	路面状況	乾燥
試験場所	茨城県土浦市										

カタログ分類	道路巡視	検出項目	区画線	計測時 平均速度	40 km/h

試験で確認する カタログ項目	区画線

対象箇所の概要

【試験場所】
・舗装種（表層）：密粒度アスファルト舗装
・試験区間：1,350mのうち任意の50区間
・交通量（上り）：12,578台／日（〈小型〉10,433台／日、〈大型〉2,145台／日）【R3センサス】
・交通量（下り）：13,227台／日（〈小型〉11,001台／日、〈大型〉2,226台／日）【R3センサス】

※対象は外側線とした

※対象は外側線とした

試験方法（手順）	技術番号	PA020015-V0025

【①点検】ドラレコのカメラ、内蔵GNSSで計測。車両のエンジン始動で自動計測開始。機器操作は一切不要。

【②データ取り込み】映像等は、走行中に順次SDカードに保存される。保存されたデータをSDカードからデータの取り込みを行う。（※サービス利用時には、データは自動的にアップロードされる。）

【③解析前処理】試験区間を10m単位の評価区間に区切る位置情報を設定する。

【④データ解析】
SDカードから取り込んだ動画に対して、画像単位でAIによる自動解析を行う。

車両・機器諸元、機器設置状況、測定状況

【車両諸元】
軽バン　ダイハツ　ハイゼットカーゴ(レンタカー)

【機器諸元】
通信型ドライブレコーダー
[外形寸法・重量]約幅105、高さ69.7、奥行き18/35 mm　約220g
[カメラ]有効画素数　200万画素、対角142.8°、水平120.4°、垂直63.8°　最大27.5FPS
[測位機構] 内蔵GNSS

【機器設置状況】
ドライブレコーダーをフロントガラス中央に設置

計測技術の精度の算出方法（区画線）		技術番号	PA020015-V0025

【計測技術の精度の算出方法】

・実道試験区間（延長1,350m）において、進行方向左側の「車道外側線」を対象として、試験を実施した。

・各技術は、10m毎（50データ)の「評価ランク」を提出した。

・評価は、ランク１の検出率と的中率を対象とした。なお、参考のためにランク２の精度も公表することとした。

・事務局は、路面画像を元に専用ソフトを用いて二値化した画像から剥離度を算出し、剥離度を元に評価ランク（正解値）を判定した。

【幅値について】

・正解値が18.0～28.0%（ランクの境界値23%の±5.0）の場合、ランク３・２どちらも正解

・正解値が35.0～45.0% （ランクの境界値40%の±5.0）の場合、ランク２・１どちらも正解

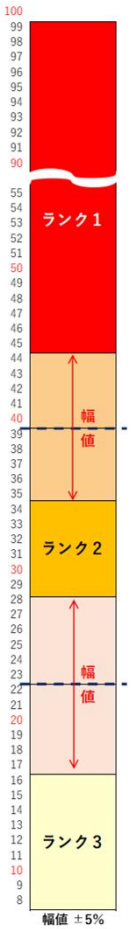
本試験の評価ランク	剥離度
5	3.0%未満
4	3.0%以上8.0%未満
3	8.0%以上23.0%未満
2	23.0%以上40.0%未満
1	40.0%以上

◆検出率：損傷を発見できるか、見落としがないか

$$検出率＝\frac{応募技術における正答ブロック数}{正解値を基にした実損傷ブロック数}＝\frac{正答ブロック数}{実損傷ブロック数}$$

◆的中率：検出した結果の精度

$$的中率＝\frac{応募技術における正答ブロック数}{応募技術により検出されたブロック数}＝\frac{正答ブロック数}{正答ブロック数+誤検出ブロック}$$



計測技術の精度確認結果		技術番号	PA020015-V0025

【計測技術の精度確認結果（令和6年度）】

ポットホール

【参考】①10cm未満検出率	②10cm～20cm検出率	③20cm以上検出率
60%未満	80～90%	70～80%

※検出率：確実に損傷を発見できるか

【計測技術の精度確認結果（令和7年度）】

区画線の摩耗

【参考】ランク2以下検出率	【参考】ランク2以下的中率	ランク1検出率	ランク1的中率
90～100%	90～100%	90～100%	90～100%

※検出率：確実に損傷を発見できるか　　的中率：発見した損傷の評価の精度

【凡例】 :90～100% :80～90% :70～80% :60～70% :60%未満

技術番号	PA020016-V0024

技術名	Real-Dimension					会社名	株式会社パスコ				
試験日	令和6年11月19日	天候	晴れ	昼夜	昼間	気温	10.3℃	風速	4.3m/s	路面状況	乾燥
試験場所	千葉県南房総市										

カタログ分類	道路巡視	検出項目	建築限界	計測時 平均速度	40 km/h

試験で確認する カタログ項目	建築限界

対象箇所の概要

【試験場所】

・試験区間：約10km

※建築限界超過状況は検尺棒にて確認

試験方法（手順）	技術番号	PA020016-V0024

【①点検】全周囲画像、レーザ点群、位置姿勢情報、距離情報の取得

【②データ取り込み】専用ソフトウェアでGNSS情報、車両姿勢情報、距離情報と電子基準点情報を合わせて自己位置軌跡データを生成する。

【③解析前処理】専用ソフトウェアで自己位置軌跡データとレーザ点群から三次元点群データを生成する。

【④データ解析】建築限界モデルを作成し、抵触する点群を抽出。抵触した点群をLAS形式で出力する。

車両・機器諸元、機器設置状況、測定状況

【車両諸元】

・専用測定車両（車種名）or 測定時の車種：TOYOTA エスクワイア

・車両サイズ（分かれば記載）

├長さ:５１２cm

├幅:２０３cm

└高さ:２９５cm

【機器諸元】

GNSS/IMU：1台（取得位置精度 水平0.02m、高さ0.02m（天空視界が最良の場合））

レーザースキャナ：1台（100万点/秒）

カメラ（三次元点群、道路沿道画像）：全周囲 1台（2400万画素）、各方向 4台（1200万画素）

計測技術の精度の算出方法		技術番号	PA020016-V0024

【計測技術の精度の算出方法】
・事務局が、試験実施前に事前に目視にて建築限界超過箇所を抽出した。
・建築限界超過箇所の対象は、樹木の垂れ下がりや雑草による張り出し等とした。
・各技術は、実道試験区間（延長約10km）における建築限界超過箇所の位置情報および写真を提出した。
・事務局の事前確認箇所と各技術の提出結果を踏まえ、事務局が試験後確認を行い、正解値を判定した。

【幅値の設定】
・樹木の垂れ下がりでは、建築限界の高さの上方向に+20cmの幅値を採用した。各技術より報告された建築限界超過が幅値内であった場合は、正解とした。
・位置情報に対する幅値は、樹木の垂れ下がりと雑草による張り出し等の両方に対し、10mの幅値を採用した。各技術より報告された位置情報が幅値内であった場合は、正解とした。雑草による張り出し等では、雑草等が点で存在している場合と連続している場合の２つに分類し、点の場合は超過位置の位置情報、連続している場合は超過位置の始点・終点の位置情報を用いて幅値を適用した。

【評価イメージ】

凡例 ○:超過を確認　×:超過が確認されない

地点No.		①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨	⑩	確認箇所	正答箇所
事務局事前確認箇所		○	×	○	○	○	×	×	○	×	○	6	―
試験時確認箇所	A社	○	×	○	×	×	×	○	○	×	×	4	3
	B社	○	○	×	○	×	○	○	○	○	○	8	5
試験後確認箇所		○	○	○	×	○	○	×	○	×	○	7	―

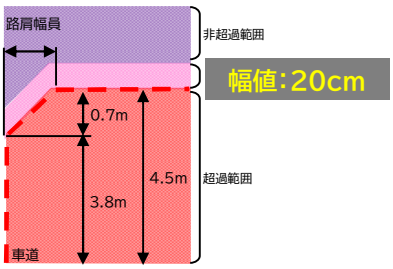
実道試験結果受領後、事務局が検尺にて確認

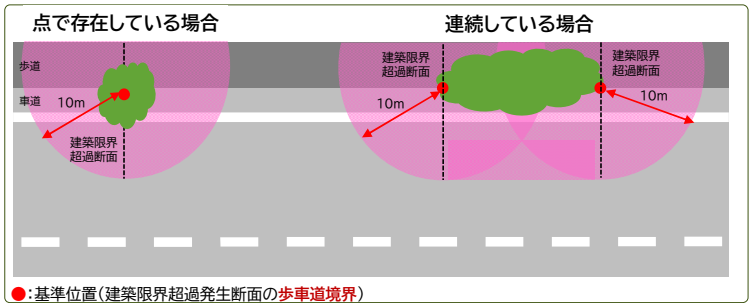
	A社	B社
試験時確認箇所	4	8
正答箇所	3	5
試験後確認箇所	7	
検出率	3/7＝43%	5/7＝71%
的中率	3/4＝75%	5/8＝63%

○ 応募技術の性能は、検出率と的中率により評価する。

検出率＝ 応募技術における正答箇所数 / 試験後確認箇所数 （超過箇所を発見する能力）

的中率＝ 応募技術における正答箇所数 / 応募者による試験時確認箇所数 （検出した結果の精度）





計測技術の精度確認結果		技術番号	PA020016-V0024

【計測技術の精度確認結果（令和６年度）】

建築限界

検出率	的中率
80～90%	80～90%

※検出率：確実に損傷を発見できるか　　的中率：発見した損傷の評価の精度

【凡例】 :90～100% :80～90% :70～80% :60～70% :60%未満

技術番号	PA020017-V0024

技術名	車両搭載センシング装置　ＭＭＳ	会社名	株式会社パスコ

試験日	令和6年11月19日	天候	晴れ	昼夜	昼間	気温	10.3℃	風速	4.3m/s	路面状況	乾燥
試験場所	千葉県南房総市										

カタログ分類	道路巡視	検出項目	建築限界	計測時 平均速度	60　km/h

試験で確認する カタログ項目	建築限界

対象箇所の概要

【試験場所】

・試験区間：約10km

※建築限界超過状況は検尺棒にて確認

試験方法（手順）	技術番号	PA020017-V0024

【①点検】全周囲画像、前方画像、路面用画像、レーザ点群、位置姿勢情報、距離情報の取得

【②データ取り込み】専用ソフトウェアでGNSS情報、車両姿勢情報、距離情報と電子基準点情報を合わせて自己位置軌跡データを生成する。

【③解析前処理】専用ソフトウェアで自己位置軌跡データとレーザ点群から三次元点群データを生成する。

【④データ解析】建築限界モデルを作成し、抵触する点群を抽出。抵触した点群をLAS形式で出力する。

車両・機器諸元、機器設置状況、測定状況

【車両諸元】

・専用測定車両（車種名）or 測定時の車種：TOYOTA エスクワイア

・車両サイズ（分かれば記載）

- ┣長さ:４６９cm
- ┣幅:１６９cm
- ┗高さ:２５２cm

【機器諸元】

- ・GNSS/IMU：1台（取得位置精度 水平0.06m、高さ0.15m（天空視界が最良の場合））
- ・レーザースキャナ：1台（100万点/秒）
- ・路面カメラ：4台（500万画素）
- ・前方カメラ：2台（500万画素）
- ・全周囲カメラ：1台（3000万画素）

計測技術の精度の算出方法		技術番号	PA020017-V0024

【計測技術の精度の算出方法】
・事務局が、試験実施前に事前に目視にて建築限界超過箇所を抽出した。
・建築限界超過箇所の対象は、樹木の垂れ下がりや雑草による張り出し等とした。
・各技術は、実道試験区間（延長約10km）における建築限界超過箇所の位置情報および写真を提出した。
・事務局の事前確認箇所と各技術の提出結果を踏まえ、事務局が試験後確認を行い、正解値を判定した。

【幅値の設定】
・樹木の垂れ下がりでは、建築限界の高さの上方向に+20cmの幅値を採用した。各技術より報告された建築限界超過が幅値内であった場合は、正解とした。
・位置情報に対する幅値は、樹木の垂れ下がりと雑草による張り出し等の両方に対し、10mの幅値を採用した。各技術より報告された位置情報が幅値内であった場合は、正解とした。雑草による張り出し等では、雑草等が点で存在している場合と連続している場合の２つに分類し、点の場合は超過位置の位置情報、連続している場合は超過位置の始点・終点の位置情報を用いて幅値を適用した。

【評価イメージ】

凡例 ○:超過を確認　×:超過が確認されない

地点No.		①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨	⑩	確認箇所	正答箇所
事務局事前確認箇所		○	×	○	○	○	×	×	○	×	○	6	―
試験時確認箇所	A社	○	×	○	×	×	×	○	○	×	×	4	3
	B社	○	○	×	○	×	○	○	○	○	○	8	5
試験後確認箇所		○	○	○	×	○	○	×	○	×	○	7	―

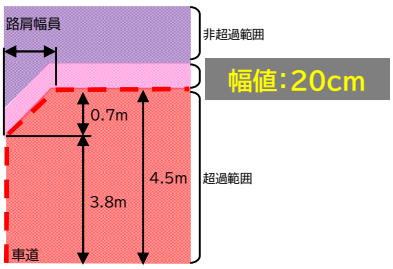
実道試験結果受領後、事務局が検尺にて確認

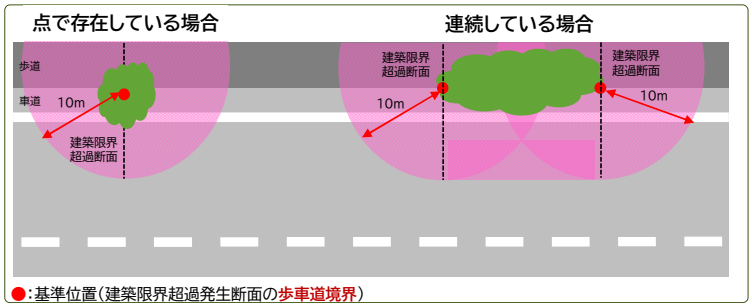
	A社	B社
試験時確認箇所	4	8
正答箇所	3	5
試験後確認箇所	7	
検出率	3/7＝43%	5/7＝71%
的中率	3/4＝75%	5/8＝63%

○ 応募技術の性能は、検出率と的中率により評価する。

検出率＝ 応募技術における正答箇所数 / 試験後確認箇所数 （超過箇所を発見する能力）

的中率＝ 応募技術における正答箇所数 / 応募者による試験時確認箇所数 （検出した結果の精度）





計測技術の精度確認結果		技術番号	PA020017-V0024

【計測技術の精度確認結果（令和６年度）】

建築限界

検出率	的中率
80～90%	80～90%

※検出率：確実に損傷を発見できるか　　的中率：発見した損傷の評価の精度

【凡例】 :90～100% :80～90% :70～80% :60～70% :60%未満

技術番号	PA020018-V0025

技術名	ドライブレコーダーの動画データを解析して区画線の摩耗度を判定する技術	開発者名	株式会社プロネット

試験日	令和7年11月18日	天候	晴れ	昼夜	昼間	気温	11.1℃	風速	2.6m/s	路面状況	乾燥
試験場所	茨城県土浦市										

カタログ分類	道路巡視	検出項目	区画線	計測時 平均速度	50　km/h

試験で確認する カタログ項目	区画線

対象箇所の概要

【試験場所】

・舗装種（表層）：密粒度アスファルト舗装

・試験区間：1,350mのうち任意の50区間

・交通量（上り）：12,578台／日（〈小型〉10,433台／日、〈大型〉2,145台／日）【R3センサス】

・交通量（下り）：13,227台／日（〈小型〉11,001台／日、〈大型〉2,226台／日）【R3センサス】

※対象は外側線とした

※対象は外側線とした

試験方法（手順）	技術番号	PA020018-V0025

ドライブレコーダーを車両の後方に設置し区画線を撮影します。

撮影された動画データ（ＳＤカード）を解析システムのＰＣに取り込みます。

区画線の撮影されているエリアを解析システムで設定し、解析を実行します。

解析結果はデータベースに登録されているので、そこから該当路線だけ抽出しました。

車両・機器諸元、機器設置状況、測定状況

車両：三菱アウトランダーＰＨＥＶ

ドライブレコーダー：コムテック ドライブレコーダー HDR-352GH 200万画素 Full HD ノイズ対策済 夜間画像補正 LED信号対応専用　　設置場所：車両の後方のガラスに室内側に設置

計測技術の精度の算出方法（区画線）		技術番号	PA020018-V0025

【計測技術の精度の算出方法】

・実道試験区間（延長1,350m）において、進行方向左側の「車道外側線」を対象として、試験を実施した。

・各技術は、10m毎（50データ)の「評価ランク」を提出した。

・評価は、ランク１の検出率と的中率を対象とした。なお、参考のためにランク２の精度も公表することとした。

・事務局は、路面画像を元に専用ソフトを用いて二値化した画像から剥離度を算出し、剥離度を元に評価ランク（正解値）を判定した。

【幅値について】

・正解値が18.0～28.0%（ランクの境界値23%の±5.0）の場合、ランク３・２どちらも正解

・正解値が35.0～45.0% （ランクの境界値40%の±5.0）の場合、ランク２・１どちらも正解

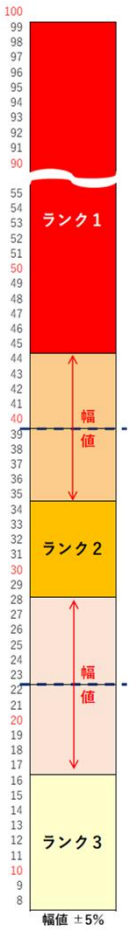
本試験の評価ランク	剥離度
5	3.0%未満
4	3.0%以上8.0%未満
3	8.0%以上23.0%未満
2	23.0%以上40.0%未満
1	40.0%以上

◆検出率：損傷を発見できるか、見落としがないか

$$検出率＝\frac{応募技術における正答ブロック数}{正解値を基にした実損傷ブロック数}＝\frac{正答ブロック数}{実損傷ブロック数}$$

◆的中率：検出した結果の精度

$$的中率＝\frac{応募技術における正答ブロック数}{応募技術により検出されたブロック数}＝\frac{正答ブロック数}{正答ブロック数+誤検出ブロック}$$



計測技術の精度確認結果		技術番号	PA020018-V0025

【計測技術の精度確認結果（令和7年度）】

区画線の摩耗

【参考】ランク2以下検出率	【参考】ランク2以下的中率	ランク1検出率	ランク1的中率
90～100%	80～90%	80～90%	70～80%

※検出率：確実に損傷を発見できるか　　的中率：発見した損傷の評価の精度

【凡例】 :90～100% :80～90% :70～80% :60～70% :60%未満

技術番号	PA020019-V0024

技術名	路面検査コンパクトユニット　PG-4					会社名	株式会社保全工学研究所				
試験日	令和6年10月30日	天候	晴れ	昼夜	昼間	気温	16.1℃	風速	1.8m/s	路面状況	乾燥
試験場所	土木研究所内　走行実験場										

カタログ分類	道路巡視	検出項目	ポットホール		30　km/h

試験で確認する カタログ項目	ポットホール

対象箇所の概要

【試験場所】

・場所：国立研究開発法人 土木研究所内 舗装走行実験場

・舗装種（表層）：密粒度アスファルト舗装

・試験区間：870m（対象外のコンクリート舗装区間含む）

・測定時は、位置情報の補整のための基準点を2点設け、試験前に自由に補整等を行えるように配慮した。

※各試験者はカラーコーン内を車線に見立て走行

※人為的にポットホールを作成

試験方法（手順）	技術番号	PA020019-V0024

【①点検】1.撮像ソフトを起動し、撮像をスタートする。

2.解析対象区間を走行し、データを取得する。

【②データ取り込み】外付けSSDなどで撮像用PCから解析用PCにデータを移動させる。

【③解析前処理】　解析対象区間をソフト上(CrackDetector)で定める。

【④データ解析】1.白線の自動抽出を行う。

2.1.で抽出した白線間にメッシュを設定する。

3.2.で設定したメッシュを解析対象として、ポットホールの自動抽出を行う。

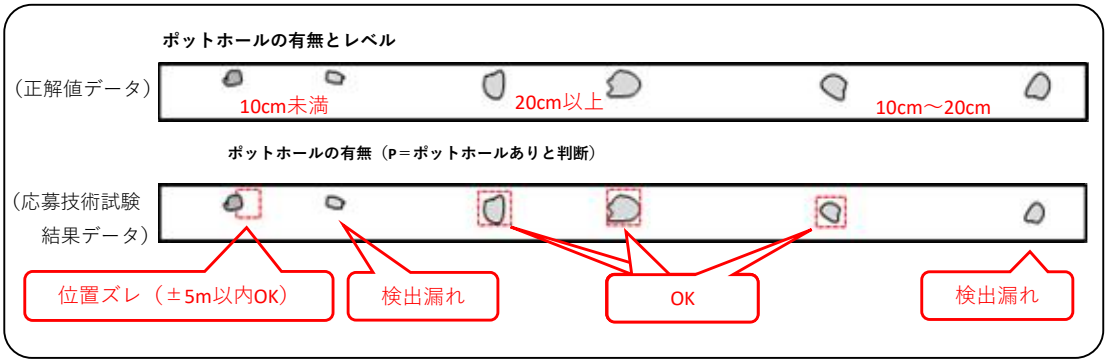
車両・機器諸元、機器設置状況、測定状況

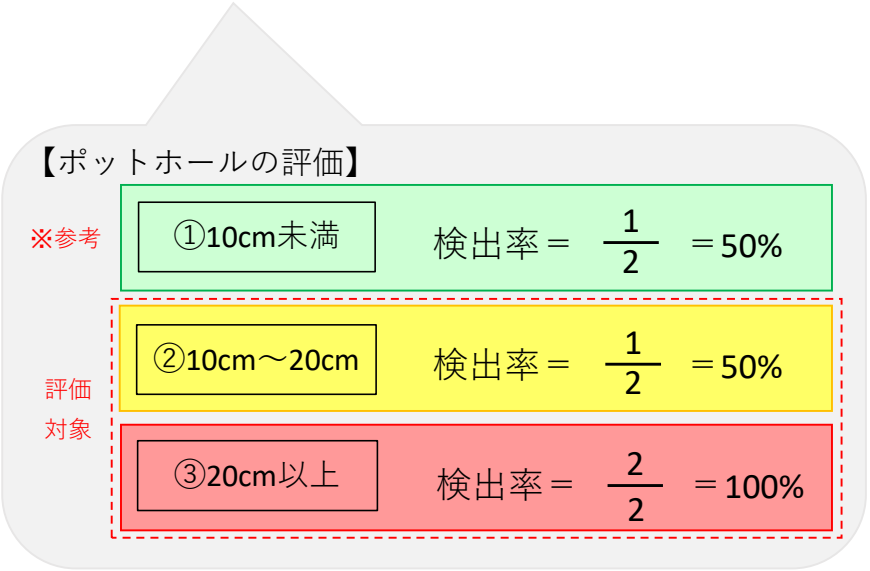
計測技術の精度の算出方法（ポットホール）	技術番号	PA020019-V0024

【計測技術の精度の算出方法】

・実道試験区間（延長870m）において、人為的にポットホール（①10cm未満、②10～20cm、③20cm以上）をそれぞれ複数個作成し、各技術でポットホールの位置情報及び写真を測定する。

・GNSSにより得た正解値の位置情報（緯度経度）と各技術により測定したポットホールの写真及び位置情報（緯度経度）を比較し、5m以内の位置情報を示しているかどうかを判定した。





計測技術の精度確認結果		技術番号	PA020019-V0024

【計測技術の精度確認結果（令和６年度）】

ポットホール

【参考】①10cm未満検出率	②10cm～20cm検出率	③20cm以上検出率
70～80%	80～90%	90～100%

※検出率：確実に損傷を発見できるか

【凡例】 :90～100% :80～90% :70～80% :60～70% :60%未満

技術番号	PA020020-V0023

技術名	道路区画線健全度診断システム					会社名	宮川興業株式会社				
試験日	令和5年11月28日	天候	晴れ	昼夜	昼間	気温	11.6℃	風速	2.6m/s	路面状況	乾燥
試験場所	茨城県常総市										

カタログ分類	道路巡視	検出項目	区画線	計測時 平均速度	40 km/h

試験で確認する カタログ項目	区画線

対象箇所の概要

【試験場所】

・舗装種（表層）：密粒度アスファルト舗装

・試験区間：1,350m（10m×135区間）

・交通量：路線①・・・5,586台／日（〈小型〉4,000台／日、〈大型〉1,289台／日）【R3センサス】

路線②・・・10,072 台／日（〈小型〉6,669 台／日、〈大型〉3,403 台／日）【R3センサス】

※対象は外側線とした

※対象は外側線とした

試験方法（手順）	技術番号	PA020020-V0023

【①点検】スマートフォンのGPS情報が取得出来ているか確認する。

【②データ取り込み】スマートフォンとPCをケーブルで繋ぎ、画像データの取り込みを行う。

【③解析前処理】特に必要なし

【④データ解析】
・路面画像をAI技術により処理し、区画線を自動認識
・路面画像をAI技術により処理し、剥離率を自動計算

車両・機器諸元、機器設置状況、測定状況

車両

機器諸元

機器設置状況

測定状況

計測技術の精度の算出方法		技術番号	PA020020-V0023

【計測技術の精度の算出方法】

・実道試験区間（延長1,350m）において、進行方向左側の「車道外側線」を対象として、試験を実施した。

・各技術は、10m毎（135データ)の「評価ランク」を提出した。

・評価は、ランク１の検出率と的中率を対象とした。なお、参考のためにランク２の精度も公表することとした。

・事務局は、路面画像を元に専用ソフトを用いて二値化した画像から剥離度を算出し、剥離度を元に評価ランク（正解値）を判定した。

【幅値について】

・正解値が18.0～28.0%（ランクの境界値23%の±5.0）の場合、ランク３・２どちらも正解

・正解値が35.0～45.0% （ランクの境界値40%の±5.0）の場合、ランク２・１どちらも正解

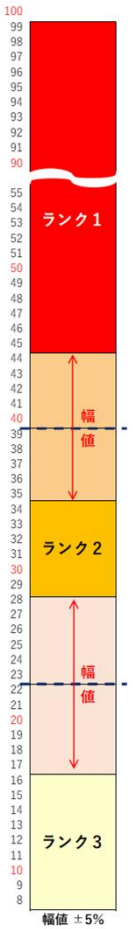
本試験の評価ランク	剥離度
5	3.0%未満
4	3.0%以上8.0%未満
3	8.0%以上23.0%未満
2	23.0%以上40.0%未満
1	40.0%以上

◆検出率：損傷を発見できるか、見落としがないか

$$検出率＝\frac{応募技術における正答ブロック数}{正解値を基にした実損傷ブロック数}＝\frac{正答ブロック数}{実損傷ブロック数}$$

◆的中率：検出した結果の精度

$$的中率＝\frac{応募技術における正答ブロック数}{応募技術により検出されたブロック数}＝\frac{正答ブロック数}{正答ブロック数+誤検出ブロック}$$



計測技術の精度確認結果		技術番号	PA020020-V0023

【計測技術の精度確認結果（令和５年度）】

区画線

【参考】ランク２以下検出率	【参考】ランク２以下的中率	ランク１検出率	ランク１的中率
60～70%	90～100%	90～100%	90～100%

※検出率：確実に損傷を発見できるか　　的中率：発見した損傷の評価の精度

【区画線 凡例】

：90～100%　：80～90%　：70～80%　：60～70%　：60%未満 精度未確認

【参考】

次頁以降には、道路局が実施する道路標識の視認性点検の試行と合わせて行った標識板のかすれ、塗膜剥がれ、反射性能低下に係る試行的取組みに参加した技術について参考掲載している。

技術名称：道路標識健全度診断システム
開発者名：宮川興業株式会社

対象項目	標識板のかすれ・塗膜剥がれ・反射性能低下
技術の特徴	・標識板の劣化（輝度差（反射性能低下）・色度座標（退色測定）、標識板のかすれ、塗膜剥がれ、当て板の数）を昼間に撮影した映像から予測する技術です。本技術は、走行車両からの動画撮影、ＡＩ技術による標識板の画像の切り出し・解析、判定結果の電子地図上への表示、台帳形式や評価一覧表の出力により、標識板更新のスクリーニング技術として活用できます。
計測原理	【検出】 ・AI 技術により、標識板を検出 ・AI 技術により、標識板のかすれ・塗膜剥がれを検出 ・AI 技術により、標識板の白と青の輝度分布を検出 【計測】 ・案内標識板内の白と青の輝度差の比較から【反射性能低下】を予測する ・色度座標のヒストグラムを出力し、座標範囲に入っているかを判断する

技術概要図

技術番号	PA020021-V0025

技術名	路面性状調査システム「SunSearch」	開発者名	株式会社サンウェイ

試験日	令和7年11月20日	天候	晴れ	昼夜	昼	路面状況	乾燥
試験場所	国立研究開発法人　土木研究所内　舗装走行実験場						

カタログ分類	道路巡視	検出項目	ポットホール	計測時 平均速度	47　km/h

試験で確認する カタログ項目	ポットホール

対象箇所の概要

【試験場所】

・場所：国立研究開発法人　土木研究所内　舗装走行実験場

・舗装種（表層）：密粒度アスファルト舗装

・試験区間：870m（対象外のコンクリート舗装区間含む）

・測定時は、位置情報の補整のための基準点を2点設け、試験前に自由に補整等を行えるように配慮した。

※各試験者はカラーコーン内を車線に見立て走行

※人為的にポットホールを作成

試験方法（手順）	技術番号	PA020021-V0025

(1)各計測機器を起動し設定後、計測位置まで移動する。

(2)走行しながら起点の数m手前から計測を開始し、終点から数m先まで進んだ位置で計測終了する。

(3)直後に正しく計測が行われたかどうか、保存データを確認する。

(4)次の計測区間へ移動し、(1)～(3)を繰り返す。　((3)と(4)の順番は現場の状況による)

(5)事務所へ移動し、専用ソフトでポットホールの抽出を行う。

車両・機器諸元、機器設置状況、測定状況

【車両】
長さ 528cm、幅 188cm、高さ 251cm
重量2.450kg

【機器諸元】
＜3Dカメラユニット＞
・路面画像幅：4.0m
・カメラ分解能：横断1.0mm、進行方向4.0mm、高さ方向0.5mm
＜レーザー変位計＞
・分解能：32.5um
＜距離計＞
・光学測量機による距離の測定値に対し、±0.3%以内

【機器設置状況】
3Dカメラユニットを背面上部に設置し、レーザー変位計や距離計を床面に設置している。

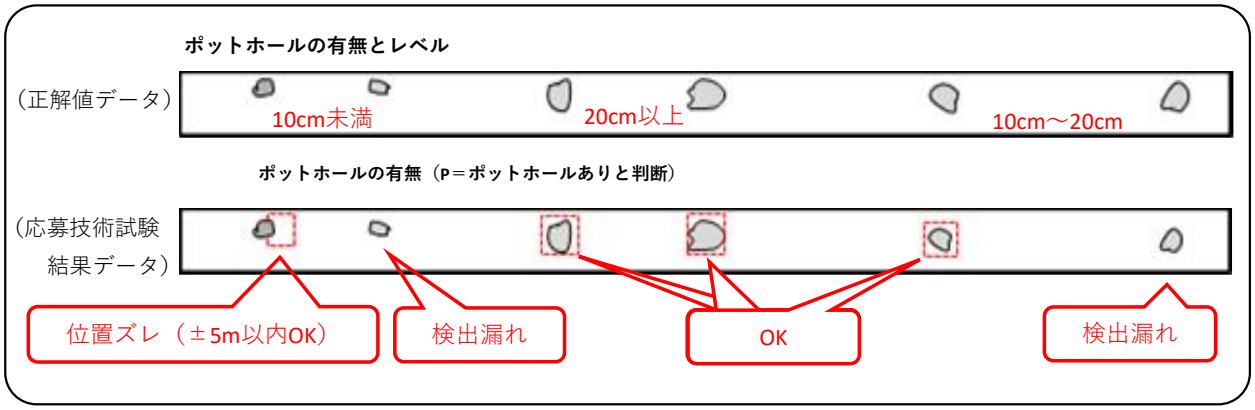
【測定状況】
撮影速度は一般車両と同等の速度で行い、交通規制を必要とせずに計測することが可能。
また、計測中は黄色回転灯により、計測中である旨をアピールすることにより交通事故防止に努めている。

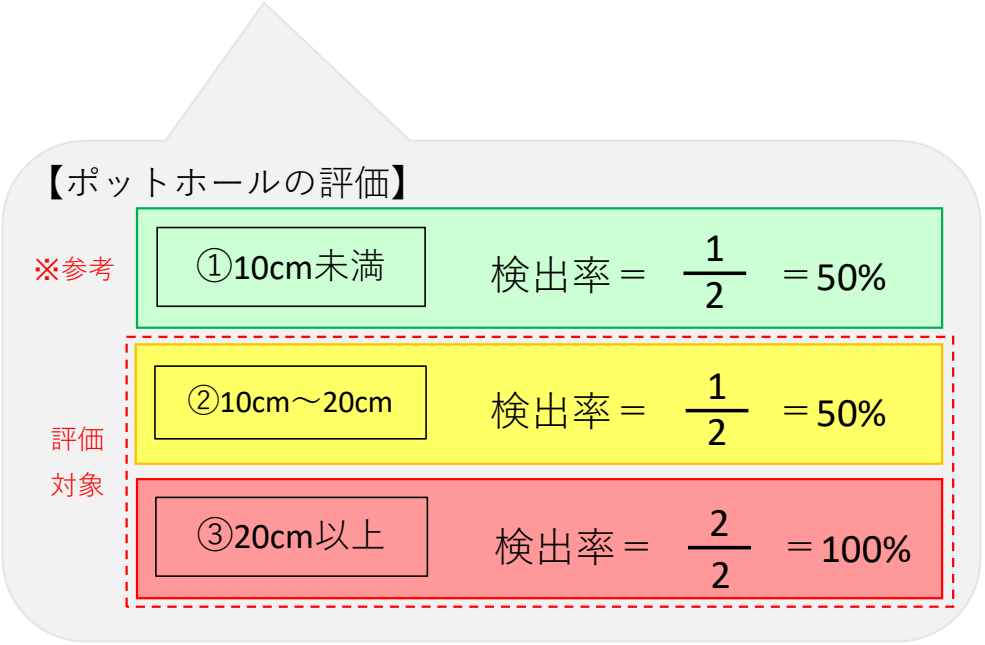
計測技術の精度の算出方法（ポットホール）	技術番号	PA020021-V0025

【計測技術の精度の算出方法】

・実道試験区間（延長870m）において、人為的にポットホール（①10cm未満、②10～20cm、③20cm以上）をそれぞれ複数個作成し、各技術でポットホールの位置情報及び写真を測定する。

・GNSSにより得た正解値の位置情報（緯度経度）と各技術により測定したポットホールの写真及び位置情報（緯度経度）を比較し、5m以内の位置情報を示しているかどうかを判定した。





計測技術の精度確認結果		技術番号	PA020021-V0025

【計測技術の精度確認結果（令和7年度）】

ポットホール

【参考】①10cm未満検出率	②10cm～20cm検出率	③20cm以上検出率
90～100%	90～100%	90～100%

※検出率：確実に損傷を発見できるか

【凡例】 :90～100% :80～90% :70～80% :60～70% :60%未満

技術番号	PA020022-V0025

技術名	社会インフラ設備の台帳整備・劣化診断サービス"Audin AI"	会社名	株式会社NTTフィールドテクノ

試験日	令和6年11月5日	天候	晴れ	昼夜	昼間	気温	15.3℃	風速	1.5m/s	路面状況	乾燥
試験場所	土木研究所内　走行実験場										

カタログ分類	道路巡視	検出項目	ポットホール		20　km/h

試験で確認するカタログ項目	ポットホール

対象箇所の概要

【試験場所】

・場所：国立研究開発法人 土木研究所内 舗装走行実験場

・舗装種（表層）：密粒度アスファルト舗装

・試験区間：870m（対象外のコンクリート舗装区間含む）

・測定時は、位置情報の補整のための基準点を2点設け、試験前に自由に補整等を行えるように配慮した。

※各試験者はカラーコーン内を車線に見立て走行

※人為的にポットホールを作成

試験方法（手順）	技術番号	PA020022-V0025

【①点検】ドライブレコーダを用いて車両前方画像および位置情報を取得

【②データ取り込み】ドライブレコーダ内蔵SDカードを抜き取り、解析環境にアップロード

【③解析前処理】ドライブレコーダにて取得した動画を静止画に変換

【④データ解析】画像単位にAIを実行し、ポットホールを検出。

車両・機器諸元、機器設置状況、測定状況

【車両諸元】

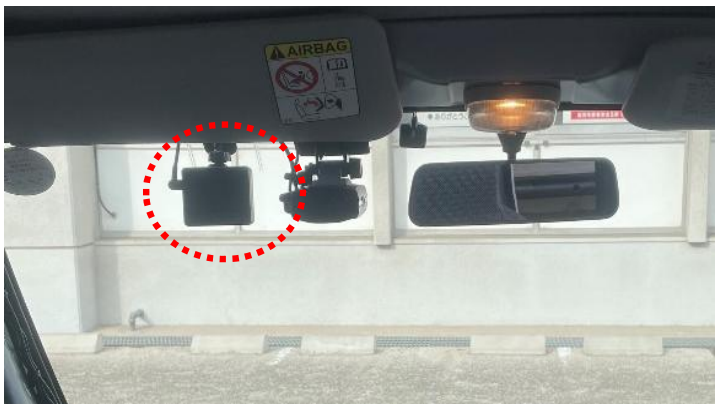
・測定時の車種：ダイハツ　ハイゼットカーゴ

・車両サイズ

全長：3,395mm

全福：1,475mm

全高：1,765mm



【機器諸元】

ドライブレコーダ1台

【機器設置状況】

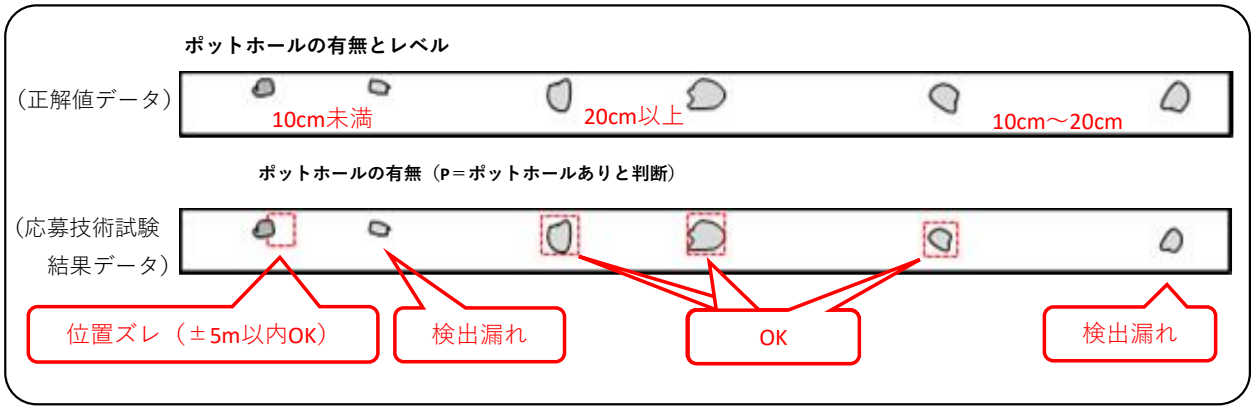
ドライブレコーダをフロントガラス中央に設置

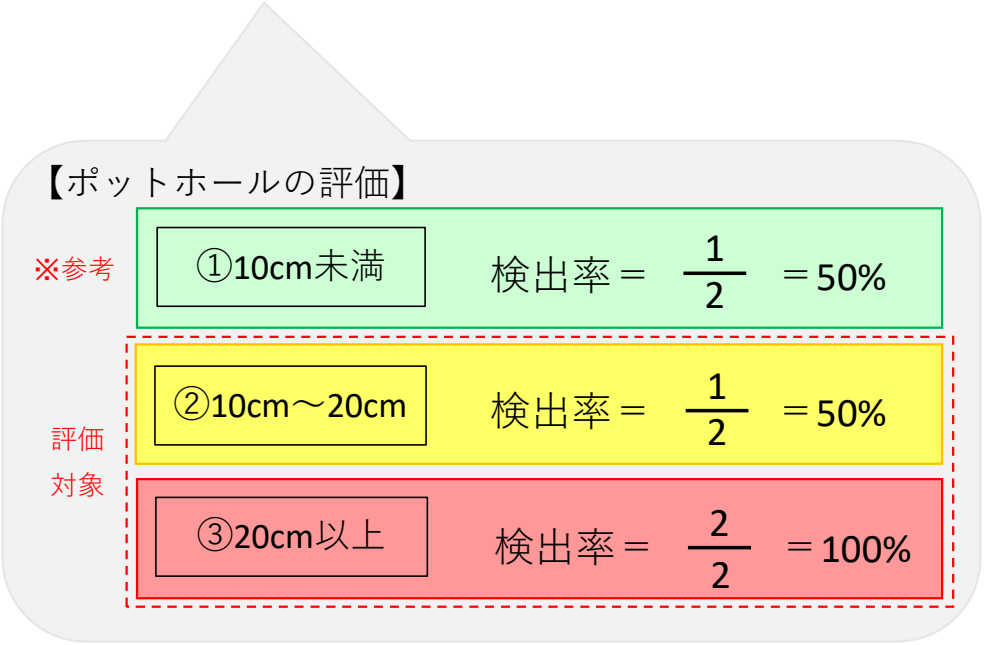
計測技術の精度の算出方法（ポットホール）		技術番号	PA020022-V0025

【計測技術の精度の算出方法】

・実道試験区間（延長870m）において、人為的にポットホール（①10cm未満、②10～20cm、③20cm以上）をそれぞれ複数個作成し、各技術でポットホールの位置情報及び写真を測定する。

・GNSSにより得た正解値の位置情報（緯度経度）と各技術により測定したポットホールの写真及び位置情報（緯度経度）を比較し、5m以内の位置情報を示しているかどうかを判定した。





技術番号	PA020022-V0025

技術名	社会インフラ設備の台帳整備・劣化診断サービス"Audin AI"	会社名	株式会社NTTフィールドテクノ

試験日	令和6年11月6日	天候	晴れ	昼夜	昼間	気温	12.5℃	風速	2.2m/s	路面状況	乾燥
試験場所	茨城県筑西市										

カタログ分類	道路巡視	検出項目	区画線		40 km/h

試験で確認するカタログ項目	区画線

対象箇所の概要

【試験場所】

・舗装種（表層）：密粒度アスファルト舗装

・1区間：10m

・試験区間：500m（50区間）

・交通量（下り）：10,175台／日（〈小型〉7,170台／日、〈大型〉3,005台／日）【R3センサス】

※対象は外側線とした

※対象は外側線とした

試験方法（手順）	技術番号	PA020022-V0025

【①点検】ドライブレコーダを用いて車両前方画像および位置情報を取得

【②データ取り込み】ドライブレコーダ内蔵SDカードを抜き取り、解析環境にアップロード

【③解析前処理】ドライブレコーダにて取得した動画を静止画に変換

【④データ解析】画像単位にAIを実行し、区画線を検出。区画線についてはAI解析結果から「区画線の摩耗率」を算出。画像単位の解析結果を評価区間（10m）単位に集計し、評価区間ごとの区画線の摩耗の評価ランク（1~5）に分類。

車両・機器諸元、機器設置状況、測定状況

【車両諸元】

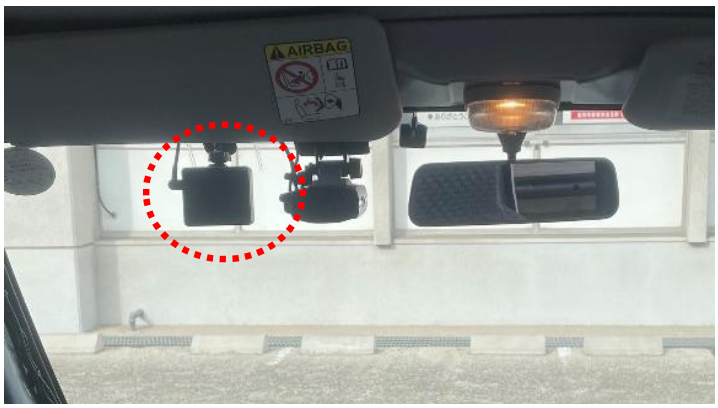
・測定時の車種：ダイハツ　ハイゼットカーゴ

・車両サイズ

全長：3,395mm

全福：1,475mm

全高：1,765mm



【機器諸元】

ドライブレコーダ1台

【機器設置状況】

ドライブレコーダをフロントガラス中央に設置

計測技術の精度の算出方法（区画線）		技術番号	PA020022-V0025

【計測技術の精度の算出方法】

・実道試験区間（延長1,350m）において、進行方向左側の「車道外側線」を対象として、試験を実施した。

・各技術は、10m毎（135データ)の「評価ランク」を提出した。

・評価は、ランク１の検出率と的中率を対象とした。なお、参考のためにランク２の精度も公表することとした。

・事務局は、路面画像を元に専用ソフトを用いて二値化した画像から剥離度を算出し、剥離度を元に評価ランク（正解値）を判定した。

【幅値について】

・正解値が18.0～28.0%（ランクの境界値23%の±5.0）の場合、ランク３・２どちらも正解

・正解値が35.0～45.0% （ランクの境界値40%の±5.0）の場合、ランク２・１どちらも正解

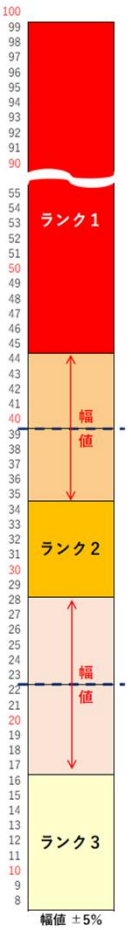
本試験の評価ランク	剥離度
5	3.0%未満
4	3.0%以上8.0%未満
3	8.0%以上23.0%未満
2	23.0%以上40.0%未満
1	40.0%以上

◆検出率：損傷を発見できるか、見落としがないか

$$検出率＝\frac{応募技術における正答ブロック数}{正解値を基にした実損傷ブロック数}＝\frac{正答ブロック数}{実損傷ブロック数}$$

◆的中率：検出した結果の精度

$$的中率＝\frac{応募技術における正答ブロック数}{応募技術により検出されたブロック数}＝\frac{正答ブロック数}{正答ブロック数+誤検出ブロック}$$



技術番号	PA020022-V0025

技術名	社会インフラ設備の台帳整備・劣化診断サービス"Audin AI"	開発者名	株式会社NTTフィールドテクノ

試験日	令和7年11月19日	天候	晴れ	昼夜	昼間	気温	12.9℃	風速	0.9m/s	路面状況	乾燥
試験場所	茨城県つくば市										

カタログ分類	道路巡視	検出項目	植物等による標識隠し	計測時 平均速度	40～50　km/h

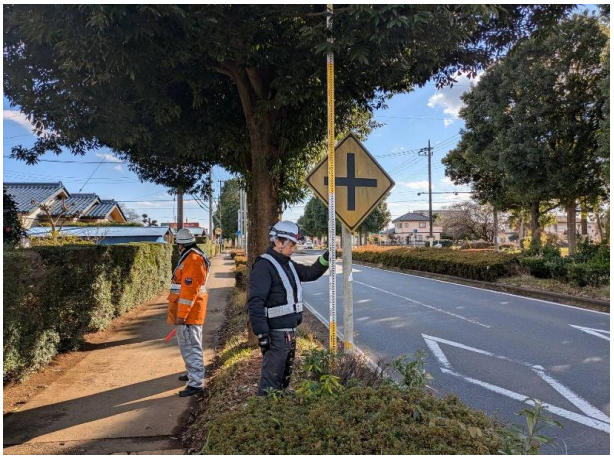
試験で確認する カタログ項目	植物等による標識隠し

対象箇所の概要

【試験場所】

・試験区間：約500m

※事務局による正解値判定範囲の算定のために、標識の高さを確認



試験方法（手順）	技術番号	PA020022-V0025

【①点検】ドライブレコーダを用いて車両前方画像および位置情報を取得

【②データ取り込み】ドライブレコーダ内蔵SDカードを抜き取り、解析環境にアップロード

【③解析前処理】ドライブレコーダにて取得した動画を静止画に変換

【④データ解析】画像単位にAIを実行し、標識画像を検出。その後、検出された画像を再度別AIで解析することで、植生隠れの状態を4段階に分類。

車両・機器諸元、機器設置状況、測定状況

【車両諸元】

・測定時の車種：トヨタ　ピクシス

・車両サイズ

全長：3,395mm

全幅：1,475mm

全高：1,890mm

【機器諸元】

ドライブレコーダ1台

【機器設置状況】

ドライブレコーダをフロントガラス中央に設置

計測技術の精度の算出方法（標識隠し）		技術番号	PA020022-V0025

【計測技術の精度の算出方法】

・事務局が、試験実施前に事前に目視にて標識隠し箇所を抽出する。

・各技術は、実道試験区間（延長約500m）における標識隠し箇所の位置情報および写真を提出した。

・事務局の事前確認箇所と各技術の提出結果を踏まえ、事務局が試験後確認を行い、正解値を判定した。

【幅値の設定】

・標識隠しは、各技術から提出された写真において標識隠しが発生していることが確認でき、かつ、事務局による正解値判定範囲における標識隠しが確認出来た場合、正解とした。また、これらは、一定の範囲を持っていることから、幅値は設けないこととした。

【評価イメージ】　　凡例　○:標識隠れを確認　×:標識隠れが確認されない

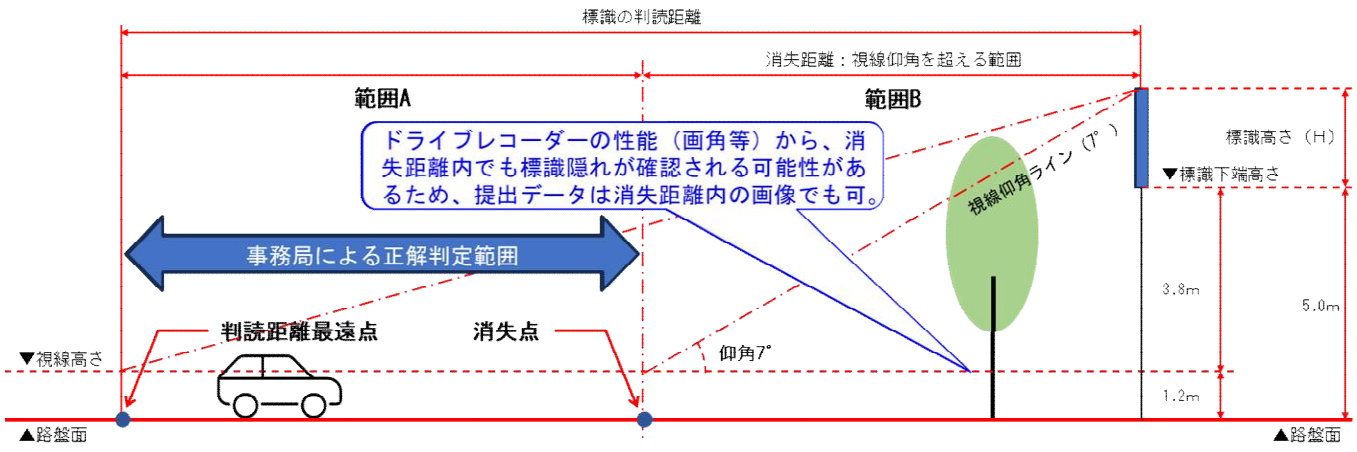
地点No.		①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨	⑩	確認箇所	正答箇所
事前確認箇所		○	×	○	○	○	×	×	○	×	○	6	―
試験時確認箇所	A社	○	×	○	×	×	×	○	○	×	×	4	3
	B社	○	○	×	○	×	○	○	○	○	○	8	5
試験後確認箇所		○	○	○	×	○	○	×	○	×	○	7	―

	A社	B社
試験時確認箇所	4	8
正答箇所	3	5
試験後確認箇所	7	
検出率	3／7＝43％	5／7＝71％
的中率	3／4＝75％	5／8＝63％

○ 応募技術の性能は、検出率と的中率により評価する。

検出率＝ 応募技術における正答箇所数 ／ 試験後確認箇所数　（超過箇所を発見する能力）

的中率＝ 応募技術における正答箇所数 ／ 応募者による試験時確認箇所数　（検出した結果の精度）



計測技術の精度確認結果		技術番号	PA020022-V0025

【計測技術の精度確認結果（令和6年度）】

ポットホール

【参考】①10cm未満検出率	②10cm～20cm検出率	③20cm以上検出率
60%未満	90～100%	80～90%

※検出率：確実に損傷を発見できるか

【計測技術の精度確認結果（令和6年度）】

区画線の摩耗

【参考】ランク2以下検出率	【参考】ランク2以下的中率	ランク1検出率	ランク1的中率
80～90%	90～100%	90～100%	90～100%

※検出率：確実に損傷を発見できるか　　的中率：発見した損傷の評価の精度

【計測技術の精度確認結果（令和7年度）】

植物等による標識隠し

検出率	的中率
70～80%	90～100%

※検出率：確実に損傷を発見できるか　　的中率：発見した損傷の評価の精度

【凡例】 :90～100% :80～90% :70～80% :60～70% :60%未満

【参考】

本技術（社会インフラ設備の台帳整備・劣化診断サービス″Audin AI″）は、「R6年度舗装点検・道路巡視の支援技術に関する公募　技術検討委員会」により、以下の項目についても本公募におけるリクワイヤメントに合致していることが確認されたため、参考技術として資料を掲載する。

なお、本項目においては、共通試験による精度確認は実施していない。

【リクワイヤメントに合致していた項目】

・交通安全施設（標識、防護柵、照明灯等）の損傷（錆の存在）

【PA020022-V0024　社会インフラ設備の台帳整備・劣化診断サービス"Audin AI"】

対象項目	交通安全施設（標識、防護柵、照明灯等）の損傷（錆の存在）
技術の特徴	・ドライブレコーダー画像から AI 解析により道路標識・防護柵・カーブミラーを検出するとともに、それらの交通安全施設の劣化（錆の発生）を診断する技術。また、検出した画像の位置情報（緯度経度）から、その交通安全施設の位置を確認する技術。
計測原理	・ドライブレコーダーで取得した動画を任意の間隔（設定値例：0.5s）で静止画に切り出す。画像認識 AI 解析を実施することで、交通安全施設（道路標識・防護柵・カーブミラー）の有無及び錆発生の有無を検出。

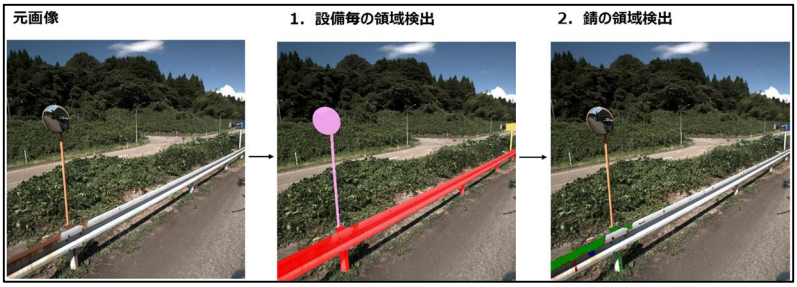


図.1　計測原理　イメージ

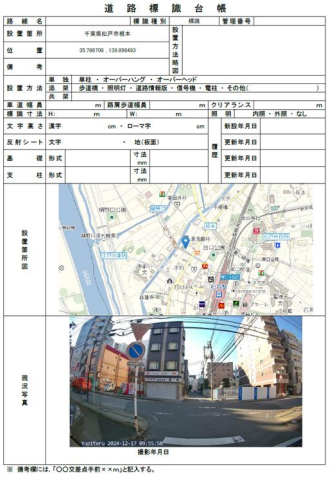


図.2　帳票出力　例

表.1　技術検討委員会による確認結果

確認項目	技術検討委員会判定結果	結果の詳細
リクワイヤメント	○	6 つのリクワイヤメントを全て満足している。
確実性	○	・「②指定時期の調査データ」の確認結果から、「AI を用いて取得画像を判断し、設備および設備上に発生した錆領域を画像認識 AI を用いて検出されていること」を確認。「④論文・報文」の確認結果から、検出精度を確認した結果、十分な精度（90%以上の検出）を有していることを確認（開発者の説明による）。
合理性	○	・AI 解析結果や位置情報等をユーザー向けサイトにリスト形式およびマップ形式で提供される。また、取得データ・AI 結果を保持することで、設備情報が電子化され、合理性がある。従来の目視に比べ約 8 倍の能率である。（開発者の説明による）
実現性	○	・ドライブレコーダーの画像を活用した技術であり、実現性がある。2023 年度にサービスを開始し、2023 年度は 4 自治体への導入実績があり、2024 年度は 10 以上の自治体/県警に導入予定であり、実現性がある。（開発者の説明による）
経済性	○	・応募者の業務車両の日常業務の中で得られるデータを活用しており、使用料（定額制）は 190 万円/年・500km であることから、経済性がある。（開発者の説明による）
適用性	○	・検出結果は帳票出力が可能であるため、適用性がある。

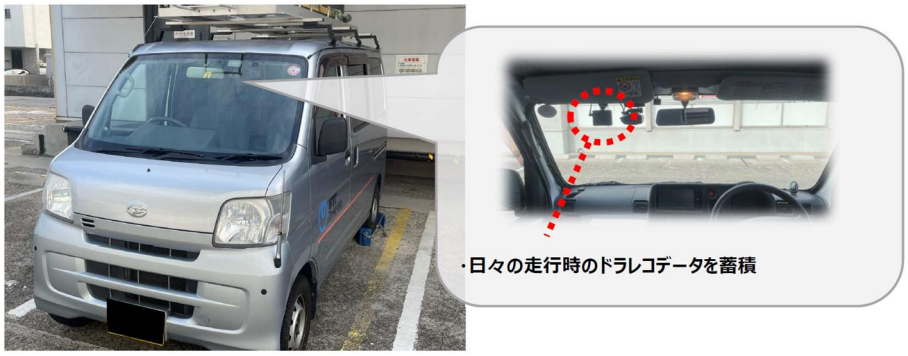
※小さすぎる錆は見落とす場合もあることから、当該技術の使用にあたっては個別に開発者への確認が必要である。

【参考】

次頁以降には、道路局が実施する道路標識の視認性点検の試行と合わせて行った標識板のかすれ、塗膜剥がれ、反射性能低下に係る試行的取組みに参加した技術について参考掲載している。

技術名称：社会インフラ設備の台帳整備・劣化診断サービス"Audin AI"
開発者名：株式会社 NTT フィールドテクノ

対象項目	標識板のかすれ・塗膜剥がれ・反射性能低下
技術の特徴	・NTT フィールドテクノの業務用車両に搭載されたドライブレコーダーの映像を活用し、画像認識 AI により舗装のひび割れ率やポットホール、標識のかすれ、交通安全施設の損傷などを同時に解析する技術です。日常業務の中で継続的にデータを取得しているため、個別の調査負担を軽減でき、迅速かつ低コストでのサービス提供が可能となっています。
計測原理	・ドライブレコーダーで取得した動画を任意の間隔（設定値例：0.5s）で静止画に切り出し、画像認識 AI 解析を実施することで、静止画における路面舗装の状態把握やランク判定を自動で実施



技術概要図

技術番号	PA020023-V0024

技術名	路面性状測定システム（Pave Scanner）					会社名	株式会社日本インシーク				
試験日	令和6年11月5日	天候	晴れ	昼夜	昼間	気温	15.3℃	風速	1.5m/s	路面状況	乾燥
試験場所	土木研究所内　走行実験場										

カタログ分類	道路巡視	検出項目	ポットホール		20　km/h

試験で確認する カタログ項目	ポットホール

対象箇所の概要

【試験場所】

・場所：国立研究開発法人 土木研究所内 舗装走行実験場

・舗装種（表層）：密粒度アスファルト舗装

・試験区間：870m（対象外のコンクリート舗装区間含む）

・測定時は、位置情報の補整のための基準点を2点設け、試験前に自由に補整等を行えるように配慮した。

※各試験者はカラーコーン内を車線に見立て走行

※人為的にポットホールを作成

試験方法（手順）	技術番号	PA020023-V0024

【①点検】測定機器ならびに制御PC稼働確認後、点検箇所を法定速度にて走行する。

【②データ取り込み】リアルタイムに各測定データ(路面レーザデータ・路面画像データ・全周囲画像データ・三次元点群データ・ナビゲーションシステムデータ(GNNS・IMU・DMI))をSSDに記録する。

【③解析前処理】解析専用ソフトウェアで出力するデータの設定値の確認する。(ポットホール抽出の条件等)

【④データ解析】解析専用ソフトウェアで各計測データを解析処理し、位置座標が付与され自動検知された各種データ(ひび割れライン・縦横断プロファイル・ポットホール等)の出力を行う。

車両・機器諸元、機器設置状況、測定状況

【車両諸元】

・専用測定車両：ハイエース

・車両サイズ

長さ：5.37m

幅　：2.03m

高さ：3.10m

測定状況

【機器諸元】

・LCMS（レーザプロファイラ_レーザ解像度0.1mm/ラインセンサカメラ）：2台

・レーザスキャナ（360° 回転型2Dスキャナ_109万点/秒）：1台

・GNSSアンテナ：2台

・IMU（3軸方向FOG/3軸加速度計_位置精度0.02m）：1台

・DMI（車軸オドメーター）：1台

・カメラ（全周囲撮影用カメラ_500万画素×6方向）：1台

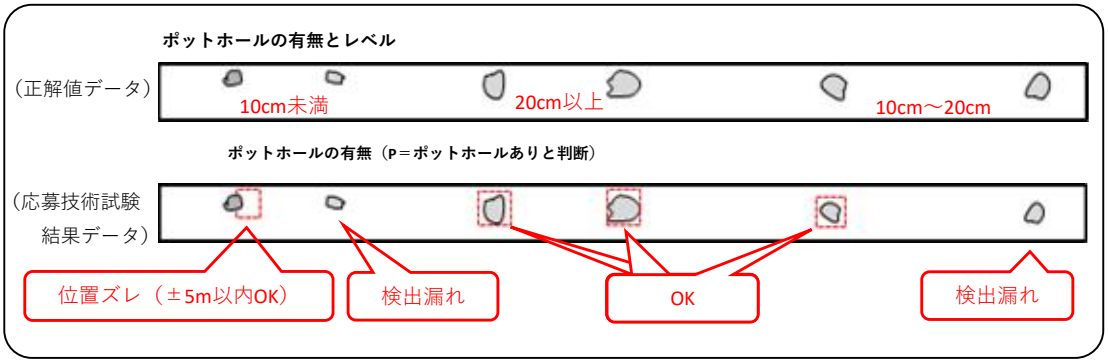
機器設置状況

計測技術の精度の算出方法（ポットホール）	技術番号	PA020023-V0024

【計測技術の精度の算出方法】

・実道試験区間（延長870m）において、人為的にポットホール（①10cm未満、②10～20cm、③20cm以上）をそれぞれ複数個作成し、各技術でポットホールの位置情報及び写真を測定する。

・GNSSにより得た正解値の位置情報（緯度経度）と各技術により測定したポットホールの写真及び位置情報（緯度経度）を比較し、5m以内の位置情報を示しているかどうかを判定した。



【ポットホールの評価】

※参考

①10cm未満　検出率＝ $\frac{1}{2}$ ＝50%

評価対象

②10cm～20cm　検出率＝ $\frac{1}{2}$ ＝50%

③20cm以上　検出率＝ $\frac{2}{2}$ ＝100%

計測技術の精度確認結果		技術番号	PA020023-V0024

【計測技術の精度確認結果（令和６年度）】

ポットホール

【参考】①10cm未満検出率	②10cm～20cm検出率	③20cm以上検出率
60%未満	70～80%	90～100%

※検出率：確実に損傷を発見できるか

【凡例】 :90～100% :80～90% :70～80% :60～70% :60%未満

技術番号	PA020024-V0024

技術名	ドラレコ・ロードマネージャー					会社名	株式会社アーバンエックステクノロジーズ				
試験日	令和6年11月5日	天候	晴れ	昼夜	昼間	気温	15.3℃	風速	1.5m/s	路面状況	乾燥
試験場所	土木研究所内　走行実験場										

カタログ分類	道路巡視	検出項目	ポットホール		30　km/h

試験で確認する カタログ項目	ポットホール

対象箇所の概要

【試験場所】

・場所：国立研究開発法人 土木研究所内 舗装走行実験場

・舗装種（表層）：密粒度アスファルト舗装

・試験区間：870m（対象外のコンクリート舗装区間含む）

・測定時は、位置情報の補整のための基準点を2点設け、試験前に自由に補整等を行えるように配慮した。

※各試験者はカラーコーン内を車線に見立て走行

※人為的にポットホールを作成

試験方法（手順）	技術番号	PA020024-V0024

【①点検】車両にAI損傷検知モデルを組み込んだドラレコを設置、走行し損傷を自動で検出

【②データ取り込み】検知損傷の路面画像とGPS情報を取得し、サーバーへアップロード。

【③解析前処理】特になし

【④データ解析】
サーバに送られた損傷画像はUX社開発のAIモデルで2次検出を行う。また、損傷画像から損傷の大きさを推定する。
2次検出で損傷と判断された画像をWebダッシュボードに表示する

車両・機器諸元、機器設置状況、測定状況

■車両
レンタカーを使用。

■機器諸元

機器の仕様

動作温度範囲	−10℃～+60℃
外形寸法（W×H×D）	約100×約62×約41mm（ブラケット取付け時高さ約89～98mm）
本体質量（重さ）	約176g（microSDカード含む。ブラケット、ケーブル含まず）
電源電圧	5V
消費電流（最大）	1700mA（2100mA）
Gセンサー	内蔵（−8.0G～8.0G）
測位衛星アンテナ	内蔵（GPS対応、GLONASS（グロナス）対応、みちびき対応）
記録メディア	microSDXC／SDHC カード 4GB～128GB対応、Class10推奨

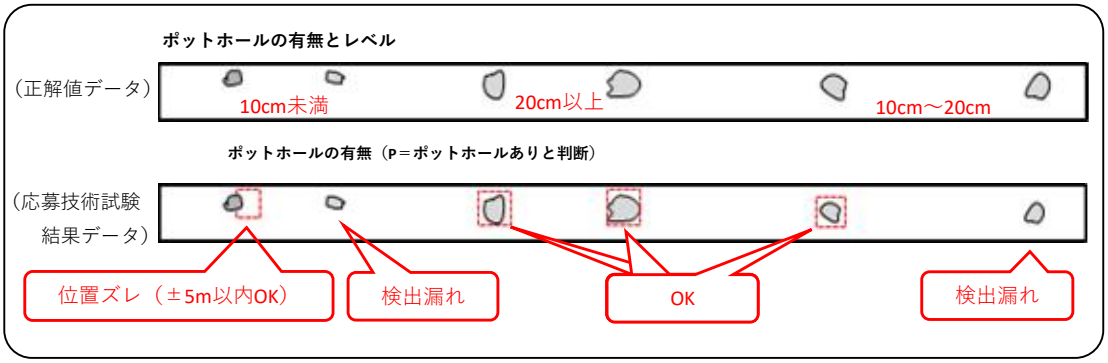
■機器の設置状況・測定状況

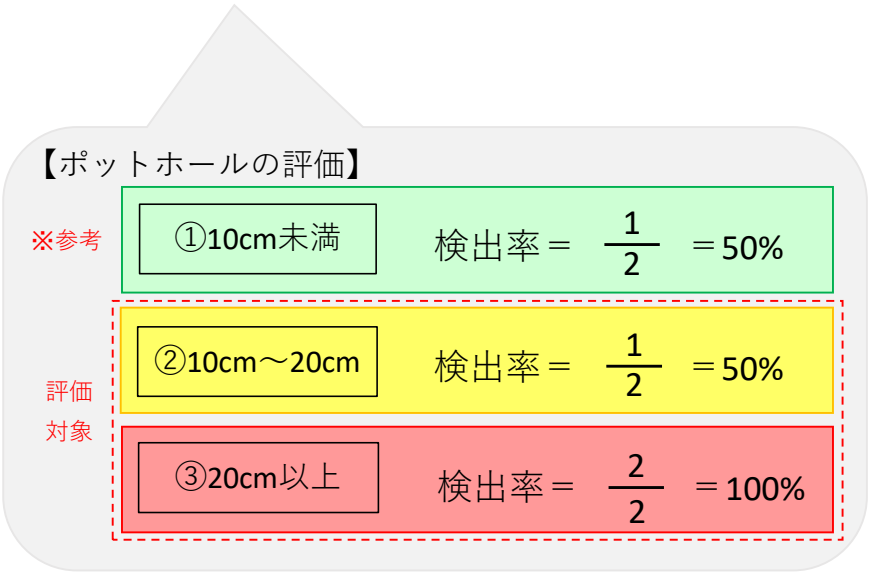
計測技術の精度の算出方法（ポットホール）		技術番号	PA020024-V0024

【計測技術の精度の算出方法】

・実道試験区間（延長870m）において、人為的にポットホール（①10cm未満、②10～20cm、③20cm以上）をそれぞれ複数個作成し、各技術でポットホールの位置情報及び写真を測定する。

・GNSSにより得た正解値の位置情報（緯度経度）と各技術により測定したポットホールの写真及び位置情報（緯度経度）を比較し、5m以内の位置情報を示しているかどうかを判定した。





計測技術の精度確認結果		技術番号	PA020024-V0024

【計測技術の精度確認結果（令和６年度）】

ポットホール

【参考】①10cm未満検出率	②10cm～20cm検出率	③20cm以上検出率
60%未満	80～90%	80～90%

※検出率：確実に損傷を発見できるか

【凡例】 :90～100% :80～90% :70～80% :60～70% :60%未満

技術番号	PA020025-V0025

技術名	ビッグデータおよびAIを活用した道路破損の自動検知	会社名	矢崎総業株式会社

試験日	令和6年10月30日	天候	晴れ	昼夜	昼間	気温	16.1℃	風速	1.8m/s	路面状況	乾燥
試験場所	土木研究所内　走行実験場										

カタログ分類	道路巡視	検出項目	ポットホール		20　km/h

試験で確認するカタログ項目	ポットホール

対象箇所の概要

【試験場所】

・場所：国立研究開発法人 土木研究所内 舗装走行実験場

・舗装種（表層）：密粒度アスファルト舗装

・試験区間：870m（対象外のコンクリート舗装区間含む）

・測定時は、位置情報の補整のための基準点を2点設け、試験前に自由に補整等を行えるように配慮した。

※各試験者はカラーコーン内を車線に見立て走行

※人為的にポットホールを作成

試験方法（手順）	技術番号	PA020025-V0025

【①点検】走行動画（路面状況）データとGPSデータを取得する。

【②データ取り込み】取得したデータ等をAI等自動解析を行うクラウドサーバにアップロードする。

【③解析前処理】特になし

【④データ解析】破損地点の特徴量をAI物体検出モデルにて画像解析を行い、各破損箇所と破損種別を特定する。
破損種別（ポットホール、わだち掘れ、ひび割れ）はAIにより自動検出され、破損のサイズの自動推定を行う。

車両・機器諸元、機器設置状況、測定状況

【車両諸元】
・測定時の車種：ワンボックスタイプ

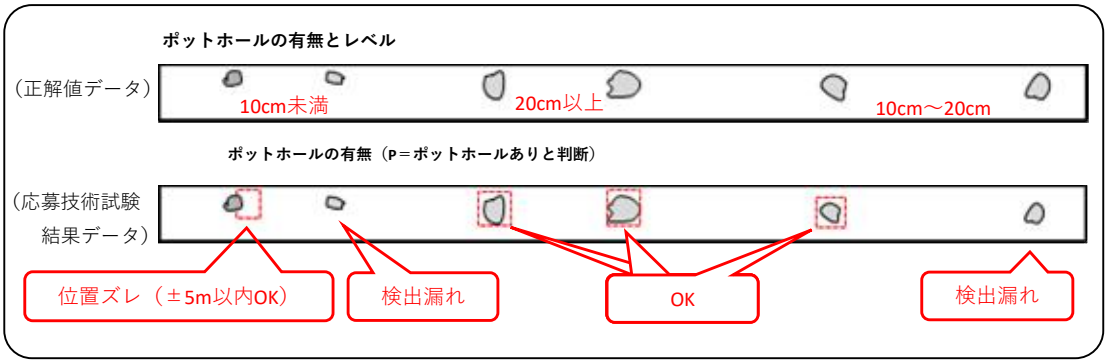
【機器諸元】
・当社製デジタルタコグラフおよびドライブレコーダー
・AndroidOS搭載のスマートフォン（カメラ）

計測技術の精度の算出方法（ポットホール）	技術番号	PA020025-V0025

【計測技術の精度の算出方法】

・実道試験区間（延長870m）において、人為的にポットホール（①10cm未満、②10～20cm、③20cm以上）をそれぞれ複数個作成し、各技術でポットホールの位置情報及び写真を測定する。

・GNSSにより得た正解値の位置情報（緯度経度）と各技術により測定したポットホールの写真及び位置情報（緯度経度）を比較し、5m以内の位置情報を示しているかどうかを判定した。



【ポットホールの評価】

※参考

①10cm未満　検出率＝ $\frac{1}{2}$ ＝50%

評価対象

②10cm～20cm　検出率＝ $\frac{1}{2}$ ＝50%

③20cm以上　検出率＝ $\frac{2}{2}$ ＝100%

技術番号	PA020025-V0025

技術名	ビッグデータおよびAIを活用した道路破損の自動検知	開発者名	矢崎総業株式会社

試験日	令和7年11月18日	天候	晴れ	昼夜	昼間	気温	11.1℃	風速	2.6m/s	路面状況	乾燥
試験場所	茨城県土浦市										

カタログ分類	道路巡視	検出項目	区画線	計測時 平均速度	40 km/h

試験で確認する カタログ項目	区画線

対象箇所の概要

【試験場所】

・舗装種（表層）：密粒度アスファルト舗装

・試験区間：1,350mのうち任意の50区間

・交通量（上り）：12,578台／日（〈小型〉10,433台／日、〈大型〉2,145台／日）【R3センサス】

・交通量（下り）：13,227台／日（〈小型〉11,001台／日、〈大型〉2,226台／日）【R3センサス】

※対象は外側線とした

※対象は外側線とした

試験方法（手順）	技術番号	PA020025-V0025

【①点検】走行動画（路面状況）データとGPSデータを取得する。

【②データ取り込み】取得したデータ等をAI等自動解析を行うクラウドサーバにアップロードする。

【③解析前処理】GPS情報と道路区間情報（道路種別、区間座標等）を紐づけ

【④データ解析】AIによる画像解析技術を用いて走行動画から区画線の検出、鳥観図変換と区画線トリミング、二値化処理を行い、位置情報と合わせ評価区間毎に剥離度の算出と診断区分の自動判定を行う。

車両・機器諸元、機器設置状況、測定状況

【車両諸元】

・測定時の車種：ワンボックスタイプ

【機器諸元】

・当社製デジタルタコグラフおよびドライブレコーダー

・AndroidOS搭載のスマートフォン（カメラ）

計測技術の精度の算出方法（区画線）		技術番号	PA020025-V0025

【計測技術の精度の算出方法】

・実道試験区間（延長1,350m）において、進行方向左側の「車道外側線」を対象として、試験を実施した。

・各技術は、10m毎（50データ)の「評価ランク」を提出した。

・評価は、ランク１の検出率と的中率を対象とした。なお、参考のためにランク２の精度も公表することとした。

・事務局は、路面画像を元に専用ソフトを用いて二値化した画像から剥離度を算出し、剥離度を元に評価ランク（正解値）を判定した。

【幅値について】

・正解値が18.0～28.0%（ランクの境界値23%の±5.0）の場合、ランク３・２どちらも正解

・正解値が35.0～45.0% （ランクの境界値40%の±5.0）の場合、ランク２・１どちらも正解

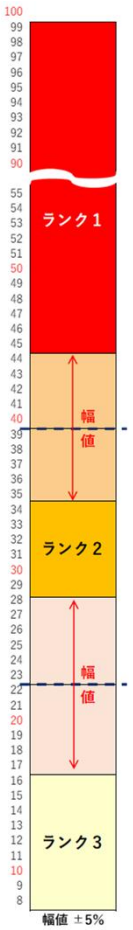
本試験の評価ランク	剥離度
5	3.0%未満
4	3.0%以上8.0%未満
3	8.0%以上23.0%未満
2	23.0%以上40.0%未満
1	40.0%以上

◆検出率：損傷を発見できるか、見落としがないか

$$検出率＝\frac{応募技術における正答ブロック数}{正解値を基にした実損傷ブロック数}＝\frac{正答ブロック数}{実損傷ブロック数}$$

◆的中率：検出した結果の精度

$$的中率＝\frac{応募技術における正答ブロック数}{応募技術により検出されたブロック数}＝\frac{正答ブロック数}{正答ブロック数+誤検出ブロック}$$



技術番号	PA020025-V0025

技術名	ビッグデータおよびAIを活用した道路破損の自動検知	開発者名	矢崎総業株式会社

試験日	令和7年11月19日	天候	晴れ	昼夜	昼間	気温	12.9℃	風速	0.9m/s	路面状況	乾燥
試験場所	茨城県つくば市										

カタログ分類	道路巡視	検出項目	植物等による標識隠し	計測時 平均速度	40 km/h

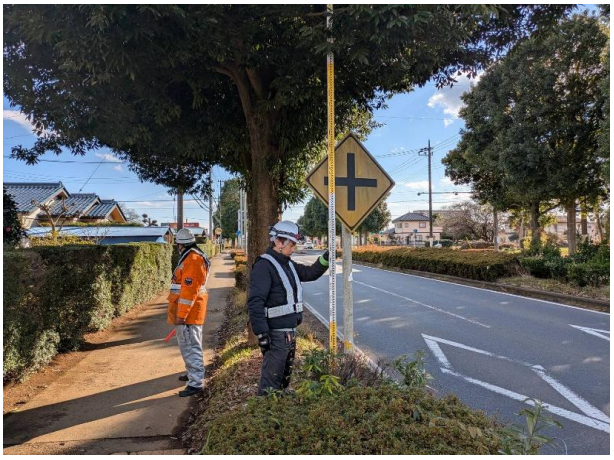
試験で確認する カタログ項目	植物等による標識隠し

対象箇所の概要

【試験場所】

・試験区間：約500m

※事務局による正解値判定範囲の算定のために、標識の高さを確認



試験方法（手順）	技術番号	PA020025-V0025

【①点検】走行動画データとGPSデータを取得する。

【②データ取り込み】取得したデータ等をAI等自動解析を行うクラウドサーバにアップロードする。

【③解析前処理】特になし

【④データ解析】AIによる画像解析技術を用いて走行動画から道路標識の検出及びトラッキングを行い、道路標識と他物体との重なり有無及び道路標識までの算出距離と合わせて標識の隠れの自動判定を行う。

車両・機器諸元、機器設置状況、測定状況

【車両諸元】

・測定時の車種：ワンボックスタイプ

【機器諸元】

・当社製デジタルタコグラフおよびドライブレコーダー

・AndroidOS搭載のスマートフォン（カメラ）

計測技術の精度の算出方法（標識隠し）		技術番号	PA020025-V0025

【計測技術の精度の算出方法】

・事務局が、試験実施前に事前に目視にて標識隠し箇所を抽出する。

・各技術は、実道試験区間（延長約500m）における標識隠し箇所の位置情報および写真を提出した。

・事務局の事前確認箇所と各技術の提出結果を踏まえ、事務局が試験後確認を行い、正解値を判定した。。

【幅値の設定】

・標識隠しは、各技術から提出された写真において標識隠しが発生していることが確認でき、かつ、事務局による正解値判定範囲における標識隠しが確認出来た場合、正解とした。また、これらは、一定の範囲を持っていることから、幅値は設けないこととした。

【評価イメージ】　　凡例　○:標識隠れを確認　×:標識隠れが確認されない

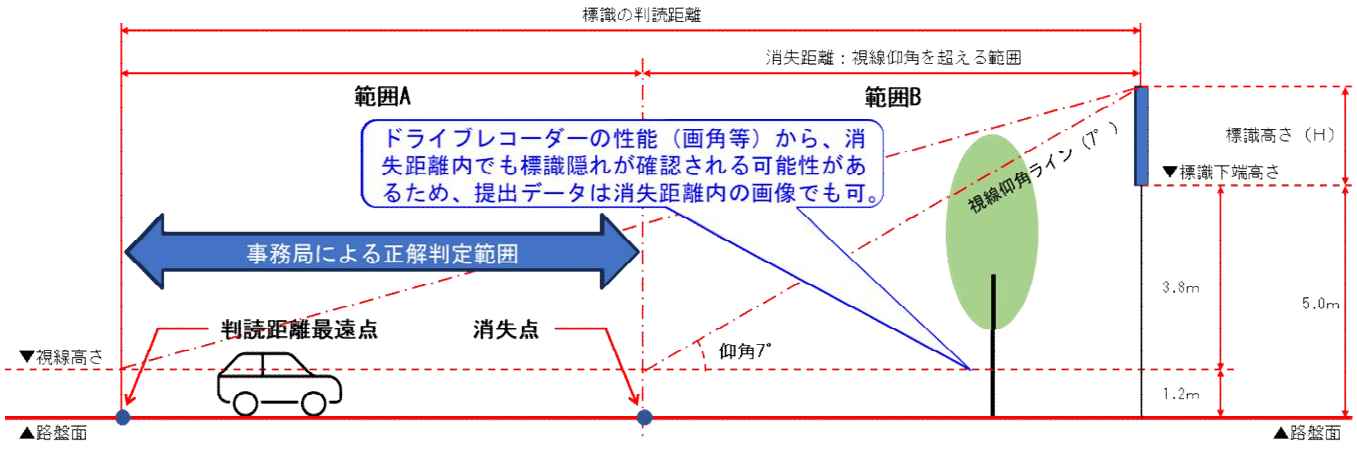
地点No.		①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨	⑩	確認箇所	正答箇所
事前確認箇所		○	×	○	○	○	×	×	○	×	○	6	―
試験時確認箇所	A社	○	×	○	×	×	×	○	○	×	×	4	3
	B社	○	○	×	○	×	○	○	○	○	○	8	5
試験後確認箇所		○	○	○	×	○	○	×	○	×	○	7	―

	A社	B社
試験時確認箇所	4	8
正答箇所	3	5
試験後確認箇所	7	
検出率	3／7＝43％	5／7＝71％
的中率	3／4＝75％	5／8＝63％

○ 応募技術の性能は、検出率と的中率により評価する。

検出率＝ 応募技術における正答箇所数 ／ 試験後確認箇所数　（超過箇所を発見する能力）

的中率＝ 応募技術における正答箇所数 ／ 応募者による試験時確認箇所数　（検出した結果の精度）



計測技術の精度確認結果		技術番号	PA020025-V0025

【計測技術の精度確認結果（令和6年度）】

ポットホール

【参考】①10cm未満検出率	②10cm～20cm検出率	③20cm以上検出率
60%未満	80～90%	80～90%

※検出率：確実に損傷を発見できるか

【計測技術の精度確認結果（令和7年度）】

区画線の摩耗

【参考】ランク2以下検出率	【参考】ランク2以下的中率	ランク1検出率	ランク1的中率
90～100%	90～100%	70～80%	90～100%

※検出率：確実に損傷を発見できるか　　的中率：発見した損傷の評価の精度

【計測技術の精度確認結果（令和7年度）】

植物等による標識隠し

検出率	的中率
80～90%	80～90%

※検出率：確実に損傷を発見できるか　　的中率：発見した損傷の評価の精度

【凡例】 :90～100%　:80～90%　:70～80%　:60～70%　:60%未満

技術番号	PA020026-V0025

技術名	ロードマン	開発者名	国際航業株式会社

試験日	令和7年11月20日	天候	晴れ	昼夜	昼	路面状況	乾燥
試験場所	国立研究開発法人　土木研究所内　舗装走行実験場						

カタログ分類	道路巡視	検出項目	ポットホール	計測時 平均速度	50　km/h

試験で確認する カタログ項目	ポットホール

対象箇所の概要

【試験場所】

・場所：国立研究開発法人　土木研究所内　舗装走行実験場

・舗装種（表層）：密粒度アスファルト舗装

・試験区間：870m（対象外のコンクリート舗装区間含む）

・測定時は、位置情報の補整のための基準点を2点設け、試験前に自由に補整等を行えるように配慮した。

※各試験者はカラーコーン内を車線に見立て走行

※人為的にポットホールを作成

試験方法（手順）	技術番号	PA020026-V0025

【①点検】動画取得機材を起動し、走行しながら路面の動画データ及び位置情報を取得する。

【②データ取り込み】データ記録媒体からPCにデータを移行する。

【③解析前処理】動画から5mピッチの静止画データを作成する。

【④データ解析】静止画に対してAI画像解析により画像毎の変状（標識隠れ）　を検出する。その結果をCSVに位置情報と検出項目及び検出結果を画像に重畳したものを出力する。

車両・機器諸元、機器設置状況、測定状況

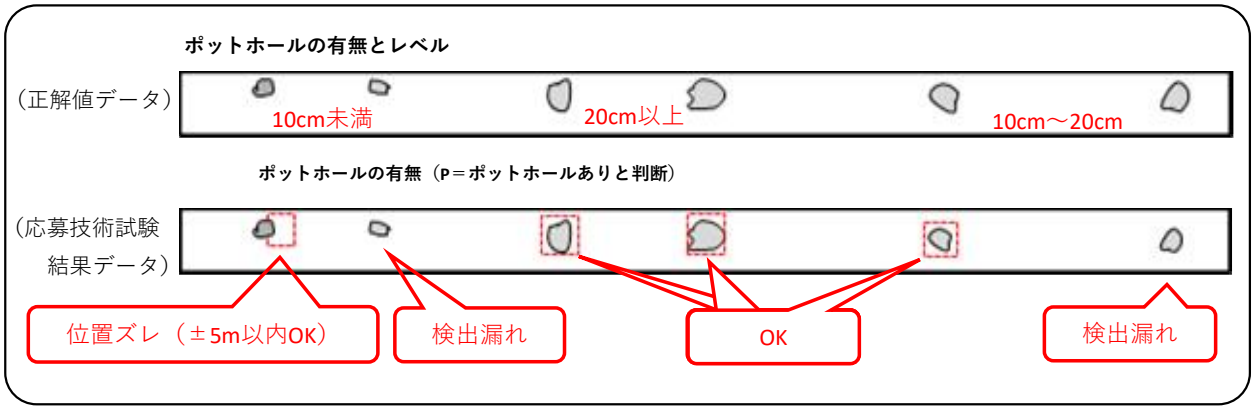
【車両諸元】
・専用測定車両：TOYOTA ノア
・車両サイズ（ノア）
├長さ:5.51m
├幅 :1.71m
└高さ:2.33m
【機械諸元】
・赤外線レーザ＋３Ｄカメラ
・レーザ変位計
・レーザドップラ車速・移動距離計
・エリアセンサーカメラ
・RTK-ＧＮＳＳ

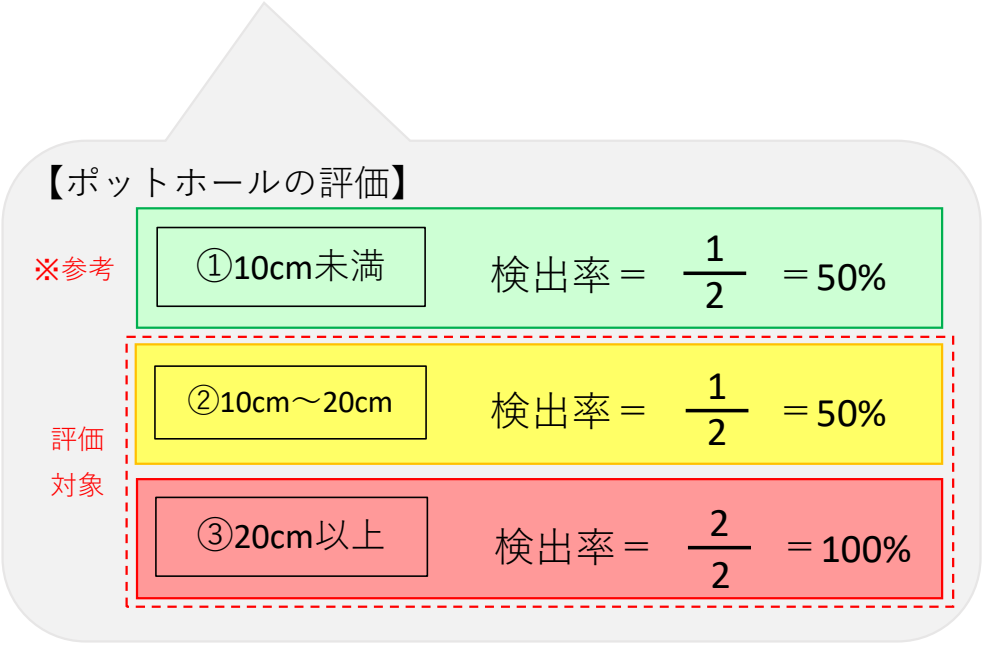
計測技術の精度の算出方法（ポットホール）		技術番号	PA020026-V0025

【計測技術の精度の算出方法】

・実道試験区間（延長870m）において、人為的にポットホール（①10cm未満、②10～20cm、③20cm以上）をそれぞれ複数個作成し、各技術でポットホールの位置情報及び写真を測定する。

・GNSSにより得た正解値の位置情報（緯度経度）と各技術により測定したポットホールの写真及び位置情報（緯度経度）を比較し、5m以内の位置情報を示しているかどうかを判定した。





技術番号	PA020026-V0025

技術名	ロードマン					開発者名	国際航業株式会社				
試験日	令和6年11月19日	天候	晴れ	昼夜	昼間	気温	10.3℃	風速	4.3m/s	路面状況	乾燥
試験場所	千葉県南房総市										

カタログ分類	道路巡視	検出項目	標識隠れ	計測時 平均速度	60　km/h

試験で確認する カタログ項目	標識隠れ

対象箇所の概要

【試験場所】

・試験区間：約10,000m

※事務局による正解値判定範囲の算定のために、標識の高さを確認

試験方法（手順）	技術番号	PA020026-V0025

【①点検】動画取得機材を起動し、走行しながら路面の動画データ及び位置情報を取得する。

【②データ取り込み】データ記録媒体からPCにデータを移行する。

【③解析前処理】動画から5mピッチの静止画データを作成する。

【④データ解析】静止画に対してAI画像解析により画像毎の変状（標識隠れ）　を検出する。その結果をCSVに位置情報と検出項目及び検出結果を画像に重畳したものを出力する。

車両・機器諸元、機器設置状況、測定状況

【車両諸元】
・専用測定車両：TOYOTA ハイエース
・車両サイズ
├長さ:5.37m
├幅 :1.88m
└高さ:2.48m
【機械諸元】
・赤外線レーザ＋３Ｄカメラ
・レーザ変位計
・レーザドップラ車速・移動距離計
・エリアセンサーカメラ×３台
・RTK-ＧＮＳＳ

計測技術の精度の算出方法（標識隠れ）	技術番号	PA020026-V0025

【計測技術の精度の算出方法】

・事務局が、試験実施前に事前に目視にて標識隠れ箇所を抽出する。

・各技術は、実道試験区間（延長約10km）における標識隠れ箇所の位置情報および写真を提出した。

・事務局の事前確認箇所と各技術の提出結果を踏まえ、事務局が試験後確認を行い、正解値を判定した。

【幅値の設定】

・標識隠れは、各技術から提出された写真において標識隠れが発生していることが確認でき、かつ、事務局による正解値判定範囲における標識隠れが確認出来た場合、正解とした。また、これらは、一定の範囲を持っていることから、幅値は設けないこととした。

【評価イメージ】　　凡例　○:標識隠れを確認　×:標識隠れが確認されない

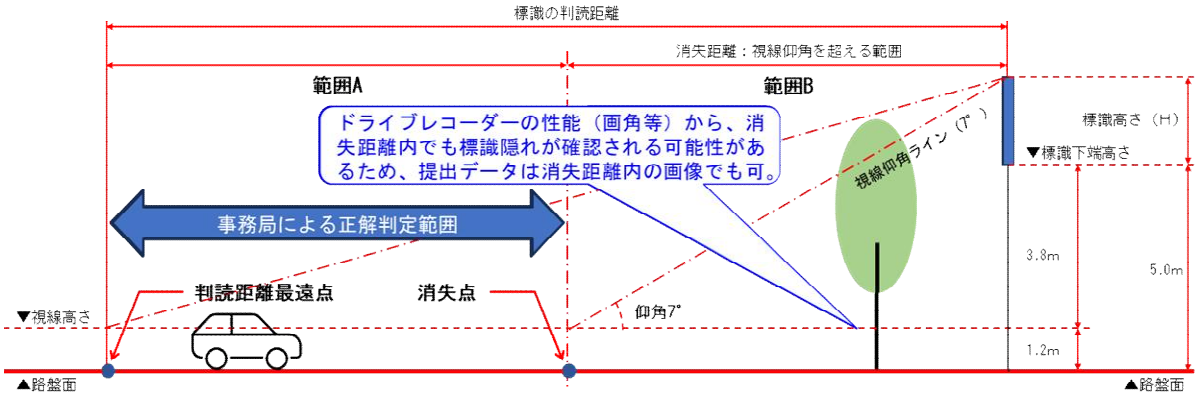
地点No.		①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨	⑩	確認箇所	正答箇所
事前確認箇所		○	×	○	○	○	×	×	○	×	○	6	―
試験時確認箇所	A社	○	×	○	×	×	×	○	○	×	×	4	3
	B社	○	○	×	○	×	○	○	○	○	○	8	5
試験後確認箇所		○	○	○	×	○	○	×	○	×	○	7	―

	A社	B社
試験時確認箇所	4	8
正答箇所	3	5
試験後確認箇所	7	
検出率	3/7＝43%	5/7＝71%
的中率	3/4＝75%	5/8＝63%

○ 応募技術の性能は、検出率と的中率により評価する。

検出率＝ 応募技術における正答箇所数 / 試験後確認箇所数　（超過箇所を発見する能力）

的中率＝ 応募技術における正答箇所数 / 応募者による試験時確認箇所数　（検出した結果の精度）



計測技術の精度確認結果		技術番号	PA020026-V0025

【計測技術の精度確認結果（令和7年度）】

ポットホール

【参考】①10cm未満検出率	②10cm～20cm検出率	③20cm以上検出率
60%未満	80～90%	90～100%

※検出率：確実に損傷を発見できるか

【計測技術の精度確認結果（令和6年度）】

植物等による標識隠し

検出率	的中率
70～80%	90～100%

※検出率：確実に損傷を発見できるか　　的中率：発見した損傷の評価の精度

【凡例】 :90～100% :80～90% :70～80% :60～70% :60%未満

技術番号	PA020028-V0025

技術名	舗装点検診断iシステム	開発者名	株式会社アイバック

試験日	令和7年11月20日	天候	晴れ	昼夜	昼	路面状況	乾燥
試験場所	国立研究開発法人　土木研究所内　舗装走行実験場						

カタログ分類	道路巡視	検出項目	ポットホール	計測時 平均速度	40　km/h

試験で確認する カタログ項目	ポットホール

対象箇所の概要

【試験場所】

・場所：国立研究開発法人　土木研究所内　舗装走行実験場

・舗装種（表層）：密粒度アスファルト舗装

・試験区間：870m（対象外のコンクリート舗装区間含む）

・測定時は、位置情報の補整のための基準点を2点設け、試験前に自由に補整等を行えるように配慮した。

※各試験者はカラーコーン内を車線に見立て走行

※人為的にポットホールを作成

試験方法（手順）	技術番号	PA020028-V0025

【①点検】①GNSS/IMU測位のための初期化走行
②計測対象となる位置での計測・撮影を開始

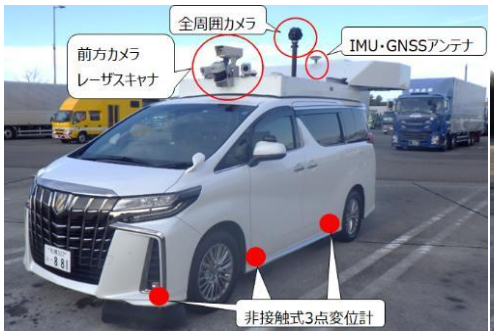
【②データ取り込み】計測用PCに保存された計測データを記録メディア（SSD）にコピー

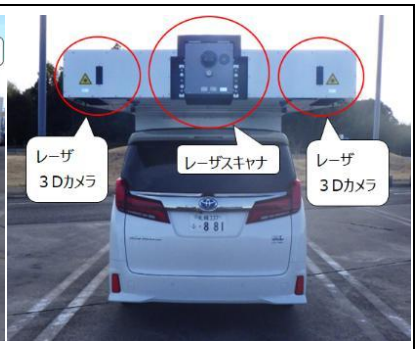
【③解析前処理】専用ソフトにて自己位置姿勢解析

【④データ解析】
①左右のカメラで撮影した画像を合成（手動）
②画像から白線抽出（自動）
③高さ情報からポットホール抽出（自動）

車両・機器諸元、機器設置状況、測定状況

【計測車両】
車種：トヨタ アルファード
（形式：AYH30-0140957）
全長：5,650mm
全幅：2,130mm
全高：3,060mm
ホイールベース：3,000mm





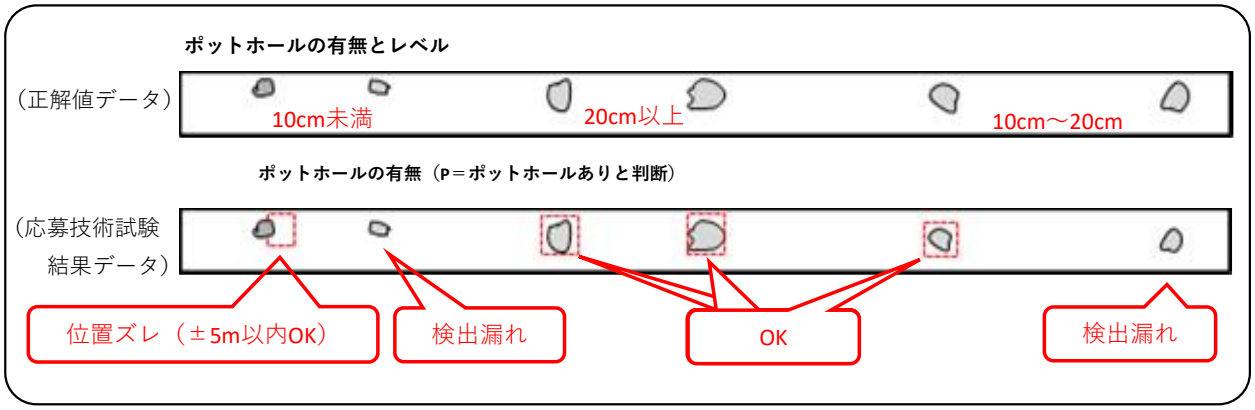
【計測機器】
・ひび割れ、わだち掘れ計測ユニット
レーザおよび3Dカメラ台数：2台（左右）
3Dカメラ画像：幅4m
進行方向2㎜ピッチ（時速60km以下）
もしくは4㎜ピッチ（時速100km以下）
・非接触3点変位計（IRI・平たん性）
台数：3台（1.5mおきに直列配置）
・高密度レーザスキャナ（三次元点群）
台数：1台
点群取得：レーザ測距 毎秒200回転（100万点/秒）
測距装置より発射先117m

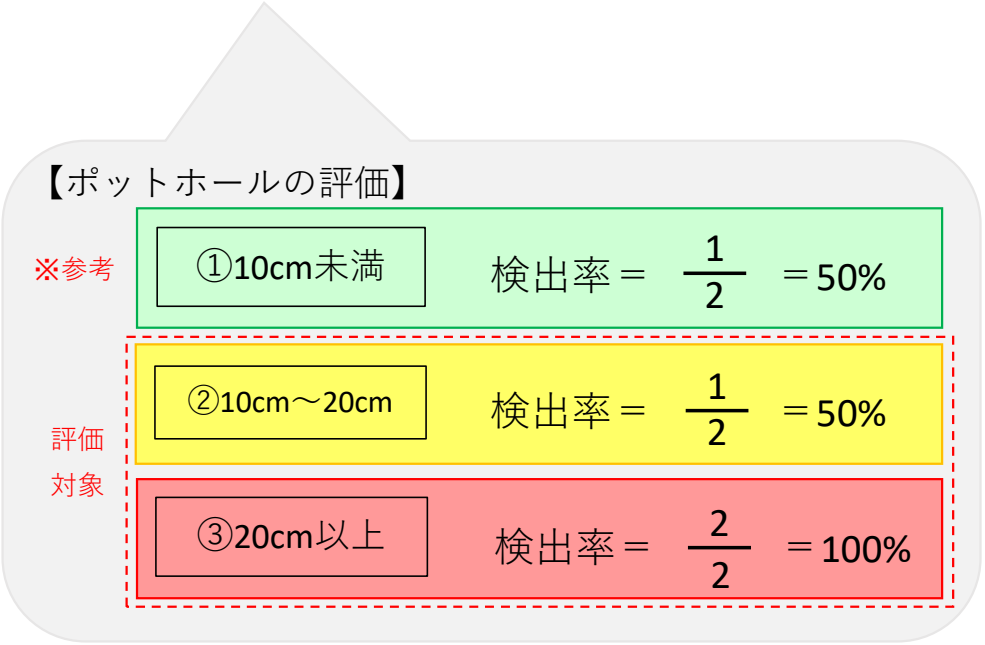
計測技術の精度の算出方法（ポットホール）		技術番号	PA020028-V0025

【計測技術の精度の算出方法】

・実道試験区間（延長870m）において、人為的にポットホール（①10cm未満、②10～20cm、③20cm以上）をそれぞれ複数個作成し、各技術でポットホールの位置情報及び写真を測定する。

・GNSSにより得た正解値の位置情報（緯度経度）と各技術により測定したポットホールの写真及び位置情報（緯度経度）を比較し、5m以内の位置情報を示しているかどうかを判定した。





計測技術の精度確認結果		技術番号	PA020028-V0025

【計測技術の精度確認結果（令和7年度）】

ポットホール

【参考】①10cm未満検出率	②10cm～20cm検出率	③20cm以上検出率
90～100%	90～100%	90～100%

※検出率：確実に損傷を発見できるか

【凡例】 :90～100% :80～90% :70～80% :60～70% :60%未満

技術番号	PA020029-V0025

技術名	RICOH StreetVista	開発者名	株式会社リコー

試験日	令和7年11月20日	天候	晴れ	昼夜	昼	路面状況	乾燥
試験場所	国立研究開発法人　土木研究所内　舗装走行実験場						

カタログ分類	道路巡視	検出項目	ポットホール	計測時 平均速度	50　km/h

試験で確認する カタログ項目	ポットホール

対象箇所の概要

【試験場所】

・場所：国立研究開発法人　土木研究所内　舗装走行実験場

・舗装種（表層）：密粒度アスファルト舗装

・試験区間：870m（対象外のコンクリート舗装区間含む）

・測定時は、位置情報の補整のための基準点を2点設け、試験前に自由に補整等を行えるように配慮した。

※各試験者はカラーコーン内を車線に見立て走行

※人為的にポットホールを作成

試験方法（手順）	技術番号	PA020029-V0025

【①点検】 車両にドライブレコーダを設置し、走行しながら前方画像および位置情報などを取得

【②データ取り込み】　前方画像、位置情報（GPS／GNSS）、撮影日時・走行速度・走行方向等のメタデータの取得

【③解析前処理】　指定エリア・期間に該当する画像を抽出、昼間画像を抽出

【④データ解析】　AIによりポットホール位置を検出、解析結果を地理座標付きで集計し、マップ化。
結果一覧をCSV／GeoJSON／Shp形式で出力、報告書（PDF）を生成

車両・機器諸元、機器設置状況、測定状況

【車両諸元】
・レンタカーを使用
・車種：タウンエース

【機器諸元】
・ドライブレコーダ：1台
・カメラ仕様　（　参考値　：　試験時に用いたドライブレコーダ　）
　・解像度：2028x1024
・外形寸法・重量　（　参考値　：　試験時に用いたドライブレコーダ　）
　・本体サイズ：約190 mm × 50 mm × 120 mm
　・本体重量：463 g（ブラケット含まず）

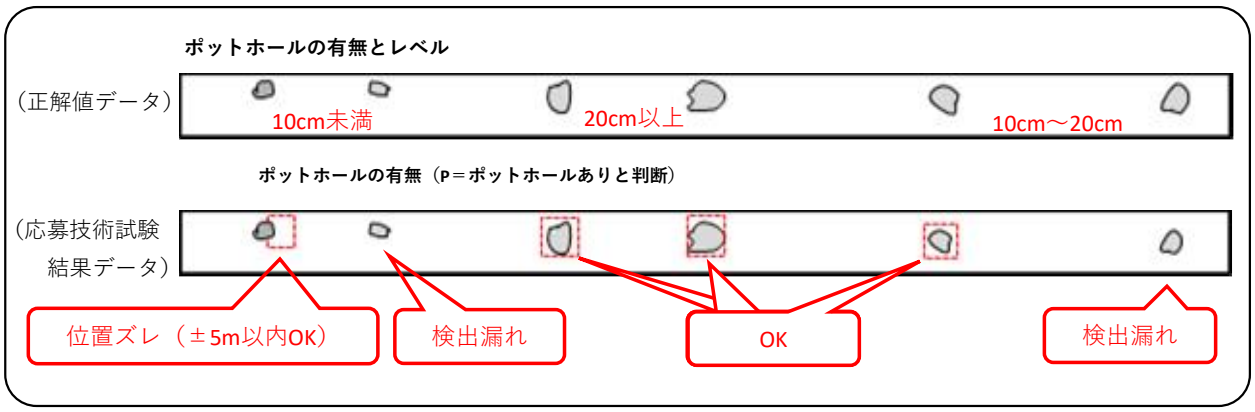
【機材設置状況】

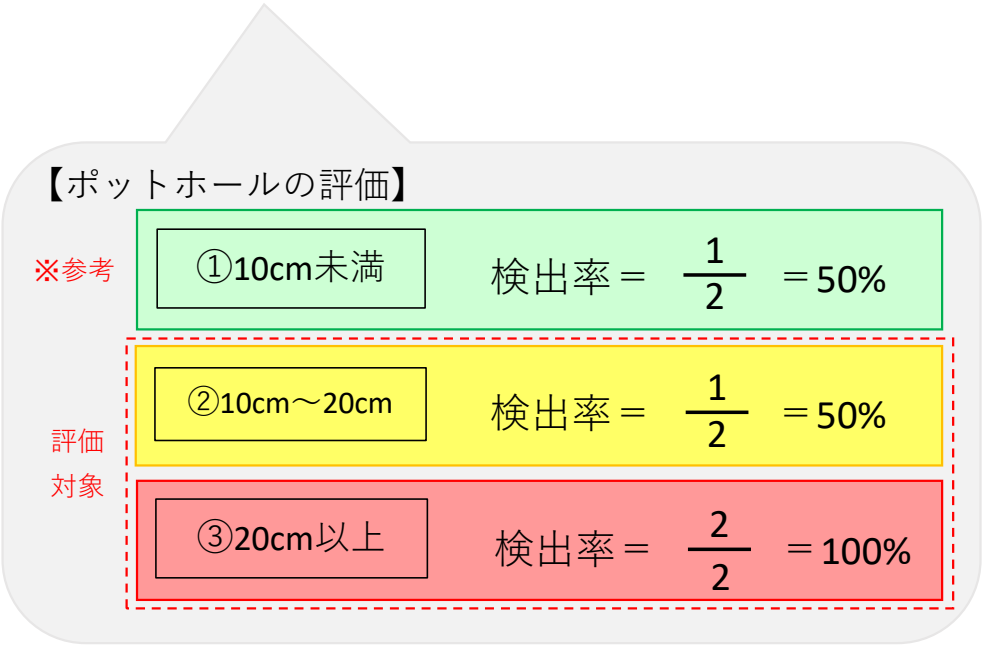
計測技術の精度の算出方法（ポットホール）	技術番号	PA020029-V0025

【計測技術の精度の算出方法】

・実道試験区間（延長870m）において、人為的にポットホール（①10cm未満、②10～20cm、③20cm以上）をそれぞれ複数個作成し、各技術でポットホールの位置情報及び写真を測定する。

・GNSSにより得た正解値の位置情報（緯度経度）と各技術により測定したポットホールの写真及び位置情報（緯度経度）を比較し、5m以内の位置情報を示しているかどうかを判定した。





技術番号	PA020029-V0025

技術名	RICOH StreetVista	会社名	株式会社リコー

試験日	令和7年11月19日	天候	晴れ	昼夜	昼間	気温	12.9℃	風速	0.9m/s	路面状況	乾燥
試験場所	茨城県つくば市										

カタログ分類	道路巡視	検出項目	植物等の建築限界超過	計測時 平均速度	50 km/h

試験で確認する カタログ項目	植物等の建築限界超過

対象箇所の概要

【試験場所】

・試験区間：約500m

※建築限界超過状況は検尺棒にて確認

試験方法（手順）	技術番号	PA020029-V0025

【①点検】 車両にドライブレコーダを設置し、走行しながら前方画像および位置情報などを取得

【②データ取り込み】　前方画像、位置情報（GPS／GNSS）、撮影日時・走行速度・走行方向等のメタデータの取得

【③解析前処理】　指定エリア・期間に該当する画像を抽出、昼間画像を抽出

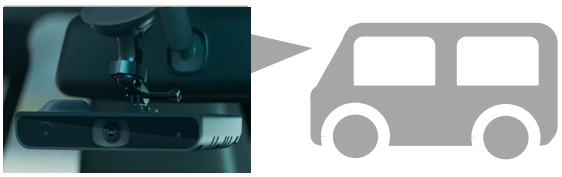
【④データ解析】　画像3次元解析により建築限界抵触箇所を抽出、解析結果を地理座標付きで集計し、マップ化。
結果一覧をCSV／GeoJSON／Shp形式で出力、報告書（PDF）を生成

車両・機器諸元、機器設置状況、測定状況

【車両諸元】
・レンタカーを使用
・車種：タウンエース

【機器諸元】
・ドライブレコーダ：1台
・カメラ仕様　（　参考値　：　試験時に用いたドライブレコーダ　）
　・解像度：2028x1024
・外形寸法・重量　（　参考値　：　試験時に用いたドライブレコーダ　）
　・本体サイズ：約190 mm × 50 mm × 120 mm
　・本体重量：463 g （ブラケット含まず）

【機材設置状況】



計測技術の精度の算出方法		技術番号	PA020029-V0025

【計測技術の精度の算出方法】
・事務局が、試験実施前に事前に目視にて建築限界超過箇所を抽出した。
・建築限界超過箇所の対象は、樹木の垂れ下がりや雑草による張り出し等とした。
・各技術は、実道試験区間（延長約500m）における建築限界超過箇所の位置情報および写真を提出した。
・事務局の事前確認箇所と各技術の提出結果を踏まえ、事務局が試験後確認を行い、正解値を判定した。

【幅値の設定】
・樹木の垂れ下がりでは、建築限界の高さの上方向に+20cmの幅値を採用した。各技術より報告された建築限界超過が幅値内であった場合は、正解とした。
・位置情報に対する幅値は、樹木の垂れ下がりと雑草による張り出し等の両方に対し、10mの幅値を採用した。各技術より報告された位置情報が幅値内であった場合は、正解とした。雑草による張り出し等では、雑草等が点で存在している場合と連続している場合の２つに分類し、点の場合は超過位置の位置情報、連続している場合は超過位置の始点・終点の位置情報を用いて幅値を適用した。

【評価イメージ】

凡例 ○:超過を確認　×:超過が確認されない

地点No.		①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨	⑩	確認箇所	正答箇所
事務局事前確認箇所		○	×	○	○	○	×	×	○	×	○	6	―
試験時確認箇所	A社	○	×	○	×	×	×	○	○	×	×	4	3
	B社	○	○	×	○	×	○	○	○	○	○	8	5
試験後確認箇所		○	○	○	×	○	○	×	○	×	○	7	―

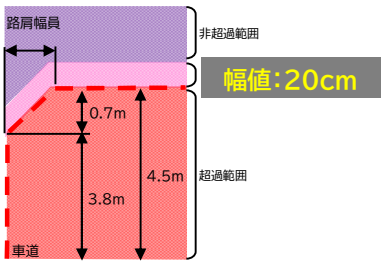
実道試験結果受領後、事務局が検尺にて確認

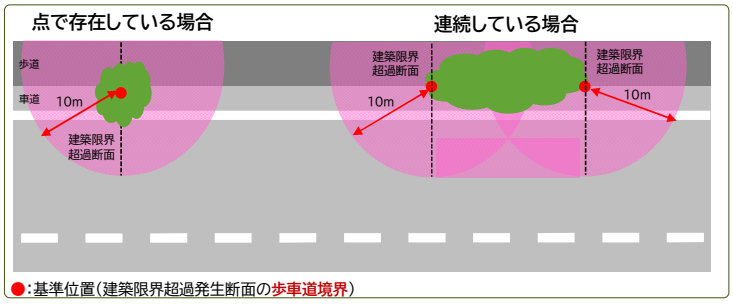
	A社	B社
試験時確認箇所	4	8
正答箇所	3	5
試験後確認箇所	7	
検出率	3/7＝43%	5/7＝71%
的中率	3/4＝75%	5/8＝63%

○ 応募技術の性能は、検出率と的中率により評価する。

検出率＝ 応募技術における正答箇所数 / 試験後確認箇所数 （超過箇所を発見する能力）

的中率＝ 応募技術における正答箇所数 / 応募者による試験時確認箇所数 （検出した結果の精度）





●:基準位置(建築限界超過発生断面の歩車道境界)

計測技術の精度確認結果		技術番号	PA020029-V0025

【計測技術の精度確認結果（令和7年度）】

ポットホール

【参考】①10cm未満検出率	②10cm～20cm検出率	③20cm以上検出率
60%未満	70～80%	90～100%

※検出率：確実に損傷を発見できるか

【計測技術の精度確認結果（令和7年度）】

植物等の建築限界超過

検出率	的中率
80～90%	90～100%

※検出率：確実に損傷を発見できるか　　的中率：発見した損傷の評価の精度

【凡例】 ：90～100%　：80～90%　：70～80%　：60～70%　：60%未満

技術番号	PA020030-V0025

技術名	Draw-AI with テレマティクスサービス(Diagnose roads with AI)	開発者名	国際航業株式会社

試験日	令和7年11月20日	天候	晴れ	昼夜	昼	路面状況	乾燥
試験場所	国立研究開発法人　土木研究所内　舗装走行実験場						

カタログ分類	道路巡視	検出項目	ポットホール	計測時 平均速度	50　km/h

試験で確認する カタログ項目	ポットホール

対象箇所の概要

【試験場所】

・場所：国立研究開発法人　土木研究所内　舗装走行実験場

・舗装種（表層）：密粒度アスファルト舗装

・試験区間：870m（対象外のコンクリート舗装区間含む）

・測定時は、位置情報の補整のための基準点を2点設け、試験前に自由に補整等を行えるように配慮した。

※各試験者はカラーコーン内を車線に見立て走行

※人為的にポットホールを作成

試験方法（手順）	技術番号	PA020030-V0025

1．機器設置　機器を設置し画角の調整を行い、アプリ内のスタートボタンより計測開始

2．データ転送　取得した動画と位置情報は順次クラウドサーバに転送され、AIによる解析を開始

3．結果確認　解析結果はWebGIS上に半日程度で表示されるため、内容を確認する

4．追加解析　ポットホールの大きさは画像から自動で判断し、大きさのクラス毎に分類する

車両・機器諸元、機器設置状況、測定状況

車両：ハイゼットカーゴ（バンタイプ）

車両諸元：幅1.475m×長さ3.395m×高さ1.89m　車両重量：900kg

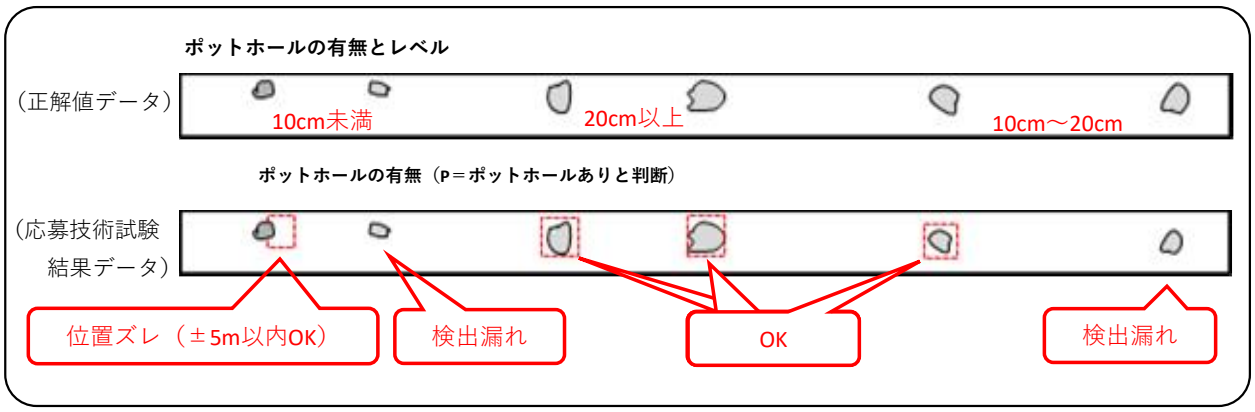
機器：iPhone　0.5kg

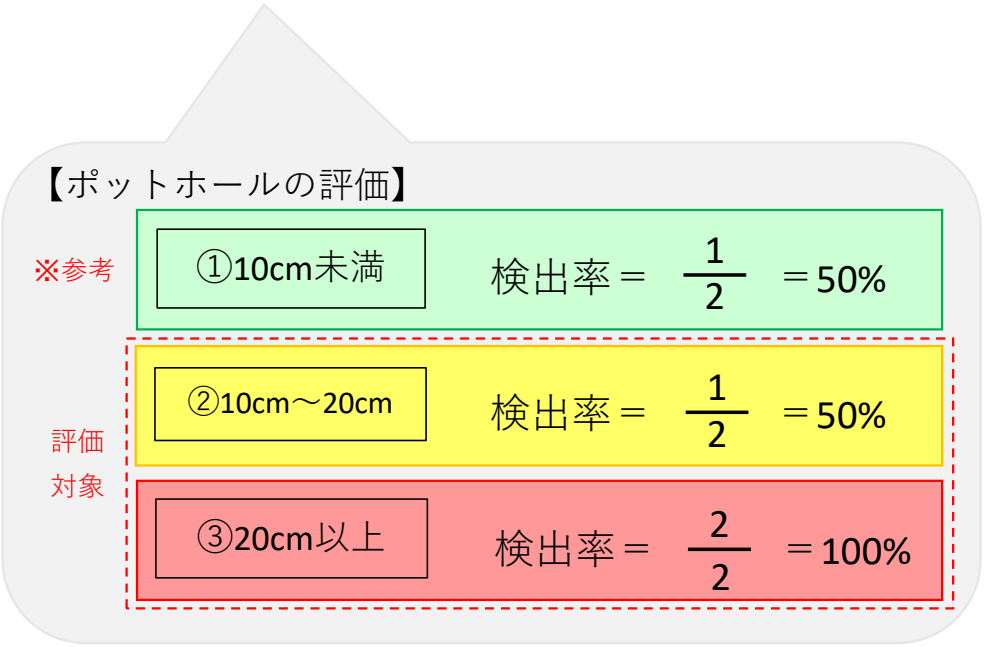
計測技術の精度の算出方法（ポットホール）	技術番号	PA020030-V0025

【計測技術の精度の算出方法】

・実道試験区間（延長870m）において、人為的にポットホール（①10cm未満、②10～20cm、③20cm以上）をそれぞれ複数個作成し、各技術でポットホールの位置情報及び写真を測定する。

・GNSSにより得た正解値の位置情報（緯度経度）と各技術により測定したポットホールの写真及び位置情報（緯度経度）を比較し、5m以内の位置情報を示しているかどうかを判定した。





技術番号	PA020030-V0025

技術名	Draw-AI with テレマティクスサービス(Diagnose roads with AI)	開発者名	国際航業株式会社

試験日	令和7年11月19日	天候	晴れ	昼夜	昼間	気温	9.6℃	風速	0.9m/s	路面状況	乾燥
試験場所	茨城県土浦市										

カタログ分類	道路巡視	検出項目	区画線	計測時 平均速度	50 km/h

試験で確認する カタログ項目	区画線

対象箇所の概要

【試験場所】

・舗装種（表層）：密粒度アスファルト舗装

・試験区間：1,350mのうち任意の50区間

・交通量（上り）：12,578台／日（〈小型〉10,433台／日、〈大型〉2,145台／日）【R3センサス】

・交通量（下り）：13,227台／日（〈小型〉11,001台／日、〈大型〉2,226台／日）【R3センサス】

※対象は外側線とした

※対象は外側線とした

試験方法（手順）	技術番号	PA020030-V0025

1．機器設置　機器を設置し画角の調整を行い、アプリ内のスタートボタンより計測開始

2．データ転送　取得した動画と位置情報は順次クラウドサーバに転送され、AIによる解析を開始

3．結果確認　解析は1日程度で完了となるため、内容を確認する

車両・機器諸元、機器設置状況、測定状況

車両：ハイゼットカーゴ（バンタイプ）

車両諸元：幅1.475m×長さ3.395m×高さ1.89m　車両重量：900kg

機器：iPhone　0.5kg

計測技術の精度の算出方法（区画線）		技術番号	PA020030-V0025

【計測技術の精度の算出方法】

・実道試験区間（延長1,350m）において、進行方向左側の「車道外側線」を対象として、試験を実施した。

・各技術は、10m毎（50データ)の「評価ランク」を提出した。

・評価は、ランク１の検出率と的中率を対象とした。なお、参考のためにランク２の精度も公表することとした。

・事務局は、路面画像を元に専用ソフトを用いて二値化した画像から剥離度を算出し、剥離度を元に評価ランク（正解値）を判定した。

【幅値について】

・正解値が18.0～28.0%（ランクの境界値23%の±5.0）の場合、ランク３・２どちらも正解

・正解値が35.0～45.0% （ランクの境界値40%の±5.0）の場合、ランク２・１どちらも正解

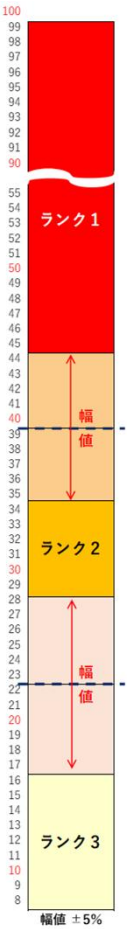
本試験の評価ランク	剥離度
5	3.0%未満
4	3.0%以上8.0%未満
3	8.0%以上23.0%未満
2	23.0%以上40.0%未満
1	40.0%以上

◆検出率：損傷を発見できるか、見落としがないか

$$検出率＝\frac{応募技術における正答ブロック数}{正解値を基にした実損傷ブロック数}＝\frac{正答ブロック数}{実損傷ブロック数}$$

◆的中率：検出した結果の精度

$$的中率＝\frac{応募技術における正答ブロック数}{応募技術により検出されたブロック数}＝\frac{正答ブロック数}{正答ブロック数+誤検出ブロック}$$



技術番号	PA020030-V0025

技術名	Draw-AI with テレマティクスサービス(Diagnose roads with AI)	開発者名	国際航業株式会社

試験日	令和7年11月19日	天候	晴れ	昼夜	昼間	気温	12.9℃	風速	0.9m/s	路面状況	乾燥
試験場所	茨城県つくば市										

カタログ分類	道路巡視	検出項目	植物等による標識隠し	計測時 平均速度	50 km/h

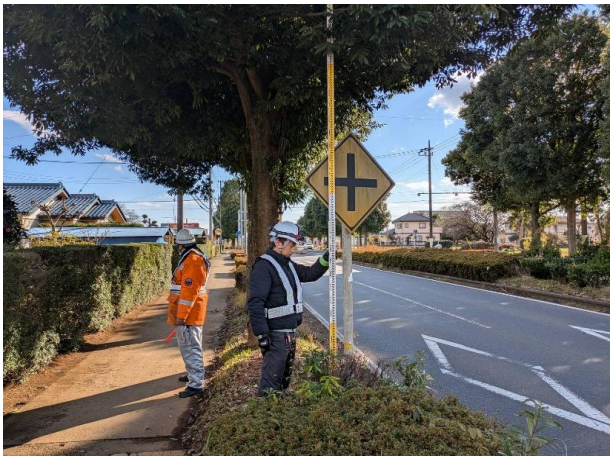
試験で確認する カタログ項目	植物等による標識隠し

対象箇所の概要

【試験場所】

・試験区間：約500m

※事務局による正解値判定範囲の算定のために、標識の高さを確認



試験方法（手順）	技術番号	PA020030-V0025

1．機器設置　機器を設置し画角の調整を行い、アプリ内のスタートボタンより計測開始

2．データ転送　取得した動画と位置情報は順次クラウドサーバに転送され、AIによる解析を開始

3．結果確認　解析は1日程度で完了となるため、内容を確認する

車両・機器諸元、機器設置状況、測定状況

車両：ハイゼットカーゴ（バンタイプ）

車両諸元：幅1.475m×長さ3.395m×高さ1.89m　車両重量：900kg

機器：iPhone　0.5kg

計測技術の精度の算出方法（標識隠し）		技術番号	PA020030-V0025

【計測技術の精度の算出方法】

・事務局が、試験実施前に事前に目視にて標識隠し箇所を抽出する。

・各技術は、実道試験区間（延長約500m）における標識隠し箇所の位置情報および写真を提出した。

・事務局の事前確認箇所と各技術の提出結果を踏まえ、事務局が試験後確認を行い、正解値を判定した。。

【幅値の設定】

・標識隠しは、各技術から提出された写真において標識隠しが発生していることが確認でき、かつ、事務局による正解値判定範囲における標識隠しが確認出来た場合、正解とした。また、これらは、一定の範囲を持っていることから、幅値は設けないこととした。

【評価イメージ】　　凡例　○:標識隠れを確認　×:標識隠れが確認されない

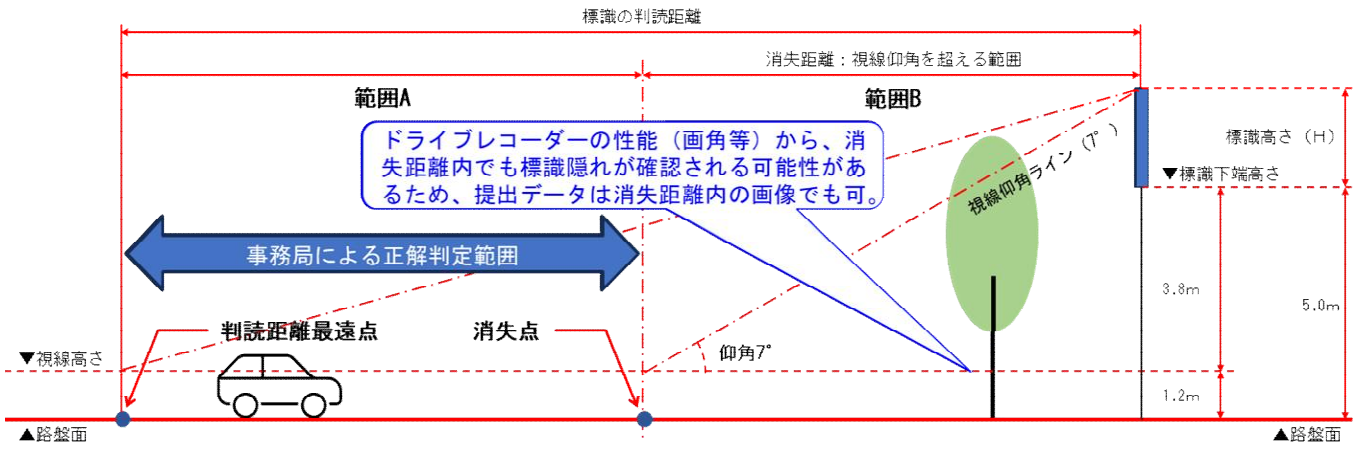
地点No.		①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨	⑩	確認箇所	正答箇所
事前確認箇所		○	×	○	○	○	×	×	○	×	○	6	―
試験時確認箇所	A社	○	×	○	×	×	×	○	○	×	×	4	3
	B社	○	○	×	○	×	○	○	○	○	○	8	5
試験後確認箇所		○	○	○	×	○	○	×	○	×	○	7	―

	A社	B社
試験時確認箇所	4	8
正答箇所	3	5
試験後確認箇所	7	
検出率	3／7＝４３％	5／7＝７１％
的中率	3／4＝７５％	5／8＝６３％

○ 応募技術の性能は、検出率と的中率により評価する。

検出率＝ 応募技術における正答箇所数 ／ 試験後確認箇所数　（超過箇所を発見する能力）

的中率＝ 応募技術における正答箇所数 ／ 応募者による試験時確認箇所数　（検出した結果の精度）



計測技術の精度確認結果		技術番号	PA020030-V0025

【計測技術の精度確認結果（令和7年度）】

ポットホール

【参考】①10cm未満検出率	②10cm～20cm検出率	③20cm以上検出率
90～100%	90～100%	90～100%

※検出率：確実に損傷を発見できるか

【計測技術の精度確認結果（令和7年度）】

区画線の摩耗

【参考】ランク2以下検出率	【参考】ランク2以下的中率	ランク1検出率	ランク1的中率
70～80%	90～100%	60～70%	90～100%

※検出率：確実に損傷を発見できるか　　的中率：発見した損傷の評価の精度

【計測技術の精度確認結果（令和7年度）】

植物等による標識隠し

検出率	的中率
90～100%	90～100%

※検出率：確実に損傷を発見できるか　　的中率：発見した損傷の評価の精度

【凡例】 :90～100% :80～90% :70～80% :60～70% :60%未満

技術番号	PA020031-V0025

技術名	GeoMasterNeo®	開発者名	アジア航測株式会社

試験日	令和7年11月18日	天候	晴れ	昼夜	昼間	気温	11.1℃	風速	2.6m/s	路面状況	乾燥
試験場所	茨城県土浦市										

カタログ分類	道路巡視	検出項目	区画線	計測時 平均速度	40 km/h

試験で確認する カタログ項目	区画線

対象箇所の概要

【試験場所】

・舗装種（表層）：密粒度アスファルト舗装

・試験区間：1,350mのうち任意の50区間

・交通量（上り）：12,578台／日（〈小型〉10,433台／日、〈大型〉2,145台／日）【R3センサス】

・交通量（下り）：13,227台／日（〈小型〉11,001台／日、〈大型〉2,226台／日）【R3センサス】

※対象は外側線とした

※対象は外側線とした

試験方法（手順）	技術番号	PA020031-V0025

① 走行計測（点群＋全方位画像の取得）
軽自動車（ハスラー）に搭載した MMS（Leica TRK700Evo：GNSS/IMU、Z+F Profiler 9012、全方位カメラ）を用い、
非停止走行で道路区間を計測し、レーザ点群（XYZ・反射強度）と全方位静止画を同時取得する。
計測は 日中の良好な可視条件で実施し、降雨・濡れ面・濃霧・冠水は避ける。

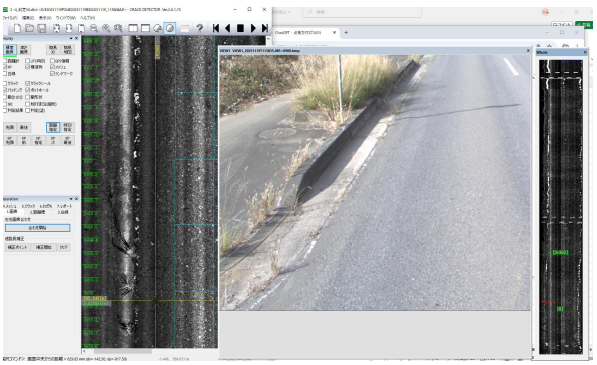
① 走行計測（点群＋全方位画像の取得）
軽自動車（ハスラー）に搭載した MMS（Leica TRK700Evo：GNSS/IMU、Z+F Profiler 9012、全方位カメラ）を用い、
非停止走行で道路区間を計測し、レーザ点群（XYZ・反射強度）と全方位静止画を同時取得する。
計測は 日中の良好な可視条件で実施し、降雨・濡れ面・濃霧・冠水は避ける。

③ 区画線領域の抽出（明度・反射特性＋点群形状）
全方位画像の明度変化や線状特徴と、点群の反射強度・形状情報を組み合わせ、
区画線領域を抽出する。
画像からの線状領域検出に加え、レーザ点群の反射特性を利用して摩耗・欠損部位の識別を行い、
摩耗度指標を算定する。

④ 判定・成果作成（区間集計・図化・帳票）
抽出した区画線摩耗を区間単位に集計し、
帳票（CSV／XLSX）、GIS（SHP／KML）、PDF（区画線評価図）、
およびビューア（点群＋画像）としてまとめる。
必要に応じて全方位画像で該当箇所を確認し、誤判定の微調整を行う。

車両・機器諸元、機器設置状況、測定状況

1) 車両・機器諸元



● 車両（ハスラー / スズキ）
寸法：長 3395 mm × 幅 1475 mm × 高 1680 mm
車両総重量：1090 kg
搭載機器重量：約 23 kg
● 搭載計測ユニット（MMS）
Leica TRK700Evo
GNSS/IMU（位置・姿勢）
Z+F Profiler 9012（1000kHz／200Hz、レーザ点群）
全方位カメラ（12M×2 または 5M×6）（路面状況・区画線視認）
2) 機器設置状況
軽自動車に 一体搭載（車載） し、走行しながら計測する構成。
点群・画像・GNSS/IMU を同期取得するため、センサは固定的に設置され、パン・チルト機構は使用しない。
運動制御用の外部無線は使用せず、データはオフライン記録が基本。
衛星遮蔽（トンネル・高架下）は 調整点による補正を前提とする。
3) 測定状況
● 計測環境
日中の良好な可視条件で実施すること。
降雨・濡れ面・濃霧・冠水は避ける（画像・点群品質低下のため）。
逆光・レンズ汚れも摩耗判定精度に影響する。
● 走行条件
計測速度：0〜60 km/h（推奨 20〜40 km/h）
原則 交通規制不要、非停止走行で計測。
渋滞など極低速では、点群密度や画像ブレに留意。
● 計測範囲
道路管理者の指定区間を対象。
区画線の摩耗評価では、主に車道走行位置からの視認・反射特性をもとに抽出する。

計測技術の精度の算出方法（区画線）		技術番号	PA020031-V0025

【計測技術の精度の算出方法】

・実道試験区間（延長1,350m）において、進行方向左側の「車道外側線」を対象として、試験を実施した。

・各技術は、10m毎（50データ)の「評価ランク」を提出した。

・評価は、ランク１の検出率と的中率を対象とした。なお、参考のためにランク２の精度も公表することとした。

・事務局は、路面画像を元に専用ソフトを用いて二値化した画像から剥離度を算出し、剥離度を元に評価ランク（正解値）を判定した。

【幅値について】

・正解値が18.0～28.0%（ランクの境界値23%の±5.0）の場合、ランク３・２どちらも正解

・正解値が35.0～45.0% （ランクの境界値40%の±5.0）の場合、ランク２・１どちらも正解

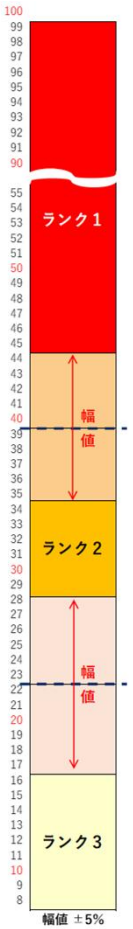
本試験の評価ランク	剥離度
5	3.0%未満
4	3.0%以上8.0%未満
3	8.0%以上23.0%未満
2	23.0%以上40.0%未満
1	40.0%以上

◆検出率：損傷を発見できるか、見落としがないか

$$検出率＝\frac{応募技術における正答ブロック数}{正解値を基にした実損傷ブロック数}＝\frac{正答ブロック数}{実損傷ブロック数}$$

◆的中率：検出した結果の精度

$$的中率＝\frac{応募技術における正答ブロック数}{応募技術により検出されたブロック数}＝\frac{正答ブロック数}{正答ブロック数+誤検出ブロック}$$



技術番号	PA020031-V0025

技術名	GeoMasterNeo®					会社名	アジア航測株式会社				
試験日	令和7年11月19日	天候	晴れ	昼夜	昼間	気温	12.9℃	風速	0.9m/s	路面状況	乾燥
試験場所	茨城県つくば市										

カタログ分類	道路巡視	検出項目	植物等の建築限界超過	計測時 平均速度	40 km/h

試験で確認する カタログ項目	植物等の建築限界超過

対象箇所の概要

【試験場所】

・試験区間：約500m

※建築限界超過状況は検尺棒にて確認

試験方法（手順）	技術番号	PA020031-V0025

① 走行計測（点群・画像の取得）
軽自動車（ハスラー）に搭載した MMS（Leica TRK700Evo：GNSS/IMU、Z+F 9012、全方位カメラ）で、
道路区間を 非停止走行しながら 3D点群（XYZ・反射強度）と全方位静止画を同時取得する。
計測は 日中の良好な可視条件で実施し、降雨・濃霧・冠水は中止。

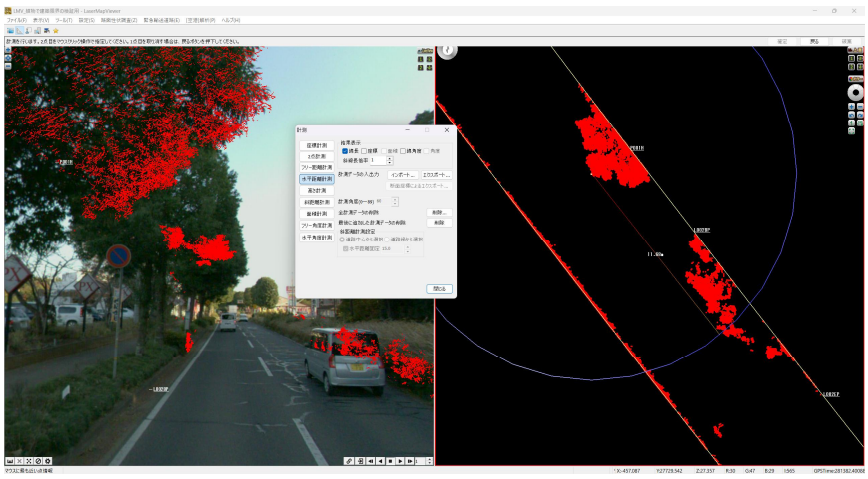
② 点群の後処理（軌跡推定・3D再構成）
GNSS/IMU の後処理（必要に応じ SLAM）により 最適軌跡と姿勢を推定。
幾何校正値を用いて 点群を3D再構成。
トンネル等の 衛星遮蔽部は調整点で補正する。

③ AI分類と建築限界枠の重畳（越境抽出）
取得点群を AIで自動分類し、植生クラスを抽出。
現況点群から 建築限界枠を作成し、重畳して枠内に侵入する植生（越境点群）を抽出。
量的指標として 位置・距離・面積・体積相当を算定する。

④ 画像検証・成果作成
全方位画像の代表カットで越境状況を確認し、誤検出の微調整を行う。
区間ごとに 張り出し箇所図、帳票（CSV/XLSX）、GIS（SHP/KML）、ビューア（点群＋画像） を作成する。

車両・機器諸元、機器設置状況、測定状況

1) 車両・機器諸元
・車両：軽自動車 ハスラー（スズキ）。外形寸法 3395（長）×1475（幅）×1680（高）mm、車両総重量 1090 kg、搭載機器重量 約23 kg。
・MMSユニット：Leica TRK700Evo（GNSS/IMU、Z+F Profiler 9012（1000kHz／200Hz）、全方位カメラ（12M×2 あるいは 5M×6））。
2) 機器設置状況
・構成：車両に一体搭載（車載）し、走行中に3D点群＋全方位画像＋GNSS/IMUを同時取得する非停止型。運動制御用の外部無線は前提とせず、記録はオフラインが基本（案件要件での伝送は別途）。 [性能カタログ資料案_3.計測性能 | Excel]
・測位：GNSS/IMU後処理統合（必要に応じ SLAM 併用）で軌跡・姿勢を高精度化。トンネル等の衛星遮蔽部は調整点で補正。
3) 測定状況（運用条件）
・環境条件：日中の良好可視が基本。降雨・降雪・濃霧・冠水、また強風で植生が大きく揺れる状況は回避（品質低下のため）。逆光やレンズ汚れも品質に影響。
・速度・規制：0〜60 km/h（推奨 20〜40 km/h）で交通規制不要の走行計測。渋滞の低速域で点群密度・画像ブレに留意。
・評価フロー（概要）：AIで植生点群を抽出→現況点群から再生成した建築限界枠を重畳→枠内侵入（越境）を抽出し、位置・距離・面積・体積相当を算出→画像で代表カットを確認・微調整→張り出し箇所図／CSV・XLSX／SHP・KML／ビューアに区間集計して成果とする。



計測技術の精度の算出方法		技術番号	PA020031-V0025

【計測技術の精度の算出方法】
・事務局が、試験実施前に事前に目視にて建築限界超過箇所を抽出した。
・建築限界超過箇所の対象は、樹木の垂れ下がりや雑草による張り出し等とした。
・各技術は、実道試験区間（延長約500m）における建築限界超過箇所の位置情報および写真を提出した。
・事務局の事前確認箇所と各技術の提出結果を踏まえ、事務局が試験後確認を行い、正解値を判定した。

【幅値の設定】
・樹木の垂れ下がりでは、建築限界の高さの上方向に+20cmの幅値を採用した。各技術より報告された建築限界超過が幅値内であった場合は、正解とした。
・位置情報に対する幅値は、樹木の垂れ下がりと雑草による張り出し等の両方に対し、10mの幅値を採用した。各技術より報告された位置情報が幅値内であった場合は、正解とした。雑草による張り出し等では、雑草等が点で存在している場合と連続している場合の２つに分類し、点の場合は超過位置の位置情報、連続している場合は超過位置の始点・終点の位置情報を用いて幅値を適用した。

【評価イメージ】

凡例 ○:超過を確認　×:超過が確認されない

地点No.		①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨	⑩	確認箇所	正答箇所
事務局事前確認箇所		○	×	○	○	○	×	×	○	×	○	6	―
試験時確認箇所	A社	○	×	○	×	×	×	○	○	×	×	4	3
	B社	○	○	×	○	×	○	○	○	○	○	8	5
試験後確認箇所		○	○	○	×	○	○	×	○	×	○	7	―

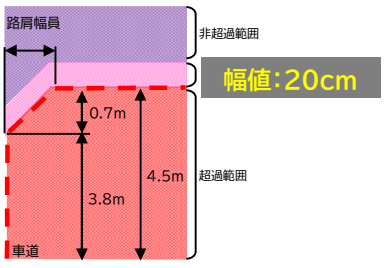
実道試験結果受領後、事務局が検尺にて確認

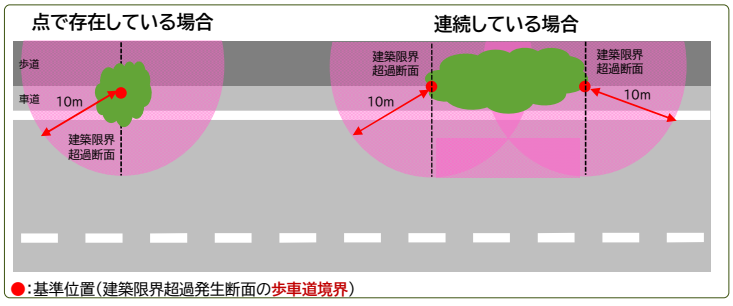
	A社	B社
試験時確認箇所	4	8
正答箇所	3	5
試験後確認箇所	7	
検出率	3/7＝43%	5/7＝71%
的中率	3/4＝75%	5/8＝63%

○ 応募技術の性能は、検出率と的中率により評価する。

検出率＝ 応募技術における正答箇所数 / 試験後確認箇所数 （超過箇所を発見する能力）

的中率＝ 応募技術における正答箇所数 / 応募者による試験時確認箇所数 （検出した結果の精度）





●:基準位置(建築限界超過発生断面の歩車道境界)

技術番号	PA020031-V0025

技術名	GeoMasterNeo®	開発者名	アジア航測株式会社

試験日	令和7年11月19日	天候	晴れ	昼夜	昼間	気温	12.9℃	風速	0.9m/s	路面状況	乾燥
試験場所	茨城県つくば市										

カタログ分類	道路巡視	検出項目	植物等による標識隠し	計測時 平均速度	40 km/h

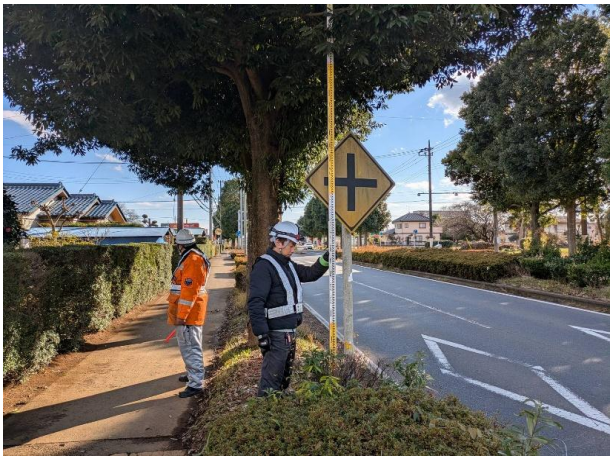
試験で確認する カタログ項目	植物等による標識隠し

対象箇所の概要

【試験場所】

・試験区間：約500m

※事務局による正解値判定範囲の算定のために、標識の高さを確認



試験方法（手順）	技術番号	PA020031-V0025

① 走行計測（点群・画像の取得）
建築限界評価と同様に、MMSにより 点群＋全方位画像＋GNSS/IMU を同時取得。
標識周辺の状況把握のため、前方および全周囲画像が必須。

② 点群の後処理（軌跡・姿勢推定）
GNSS/IMU統合により 標識位置・姿勢の整合性を保った3D点群を構築。
遮蔽部は調整点を用いて補正し、標識面投影の精度を担保する。

③ 標識面への投影解析（被り判定）
AI分類で抽出した植生点群を、
台帳または推定した標識面平面に対し 視線方向円錐内の点群として抽出。
視野を遮る植生点群の割合から 標識被り率（%） を自動算定する。

④ 画像検証・成果作成
全方位画像で標識前方の状況を確認し、植物による標識被りの区画範囲を確定させる。
区間別に 標識被り判定表／GISデータ／代表写真／帳票PDF を作成し成果とする。

車両・機器諸元、機器設置状況、測定状況

1) 車両・機器諸元
車両：軽自動車 ハスラー（スズキ）。外形寸法 3395×1475×1680 mm、車両総重量 1090 kg、搭載機器重量 約23 kg。
MMSユニット：Leica TRK700Evo（GNSS/IMU、Z+F 9012（1000kHz／200Hz）、全方位カメラ（12M×2／5M×6））。

2) 機器設置状況
構成：上記と同様の一体搭載で、走行中に点群＋全方位画像＋GNSS/IMUを同時取得。オフライン記録を基本とする。
測位：GNSS/IMU後処理で高精度化（必要に応じ SLAM）。衛星遮蔽は調整点で補正し、標識面への投影計算の幾何整合性を確保。 [性能カタログ資料案_3.計測性能 | Excel]

3) 測定状況（運用条件）

環境条件：日中の良好可視で実施。降雨・濡れ面・濃霧は画像/点群の品質低下要因。逆光・レンズ汚れも判定品質に影響。
速度・規制：0〜60 km/h（推奨 20〜40 km/h）、交通規制不要の走行計測。低速域では点群密度・ブレに配慮。
評価フロー（概要）：AIで植生点群を抽出→標識面（台帳または推定平面）に対し視線方向円錐内点群を抽出→標識被り率（%）を算定→全方位画像で代表カットを確認・微調整→被り判定表／GIS／代表写真／帳票PDFとして区間集計し成果とする。

計測技術の精度の算出方法（標識隠し）		技術番号	PA020031-V0025

【計測技術の精度の算出方法】

・事務局が、試験実施前に事前に目視にて標識隠し箇所を抽出する。

・各技術は、実道試験区間（延長約500m）における標識隠し箇所の位置情報および写真を提出した。

・事務局の事前確認箇所と各技術の提出結果を踏まえ、事務局が試験後確認を行い、正解値を判定した。。

【幅値の設定】

・標識隠しは、各技術から提出された写真において標識隠しが発生していることが確認でき、かつ、事務局による正解値判定範囲における標識隠しが確認出来た場合、正解とした。また、これらは、一定の範囲を持っていることから、幅値は設けないこととした。

【評価イメージ】　　凡例　○:標識隠れを確認　×:標識隠れが確認されない

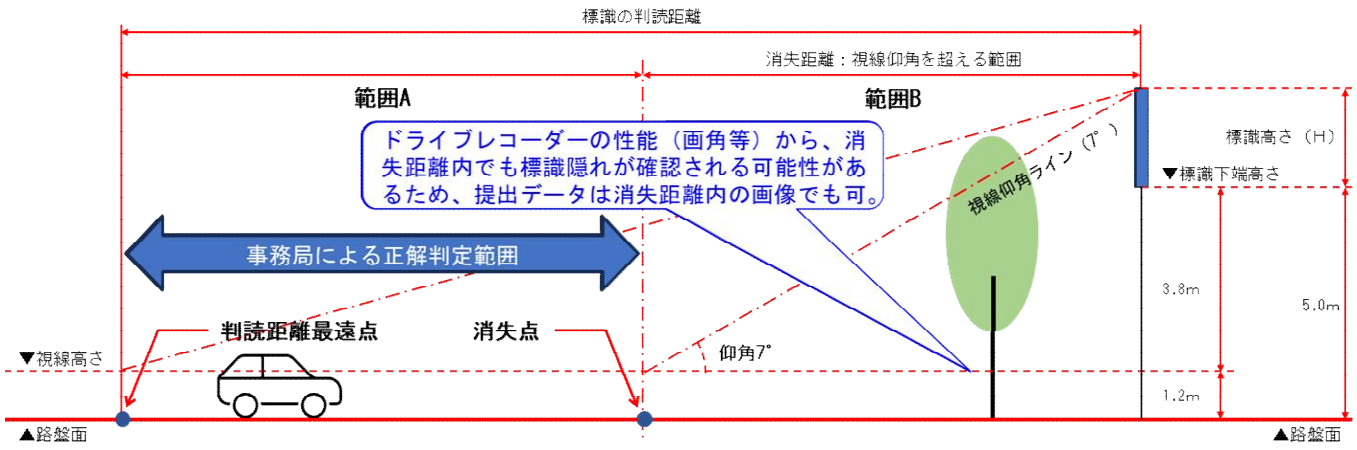
地点No.		①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨	⑩	確認箇所	正答箇所
事前確認箇所		○	×	○	○	○	×	×	○	×	○	6	―
試験時確認箇所	A社	○	×	○	×	×	×	○	○	×	×	4	3
	B社	○	○	×	○	×	○	○	○	○	○	8	5
試験後確認箇所		○	○	○	×	○	○	×	○	×	○	7	―

	A社	B社
試験時確認箇所	4	8
正答箇所	3	5
試験後確認箇所	7	
検出率	3／7＝43％	5／7＝71％
的中率	3／4＝75％	5／8＝63％

○ 応募技術の性能は、検出率と的中率により評価する。

検出率＝ 応募技術における正答箇所数 ／ 試験後確認箇所数　（超過箇所を発見する能力）

的中率＝ 応募技術における正答箇所数 ／ 応募者による試験時確認箇所数　（検出した結果の精度）



計測技術の精度確認結果		技術番号	PA020031-V0025

【計測技術の精度確認結果（令和7年度）】

区画線の摩耗

【参考】ランク2以下検出率	【参考】ランク2以下的中率	ランク1検出率	ランク1的中率
90～100%	90～100%	90～100%	90～100%

※検出率：確実に損傷を発見できるか　　的中率：発見した損傷の評価の精度

【計測技術の精度確認結果（令和7年度）】

植物等の建築限界超過

検出率	的中率
70～80%	90～100%

植物等による標識隠し

検出率	的中率
90～100%	70～80%

※検出率：確実に損傷を発見できるか　　的中率：発見した損傷の評価の精度

【凡例】 ：90～100%　：80～90%　：70～80%　：60～70%　：60%未満

技術番号	PA020032-V0025

技術名	舗装ウォッチ	開発者名	アジア航測株式会社

試験日	令和7年11月20日	天候	晴れ	昼夜	昼	路面状況	乾燥
試験場所	国立研究開発法人　土木研究所内　舗装走行実験場						

カタログ分類	道路巡視	検出項目	ポットホール	計測時 平均速度	50　km/h

試験で確認する カタログ項目	ポットホール

対象箇所の概要

【試験場所】

・場所：国立研究開発法人　土木研究所内　舗装走行実験場

・舗装種（表層）：密粒度アスファルト舗装

・試験区間：870m（対象外のコンクリート舗装区間含む）

・測定時は、位置情報の補整のための基準点を2点設け、試験前に自由に補整等を行えるように配慮した。

※各試験者はカラーコーン内を車線に見立て走行

※人為的にポットホールを作成

試験方法（手順）	技術番号	PA020032-V0025

【測定】・GNSS/IMUによる位置・姿勢・速度　・LiDAR点群のXYZ・反射強度、計測時刻
・画像（静止画）：全方位、前方画像

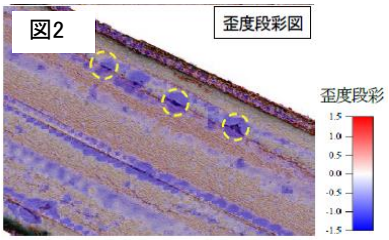
【解析】・取得した点群からAIによる対象となる路面舗装の自動分類による抽出を行う。
・路面に局所的な凹みがある場合、路面標高値のヒストグラムは負側に分布が偏る。
・歪度は負側に分布が偏るとマイナスの値となることから、歪度がマイナスとなる箇所を局所的な凹型変状として抽出し、ポットホールを検出する。

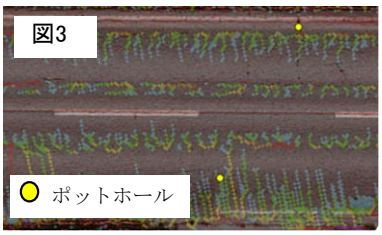
【診断】・歪度（閾値以下の箇所を局所的な凹型変状として抽出する）
・累積流量（雨水や融雪水の流れの傾向）・ひび割れの進行しやすさの推定（損傷の進行のしやすさ）

【成果データ作成】
・ポットホールの位置座標を出力　・画像解析データに座標値を付与して出力
・指定された様式への出力ととりまとめ現地路面状況画像と解析画像

車両・機器諸元、機器設置状況、測定状況

・図1：測定車外観
・図2：赤色立体図（路面標高値）と局所的凹型変状の重ね合わせ例
・図3：赤色立体図（路面標高値）と累積流量段彩図、ポットホール位置の重ね合わせ例



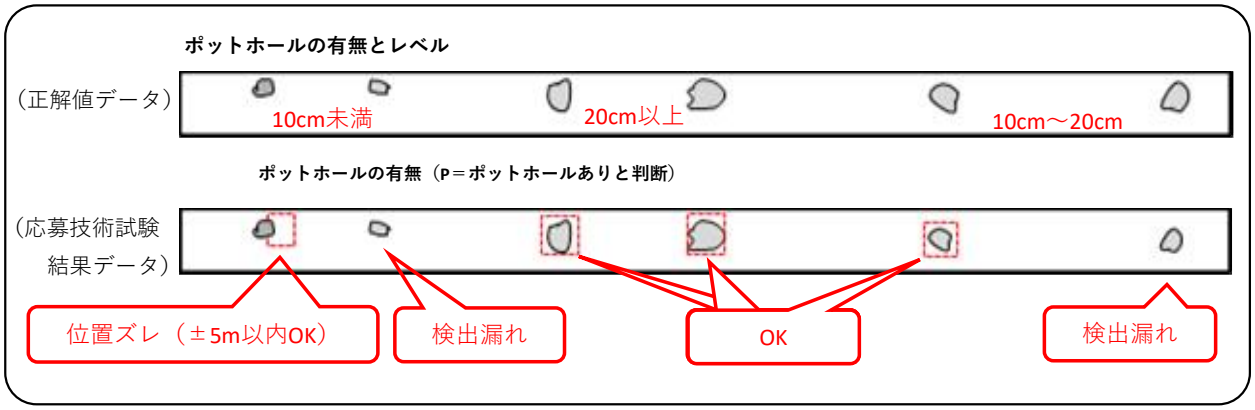


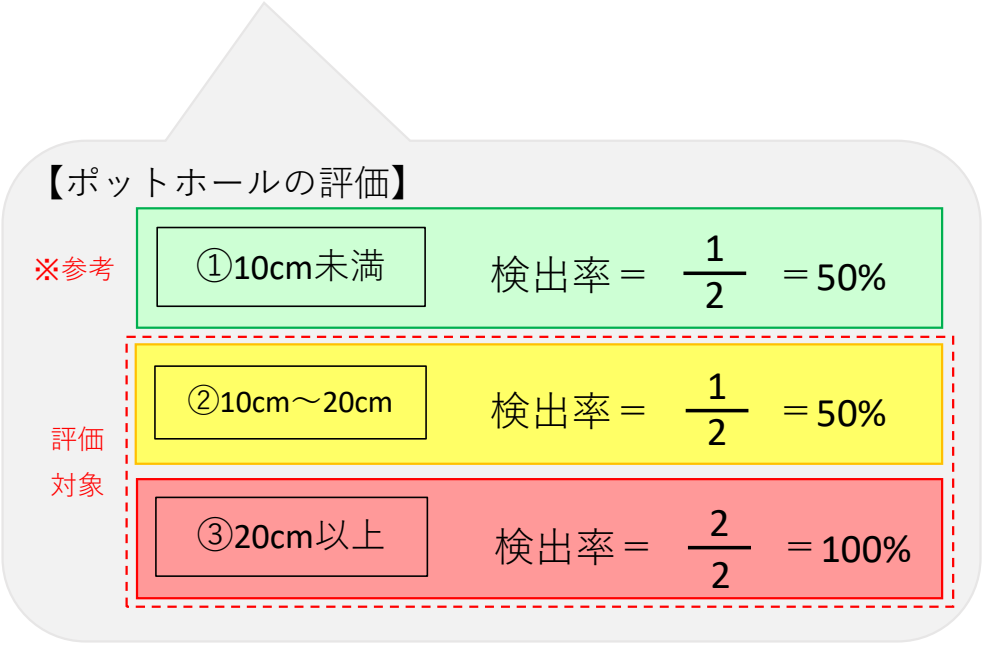
計測技術の精度の算出方法（ポットホール）		技術番号	PA020032-V0025

【計測技術の精度の算出方法】

・実道試験区間（延長870m）において、人為的にポットホール（①10cm未満、②10～20cm、③20cm以上）をそれぞれ複数個作成し、各技術でポットホールの位置情報及び写真を測定する。

・GNSSにより得た正解値の位置情報（緯度経度）と各技術により測定したポットホールの写真及び位置情報（緯度経度）を比較し、5m以内の位置情報を示しているかどうかを判定した。





計測技術の精度確認結果		技術番号	PA020032-V0025

【計測技術の精度確認結果（令和7年度）】

ポットホール

【参考】①10cm未満検出率	②10cm～20cm検出率	③20cm以上検出率
70～80%	90～100%	90～100%

※検出率：確実に損傷を発見できるか

【凡例】 :90～100% :80～90% :70～80% :60～70% :60%未満

技術番号	PA020033-V0025

技術名	移動体計測による路面性状調査	開発者名	アジア航測株式会社

試験日	令和7年11月20日	天候	晴れ	昼夜	昼	路面状況	乾燥
試験場所	国立研究開発法人　土木研究所内　舗装走行実験場						

カタログ分類	道路巡視	検出項目	ポットホール	計測時 平均速度	50　km/h

試験で確認する カタログ項目	ポットホール

対象箇所の概要

【試験場所】

・場所：国立研究開発法人　土木研究所内　舗装走行実験場

・舗装種（表層）：密粒度アスファルト舗装

・試験区間：870m（対象外のコンクリート舗装区間含む）

・測定時は、位置情報の補整のための基準点を2点設け、試験前に自由に補整等を行えるように配慮した。

※各試験者はカラーコーン内を車線に見立て走行

※人為的にポットホールを作成

試験方法（手順）	技術番号	PA020033-V0025

①【走行計測】ハイエース搭載の3Dカメラ・前方カメラ・平坦性センサ・GNSSで、交通規制不要の非停止走行にて輝度画像と高さデータを同時取得。

②【後処理】光切断法で高さ画像を生成し、車速パルス同期の連続撮像データを解析ソフトへ取り込み。

③【抽出】高さ形状データから欠陥領域（10cm未満／10–20cm／20cm以上）を自動抽出し、GNSSで位置付与。

④【検証・成果】代表画像で確認後、区間集計し帳票（PDF）・CSV・CAD（DXF）で出力。

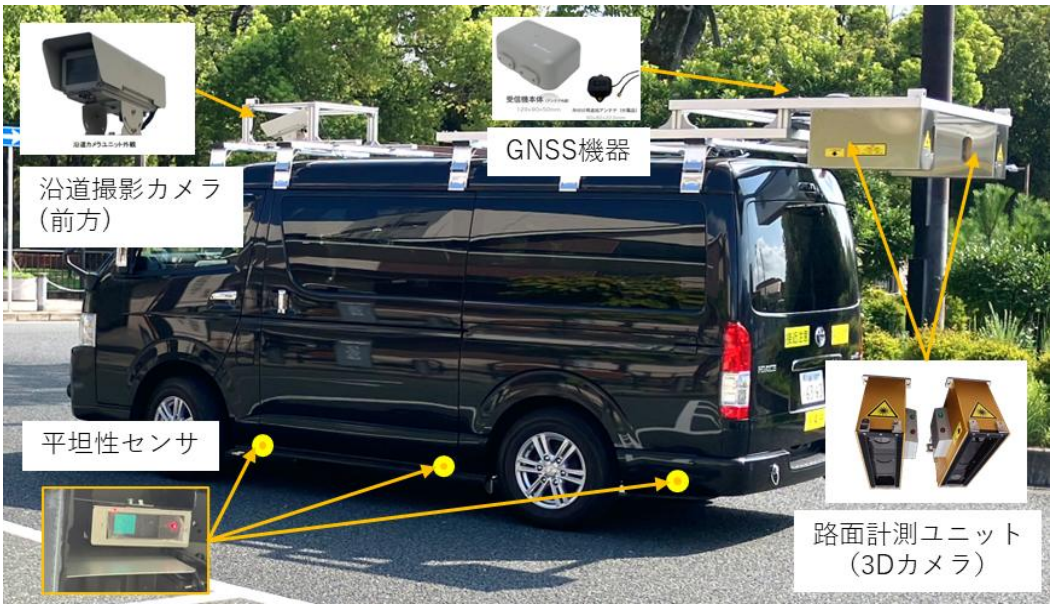
車両・機器諸元、機器設置状況、測定状況

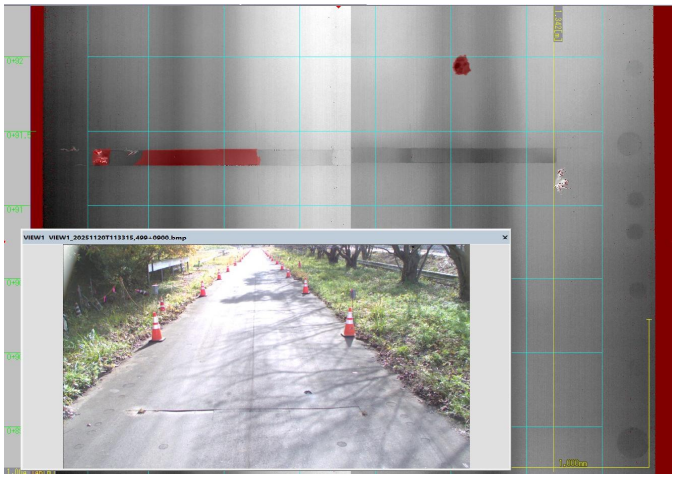
車両・機器諸元、機器設置状況、測定状況（各行）

【車両・機器諸元】ワンボックス（ハイエース）：5.38m×1.88m×2.5m、車両総重量2,800kg。3Dカメラユニット（W434×D186×H280mm×2）、平坦性センサ（3測点）、GNSS。

【機器設置状況】車両に固定搭載の一体構成。運動制御用無線は使用せず、データは車載PCへオフライン保存。

【測定状況】乾燥路面・良好可視下で実施。計測速度15～100km/h。湿潤・悪天候時は不可。



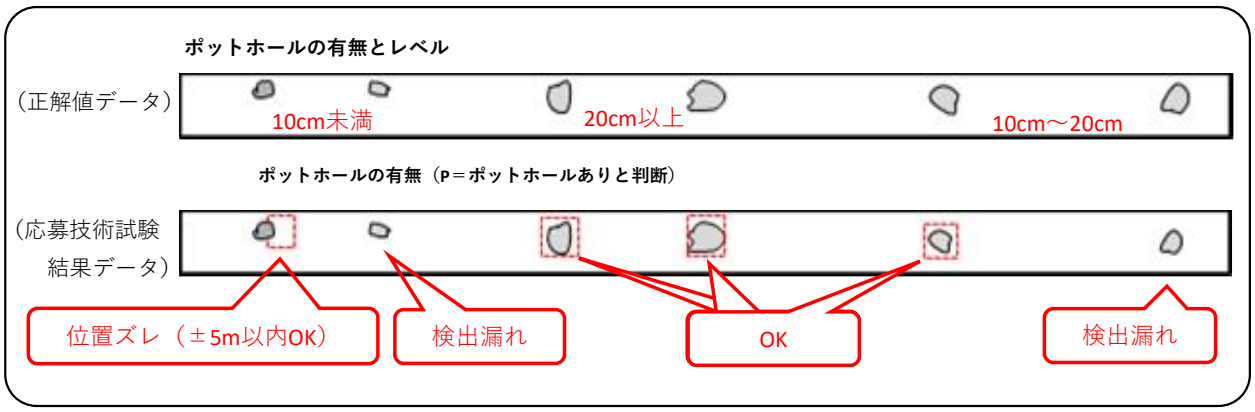


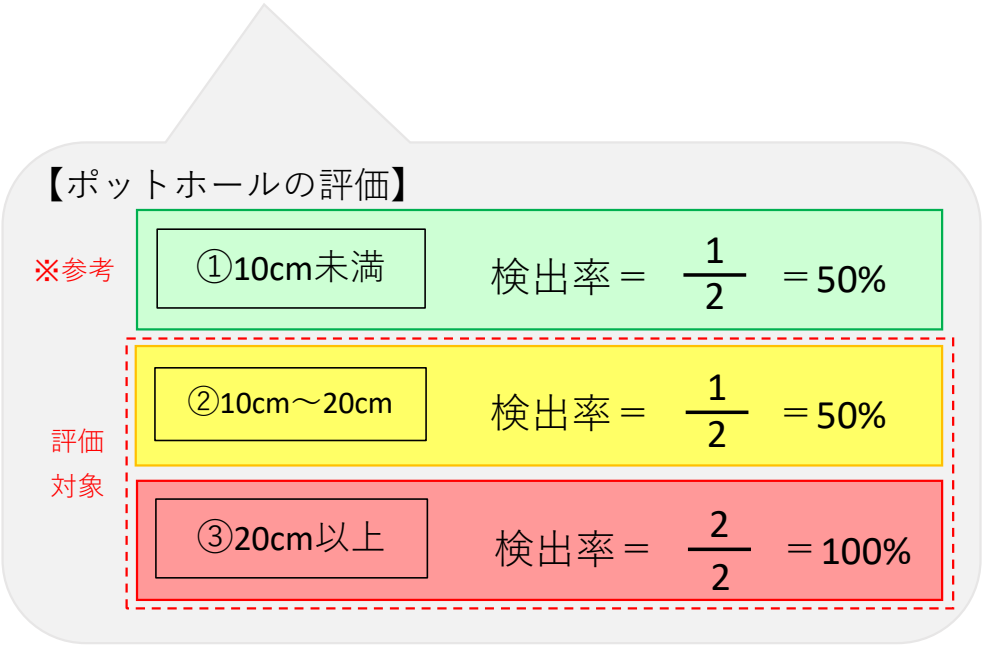
計測技術の精度の算出方法（ポットホール）	技術番号	PA020033-V0025

【計測技術の精度の算出方法】

・実道試験区間（延長870m）において、人為的にポットホール（①10cm未満、②10～20cm、③20cm以上）をそれぞれ複数個作成し、各技術でポットホールの位置情報及び写真を測定する。

・GNSSにより得た正解値の位置情報（緯度経度）と各技術により測定したポットホールの写真及び位置情報（緯度経度）を比較し、5m以内の位置情報を示しているかどうかを判定した。





技術番号	PA020033-V0025

技術名	移動体計測による路面性状調査	開発者名	アジア航測株式会社

試験日	令和7年11月18日	天候	晴れ	昼夜	昼間	気温	11.1℃	風速	2.6m/s	路面状況	乾燥
試験場所	茨城県土浦市										

カタログ分類	道路巡視	検出項目	区画線	計測時 平均速度	50 km/h

試験で確認する カタログ項目	区画線

対象箇所の概要

【試験場所】

・舗装種（表層）：密粒度アスファルト舗装

・試験区間：1,350m（10m×135区間）

・交通量（上り）：12,578台／日（〈小型〉10,433台／日、〈大型〉2,145台／日）【R3センサス】

・交通量（下り）：13,227台／日（〈小型〉11,001台／日、〈大型〉2,226台／日）【R3センサス】

※対象は外側線とした

※対象は外側線とした

試験方法（手順）	技術番号	PA020033-V0025

①【走行計測】ハイエース搭載の3Dカメラ・前方カメラ・GNSSで、交通規制不要の非停止走行にて輝度画像と高さデータを取得

②【後処理】光切断法で解析した高さ情報と輝度画像を用いて区画線領域を抽出する。

③【評価】区画線の摩耗について10m毎の解析結果をもとに評価ランクを作成する。

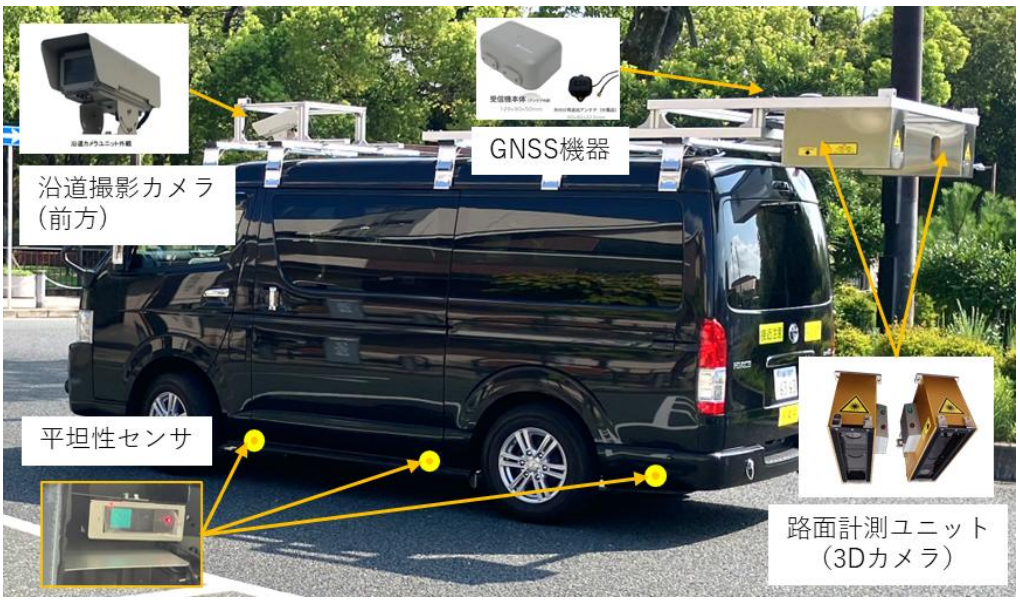
④【検証・成果】区画線摩耗の調査の対象は、車道外側線。代表画像で確認し、区間集計の帳票・CSV・CAD・GISのデータを作成する。

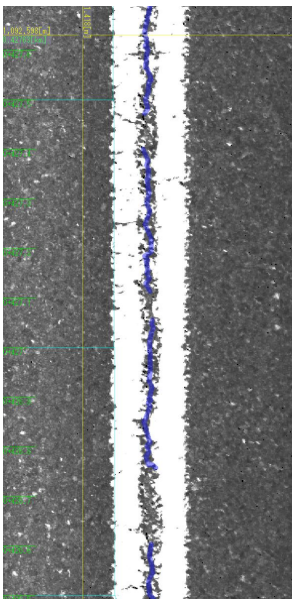
車両・機器諸元、機器設置状況、測定状況

【車両・機器諸元】ワンボックス（ハイエース）：5.38m×1.88m×2.5m、車両総重量2,800kg。3Dカメラユニット（W434×D186×H280mm×2）、GNSS。

【機器設置状況】車両に固定搭載（一体構成）。データは車載PCのストレージに保存。

【測定状況】乾燥路面で実施。計測速度15～100km/h。昼夜いずれも可だが、視界・安全最優先（湿潤・悪天候不可）。





計測技術の精度の算出方法（区画線）		技術番号	PA020033-V0025

【計測技術の精度の算出方法】

・実道試験区間（延長500m）において、進行方向左側の「車道外側線」を対象として、試験を実施した。

・各技術は、10m毎（50データ)の「評価ランク」を提出した。

・評価は、ランク１の検出率と的中率を対象とした。なお、参考のためにランク２の精度も公表することとした。

・事務局は、路面画像を元に専用ソフトを用いて二値化した画像から剥離度を算出し、剥離度を元に評価ランク（正解値）を判定した。

【幅値について】

・正解値が18.0～28.0%（ランクの境界値23%の±5.0）の場合、ランク３・２どちらも正解

・正解値が35.0～45.0% （ランクの境界値40%の±5.0）の場合、ランク２・１どちらも正解

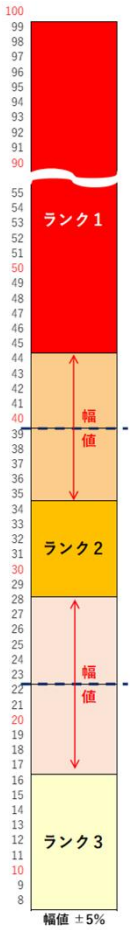
本試験の評価ランク	剥離度
5	3.0%未満
4	3.0%以上8.0%未満
3	8.0%以上23.0%未満
2	23.0%以上40.0%未満
1	40.0%以上

◆検出率：損傷を発見できるか、見落としがないか

$$検出率＝\frac{応募技術における正答ブロック数}{正解値を基にした実損傷ブロック数}＝\frac{正答ブロック数}{実損傷ブロック数}$$

◆的中率：検出した結果の精度

$$的中率＝\frac{応募技術における正答ブロック数}{応募技術により検出されたブロック数}＝\frac{正答ブロック数}{正答ブロック数+誤検出ブロック}$$



計測技術の精度確認結果		技術番号	PA020033-V0025

【計測技術の精度確認結果（令和7年度）】

ポットホール

【参考】①10cm未満検出率	②10cm～20cm検出率	③20cm以上検出率
70～80%	90～100%	90～100%

※検出率：確実に損傷を発見できるか

【計測技術の精度確認結果（令和7年度）】

区画線の摩耗

【参考】ランク2以下検出率	【参考】ランク2以下的中率	ランク1検出率	ランク1的中率
90～100%	90～100%	90～100%	80～90%

※検出率：確実に損傷を発見できるか　　的中率：発見した損傷の評価の精度

【凡例】 :90～100% :80～90% :70～80% :60～70% :60%未満

技術番号	PA020034-V0025

技術名	道路附属物維持管理ソリューション「みちてん®」	開発者名	古河電気工業株式会社

試験日	令和7年11月19日	天候	晴れ	昼夜	昼間	気温	12.9℃	風速	0.9m/s	路面状況	乾燥
試験場所	茨城県つくば市										

カタログ分類	道路巡視	検出項目	植物等による標識隠し	計測時 平均速度	40 km/h

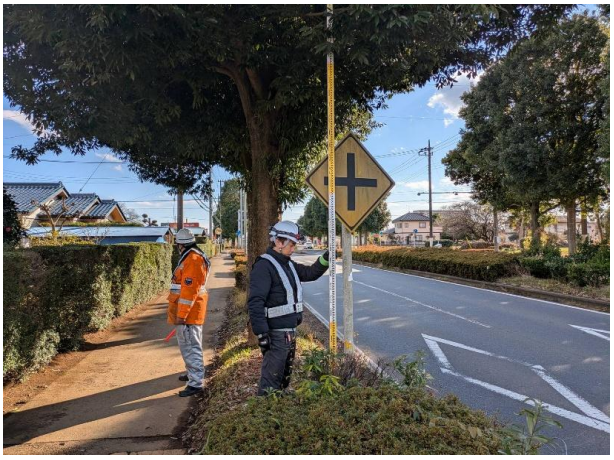
試験で確認する カタログ項目	植物等による標識隠し

対象箇所の概要

【試験場所】

・試験区間：約500m

※事務局による正解値判定範囲の算定のために、標識の高さを確認



試験方法（手順）	技術番号	PA020034-V0025

【①点検】ドライブレコーダーを搭載した車両を用いて試験区間を走行し、走行動画及び位置情報を取得する。

【②データ取り込み】データ記録媒体からPCにデータを移行する。

【③解析前処理】解析に適した動画が撮影できているか、また、位置情報の精度を確認する。

【④データ解析】取得した走行動画に対して、当社開発のみちてん解析システムを用いて動画中から検出対象施設の物体検出を行う。さらに、検出した施設のフレーム情報を基に、施設の位置情報を算出する。解析完了後、検出した施設の全景画像(jpg、png)と、位置情報(csv)を出力する。

車両・機器諸元、機器設置状況、測定状況

【車両】
ドライブレコーダーが搭載できる車両をレンタルして使用した。本試験ではトヨタヤリスを用いた。
【機器諸元】
・ドライブレコーダー：1台(KENWOOD製DRV-830)
・ドライブレコーダー設置用吸盤治具
・記録用SDカード：2枚
・みちてん解析システム
【機器設置状況】
ドライブレコーダーにSDカードを挿入し、置用治具を用いて車両へ取り付けた。この状態で車両を走行させ、対象地域の走行動画を取得した。
取得した走行動画は自社へ持ち帰り、みちてん解析システムにて解析を実施した。
【判定状況】
当社のみちてん解析システムにより、走行動画から対象となる標識9基を検出した。

計測技術の精度の算出方法（標識隠し）		技術番号	PA020034-V0025

【計測技術の精度の算出方法】

・事務局が、試験実施前に事前に目視にて標識隠し箇所を抽出する。

・各技術は、実道試験区間（延長約500m）における標識隠し箇所の位置情報および写真を提出した。

・事務局の事前確認箇所と各技術の提出結果を踏まえ、事務局が試験後確認を行い、正解値を判定した。

【幅値の設定】

・標識隠しは、各技術から提出された写真において標識隠しが発生していることが確認でき、かつ、事務局による正解値判定範囲における標識隠しが確認出来た場合、正解とした。また、これらは、一定の範囲を持っていることから、幅値は設けないこととした。

【評価イメージ】　　凡例　○:標識隠れを確認　×:標識隠れが確認されない

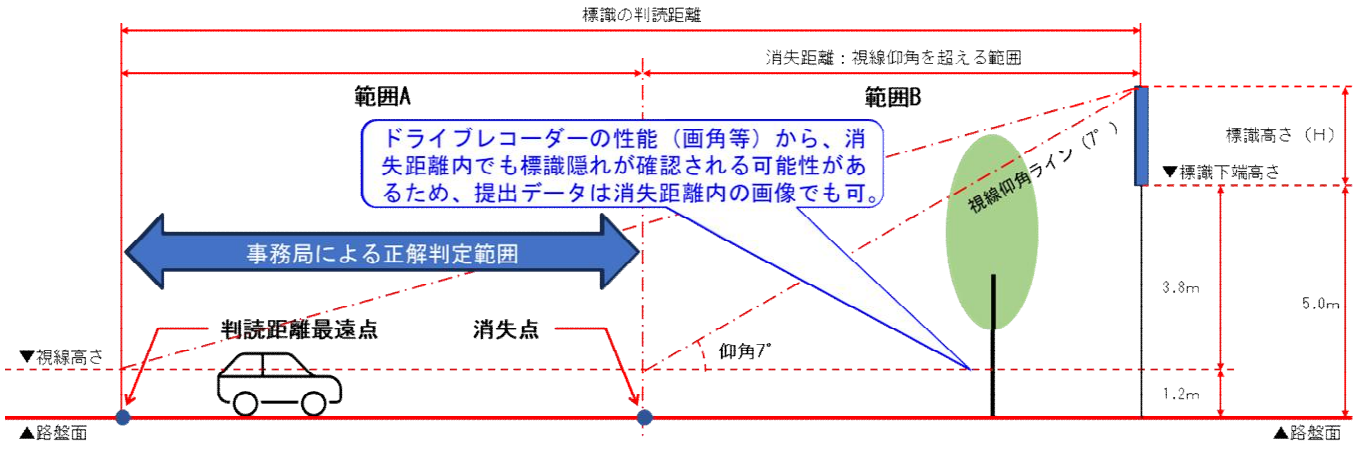
地点No.		①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨	⑩	確認箇所	正答箇所
事前確認箇所		○	×	○	○	○	×	×	○	×	○	6	―
試験時確認箇所	A社	○	×	○	×	×	×	○	○	×	×	4	3
	B社	○	○	×	○	×	○	○	○	○	○	8	5
試験後確認箇所		○	○	○	×	○	○	×	○	×	○	7	―

	A社	B社
試験時確認箇所	4	8
正答箇所	3	5
試験後確認箇所	7	
検出率	3／7＝43％	5／7＝71％
的中率	3／4＝75％	5／8＝63％

○ 応募技術の性能は、検出率と的中率により評価する。

検出率＝ 応募技術における正答箇所数 ／ 試験後確認箇所数　（超過箇所を発見する能力）

的中率＝ 応募技術における正答箇所数 ／ 応募者による試験時確認箇所数　（検出した結果の精度）



計測技術の精度確認結果		技術番号	PA020034-V0025

【計測技術の精度確認結果（令和7年度）】

植物等による標識隠し

検出率	的中率
90～100%	90～100%

※検出率：確実に損傷を発見できるか　　的中率：発見した損傷の評価の精度

【凡例】 ：90～100%　：80～90%　：70～80%　：60～70%　：60%未満

【参考】

次頁以降には、道路局が実施する道路標識の視認性点検の試行と合わせて行った標識板のかすれ、塗膜剥がれ、反射性能低下に係る試行的取組みに参加した技術について参考掲載している。

技術名称：道路附属物維持管理ソリューション「みちてん®」
開発者名：古河電気工業株式会社

対象項目	標識板のかすれ・塗膜剥がれ・反射性能低下
技術の特徴	・車両に市販のドライブレコーダーを取り付け、対象路線を撮影走行することで、ドライブレコーダーに記録された映像及びGPS情報から道路附属物の全景写真、種別、及び位置情報を取得する技術である。また、取得した画像を元に対象物のかすれ、塗膜剥がれ、反射性能低下等の劣化判定を行う。得られたデータを国交省様式の道路附属物点検表として出力することや、必要に応じて平面図や劣化スクリーニングリストを出力する。
計測原理	・市販の車載ドライブレコーダーで撮影した走行動画に対して、物体検出AIを用いて解析することで、道路附属物の位置情報（緯度経度）、種別と静止画・動画を取得し、また道路附属物の劣化判定を行う。検出結果および劣化判定結果は、標準化された確認手順により品質が担保される。

技術概要図