

コンクリート舗装普及に向けた取組み

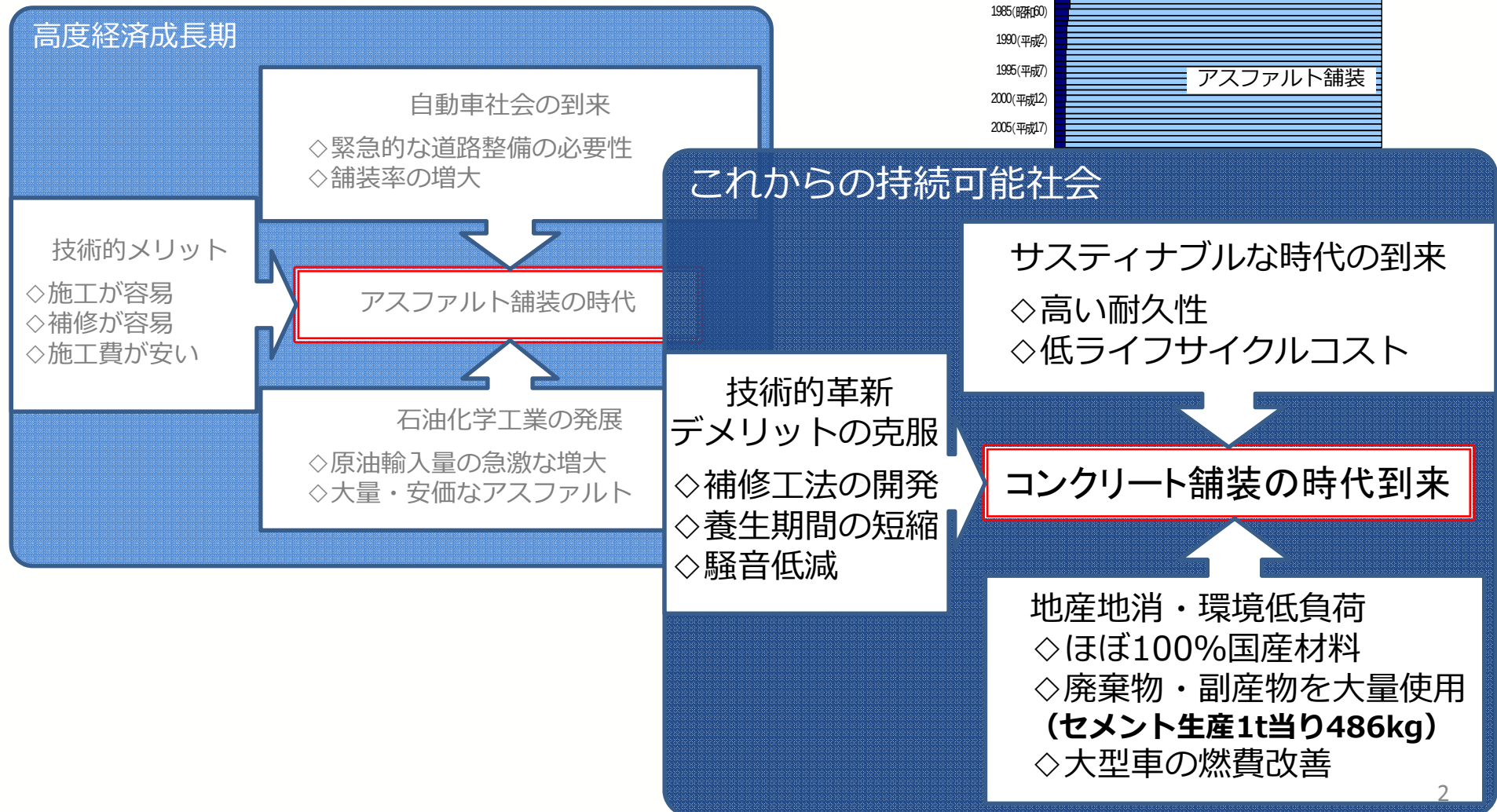
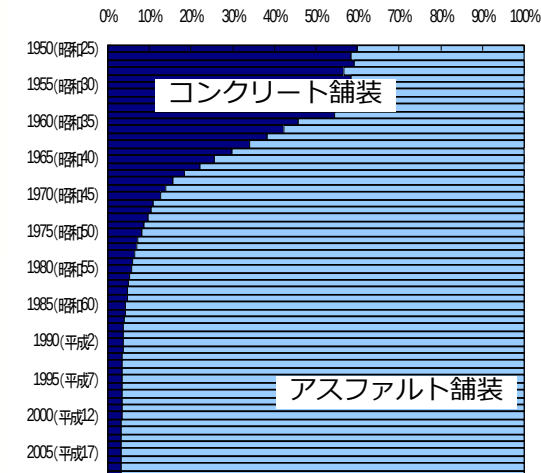
Contents

- (1) いまこそ、コンクリート舗装
- (2) 関係機関の最近の動き
 - ① 国土交通省
 - ② 自治体 -山口県-
 - ③ 学協会
- (3) コンクリート舗装に関するマニュアル等の整備状況
- (4) コンクリート舗装の特徴
- (5) よりよいコンクリート舗装の構築に向けた技術革新
 - ① 1DAY PAVE
 - ② ダイヤモンドグラインディング工法
- (6) 普及がすすんでいます - 最近の主な施工事例紹介 -

2014年10月23日

開発・普及委員会委員長 竹下道夫

(1) いまこそ、コンクリート舗装 -コンクリート舗装が求められる社会背景-



(2) 関係機関の最近の動き

① 国土交通省

◆ 平成24年度道路関係予算概要（2012年1月）

耐久性に優れるコンクリート舗装の積極的活用を施策として明記。

◆ 平成25年度道路関係予算概算要求概要（2012年9月）

維持管理マニュアル等の整備を図り、適材適所でのさらなる活用を推進。

◆ 国土交通省技術基本計画（2012年12月）

「コンクリート舗装等耐久性の高い素材の採用等によるライフサイクルコストの縮減を目指す」と明記。

◆ 国土交通省設計業務等共通仕様書の改定（2013年4月）

道路舗装の設計段階で、コンクリート舗装とアスファルト舗装を比較検討することを明記。

(2) 関係機関の最近の動き

② 自治体の例 - 山口県 -



材料であるセメントが山口県の主要な地場産品であり、地産地消の観点から、また耐久性が極めて高いという特性を生かすという観点からも、コンクリート舗装の使用範囲の拡大を図る。

使用実績の継承

トンネル部、及び、アスファルト材料が調達困難な箇所において、引き続きコンクリート舗装を使用する。

使用範囲の拡大

全路線を対象に舗装の新設や打ち換えにおいて、コンクリート舗装の特性を踏まえた以下の4点の条件を満足する箇所について、原則としてコンクリート舗装を使用する。

- ① 地下埋設物の設置を伴う沿道開発が見込まれない箇所
- ② 軟弱地盤上でない箇所
- ③ 早期に交通を開放する必要性が小さい箇所
- ④ 騒音対策の必要性が小さい箇所

重車両交通量の多い道路では、積極的にコンクリート舗装を使用する。
上記③、④を満足しない箇所においても、早期に交通開放が可能となる工法や、騒音を低減させる工法のコストや効果を検証の上、コンクリート舗装を使用する。

県産材料を活用したコンクリート舗装使用範囲が拡大

= 新たな地産地消の開拓に寄与

◆ やまぐち産業戦略推進計画（中間案）

プロジェクトNo.15 コンクリート舗装の利活用促進

- 取組方針：材料であるセメントが山口県の主要な地場産品であり、地産地消の観点から、また、耐久性が極めて高いという特性を生かす観点からも、コンクリート舗装の使用範囲の拡大を図ります。
- 県道等の一般道路に加え、農道、林道等についても、使用範囲の拡大を目指します。

山口県萩市内のコンクリート舗装例



山口県HPより抜粋

<http://www.pref.yamaguchi.lg.jp/cmsdata/a/0/9/a09dbb44f3b452a587b767896521e22b.pdf>

(2) 関係機関の最近の動き

③ 学協会

◆ 日本道路協会舗装設計施工小委員会コンクリートWG

コンクリート舗装の設計・施工・維持管理のすべてを1冊にまとめた コンクリート舗装ガイドブック（仮称）作成（2015年刊行予定）

◆ 土木学会 コンクリート舗装小委員会

設計の高度化、施工の高度化・合理化、供用性能の照査に関する技術的検討

◆ 土木研究所との共同研究

骨材資源を有効活用した舗装用コンクリートの耐久性確保に関する研究
（石灰石・スラグ骨材の有効活用，粗骨材最大寸法(40mm/20mm) の影響）

◆ セメント協会舗装技術専門委員会

- 1) 阪神高速淀川左岸線 ポーラスコンクリート舗装供用性調査
- 2) 日本海東北自動車道 コンクリート舗装供用性調査
- 3) 海外文献調査

(3)コンクリート舗装に関するマニュアル等の整備状況

- ◆**コンクリート舗装に関する技術資料**（2009年8月）
日本道路協会舗装設計施工小委員会コンクリートWG
- ◆**コンクリート舗装活用マニュアル（案）**（道路舗装の長寿命化とコスト縮減のために）
（2013年3月）
国土交通省中国地方整備局 道路部道路工事課
- ◆**コンクリート舗装活用マニュアル（案）**（2014年3月）
山口県土木建築部
- ◆**近畿地方整備局管内におけるコンクリート舗装技術資料（案）**（2014年7月）
国土交通省近畿地方整備局 道路部道路工事課/近畿技術事務所品質調査課
- ◆**コンクリート舗装ガイドブック」（仮称）**（2015年刊行予定）
日本道路協会 舗装委員会 舗装設計施工小委員会 コンクリートWG

(4) コンクリート舗装の特徴

③ 大型車の燃費向上

(一社)セメント協会では、大型車の走行抵抗と舗装路面の関係に関する調査を実施

◆調査箇所：国内3箇所、成田空港滑走路、道東自動車道、国総研試走路(2006～2007年)

◆これまでの調査試験から、コンクリート舗装はアスファルト舗装に比べて、大型車の燃費が
0.8～4.8% 優れているという結果



④ ヒートアイランド抑制効果

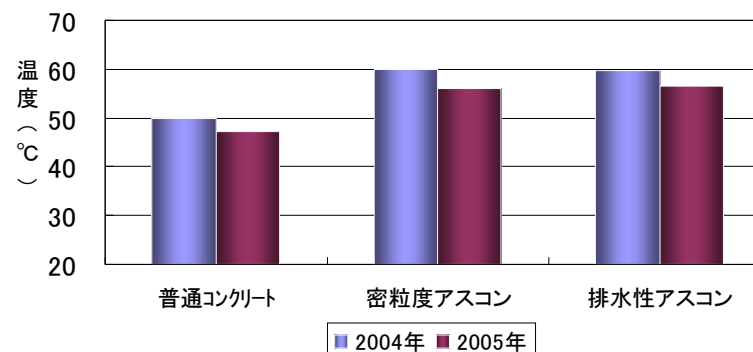
コンクリート舗装は路面温度の低減効果があることから、夏季における都市内温度の低減に一定の効果を期待



コンクリート舗装の明色性のもう一つのメリット

コンクリート舗装は路面が白色に近く路面反射率が高いため、トンネル内や夜間における路面の視認性が良好。

照明費用の節減や車両の走行、歩行者に対する安全性の面からもメリット。



路面温度の計測例(舗装体の路面表面最高温度)

(注)

1.大阪市内の構内試験舗装での計測

2.温度は8月における自然状態かつ晴天日の平均値

(5) よりよいコンクリート舗装の構築に向けた技術革新

① 1DAY PAVE

- ◆ 養生期間が長く、交通開放までに時間を要することは、コンクリート舗装の大きな課題の一つ
- ◆ この課題を解決するために、以下の開発目標を設定
 - 養生期間を**材齢24時間以内**に短縮（早期交通開放性が飛躍的にアップ）
 - 汎用的な材料を用いてコストアップを抑制
 - 特殊な施工方法をとらない

国土交通省が運営する**NETISに登録**（KT-130044-A）

- ◆ 使用セメント : 早強ポルトランドセメント（HPC）
- ◆ 水セメント比（W/C） : 35%程度
- ◆ 目標スランプ : ①スランプフロー 40cm, ②スランプ 12~18cm
- ◆ 高性能AE減水剤（SP）使用

これまでの主な実績
山口県・兵庫県発注道路工事および生コン工場内敷地、セメント工場内敷地の専用道路など**37件**、**約8400m²**（2014年10月現在）

(5) よりよいコンクリート舗装の構築に向けた技術革新

① 1DAY PAVE 施工例

発注例：山口県発注1DAY PAVE厚東川水路橋改築工事



施工延長：170m
施工面積：720m²
コンクリート版厚：15cm (N3交通)
縦断勾配：最大12.5%

(5) よりよいコンクリート舗装の構築に向けた技術革新

② ダイヤモンドグラインディング工法

◆ コンクリート舗装を長く使う⇒騒音の増大、乗り心地悪化が課題
 ↓ ダイヤモンドグラインディング工法の適用
 【効果】 騒音の低減，平たん性の向上，すべり抵抗性の向上

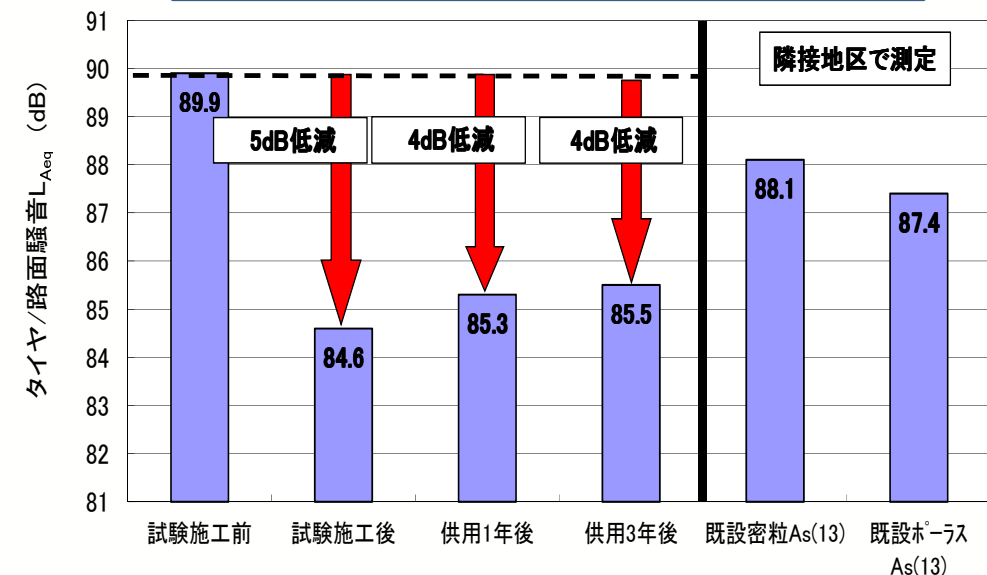
施工前



施工後



東京都北区コンクリート舗装の例



これまでの主な実績

東京都北区コンクリート舗装，国道231号（北海道）トンネル内コンクリート舗装など

(6) 普及がすすんでいます

国土交通省コンクリート舗装入札公告(明かり部)

地方整備局	2011年度 (2011.4.1～2012.3.31)	2012年度 (2012.4.1～2013.3.31)	2013年度 (2013.4.1～2014.3.31)
東北	岩手河川国道	三陸国道	岩手河川国道
	仙台河川国道	仙台河川国道	仙台河川国道
	酒田河川国道		秋田河川国道
	福島河川国道		山形河川国道
			福島河川国道
関東	京浜河川国道		宇都宮国道
北陸	金沢河川国道	長岡国道	富山河川国道
		金沢河川国道	金沢河川国道
中部		紀勢国道	
近畿		浪速国道	
		福井河川国道	
		淀川ダム統合管理	
中国	松江国道	倉吉河川国道	鳥取河川国道
	岡山国道	福山河川国道	福山河川国道
	三次河川国道		三次河川国道
四国			香川河川国道
九州	佐伯河川国道	延岡河川国道	長崎河川国道
		大隅河川国道	佐伯河川国道
			佐賀国道
			鹿児島国道
			大隅河川国道
合計	14件	16件	37件

(6) 普及がすすんでいます -山陰自動車道-

山陰自動車道（鳥取県）名和淀江道路（2013年12月開通）



(6) 普及がすすんでいます -日本海東北自動車道-



トンネル内はもちろんコンクリート舗装

日本海東北自動車道(温海温泉IC-鶴岡JCT)
(2012年供用開始)

温海温泉IC-鶴岡JCT間の延長約26kmのうち、
コンクリート舗装区間は約18kmとなっている



(6) 普及がすすんでいます ーポーラスコンクリート舗装ー

阪神高速2号淀川左岸線に採用されたポーラスコンクリート舗装(2013.5開通)
高速道路本線で初採用。12,000m²の規模での施工はこれまでにない。



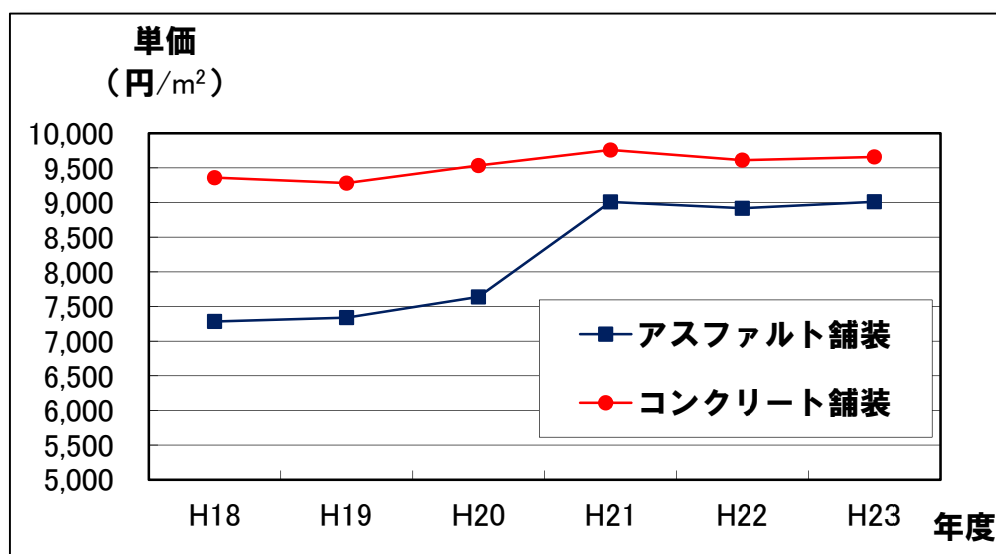
コンクリート舗装普及に向けた取組み

1. いまこそ、コンクリート舗装 ―コンクリート舗装が求められる社会背景―

わが国の道路舗装は、昭和 30 年代初めまではコンクリート舗装が主流であったが、その後アスファルト舗装が急増し、現在のコンクリート舗装の割合は、道路全体で見て 5%程度にとどまっている。わが国の道路舗装の主流が、コンクリート舗装からアスファルト舗装へと変わっていった背景には、高度経済成長に伴う交通量増加に対応して道路整備が急がれ、初期建設コストが安く、早期交通開放が可能なアスファルト舗装が多用されたことにある。

しかしながら最近では、厳しい財政状況が続くなか、舗装を取り巻く環境は大きく変化し、高度経済成長期にかけて建設された道路をはじめとする社会資本の老朽化が進み、今後その維持管理の必要性がますます増大すると思われるなか、耐久性の高い道路整備への重要性が認識され、舗装にも長寿命化やライフサイクルコストの削減が求められてきている。さらに、昨今の原油価格の上昇に伴うストレートアスファルト価格の高騰により、コンクリート舗装とアスファルト舗装の初期コストの差が縮小してきていることも大きな要因となってきた。

舗装の施工単価の推移



出所；国土交通省関東地方整備局

2. 関係機関の最近の動き

(1) 国土交通省

このような流れのなかで、国土交通省は、平成24年度に「耐久性に優れるコンクリート舗装を積極的に活用する」との方向性を示し、さらに25年4月に、改定された国土交通省設計業務等共通仕様書に「道路舗装の設計段階で、コンクリート舗装とアスファルト舗装を比較検討する」ことを追記した。

国土交通省のコンクリート舗装に関する主な取組みの流れは以下のとおり。

1) 平成 24 年度道路関係予算概要 (2012 年 1 月)

道路構造物の長寿命化対策として、耐久性に優れるコンクリート舗装の積極的な活用を施策として明記。

2) 平成 25 年度道路関係予算概算要求概要 (2012 年 9 月)

道路の的確な維持管理・更新として、コンクリート舗装については、維持管理マニュアル等の整備を図り、適材適所でのさらなる活用を推進と明記。

3) 国土交通省技術基本計画 (2012 年 12 月) (2012 年度～16 年度の 5 年間)

今後取り組むべき技術研究開発のなかに、「コンクリート舗装等耐久性の高い素材の採用等によるライフサイクルコストの削減を目指す」と明記。

4) 国土交通省設計業務等共通仕様書の改定 (2013 年 4 月)

道路舗装の設計段階で、コンクリート舗装とアスファルト舗装を比較検討することを明記。

(9) 舗装工設計

受注者は、設計図書に示される交通条件をもとに、基盤条件、環境条件、走行性、維持管理、経済性(ライフサイクルコスト)等を考慮し、舗装(アスファルト舗装/コンクリート舗装等)の比較検討のうえ、舗装の種類・構成を決定し、設計するものとする。



出所；国土交通省道路局、土木研究所

(2) 自治体の事例－山口県－

山口県では、最優先課題に掲げる「産業力・観光力の増強」を図るための指針となる「やまぐち産業戦略推進計画」の策定について検討を進め、2013 年 6 月にその中間(案)が公表され、その中の一つに「コンクリート舗装の活用促進」が謳われた。なお、同計画は 2014 年 7 月に改定された。

1) コンクリート舗装の活用推進

取組方針として、地産地消の観点から、また、耐久性が極めて高いという特性を生かす観点からも、県が整備する道路(国道、県道、農道、林道等)におけるコンクリ

ート舗装の使用範囲の拡大を図るとともに、県が整備する道路での使用範囲の拡大を目指すことに加え、国、市町等へも積極的に活用を働きかけるとしている。

2) これまでの取組成果

【県が整備する道路における使用範囲の拡大】

小野田湾岸線（県道妻崎開作小野田線）の一部において、コンクリート舗装を実施（2013年9月）

【国、市町への普及活動】

2013年10月にコンクリート舗装等の普及のためのPRフェアを開催（→道の駅ソレーネ周南の駐車場整備において、国がコンクリート舗装を実施）

県、市町の実務者向けのコンクリート舗装活用マニュアルの作成

3) 山口県企業局発注による1DAY PAVEの施工（2014年6月）

宇部市内の老朽化した厚東川水路橋の改築に伴う取り付け道路の整備。

延長170m、幅員4m。

(3) 学協会

学協会によるコンクリート舗装に関する取組みは以下のとおり。

国土交通省の動きに合わせ、活発な活動が行なわれている。

1) 日本道路協会舗装設計施工小委員会コンクリートWG

コンクリート舗装ガイドブック（仮称）の制作。

主に道路管理者を対象とした、コンクリート舗装の設計・施工・維持管理を網羅したマニュアル的な図書（2015年度発刊予定）。

2) 土木学会コンクリート舗装小委員会

①設計分科会、②材料・施工分科会、③供用性・維持管理分科会の3分科会で、コンクリート舗装の技術的課題について検討。

2014年10月に舗装示方書改定（小改定実施）

2015年度中に成果報告書（舗装ライブラリー）を発刊予定

3) 土木研究所との共同研究

テーマ；骨材資源を有効活用した舗装用コンクリートの耐久性確保に関する研究
参加者；土木研究所、東京農業大学、太平洋セメント、日本道路、セメント協会

内 容；① 石灰石骨材、スラグ骨材の舗装用コンクリートへの適用

② 粗骨材最大寸法（20mm、40mm）の舗装用コンクリートへの影響

4) セメント協会舗装技術専門委員会

①新工法WG、②適用性評価WG、③海外調査WGの3WGで活動。

【新工法WG】

①ポーラスコンクリートの飛散抵抗性評価試験方法の提案（性能評価方法）

②スリップフォームペーパー用コンクリートの配合設計・品質管理に関する調査・研究

③阪神高速 淀川左岸線ポーラスコンクリート舗装供用性調査（継続調査）

【適用性評価WG】

①舗装用コンクリートへの石灰石骨材の適用（土研との共同研究対応）

②1DAY PAVE 製造・施工マニュアルの作成（NETIS 登録済み）

③日本海東北自動車道 コンクリート舗装（CRCP）供用性調査（継続調査）

【海外調査 WG】

①Long-Life Concrete Pavements in Europe and Canada の全訳

3. コンクリート舗装に関するマニュアル等の整備状況

- (1) 「コンクリート舗装に関する技術資料」(2009 年 8 月)
日本道路協会 舗装委員会 舗装設計施工小委員会 コンクリート WG
- (2) 「コンクリート舗装活用マニュアル(案)」(2013 年 3 月)
(道路舗装の長寿命化とコスト縮減のために)
国土交通省中国地方整備局 道路部道路工事課
- (3) 「コンクリート舗装活用マニュアル(案)」(2014 年 3 月)
山口県土木建築部
- (4) 「近畿地方整備局管内におけるコンクリート舗装技術資料(案)」(2014 年 7 月)
国土交通省近畿地方整備局 道路部道路工事課/近畿技術事務所品質調査課
- (5) 「コンクリート舗装ガイドブック」(仮称)(2015 年度発刊予定)
(コンクリート舗装の設計・施工・維持管理を含めたマニュアル本)
日本道路協会 舗装委員会 舗装設計施工小委員会 コンクリート WG

4. コンクリート舗装の特徴

- (1) 耐久性がきわめて高い
コンクリート舗装は、耐久性にきわめて優れている(長寿命)。供用後 50～60 年経過しても、立派に活躍している箇所が数多く残されている。
- (2) ライフサイクルコスト(LCC)が廉価
コンクリート舗装は、初期コストではアスファルト舗装を上回るもの、ライフサイクルコスト(LCC)では約 2 割低減(供用後 25 年程度経過時)。
- (3) 大型車の燃費向上
カナダの国立機関は、コンクリート舗装はアスファルト舗装に比べて、大型車の燃費が 0.8～6.9%優れている報告を行っている。
セメント協会でも実験したところ、コンクリート舗装はアスファルト舗装に比べて、大型車の燃費が 0.8～4.8%優れることを確認。
- (4) ヒートアイランド抑制効果
コンクリート舗装は、アスファルト舗装に比べて最大 10℃程度の温度低減効果が得られることを確認。

5. よりよいコンクリート舗装の構築に向けた技術革新

- (1) 1 DAY PAVE(早期交通開放型コンクリート舗装)
コンクリート舗装の課題の一つに、交通開放までに長時間の養生期間を必要とすることが挙げられる。人口密度が高く国土が狭いわが国では、道路の車線数が少なく、路肩も狭いのが一般的で、普通コンクリート舗装で標準 14 日間の養生期間を必要とすることは、交通渋滞の原因となり、コンクリート舗装が敬遠される原因の一つとされてきた。
そこでこれらの解決策として、汎用のコンクリート材料を用いながら、養生期間を短縮することを目的に、セメント協会では 2004 年から研究・開発を進めている。その結果、早強ポルトランドセメントを用いて低水セメント比(W/C 30%～35%)とす

ることで、養生期間 24 時間以内で交通開放ができる技術を生み出した。

この技術は、2009 年に太平洋セメント（株）熊谷工場の構内道路への試験施工（W/C35%）として初めて実施され、強度特性及び施工性に関する重要な知見を得ることができた。その後も各所で試験施工が進められ、2014 年 10 月現在、山口県庁、兵庫県庁による 2 件の発注も含め、37 件の実績を積んでいる。

またこの技術は、2013 年 8 月に国土交通省の新技术情報提供システム（NETIS）へ「1DAY PAVE」（KT-130044-A）として登録された。

（2）ダイヤモンドグラインディング工法

長く供用されたコンクリート舗装は、厳しい交通環境下のもと、しだいにすべりや騒音・振動などの問題が指摘されることがある。このような状態になると、コンクリート舗装の路面劣化対策として、コンクリート表面にアスファルト混合物で覆うアスファルトオーバーレイが行なわれ事がある。この工法は、基層となるコンクリート版の目地やひび割れが表層のアスファルト混合物にリフレクションクラックを誘発するなどの課題がある。

そこでセメント協会では、米国で実績のあるダイヤモンドグラインディング工法に着目し、路面性能の回復を試みる調査を開始した。ダイヤモンドグラインディング工法は、複数のダイヤモンドブレードとスパーサを重ねた円筒状のカッティングヘッドが下から上向きにかき上げるように回転しつつ、計画面に沿って移動することによって路面を所定の深さに切削する工法。

2010 年に東京都北区の区道で供用後 40 年以上経過したコンクリート舗装へ試験施工を実施した。その結果、騒音値は施工前に比べ 7 dB 下がるとともに、平坦性、すべり抵抗性の向上など、路面性能が大幅に回復できることを実証した。

現在わが国での実績は、東京北区および北海道のトンネル内舗装のほか、空港内や米軍基地内に数例ある程度だが、コンクリート舗装の性能向上面で新たな技術情報を得ることができ、今後期待されている。

6. 普及がすすんでいますー最近の主な施工事例紹介ー

コンクリート舗装は、これまではほとんどの場合トンネル内で使われることが一般的であった。しかしながら最近、国土交通省を中心にトンネル内のみならず適材適所で明かり部での採用も進んでいる。

コンクリート舗装は、耐久性に優れることが何と言ってもアスファルト舗装に勝るところで、その意味では、道路舗装の長寿命化に大いに貢献し、構造物の維持補修時代への到来にあった優等生としての認識がますます高まるものと思われる。

以下、国土交通省の最近の入札公告（明かり部）と主な施工事例を紹介する。

（1）国土交通省コンクリート舗装入札公告（明かり部）

国土交通省による、耐久性に優れるコンクリート舗装の適材適所での積極的な活用が示されて以降、明らかに明かり部での実績が増えている。2011 年度は 14 件の実績であったが、2012 年度は 16 件、2013 年度は 37 件と倍増している。

（2）山陰自動車道（2013 年供用開始）

山陰自動車道の名和淀江道路（鳥取県・名和 IC・淀江 IC 間）明かり部でコンクリート舗装が採用され（約 22,000m²）、昨年度供用された。国土交通省が適材適所でコンクリート舗装を推進する一例といえる。

(3) 日本海東北自動車道 (2012 年供用開始)

温海温泉 IC-鶴岡 JCT 間の延長約 26km のうち、コンクリート舗装区間は約 18km。

トンネルと明かり部区間が連続するところを中心に、コンクリート舗装を採用。

(4) 阪神高速 2 号淀川左岸線 (2013 年供用開始)

阪神高速 2 号淀川左岸線へポーラスコンクリート舗装が本格採用された。ポーラスコンクリート舗装は、高速道路では 1990 年代後半に旧日本道路公団の料金所などで一部採用された例はあるが、本線上ではわが国初の取組みとなる。今回の採用区間はトンネル入口近傍の勾配が 5.0% と大きく、かなりのスピードでトンネルに進入することが予想されること。また、トンネル坑口からの進入後、曲線半径 157m の急カーブがあり、特に雨天時に路面が湿潤状態になった状況での事故の発生が懸念され、路面の雨水の滞水を排除しスリップを防止することを目的に、耐久性の高いポーラスコンクリート舗装が採用された。この施工により、今後の車道用ポーラスコンクリート舗装の普及に一層の弾みがつくことが期待されている。

以上

<参考>

1DAY PAVE の施工実績と見学会開催状況（2009 年 5 月～ ）

年 月	場 所	舗装の種類	面積 (m ²)	見学会 参加者	施工者
2009 年 5 月	太平洋社・熊谷工場	1DAY PAVE	256		
2012 年 2 月	京都・宇治川堤防	1DAY PAVE	90	—	世紀東急
3 月	東京都北区	1DAY PAVE	8	—	
10 月	新日鐵住金和歌山製鐵所	1DAY PAVE	131	—	三井住建 道路
10 月	新日鐵住金和歌山製鐵所	1DAY PAVE	68	—	三井住建 道路
11 月	太平洋社・宇都宮南 SS	1DAY PAVE	240	100	前田道路
2013 年 3 月	太平洋社・松本 SS	1DAY PAVE	115	50	北信土建
3 月	宇部社・技術開発研究所	1DAY PAVE	133	30	佐藤渡辺
6 月	宇部社・弥生道路	1DAY PAVE	631	90	佐藤渡辺
8 月	三菱社・横瀬工場	1DAY PAVE	150	80	山口組
8 月	太平洋社・名古屋 SS	1DAY PAVE	220	—	三岐通運
9 月	太平洋社・由良 SS	1DAY PAVE	360	45	村上孝建 設
10 月	宇部社・ケミカル西工場	1DAY PAVE	248	—	大成ロテ ック
10 月	太平洋社・小樽 SS	1DAY PAVE	389	30	岡本興業
11 月	宇部社・ケミカル東工場	1DAY PAVE	223	—	大成ロテ ック
11 月	太平洋マテリアル・小野田 工場	1DAY PAVE	213	120	大成ロテ ック
11 月	太平洋社・篠ノ井 SS	1DAY PAVE	470	180	前田道路
12 月	エルエムサンパワー・鳥越 太陽光発電所（福岡）	1DAY PAVE	150	120	西部建設
12 月	太平洋社・新潟南 SS	1DAY PAVE	360	—	前田道路
12 月	三菱社・直島製錬所	1DAY PAVE	300	20	大成建設
12 月	金沢生コンクリート・構内 （石川）	1DAY PAVE	120	20	豊蔵組
2014 年 1 月	東海生コンクリート・構内 （茨城）	1DAY PAVE	170	150	岡部工務 店

3 月	株式会社サンコー・構内 (神戸)	1DAY PAVE	70	90	村上孝建設
4 月	住友大阪社・セメント・コンクリート研究所	1DAY PAVE	48	130	鹿島道路
5 月	住友大阪社・岐阜工場	1DAY PAVE	90	130	白山建設
5 月	三菱社・九州工場および 福岡県荏田町町道(一部) (三菱社発注工事)	1DAY PAVE	24	—	西部建設
6 月	トクヤマ社・大分 SS	1DAY PAVE	105	20	ナカノ建設工業
6 月	山口県・厚東川水路橋改築 工事用道路	1DAY PAVE	720	10	前田産業/ 佐藤渡辺
7 月	兵庫県・海岸維持修繕工事	1DAY PAVE	70	—	大林
7 月	宇部社・興産道路	1DAY PAVE	25	—	広成建設
8 月	セメント協会研究所	1DAY PAVE	85	50	三和建設
8 月	株式会社サンコー・構内 (神戸)	1DAY PAVE	70	70	村上孝建設
9 月	住友大阪社・東岡山 SS	1DAY PAVE	1258	240	前田道路
9 月	太平洋社・苫小牧 SS	1DAY PAVE	397	160	栗林機工 /NIPPO
10 月	宇部社・ケミカル工場	1DAY PAVE	106	—	佐藤渡辺
10 月	住友大阪社・高知 SS 隣接 地	1DAY PAVE	100		
10 月	住友大阪社・赤穂工場	1DAY PAVE	194		
合 計	37 件		8407		

注；見学会参加者は、見学会を実施した箇所のみ記載

<参考>

1DAY PAVE 今後の施工予定

- * 太平洋社；中央研究所構内（千葉、11 月）
今治 SS 構内（愛媛）
- * 三菱社；中国菱光（株）構内（広島、11 月）
- * 電化社；青海工場（新潟、11 月）