

2025年 6月 11日

福岡県知事

服部 誠太郎 様

コンクリート舗装の推進に関する要望書

一般社団法人 セメント協会

コンクリート舗装の推進に関する要望

わが国では、人口減少・超高齢化社会の到来に直面し、社会資本は急激な老朽化が懸念されています。同時に、近年多発する自然災害への備えの必要性も高まっており、限られた予算を効果的に使うことが求められています。また、資源に乏しい日本においては、土木資材の自給や資源の循環利用も非常に重要となります。

道路分野においては、国土強靱化に資する舗装の長寿命化やライフサイクルコスト（LCC）の削減が求められています。コンクリート舗装は、これらに合致する舗装技術であり、国においては適材適所でコンクリート舗装を活用し、近年では毎年 20km 以上延伸しております。また、物流問題対応に向けた車両の大型化も進みつつあり、舗装の高耐久化による LCC の削減効果は今後さらに向上していくものと考えられます。つきましては、都道府県におかれましても社会資本維持費の削減や資源循環を保つためにも、コンクリート舗装の活用をお願い申し上げます。

セメントコンクリートは、ほぼ唯一国内で 100% 自給できる土木資材であり、その主要材料であるセメントは製造において大量かつ多様な廃棄物・副産物を循環利用しています。例えば、建設発生土や下水汚泥、災害廃棄物などであります。年間のセメント生産量 4,700 万トンに対し、循環利用される廃棄物の利用量は 2,300 万トンにも達し、国内の資源循環利用の約 1 割を占めています。さらに、セメントはその生産において最終処分が必要な廃棄物をほぼ排出しないため、静脈産業として資源の有効活用のみならず最終処分場の延命にも大きく寄与しております。このようにコンクリート舗装を活用することは、土木材料の自給率向上だけでなく環境へも大きく貢献することになります。

また、セメント産業は「災害廃棄物処理支援ネットワーク（D. Waste-Net）」に発足当初から参画しており、業界共通の災害廃棄物の前処理・運搬方法の作成、処理の体制を構築しております。これにより、地震や豪雨災害時に被災自治体で発生した多くの災害廃棄物を製造時の原料や燃料代替物として受け入れており、自治体の復旧・復興を支えています。

コンクリート舗装は LCC の向上だけでなく、地震等の災害時にも緊急交通の確保ができ、国土強靱化にも資する技術でもあります。また、コンクリート舗装を活用することで必然と

して舗装の補修工事が少なくなり、現場の人手不足解消にもつながります。今後とも、道路行政の推進に当たりましては、LCC の向上を主軸としながら、国土強靱化や土木材料の自給・資源循環利用、人手不足解消の観点からも、コンクリート舗装の活

用に対しまして、特段のご配慮を賜りますようお願い申し上げます。

＜要望の要点＞

- ・ 明かり部におけるコンクリート舗装の積極的な活用
- ・ ライフサイクルコストの比較を主軸としつつも、地域の廃棄物循環利用などの貢献も加味した舗装種別の選定
- ・ 地震直後の交通確保も考慮した基幹路線におけるコンクリート舗装の採用
- ・ 県職員へのコンクリート舗装講習会の実施

参考. セメントの国内生産量(2024年度)

			全国シェア
全国		41, 132千トン	
うち	福岡県	8, 860千トン	22%
	山口県	6, 656千トン	16%

一般社団法人セメント協会 加盟会社一覧

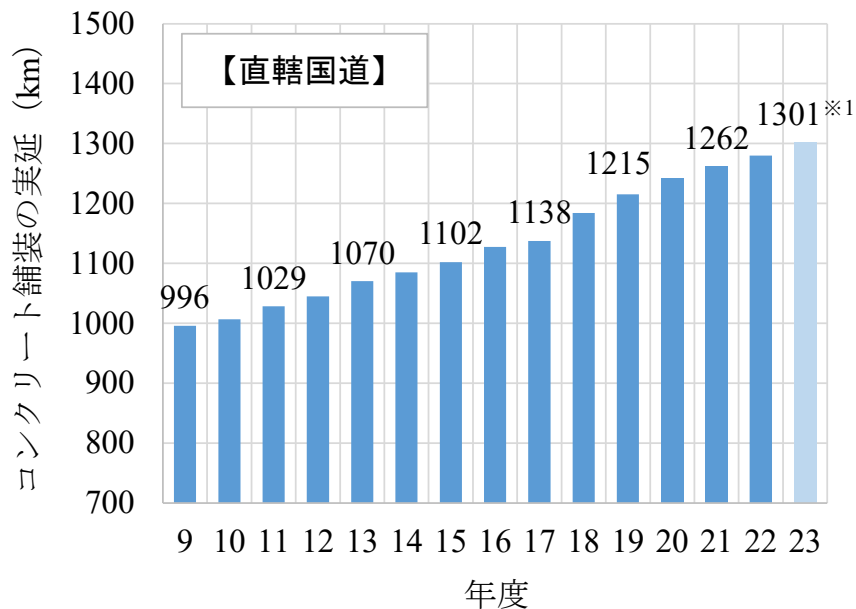
2025年4月1日現在

八戸セメント株式会社	代表取締役社長	明代 知也
日鉄高炉セメント株式会社	代表取締役社長	江頭 秀起
日鉄セメント株式会社	代表取締役社長	佐坂 晋二
東ソー株式会社	代表取締役社長 社長執行役員	栗田 守
株式会社トクヤマ	代表取締役 社長執行役員	横田 浩
琉球セメント株式会社	代表取締役社長	喜久里 忍
荏田セメント株式会社	代表取締役会長	麻生 泰
太平洋セメント株式会社	代表取締役社長	田浦 良文
敦賀セメント株式会社	代表取締役社長	山本 学
株式会社デイ・シー	代表取締役社長	上野山佳志
デンカ株式会社	代表取締役社長	石田 郁雄
麻生セメント株式会社	代表取締役会長	麻生 泰
UBE三菱セメント株式会社	代表取締役社長	平野 和人
明星セメント株式会社	代表取締役社長	菅原 知之
日立セメント株式会社	代表取締役 社長執行役員	株木 康吉
住友大阪セメント株式会社	代表取締役 取締役社長	諸橋 央典

以 上

コンクリート舗装の活用状況

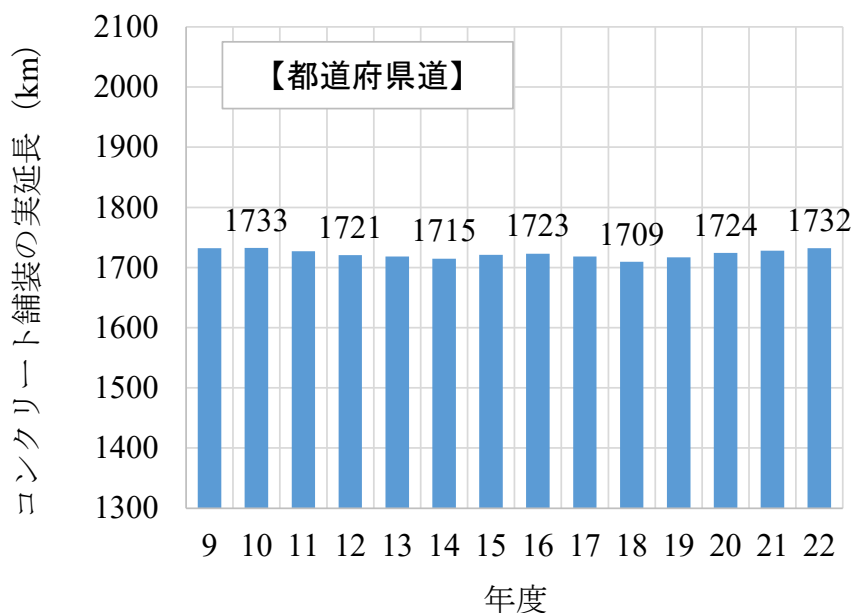
- ・直轄国道においてはコンクリート舗装の採用が堅調に推移しており、道路統計年報等によると最近10年では毎年約20km ずつコンクリート舗装が延伸している



直轄国道におけるコンクリート舗装延長の推移

(※9～22 年度は道路統計年報より、23 年度は国交省ヒアリングより推定)

- ・都道府県道ではコンクリート舗装の活用が進んでいない



都道府県道におけるコンクリート舗装延長の推移

(道路統計年報より)

舗装の特徴

コンクリート舗装

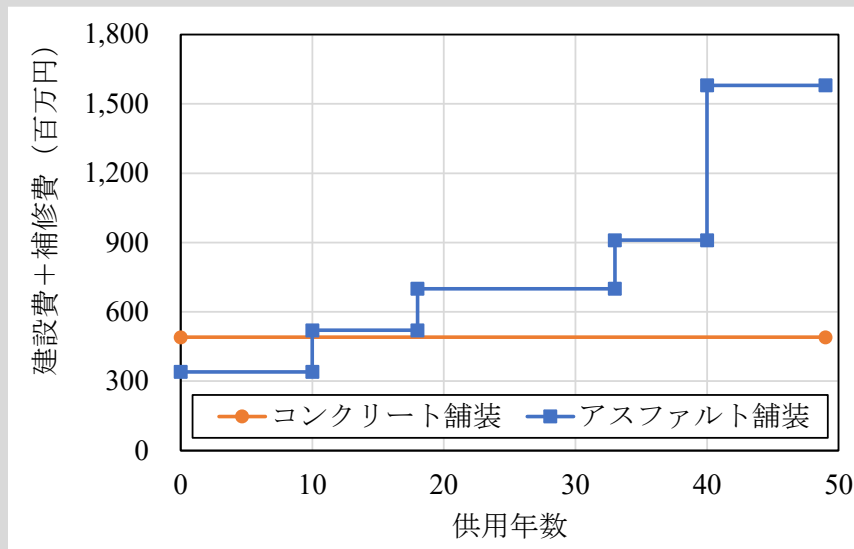
- ✓ ライフサイクルコストが安価
- ✓ 耐用年数 20 年以上
- ✓ 長期間大規模補修が不要

アスファルト舗装

- ✓ 設計・施工が比較的容易
- ✓ 耐用年数 10 年程度
- ✓ スクラップ&ビルドを繰り返す

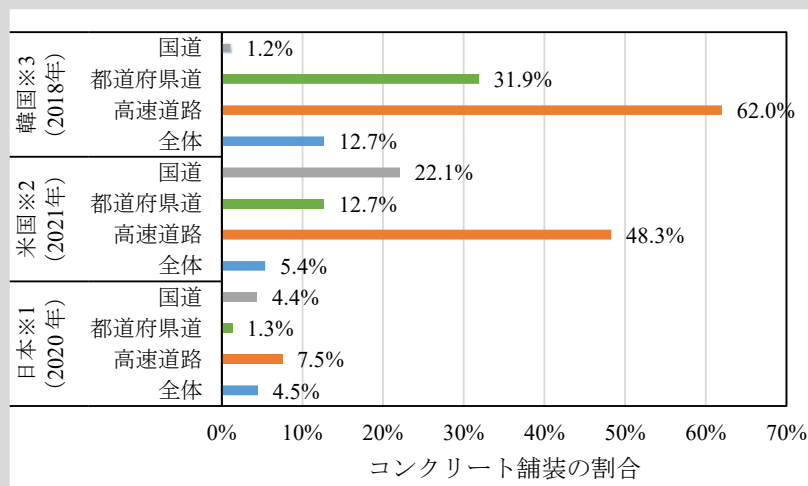
コンクリート舗装のライフサイクルコスト

・ライフサイクルコストではコンクリート舗装が安価



国道 20 号におけるライフサイクルコスト比較(土木研究所調べ)

諸外国でのコンクリート舗装の活用状況



諸外国におけるコンクリート舗装の割合

(※1 日本における国道は直轄・非直轄を含んだ値)

(※2 米国における国道は州道、都道府県道は群・市道等の値)

(※3 韓国における都道府県道は特別・広域市道の値)

積雪寒冷地におけるコンクリート舗装の利点

- ・積雪寒冷地において舗装に求められる性能は、凍結融解（ポットホールなど）や、除雪・タイヤチェーンによる摩耗への耐性が求められる。
- ・コンクリート舗装は、材料的にポットホールが発生することが無い舗装であり、融雪期における補修工事を大幅に減らすことが可能。耐摩耗性も非常に高い。



北海道開発局から示されたポットホールの様子
(道路行政セミナー2024.4 資料より)

地震直後も交通を止めない連続鉄筋コンクリート舗装

- ・地震による液状化により不等沈下が発生し、表層が最大で 20cm ほど沈下したが、時速 60km 程度で走行可能であり、緊急車両等の交通を維持した
- ・災害時における緊急交通を確保する観点からもコンクリート舗装を活用頂きたい



鳥取県中部地震(震度 6 弱)で被災した国道 9 号北条パイパスの連続鉄筋コンクリート舗装
(側道のアスファルト舗装は 10cm 以上の段差が発生した)

早期交通開放型コンクリート舗装 1DAY PAVE

✓養生期間を材齢1日以内に短縮

養生時間24時間で養生終了強度に到達

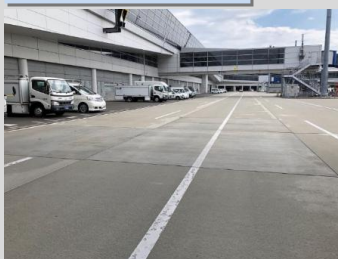
✓特殊な材料を使用せず、多くの生コン工場で製造可能

JIS A 5308に規定されている材料のみを使用

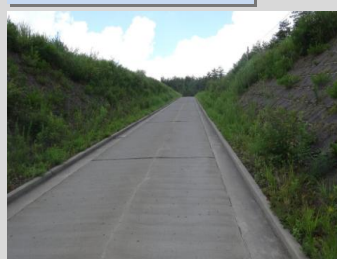
国道・県道



空港・港湾



工事用道路



交差点



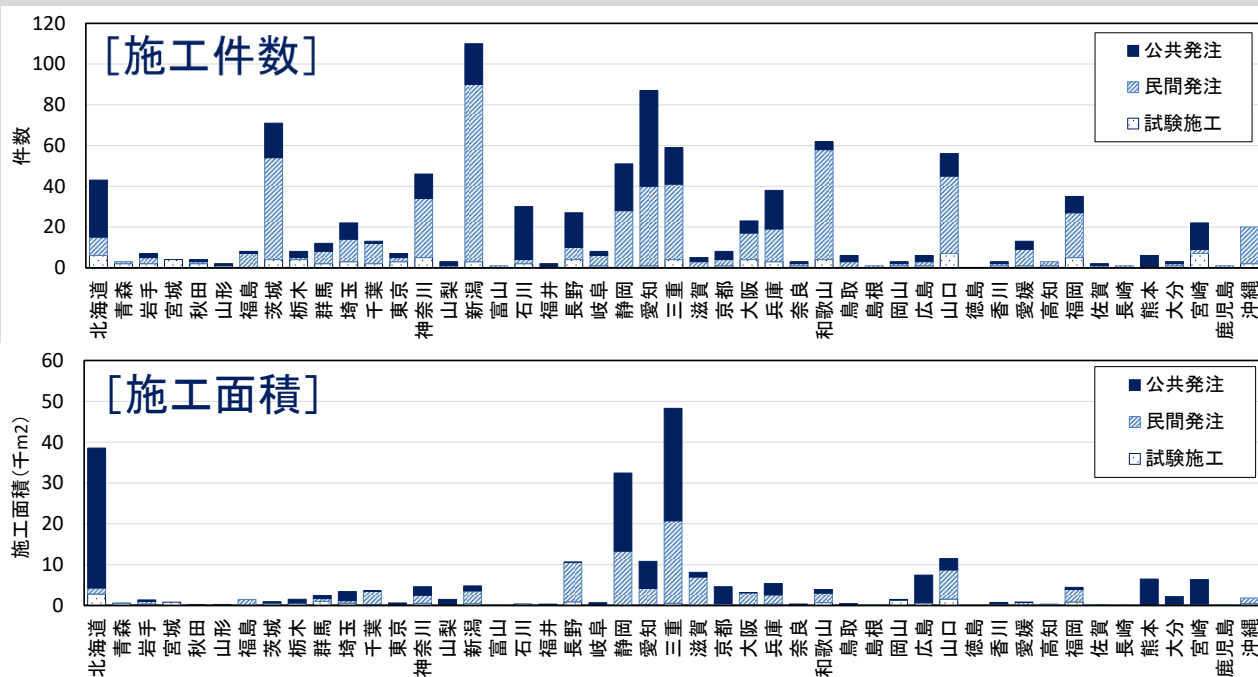
駐車場



急こう配



これまでの適用実績箇所(1DAY PAVE 製造施工マニュアルより)



23 年度までの累積 公共発注: 337 件、13.3 万 m² 民間発注: 537 件、9.0 万 m²

1DAY PAVE の適用実績(セ協調べ、2023 年度末時点)

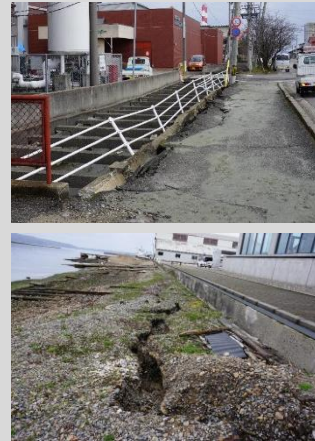
国土強靱化に資するセメント系固化材による地盤改良

- ・土を固化し、地盤の支持力を強化して液状化を防止する
- ・能登半島地震においても地盤改良を行った医療施設は被災直後も診療を継続した
- ・東日本大震災では、地盤改良を行った河川堤防は被災後もその機能を維持した

能登半島地震の事例(七尾市の医療施設)



被災直後の医療施設全景



周辺(未改良)の被災状況

能登半島地震で被災した医療施設(七尾市)、周辺は液状化により地割れや沈下・噴砂が発生したが、地盤改良を行っていた病院に大きな被害はなく診療を継続した

東日本大震災の事例(鳴瀬川堤防)



地盤改良区間は健全



未改良区間の被災状況

東日本大震災で被災した鳴瀬川堤防は、地盤改良を実施した区間は健全であったが未改良部分では天端の沈下や縦断クラック、裏法側道の隆起・はらみ出しが発生