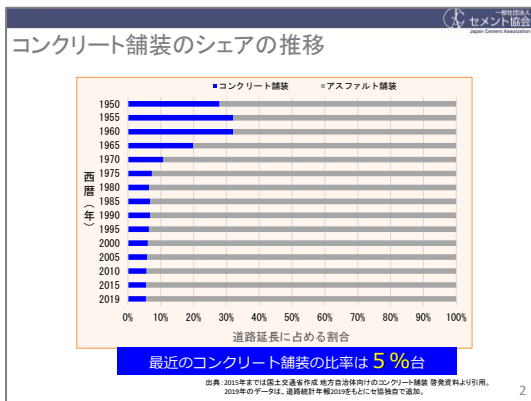


## 補足説明資料

### 【スライド2】



2015年までのデータは国土交通省道路局、同国土技術政策総合研究所、国立研究法人土木研究所より公表された資料より引用。また、2019年データに関しては、道路統計年報2019を基に協会独自で追加。

上述の公表された資料の詳細は、以下を参照ください。

[http://www.jcassoc.or.jp/cement/4pdf/jk8\\_01.pdf](http://www.jcassoc.or.jp/cement/4pdf/jk8_01.pdf)

また、道路統計年報2019は、以下を参照ください。

<https://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-data/tokei-nen/2019/nenpo02.html>

### 【スライド4】



特長①：耐久性が極めてよい。

写真は左から

- ・八王子の国道20号 (供用50年超)
- ・名古屋市内の国道22号 (供用30年超)
- ・山形の国道13号 (供用30年超)

いずれも N7 交通量区分の重交通路線 (大型車交通量 3,000 台/日以上)。

特長②：ライフサイクルコスト (LCC) が廉価。

《国道20号の例》国土交通省関東地方整備局が調査・公表したもの。初期コストは赤線のコンクリート舗装の方が高いが、青線のアスファルト舗装は供用中2回のオーバーレイ、1回打ち換えを実施。建設費と補修費を合わせたLCCは、コンクリート舗装はアスファルト舗装の1/3。

### 【スライド5】



特長③：大型車の燃費がよい。

カナダの国立機関 (NRC) が、調査 (気候変動に関するカナダ政府のアクションプラン2000における調査) を実施し、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%優れているとの結果を報告しています (2006年1月ほか)。

セメント協会でも大型車の走行抵抗と舗装路面の関係に関する調査を、成田空港内の滑走路、道東自動車道、国総研試走路 (つくば) で実施し、転がり抵抗値を測定しました。その測定結果に基づいて日本自動車研究所に大型車の燃費シミュレーションを依頼した結果、コンクリート舗装はアスファルト舗装に比べて、0.8～4.8%燃費向上することが示されました。

<http://www.jcassoc.or.jp/cement/1jpn/jk4.html>

[http://www.jcassoc.or.jp/cement/4pdf/jk4\\_02.pdf](http://www.jcassoc.or.jp/cement/4pdf/jk4_02.pdf)

## 【スライド 6】

協会技術委員会による技術開発の例

### 早期交通開放型コンクリート舗装(1DAY PAVE)

**1DAY PAVEの特長**

- 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
- 施工が容易な流動性の良いコンクリート（補修工法）

国土交通省が運営するNETISに登録（KT-130044-VE）

これまでの実績※1

- ◆発注件数：325件（うち95件が公共事業）
- ◆施工面積：約85,500㎡

※1 セメント協会調べ、2020年8月現在

## 早期交通開放コンクリート舗装 1DAY PAVE

### ◇特徴

- ①養生期間を材齢 24 時間以内に短縮し、早期交通開放性を飛躍的にアップ
- ②汎用的な材料を使用し、コストアップ抑制
- ③特殊な施工方法は不要

### ◇新技術情報提供システム NETIS に登録

<https://www.netis.mlit.go.jp/netis/pubsearch/details?regNo=KT-130044%20>

早強ポルトランドセメント、高性能 AE 減水剤を使用し、水セメント比を 35%と通常の舗装用コンクリートよりも小さめにしていることが特徴。


詳しくは、

[http://www.jcassoc.or.jp/cement/4pdf/jk15\\_01.pdf](http://www.jcassoc.or.jp/cement/4pdf/jk15_01.pdf)

## 【スライド 8】

1DAY PAVEの適用例2

### 駐車場・バス停への適用



東名高速道路 小笠パーキングエリアの駐車場に採用された1DAY PAVE

辻堂駅前(神奈川県藤沢市)のバス停に採用された1DAY PAVE(2020年6月施工)

## 1DAY PAVE の適用例 2

### 【駐車場アスファルト舗装のわだち掘れの原因について】

長距離トラックのドライバーなどはエンジンをかけたまま仮眠等休憩をとることがあります。このアイドリング状態のエンジン振動がタイヤから舗装に伝わります。その振動が長時間続くことでアスファルトにわだち掘れが生じます。

## 【スライド 10】

コンクリート舗装 特長を生かした適用事例

アスファルト舗装からコンクリート舗装へ

### 名古屋交差点（1DAY PAVEやPC版舗装を採用、名古屋国道事務所）



今後施工予定

## コンクリート舗装 特長を生かした適用事例

### ◇日銀前交差点（愛知県名古屋市中区丸の内）

これまでにない大規模な交差点のコンクリート舗装工事です。

情報提供は国土交通省名古屋国道事務所です。

至 岐阜



至 豊橋

日銀前交差点は、国道19号と国道22号、愛知県道が交差する交差点で、日交通量は5万台とのこと。



コンクリート工事前のアスファルト舗装の様子



1DAY PAVE も一部の車線で使用しています。

コンクリート舗装の特長については、セメント協会ホームページに詳しく掲載されていますので、ご参照ください。  
<http://www.jcassoc.or.jp/cement/1jpn/jk.html>

以上