

# 舗装業界の現状と舗装技術への期待

(社)日本道路建設業協会 副会長

原 毅

(日本道路株式会社 代表取締役社長)



# 道建協の設立

(社)日本道路建設業協会

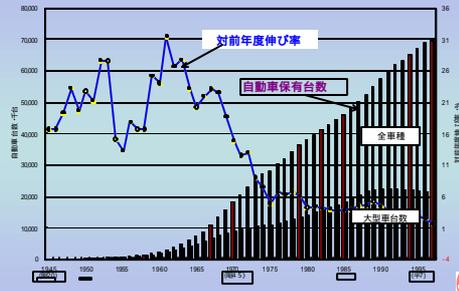
◆ 設立時期 : 昭和 20年 11月 1日

◆ 基本方針 : 「道路整備の推進」  
「道路技術の向上」  
「道路建設の健全な発展」

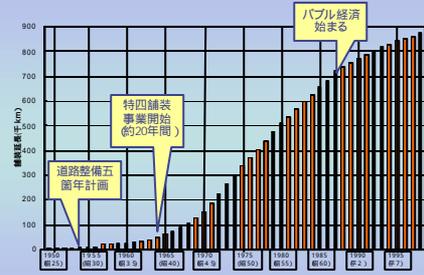


# 舗装産業の進展

◆ 自動車保有台数の推移



◆ 舗装延長 (簡易舗装を含む) の推移



# 1945 (終戦)



終戦当時の国会議事堂付近



# 1945 - 1954 (戦後の復興)

◆ 1945年当時の道路延長と舗装率

国道

9,500km(17.1%)

都道府県道

115,000km(3.5%)

市町村道

74,500km(0.7%)

(現在の道路延長 約

1,160,000km)

昭和 24年、米軍払い下げの  
MC - 3による舗装工事



## 1955 - 1970 (高度成長期)

- ◆ 第一次道路整備五箇年計画 (1954)
- ◆ もはや戦後ではない (経企庁、経済白書)
- ◆ 日本のGNP世界 2位 (1969) 個人所得 20位
- ◆ 予想を上回る交通量の伸び



昭和28年  
読売飛行場



## 1971 - 1986 (低成長期)

- ◆ ドル (ニクソン) ショック (1971)
- ◆ オイルショック (1973) ・ 狂乱物価
- ◆ ガルブレイス 「不確実性の時代」 出版 (78)



わだち掘れ / 道路構造令の改訂 (1970) 車線主義



## 1987 - 1995 (バブルの時代)

- ◆ 地価高騰しバブル経済始まる (1987)
- ◆ 1ドルが初めて100円を突破 (1994)



資料写真

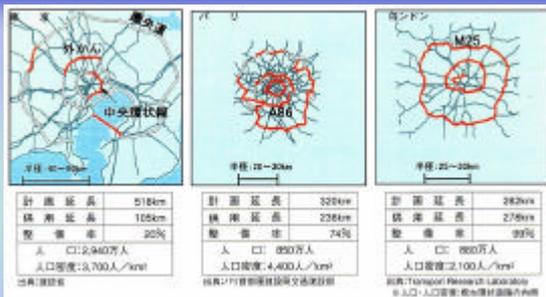


## 1996 -

- ◆ バブルの崩壊
- ◆ 大型プロジェクトの完成 (1998、平成10)  
(本四架橋、アクアライン、関西空港 等)
- ◆ 道路への充足感と公共投資への批判
- ◆ 道路特定財源の一般化議論
- ◆ 小泉政権の誕生 (2001) 骨太の改革
- ◆ 公共投資の減少



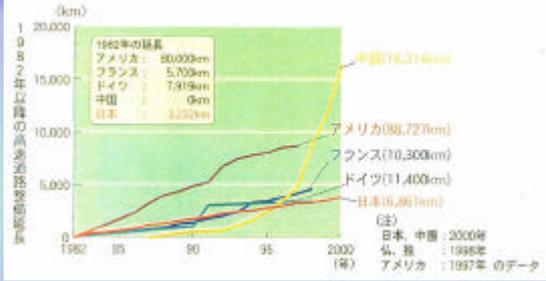
## 東京・パリ・ロンドンの自動車専用道路網比較



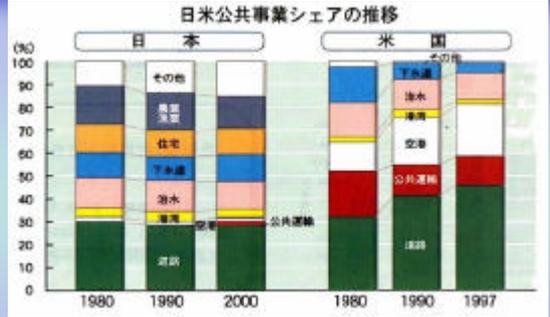
## 日独道路ネットワークの比較



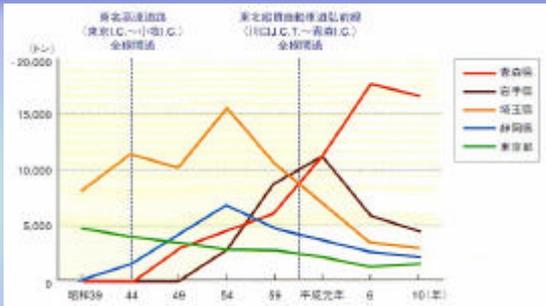
## 諸外国の高速道路整備の推移



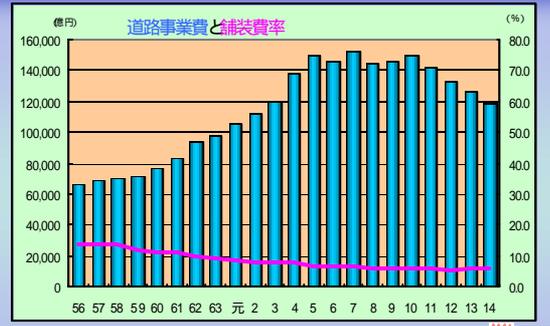
## 日米公共事業比較



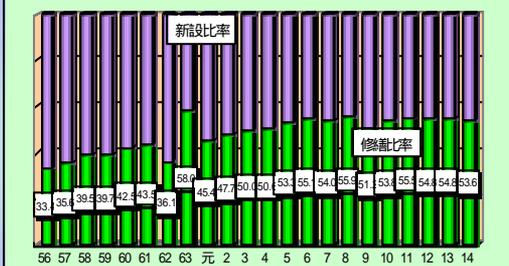
## 東京中央卸売市場におけるダイコン取引高 (数量) の推移



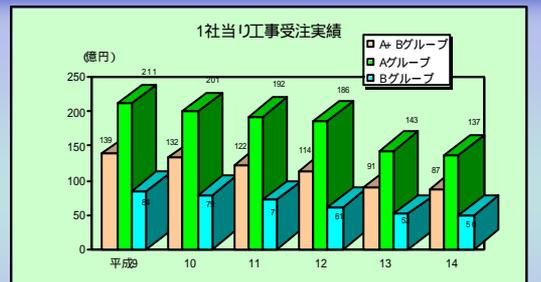
## 舗装工事量の推移



## 舗装費 (新設と修繕の比率%)



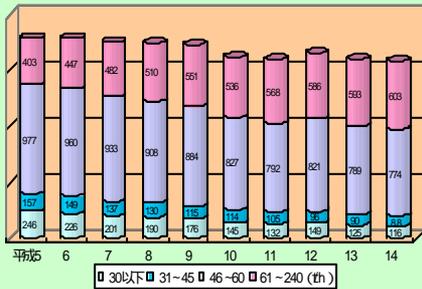
## 統計に見る舗装業界の現状



Aグループ舗装専業率 50%以上の会員 10社)  
 Bグループ舗装専業率 50%未満の会員 137社)



アスファルトプラントの能力別基数



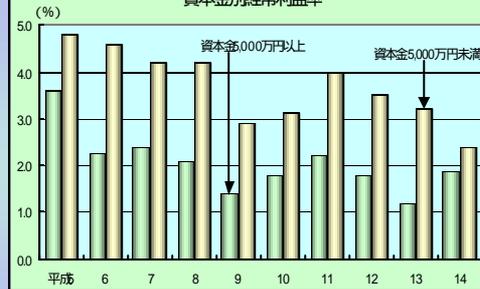
アスファルト合材の製造実績



資本金別社当り完成工事高



資本金別経常利益率



1社当り従業員数



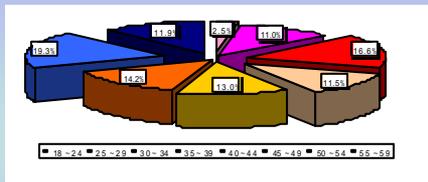
## 舗装業界の抱える課題

- ◆ 施工業者数の過剰
- ◆ 内外価格差の是正 コスト縮減
- ◆ 技術力の評価・舗装技術者資格制度
- ◆ 公共工事入札適正化法
- ◆ アスファルト舗装工事施工体制



## 舗装技術者への期待

### ◆舗装業界の年齢構成例



- ◆ 30代、40代の置かれた立場
- ◆ 5年後、10年後の舗装技術を担う世代



## 新しい技術への期待

- ◆ 舗装本来の機能 + 付加機能 (社会ニーズに対応)
- ◆ 環境の改善に寄与する舗装
  - 水循環を乱さない
  - 透水性舗装
  - 路面温度を上げない
  - 遮熱、保水性舗装



- ◆ 交通騒音の低減
  - 低騒音舗装、多孔質弾性舗装
- ◆ 交通規制を少なくする舗装技術



アスファルト      コンクリート

長寿命化舗装、

交差点にプレハブコンクリート舗装をした事例 (供用 7年)



## 舗装技術に誇りを持って

- ◆ 夢がもてる指標、プロジェクトの創出
- ◆ 舗装技術に誇りを持って



完

