

資材高騰・人手不足の時代に選ぶべき「賢い選択」 ～なぜ今、コンクリート舗装がライフサイクルコストと持続可能性で優れているのか～

昨今の激しい原材料高騰や、建設業界における深刻な担い手不足。厳しい変革期を迎えている社会資本整備において、道路舗装のあり方が今、大きな転換点を迎えています。

1. 原材料高騰が変えた「初期費用」の常識

これまで「コンクリート舗装はアスファルト舗装に比べて初期費用（イニシャルコスト）が高い」というイメージが定着していました。しかし、近年の原油価格高騰や円安に伴い、石油由来であるストレートアスファルトの価格は激しく高騰しています。さらに、アスファルト合材製造時の加熱エネルギーコスト上昇も加わり、両者の初期の価格差は急速に縮小しています。セメントや生コンクリートも価格改定が行われていますが、構造物全体における材料費の割合を考慮すると、その影響は比較的緩やかです。「最初はアスファルトが圧倒的に安い」という前提は、今や過去のものとなりつつあります。

2. 「人手不足時代」に数年おきの維持修繕は可能か

アスファルト舗装は、数年～10年おきに切削オーバーレイやパッチングなどの定期的な維持修繕が欠かせません。しかし現在、建設業界は「2024年問題」や少子高齢化による深刻な労働力不足に直面しています。これからは「予算があっても、工事をしてくれる建設会社や技術者が確保できない」という事態が現実味を帯びてきます。

これに対し、コンクリート舗装は20年～30年、適切な設計・施工を行えば50年近くにわたり、原則として目地の補修程度で安定した路面を維持できます。メンテナンス回数を劇的に減らすことは、そのまま現場の省人化へと直結し、人手不足時代のインフラ維持管理における最大の解決策となります。

3. 長期的なLCCの圧倒的優位と「地産地消」の価値

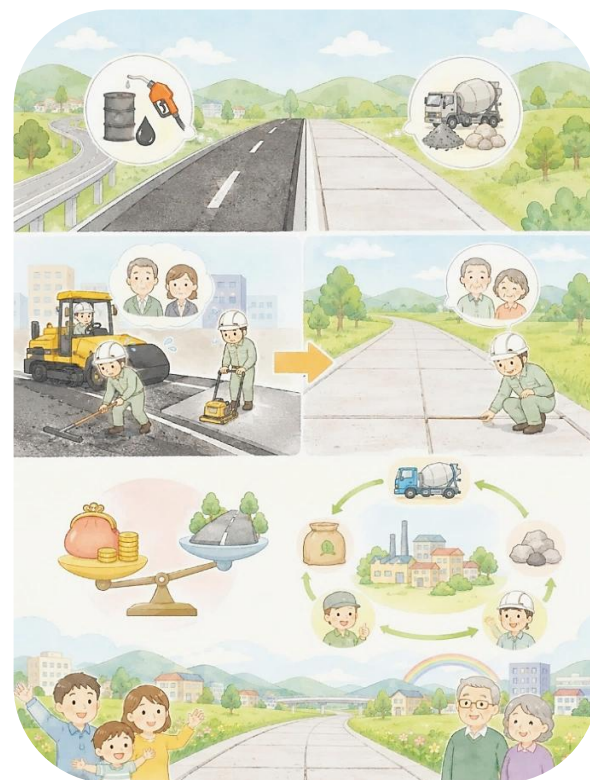
25年～50年という長期的なライフサイクルコスト（LCC）で試算した場合、メンテナンス頻度が極めて低いコンクリート舗装の総コストは、アスファルトの2分の1以下に抑えられるというデータが各地方整備局等でも実証されています。（国土交通省（各地方整備局）の道路技術委員会資料や、一般社団法人セメント協会がまとめている実道路の追跡調査データに基づいています。）

また、コンクリートは100%海外の原油に依存するアスファルトとは異なり、セメント、骨材などすべて国内産です。国や県の貴重な財政予算を海外へ流出させることなく、地域経済の循環と雇用維持に貢献できるという、大きな大義名分を持っています。

まとめ. 未来への賢い財政投資を

物価高騰と人手不足が常態化するこれからの時代だからこそ、一度の投資で長持ちし、将来の修繕負担を最小限に抑えるコンクリート舗装こそが、最も賢く持続可能な選択です。

これからも、確かな品質の生コンクリートの安定供給を通じて、豊かで強靱な道づくりに貢献していきます。



会 計 検 査



『公共工事と会計検査』の改訂8版より「会計検査こぼれ話」をご紹介します。
一息ついて読んでいただければ幸いです(^-^)/

著者の市川 啓次郎(いちかわ けいじろう)氏は昭和19年生まれ。
元会計検査院 国土交通総括検査室長を務められていました。

会計検査こぼれ話：スーパー調査官

企業などの人材構成をみると、機関車のように引っ張る人が2割、まあまあがんばっている人が6割、ほとんどぶらさがっている状態の人が2割というのが一般的な分布だといえます。さて、会計検査院にこの比率を当てはめてみると、各検査課により人数は違いますが、総勢で25人ぐらい、課長、副長や事務官等を除く調査官、調査官補が15人ぐらいというのが、一つの課の標準的な構成です。とすると、機関車調査官3人、普通9人、その他3人ということになります。確かに、会計検査院の各課には、機関車のように力持ちの調査官が複数います。そうした調査官には検査院内部で「背番号」が自然と付与されます。ひとたびこの背番号を獲得すると、これはずっとついてまわります。いわばスーパー調査官といったところですよ。課では重要な分野、部署の検査をそうした調査官に委ねます。また、受検庁にもこうした情報は伝わります。受検庁もこうした調査官に対しては対応も変わってきます。鋭く本質に迫る迫力のある検査に対しては、受検側も抵抗路線より対話路線を選択します。普通の調査官が相当な時間をかけて相手方を追い詰め、ようやく得られる本音の話も、相手方の「対話路線」選択により、早々に得られるので、検査のスピードが異なってきます。ますます検査実績で差がついてくるわけです。

かつて、仕えた上司が「課にスーパー調査官が1人いれば、課としての責任は果たせる。2人もいれば御の字だよ」と話していたことがあります。表現がオーバーな人だったので、割り引いて考えなければなりませんし、何より検査手法が現在とはかなり違う時代のことですので、現在にそのまま当てはめることはできませんが。

ところで、若手ながら「スーパー」との触れ込みの調査官が人事異動で同じ課に配属されてきたときのことで。実地検査が終わるたびに課内で「検討会」を開き、どういう問題があったかを各人が発表し、他の人が意見を述べます。年度末に数回の検査があったのですが、この調査官からの報告はぱっとしたものがありません。検討会のあとの「慰労会」の場で、総括副長は、かの調査官に「君は、前の課では4番バッターだったと聞いているが、チームが変わったらまったく打てないんじゃない（前の4番は）怪しいもんだな」ときつい一発。スーパーになるのも、維持するのも楽ではないのです。（K）





レオ

ちゃんの製品紹介コーナー



排水ドレン金具



こんにちは！ライオン通信のレオちゃんです♪

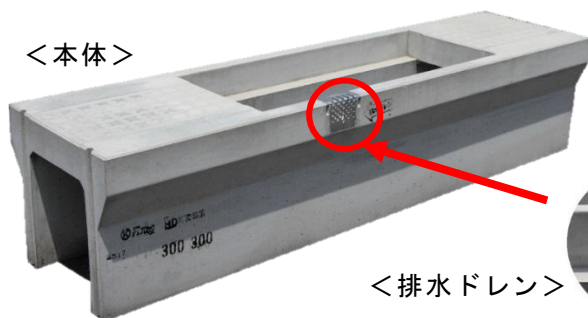
近年、豪雨災害や台風など多くの水害が発生しています。その際、雨水や舗装の沈下による水たまりにお困りではないでしょうか？

また、歩いている時に路面に
たまった水をかけられると
イヤ～な気分になりますよね☹

そこで今月は、路面に残った雨水を側溝内に流す『排水ドレン金具』をご紹介します！
排水ドレン金具は、「[HD可変側溝](#)」に標準設置されており、優れた集水能力を発揮します。
また、既設の側溝に取り付け可能な[後付けタイプ](#)も取り揃えていますので、水たまりの解消に是非ご検討ください！

排水ドレンとは？

<本体>



<排水ドレン>



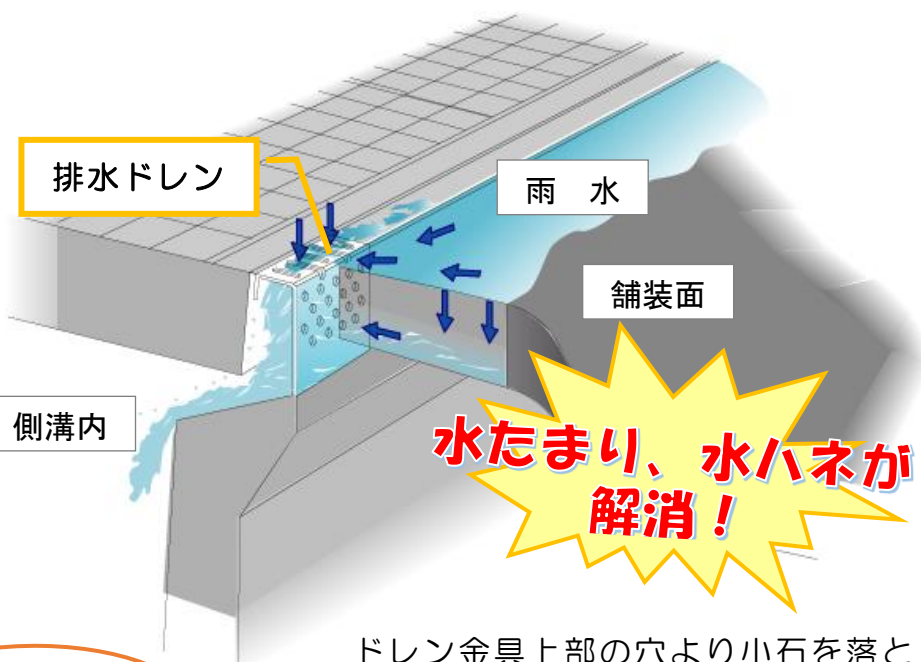
HD可変側溝は、排水ドレンを標準設置しています♪



<蓋>



本体・蓋の表面はアート模様なので滑りにくくなっています。
また、模様の溝が小水路となり水はねを減らします！



道路に大きな水たまり☹！

ドレン金具上部の穴より小石を落とすことができ、内部が開いているので詰まりません。

側面にも穴があるので、排水性舗装内部に流れ込む雨水や舗装の沈下による水たまりの水や、工事中的舗装前の水たまりも集水します！

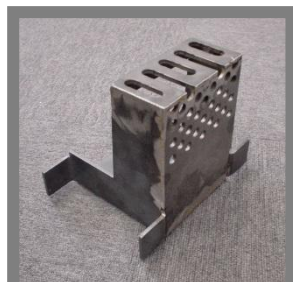
たまった雨水が側溝に
流れていくのわかります！



排水ドレン金具は、既設の側溝に後付け可能！！



排水ドレン金具を
設置すると…



排水ドレン金具
(後付け)



後付け排水ドレン金具
施工後



路面に雨水がたくさん
たまっているので、通行
中に車が通るとに水は
ぬががちゃう。

既設側溝の排水性を高めることができるので、経費削減・工期短縮になります♪



【後付け排水ドレン金具 施工方法】

① 施工前	② カット	③ ハツリ・調整	④ 完成
側溝の蓋掛かり部分です。	アスファルト、側溝を カットします。	不要部分をハツリ、モルタルで調整します。	排水ドレンをはめ込んで 完成！！

【後付け排水ドレン 設置歩掛り/10ヶ所当たり】

名 称	単 位	数 量
普通作業員	人	0. 2
はつり工	人	0. 2
ハンドカッター賃料	日	0. 35
蓋取り外し	枚	10. 0
蓋設置	枚	10. 0
諸雑費	%	10. 0

◆ 製品に関するお問い合わせ☆資料請求は

直通電話: **0858-73-0500**

までお気軽にどうぞ！

FAX : **0858-73-0535**

E-mail : **info@kooge.co**



◆◇ 編集後記

本格的な夏の訪れを感じる季節となりました。

この時期は、2026 ワールドカップの熱戦に胸を躍らせている方も多かったのではないのでしょうか。世界中の選手たちが全力で戦う姿は、多くの感動や勇気を与えてくれました。勝敗だけでなく、仲間を信じて挑戦する姿勢から学ぶことも多くあります。

暑さが厳しくなるこれからの季節、こまめな水分補給と十分な休息を心掛けながら、元気に夏を乗り切りましょう。



<URL> <https://kooge.co/>

<e-mail> info@kooge.co