

# 多様なニーズに応え進化する、アスファルト舗装。

## スタンダード舗装

### ●アスファルト舗装

道路舗装の90%以上は、アスファルト舗装。厳しい交通事情、環境条件に対応し、ライフサイクルを伸ばす技術の開発に取り組んでいます。また、低コストリサイクル技術が確立されていますので、これからも道路舗装の中心的存在です。



### ●橋面アスファルト舗装

加熱アスファルト混合物やグースアスファルト混合物による舗装が一般的ですが、近年は鋼床版舗装用アスファルト混合物として、改質アスファルトや碎石マチックアスファルト、熱硬化性樹脂アスファルトなどを用いています。



## 特殊舗装

### ●自然石脱色アスファルト舗装 ピュアコン

脱色アスファルトは透明度が高いバインダーですから、天然骨材の色調をそのまま生かした舗装が可能です。バスレーンのカラー化、トンネル内の明色舗装、安全対策上での車道、自転車道の識別化などにも採用されています。



### ●改質アスファルト舗装

アスファルト舗装が有する耐流動性、耐摩耗性、すべり抵抗性、耐剥離性といった特性を向上させる舗装工法。耐久性向上を目的とし、アスファルトにゴム・樹脂などの高分子を添加して改善します。



### ●再生アスファルト舗装

道路の補修で発生するアスファルト塊を、舗装路盤材やアスファルト舗装材として再利用することにより、廃棄物処分場不足の解消・環境の保全・骨材資源の有効利用等に貢献します。

### ●大粒径アスファルト舗装

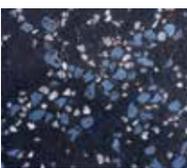
大粒径アスファルト舗装は、骨材の最大粒径が大きなアスファルト混合物を用いる舗装です。骨材のかみ合わせ効果により耐流動性の優れた舗装となります。

### ●碎石マチック舗装

粗骨材量と細骨材に対するフィラー量の多いギャップ粒度の加熱アスファルト混合物を使用します。耐流動性と耐びわれ性を兼ね備えた混合物ですから、耐久性の高い舗装となります。

### ●ロードアスファルト舗装

敷きならしたギャップ粒度のアスファルト混合物上にプレコート碎石（アスファルトで被覆した単粒度碎石）を散布し、締め付けた舗装です。



- すべり止め舗装 ●透水性舗装
- カラー舗装 ●ガラスカレット入り舗装
- 熔融スラグ入り舗装 ●凍結抑制舗装
- 中温化舗装

## 合材工場

- |                             |                             |                               |
|-----------------------------|-----------------------------|-------------------------------|
| ●茨城合材工場<br>Tel.0296(43)1442 | ●枚方アスコン<br>Tel.072(859)6388 | ●千葉中央アスコン<br>Tel.043(422)0630 |
| ●飛騨合材工場<br>Tel.0577(75)2922 | ●綾瀬アスコン<br>Tel.0467(78)7181 | ●新東京アスコン<br>Tel.03(3680)5326  |

## リサイクル工場

- 吉川リサイクルセンター  
Tel.048(982)4411



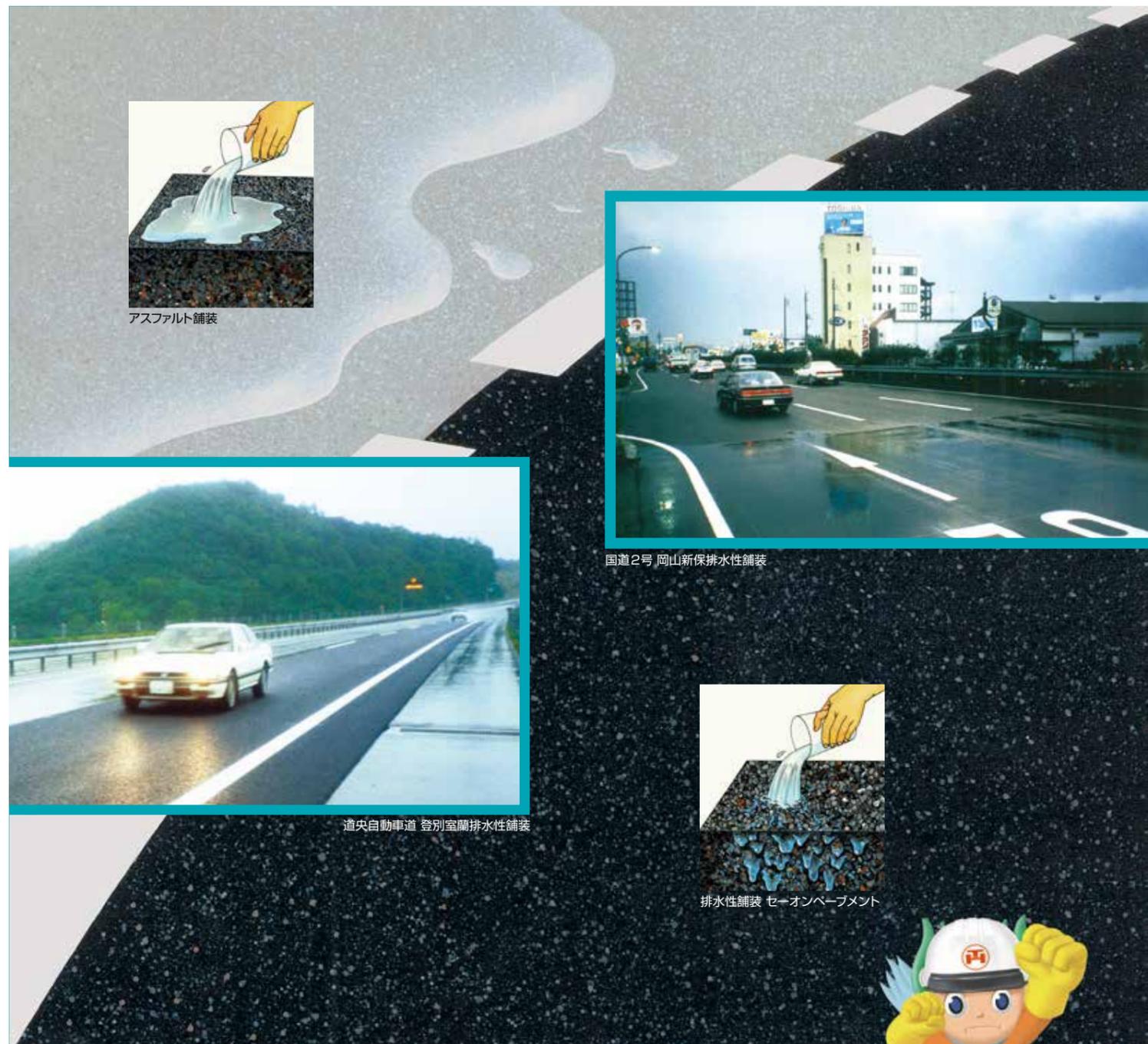
## 日本コムシスグループ 東京舗装工業株式会社



〒101-0021 東京都千代田区外神田二丁目4番4号 第一電波ビル5階  
 本店営業部 Tel.03-3253-5981 Fax.03-3253-5983  
 www.tokyohoso.co.jp e-mail:business@tokyohoso.com  
 支店 関東/東北/関西/中部/九州 高性能セメントG/製品販売G  
 合材工場 茨城/飛騨 JV工場 枚方/綾瀬/千葉/新東京 RC工場 吉川  
 ●このカタログは、2021年3月現在のものです。

低騒音で安全・快適な走行を、お約束する排水性舗装。

# セーオンペーブメント



アスファルト舗装



国道2号 岡山新保排水性舗装



道央自動車道 登別室蘭排水性舗装



排水性舗装 セーオンペーブメント



人と道と自然のハーモニー

日本コムシスグループ  
東京舗装工業株式会社

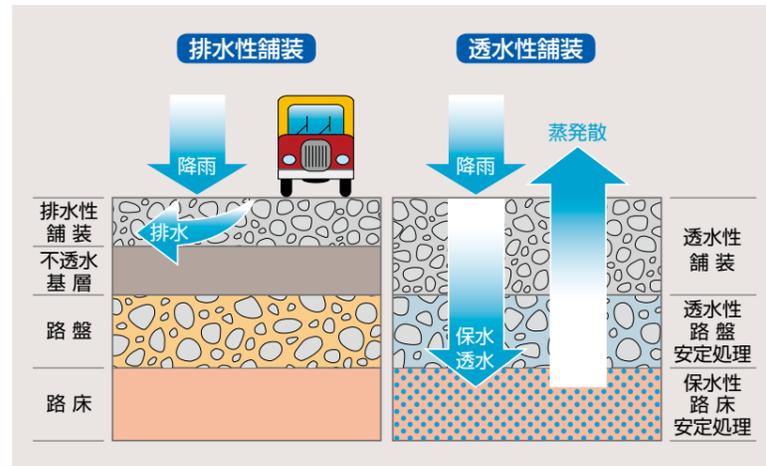
# 雨天時の走行安全性の向上、交通騒音の低減 セーオンペーブメント。

セーオンペーブメントは、アスファルトに高粘度改質アスファルトを用い、粗骨材を主体に15～25%の空隙率を有する「おこし状」の開粒度アスファルト混合物を表層に用い、下の層を不透水層とする構造からなる舗装で、降雨時における雨水等を路側あるいは路肩の排水構造物で処理する、安全性と快適性に優れた機能性舗装です。



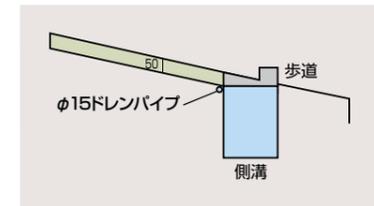
## セーオンペーブメントの特長

- 安全性: すべり抵抗性・視認性**
- 舗装表面が粗面のため「すべり抵抗」が大きく、安全な走行をもたらします。
  - 雨天走行時も視界が確保され、路面標示も見やすく、安全性を向上させます。
  - 雨水が舗装表面に連続した水膜を形成せず、水はね、スモッキングおよびハイドロプレーニング現象を抑制します。
- 快適性: 静粛性・平坦性**
- おこし状の舗装路面が空気の逃げる連続空隙を有しているため、タイヤ騒音(エアポンピング音)等を吸収する機能があり交通騒音低減効果を発揮します。
  - 舗装体の空隙内に残された水分が蒸発し路面温度の上昇防止効果とともに、わだち掘れ防止効果を発揮します。

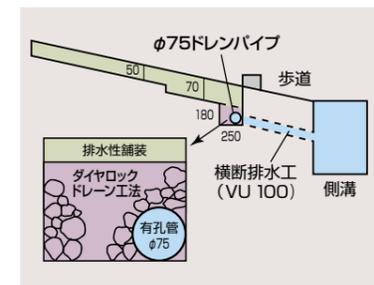


## 排水性舗装の端部排水処理

● 舗装端部排水処理: 降雨時において舗装体内に吸収された雨水を速やかに排出させるための舗装端部排水処理が舗装機能をさらに向上させます。



● 排水処理方式: ダイヤロックドレーン工法のポーラスコンクリートが、排水・透水機能をスムーズにし、安全性、快適性を向上させます。



国道1号 潮見バイパス白須賀排水性舗装



国道9号 浜田カラー排水性舗装

# 高粘度改質アスファルトと破壊・磨耗に強い粗骨材を空隙率15～25%で配合。

## 「排水性アスファルト混合物」の特長

排水性舗装用アスファルト混合物は、たわみ量、載荷量、低温時における摩耗面積など、各種試験で一般のアスファルト舗装と比較し、より高い安定性でしかも高排水性を得られるよう設計します。

## 「高粘度改質アスファルト」の特長

- 空気、水の影響を軽減する十分な被膜厚さをもち、排水機能抜群な粘度の高い改質アスファルトです。
- 骨材の飛散を防ぐ骨材把握力(タフネス)と粘結力(テナシティ)の大きい改質アスファルトです。

## 「粗骨材」のポイント

- 耐破壊性・耐摩耗性に優れていること。
- 整粒砕石を使用すること。
- 吸水率(3.0%以下)が低いこと。

## 排水性舗装用混合物の基本条件

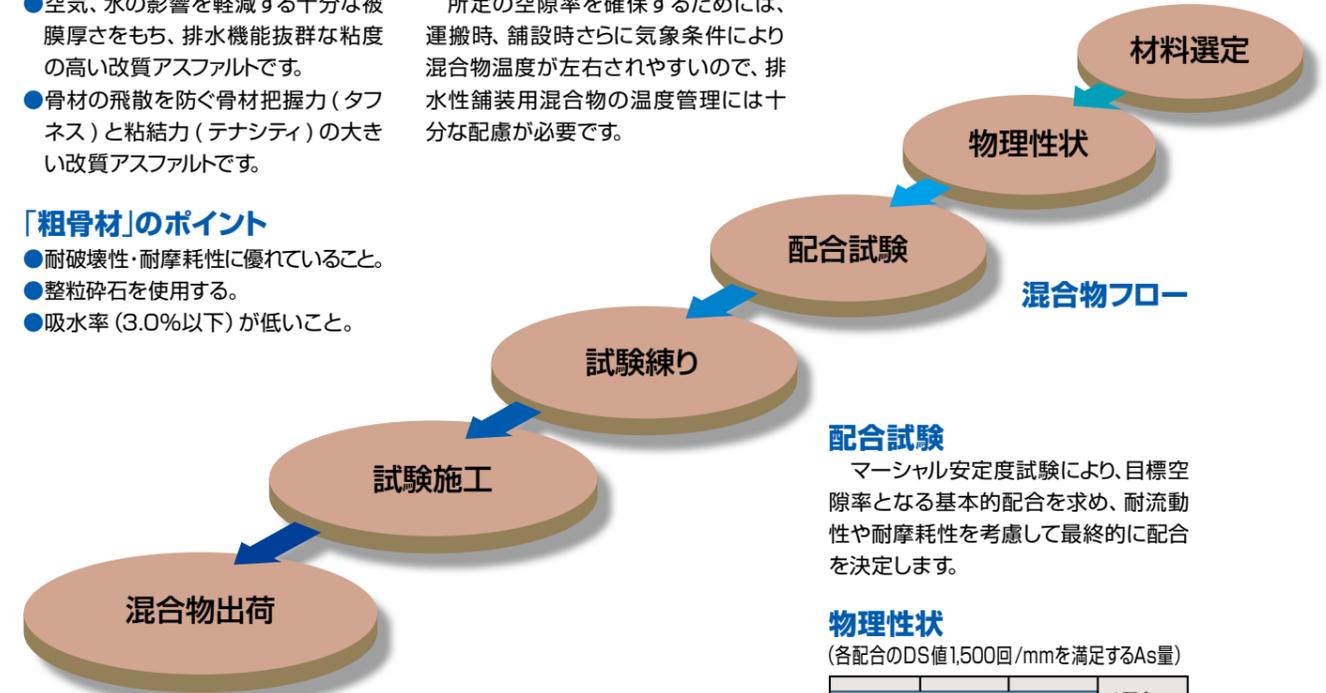
空隙率(V) ……………15～25%  
動的安定度 ……………1,500回/mm以上  
(D交通=3,000回/mm以上)  
マーシャル安定度 ……………350kgf以上  
透水係数 ……………10<sup>-2</sup>cm/sec以上

## 排水性舗装用混合物の温度管理

所定の空隙率を確保するためには、運搬時、舗設時さらに気象条件により混合物温度が左右されやすいので、排水性舗装用混合物の温度管理には十分な配慮が必要です。

## 排水性混合物製造時のポイント

排水性舗装用混合物の製造においては粗骨材が多い配合なので過加熱とならないように温度管理に注意します。また、混合能力は一般の混合物を製造する場合と比べ、60%程度になるので製造能力を勘案し工程計画を設定する必要があります。



阪神高速道路 3号神戸線排水性舗装



東京都 世田谷羽根木排水性舗装



国道298号 三郷排水性舗装



国道258号 築捨改良排水性舗装

## 配合試験

マーシャル安定度試験により、目標空隙率となる基本的配合を求め、耐流動性や耐摩耗性を考慮して最終的に配合を決定します。

## 物理性状

(各配合のDS値1,500回/mmを満足するAs量)

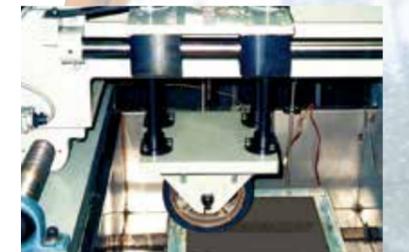
As量 (%)	A配合 (V=10%)	B配合 (V=15%)	C配合 (V=20%)
5.0			
5.5			
6.0			

## ホイールトラッキング試験

アスファルト混合物の耐流動性を確認するために行う、室内試験。

所定の大きさの供試体上を、荷重調整した小型のゴム車輪を繰返し走行させ、その時の単位時間あたりの変形量から動的安定度(DS)\*を求めます。

\* 供試体が1mm変形するのに必要な車輪の通過回数。



ホイールトラッキング試験