



■ 本号の主な内容

新東名高速道路 豊田舗装工事

- さらなる普及に向け 製造マニュアルを改訂
全国生コンクリート工業組合連合会
全国生コンクリート協同組合連合会
会 長 阿部 典夫
- 東日本大震災からの早期復興へ
三陸沿岸道路でのスリップフォーム工法
- より安心に、快適な舗装を目指して
新東名高速道路における舗装工事の取り組み
- 松山外環状道路インター線・市坪舗装工事
防草コンクリート施工

- 丹波綾部道路瑞穂トンネル 水呑地区・大簾地区舗装工事
工期短縮のためスリップフォーム工法を採用し、無事完了
- 近畿自動車道紀勢線 L型街渠工
- CIM にも対応 見草トンネルコンクリート舗装工事
- 施工機械紹介
構造物施工用スリップフォームペーパー SP15i
- 日本スリップフォーム工法協会 第 23 回総会
- スリップフォーム工法工種別・発注者別施工実績

さらなる普及に向け 製造マニュアルを改訂

全国生コンクリート工業組合連合会
全国生コンクリート協同組合連合会

会 長 阿 部 典 夫



スリップフォーム工法は、本年3月の国土交通省の土木工事積算基準等の改定において、連続鉄筋コンクリート舗装工が歩掛として制定され、採用実績のますますの増加が期待されております。これに伴い、生コンクリートの需要増を期待する一方で、構造物の品質保証に直結する生コンクリートの品質と供給の安定化に対する重責を感じています。

一方、国内の景気は、緩やかな回復を続ける中で、公共投資は高水準ながらも緩やかな減少傾向に転じていると言われております。

このような経済状況の下、当連合会では、今年度の生コンクリートの出荷量を昨年度の出荷実績である94,014千 m^3 から4%減の90,500千 m^3 と想定しておりました。しかし、4月から8月までの出荷量は、対前年比で7%弱の落ち込みと厳しい状況が続いており、地域間での差も大きくなっているのが実状であります。

当連合会では、生コンクリート製造業の技術力の向上と信頼性を確保し、一層の発展を目指すため、平成22年度からの5ヶ年間で構造改革事業を実施いたしました。この事業では、工場の集約化の推進、品質向上のための技術開発、新規需要の開拓、および業界のコンプライアンスの向上などのテーマを掲げ取り組ん

でまいりました。とりわけ新規需要の開拓につきましては、採用が低迷しているセメントコンクリート舗装に着目し、普及推進活動を展開してまいりました。

コンクリート舗装は、ライフサイクルコストに優れているものの、宿命とも言える早期交通開放性の問題が低迷の大きな要因と考えられますが、生コンクリートを生産する我々にも課題があるものと考えられます。これらの課題の抽出と解決策の検討にあたっては、ユーザーの方々とのコミュニケーションを通じて、生コンクリートに対する苦言や要望を頂戴いたしました。そして、貴重なご意見をもとに、舗装用コンクリートの共同受注マニュアルを作成し、各協同組合へ配布いたしました。また、技術面では、舗装用コンクリートが硬練りで品質管理が難しいという固定観念を取り払うため、関連の資料の整備も行いました。これら資料の整備においては、SF工法用コンクリートの製造マニュアルの改訂とともに、当該工法を紹介した映像(DVD)の製作を行いました。SF工法用コンクリート製造マニュアルにつきましては、平成15年以来の改訂となり、最新の技術情報を盛り込むとともに、従来の構造物に加え、舗装も追加いたしました。いずれの成果物も、貴協会のご助力の賜物で

あり、紙面をお借りして御礼を申し上げます。次第であります。

生コンクリートは、我々の安全安心な暮らしを守る建設基礎資材として広く活用され、我が業界は地場産業として確立・繁栄し、地域社会に貢献してまいりました。

建設業界全体に目を向ければ、建設技術者や担い手の不足が問題点として挙げられており、東京オリンピック・パラリンピックを代表とする大きなプロジェクトが佳境を迎え、人材不足に拍車がかかることが懸念されております。このような観点からも、優れた施工性と省力化を実現するSF工法は、今後も採用の増加が期待されます。

生コンクリートは、製造設備、セメントや化学混和剤等の原材料の技術革新によって、より高品質で優れた品質の商品の提供が可能となりましたが、購入者の皆様との信頼関係と綿密な情報交換が不可欠であることは、昔も今も同様と考えられます。SF工法によるコンクリート構造物と舗装が、より多くの社会資本の整備に採用されるよう、今後も貴協会との連携を推進し、良質な生コンクリートの製造と安定供給の責務を果たし、社会に貢献して行きたいと考えております。

三陸沿岸道路でのスリップフォーム工法

1. はじめに

三陸沿岸道路は、宮城、岩手、青森の各県の太平洋沿岸を結ぶ 359km の自動車専用の復興道路で、早期の整備が求められております。

この三陸沿岸道路で、登米 IC ～志津川 IC（仮称）に至る延長 16.1km の事業箇所である「登米志津川道路」に位置する志津川トンネル（仮称）において、「連続鉄筋コンクリート舗装」と「コンクリート防護柵」をスリップフォーム工法により施工をしたので事例を紹介します。

2. 工事概要

工 事 名	志津川地区舗装工事
工事場所	宮城県登米市～南三陸町
発 注 者	国土交通省 東北地方整備局 仙台河川国道事務所
工 期	平成 25 年 11 月 19 日 平成 26 年 12 月 15 日
請 負 者	三井住建道路株式会社 東北支店
施工数量	連続鉄筋コンクリート舗装 14,435 m ² (L=1,432m W=10m t=25cm) コンクリート防護柵 1,392m 中央分離帯工（フロリダ型）
施工時期	平成 26 年 7 ～ 9 月

3. 施工経緯

当初発注時は、普通コンクリート版をセットフォーム工法での施工でありましたが、協議により連続鉄筋コンクリート版をスリップフォーム工法での施工となりました。

また片側 1 車線対面通行のトンネル内で、対向車線への逸脱防止を目的に、中央分離帯へフロリダ型のコンクリート剛性防護柵を設置することとなった経緯があります。（写真-1 参照）

4. コンクリート舗装版施工

施工管理データを搭載したトータルステーション（TS）を用いて、スリップフォームペーパーの走行位置及び舗装仕上がり高さを自動制御した情報化により施工しました。

連続施工に重要要素であるレディーミクストコンクリートの安定供給については、トンネル内で携帯電話による出荷工場との直接連絡が取れず、トンネル現場



写真-1 舗装・防護柵完了



写真-2
スリップフォーム
ペーパーによる
舗設
(情報化施工)

写真-3
中央分離帯コン
クリート防護柵施
工
(防護柵施工：
有こやな川)



内と現場事務所に無線機を配備、現場事務所から中継して出荷工場へ連絡の体制を整えました。（写真-2 参照）

5. 中央分離帯コンクリート防護柵施工

延長 1,392m のスケールメリットを活かし、木製型枠不使用による環境負荷低減（森林保護）、省力化による労働力削減、工期短縮とスリップフォーム工法の特徴をいかに発揮することができました。（写真-3 参照）

6. おわりに

三陸沿岸道路は東日本大震災時に「命の道」として機能を発揮したと聞いており、建設業に携わる者として誇りに思います。

東日本大震災から早期復興へスリップフォーム工法が、更に寄与することを期待致します。

（三井住建道路㈱ 大越貴倫）

より安心に、快適な舗装を目指して —新東名高速道路における舗装工事の取り組み—



中日本高速道路株式会社
名古屋支社 豊川工事事務所
舗装工事長 西藤 哲也

中日本高速道路株式会社名古屋支社豊川工事事務所は、新東名高速道路の豊田東 JCT から浜松いなさ JCT までの建設区間約 55kmのうち、主に豊川市及び新城市内を貫く約 30kmの区間を担当し、現在舗装工事を実施しています。



新東名高速道路は供用中の東名高速道路における混雑解消・利用者サービスの向上、そして、供用中の東名高速道路の代替性を有する路線としての役割を担った非常に整備効果が高い道路です。

また、大型車混入率が高い重交通路線という特徴も考慮して、耐久性の高いセメントコンクリート舗装と良好な走行性及び補修の容易なアスファルト舗装を組み合わせたコンポジット舗装を採用しました。

標準的な舗装構成は図-1 に示すように

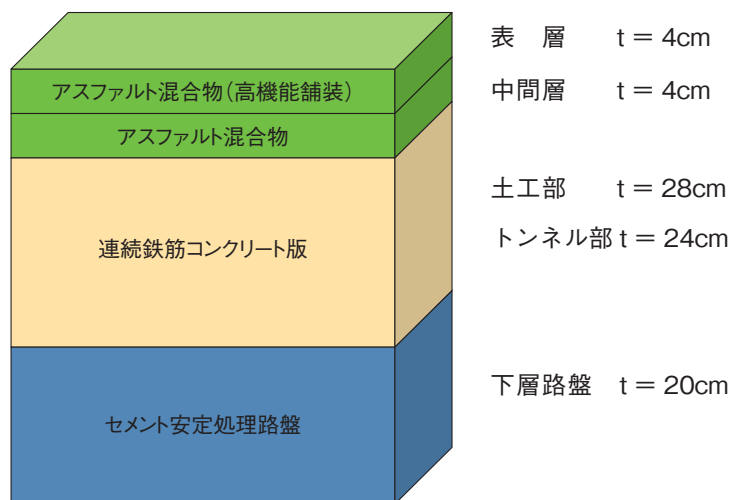


図-1 新東名高速道路の標準的な舗装構成



写真1 土工部の施工状況



写真3 トンネル部の施工状況



写真2 土工部の施工状況



写真4 コンクリート防護柵の施工状況

表層 4cm、中間層（SMA）4cm、連続鉄筋コンクリート版（CRC 版）24 ～ 28cm 及びセメント安定処理路盤 20cm により構成されています。

大規模な連続鉄筋コンクリート版の施工にあたっては、施工性の向上と合わせて良質な出来型・品質の確保を目指して、スリップフォーム工法を採用しました。

従来のセットフォーム工法で必要な型枠や施工機械の移動のためのレールが不要で、施工効率の向上により工程の促進が図れました。

また、現場においては次に示す取り組みを実施し、更なる品質向上を目指しました。

- 連続鉄筋コンクリート舗装用支持スペーサーの形状をトラス状にすることで鉄筋載荷重性能が向上され、かつコンクリートかぶり厚の

適切な確保を行いました。

- 鉄筋連結用タイバーの保持具を使用したことで、従来のチェアー（クロスバー）に比べて路面の性状に関係なく一定の高さ・位置に配置することが出来ました。

連続鉄筋コンクリート版の施工状況を写真1～3に示します。

路肩側及び中央分離帯側のコンクリート防護柵の施工においても、スリップフォーム工法を採用し、施工の効率化に大きな役割を担いました。（写真4）

最後になりますが、今後もスリップフォーム工法の採用は、現場施工性の向上と良質な出来型・品質の確保に大きな役割を担うことと思います。

松山外環状道路インター線 市坪舗装工事

防草コンクリート施工

1. はじめに

愛媛県松山 IC. と松山空港や松山観光港とを結ぶ松山外環状線道路インター線・市坪舗装工事における防草コンクリートスリップフォーム工法工事事例を紹介致します。

現場沿線は松山中央公園、坊っちゃんスタジアムや愛媛県武道館が隣接する県内有数のイベントスポットであり、特に衆目を集める立地となっています。

従来の防草対策はマルチングシートや木材チップを用いての防草処理が主流でしたが、耐久性やメンテナンスに優れた張りコンクリートによる施工が近年増加してきています。

3. 施 工

舗装工程上、寒冷期に短期間で施工を完了させるというスキームであり、極めてタイトな工程での施工となりました。施工形状は側溝付きと側溝無しの2種類(図-1・図-2 参照)、張りコンクリート下端は防草シート端部を巻込むことによって防草シート固定作業を省き、シート破損や飛散を防ぐ設計です。

創意点として生コンクリート噴出し抑制の為に油圧



2. 工事概要

工 事 名	平成 26 年度 市坪舗装工事 松山外環状道路インター線
発 注 者	国土交通省四国地方整備局 松山河川国道事務所
工事場所	愛媛県松山市市坪南3丁目～市坪西町
請 負 者	株式会社ガイアート T・K 四国支店
施 工 者	末広産業株式会社
工事期間	平成 26 年 5 月 16 日～ 平成 27 年 3 月 20 日
施工数量	張りコンクリート Pu あり 299m ² Pu 無し 159m ²
施工時期	平成 27 年 1 月

スライド機能を有した補助モールドを追加装備しました。

ひび割れ防止の目的で通常は混入するポリプロピレン製ファイバーは今回使用しませんでした。クラック等の発現は無く良好な仕上がりとなりました。

2種類のモールドを交換しながら3日間で施工を完了させることができ、品質、出来映えともに満足できる結果でした。

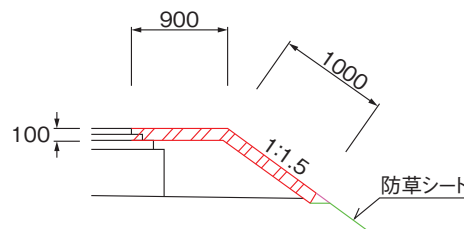


図-1 Pu 無し断面

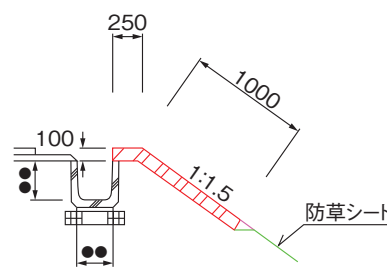


図-2 Pu 有り断面

4. おわりに

法勾配箇所での張りコンクリート人力施工では不安定な姿勢での作業が継続し、転倒災害の原因となったり、仕上げ表面にコンクリートの盛り上がりや反りを生じる不具合が発生しがちです。スリップフォーム工法(SF工法)施工に変更することにより安全性向上、品質向上、工期短縮、コスト低減、出来ばえ改善等を

実現することが可能です。

今後もSF工法の更なる普及と技術向上に努めたいと思います。今回、計画工程通りに施工を完了できたことに対し、元請会社、協力業者の皆様、そして四国地方整備局関係者の方々に深く感謝いたします。

(末広産業(株) 小林繁夫)

丹波綾部道路瑞穂トンネル 水呑地区・大簾地区舗装工事

工期短縮のためスリップフォーム工法を採用し、無事完了

1. はじめに

瑞穂トンネルは京都府京丹波町に位置する延長約 2,900m のトンネルで、京都縦貫道丹波綾部道路の丹波インターチェンジ (IC) ～京丹波わち IC 間にあります。

この工事は、当初は型枠工法による普通コンクリート舗装でした。しかし、トンネル掘削工事において大量の出水が発生したため、止水対策を施しながらの掘削工事となり、舗装工事の開始時期も大幅に遅れることになりました。

このため、本工事では、コンクリート舗装工事の工期短縮の観点からス

リップフォーム工法による半断面施工を採用することになりました。なお、スリップフォーム工と型枠工法を比較した結果、型枠工の省略、日施工量の増大等から、瑞穂トンネル内のコンクリート舗装の施工日数は

約 20 日短縮することができました。

2. 工事概要

瑞穂トンネルの工事は、水呑地区と大簾地区の 2 工区に分割されていました。

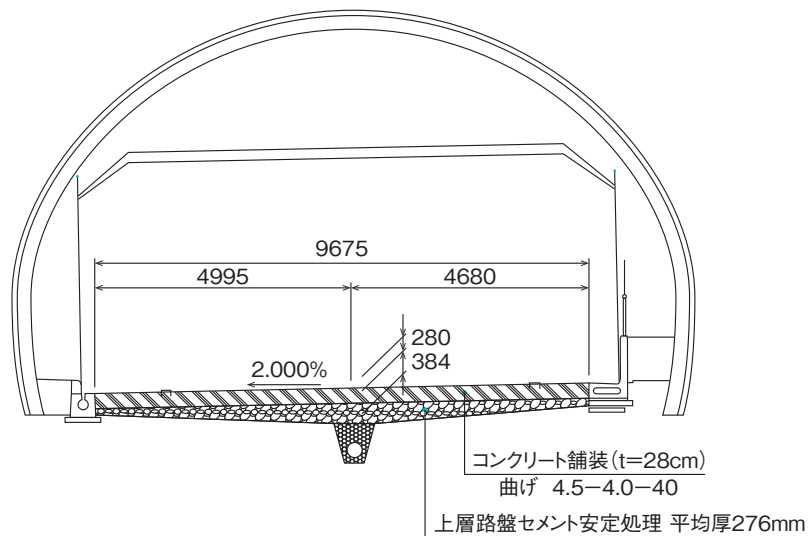
工 事 名	丹波綾部道路瑞穂トンネル	
	水呑地区舗装工事	大簾地区舗装工事
工事場所	京都府船井郡京丹波町	
発 注 者	国土交通省 近畿地方整備局 福知山河川国道事務所	
請 負 者	大成ロテック株式会社	鹿島道路株式会社
施工時期	平成 27 年 5 月中旬～平成 27 年 6 月初旬	
施工延長	トンネル延長 1,405m	トンネル延長 1,501m
施工幅員	幅員：4.680m、4.995m、コンクリート版厚：28cm	
版 厚	28cm	

3. 施工

普通コンクリート舗装であるため、下層コンクリート敷きならし用と上層コンクリート敷きならし・成形用の 2 台のスリップフォームペーバを配置した施工となりました。

コンクリートの打設は、2015 年 5 月 13 日に開始され、計画された工程どおりに進捗し、品質および出来形とも満足できるコンクリート舗装を構築することができました。

(大成ロテック(株) 牟禮俊博、鹿島道路(株) 富森久支)



下層コンクリート敷ならし状況



上層コンクリート敷ならし・成形状況



近畿自動車道紀勢線 L型街渠工

今回の工事は、近畿自動車道紀勢線の南紀田辺 IC～すさみ IC（仮）間及び那智勝浦 IC～太地町間が国土交通省新直轄方式で整備され、当該区間整備後は無料の自動車専用道として通行できるようになります。

この道路は現在主要道路の国道42号線と並行しており、国道の交通混雑解消はもとより、近い将来発生すると言われている「南海トラフ巨大地震」時の緊急輸送路として、また2015年9月より国民体育大会（国体）が和歌山で開催されることもあり急ピッチで建設が進められています。

施工に於いては、トンネル排水に関して円形水路が当初の設計に盛り込まれていましたが、緊急輸送路の

早期確保、国体が迫り交通網の確保と工期短縮が叫ばれる中、一日でも施工を早くする方法・手段は無いものかと思案の果てに、スリップフォームでのL型街渠の施工が採用となりました。

実際の施工にあたっては、生コンは沿岸地域特有の玉砂利の骨材、その生コンで施工するのが無筋構造物であることから、骨材の噛み合わせ不良による肩垂れの発生が懸念されていましたが、生コン試し練り時から細骨材率の変更・調整を行いました。結果、非常にストライクゾーンが狭い生コンとなりましたが、各元請け・生コンプラントの協力もあり突貫気味ではありましたが、スムーズに施工することができ工期短縮の

一翼を担いました。

また、工期短縮と言えばトンネル内において、昨今プレキャスト製品の「トンネル用監視員通路縦壁一体型水路」が多く採用されております。今回の路線も横断勾配の上流側はL型水路、下流側は縦壁一体型水路と使用分けされ採用されました。現場で実際に感じた事ですが、スリップフォーム工法でしか出来ないこと、同工法では出来ないこと、製品では出来ないこと、それぞれの工法の利点を生かしつつ、欠点をカバー仕合う事が今も昔も変わりなく現在に至っているのではないかと感じます。

これからのスリップフォームが当たり前になっていくであろう時代に、「スリップフォーム工法では出来ないこと」を考え、工夫し、一つずつ解消していきスリップフォーム工法の優位性・可能性を広げていきたいと考えます。

（ケイコン(株) 藤本真紀夫）



L型街渠工 発注者：国土交通省 近畿地方整備局 紀南河川国道工事事務所

工 事 名	元請名称	延長 (m)	施工会社	使用機械
近畿自動車道紀勢線 見草トンネル工事	(株)大林組	2,380	ケイコン(株)	GT6300
近畿自動車道紀勢線 烏賊坂トンネル工事	佐藤工業(株)	1,616	ケイコン(株)	GT6300
近畿自動車道紀勢線 周参見第二トンネル工事	西松建設(株)	2,648	ケイコン(株)	コマンダーⅢ
近畿自動車道紀勢線 安宅トンネル工事	(株)安藤・間	1,838	ケイコン(株)	コマンダーⅢ
近畿自動車道紀勢線 安宅地区トンネル工事	西松建設(株)	841	ケイコン(株)	コマンダーⅢ
那智勝浦道路 湯川第一トンネルコンクリート舗装工事	大林道路(株)	1,279	ケイコン(株)	コマンダーⅢ
那智勝浦道路 市屋第一トンネルコンクリート舗装工事	大林道路(株)	1,369	ケイコン(株)	コマンダーⅢ
近畿自動車道紀勢線 黒崎トンネル工事	三井住友建設(株)	2,444	末広産業(株)	TP880
近畿自動車道紀勢線 右会津トンネル舗装工事	(株)ガイアート T・K	950	末広産業(株)	TP880
近畿自動車道紀勢線 金剛寺トンネル舗装工事	(株)海邊組	874	末広産業(株)	TP880

CIM(Construction Information Modeling) にも対応 見草トンネルコンクリート舗装工事

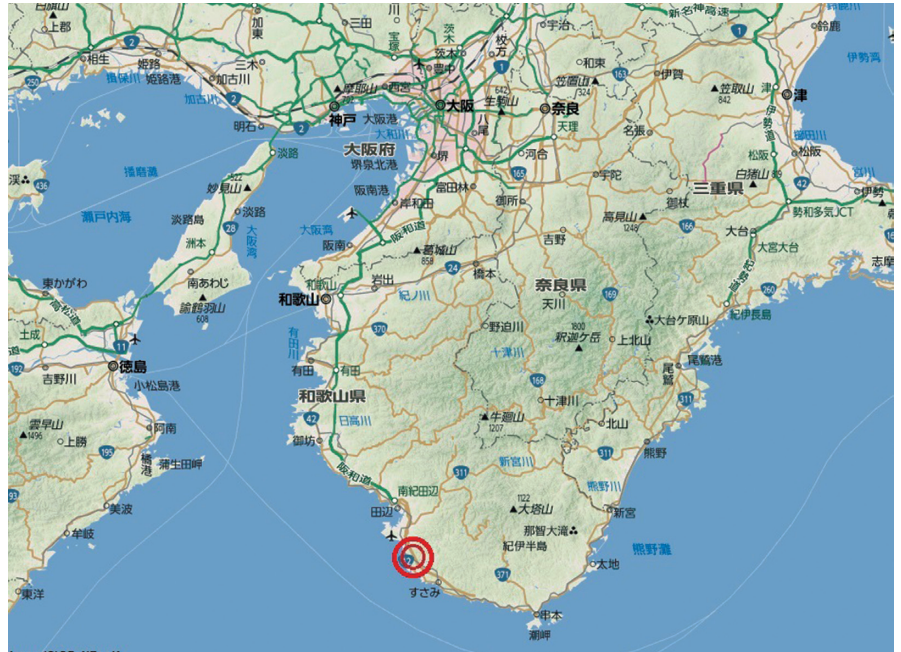
はじめに

国土交通省近畿地方整備局紀南河川国道事務所発注の近畿自動車道紀勢線見草トンネルコンクリート舗装工事を行いました。

施工場所は、和歌山県の白浜温泉から少し南に行ったところです。

当工区は、大林組がトンネル工事でCIMに取り組んでおり、日経コンストラクション等で掲載された現場です。当社はその連続鉄筋コンクリート舗装を受注し、施工しました。施工延長は約2.4kmで片側一車線の対面通行の道路です。

ちなみに当社も維持修繕に使える施工CIMを行い、大林組のトンネルデータと統合していただいています。



施工状況

工期も作業もトンネル工事と重なり、監視員通路は、水路と一体型の二次製品に変更となりトンネル工事での施工であったため、工程の調整により、当社の着工は入手後5ヶ月以降となりました。コンクリート舗装は折り返し施工のため12月と1月になり、正月を挟んでの施工のため、あまり気が休めない年末年始でした。

さすがにトンネル内での施工のため、天候に左右される事はありませんでした。またアジテーターの回転



も良く、材料の手待ちが無かった事も影響し、平坦性は上り線 0.90 と下り線 1.12 と、良好な結果を得られました。

最後に

久しぶりに担当したスリップフォーム工法による施工でしたが、許された工程の中では思う様に作業できたと思います。

またコンクリート舗装工事での施工CIMは勉強になりました。

次回のスリップフォームは何処で施工するのか楽しみに待っています。

(株)昭建 小西賢児



施工機械紹介

構造物施工用スリップフォームペーバ SP15i



1.3m 高さ防護柵施工



1.8m 幅舗装施工

ヴィルトゲン SP15i は主に構造物施工用に開発されたオフセット型スリップフォームペーバです。防護柵であれば最大高さ 1.3m まで施工可能であり、また最大 1.8m 幅であれば舗装施工もできます。モールドは左右どちらにも取り付けられ、様々な形状の構造物施工に対応します。

本体設計はコンパクトながら耐久性のある構造となっており、日々のタフな環境下での施工もスムーズにこなします。

型式		SP15i
緒元		
機関出力	(kW)	95
最大舗装幅（軌道間）	(m)	1.8
最大施工高さ	(m)	1.3
施工速度	(m/min)	0 - 15
走行速度	(m/min)	0 - 35
トラックパッド幅	(mm)	260
機械質量（舗装幅による）	(t)	10.4
燃料タンク容量	(ℓ)	220
作動油タンク容量	(ℓ)	220
電気系統	(V)	24

一層の採用拡大へ 日本SF工法協会



藪田英俊会長

日本スリップフォーム工法協会は6月23日、都内のベルサール新宿グランドコンファレンスセンターで第23回通常総会を開き、藪田英俊会長を再任した。

藪田会長はスリップフォーム工法

の連続鉄筋コンクリート舗装工の歩掛が今年3月、新規に制定されたことを受け、「今後は道路舗装をはじめ、空港や港湾等の施設の舗装にも一層の採用拡大が期待できる」と述べた。また、機械化施工という特徴

に触れ、「建設労働者の不足を補えるという点で追い風が吹いており、昨年度の施工実績も順調に増加している。これからも関係機関と連携し、活動範囲を拡げていきたい」と述べた。

議事は藪田会長を議長に進められ、すべての議案が原案通り承認された。

スリップフォーム工法 工種別施工実績

(2015年3月31日現在)

発注者別施工実績

(2015年3月31日現在)

工 種	年 度	単 位	2012 年度	2013 年度	2014 年度	累 計 (施工当初より)
防 護 柵		m	5,289	2,872	9,389	409,550
ロードガッター		m	37,028	15,477	12,731	3,030,738
円形水路		m	94,990	67,010	47,963	1,774,925
監視員通路		m	0	0	0	178,197
縁 石		m	20,160	27,126	17,858	1,268,034
L型街渠		m	3,989	1,804	11,053	367,230
排 水 路		m	2,011	391	0	172,930
舗 装		m ²	903,843	712,807	975,781	10,754,800
(内、空港舗装工事)		m ²	(125,447)	(90,812)	(70,000)	(2,079,978)
鉄道建設 路盤鉄筋		m ²	0	11,780	0	899,901
りょう盤コンクリート		m	997	0	0	997
その他 コンクリートシール他		m ²	7,517	15,256	93,344	175,667
構造物等基礎 (防護柵・ソーラー)		m	22,478	580,977	269,468	1,042,490
合 計	構 造 物	m	186,942	701,463	405,419	8,261,294
	舗 装 (空港舗装を含む)	m ²	911,360	739,843	1,069,125	13,873,482
	構造物以外 (空港を除く)	m ²	785,913	649,031	999,125	11,830,368

発注者名	件数 (単位: 件)			
	2012 年度	2013 年度	2014 年度	累 計
国土交通省	98	56	86	870
内閣府	0	0	1	8
防衛省	1	2	8	24
高速道路株式会社 (日本・首都高・阪神・ 本四旧道路公団)	70	40	33	1,761
都市再生機構 (旧都市基盤整備公団)	2	4	1	105
鉄道建設・運輸 施設整備支援機構 (旧日本鉄道建設公団)	1	1	0	52
森林総合研究所 (旧緑資源公団)	-	-	-	2
空港株式会社 (旧運輸省 成田・関西・中部)	-	-	-	5
都道府県市町村	2	12	15	153
民 間	5	15	20	87
その他	2 (東電・ 日建連)	1 (米軍 基地)	0	32
外 国	-	-	-	3
合 計	181	131	160	3,098

編集後記

本年は年初の大雪に始まり、箱根山・浅間山等の噴火、梅雨時の大雨・土砂災害、さらには真夏日・猛暑日の急増、台風の影響による大雨・堤防決壊など自然の猛威に晒された年でした。国土強靱化による防災・減災の必要性が強く認識されました。一方、マンション

の杭打ちにおける不祥事が発覚し、国民の生命・財産を守る社会基盤を構築する建設業界の信用失墜を危惧します。今回の事例を他山の石として、建設業界全体が規範意識を高め、信頼回復に取り組まなければならない。

さて、本号では全生連阿部会長

の巻頭言、NEXCO 中日本豊川工事事務所における SF 工法紹介を始め、舗装（NC、CRC）、及び構造物（L 型、防護柵、防草）の施工紹介、第 23 回通常総会、施工機械紹介、施工実績の内容となっています。

（フジタ道路(株) 構口武志）

お願い

本誌をお届けしております事業所・部署の所在地や名称、担当者様に変更がございましたら、協会事務局（下記連絡先）までお知らせくださいますよう、よろしくお願いいたします。

TEL. 03-5925-9437 FAX. 03-3362-5808 Email jsf_slipform@taiseirotec.co.jp

日本スリップフォーム工法協会

■正会員

近江道路土木株式会社
大林道路株式会社
株式会社ガイアート T・K
鹿島道路株式会社
ケイコン株式会社
有限会社こやな川
株式会社佐藤渡辺
株式会社 昭建
末広産業株式会社
世紀東急工業株式会社
大成ロテック株式会社
泰明工業株式会社
株式会社竹中道路
地崎道路株式会社
東亜道路工業株式会社
東京舗装工業株式会社
常盤工業株式会社

日本道路株式会社
株式会社 NIPPO
福田道路株式会社
フジタ道路株式会社
前田道路株式会社
三井住建道路株式会社
ワールド開発工業株式会社

（五十音順）

■賛助会員

一般社団法人セメント協会
全国生コンクリート工業組合連合会
アオイ化学工業株式会社
株式会社アドヴァンス
株式会社以輪富
ヴィルトゲン・ジャパン株式会社
株式会社ソーキ
マシンケアテック株式会社

当協会のホームページをご覧ください

スリップフォーム工法の概要や特徴、コンクリート舗装をはじめ各種構造物の施工方法と施工事例、工法に関する Q&A など役立つ情報を満載した当協会のホームページをご覧ください。

<http://www.nsfa.jp/> たくさんのアクセスをお待ちしております。

スリップフォーム 第 32 号 2015 年 11 月発行

■発行：日本スリップフォーム工法協会

〒160-6112 東京都新宿区西新宿 8 丁目 17 番 1 号 住友不動産新宿グランドタワー 12 階

（大成ロテック株式会社内）

電話 03-5925-9437 FAX 03-3362-5808 Email jsf_slipform@taiseirotec.co.jp

■制作：株式会社コンクリート新聞社