

# 空港土木施設設計要領 (舗装設計編・耐震設計編) の改正予定について

国土技術政策総合研究所  
空港施設研究室長  
坪川 将丈

# 自己紹介

- 1999年運輸省入省. 以降, 空港舗装の研究に20年以上従事.
- 空港舗装の調査, 設計, 施工等に関する研究.
- 空港土木施設設計要領(舗装設計編)の原案作成.
- 質問等は研究室WEBの代表メールアドレスへ.

## 本日の内容

- 空港土木施設設計要領について
- アスファルト混合物の一層最大施工厚
- 地盤改良工事中の累積隆起量管理方法の例

# 空港土木施設設計要領について

2018年度まで

- ・基準：空港土木施設の設置基準解説
- ・要領：

空港舗装設計要領

空港舗装補修要領

空港土木施設構造設計要領

空港土木施設耐震設計要領

2019年度から

- ・基準：陸上空港の施設の設置基準と解説
- ・要領：空港土木施設設計要領  
 (施設設計編)(舗装設計編)  
 (構造設計編)(耐震設計編)

⇒航空局WEBにて掲載

⇒航空局 技術情報 で検索

⇒各種マニュアルも掲載



The screenshot shows the official website of the Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism (MLIT) in Japan. The main navigation bar includes links for Home, About MLIT, News & Reports, Policies/Laws/Budget, and White Papers/Open Data. Under the 'Aeronautics' section, there are links for Statistics & Data, Related Links, Q&A, Site Map, and English version. Below this, a 'Technical Information' section is shown with three main tables:

- [1] Airport Civil Engineering regarding Technical Standards**
  - [Airport Civil Engineering Standard System Overview / Airport Civil Engineering Design Guidelines \(Summary\)](#)
  - [Amendment 3 \(April 2018\)](#)

Year (Amendment)	Edition	New vs Old Comparison Table	Correctness Table	Notes
Amendment 3 (April 2018)	<a href="#">Land-based airports: Construction standards and explanations</a>	-	-	
Amendment 3 (April 2018)	<a href="#">Airport Civil Engineering Design Guidelines (Design Guidelines Edition)</a>	-	Correctness Table	
Amendment 3 (April 2018)	<a href="#">Airport Civil Engineering Design Guidelines (Pavement Design Edition)</a>	New vs Old Comparison Table	-	<a href="#">Supplementary Materials (R2.4 Application)</a>
Amendment 3 (April 2018)	<a href="#">Airport Civil Engineering Design Guidelines (Structural Design Edition)</a>	-	Correctness Table	
Amendment 3 (April 2018)	<a href="#">Airport Civil Engineering Design Guidelines (Seismic Design Edition)</a>	New vs Old Comparison Table	-	
- Amendment 3 (April 2018) - One-time revision**
- Amendment 4 (April 2019) - One-time revision**
- [2] Internal Work at Airports**
  - [Area Control Internal Work Implementation Guidelines \(April 2018\)](#)
  - [Snow Removal Work Implementation Guidelines \(March 2016\)](#)
- [3] Maintenance Management of Airport Facilities**
  - [Airport Facility Maintenance Management - Update Methodology](#)
  - [Airport Facility Maintenance Management Guidebook](#)

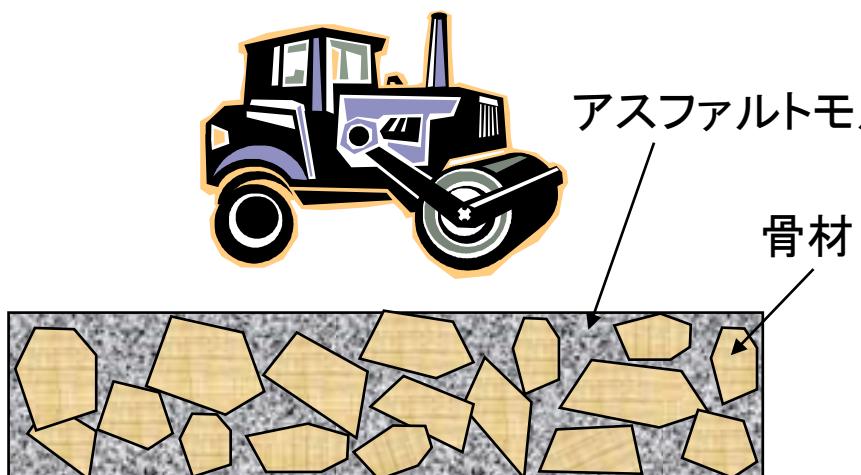
# 空港土木施設設計要領について

空港施設研究室WEBに舗装設計編の改正履歴を掲載(2022/8).

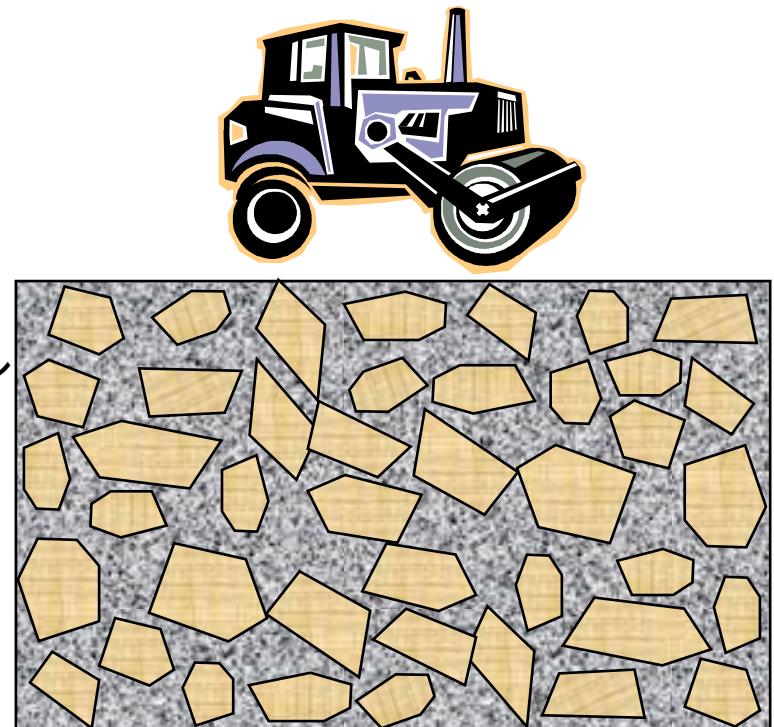
空港土木施設設計要領（舗装設計編）の改正履歴

改正年月	主な改正点
2022年（令和4年）4月	半たわみ性舗装の留意点を追加 RCプレキャスト舗装の構造設計を追加
2021年（令和3年）4月	アスファルト舗装のタックコートとして、速分解型アスファルト乳剤PKM-T-Qを標準 アスファルト舗装の施工目地対策として、成形目地材を追加 アスファルト舗装の解体調査項目について、針入度・軟化点試験からDSR試験に変更 アスファルト舗装の評価について、修正ロットマン試験の目安値を追加 コンクリート舗装の補修方法として、樹脂充填を追加
2019年（平成31年）4月	<b>空港舗装設計要領と空港舗装補修要領を統合し、空港土木施設設計要領（舗装設計編）を制定</b> アスファルト舗装のグレーピング養生期間について、改質アスファルト使用の場合は1か月から7日に変更 アスファルト舗装の解体調査項目について、修正ロットマン試験を追加 アスファルト混合物の施工最小厚について、基層の場合は骨材最大粒径の1.5倍から2.0倍に変更 コンクリート版の縦横比の目安を追加
2018年（平成30年）4月	路面性情調査の測定機器として、MMSを追加
2017年（平成29年）4月	舗装種別に関する一般的な考え方を記載 既設舗装の破損状況から、アスファルト舗装の表層の破損が懸念される場合は改質アスファルトを標準 アスファルト舗装のわだち掘れ量算出方法を変更 アスファルト舗装の平坦性評価指標をBBIに変更 アスファルト舗装の路面性情評価指標のPRIを廃止 FWD調査の載荷荷重の選択の目安を変更 施工が困難となるアスファルト舗装設計に関する留意点を追加
2016年（平成28年）4月	コンクリート舗装の新設版と既設版の境界における目地配置の留意点を追加
2015年（平成27年）4月	試験値の棄却判定方法の変更 路面性情調査等の実施頻度に関する記載を変更
2014年（平成26年）4月	設計航空機荷重区分LA-IIにB787型機を追加
2013年（平成25年）4月	既設舗装の破損状況から、アスファルト舗装の表層の破損が懸念される場合は改質アスファルトを標準 基層で交通開放する場合の留意点を追加 基層に再生アスファルト混合物を使用する場合の試験条件を、基層での交通開放の有無に応じて変更
2012年（平成24年）4月	FWD調査方法の詳細を追加
2011年（平成23年）4月	<b>空港舗装補修要領を制定</b> アスファルト舗装のわだち掘れ量測定位置を変更 FWDによるアスファルト舗装の構造評価方法を変更 アスファルト舗装の層間剥離の検出法として熱赤外線調査を追加 アスファルト舗装のタックコートとして、夜間施工においてはPKM-Tを原則 アスファルト混合物の施工最小厚について、表層の場合は骨材最大粒径の2.0倍から2.5倍に変更 基層に再生アスファルト混合物を使用する場合の試験方法を追加 アスファルト舗装のグレーピング養生期間について、改質アスファルト使用の場合は2か月から1か月に変更 コンクリート舗装の補修方法として、コンクリート薄層付着オーバーレイ工法を追加
2008年（平成20年）7月	<b>空港舗装設計要領を制定</b> 理論的設計法を導入

# アスファルト混合物の一層最大施工厚



施工厚が薄くても  
締固めにくい  
(骨材最大粒径と施工厚の関係)



施工厚が厚くても  
締固めにくい  
(締固めエネルギーの関係)

## 【参考情報一締固め度】

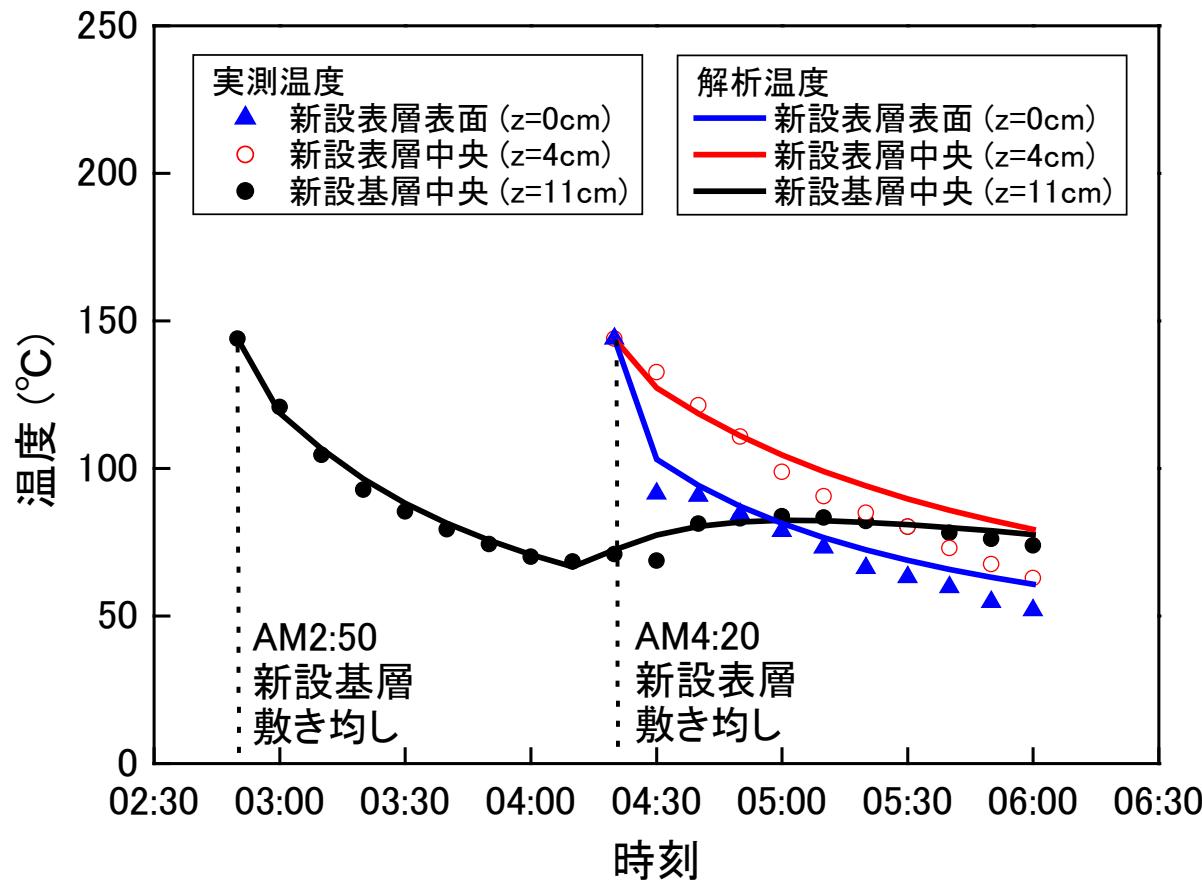
- ・ 転圧しても締固め度が高くならない(空隙が多い)と、雨水等がアスコン内に侵入しやすくなり、早期に劣化する。
- ・ 左の写真は、熱いうちに締固められず、表面が粗くなつたと考えられる事例。
- ・ 右の写真は、熱いうちに締固められず、一次転圧(鉄輪ローラ)によりアスコン表面が削れ、舗装表面に白いスジがついたと考えられる事例。



転圧がよくない事例

## 【参考情報－舗設後の温度】

- ・ 舗設後に温度が冷めるまで待ってから供用開始する必要がある.
- ・ 以下は、同日二層施工の実測温度と、プログラムによる解析温度の比較.
- ・ 舗装表面が冷めても、**内部**はまだ熱いまま.



坪川ら：空港アスファルト舗装の夜間施工時の降温時間に関する解析的検討，  
国土技術政策総合研究所資料, No.653, 2011.

## 【課題】

- 表層・基層のアスファルト混合物の一層最大施工厚は8cmとしている.
- 一層最大施工厚をさらに厚くした場合の長所  
二層施工が必要なところが一層で施工可能となる場合がある.  
混合物層間が少なくなり、層間剥離のリスクが低減する可能性がある.
- 一層最大施工厚をさらに厚くした場合の短所  
締固め度が低くなるおそれ.  
平坦性が確保しにくくなるおそれ.  
舗設後の舗装が冷めにくく、交通開放に時間を要するおそれ.

## 【経緯】

- 試験施工結果を踏まえ、2015年に国総研が10cmへの改正を提案.
- 議論の結果「実際の空港舗装工事の環境にて試行工事を実施し、その結果を確認した後に改正」との方針が決定.
- 2016年以降、試行工事が行われている.

空港	概要(バインダは全て改質Ⅱ型)
A空港	8cmとの比較施工 密粒8cm・密粒10cm・密粒12cm
B空港	2層施工 粗粒9cm+密粒8cm
B空港	2層施工 粗粒9cm+密粒8cm
C空港	8cmとの比較施工 密粒8cm・密粒10cm・密粒中温化10cm

## 【試行工事結果】

- 平坦性及び締固め度 問題なし.
- 舗設後の冷めにくさ やや冷めにくい・差は顕著ではない.
- その他
 

単位面積当たりの使用合材量が増加するため、施工速度が低下する。  
ローラーマーク対策でタンデムローラによる仕上げ転圧が望ましい。



## 【その他、寄せられている意見】

- 試験施工用のヤード確保が困難であり、早期に改正してほしい。
- 道路舗装の薄い舗設が多い中小の舗装会社だと対応が難しいかもしれない。

## 【対応案】

- 現行の一層最大施工厚8cmは「標準」とし、施工の留意事項を記載した上で、10cmとすることが可能であると記載する予定。
- 試行工事事例の公表資料を参考文献として示す予定。

## 【現行】

- 表層施工厚が8cmを超える場合には、基層を設けることができる。また、表層、基層の施工については、薄い層の施工を避け、1層の施工厚を厚くし、施工層数及び境界面を少なくすることに留意する必要がある。
- 表層用アスファルト混合物の一層最大仕上がり厚は8cmであるので、補修舗装厚がグルービング層を含めてこれを超えるようであれば、下層には基層用材料を用いることができる。

## 【改正案】

### II-4.6アスファルト混合物に関する細目

- 大粒径アスファルト混合物を使用する場合を除き、表層及び基層の一層の最大仕上がり厚は8cmを標準とする。 表層の仕上がり厚(グルービング設置のために追加する1cmを含む)がこれを超える場合には基層を設けることができる。また、表層及び基層の施工については、薄い層の施工を避け、一層の仕上がり厚を厚くし、施工層数及び境界面を少なくすることに留意する必要がある。ただし、粒状路盤直上の表層又は基層を施工する場合を除き、表層及び基層の一層の最大仕上がり厚を10cmとすることも可能である。 この場合、ローラーマークが発生しやすい<sup>99)</sup>ため、表層はタンデムローラ等による仕上げ転圧を行うものとし、表層及び基層の施工計画では、混合物量が多く敷均しに時間を要すること、舗装温度が交通開放温度に達するまでの時間が長くなることに留意する必要がある。

# 地盤改良工事中の累積隆起量管理方法の例

「直径」

の誤り⇒ 半径約4m隆起 大分空港の滑走路が閉鎖に

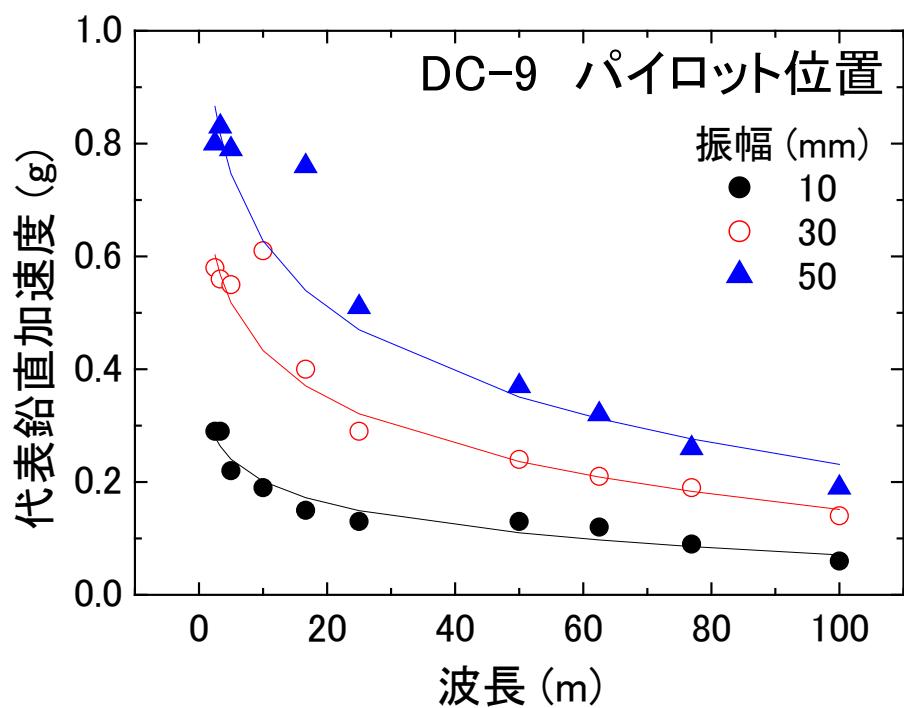
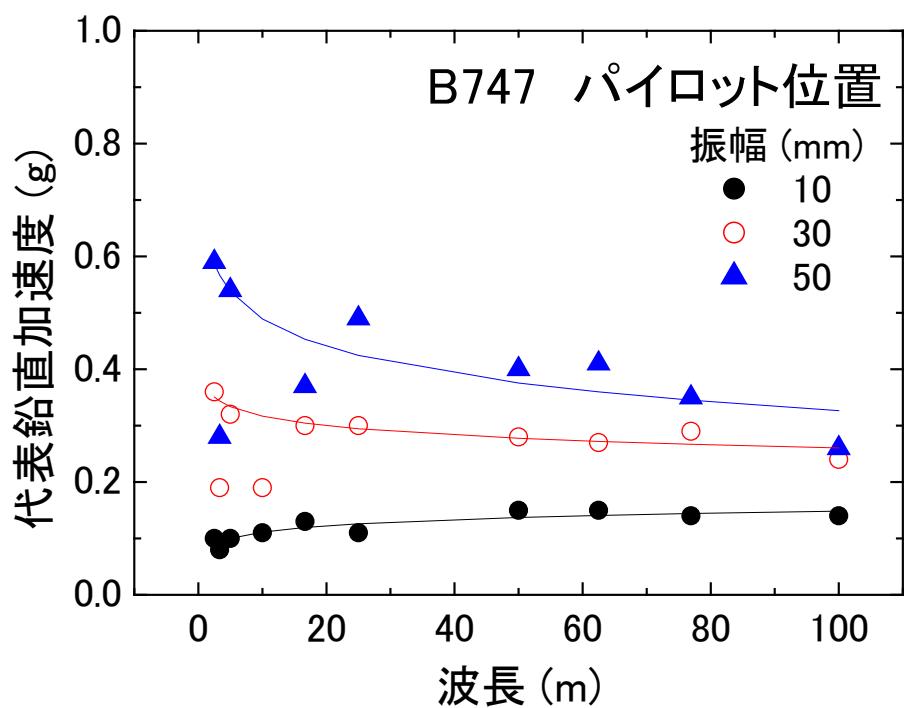
日テレNEWSより引用



- 2017年7月13日未明に大分空港滑走路の中心線から約4mの位置で隆起が発生.
- 直径4m程度の範囲が約60mm隆起.
- 路面切削機、バックホウにより隆起箇所を切削除去(仮復旧→再開), 補装打替え(本復旧).
- 午前7:00から午後12:45までの間, 滑走路が閉鎖. 26便が欠航.

## 【参考情報】

- 図は、凹凸路面(連続サイン波形)を離陸走行する航空機の鉛直加速度をプログラムで解析した結果.
- 凹凸路面(連続サイン波形)の波長が長くなると、鉛直加速度は小さくなる.
- 「凹凸高さ」は重要であるが「凹凸長さ」が重要.

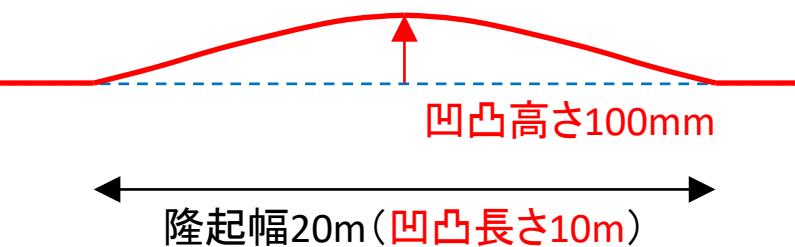


坪川ら:航空機の応答を考慮した空港舗装の平坦性評価に関する研究, 土木学会舗装工学論文集第9巻, 2004.

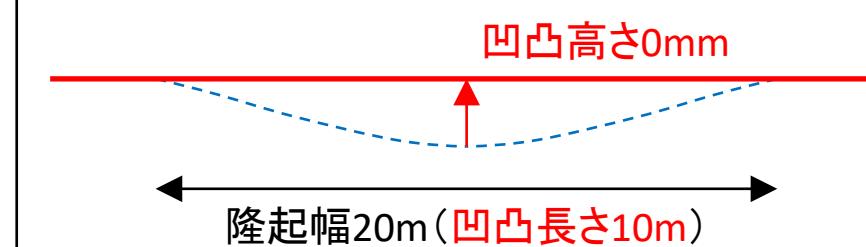
## 【課題】

- 滑走路の地盤改良工事における累積隆起量限界値の設定は「地盤改良工法のマニュアルに記載の値」「一回で修繕可能な舗設厚」等が多いが、走行する航空機への影響が考慮されていない。
- 「施工前からの累積隆起量」だけでは、走行する航空機への影響を考慮できない。

施工前の路面が平坦なケース  
施工前から100mm隆起すると影響大



施工前の路面が凹んでいるケース  
施工前から100mm隆起しても影響無



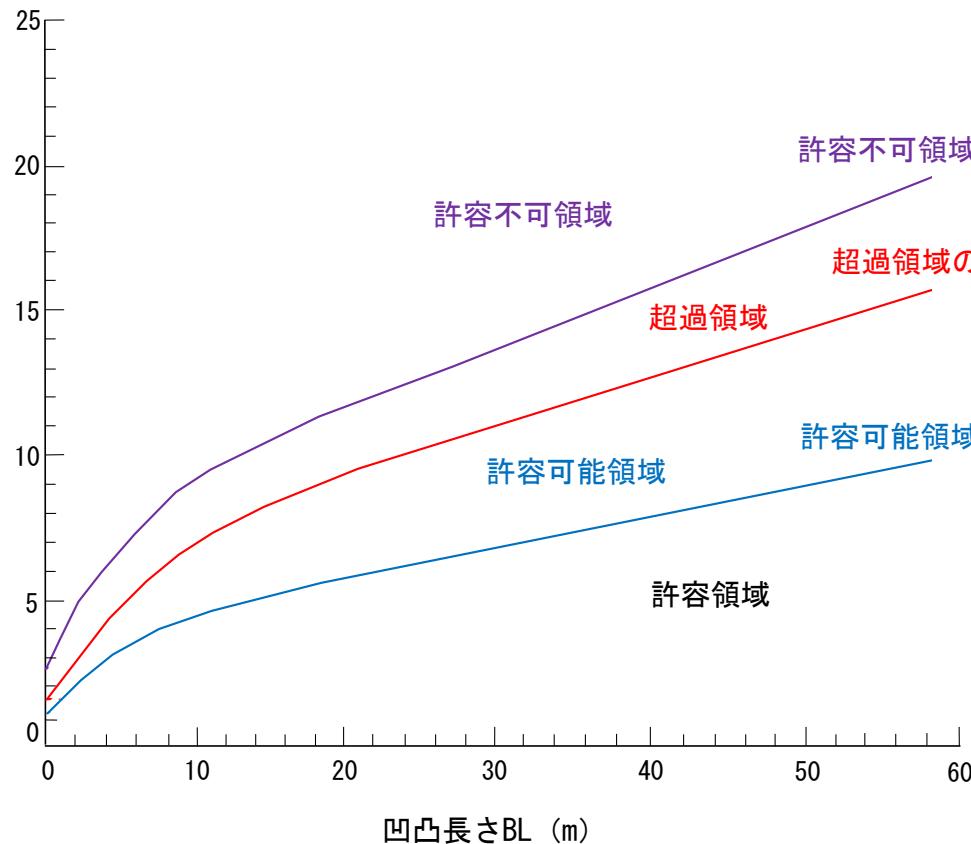
隆起幅が長いケース  
施工前から100mm隆起しても影響中



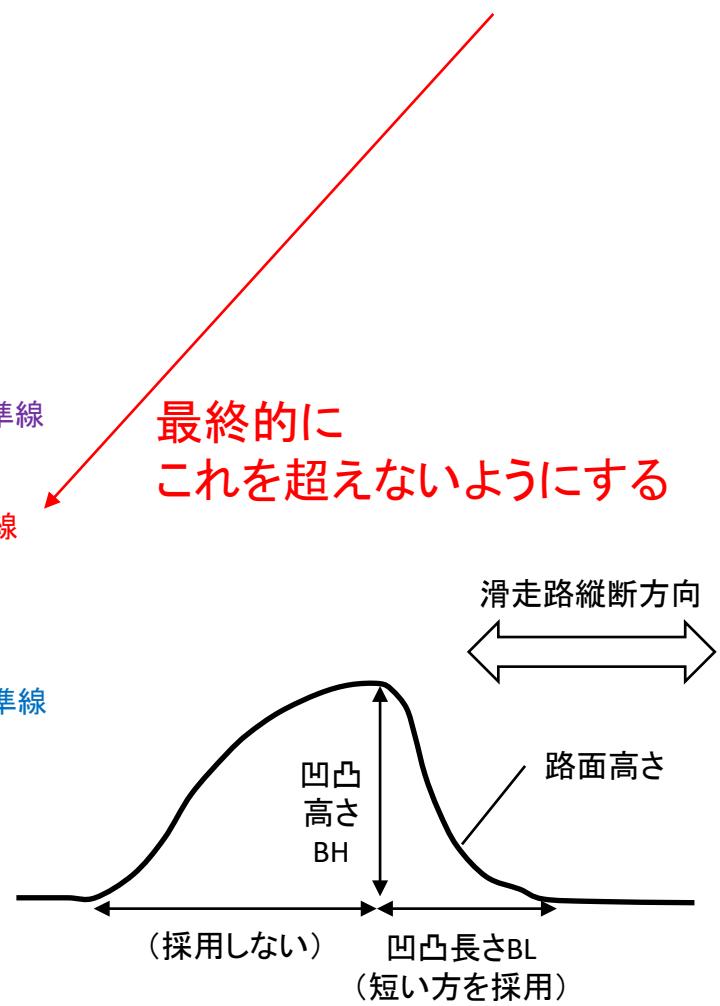
## 【対応案】

- 滑走路についてはICAO Annex 14の滑走路ラフネス(凹凸)判定基準を使用し、「凹凸長さ」と「凹凸高さ」により管理する方法の例を耐震設計編に追加する.
- 一次閾値として【許容不可領域の基準線】、限界値として【超過領域の基準線】を用いる.
- 地盤改良工法の選択とは無関係.

凹凸高さBH (cm)



最終的に  
これを超えないようにする



## 【改正案】

- 過去実績等から隆起幅を仮定する(上図).
- 凹凸高さが一次閾値に到達する状態を想定し(下図), 工事前から何mm隆起したら一次閾値に到達するのかを算定し工事に着手する.
- 一次閾値に到達したら(おそらく想定した凹凸形状とは異なるので), その時点の凹凸形状を正確に把握し, あと何mm隆起したら限界値に到達するのかを確認し工事を再開する.
- もちろん, 凹凸形状を最初から逐次測定し工事を進めてよい.

