

現 行	改 訂	備 考
<p data-bbox="311 667 1086 835">空港土木施設設計要領 (施設設計編)</p> <p data-bbox="528 1451 872 1499">平成31年4月</p> <p data-bbox="406 1755 1003 1812">国土交通省航空局</p>	<p data-bbox="1448 667 2223 835">空港土木施設設計要領 (施設設計編)</p> <p data-bbox="1567 1451 2107 1577">平成31年4月 (令和3年4月一部改訂)</p> <p data-bbox="1537 1755 2133 1812">国土交通省航空局</p>	<p data-bbox="2412 1518 2576 1545">改訂日を更新</p>

現 行	改 訂	備 考																																	
<p>第1章 総則</p> <p>1.1～1.6 (略)</p> <p>1.7 飛行場基準コード (省令75条関係)</p> <table border="1" data-bbox="201 428 1255 468"> <tr> <td>(略)</td> </tr> </table> <p>(1)～(4) (略)</p>	(略)	<p>第1章 総則</p> <p>1.1～1.6 (略)</p> <p>1.7 飛行場基準コード (省令75条関係)</p> <table border="1" data-bbox="1320 428 2383 468"> <tr> <td>(略)</td> </tr> </table> <p>(1)～(4) (略)</p> <p>(5) FWT (Folding Wing Tips : 折りたたみ翼端) を有する航空機は、翼端の展開・折りたたみ操作により翼幅が変化する。このため、FWT を有する航空機が使用する陸上施設ごとにその運用 (翼端の展開・折りたたみ操作を行う位置) を考慮し、それぞれの位置における翼端形状及び翼幅に応じたコード文字を適用する必要がある。</p>	(略)	<p>FWT を有する航空機について、記載</p>																															
(略)																																			
(略)																																			
<p>第3章 空港の施設</p> <p>3.8 誘導路</p> <p>3.8.3 交差部及び曲線部における誘導路の形状</p> <p>【基準】</p> <p>(1) 誘導路中心線の曲線半径は、以下の規格を有するべきである。ただし、他の誘導路との間隔により確保できない場合は、航空機の旋回性能、走行速度等を考慮して縮小することができる。</p> <table border="1" data-bbox="240 940 1110 1276"> <thead> <tr> <th rowspan="2">コード文字</th> <th colspan="2">曲線半径</th> </tr> <tr> <th>一 滑走路と誘導路の交差部</th> <th>二 一に規定する部分以外の部分</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>A</td> <td>20m 以上</td> <td>10m 以上</td> </tr> <tr> <td>B</td> <td>20m 以上</td> <td>20m 以上</td> </tr> <tr> <td>C, D のプロペラ機</td> <td>30m 以上</td> <td>30m 以上</td> </tr> <tr> <td>C</td> <td>41.5m 以上</td> <td>30m 以上</td> </tr> <tr> <td>D</td> <td>41.5m 以上</td> <td>41.5m 以上</td> </tr> <tr> <td>E, F</td> <td>60m 以上</td> <td>60m 以上</td> </tr> </tbody> </table> <p>(2) 誘導路の交差部及び曲線部には、フレットを設けることとし、航空機の操縦室が曲線部の誘導路中心線を走行する際、主脚車輪外縁から舗装端までのクリアランスは、以下の規格を有するべきである。</p> <ul style="list-style-type: none"> - 外側主脚車輪間隔が 4.5m 未満の場合は、1.5m 以上 - 外側主脚車輪間隔が 4.5m 以上 6m 未満の場合は、2.25m 以上 - 外側主脚車輪間隔が 6m 以上 9m 未満で、ホイールベースが 18m 未満の航空機の場合は、3m 以上 - 外側主脚車輪間隔が 6m 以上 9m 未満で、ホイールベースが 18m 以上の航空機の場合は、4m 以上 - 外側主脚車輪間隔が 9m 以上 15m 未満の場合は、4m 以上 <p>【解説】</p>	コード文字	曲線半径		一 滑走路と誘導路の交差部	二 一に規定する部分以外の部分	A	20m 以上	10m 以上	B	20m 以上	20m 以上	C, D のプロペラ機	30m 以上	30m 以上	C	41.5m 以上	30m 以上	D	41.5m 以上	41.5m 以上	E, F	60m 以上	60m 以上	<p>第3章 空港の施設</p> <p>3.8 誘導路</p> <p>3.8.3 交差部及び曲線部における誘導路の形状</p> <p>【基準】</p> <p>(1) 交差部及び曲線部における誘導路中心線は、就航する航空機の旋回性能、走行速度、翼幅から固定障害物までの距離を考慮し、航空機が安全に走行できる曲線を有するべきである。</p> <p>(2) 誘導路の交差部及び曲線部には、フレットを設けることとし、航空機の操縦室が曲線部の誘導路中心線を走行する際、主脚車輪外縁から舗装端までのクリアランスは、以下の規格を有するべきである。</p> <ul style="list-style-type: none"> - 外側主脚車輪間隔が 4.5m 未満の場合は、1.5m 以上 - 外側主脚車輪間隔が 4.5m 以上 6m 未満の場合は、2.25m 以上 - 外側主脚車輪間隔が 6m 以上 9m 未満で、ホイールベースが 18m 未満の航空機の場合は、3m 以上 - 外側主脚車輪間隔が 6m 以上 9m 未満で、ホイールベースが 18m 以上の航空機の場合は、4m 以上 - 外側主脚車輪間隔が 9m 以上 15m 未満の場合は、4m 以上 <p>【解説】</p> <p>(1) 3.8.5 に示す誘導路と誘導路との中心線間隔において航空機が 180 度旋回する場合の誘導路中心線の曲線半径は、以下に示すとおりである。</p> <table border="1" data-bbox="1552 1772 2122 1959"> <thead> <tr> <th>コード文字</th> <th>曲線半径</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>A</td> <td>11.5m 以上</td> </tr> <tr> <td>B</td> <td>16m 以上</td> </tr> <tr> <td>C</td> <td>22m 以上</td> </tr> <tr> <td>D</td> <td>31.5m 以上</td> </tr> </tbody> </table>	コード文字	曲線半径	A	11.5m 以上	B	16m 以上	C	22m 以上	D	31.5m 以上	<p>ICAO Annex14 に合わせて誘導路中心線の曲線半径の具体値を示さないため曲線半径の表を削除</p> <p>2020 年 7 月に改正された ICAO ADM (参考資料) の標準値を誘導路と誘導路の中心線間隔の規格に基づいた値として示す</p>
コード文字		曲線半径																																	
	一 滑走路と誘導路の交差部	二 一に規定する部分以外の部分																																	
A	20m 以上	10m 以上																																	
B	20m 以上	20m 以上																																	
C, D のプロペラ機	30m 以上	30m 以上																																	
C	41.5m 以上	30m 以上																																	
D	41.5m 以上	41.5m 以上																																	
E, F	60m 以上	60m 以上																																	
コード文字	曲線半径																																		
A	11.5m 以上																																		
B	16m 以上																																		
C	22m 以上																																		
D	31.5m 以上																																		

現 行	改 訂		備 考					
<p>(1) 誘導路の曲線部には、緩和曲線を設ける必要はない。</p> <p>(2) 航空機の車輪軌跡を推定する方法は、「Aerodrome Design Manual (Doc9157), Part2」に示されている。</p> <p>(3) フィレットは、緊急的な閉鎖等による暫定走行も考慮して、想定される走行経路の交差点部に設置することが望ましい。</p> <p>(4) 交差点部及び曲線部の形状は、走行することが予想される航空機のうち最も大きな形状を必要とする航空機を対象に設定することが望ましい。</p> <p>(5) 誘導路橋に取り付く前後の誘導路は、誘導路橋に進入する航空機が容易に正対できるよう、コード文字がC, D 又はE の場合には50m 以上、コード文字がF の場合には70m 以上の直線区間を設けることが望ましい。</p> <p>【要領】</p> <p>① 取付誘導路の形状は、航空機の主脚車輪外縁から舗装端までのクリアランス及びフィレットの形状に基づき適切に設定する必要がある。なお、標準的なフィレットの形状及び誘導路の幅の例は、付録-4 に示している。</p> <p>② 取付誘導路の曲線部は、緩和曲線や複合曲線を設けずに単曲線を用いて設計することを標準とする。</p>	<table border="1" data-bbox="1546 281 2122 359"> <tr> <td>E</td> <td>38m 以上</td> </tr> <tr> <td>F</td> <td>45.5m 以上</td> </tr> </table> <p>(2) 一般的に、エプロン誘導路やスポット誘導経路を走行する航空機は、その他の誘導路を走行する航空機よりも比較的低速で走行している傾向があること等を理由として、(1)に示す曲線半径によらない場合は、航空機の運航や空港の運用への影響を考慮した値を設定する必要がある。</p> <p>(3) 一般的に、誘導路中心線の曲線半径に大きな値を用いることにより、誘導路曲線部走行時の航空機の走行性や安全性を向上させることができる。これを踏まえ、コード文字がE 又はF の場合、滑走路と誘導路の交差点部の曲線半径を 60m以上とすることが望ましい。</p> <p>(4) 誘導路の曲線部には、緩和曲線を設ける必要はない。</p> <p>(5) 航空機の車輪軌跡を推定する方法及び誘導路中心線の曲線半径における航空機の許容走行速度については、「Aerodrome Design Manual (Doc9157), Part2」に示されている。</p> <p>(6) フィレットは、緊急的な閉鎖等による暫定走行も考慮して、想定される走行経路の交差点部に設置することが望ましい。</p> <p>(7) 交差点部及び曲線部の形状は、施設の設置後新たな大型航空機が就航する度にフィレットの拡幅等をせざるを得ない状況を避けるために、走行することが予想される航空機に対して冗長性を持たせたフィレットを設定することが望ましい。なお、冗長性を見込んだ誘導路交差点部及び曲線部の設計例は、「空港土木施設設計要領」に示されている。</p> <p>(8) 誘導路橋に取り付く前後の誘導路は、誘導路橋に進入する航空機が容易に正対できるよう、コード文字がC, D 又はE の場合には50m 以上、コード文字がF の場合には70m 以上の直線区間を設けることが望ましい。</p> <p>【要領】</p> <p>① 取付誘導路の形状は、航空機の主脚車輪外縁から舗装端までのクリアランス及びフィレットの形状に基づき適切に設定する必要がある。その設定については、走行することが予想される航空機を基に設定される仮想機材を用いることが望ましく、仮想機材による標準的なフィレットの形状及び誘導路の幅の例は、付録-4 に示している。</p> <p>② 取付誘導路の曲線部は、緩和曲線や複合曲線を設けずに単曲線を用いて設計することを標準とする。</p>	E	38m 以上	F	45.5m 以上	<p>・エプロン誘導路やスポット誘導経路を走行する航空機は低速で走行する傾向があること等から、縮小可能であることを示す</p> <p>・コード文字E・F では、現行基準を踏襲し、滑走路と誘導路の交差点部については曲線半径を 60m 以上とすることが望ましいとする</p> <p>・曲線半径を設計するために必要な走行速度について追記</p> <p>・施設整備の効率化を図るため、冗長性を見込んだ設計例を追記</p> <p>・冗長性を見込んだ設計として、仮想機材による設計を追記</p>		
E	38m 以上							
F	45.5m 以上							
<p>3.14.5 誘導路標識 (省令 79 条関係)</p> <table border="1" data-bbox="210 1518 1258 1772"> <tr> <td>(1) (略)</td> </tr> <tr> <td>(2) (略)</td> </tr> </table>	(1) (略)	(2) (略)	<p>3.14.5 誘導路標識 (省令 79 条関係)</p> <table border="1" data-bbox="1285 1518 2350 1808"> <tr> <td>(1) (略)</td> </tr> <tr> <td>(2) 誘導路標識で誘導路名称を標示する際は、1文字若しくは2文字の英文字の名称(例:A, AB等), 又は1文字若しくは2文字の英文字と数字の組み合わせからなる名称(例:A1, AB1等)とすべきである。また、異なる誘導路には異なる名称を使用すべきである。</td> </tr> <tr> <td>(3) 誘導路標識で標示する誘導路名称には、英文字I(アイ), O(オー), X(エックス)を除いた文字を使用すべきである。</td> </tr> <tr> <td>(4) (2) (略)</td> </tr> </table>	(1) (略)	(2) 誘導路標識で誘導路名称を標示する際は、1文字若しくは2文字の英文字の名称(例:A, AB等), 又は1文字若しくは2文字の英文字と数字の組み合わせからなる名称(例:A1, AB1等)とすべきである。また、異なる誘導路には異なる名称を使用すべきである。	(3) 誘導路標識で標示する誘導路名称には、英文字I(アイ), O(オー), X(エックス)を除いた文字を使用すべきである。	(4) (2) (略)	<p>誘導路標識にて、誘導路名称を表示する際の注意点を記載</p>
(1) (略)								
(2) (略)								
(1) (略)								
(2) 誘導路標識で誘導路名称を標示する際は、1文字若しくは2文字の英文字の名称(例:A, AB等), 又は1文字若しくは2文字の英文字と数字の組み合わせからなる名称(例:A1, AB1等)とすべきである。また、異なる誘導路には異なる名称を使用すべきである。								
(3) 誘導路標識で標示する誘導路名称には、英文字I(アイ), O(オー), X(エックス)を除いた文字を使用すべきである。								
(4) (2) (略)								
<p>4.4 消防水利施設 4.4.2 消防水利施設の配置 【要領】</p>	<p>4.4 消防水利施設 4.4.2 消防水利施設の配置 【要領】</p>							

現 行	改 訂	備 考
<p>貯水槽又は消火栓は、滑走路、過走帯及び滑走路端安全区域のほぼ全域の消火活動ができる範囲の位置に配置すること。</p> <p>(1) 貯水槽又は消火栓は、滑走路、過走帯及び滑走路端安全区域のほぼ全域が、当該施設を中心とする200mの半径で描いた円で囲まれる範囲内に配置することを標準とし、一般に滑走路の両末端付近に各1個、及び滑走路沿いにほぼ300～400mごとに1個設置している。</p> <p>4.4.5 その他の設備</p> <p>【要領】</p> <p>貯水槽、消火栓には、消火活動、維持管理等を円滑に行うために必要な設備を設置すること。</p> <p>(1) 貯水槽</p> <ol style="list-style-type: none"> 貯水槽には、維持管理の目的で、ステップを設けることが望ましい。また、隣り合う貯水槽間には、必要に応じて通水管を設けることができる。 貯水槽を設置する際に受水槽が必要となる場合には、市町村等の条例で定められる給水規定に基づき設置する必要がある。また、配管の材質等は、設置条件に応じて、市町村等の条例で定められるもの等を選定する必要がある。 貯水槽には、必要に応じて定水位調整装置を含む注水バルブを設けることができる。 貯水槽の位置を容易に認識できるようにするためには、貯水槽の直近の見やすい箇所に、「貯水槽」の標示板を設置する必要がある。なお、標示板は、幅10cm以上、長さ30cm以上の脆弱なものとするのが望ましく、色彩は、文字は白色、その他の部分は赤色とし、必要に応じて蛍光又は反射塗料を施すことが望ましい。なお、積雪地域では、積雪時においても貯水槽の位置が容易に視認できるように標示板を高くするなどの配慮が必要である。 <p>(2) 消火栓</p> <ol style="list-style-type: none"> 消火栓の開閉弁は、消防法に適合する構造及び性能を有する必要がある。 配管には、維持管理を容易にするため、必要最小限の仕切弁及び逆止弁等を設けることが望ましい。なお、ストレーナ等のろ過装置は設けないこととする。 消火栓の位置を容易に認識できるようにするためには、消火栓の直近の見やすい箇所に、「消火栓」の標示板を設置する必要がある。なお、標示板は、幅10cm以上、長さ30cm以上の脆弱なものとするのが望ましく、色彩は、文字は白色、その他の部分は赤色とし、必要に応じて蛍光又は反射塗料を施すことが望ましい。なお、積雪地域では、積雪時においても消火栓の位置が容易に視認できるように標示板を高くするなどの配慮が必要である。 	<p>貯水槽又は消火栓は、滑走路、過走帯及び滑走路端安全区域のほぼ全域の消火活動ができる範囲の位置に配置すること。</p> <p>(1) 貯水槽又は消火栓は、滑走路、過走帯及び滑走路端安全区域（航空法施行規則第79条第1項第4号に定める滑走路端安全区域に限る。）のほぼ全域が、当該施設を中心とする200mの半径で描いた円で囲まれる範囲内に配置することを標準とし、一般に滑走路の両末端付近に各1個、及び滑走路沿いにほぼ300～400mごとに1個設置している。</p> <p>4.4.5 その他の設備</p> <p>【要領】</p> <p>貯水槽、消火栓には、消火活動、維持管理等を円滑に行うために必要な設備を設置すること。</p> <p>[1] 貯水槽</p> <ol style="list-style-type: none"> 貯水槽には、維持管理の目的で、ステップを設けることが望ましい。また、隣り合う貯水槽間には、必要に応じて通水管を設けることができる。 貯水槽を設置する際に受水槽が必要となる場合には、市町村等の条例で定められる給水規定に基づき設置する必要がある。また、配管の材質等は、設置条件に応じて、市町村等の条例で定められるもの等を選定する必要がある。 貯水槽には、必要に応じて定水位調整装置を含む注水バルブを設けることができる。 貯水槽の位置を容易に認識できるようにするためには、貯水槽の直近の見やすい箇所に、「貯水槽」の標示板を設置することを標準とするが、これにより難しい場合は、路面標識を設置することができる。 <ol style="list-style-type: none"> 標示板は、幅10cm以上、長さ30cm以上の脆弱なものとするのが望ましく、色彩は、文字は白色、その他の部分は赤色とし、必要に応じて蛍光又は反射塗料を施すことが望ましい。なお、積雪地域では、積雪時においても貯水槽の位置が容易に視認できるように標示板を高くするなどの配慮が必要である。 路面標識を設置する場合は、関係者と協議し、文字、寸法、色彩及び書体等を決定する必要がある。 <p>[2] 消火栓</p> <ol style="list-style-type: none"> 消火栓の開閉弁は、消防法に適合する構造及び性能を有する必要がある。 配管には、維持管理を容易にするため、必要最小限の仕切弁及び逆止弁等を設けることが望ましい。なお、ストレーナ等のろ過装置は設けないこととする。 消火栓の位置を容易に認識できるようにするためには、消火栓の直近の見やすい箇所に、「消火栓」の標示板を設置することを標準とするが、これにより難しい場合は、路面標識を設置することができる。 <ol style="list-style-type: none"> 標示板は、幅10cm以上、長さ30cm以上の脆弱なものとするのが望ましく、色彩は、文字は白色、その他の部分は赤色とし、必要に応じて蛍光又は反射塗料を施すことが望ましい。なお、積雪地域では、積雪時においても消火栓の位置が容易に視認できるように標示板を高くするなどの配慮が必要である。 路面標識を設置する場合は、関係者と協議し、文字、寸法、色彩及び書体等を決定する必要がある。 	<ul style="list-style-type: none"> 逸走事故の発生箇所 貯水槽の設置状況 貯水槽カバー範囲の優先順位をふまえた範囲の見直し <p>路面標識の設置を追加</p> <p>既設路面標識に統一性がないことから、協議事項とする</p> <p>路面標識の設置を追加</p> <p>既設路面標識に統一性がないことから、協議事項とする</p>

付録-4 標準的なフィレットの形状及び誘導路の幅の例

付録-4 標準的なフィレットの形状及び誘導路の幅の例

(1) 仮想機材

新たな大型航空機が就航する度にフィレットの拡幅等をせざるを得ない状況を避けるために、付表-4.1を参考に走行することが予想される航空機より大きい仮想機材を設計対象機材とすることができる。

付表-4.1 仮想機材の設定の例

走行予定の機材	外側主脚車輪間隔	12m以上	9m以上 12m未満	6m以上 9m未満	4.5m以上 6m未満
機材の例		B747、B777 A350	B787、A310 B767	A320、A321 B737	ATR42-600 ATR72-600
仮想機材	名称	仮想機材①	仮想機材②	仮想機材③	仮想機材④
	外側主脚車輪間隔	13m	12m	8.97m	5m
	ホイールベース	33m	31.5m	17.2m	11m
	操縦室～メインギア	37.5m	35.5m	19.8m	11m
概略図					

ただし、以下の航空機を想定する場合には別途検討する必要がある。

・仮想機材より大きい機材

外側主脚車輪間隔、ホイールベース及び操縦室～メインギアの距離のいずれかが大きい機材は仮想機材より広いフィレットを必要とする可能性がある。A380-800を考慮する場合には、仮想機材①とA380-800の両機材を設計対象機材とする。

・外側主脚車輪間隔4.5m未満の小型機材

走行することが予想される航空機とドルニエ228を比較して、設計対象機材を設定するものとする。

(2) 標準的なフィレットの形状及び誘導路の幅の例

滑走路と取付誘導路の交差部が90°の場合のフィレットの平面形状及び取付誘導路の幅は、付表-4.2～付表-4.4を参考に設定することができる。ただし、付表-4.2～付表-4.4における滑走路と平行誘導路の中心間隔以外の間隔の場合は別途検討する必要がある。

また、表中のフィレットの形状は表に示す仮想機材等と基準に規定するクリアランスに基づき設定したものあり、これら以外の航空機を対象として設計する場合には、別途検討する必要がある。

滑走路と取付誘導路の交差部が90°の場合のフィレットの平面形状及び取付誘導路の幅は、設計対象航空機の航空機コード毎に付表-4.1を参考に設定することができる。

ただし、付表-4.1は、平行誘導路と滑走路の間隔が184m（コードFでは190m）の場合であり、これ以外の間隔の場合には別途検討する必要がある。また、表中のフィレットの形状は、表に示す航空機と基準に規定するクリアランスに基づき設定したものであり、これら以外の航空機を対象として設計する場合には、別途検討する必要がある。

仮想機材の設計例（区分、考え方）を追記

標準的なフィレットの形状及び誘導路の幅の表を更新

現 行

改 訂

備 考

付表-4.1 標準的なフィレットの形状及び取付誘導路幅の例

コード文字		F	E				E								
検討機材		A380-800	A350-1000				B777-300								
クリアランス		4	4				4								
基本施設の条件	滑走路幅	WR	60				45								
	平行誘導路幅	WT2	30				23								
	取付誘導路幅	WT1	(末端)	(中間)	(末端)	(中間)	(末端)	(中間)	(末端)	(中間)					
			32	34	32	34	28.5	34	28.5	34	32	34	28.5	34	28.5
D1			15	17	15	17	11.5	17	11.5	17	15	17	11.5	17	11.5
D2	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17
フィレット等の形状	フィレット等の半径	R1	60		60		60		60		60		60		
		R2	60		60		60		60		60		60		
		r0	75		71.5		71.5		75		71.5		71.5		
		r1	40		40		50		40		40		50		
	r2	52		55		55		55		55		55			
	平行誘導路の拡幅	E1	55	37		71		71		37		71		61	
E2		3	2		6.5		6.5		2.00		6.5		5.5		
E3		52	52		50		50		52		50		50		

付表-4.2 標準的なフィレットの形状及び取付誘導路幅の例 (その1)

機材		仮想機材①		仮想機材②		仮想機材③		仮想機材④		ドムニ228		
コード文字		F	E	E	D	C	C	C	B			
クリアランス		4.0				3.0		2.25		1.5		
基本施設の条件	滑走路幅	WR	45				30		23			
	平行誘導路幅	WT2	23				15		10.5		7.5	
	滑走路と平行誘導路との中心線間隔		180	172.5		166	158	93		78	72	
	フィレット等の形状	取付誘導路幅	WT1	末端	28.50	29.00	29.00	26.00	18.00	18.00	12.50	13.00
中間				34.00	35.00	35.00	29.00	21.00	21.00	14.50	15.50	8.50
D1			11.50	11.50	11.50	11.50	7.50	7.50	5.25	5.25	3.75	
D2		17.00	17.50	17.50	14.50	10.50	10.50	7.25	7.75	4.25		
フィレット等の半径		R1	45.50	38.00	38.00	31.50	22.00	22.00	22.00	22.00	16.00	
		R2	45.50	38.00	38.00	31.50	22.00	22.00	22.00	22.00	16.00	
	r0	57.00	38.00	49.50	43.00	29.50	29.50	27.25	27.25	19.75		
r1	50.00	50.00	45.00	55.00	20.00	25.00	10.00	10.00	5.00			
r2	57.00	50.00	50.00	60.00	30.00	30.00	15.00	15.00	15.00			
平行誘導路の拡幅	E1	75.425	85.50	55.33	41.650	89.942	105.000	18.583	18.583	-		
	E2	5.50	6.00	5.00	3.50	3.00	3.50	2.50	2.50	-		
	E3	51.00	46.50	45.50	55.00	44.00	29.00	13.00	13.00	15.00		

付表-4.2については、現設計要領に規定された施設の設計値を用いた例を示す

付表-4.3 標準的なフィレットの形状及び取付誘導路幅の例 (その2)

機材		仮想機材①		仮想機材②		仮想機材③		仮想機材④		ドムニ228					
コード文字		F	E		E	D	C	C	B						
クリアランス		4.0				4.0		3.0		3.0					
基本施設の条件	滑走路幅	WR	60		45		60		45						
	平行誘導路幅	WT2	30		23		30		23						
	滑走路と平行誘導路との中心線間隔		190	184		184		109	109	109	97				
	フィレット等の形状	取付誘導路幅	WT1	末端	32.00	31.50	29.00	29.00	33.00	32.00	29.00	29.00	20.50	18.00	18.00
中間				34.00	33.00	35.00	35.00	38.00	34.00	35.00	38.00	39.00	23.00	23.00	18.00
D1			15.00	15.00	11.50	11.50	15.00	15.00	11.50	11.50	15.00	11.50	9.00	9.00	9.00
D2		17.00	18.50	17.50	17.50	18.00	17.00	17.50	18.00	19.50	11.50	11.50	9.00	9.00	4.50
フィレット等の半径		R1	80.00	80.00	80.00	80.00	80.00	80.00	80.00	80.00	31.50	22.00	22.00	22.00	16.00
		R2	45.50	38.00	38.00	38.00	38.00	38.00	38.00	38.00	31.50	22.00	22.00	22.00	16.00
	r0	60.50	53.00	49.50	49.50	53.00	53.00	49.50	49.50	53.00	43.00	33.50	31.00	31.00	
r1	50.00	50.00	45.00	55.00	50.00	40.00	50.00	50.00	30.00	10.00	15.00	-	5.00		
r2	55.00	55.00	50.00	50.00	45.00	45.00	45.00	45.00	40.00	35.00	25.00	10.00	10.00		
平行誘導路の拡幅	E1	17.005	14.547	74.76	74.76	22.142	14.897	61.830	61.830	19.891	65.208	-	20.183	-	
	E2	2.50	2.00	8.00	8.00	4.00	3.00	5.50	5.50	7.50	-	2.50	-	-	
	E3	47.00	47.50	48.00	48.00	37.00	36.00	41.00	41.00	33.00	31.00	25.00	22.00	10.00	

付表-4.3及び4.4については、既存空港を想定した場合の例を示す

(注意) 付表-4.3は、既存空港を想定し、誘導路中心線の曲線半径を見直した場合の例を示す。

付表-4.4 標準的なフィレットの形状及び取付誘導路幅の例 (その3)

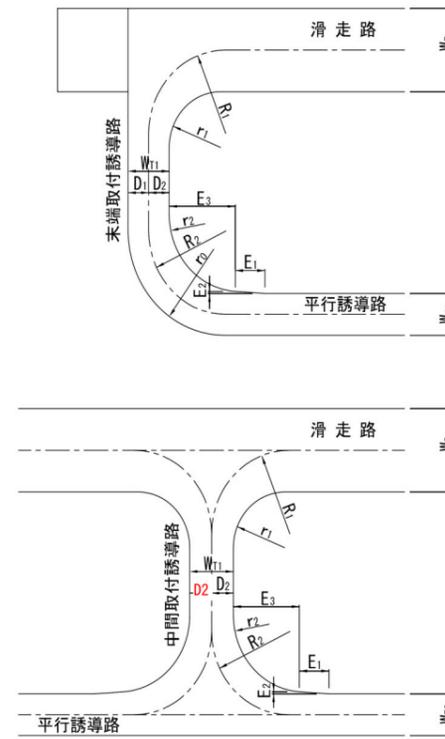
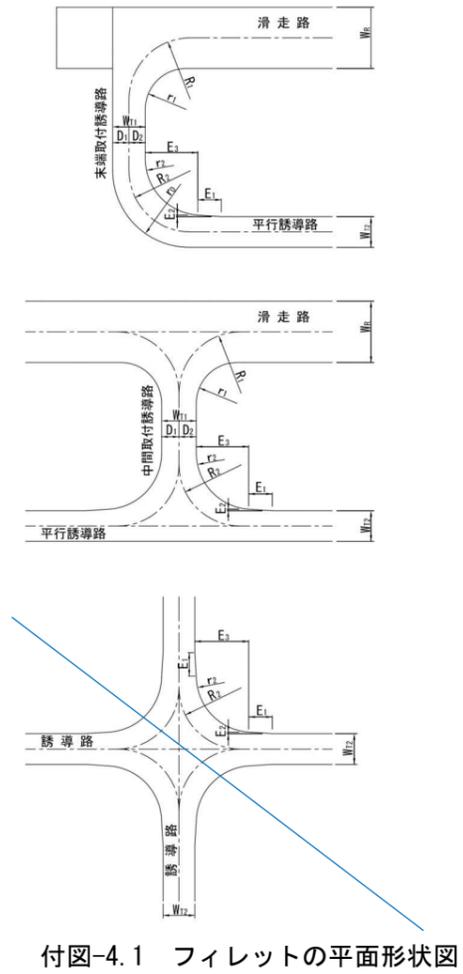
機材		仮想機材①		仮想機材②		仮想機材③		仮想機材④		ドムニ228				
コード文字		F	E		E	D	C	C	B					
クリアランス		4.0				4.0		3.0		2.25				
基本施設の条件	滑走路幅	WR	60		45		60		45					
	平行誘導路幅	WT2	30		23		30		23					
	滑走路と平行誘導路との中心線間隔		190	184		184		109	109	109	97			
	フィレット等の形状	取付誘導路幅	WT1	末端	33.00	32.00	29.00	29.00	33.00	33.00	29.00	21.00	18.00	18.00
中間				38.00	34.00	35.00	35.00	38.00	38.00	35.00	38.00	43.00	23.00	24.00
D1			15.00	15.00	11.50	11.50	15.00	15.00	11.50	11.50	15.00	11.50	9.00	9.00
D2		18.00	17.00	17.50	17.50	18.00	18.00	17.50	17.50	18.00	21.50	11.50	12.00	
フィレット等の半径		R1	80.00		80.00		80.00		41.50		41.50		30.00	
		R2	80.00		80.00		80.00		41.50		30.00		30.00	
	r0	75.00	75.00	71.50	71.50	75.00	75.00	71.50	71.50	75.00	53.00	41.50	39.00	
r1	45.00	50.00	45.00	55.00	50.00	40.00	50.00	50.00	30.00	20.00	15.00	-		
r2	55.00	80.00	80.00	80.00	55.00	50.00	55.00	50.00	30.00	25.00	15.00	15.00		
平行誘導路の拡幅	E1	21.833	21.448	71.750	71.750	24.115	21.859	55.000	55.000	21.859	74.330	6.168	24.819	
	E2	4.00	4.00	8.00	8.00	4.00	4.00	7.00	7.00	4.00	10.00	1.00	3.00	
	E3	48.00	49.00	55.00	55.00	48.00	41.00	49.00	49.00	41.00	28.00	21.00	22.00	

(注意) 付表-4.4は、既存空港を想定し、誘導路中心線の曲線半径を見直さない場合の例を示す。

現 行

改 訂

備 考



中間取付誘導路では誘導路の幅が中心線から左右同じ幅になることから、付表にあわせて記号 (D2) を修正

交差部は、実際の空港では近傍に他の誘導路との交差部があり、U字、S字走行が想定され、設計例に示す条件の場所は非常に少ないため削除