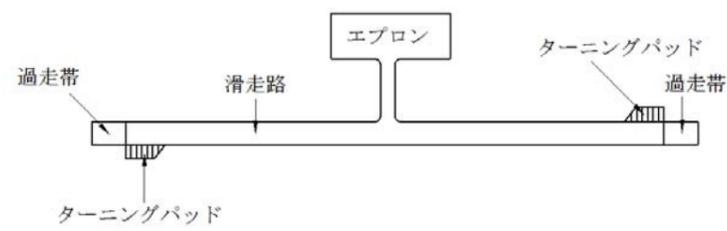
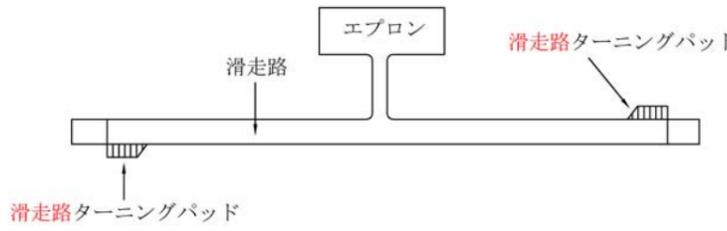
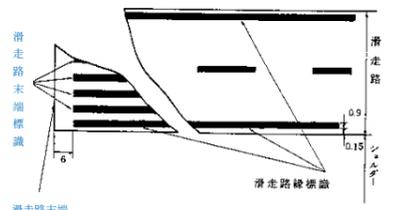
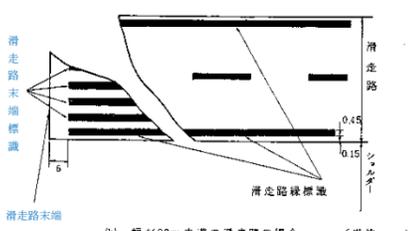
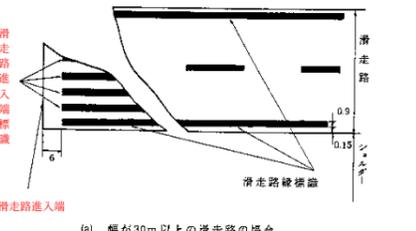
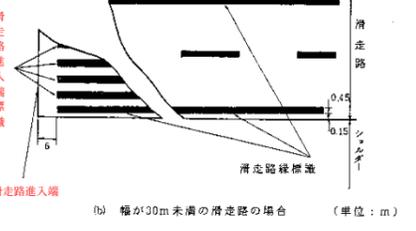
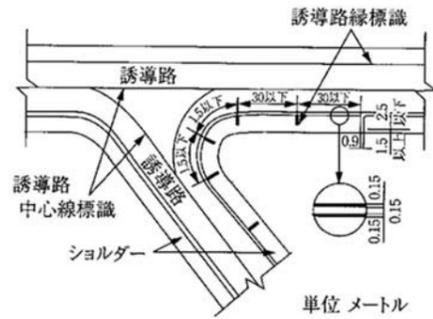


誤	正	該当頁	備考
<p>③ 滑走路ターニングパッドは、図-3.4.1 に示すようにパイロットの操作性を考慮し、走行する航空機の左側に設置することが望ましいが、将来の平行誘導路への拡張性を考慮してエプロン側に設置する場合もある。また、離陸滑走路長を確保するため、過走帯に滑走路ターニングパッドを配置する場合もあり、この場合の過走帯の強度は、航空機の常時使用に耐えるだけの強度を有する必要がある。</p>  <p>図-3.4.1 滑走路ターニングパッドの設置位置の例</p>	<p>③ 滑走路ターニングパッドは、図-3.4.1 に示すようにパイロットの操作性を考慮し、走行する航空機の左側に設置することが望ましいが、将来の平行誘導路への拡張性を考慮してエプロン側に設置する場合もある。また、離陸滑走路長を確保するため、過走帯に滑走路ターニングパッドを配置する場合もあり、この場合の過走帯の強度は、航空機の常時使用に耐えるだけの強度を有する必要がある。</p>  <p>図-3.4.1 滑走路ターニングパッドの設置位置の例</p>	24	図の用語修正
<p>(9) 滑走路縁標識の例を図-3.14.3 に示す。</p>  <p>(a) 幅が30m以上の滑走路の場合</p>  <p>(b) 幅が30m未満の滑走路の場合 (単位：m)</p> <p>図-3.14.3 滑走路縁標識の例</p>	<p>(9) 滑走路縁標識の例を図-3.14.3 に示す。</p>  <p>(a) 幅が30m以上の滑走路の場合</p>  <p>(b) 幅が30m未満の滑走路の場合 (単位：m)</p> <p>図-3.14.3 滑走路縁標識の例</p>	67	図の用語修正

誤

4 誘導路縁標識



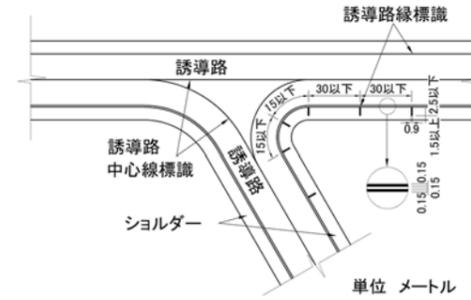
備考 色彩は、黄色とすること。

表-4.2.3 道路における地表面等の種類別基礎流出係数

地表面の種類	流出係数 (C)	備考
路肩, 法面など	細粒土	0.40~0.65
	粗粒土	0.10~0.30
	硬岩	0.70~0.85
	軟岩	0.50~0.75
路面及び法面	0.9	「設計要領第一集(土工・保全編)」 ²⁸⁾

正

4 誘導路縁標識



備考 色彩は、黄色とすること。

表-4.2.3 道路における地表面等の種類別基礎流出係数

地表面の種類	流出係数 (C)	備考
路肩, 法面など	細粒土	0.40~0.65
	粗粒土	0.10~0.30
	硬岩	0.70~0.85
	軟岩	0.50~0.75
路面及び法面	0.9	「設計要領第一集(土工・保全編)」 ²⁸⁾

該当頁

備考

74

図の鮮明化

93

備考欄の罫線の消去

誤				正				該当頁	備考
表-4.2.8 暗渠の種類と特徴				表-4.2.8 暗渠の種類と特徴				101	項目欄の罫線の消去
項目	ボックスカルバート	管渠（パイプカルバート）		項目	ボックスカルバート	管渠（パイプカルバート）			
		剛性管	たわみ性管			剛性管	たわみ性管		
種類	現場打ちコンクリート プレキャストコンクリート	鉄筋コンクリート管 遠心力鉄筋コンクリート管 プレストレストコンクリート管	強化プラスチック複合管 VP管 VU管	種類	現場打ちコンクリート プレキャストコンクリート	鉄筋コンクリート管 遠心力鉄筋コンクリート管 プレストレストコンクリート管	強化プラスチック複合管 VP管 VU管		
構造上の制約	任意の流出量，荷重に対して対応可能である．	流出量，荷重が大きくなった場合，剛性管で対応できなくなる可能性がある．	流出量の制限はあるが，荷重に対しては基礎材料の選定により剛性管より適応範囲は広がる．	構造上の制約	任意の流出量，荷重に対して対応可能である．	流出量，荷重が大きくなった場合，剛性管で対応できなくなる可能性がある．	流出量の制限はあるが，荷重に対しては基礎材料の選定により剛性管より適応範囲は広がる．		
材料の入手	特に問題ないが，コンクリートプラントが近傍に確保できない場合，困難となる．	プレキャスト製品であるため特に問題ないが，地域によっては流通上困難となる場合がある．		材料の入手	特に問題ないが，コンクリートプラントが近傍に確保できない場合，困難となる．	プレキャスト製品であるため特に問題ないが，地域によっては流通上困難となる場合がある．			
経済性	形式選定は，土被り，荷重の種類，支持地盤の条件，材料の入手の難易等の条件等を考慮し，経済性を比較検討した上で，ボックスカルバートまたは管渠の採用を決定する必要がある．			経済性	形式選定は，土被り，荷重の種類，支持地盤の条件，材料の入手の難易等の条件等を考慮し，経済性を比較検討した上で，ボックスカルバートまたは管渠の採用を決定する必要がある．				
施工性	ボックスカルバートの内空断面が小さく，延長が長い場合は，施工性が悪くなる．この場合，ボックスカルバートより管渠の方が工期を短縮できるので，管渠の採用も検討する必要がある．			施工性	ボックスカルバートの内空断面が小さく，延長が長い場合は，施工性が悪くなる．この場合，ボックスカルバートより管渠の方が工期を短縮できるので，管渠の採用も検討する必要がある．				
	プレキャストコンクリートの場合，現場施工の省力化，全体工程の短縮が可能であるが，調達の可能性や注文製作を含めた経済性等について検討する必要がある．			施工性	プレキャストコンクリートの場合，現場施工の省力化，全体工程の短縮が可能であるが，調達の可能性や注文製作を含めた経済性等について検討する必要がある．				
維持管理	両者に大差はないが，ボックスカルバートの方が土砂がたまりやすい．			維持管理	両者に大差はないが，ボックスカルバートの方が土砂がたまりやすい．				

誤

付録-3 滑走路ターニングパッドの形状及び標識の例

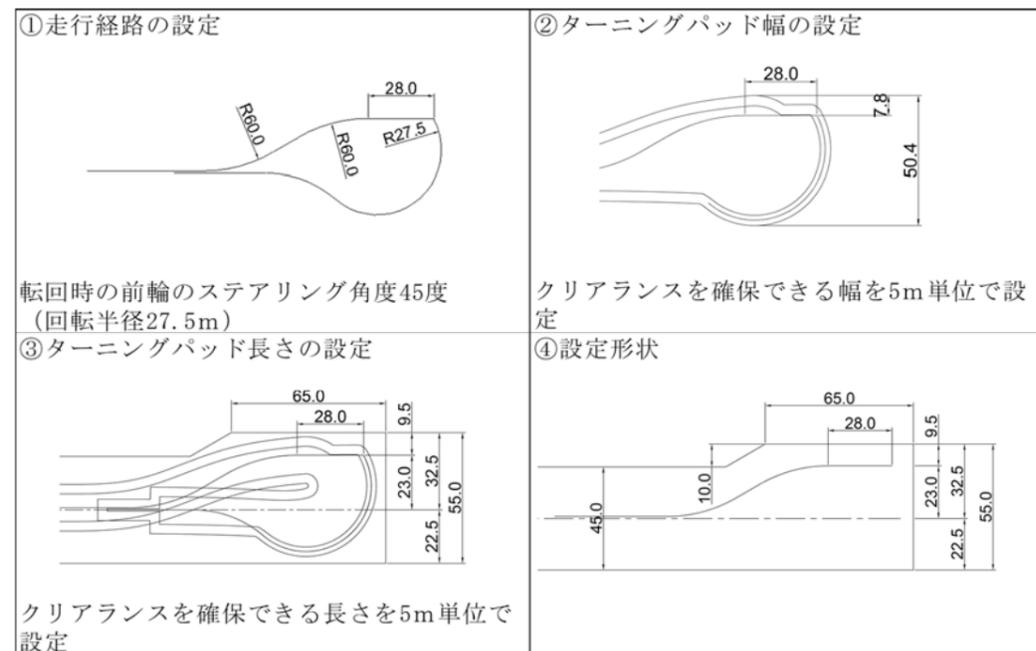
ターニングパッドの形状の設定例を以下に示す。

(1) 設定条件

付表-3.1 ターニングパッドの設定条件

項目	条件	備考	
対象機材	B787-8	現在の就航機材や就航を予定している機材から最も影響がある機材を設定する。	
主脚車輪外縁から舗装端までのクリアランス	4.0m	3.4.2 滑走路ターニングパッドの形状	
走行経路	滑走路とターニングパッドの交差角度	30度	3.4.2 滑走路ターニングパッドの形状
	中心線の曲線半径	60m	3.8.3 交差部及び曲線部における誘導路の形状
	旋回前の直線延長	28m	ホイールベース長+5m (m単位で切り上げ)
	旋回時の前輪角度	45度	3.4.2 滑走路ターニングパッドの形状

(2) 設定方法の例



付図-3.1 ターニングパッドの設定手順

正

付録-3 滑走路ターニングパッドの形状及び標識の例

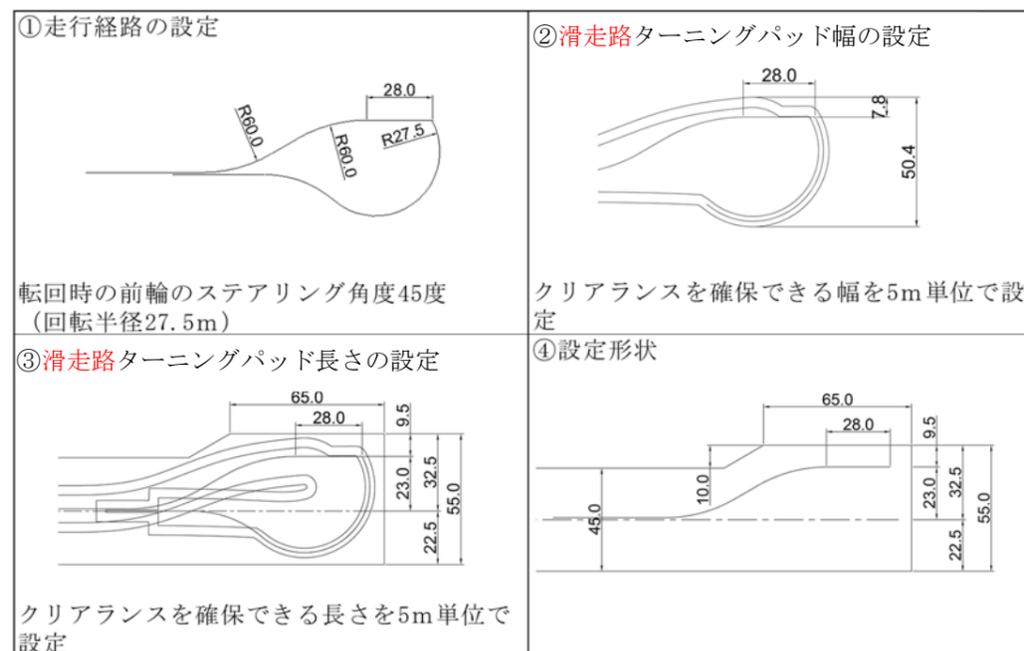
滑走路ターニングパッドの形状の設定例を以下に示す。

(1) 設定条件

付表-3.1 滑走路ターニングパッドの設定条件

項目	条件	備考	
対象機材	B787-8	現在の就航機材や就航を予定している機材から最も影響がある機材を設定する。	
主脚車輪外縁から舗装端までのクリアランス	4.0m	3.4.2 滑走路ターニングパッドの形状	
走行経路	滑走路と滑走路ターニングパッドの交差角度	30度	3.4.2 滑走路ターニングパッドの形状
	中心線の曲線半径	60m	3.8.3 交差部及び曲線部における誘導路の形状
	旋回前の直線延長	28m	ホイールベース長+5m (m単位で切り上げ)
	旋回時の前輪角度	45度	3.4.2 滑走路ターニングパッドの形状

(2) 設定方法の例



付図-3.1 滑走路ターニングパッドの設定手順

該当頁

備考

付-8 用語の修正