

現 行	改 正	備 考
<p data-bbox="311 667 1086 835">空港土木施設設計要領 (舗装設計編)</p> <p data-bbox="460 1451 946 1570">平成31年4月 (令和5年4月一部改正)</p> <p data-bbox="406 1753 1003 1812">国土交通省航空局</p>	<p data-bbox="1445 667 2220 835">空港土木施設設計要領 (舗装設計編)</p> <p data-bbox="1593 1451 2080 1570">平成31年4月 (令和6年4月一部改正)</p> <p data-bbox="1540 1753 2136 1812">国土交通省航空局</p>	

現 行	改 正	備 考
-----	-----	-----

目次	目次	
空港土木施設設計要領（舗装設計編） 第Ⅰ章 共通 省略 第Ⅱ章 アスファルト舗装の新設 省略 第Ⅲ章 アスファルト舗装の補修 省略 第Ⅳ章 コンクリート舗装の新設 Ⅳ-1～3 省略 Ⅳ-4 構造細目 -----93 Ⅳ-4.1 異種舗装接続部の構造 -----93 Ⅳ-4.2 コンクリート版の補強 -----93 Ⅳ-4.3 目地 -----95 第Ⅴ章 コンクリート舗装の補修 省略 付録 付録-1～24 省略 参考文献 設計例 例-1～9 省略	空港土木施設設計要領（舗装設計編） 第Ⅰ章 共通 省略 第Ⅱ章 アスファルト舗装の新設 省略 第Ⅲ章 アスファルト舗装の補修 省略 第Ⅳ章 コンクリート舗装の新設 Ⅳ-1～3 省略 Ⅳ-4 構造細目 -----93 Ⅳ-4.1 異種舗装接続部の構造 -----93 Ⅳ-4.2 コンクリート版の補強 -----93 Ⅳ-4.3 目地 -----95 Ⅳ-4.4 <u>コンクリートに関する細目</u> -----103 第Ⅴ章 コンクリート舗装の補修 省略 付録 付録-1～24 省略 参考文献 設計例 例-1～9 省略	コンクリートに関する細目を追加した。
第Ⅰ章 共通 I-3.6.3 荷重支持特性 (1)～(7)省略 (8) 上記(7)の場合で、複数の層からなる路床と等価な単一層の路床として評価する場合は、次式により行うことができる。 $CBR_m = \frac{h_1 CBR_1^{1/3} + h_2 CBR_2^{1/3} + \dots + h_n CBR_n^{1/3}}{h} \dots \dots \dots \text{(式 I-3.7)}$ この場合、以下に留意する必要がある。 ・ある層の CBR がその下の層の CBR より小さいときは、その層が下の層まで続いているものとして合成する。 ・平均 CBR を算出する際などで、自然堆積地盤の厚さ 20cm 未満の土層については、CBR の小さい方の層に含めて計算し、CBR を求める。 ・CBR が 2%未満の路床を改良した場合、その施工厚から 20cm 減じたものを有効層厚とし、20cm 厚の部分の CBR については安定処理の場合は未処理土との平均値、置換えの場合は未処理土の値を用いる。 (9)～(15)省略	第Ⅰ章 共通 I-3.6.3 荷重支持特性 (1)～(7)省略 (8) 上記(7)の場合で、複数の層からなる路床と等価な単一層の路床として評価する場合は、次式により行うことができる。 $CBR_m = \left(\frac{h_1 CBR_1^{1/3} + h_2 CBR_2^{1/3} + \dots + h_n CBR_n^{1/3}}{h} \right)^3 \dots \dots \dots \text{(式 I-3.7)}$ この場合、以下に留意する必要がある。 ・ある層の CBR がその下の層の CBR より小さいときは、その層が下の層まで続いているものとして合成する。 ・平均 CBR を算出する際などで、自然堆積地盤の厚さ 20cm 未満の土層については、CBR の小さい方の層に含めて計算し、CBR を求める。 ・CBR が 2%未満の路床を改良した場合、その施工厚から 20cm 減じたものを有効層厚とし、20cm 厚の部分の CBR については安定処理の場合は未処理土との平均値、置換えの場合は未処理土の値を用いる。 (9)～(15)省略	平成 31 年 4 月に、空港舗装設計要領を空港土木施設設計要領（舗装設計編）に統合した際に、誤記があったため修正した。

現 行	改 正	備 考
<p>第IV章 コンクリート舗装の新設 IV-4.1~4.3 省略</p>	<p>第IV章 コンクリート舗装の新設 IV-4.1~4.3 省略</p> <p>IV-4.4 コンクリートに関する細目</p> <p><u>空港のコンクリート舗装に使用するコンクリートは、破損した場合に空港運用に及ぼす影響が非常に大きいこと等の空港の特殊性から、経済性や耐久性のみならず、施工性や安全性も含め総合的に検討し選定するものとする。</u></p> <p><u>(1) 空港の無筋コンクリート舗装に用いるコンクリートについては、水セメント比の平均値が約 40%である等、配合に関する実績が参考文献¹⁰²⁾に記載されているので参考にするとうい。</u></p>	<p>コンクリートに関する細目を追加した。枠囲み内の記載は、「II-4.6 アスファルト混合物に関する細目」に合わせた。</p> <p>コンクリートの配合の実績値と出典を記載した。</p>
<p>第V章 コンクリート舗装の補修 V-4.6 材料設計</p> <p>(1) コンクリート舗装の補修に使用する材料は、「空港土木工事共通仕様書⁵⁸⁾」で示される品質規定を満足するとともに、当該空港や施設の特異性及び施工性を考慮して選定する。</p> <p>(2) 付着オーバーレイ工法のオーバーレイ層に用いるコンクリートの粗骨材最大寸法は 20mm とすることができる⁷⁹⁾。</p>	<p>第V章 コンクリート舗装の補修 V-4.6 材料設計</p> <p>(1) コンクリート舗装の補修に使用する材料は、「空港土木工事共通仕様書⁵⁸⁾」で示される品質規定を満足するとともに、当該空港や施設の特異性及び施工性を考慮して選定する。</p> <p><u>(2) 空港の無筋コンクリート舗装に用いるコンクリートについては、水セメント比の平均値が約 40%である等、配合に関する実績が参考文献¹⁰²⁾に記載されているので参考にするとうい。</u></p> <p>(3) 付着オーバーレイ工法のオーバーレイ層に用いるコンクリートの粗骨材最大寸法は 20mm とすることができる⁷⁹⁾。</p>	<p>コンクリートの配合の実績値と出典を記載した。</p>
<p style="text-align: center;">参考文献</p> <p>1)~100) 省略 101)坪川将丈：ヘリポート用舗装の構造設計法，国土技術政策総合研究所資料，2023.</p>	<p style="text-align: center;">参考文献</p> <p>1)~100) 省略 101)坪川将丈：ヘリポート用舗装の構造設計法，国土技術政策総合研究所資料，No.1238，2023. 102)河村直哉，坪川将丈：空港の無筋コンクリート舗装工事に用いるコンクリートの配合に関する調査，国土技術政策総合研究所資料，No.1265，2024.</p>	<p>巻号が確定したため修正した。参考文献を追加した。</p>