

特記仕様書

(目的)

本業務は、松本空港滑走路等の路面性状調査を行い、施設の損傷の程度、時間経過に伴う劣化の進行状況等を定期的に把握及び評価することを目的として、関係書類を作成するものである。

(趣旨)

この特記仕様書は、「空港内の施設の維持管理指針（国土交通省航空局 平成26年4月）」に基づき、空港舗装表面の状況及び性状を調査し、変状の程度、劣化の進行状況の把握及び評価を行うため、受託者が履行しなければならない業務の仕様を示すものである。

これらに定めのない事項については、次の図書等により履行するものとする。

- 1 空港舗装維持管理マニュアル（案）（国土交通省航空局 平成29年4月）
- 2 制限区域内工事実施指針（国土交通省航空局 平成28年11月）
- 3 空港土木施設工事共通仕様書（国土交通省航空局 平成29年4月）
- 4 空港舗装補修要領（国土交通省航空局 平成29年4月）
- 5 松本空港制限区域内工事実施要領
- 6 その他関係図書

(一般的事項)

- 1 この特記仕様書に基づいて行う調査は、松本空港の滑走路等「別表」に示した施設に従って行うものであり、詳細は松本空港管理事務所監督員（以下監督員）から指示を受けるものとする。
- 2 受託者は、作業に先立ち業務計画書を作成、提出して監督員の承諾を得るものとする。
- 3 主任技術者は、次の（1）から（5）に示す実務経験等の何れかを有する者とし、現場に常駐して調査作業の円滑化を図り、監督員との連絡に支障のないようにしなければならない。
 - （1）大学卒業後、5年以上の空港舗装に関する実務経験を有する者
 - （2）短大・高専卒業後、8年以上の空港舗装に関する実務経験を有する者
 - （3）高校卒業後、11年以上の空港舗装に関する実務経験を有する者
 - （4）上記（1）～（3）と同等の能力を有すると松本空港管理事務所が認めた者
 - （5）空港に関する資格（技術士、空港施設点検評価士、RCCM等）を有する者
- 4 特記仕様書の内容に疑義が生じたときは、監督員と協議の上解決するものとする。
- 5 調査のため第三者に損害を与えるおそれのあるときは、受託者はあらかじめ監督員と

打ち合わせを行い、その指示に従うものとする。

なお、監督員の承認なく第三者に損害を与えたときは、受託者の責任において解決するものとする。

6 履行期限は契約日から90日間とする。

(特殊事項)

- 1 現地への立入及び作業着手は、監督員から指示があるまで行ってはならない。
- 2 滑走路等における作業時間は、原則として空港運用時間外で、次のとおりとする。
17時から翌7時30分まで
- 3 作業のため制限区域内に立ち入る場合は、必ず松本空港管理事務所長の許可を得たうえ、貸与する制限区域内立入承認の腕章を必ず着用すること。
- 4 制限区域内に入場する作業車両には標識旗及び回転灯（黄色）を付けること。
- 5 制限区域内は火気厳禁である。
- 6 滑走路等に設置されている航空灯火施設に損傷を与えないよう注意すること。特に、進入角指示灯（PAPI）は、航空機の進入角度を指示する極めて高精度の施設であるため、接触等しないよう十分注意すること。
- 7 万一、既設構造物を破損した場合には、責任者は速やかに管理事務所職員に報告し、指示を仰がなければならない。

なお、復旧に関する経費は、受託者の負担とする。

(調査内容)

1 調査項目

路面性状調査は、次のとおりとする。

(1) アスファルト舗装

- ア ひび割れ調査
- イ わだち掘れ調査
- ウ 平坦性調査

(2) コンクリート舗装

- ア ひび割れ調査
- イ 目地部の破損調査
- ウ 段差の調査

2 実施方法

財団法人土木研究センターの性能確認証を有する路面性状自動測定装置（路面性状測定車）又はMMS（Mobile Mapping System）を用いて実施するものとする。

わだち掘れ調査及び平坦性調査については、ハンディプロファイラー等を用いてもよい。

また、段差の調査については、スチール定規を用いて直接測量してもよい。

3 データユニットサイズ

路面性状調査を行うデータユニットサイズは、次のとおりとする。

なお、データユニットの中心は滑走路等の中心線とする。

- (1) 滑走路 幅 14 m × 長さ 45 m
- (2) 南誘導路 幅 14 m × 長さ 45 m
- (3) 北誘導路 幅 7 m × 長さ 90 m
- (4) 南エプロン 幅 14 m × 長さ 30 m
- (5) 北エプロン 幅 7 m × 長さ 90 m

4 調査方法詳細

(1) アスファルト舗装のひび割れ調査

各データユニットのひび割れ幅 1 mm 以上の線状ひび割れ、施工目地の開き及びリフレクションクラック並びに亀甲状ひび割れを調査し、ひび割れ率を算出する。

(2) アスファルト舗装のわだち掘れ調査

各データユニットの中央部の最大わだち掘れ量を算出する。

(3) アスファルト舗装の平坦性調査

路面性状測定車（MMS 含む）を用いて、次に示す測線横断方向の測定位置の縦断プロファイルを測定し、BBI（Boeing Bump Index）を算出する。

測定位置：データユニットのセンターから 4.8 m

(4) コンクリート舗装のひび割れ調査

各データユニットのひび割れ幅 1 mm 以上の線状ひび割れ及び隅角部のひび割れ並びに亀甲状ひび割れを調査し、ひび割れ度を算出する。

(5) コンクリート舗装の目地部の破損調査

各データユニットの目地部の破損率を算出する。目地部の破損の長さは、角欠け（スポーリング）を含むものとし、この場合の目地部の破損の長さは、スポーリングが発生している箇所が目地部の長さとする。なお、パッチングにより補修した箇所は、目地部としては見なさないため、目地の長さには加えない。

(6) コンクリート舗装の段差調査

各データユニットの目地部又はひび割れ部の最大段差量を計測する。最大段差量は、段差が大きと思われる箇所を 10 点程度抽出・計測し、これらの最大値の段差量とする。

5 評価

(1) 路面性状調査の評価は、舗装種別ごと、項目ごとの評価基準に基づき評価する。

(2) アスファルト舗装及びコンクリート舗装の路面性状（ただし、平坦性評価は除く。）

の評価は、A、B、Cの3段階評価、又はB評価をB1・B2・B3の3段階に区分した5段階評価により実施する。

- (3) アスファルト舗装の平坦性調査においては、縦断プロファイルからBBIを算出するものとする。
- (4) コンクリート舗装の路面性状の評価は、ひび割れ度、目地部の破損率、段差の3項目の結果を基に算出する舗装補修指数（PRI：Pavement Rehabilitation Index）により評価する。

(成果品)

- 1 成果品は紙媒体2部、電子媒体2部を提出するものとする。
- 2 受託者は、評価の結果を施設区分ごと次のとおり整理しなければならない。
 - (1) 路面性状集計表
 - (2) 路面性状一覧表
 - (3) 評価ランク別の着色を付した路面性状評価図
 - (4) 路面性状評価区分占有率図
 - (5) 前回調査（滑走路、北エプロンは除く）と比較した供用グラフ図
- 3 以上については、別途監督員が指定する日までに作成し、確認を受けるものとする。

その他疑義が生じたときは、その都度監督員と協議し、その指示に従うこと。

「別表」

松本空港施設数量

滑走路	2,000m×45m	90,000m ²
滑走路ショルダー	2,000m×7.5m×2	30,000m ²
過走帯	60m×60m×2	7,200m ²
南誘導路	135m×23m	3,105m ²
北誘導路	109m×15m	1,635m ²
南エプロン（コンクリート舗装）	90m×135m	12,150m ²
北エプロン	136m×68m	9,248m ²
（一部コンクリート舗装：10m×10m×4箇所）		