

■本邦航空運送事業者に関する航空輸送サービスに係る情報公開(抜粋)

国土交通省では、航空の利用者が自由かつ的確に航空輸送サービスの選択を行うことが可能となるように、航空輸送サービスに係る情報公開を四半期毎に実施しています。

今回、特定本邦航空運送事業者\*の平成25年1~3月のデータ及び特定本邦航空運送事業者以外の平成24年10月~平成25年3月分をとりまとめ公表しましたので、一部抜粋ですがご紹介します。

※客席数が100又は最大離陸重量が5万kgを超える航空機を使用して行う航空運送事業を営む本邦航空運送事業者

(1) 輸送サービスの比較等(平成25年1月~3月)



(2) 輸送実績(平成24年10月~12月)

項目	当期実績	前年同期実績	前年同期との比較
平均搭乗区間距離	933km	918km	1.63%増
輸送人員	1987万4736人	19264866万人	3.17%増
輸送人キロ	185億4044万人km	176億5315万人km	5.03%増
旅客収入	2924億61百万円	2944億43百万円	0.67%減
輸送人員あたり旅客収入	14.7千円	15.3千円	3.82%減
輸送人キロあたり旅客収入	15.8円	16.7円	5.54%減

(3) 路線別データ(平成25年1月~3月)

① 旅客数

上位5路線は次のとおり

1位 東京=札幌	199万5687人
2位 東京=福岡	185万8269人
3位 東京=大阪	117万2131人
4位 東京=那覇	124万0802人
5位 東京=鹿児島	53万9600人
全路線	2006万4970人

② 利用率

上位5路線は次のとおり

1位 岡山=札幌	91.3%
2位 大阪=三沢	90.8%
3位 大阪=函館	89.0%
4位 札幌=那覇	86.9%
5位 関西=鹿児島	83.8%
全路線	62.0%

下位5路線は次のとおり

1位 成田=広島	16.0%
2位 東京=大島	21.8%
3位 札幌=紋別	27.8%
4位 札幌=稚内	29.0%
5位 成田=新潟	31.8%
全路線	62.0%

※特定本邦航空運送事業者

- ◆ 日本航空(JAL)
- ◆ スカイネットアジア航空(SNA)
- ◆ 全日空(ANA)
- ◆ スターフライヤー(SFJ)
- ◆ 日本トランスオーシャン航空(JTA)
- ◆ Peach Aviation(APJ)
- ◆ スカイマーク(SKY)
- ◆ ジェットスター・ジャパン(JJP)
- ◆ AIRDO(ADO)
- ◆ エアアジア・ジャパン(WAJ)

### 1. はじめに

本業務は、九州地方の空港において、滑走路補修の基本設計とそれに付随した関係機関との協議資料作成の事例です。

### 2. 空港概要

今回検討した空港は、1975年（昭和50年）に滑走路1500mにて供用開始されて36年を経過している古い空港です。

この空港は、昭和55～57年にかけて滑走路400mの延長と嵩上げ舗装工事が実施されて29年が経過し、補修履歴も、平成12年、17年度にクラック補修、平成20年度に滑走路補修（応急工事）及びグルーピング補修と計4回の補修工事が行われています。

### 3. 実施事項

#### 1) 基本設計

今回の滑走路の基本設計は、路面性状調査及び舗装調査で得た成果を基に、改修断面の検討を行いました。

#### 2) 関係機関との協議資料作成

関係機関との協議用資料は基本設計を踏まえ、滑走路の現状と課題、改良の必要性、改良を行わない場合の問題点、施工方法の検討及び概算工事費の算出を内容とするものです。

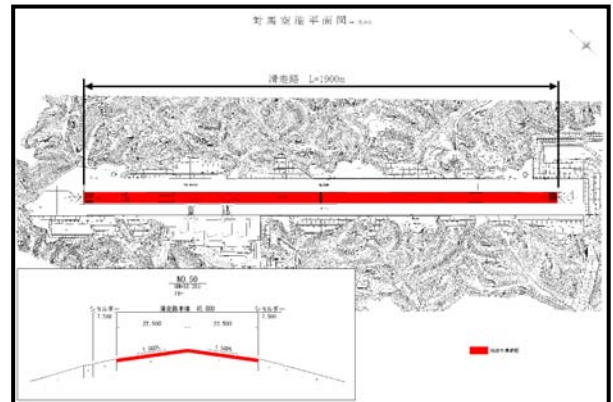


図-1 空港平面図

### 4. 技術的課題

平成20年7月に空港舗装設計要領が改訂され、空港舗装の設計方法は、仕様規定型の設計法から性能規定型の設計法へ移行しました。そのため、性能規定型にもとづく舗装構造設計（既設舗装の評価）を行った場合、従来設計手法による舗装構造と大きな相違が生じるのではないかと予想されました。

また、アスファルト舗装のマーシャル安定度試験結果についても、平成15、16年の調査結果では基準値を満足しなかったものが、平成23年の結果では基準値を満足する結果が得られ、経年劣化とは相反する調査結果になりました。

### 5. 解決策

本業務においては理論的手法で既設舗装の評価を行った場合に、既設舗装厚が63cmとなり、経験的手法に対し舗装構造が大きく異なる結果が想定され、合理的でないと判断し、経験的設計法を採用しました。又、空港舗装設計要領においても「経験的設計手法によるアスファルト舗装の構造設計に準じて設計された舗装構造は、各性能において満足するとみなすことができる。」との但し書きがあるため問題ないと判断しました。

マーシャル安定度試験結果の数値上昇については、アスファルト舗装の経年劣化に伴い、たわみ性能が失われ、一時的にアスファルト層が硬化した結果と結論付けました。

### 6. おわりに

強大化する台風や、東日本大震災を引き起こした巨大地震・津波など、自然の猛威を完全に抑制することはできないため、災害を如何に防止または抑制するか、防災・減災への取組みが求められています。

そのため、これからの建設分野に携わる技術者は、今後、防災・減災に対する提案力や判断力も要求されます。将来の持続的発展を目指す社会を構築するためにも、各分野において専門的な技術的応用能力を持続的に高める意識が必要です。

