

令和 7 年度  
空港工事施工管理技術者認定試験  
問 題 用 紙

【択一問題】

試験時間 10:30 ～ 12:00

受 験 番 号	A	2	5						
フ リ ガ ナ									
氏 名									

【注意事項】

1. 問題用紙は、試験開始の合図があるまで開かないでください。
2. 問題用紙と解答用紙は別になっています。
3. 問題用紙の表紙に受験番号、氏名及びフリガナを記入してください。
4. 解答用紙にも、受験番号、氏名及びフリガナを正確かつ明瞭に記入してください。
5. 受験番号は、アラビア数字で記入し、解答用紙の記入例にしたがって、該当する数字を HB 又は B の黒鉛筆又はシャープペンシルで黒く塗りつぶしてください。
6. 解答方式はマークシート方式となっています。解答番号を選び、解答用紙の該当する数字欄を HB 又は B の黒鉛筆又はシャープペンシルで黒く塗りつぶしてください。
7. 訂正する場合は、消しゴムできれいに消してから記入し直してください。解答用紙は汚したり、折り曲げたりしないでください。
8. 携帯電話、スマートフォン、ウェアブル端末（スマートウォッチやスマートグラス等）、タブレット端末、電子辞書、電卓、イヤホン等の通信、検索、計算機能を有するものは、使用禁止です。
9. 問題用紙及び解答用紙は、必ず試験監督員に提出し、持ち帰らないでください。
10. その他、試験監督員の指示に従って受験してください。



問1 着陸帯に関する次の記述のうち、不適切なものを一つ選べ。

- ①着陸帯内には、滑走路距離灯、PAPI等の照明施設、グライドスロープ等の無線施設等、その効用を発揮するために設置しなければならないもの以外は設置しないことを原則とする。
- ②着陸帯のうち滑走路など舗装エリア以外の区域では、降雨等による着陸帯表面の侵食防止、航空機のブラストによる土石等の飛散防止と着陸帯の支持力確保のため、整地及び植生等を行うことを標準とする。
- ③着陸帯の長さは、精密進入用滑走路の場合、滑走路の長さに両端それぞれ50mを加えた長さとし、幅は滑走路中心線から両側に150m以上としなければならない。
- ④着陸帯内に設置する航空機の運航の安全に必要な施設は、脆弱で、かつ、できるだけ低く据え付けることが望ましい。

問2 滑走路に関する次の記述のうち、不適切なものを一つ選べ。

- ①滑走路の長さは、使用する航空機の離着陸に必要な距離に応じて決定される。
- ②滑走路の幅は、使用する航空機の両翼端間の長さに応じて決定される。
- ③滑走路の舗装は、使用する航空機の重量、交通量によって設計される。
- ④滑走路の表面には、雨天時の滑りを防ぐためにグルーピングが設置される。

問3 誘導路に関する次の記述のうち、不適切なものを一つ選べ。

- ①誘導路は、取付誘導路、高速離脱誘導路、平行誘導路、エプロン誘導路に区分される。
- ②誘導路の舗装は、滑走路と同じ強度で設計されなければならない。
- ③誘導路には、路面標識や灯火が設置される。
- ④積雪地域の誘導路では、融雪及び融氷効果を持つグルーピングが設置されることがある。

問4 国が管理する空港において、「空港管理規則」で定められている禁止行為に該当するものを一つ選べ。

- ①空港事務所長の承認を受けて、爆発物、危険を伴う可燃物等を携帯、運搬すること。
- ②空港事務所長の承認を受けて、裸火を使用すること。
- ③制限区域内工事で発生した油の浸みた布などを、適当な金属性容器に遺棄すること。
- ④工事車両が、整備、試運転中の航空機から 30m 以内の場所に立入ること。

問5 空港の制限区域内においては、常に航空機が最優先である理由に関する次の記述のうち、不適切なものを一つ選べ。

- ①航空機は多量の可燃性物質を搭載しているため。
- ②航空機のコックピットからの視野が狭いため。
- ③航空機が地上を走行するときは動きが早く機敏であるため。
- ④航空機のジェットブラストが危険であるため。

問6 駐機中の航空機に対する、地上支援機材(GSE)に関する次の記述のうち、不適切なものを一つ選べ。

- ①ランプバスとは、リモートエプロンと旅客ターミナルビルとの間において、航空旅客を輸送する車両である。
- ②レフューラとは、飲料用、手洗用の水を航空機内の浄水タンクへ給水する車両である。
- ③トーイングカーとは、航空機を牽引又は、プッシュアウトする車両である。
- ④ハイリフトローダーとは、昇降装置を有する貨物運搬車で、航空機へコンテナの積み卸しに使用する車両である。

問7 空港の制限区域で工事を実施する際の次の記述のうち、不適切なものを一つ選べ。

- ① 空港の設置管理者が必要と認めた場合は、工事区域を明確に区分し、工事境界標識（バリケード、内照式のコーン等）を設置しなければならない。
- ② 空港の設置管理者が必要と認めた場合は、工事仮設物又は工事機械に航空障害灯又は点滅灯を設置しなければならない。
- ③ 工事に使用する機材、資材は、制限区域外に保管しなければならない。
- ④ 工事中は、航空機の運航の確保と工事の安全管理について常に留意しなければならない。

問8 「空港土木工事共通仕様書」における空港工事に伴う諸手続きに関する次の記述のうち、不適切なものを一つ選べ。

- ① 工事施工にあたり工事受注者の行うべき関係官公庁及びその他の関係機関への届出等を、法令、条例又は設計図書の定めにより実施しなければならない。
- ② 工事の実施に伴い運航制限が必要となる場合には、航空法により ANNEX が発行される。
- ③ 空港内に工事用の仮設用地を必要とする場合、空港毎に定められた「管理規則」にしたがって一時使用の手続きをとらなければならない。
- ④ 空港工事において事故が発生した場合には、ただちに関係機関へ通報し、適切な措置をとらなければならない。

問9 滑走路長が2,500m（精密進入）の場合の制限表面に関する次の記述のうち、不適切なものを一つ選べ。

①進入表面の勾配は1/50

②転移表面の勾配は1/7

③水平表面の高さは50m

④内側転移表面の勾配は1/3

問10 制限表面の一つである転移表面に関する次の記述のうち、不適切なものを一つ選べ。

①転移表面は、航空機が着陸のための進入を誤ったときの脱出の安全を確保するために物件を制限する表面である。

②転移表面の起点となる高さは、空港標点の高さである。

③転移表面は、着陸帯の長辺から一定の勾配で上昇していく面である。

④転移表面の上端は、水平表面との接線である。

問 11 空港の排水施設に関する次の記述のうち、不適切なものを一つ選べ。

- ①空港用地内に設置される U 形排水溝は安全を考慮して、すべて蓋付きとする。
- ②着陸帯及び誘導路帯の整地区域に開渠を設置する場合には、一般に規定された縦横断勾配と合致する皿型排水溝を用いる。
- ③排水施設は、その形式、設置位置等によって開渠及び暗渠に分類される。  
開渠の構造形式としては U 型排水溝、皿型排水溝等があり、暗渠の構造形式としてはボックスカルバート、管渠等がある。
- ④洪水調節としてポンディングシステムを採用する場合の滞水を許容する範囲は、一般に基本施設の本体舗装端から 22.5m 以遠としている。

問 12 空港の場周柵に関する次の記述のうち、不適切なものを一つ選べ。

- ①場周柵には、外部から何人も、みだりに着陸帯、誘導路、エプロン等に立入ができないような形状を有することが求められる。
- ②場周柵は、航空保安施設等からの電波に干渉を及ぼす恐れのある位置に設置する場合にあっては、電波に干渉を及ぼさない材料を用いる。
- ③場周柵の区分には、制限区域の立入を禁止する立入禁止柵と空港用地を明確にする境界柵がある。
- ④場周柵は、安全上の理由から設置されるので、制限表面の規定は適用されない。

問 13 空港工事の諸規程に関する次の記述のうち、不適切なものを一つ選べ。

- ①空港工事を行う場合は、「航空法第 49 条（物件の制限など）」を遵守しなければならない。
- ②工事の実施に伴い運航制限が必要となる場合には、「制限区域内工事実施指針」に基づいて空港毎に定められた規定により、所要の手続きを行わなければならない。
- ③制限区域内立入許可（承認）に関する手続きは、「空港運用業務指針」に基づいて、空港毎に定められた規定に従わなければならない。
- ④制限区域内では、航空機の運航の安全確保と工事の安全管理に十分留意して、「空港法」に基づき工事を実施しなければならない。

問 14 「制限区域内工事実施指針」に規定されている、工事期間中における舗装面のすり付け最大勾配に関する下表のうち、不適切なものを一つ選べ。

方向 種別	横断方向		縦断方向
	本体部	ショルダーとの境界部	
①滑走路	1.5%	1/2 勾配	1.0%
②過走帯	1.5%	1/2 勾配	1.5%
③誘導路	2.0%	1/2 勾配	2.0%
④エプロン	航空機が通行する方向 3.0%、その他の方向 1/2 勾配		

(既設舗装面を基準とする)

問 15 「制限区域内工事実施指針」に規定されている、工事期間中における地盤面の処理に関する次の記述のうち、不適切なものを一つ選べ。

- ①滑走路ショルダーは上層路盤又は現地盤面から 15cm の深さまでを仕上げ、その表面はアスファルト等の材料で防塵処理をするものとする。
- ②誘導路ショルダーを現地盤面から 30cm 以上掘削する場合は、30cm 以内の深さまで埋め戻さなければならない。
- ③誘導路帯及びエプロンショルダーの工事により発生した地盤面の掘削面は、埋め戻すことなくそのままにしておくことができるが、埋め戻し土の仮置きの高さは現地盤面から 50cm 以内とする。
- ④着陸帯(2)、RESA(2)の工事により発生した掘削面は、埋め戻すことなくそのままにしておくことができる。(ILS 制限区域内は除く)

問 16 「空港土木工事共通仕様書」における、用語の定義に関する次の記述のうち、不適切なものを一つ選べ。

- ①「指示」とは、契約図書のとめに基づき、監督職員が工事受注者に対し、工事の施工上必要な事項を書面をもって示し、実施させることをいう。
- ②「報告」とは、工事受注者が監督職員に対し、工事の状況又は結果について書面をもって知らせることをいう。
- ③「提出」とは、契約図書で定める工事の施工に係る書面又はその他の資料を監督職員が工事受注者に説明し、差し出すことをいう。
- ④「承諾」とは、契約図書で明示した事項について、発注者又は監督職員と工事受注者が書面により同意することをいう。

問 17 「空港土木工事共通仕様書」に規定されている、アスファルト舗装の表層及び基層に係る施工管理に関する次の記述のうち、不適切なものを一つ選べ。

- ①一層仕上げ厚さは 8 cm 以下を標準とするが、粒状路盤直上の表層又は基層を施工する場合を除き、10cm とすることも可能である。
- ②滑走路、誘導路本体部の交通解放時の舗装表面温度は、監督職員の指示による場合を除き、ストレートアスファルト混合物で 50 °C 以下、改質アスファルト混合物で 80 °C 以下とする。
- ③アスファルト混合物の敷均し時の混合物温度は 110 °C 以上とする。
- ④各層の縦方向継目の位置は 15 cm 以上、また、横方向継目の位置は 1 m 以上ずらして施工を行う。

問 18 「空港土木工事共通仕様書」に規定されている次に示す空港コンクリート舗装のコンクリート版に関する品質管理項目のうち、その試験方法や測定方法が JIS で規定されていないものを一つ選べ。

- ①温度
- ②スランプ
- ③空気量
- ④曲げ強度

問 19 「空港土木工事共通仕様書」に規定されている空港アスファルト舗装の表層に関する品質管理で、試験（測定）項目として規定されていないものを一つ選べ。

- ①基準密度測定
- ②マーシャル安定度試験
- ③混合物の密度試験
- ④施工時の気温

問 20 「空港土木工事共通仕様書」に規定されている制限区域内での工事中の安全確保に関する次の記述のうち、不適切なものを一つ選べ。

- ①工事受注者は、制限区域内で作業を行う場合、「空港管理規則」や「航空保安業務処理規程」により定められた禁止行為を行ってはならない。
- ②工事受注者は、設計図書に示された内容に基づいて保安要員を配置し、航空機の運航の安全を確保しなければならない。
- ③工事受注者は、工事期間中、安全巡視を行い、工事区域及びその周辺の監視あるいは連絡を行い、安全を確保しなければならない。
- ④工事受注者は、制限区域内における工事車両の入退経路については、入退場ゲートと工事箇所を最短で結ぶルートを設定しなければならない。

問 21 「空港土木工事共通仕様書」に規定されている基本施設の  
アスファルト舗装に関する次の記述のうち、不適切なものを  
一つ選べ。

- ①表層及び基層のアスファルト混合物の一層の最小仕上がり厚さは、表層の場合、アスファルト混合物に使用する骨材の最大粒径の 2.5 倍、基層の場合 2.0 倍とすることを標準とする。
- ②表層のアスファルト混合物に使用する骨材最大粒径は、設計航空機荷重区分が LA-3 以上の場合（ショルダー、過走帯の舗装を除く）、流動防止の観点から 20mm 以上が望ましい。
- ③加熱アスファルト混合物のマーシャル安定度試験で適合しなければならない基準が規定されている項目は、空隙率、フロー値と動的安定度である。
- ④大きな静止荷重が集中する滑走路端部等では、わだち掘れが大きくなることが多いので、改質アスファルトを使用する等の配慮をすることが望ましい。

問 22 空港舗装のグルーピングに関する次の記述のうち、不適切な  
ものを一つ選べ。

- ①グルーピングは、湿式又は乾式により施工するものとする。
- ②積雪地域におけるグルーピングは、滑走路全幅にわたって施工することが望ましい。
- ③グルーピングは、小型機用の滑走路においても施工することが望ましい。
- ④表層に改質アスファルト混合物を用いる場合には、施工後 3 日以上経過した後  
後にグルーピングを施工することができる。

問 23 「空港土木工事共通仕様書」に規定されている作業土工（床掘り・埋戻し）に関する次の記述のうち、不適切なものを一つ選べ。

- ①床掘りの仕上がり面においては、地山を乱さないように、かつ不陸が生じないように施工しなければならない。
- ②床掘り箇所の湧水及び滞水等は、ポンプあるいは排水溝を設けるなどして排除しなければならない。
- ③埋戻しを行うにあたり埋設構造物がある場合は、偏土圧が作用しないように、埋戻さなければならない。
- ④埋戻しにあたり、埋戻し箇所の残材、廃物、木くず等を撤去し、一層の仕上り厚は 50 cm 以下を基本として十分締固めながら埋戻さなければならない。

問 24 「空港土木工事共通仕様書」に規定されている無筋、鉄筋コンクリート構造物の打設に関する次の記述のうち、不適切なものを一つ選べ。

①練混ぜてから打設完了までの時間は、原則として外気温が 25℃を超える場合で 1.5 時間、25℃以下の場合で 2 時間を超えないものとし、かつコンクリートの運搬時間（練り混ぜ開始から荷卸し地点に到着するまでの時間）は 1.5 時間以内としなければならない。

②ベルトコンベアを使用する場合、適切な速度で十分容量のある機種を選定し、終端にはバッフルプレート及びシュートを設け、材料が分離しない構造のものとしなければならない。

③打設にシュートを使用する場合は縦シュートを用いるものとし、漏斗管、フレキシブルなホース等により、自由に曲がる構造のものを選定しなければならない。

④型わくの高さが高い場合は、型わくにコンクリートが付着して硬化するのを防ぐため、型わくに投入口を設けるか、縦シュートあるいはポンプ配管の吐出口を打設面近くまで下げてコンクリートを打設しなければならない。この場合、シュート、ポンプ配管、バケット、ホッパー等の吐出口と打設面までの高さは 1.0m 以下としなければならない。

問 25 「空港内の施設の維持管理指針」において使用されている次の用語の記述のうち、不適切なものを一つ選べ。

- ①「維持管理」とは、空港土木施設の機能確保に必要な点検、維持、除雪、修繕、報告、応急措置、空港土木施設台帳作成等の行為をいう。
- ②「点検」とは、空港土木施設の異常の有無、状態を確認するための行為をいう。
- ③「維持」とは、空港土木施設の性能を保持するための行為をいう。
- ④「修繕」とは、空港土木施設の当初の機能を向上するために必要な改良工事等の行為をいう。

