

質問書に対する回答

(件名) 東北自動車道 思川橋耐震補強工事

質問書No.	質問箇所	質問事項	回答
1	特記仕様書 25-8 落橋防止工 25-8-4 横変位拘束構造M	土木工事積算基準P. 31-29より、「横変位拘束構造Mは鋼製ブラケットを用いて橋台及び橋脚に横変位拘束構造を設置するもの」と定義されています。当案件の横変位拘束構造M A～Cは、特記仕様書P. 32より「鋼製ストッパーを主材料とするもの」ですので、積算基準P. 31-29の横変位拘束構造Mと異なるもの、と考えればよろしいでしょうか。ご教示願います。	横変位拘束構造は、積算基準に示すものと異なるものを想定しています。
2	特記仕様書 25-8 落橋防止工 25-8-4 横変位拘束構造M	横変位拘束構造M A～Cの取付費の算出について、 ①橋梁架設工事の積算基準による積上げ ②見積単価採用 のどちらをお考えでしょうか。どちらも該当しない場合、算出方法について、ご教示願います。	①の適用を想定しています。
3	特記仕様書 25-8 落橋防止工 25-8-4 横変位拘束構造M	横変位拘束構造M D～E設置工の作業内容には、無収縮モルタル打設の作業がないため、土木積算基準P. 31-41の鋼製ブラケット設置工代価表の無収縮モルタルの数量を0と考えてよろしいでしょうか。また、不陸調整用樹脂パテ材の施工の作業がありますので、パテ材の数量をご教示願います。	無収縮モルタルについては不要です。 不陸調整用樹脂パテ材の数量については、設計図面に記載の鋼材背面の面積とお考えください。
4	特記仕様書 25-9 支承取替工	支承撤去工の作業内容に「(5) 既設支承・ソールプレートの撤去(ガウジング含む)、資材置き場への運搬」の作業があります。しかし、既設支承の重量(kg/基)、ソールプレート重量(kg)が設計図にも数量計算書にも明記されていません。これらの重量をご教示願います。	1基あたりの支承の重量は下記のとおりとなります。 【思川橋】 P1(上下線)1090.9kg、P2(上下線)940.2kg、P3(上下線)640.8kg P4(上下線_起点側)525.6kg、P4(上下線_終点側)238.0kg、 P5(上下線)507.6kg、A2(上下線)238.0kg 【黒川橋】 A1(上下線)238.0kg、P1(上下線)499.6kg、P2(上下線)381.9kg P3(上下線)238.0kg、P4(上下線)381.9kg、P5(上下線)499.6kg