

東日本高速道路株式会社 北海道支社  
支 社 長 田中 直樹

## 質問書に対する回答

(工事名) 札樽自動車道 神威橋床版取替工事

### 質問事項と回答

番号	質問事項	回 答
1	説明書 P7、P9  「技術提案に基づく工事工程表」は、技術提案の中に記載、または補足資料に記載、あるいは別途提出するのでしょうか。	技術提案書の中に記載、または補足資料に記載してください。
2	説明書 P7、P9  「技術提案に基づく工事工程表」の様式と標準工程表は提示していただけないのでしょうか。	御社にて適宜作成してください。
3	設計図 (163/288)  石倉橋_鋼材補強工にて主桁補強に用いるビルドアングルの溶接記号がありません。  溶接方法はすみ肉溶接でしょうか、完全溶け込み溶接でしょうか。	上フランジ側のビルドアングルは 8 mm、下フランジ側のビルドアングルは 6 mm のすみ肉溶接となります。  溶接延長は 6 mm すみ肉溶接換算長で 1625m (1 径間当たり 541.8m) となります。

4	<p>壁高欄はプレキャスト壁高欄工として単価項目となっており、交渉対象にもなっています。最近の高速道路他路線の床版取替工事では、まずプレキャストPC床版と壁高欄を一体とした形状で現場へ搬入架設し、その後壁高欄の目地部を施工し壁高欄の連続一体性を確保する、という方法も採用されております。この方法で、床版と壁高欄の上下方向は一体となっておりますが、壁高欄の橋軸方向は床版長さ単位で分割されており、壁高欄のみに着目した場合にプレキャスト壁高欄と判断できるかと考えます。本工事でも、施工の合理化や工期短縮の目的で、上記のような施工方法もプレキャスト壁高欄に該当するという認識でよろしいでしょうか？</p> <p>また、この場合でも、壁高欄施工に係る費用を別途適切に算出し見積交渉することで、入札前価格交渉が可能かと存じますが、よろしいでしょうか。</p>	<p>本工事のプレキャスト壁高欄については、防護柵種別がSB種以上で、「車両用防護柵性能確認試験方法について（平成10年11月5日付建設省道路局道路環境課長通達）」により車両の衝突安全性が確認されており、かつ壁高欄相互の接合構造が車両用防護柵としてプレキャスト部材と一体となって設計荷重に抵抗する構造であればプレキャスト壁高欄に該当します。</p> <p>また、質問事項の壁高欄構造で上記回答の性能が確保されているものであれば、土木設計数量算出要領等を参考に床版及び壁高欄の施工に係る数量を算出し、その数量に基づいて費用を適切に算出することで入札前価格交渉は可能です。</p>
---	--	--

以上