

## 質問書に対する回答

件名) 常磐自動車道 日立トンネル（上り線）補強工事

No.	質問事項	回答
1	特記仕様書「20-8-3 炭素繊維シート表面仕上工 材料」および「設計図49/247」炭素繊維シート表面仕上工の材料について、特記仕様書に示される「構造物施工管理要領 III-7-1-6」には「仕上り厚さ 1mm以上」と記載されています。一方、訂正交付図書の「設計図49/247」には、材料の標準使用量として「仕上塗装（下塗り）0.2kg/m <sup>2</sup> ・仕上塗装（上塗り）0.16kg/m <sup>2</sup> 」と記載されています。設計図に示される塗布量では「仕上り厚さ 1mm以上」は満足できないと考えますが、『仕上り厚さの規定は設けない』という考え方でよろしいでしょうか。	現在、内容確認中ですので、確認でき次第お知らせいたします。
2	特記仕様書「20-3 交通規制工」 規制設置時間および撤去時間を各1時間、施工可能時間（休憩時間含む）は8時間と示されています。 「なお、受注者の責によらず、交通規制箇所及び交通規制時間が大幅に変更となった場合は、これらに要する費用について監督員と受注者で協議し定めるものとする。」とあります。標準的な速度で作業を行ったにもかかわらず規制設置+撤去時間が2時間を超え、施工可能時間短縮となる場合は、補強および補修目的物の単価項目についても施工時間短縮による変更対象（新単価等）となりますでしょうか。	特記仕様書20-3に示す交通規制の設置、撤去に要する時間については、標準的な時間を示したものです。御社の施工計画に基づきお考えください。
3	特記仕様書「20-3 交通規制工」「20-4 交通保安要員」および金抜き設計書「交通規制工」「交通保安要員」の数量 「覆工補強（炭素繊維補強：表面処理～下地処理～シート接着～表面仕上げ）について、NEXCO土木工事積算基準書に示される施工能力（類似工種採用、施工時間補正考慮）および弊社実績を基に第6ブロックで5班編成、第7ブロックで4班編成、第8ブロックおよび第9・10ブロックは3班編成とし、「覆工補修（断面修復、止水注入、はく落対策、漏水対策）」については各工法の施工歩掛と弊社実績を基に1～3班編成で工程計画を立案したところ、規制日数が金抜き設計書で示される数量を大幅に（149回超過）上回り、交通保安要員の数量も大幅に（947人・日超過）上回ります。 仮に施工班数を増やした場合、交通規制回数は減りますが、交通保安要員の数量は大幅に超過します。このように弊社施工計画で規制回数や交通保安要員の数量が設計を上回る場合、目的物である補強工や補修工の数量に変更がない場合であっても、規制回数や交通保安要員について設計数量の変更対象としていただけますでしょうか。	契約書第18条に該当するものと認められる場合、交通規制工については受注者の責によらず交通規制箇所及び交通規制時間が大幅に変更になった場合、交通保安要員について受注者の責によらず、交通保安要員の配置人数が大幅に変更になった場合は設計変更の対象になります。
4	特記仕様書「20-3 交通規制工」「20-4 交通保安要員」および金抜き設計書「交通規制工」「交通保安要員」の数量・費用 上記3の質問について、設計数量の変更対象とならない場合、弊社施工計画で設計数量を超過する「交通規制費用」および「交通保安要員」に関する費用は、補強および補修目的物の単価項目に割掛ける形で参考見積書に計上しても問題ないでしょうか。	積算内容については、お答えできません。 御社の施工計画に基づき必要な費用を計上してください。 参考見積書提出後、NEXCO東日本が行う見積確認過程において、見積内容等に疑義が生じた場合は必要に応じて確認いたします。