

質問に対する回答書⑭
東北自動車道 蓮田サービスエリア(下り線)改築工事

No	質問箇所	質問事項	回答
1	閲覧資料((才)東北自動車道 蓮田サービスエリア(下り線)改築工事 数量計算書) 2.橋梁下部工⇒1.下部工数量集計表(P1)、4.仮設工数量計算書(P64,66)	2.橋梁下部工の1.下部工数量集計表の仮設工鋼矢板Ⅲ(芯材L=7.5m、9.0m、9.5m)に、「圧入長」(L=7.0m、8.5m、9.0m)と記載があります。4.仮設工数量計算書の区分には「打込み」との記載があります。「圧入」の場合は、油圧式杭圧入引抜機及び硬質地盤専用圧入機による施工が想定されます。「打込み」の場合は、パイプロハンマによる施工が想定されます。「圧入」と「打込み」どちらの記載が正しいのでしょうか。また、想定されている施工方法をご教示ください。	鋼矢板の打設は、A1橋台はウォータージェット併用の圧入工法、A2橋台は補助工法なしの圧入工法を想定しております。
2	ファイル名:③-2【設計図】東北自動車道 蓮田サービスエリア(下り線)改築工事⇒橋梁下部工⇒施工計画図(1)～(2)(参考図)(P29～P30)	施工計画図(1)(参考図)「A1橋台杭打設時本線規制」(P29)、施工計画図(2)(参考図)「A2橋台杭打設時本線規制」(P30)があります。記載の杭打機ですが、杭施工基面からリーダトップまでの高さが27m程度と想定されます。杭長が12m、オーガー駆動装置、排土ホッパー、吊代を考慮すると、高さ27mでは打設できないことが考えられ、リーダ長を長くする必要があります。これに伴う、走行車線規制回数の変更や杭打設歩掛の変更は設計変更の協議対象と考えてよろしいでしょうか。ご教示ください。	杭基礎施工便覧に基づく一般的な杭打機での施工を想定しております。なお、現場条件の相違による変更以外は協議の対象となりません。