

工事名：西宮町地区配水管布設(その1)工事

[改良19]

	質問	回答
1	歩道部の配水管埋設深さについて φ250配水管の歩道部の埋設深さは原則0.75mであると思いますが、設計では国道南側が0.75m、国道北側が1.0mとなっています。国道北側については0.75mではなく、1.0mで考えてよろしいですか。	歩道部の配水管埋設深さについては、国道南側は0.75m、国道北側は1.0mとしております。
2	国道横断部の直管割付について① 設計では国道横断部を直管5m×4本+甲切管2mで割付してありますが、規制対象車線と作業帯幅の都合上、切管を増やす必要が出てくる可能性があります。この場合、切管工費及び直管材料費の増工は設計変更対象として協議いただけますか。	国道横断部の管割付については、設計と現場との相違が確認できた場合は受注者と協議します。
3	国道横断部の配水管割付について② 国道横断部の施工に際しては、天候の良否や交通誘導員の人員確保の点を踏まえて施工時期を決定する必要があり、本来一方から順次配管していくのが理想ではありますが、国道横断部を先行して施工する必要が生じる可能性があると考えます。このような場合、継輪を増工することについて設計変更対象として協議いただけますか。	国道横断部の施工手順については、設計と現場との相違が確認できた場合は受注者と協議します。
4	国道横断部の機械転圧について 設計図面に「国道部埋戻しは機械転圧とする」という表記があり、設計書の明細表及び単価表では下層・上層路盤の転圧を搭乗式のタンデムローラー(1.2~1.5t)による施工と記されています。当該箇所の1日の掘削延長はMAX6m(2車線分)程度であることから、転圧層毎に仮スロープを作成して転圧層に乗り入れ(自走)するには延長が短すぎるため、その都度吊り下し・吊り上げにて施工することになると考えます。しかしながら、搭乗式のローラーは自走による転圧面への乗入れが標準的であり、1層毎に吊り込みするようには考えられていないと思われれます。また、たとえ吊り込みによる作業が可能としても幅1.2m×深さ0.75m(下層路盤1層目)の掘削開口部に幅1.0m強の搭乗式の機械を入れて操作するのはかなり難しい作業であると考えます。鉄輪の線圧は搭乗式の方が大きいです。起振力はむしろハンドガイドローラーの方が大きく、前後左右の転圧不能範囲や操作性を考えるとハンドガイドローラーの方がメリットが多いと考えますが、この点についての考えをご回答願います。	国道横断部の埋戻しについては、道路管理者との事前協議により、搭乗式振動ローラーによる機械転圧が道路占用許可条件であることから設計計上しております。 したがって、国道横断部の埋戻しについては、搭乗式振動ローラーによる機械転圧を原則としますが、現場状況によりハンドガイド式振動ローラーを併用して機械転圧を行う必要が生じた場合は受注者と協議します。
5	隣接工区における片側交互通行規制について 南北の県道部は交通量の多い場所で2工区共に信号のある交差点があります。このような条件下で近接して2箇所で片側交互通行規制(昼間)を行うこととなりますが、道路管理者及び管轄警察署、近隣住民の皆様のご理解・承諾は得られていますか。	近接した2箇所で片側交互通行規制を行うことについては、道路管理者及び富山北警察署に対しては事前協議を行い承諾を得ております。 なお、近隣住民への説明については、受注者が確定した後、町内会長を通じて文書等で行うこととしております。