

質問事項	回 答
<p>1. 公表用設計書について</p> <p>単価表の構成について</p> <p>ア) 単価表 No.4517 モノレール 運転経費標準単価表の中で軽 油が0とされていますが如 何お考えでしょうか？</p> <p>イ) 単価表 No.5225 土のう締切 工の標準単価表に別途土のう 加算と記されていますが土の う材料はどちらに計上されて いますか？</p> <p>ウ) 単価表 No.7041 大型土のう の材料として耐候性土のうが 指定されていますが耐用年数 は1年 or3年のどちらでお考 えでしょうか？</p> <p>エ) 公表用設計書でモノレール の架設・撤去・運搬荷卸し作 業従事者は山林砂防工で計上 されていますが、それ以外は 普通作業員での計上ですが使 い分けの設計思想をご教示願 えませんか？</p>	<p>積算上の誤謬により、燃料（軽油）を計上していない ことから、設計変更により対応します。</p> <p>積算上の誤謬により、土のう資材を計上していない ことから、設計変更により対応します。</p> <p>耐用年数1年の資材を計上しています。</p> <p>本設計においては、急傾斜におけるモノレールの架 設・撤去及び付帯する資材の積み込み運搬荷卸しの 作業について山林砂防工を適用しています。なお、 谷止工の計画箇所、その他平坦地の作業については、 急傾斜の縦断勾配の基準に当たらないため普通作業 員を適用しています。</p>
<p>2. 洗堀防止工の施工について</p> <p>図面番号4に点線記載されてい ます洗堀防止工の施工は今回は含 まれていないものと考えてよろし いでしょうか？（公表用設計書に も見受けられません）</p>	<p>洗堀防止工の計画の図示はありますが、設計では見 込んでいません。</p>

【質問事項】	【回答】
<p>3. 仮設工について</p> <p>設計計上されています下記工種 の設計思想をご教示願います。</p> <p>ア) 大型土のう（5袋）の設置場 所は何処を計画されていま すか？</p> <p>イ) 現道補修は日影沢林道の補 修と判断してよろしいでし ょうか？</p> <p>ウ) 再生砕石は同じく日影沢林 道の不陸整正材料と判断し てよろしいでしょうか？</p>	<p>日影沢林道の路体決壊箇所を計画しています。</p> <p>ご質問のとおりです。</p> <p>ご質問のとおりです。</p>
<p>4. 交通誘導員について</p> <p>ア) 現場説明書 12 項に『建設機 械及び資材運搬車両の林道通 行の際には、必ず・・・交通 誘導員を配置して・・・安全 を確保する』と記載されてい て設計日数が 10 日間とされ ていますがどのような運搬計 画等で算出されたか算出根拠 をご教示願えませんか？</p> <p>イ) 現場説明書 12 項に『二人一 組として人工を計上している が・・・やむを得ず誘導員の 増員が必要となる場合には』 1 日当たりの増員協議は可能 と記載されていますが、日数 変更については記載がありま せん、設計配置日数は 10 日間 ですが大幅に超過すると想定 されますが実際の配置日数で</p>	<p>交通誘導員については、現道補修及び重機の搬入・ 搬出に 1 日、モノレール資材の搬入・搬出に 1 日、 鋼製枠資材の搬入に 1 日、石材等の搬入に 7 日の合 計 10 日間として計上しています。</p> <p>前述の算定根拠により、機材・資材等の搬入搬出時 の林道通行一般者の安全のための最小限の交通誘導 員を当初設計において計上しているところです。受 注者の責に帰さない事由により増減が発生した場 合は変更対象となることから、協議をお願いします。</p>

<p>の実数精算はして頂けますか？</p> <p>5. 支障木について</p> <p>谷止工施行範囲及びモノレール設置ルートにおける支障木（巨木含む）の伐採・玉切・集積・搬出・処理等については如何お考えでしょうか？</p> <p>6. 資材価格について</p> <p>鋼製枠の設計価格は建設物価及び積算資料価格を採用されていますが、掲載価格は10t車現場着価格が基本条件となっています、当現場への納入は4t車限定となるため2誌の掲載価格と乖離が生じます、現場条件を反映した見積り価格での価格改定を検討して頂けませんでしょうか？</p> <p>7. 関係者との事前説明・協議等について</p> <p>現場施工にあたり関係される下記方々がおられます、事前調整はお済みで受注した場合は速やかに着手出来るものと判断して宜しいでしょうか？</p> <p>ア) 河川管理者 イ) 地元漁協 ウ) 下流域釣り堀 エ) その他</p>	<p>【回答】</p> <p>モノレール設置ルートについては、調査段階において低木灌木のみの伐採で架設が可能と見込んでいるため、支障木は見込んでいません。また、谷止工施工範囲において支障木が発生した場合については、支障木処理（伐採・玉切・集積等）について監督職員と協議をお願いします。</p> <p>当初設計においては、物価資料の単価を採用しているところです。ご質問にあるように実際の資材搬入に係る運搬手段として運搬車両が限定され、実勢単価に大きく乖離が生じた場合には、協議により変更設計での対応とします。</p> <p>河川管理者とは現在詳細な施工について調整協議中であり工事着手までには調整整理できるものと考えています。また、当該河川は漁協の管轄に属さないことを確認しています。近隣釣り堀、地元町内会とは事前説明等の調整済みとなっています。</p>
---	--

<p>8. 谷止掘削等建設機械搬入路について</p> <p>ア) 仮設計画図では(南浅川)を横断する必要がありますが、河川の横断方法等については如何お考えでしょうか?</p> <p>イ) 搬入経路は釣堀りを営業している民地を利用する計画と思われませんが、釣堀り営業時間内の搬入出時の時間的制約等々についてご教示願えませんかでしょうか?</p> <p>9. 施工時の濁水について</p> <p>施工箇所は流水のある沢内であり、かつ、河川に近接した場所での施工であります、施工時及び降雨時等々の流下水は清流である河川(南浅川)へ流出してしまい河川の濁りの回避は不可能です、関係者(地元漁協等)のご理解とご協力が無ければ施行出来ませんが漁協他地元関係者にはご理解を頂いているものと判断して宜しいでしょうか?</p> <p>10. 国有林林道日影沢線について</p> <p>人員・資材・BH以外の機械等々の搬入出経路として国有林林道日影沢線を利用する計画と判断致しますが、当該林道は永く利用していない状況に見受けられますが通行利用するには下記の対応が必要かと思われ、公表用設計書計上の現道補修歩掛けだけでは対応</p>	<p>【回答】</p> <p>手前のマス釣り場の場内作業路から対岸の施工箇所まで重機の自走により渡河する計画としています。</p> <p>毎週月曜休、月始め月火休、それ以外の曜日については、8時から17時が営業時間となっており、土日はナイター営業(19時まで)があります。釣り堀の経営者側との事前調整では、営業休を基本に重機の搬入をお願いされているところです。具体的な重機の搬入調整については、契約後に改めて調整します。</p> <p>前述のとおり、南浅川は漁業権の設定が無い区域となっており、漁協との調整は不要です。また、施工地は少量の沢水は確認されており、継続した降雨後は集水が見込まれますが、大規模な濁り水については現時点では想定していません。なお、実際の施工状況等から濁り水の対策対応が必要と判断された場合には、監督職員と協議をお願いします。</p>
---	---

<p>出来ないと判断しますが如何お考えでしょうか？</p> <p>ア) 一部路体自体が流出して通行できない箇所がありますか？</p> <p>イ) 繁茂している立木の枝打ちや除草の必要がありますか？</p> <p>ウ) 路肩が欠損等で幅員が狭小箇所の路肩防護等々が必要な箇所がありますか？</p> <p>エ) 倒木等の片付け処理が必要ですか？</p>	<p>【回答】</p> <p>一部路体が決壊している箇所がありますが、仮設で計上している大型土のう・不陸整正により仮復旧を計画しています。</p> <p>設計時点での現地確認においては、通行に支障となる草や枝払の対象物は無いものと考えておりますが、時間経過により支障となる対象物が確認された場合には、監督職員と協議をお願いします。</p> <p>設計時点での現地確認においては、通行に支障となる事象は確認されておりませんが、部分的に路盤が軟弱な箇所が身受けられるため、再生砕石敷込みによる路盤の補修を計上しています。</p> <p>若干の枯損倒木や落石が見られますが、搬入を見込んでいる重機により処理が可能と考えます（設計単価 7045 現道補修（崩土落石除去・不陸整正）として時間数計上）</p>
<p>1 1. 仮設工・モノレールについて</p> <p>林道から施工箇所までの人員・資材・BH 以外の小機材等々の搬入出手段として仮設モノレールが計画されていますが、下記の問題点がありますが如何お考えかご教示願います。</p> <p>ア) 設計では単軌条 1 路線・原動機 1 台で土木用普通台車・長尺用台車 2 台・常用台車 4 人乗りを併用する計画ですが、使用目的の都度、各々の台車をセット・撤去を行って使用することを想</p>	<p>モノレールの運搬能力の範囲内において、資材の反有台車及び乗用台車の付け替えでの運行で計画しています。</p>

<p>定されての設計思想でしょうか？</p>	<p>【回答】</p>
<p>イ) 設計延長 450m約 30° の片道所要運行時間は約 15 分が見込まれます、往復及び積荷・荷卸しを約 10 分程度を想定すると 1 往復で約 40 分程度を要すると想定されます。1 回当り 500 kg とすると割栗石約 0.3 m³/1 回となり、1 日実稼働 7 時間で約 11 回で 3.3 m³の運搬が限界かと思われ、公表用設計では 13.5 m³/日を設定されていますが、大幅な乖離が想定されますが如何お考えでしょうか？</p>	<p>積算上の誤謬により、設計変更により対応します。</p>
<p>ウ) 鋼製枠詰石の歩掛けも搬入が上記の状況では標準歩掛けでの施工と大きく乖離が想定されますが如何お考えでしょうか？</p>	<p>積算上の誤謬により、設計変更により対応します。</p>
<p>エ) 鋼製枠材の運搬及び施工についてもイ) ウ) と同じことが想定されますが如何お考えでしょうか？</p>	<p>積算上の誤謬により、設計変更により対応します。</p>
<p>オ) 設計運搬物は割栗石 121 m³ (約 194 t)、鋼製枠材約 21 t が主材料でその他施工機械器具・諸資材を 1 回当り 500 kg/1 回で主材料だけでも 430 往復以上運搬しなければなりません、重量物の繰り返し運搬のため単軌</p>	<p>モノレール資機材一式については、賃料により計上しているところです。 リース品の返納時の返納不可により全損扱いとなった場合については、モノレール資機材の書類一式(契約書や保険加入など含むすべて)を監督職員に提出し、協議をお願いします。</p>

条レールは摩耗等による損傷等々で全損扱いになるリース品が発生する可能性が想定されますがリース品の返納時の返納不可な場合の全損計上は可能でしょうか？