

質問書再回答⑩

件名) 長野自動車道 一本松トンネル (上り線) 北補強工事

番号	質問箇所	質問事項	回答
2	設計図 (17/124) 設計図 (35/124)	『設計図2 (17/124) 撤去工断面図』に記載の覆工脚部に埋設されている既設横断排水管 (VP φ100) と、『設計図2 (35/124) 路盤排水工図(3)』に記載の新設横断排水管の横断勾配が異なっております。接続には勾配ソケットなどが必要と考えられますが、『設計図2 (35/124) 路盤排水工図(3)』には既設管と新設管の接続構造の詳細の記載がありません。接続構造についてご教示ください。 また、覆工脚部の裏面排水工は、面状排水材と考えられる記載がありますが、詳細の明示がありません。既設の裏面排水材の詳細について教示ください。	5月29日付質問書に対する回答において、確認中としておりましたご質問について回答いたします。 覆工脚部の裏面排水工は、面状排水材とお考えください。
4	技術提案における施工条件書 (2/9) 1-4車線シフト区間	『施工条件書1-4』において「技術提案で、この車線シフトを行わない提案をすることは可能であるが、車線幅員を縮小する提案は不可とする。」とありますが、路肩幅を縮小する提案は可能でしょうか。	5月29日付質問書に対する回答において、確認中としておりましたご質問について回答いたします。 日々の車線規制時及び昼夜連続車線規制時に必要な最低幅員については、車線幅3.25m、路肩幅0.5mとなります。ただし、仮設を含む防護柵を設けない場合は規制帯側の路肩は不要となります。 また、交通規制を設けない場合に必要な最低幅員については、車線幅3.5m、路肩幅0.75mとなります。
7	技術提案における施工条件書 (6/9)	『施工条件書 4-1-3』において「FEM解析は、地山劣化を考慮できる解析が可能な解析ソフトを使用し」とありますが、詳細設計には「2次元 FDM (有限差分法) 弾塑性解析」や「2次元 FEM (有限要素法) 弾塑性解析」で実施されています。「地山の地山劣化を考慮できる解析が可能」であれば、解析手法はFDM解析、FEM解析のいずれでもよろしいでしょうか。ご教示下さい。	5月29日付質問書に対する回答において、確認中としておりましたご質問について回答いたします。 地山劣化を考慮した解析が可能であれば、解析手法は2次元FDM解析または2次元FEM解析のどちらを使用しても問題ありません。
8	技術提案における施工条件書 (8/9) 設計図2 (21/124) 設計図2 (120/124)	『設計図2 (21/124) 土留工標準断面図』の規制時に示される追越側の路肩幅は750mmですが、車線幅員および車線中央側 (土留工側) の路肩幅について明示がありません。一方、『設計図2 (120/124) 施工手順図 (参考図)』のSTEP13では、両路肩500mm、走行車線3250mmと記載があります。杭打ち施工時の車線・路肩の位置関係については、どちらに基づいて計画を言えばよろしいでしょうか。	5月29日付質問書に対する回答において、確認中としておりましたご質問について回答いたします。 土留工の杭打ち施工時の車線・幅員の位置関係については、質問4の回答に記載した条件に従い計画してください。
9	技術提案における施工条件書 (8/9) 設計図2 (21/124)	『設計図2 (21/124) 土留工標準断面図』の条件で車線幅員3250mmを確保した場合、車線中央側の路肩幅は392mmとなります。土留工の変更を提案する場合に、一時的であれば同様の条件を適用することは可能でしょうか。ご教示下さい。	5月29日付質問書に対する回答において、確認中としておりましたご質問について回答いたします。 質問4の回答に記載した条件を満たしていれば、土留工の変更について提案することは可能です。