契約変更理由書

神戸市

工　事　名	房王寺線街路築造工事（その７）

変更後の工事概要

・土工　1式　照明施設工　1式　排水工　1式　舗装工　1式

設計変更の理由

1.　歩道舗装工について

歩道舗装の一部区間において、前回工事との連続性及び地元対応を考慮し、舗装構成をアスファルト舗装から平板ブロックに変更する。

また、公安委員会協議の結果、安全対策のため、交差点の歩道舗装範囲を拡大したことから、数量が増となっている。

2.　車道舗装工について

当初、工事区間で同一の舗装構成としていたが、CBR試験結果及び経済性を考慮し、3区間に分けて舗装構成を決定することとした。その結果、車道舗装工に変更が生じる。

3.　仮舗装工について

西側歩道及び車線の施工完了後、完成した西側車線に車両を通行させるが、当初設計のままでは街渠が設置されているため、1車線しか使用できず、片側通行規制が必要となる。また、施工箇所は計画高さよりも現況高さが高く、現南行き車線の高さを下げるまでは片側通行規制が続くため、近隣住民及び利用者への影響が大きい。

街渠設置前に計画高さ程度に高さを下げ、仮舗装をすることにより、切り回し道路を広く使用できるため、片側通行規制期間を短縮できる。そのため、近隣住民及び利用者への影響を低減できることから、仮舗装工を増工する。

4.　設計業務、復元設計について

設計図書照査の結果、横断勾配が最大25％となる箇所があることが判明した。これは神戸市バリアフリー道路整備マニュアルに規定される乗り入れの最大勾配15％を超えるため、修正設計を行う必要が生じた。

道路構造令及び神戸市バリアフリー道路整備マニュアルに合致した乗り入れや建築限界を確保しようとした場合、本工事の試掘によって確認できた地下埋設物等やCBR試験結果も考慮する必要があり、これらと同時に設計を行うことがもっとも合理的であることから増工とす

る。また、官民境界がわかる資料が残っていないことから、復元設計を行う必要があり、増工としている。

5. 交通誘導員、規制車について

路床改良を必要とする区間が一部あり、現況から1.3m程度掘削する必要がある。加えて、当該区間においては、街渠が設置されており、車線を切り替えることが困難であることから、施工中は片側通行規制が必要となる。作業時間外の道路開放を行おうとすると、作業時間内に埋戻し、養生の作業が必要となり、結果、規制期間が長くなり、近隣住民及び利用者への影響が大きい。工期短縮のため、仮囲いの撤去・設置を不要とできる24時間片側通行規制を行う。それに伴い、交通誘導員の数量が増加する。また、当該区間は縦断勾配がきつい地形であり、交通誘導員が視認しづらいことから、事故防止を目的に規制車を設置する。

6. 防護柵工について

公安委員会協議の結果、交差点付近には防護柵を設置することとなったため、防護柵工を増工する。

上記理由により、設計変更が必要となる。