契 約 変 更 理 由 書

神 戸 市

工事名	新港第３突堤歩道橋整備工事

（設計変更）

工種	当初	変更	増減
① 地盤改良工		１式	増
② 切削オーバーレイ工(車道部)		2290m2	増
③ 車道舗装工	25m2	1110m2	増
④ 切削オーバーレイ工(ロータリー部)		520m2	増
⑤ 樹脂系すべり止め舗装工（歩道部）		308m2	増

（工期延長）

	当初	変更	増減
完成期限	令和４年10月31日	令和５年１月31日	92日増

（設計変更の理由）

①設計段階における第３突堤側の基礎の液状化判定については、本来は土木構造物の判定基準にて評価すべきだったところ、隣接するフェリーターミナルビル（建築物）の施工時に参照した地盤データと評価手法から、問題ないと判断していた。しかし、工事契約後の設計照査において、土木構造物の判定基準で改めて評価を行ったところ、対策が必要であることが判明した。これを受け、請負人とも協議の上、構造物種別に応じた道路橋基準での評価を採用することとしたため、液状化対策としての地盤改良工が増工となる。

② 南北道路の舗装改良について従前から計画されていたものの、設計段階では他工事や関係者との調整により施工時期や施工内容が定まっていなかった。各種協議がすすみ、できる環境が整った一方で、関係者より早期に施工を完了させるよう強い要望を受けたため、請負人と協議の上、本工事に追加して工事を行うこととした。これにより、切削オーバーレイ工が増工となる。

③ 当初は、埋立地全体の舗装を別途工事(すでに完工済)にて完成させた後、その一部を歩道橋架設に必要な分、施工ヤードとして利用しようと考えていたが、施工ヤード内については、歩道橋架設が終了した後に舗装整備した方が、施工ヤード利用で傷めた舗装のやりなおしが発生することなく早期の開放ができるため、他工事調整の結果、本工事にて施工することとした。よって、車道舗装工を増工となる。

④ ②の工事に伴い、ロータリー内についても高さの調整が必要となったが、当該箇所は本工事の施工ヤードとして利用しているため、橋梁架設が終了した後でなければ施工が不可能であった。一方で、関係者からロータリーについても早期解放の強い要望を受けたため、本工事に追加して施工することとした。よって切削オーバーレイ工(ロータリー部)が増工となる。

⑤ 歩道橋基礎周りの歩道の仕様について関係者に説明を行ったところ、安全上の観点から、歩道舗装は周辺歩道の仕様に合わせた、滑り止め機能を有したカラー舗装に変更してほしいと強い要望を受けた。このため、樹脂系すべり止め舗装が増工となる。

（工期延長の理由）

社会情勢や資材の流通状況の変化により、当初想定していた時期での鋼材の搬入が不可能となり、製作納期を延期せざるを得なくなった。

上記①～⑤の工種が追加となったため、追加の工事期間が必要となった。