

各 位

広島市道路交通局

白島新駅詳細設計者選定競技（参加表明書等） 質疑応答集

白島新駅詳細設計者選定競技の参加表明書等に関する質問及び回答は以下のとおりです。なお、質問書で提出いただいた質問内容について、一部集約又はより趣旨がわかりやすくなるよう表現を修正しています。

質 問	回 答
<p><b>2 対象業務</b></p> <p>1) 申請業務は別途と考えてよいか。</p> <p>2) 意匠設計業務受託者からのデザイン監修を受けるとあるが、具体的な方法は決まっているのか。</p> <p>3) 連絡通路詳細設計業務には J R 南口駅舎部の設計は含まれるのか。また、J R 協議は設計に含まれるのか。</p> <p>4) アストラムライン新駅と連絡通路で発注者が異なるが、調整方法は決まっているのか。</p>	<p>1) 軌道法の手続きや建築確認申請等に必要な図書の作成を含みます。</p> <p>2) 決まっていません。</p> <p>3) J R 南口駅舎部の設計は含みません。また、連絡通路の設計に係る J R 協議資料の作成は含みます。</p> <p>4) 広島高速交通株式会社は本市が 51% 出資している会社であり、調整は円滑に行えるものと考えています。</p>
<p><b>3 応募資格等</b></p> <p>1) 市の競争入札参加資格を、参加表明と同時に申請し、資格取得を前提として競技に参加することは可能か。</p> <p>2) 応募資格の②と③は協力事務所が該当すればよいか。</p> <p>3) 応募資格③の「同種・類似施設」とは、地下駅の同種・類似なのか、本業務のような乗り換え駅の同種・類似なのかを教えてください。</p> <p>4) 応募資格③の「本体構造物」とは土木構造物のことか。</p> <p>5) 「白島新駅意匠設計者選定競技」と「白島新駅詳細設計者選定競技」の両方に応募することは可能か。</p>	<p>1) 参加表明書の提出時点で市の競争入札参加資格を有することが必要です。</p> <p>2) 応募者が応募資格に該当することが必要です。</p> <p>3) 地下駅の同種・類似施設です。</p> <p>4) 土木躯体及び建築躯体のことです。</p> <p>5) 可能です。</p>

<p>6) 「白島新駅意匠設計者選定競技」の応募者が、「白島新駅詳細設計者選定競技」の協力者になることは可能か。</p> <p>7) 「白島新駅意匠設計者選定競技」の協力者が、「白島新駅詳細設計者選定競技」の協力者になることは可能か。</p>	<p>6) 可能です。</p> <p>7) 可能です。</p>
<p><b>4 選考</b></p> <p>1) 第一次選考、第二次選考の具体的な評価基準（点数化されたもの）及び第一次選考の配点の詳細配分を教えてください。</p> <p>2) 選考後の選考委員会の役割は決まっているのか。</p>	<p>1) 第一次選考に関しては、募集要項に記載している以上のことは公表しません。第二次選考に関しては、今後、評価方法の詳細について、公表するかどうかも含めて検討し、決定することにしていきます。</p> <p>2) 決まっています。</p>
<p><b>様式—16</b></p> <p>1) 「電気設備担当主任技術者」と「機械設備担当主任技術者」を別々に記載するようになっているが、両方を「設備設計一級建築士」が兼務することは可能か。</p> <p>2) 意匠、構造、電気、機械の主任技術者を記載するようになっているが、土木の主任技術者も追記すると考えてよいか。</p>	<p>1) 可能ですが、業務内容等を踏まえ、適切な人員配置を行ってください。</p> <p>2) 土木と建築の業務分担等については細かく規定しておりませんので、本様式の記載方法は応募者が判断してください。</p>
<p><b>その他</b></p> <p>1) アストラムライン新駅のホーム位置は決定しているのか（JR側に移動して連絡通路を短くする考えはないのか）。</p> <p>2) 基本計画をまとめた時期に検討した地盤構成や地質構成で閲覧できる資料はあるか。また、通常時の水位は？</p> <p>3) アストラムライン新駅プラットホーム階の工事における既存ボックス側壁の開口部設置は、ホームドア部分のみか、それとも列車全長にわたって行うのか。</p> <p>4) 国道54号を横断する東西方向の連絡通路では、資料1の別紙2の図面で、新幹線基礎に近接して場所打ち杭（深礎杭）が計画されているようだが、JRとの近接施工協議は済んでいるのか。</p>	<p>1) 決定しています（JR側に移動するためには、アストラムラインの縦断線形の改良が必要であり、運行を長期間停止することになります）。</p> <p>2) 本回答の3頁を参照してください。</p> <p>3) 未定です。施工性、経済性、安全性等を考慮し、今後の設計の中で決定します。</p> <p>4) 連絡通路の都市計画決定に係る計画協議は済んでいます。工事実施に向けた協議は今後の設計の中で行う予定です。</p>

## アストラムライン城北駅～白島駅間の地質条件（目安）

地層名	層厚	平均N値
埋土層 (Fl)	0.5～2.0m	0～5
砂質土 (As, Asf)	5.0～7.0m	5～15
砂質土 (Asf)	9.0～11.0m	5～10
シルト混じり砂 (Ds)	1.0～5.0m	10～20
玉石混じり礫 (Dg)	5.0m 以上	50

推定支持層はN値が 30 以上確保できる玉石混じり礫 (Dg) 層であり、地表面から 23m 程度の位置と考えられます。

地下水位については、白島新駅予定地と城北駅間の地点で GL-3.0～3.5m、J R 山陽本線付近の地点で GL-1.0～3.0m という古い観測データがありますが、潮位の影響等も想定されるため、あくまで目安として考えてください。