

総務建設常任委員会協議会 説明資料

令和8年2月5日

日吉跨線橋拡幅整備事業について

資料

日吉跨線橋の概要	1
日吉跨線橋の課題と拡幅（待避所）の必要性	1
比較検討表（抜粋）	2
整備の方針	3
工事の概要	3
整備後の運用について	4

道路課

日吉跨線橋拡幅整備事業について

日吉跨線橋の概要

日吉跨線橋は、大磯町国府新宿地内、二宮町との行政境付近に位置し、町道 国府新宿8号線がJR東海道線を跨ぐ生活道路の橋梁です。

○位置図



橋梁名：日吉跨線橋
延長：94.7m
路線名：町道 国府新宿8号線
所在地：大磯町 国府新宿 地内
交差物：鉄道：JR東海道線
【(株)東日本旅客鉄道】
架設年：昭和53年（1978年）
形式：3径間板桁橋
構造
・上部工：鋼単純1桁橋
・下部工：重力式橋台、T型橋脚
規模
・橋長：45.35m（橋梁台帳45.5m）
・有効幅員：3.90m（現況）

○俯瞰図（北西から見る）



日吉跨線橋の課題と拡幅（待避所）必要性

日吉跨線橋は、昭和53年の供用開始当時、周辺の宅地化が現在ほど進展しておらず、利用者が限定的な状況で整備されました。その後、橋梁の北側で宅地開発が進み、現在では約160戸の住宅が立ち並ぶなど地域内の生活交通が増加しており、本橋梁への通行需要が増大しました。

一方で、本橋梁の現況有効幅員は約3.9mと狭小であり、小型自動車のすれ違いが困難な状況となっています。加えて、山形の縦断線形となっており、クレスト※1付近では前方視距※2が十分に確保しにくい構造的条件があります。このため、対向車を早期に視認できず、橋の中間地点で対向車と鉢合わせとなり、相互に退避を要する場面が生じるなど、通行の円滑性・安全性の観点から課題があり、地域住民から改善の要望が上がりました。

これを受け、**町では令和3年度に基本設計業務委託を実施**しました。その過程で、本橋梁はJR東海道線を跨ぐ橋梁であることから、事業実施に当たっては**JRとの協議**（①近接施工、②線路上空作業、③作業時間帯制約等）を要し、これらの施工条件が**計画・工期・事業費に影響を及ぼす**ことなど、事業を進めるうえでの**課題が判明**しました。基本設計では、これらの課題を踏まえて比較検討を行い、**令和4年3月に整備の基本方針を取りまとめました**。

なお、**工事実施まで4年の期間**を要しているのは、当該地域において下水道**雨水本管の埋設工事**が**令和7年度末まで**実施されており、本工事を同時期に実施した場合、迂回路の確保が困難となるためです。このことから、本工事の着手時期は、下水道工事完了後の令和8年度に設定する必要があります。

※1 縦断勾配変化点の凸型変化点のこと

※2 運転者が前方の障害物を認識し、安全に停止または回避するまでに必要な見通しの距離

○すれ違いが出来ない状況



比較検討表（抜粋）

比較案	軌道敷の上部を拡幅	軌道敷の前後を拡幅																										
周辺道路への影響	現況地覆高さと同じ高さに拡幅されるため交差道路への影響は無い。	○ 現況地覆高さと同じ高さに拡幅されるため交差道路への影響は無い。																										
JRへの影響	軌道内の工事であり、軌電停止等が必要となる。 JRへの委託工事となる。（工期の長期化・事業費の増大）	▲ 軌道外の工事であり、軌電停止等が必要ない。 近接工事の協議は必要となる。																										
民家への影響	民家への影響は無い。	○ 民家への影響は無い。																										
走行性	中央径間部が対面通行可能となり、スロープ下まで対向車を確認できる。	◎ 両側に待避所があり、スロープ途中まで対向車を確認できる。																										
概算工期	約 28カ月（工期の長期化）	▲ 約 12カ月																										
経済性	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr><td>材料費</td><td style="text-align: right;">137,080千円</td></tr> <tr><td>施工費</td><td style="text-align: right;">105,940千円</td></tr> <tr><td>下部工補強工</td><td style="text-align: right;">47,230千円</td></tr> <tr><td>足場工</td><td style="text-align: right;">12,720千円</td></tr> <tr><td>経費</td><td style="text-align: right;">272,120千円</td></tr> <tr><td>合計</td><td style="text-align: right;">575,090千円</td></tr> </table>	材料費	137,080千円	施工費	105,940千円	下部工補強工	47,230千円	足場工	12,720千円	経費	272,120千円	合計	575,090千円	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr><td>材料費</td><td style="text-align: right;">63,940千円</td></tr> <tr><td>施工費</td><td style="text-align: right;">14,530千円</td></tr> <tr><td>下部工補強工</td><td style="text-align: right;">47,230千円</td></tr> <tr><td>上部工補強工</td><td style="text-align: right;">6,360千円</td></tr> <tr><td>足場工</td><td style="text-align: right;">4,250千円</td></tr> <tr><td>経費</td><td style="text-align: right;">145,690千円</td></tr> <tr><td>合計</td><td style="text-align: right;">282,000千円</td></tr> </table>	材料費	63,940千円	施工費	14,530千円	下部工補強工	47,230千円	上部工補強工	6,360千円	足場工	4,250千円	経費	145,690千円	合計	282,000千円
材料費	137,080千円																											
施工費	105,940千円																											
下部工補強工	47,230千円																											
足場工	12,720千円																											
経費	272,120千円																											
合計	575,090千円																											
材料費	63,940千円																											
施工費	14,530千円																											
下部工補強工	47,230千円																											
上部工補強工	6,360千円																											
足場工	4,250千円																											
経費	145,690千円																											
合計	282,000千円																											
総合評価	走行性に優れるが、JRへの委託工事となり、線閉期間に合わせた施工となるため工期が長期化、拡幅延長が長く事業費が増大して経済性に劣る。	○ 走行性にやや劣るが、JRへの委託工事を要せず、工期を短縮できる上、拡幅延長が短く、工事費が低減でき経済性に優れ、総合的に最も優れている。																										

※比較検討については、上記を含め16の案で行い、総合的に最も優れた『軌道敷前後の拡幅』（表右側）を採用した。

整備の方針

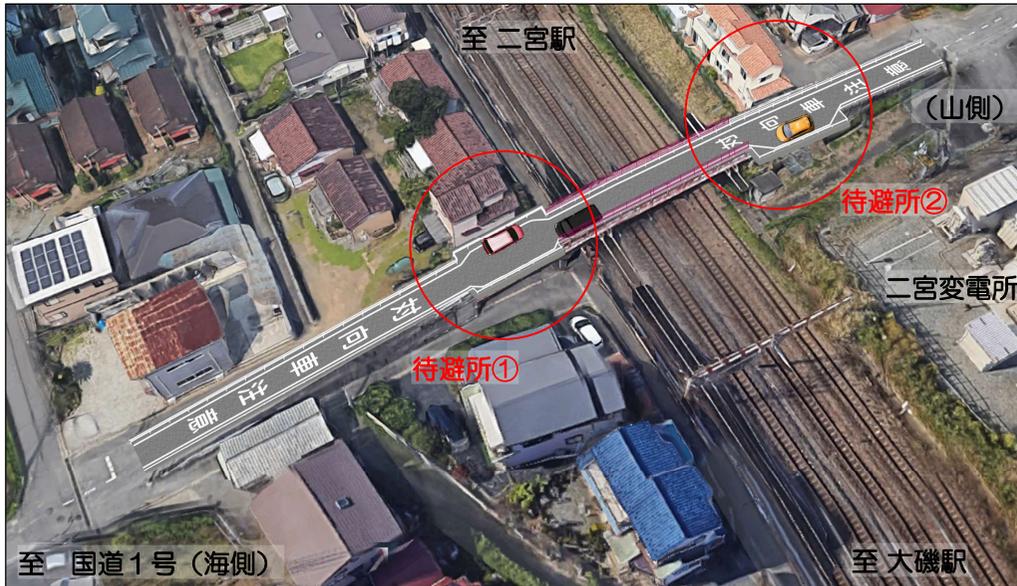
JR軌道敷上における施工上の制約（線路近接施工、線路上空作業、作業時間帯の制限等）およびそれに伴う工事費の増大を回避する観点から、拡幅区間を適切に設定し、視距の確保と分かりやすい誘導標示により、車両のすれ違いが可能となる運用を確保する計画とします。

- 有効幅員：小型自動車同士のすれ違いが可能となる5.0mを確保する。
- 視距の確保：縦断線形を踏まえ、対向車を視認できる区間を確保する。
- コスト削減：主な工事については、出来るだけJRの軌道敷の外で行う。
- 耐震性確保：レベル1地震動に対する耐震性を確保する。

以上を踏まえ、本事業では、既存橋梁の健全性を確認した上で現橋梁を活用しながら拡幅整備を行い、車両のすれ違い性の向上と通行の円滑化を図り、地域の生活道路として求められる通行機能を確保します。

併せて、既存構造を最大限活用し事業費の抑制を図るとともに、**拡幅部**については『床版』を**コンクリート床版から鋼床版へ交換**し、部材の軽量化により既設構造への影響低減を図りつつ、**耐震性を確保**するとともに、**落橋防止装置を新設**します。さらに、**JR軌道敷上**の橋梁区間は**既設橋を活用**することで、JRへの委託工事を回避するなど、施工条件を踏まえた合理的な計画とし、**費用対効果の高い整備**を実施します。

パース図（完成予想図）



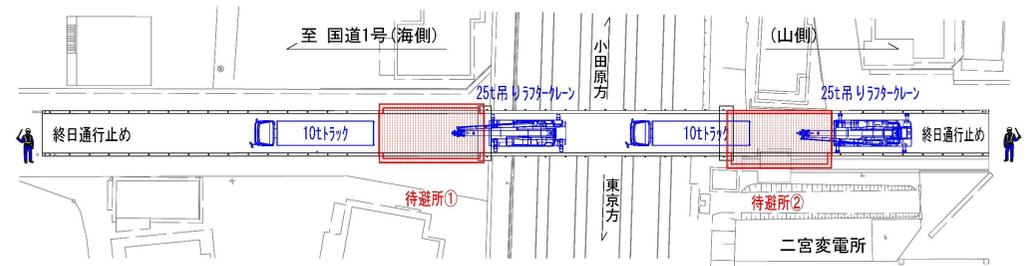
工事の概要

- 工 事 件 名 日吉跨線橋拡幅整備工事
- 施 工 場 所 大磯町 国府新宿 地内
- 概 算 工 事 費 282,000,000円【継続費 R8~R9】
防災安全交付金【55%】、公共事業等債【40.5%】、一般財源【4.5%】
- 契 約 の 方 法 一般競争入札
- 契 約 の 期 間 契約締結日 ~ 令和9年8月31日（予定）

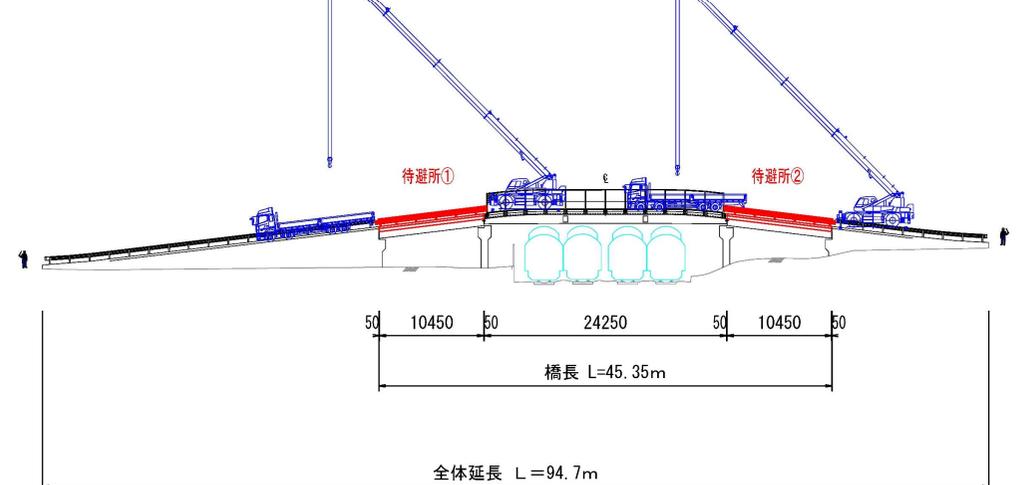
○概略工程表

	令和8年度								令和9年度					
	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月
日吉跨線橋 拡幅整備工事	準備工	床版等工場製作				待避所①工事			待避所②工事			片付工		
← 終日全面通行止：8か月 →														

作業平面図

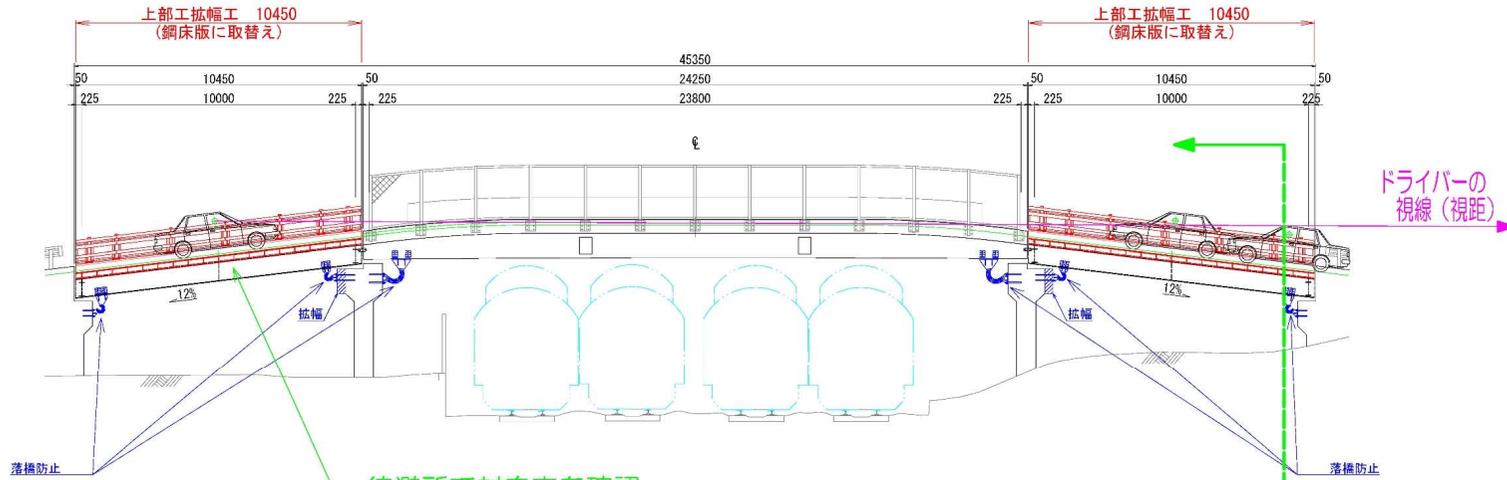


作業縦断図



整備後の運用について

正面図 S=1:200



待避所で対向車を確認

平面図 S=1:200



対向車確認

大磯町

《待避所に看板を設置》

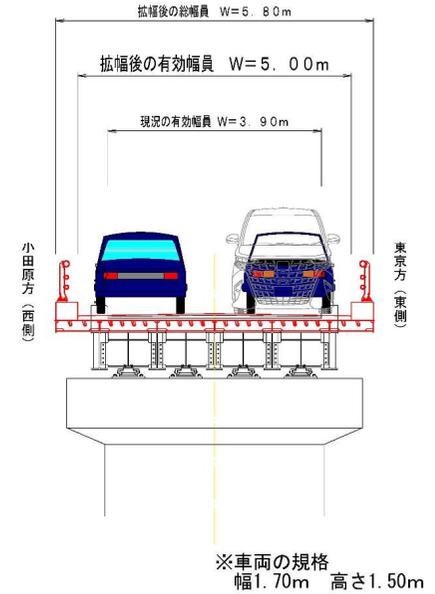
◎工事後の通行方法

待避所からの視認可能範囲は、反対側の待避所の先まで見通せることから、待避所で対向車の有無を確認し、対向車が確認されない場合はそのまま進行し、対向車が確認された場合は待避所で待機する運用とすることで、円滑なすれ違いが可能となります。

なお、利用方法の周知を図るため、各待避所において対向車確認を促す案内標識(看板)を設置するとともに、待機位置を明示する路面標示を設置します。

断面図 S=1:100

待避所①(両側拡幅)



待避所②(片側拡幅)

