

鬼北町道路トンネル 個別施設計画



**令和 7 年 10 月
鬼北町役場 建設課**

目 次

1. 対象施設	1
2. 鬼北町の道路トンネルの現状と課題	1
3. メンテナンスサイクルの基本的な考え方	1
4. 計画期間	4
5. 対策の優先順位の考え方	4
6. 施設の状態・対策内容、予定時期・全体概算事業費	4
7. 対策方針	7
8. 新技術の活用	8
9. 費用の縮減に関する方針	8
10. 集約化・撤去に関する方針	9

1. 対象施設

維持管理計画対象のトンネルは鬼北町が管理する、表 1.1 に示す道路トンネル（山岳工法）を対象とします。

表 1.1 対象トンネル

トンネル名	路線名	延長	完成	工法
奈良トンネル	町道奈良内深田線	272.0m	H19	NATM

また、対象施設は図 3.1 に示す、下記の施設を対象とします。

- 1) トンネル本体工：覆工、坑門、内装板、天井板、路面、路肩、排水施設及び補修・補強材をいいます¹⁾。
- 2) 付属施設：道路構造令第 34 条に示されるトンネルに付属する換気施設（ジェットファン含む）、照明施設及び非常用施設をいいます。また、上記付属施設を運用するために必要な関連施設、ケーブル類等を含めるものとします¹⁾。ただし、鬼北町では換気施設及び非常用施設を有するトンネルはないため、同施設は対象外となります。

2. 鬼北町の道路トンネルの現状と課題

鬼北町では、1 本（延長 272.0m、2022 年 11 月現在）の道路トンネルを管理しています。

平成 19 年に施工された比較的新しいトンネルですが、今後、経年とともにトンネルの老朽化が進行し、これまでのような事後保全的管理（構造物の損傷が顕在化してから補修対策を実施）では、対策が一定期間に集中し維持管理予算を集中投資しなければならない可能性が考えられます。このため、今後、安全性を確保しつつ合理的にトンネルの保守管理を継続的に取り組むための維持計画の策定が求められています。

3. メンテナンスサイクルの基本的な考え方

3.1 鬼北町の道路トンネル維持管理計画の策定に向けて

鬼北町では、道路トンネル維持管理計画の策定に向けて、以下のような方針で臨みます。

3.1.1 道路トンネル維持管理計画の対象

道路トンネルでは、経年に伴ってトンネル本体工の老朽化（ひび割れ、材質劣化、漏水等）が進行するだけでなく、付属施設（照明施設）も標準的な耐用年数を過ぎると、機能低下・故障が発生する場合があります。このため、道路トンネル維持管理計画においては、図 3.1 に示す本体工と付属施設の双方を対象として計画策定を行います。



図 3.1 トンネル構造

3.1.2 道路トンネルの定期点検による健全性の診断

鬼北町では、「道路トンネル定期点検要領 平成 31 年 3 月：国土交通省道路局」に準拠して、定期点検を継続して実施し、トンネル本体工（覆工、坑門工等）に発生している変状の状況を把握し、変状毎に表 3.1 に示す判定区分で健全性の診断を行います。また同表に示すⅣ判定の変状が確認された場合は、トンネル利用者被害を防ぐために応急対策を実施してトンネルの安全性を確保します。

表 3.1 トンネルの変状区分¹⁾

区分	定義
I	利用者に対して影響が及ぶ可能性がないため、措置を必要としない状態。
II	II b 将来的に、利用者に対して影響が及ぶ可能性があるため、監視を必要とする状態。
	II a 将来的に、利用者に対して影響が及ぶ可能性があるため、重点的な監視を行い、予防保全の観点から計画的に対策を必要とする状態。
III	早晚、利用者に対して影響が及ぶ可能性が高いため、早期に対策を講じる必要がある状態。
IV	利用者に対して影響が及ぶ可能性が高いため、緊急に対策を講じる必要がある状態。

※1 判定区分Ⅳにおける「緊急」とは、早期に措置を講じる必要がある状態から、交通開放できない状態までを言う。

国土交通省 道路局 国道・技術課「道路トンネル定期点検要領」（平成 31 年 3 月）p.19 より引用

3.1.3 トンネル維持管理に係るライフサイクルコストの算出と予算最適化

定期点検結果に基づいて、トンネル維持管理に係るライフサイクルコスト（以下、「LCC」という）を算定します。なお LCC 算定に際しては、本体工の補修対策費とともに、図 3.1 に示した付属施設について、標準的な耐用年数を設定して、施設の全面更新費も計上します。また算定した LCC は、年次によっては予算が集中する場合があるため、優先順位をつけて年間予算の最適化を図ります（図 3.2）。



図 3.2 LCC 予算の最適化の概念

3.1.4 トンネル維持管理計画の策定と実施

上記の LCC 最適化予算に基づいて、年次計画を策定し、効率的にトンネルの本体工補修対策や付属施設更新を実施していきます。なお以上のような取組は、図 3.3 に示すようなメンテナンスサイクルの一環として、今後、継続的に取り組みを強化し、安全で合理的なトンネルの維持管理を進めていきます。

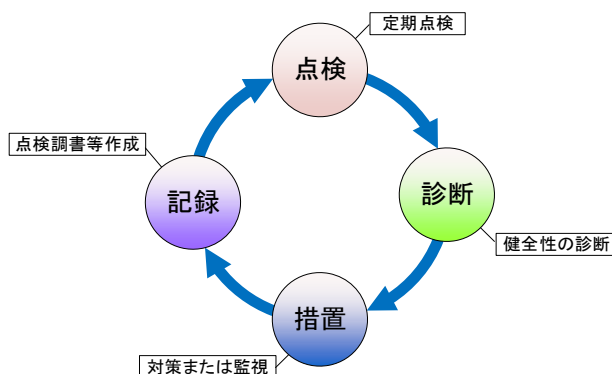


図 3.3 メンテナンスサイクル

3.2 トンネル維持管理画策定の考え方

山岳工法で構築された道路トンネル（以下、「トンネル」という）の維持管理計画の策定に際しては、LCC の最適化を目指す予防保全的手法による維持管理を目指す方針とします。

ただし、トンネルは覆工が無筋コンクリートで中性化の影響を受けない、あるいは交通荷重が覆工に作用しない等、構造体の特徴および経年による機能低下（変状の発生と進行）のメカニズムが、橋梁等の一般土木構造物と異なることから、表 3.2 に示す考え方に沿ってトンネル長寿命化修繕計画を策定します。

表 3.2 橋梁等一般構造物と山岳トンネルの長寿命化修繕計画の考え方の比較

		橋梁等の一般土木構造物 (鉄筋コンクリート構造物)	山岳トンネル（無筋コンクリート覆工）
維持管理上の特徴	耐用年数	鉄筋等の腐食の進行等により、構造物としての耐荷力が著しく低下する時期が必ず到来するため、 <u>更新（架け替え）時期＝耐用年数（寿命）を考慮する必要がある</u>	トンネルは周辺地山と支保工・覆工等が一体となって地下空間を保持する構造物であるため、地すべり等の特殊要因で地山が不安定化しない限り構造物としての耐荷力が、著しく低下することはない。このため、 <u>トンネルの耐用年数（寿命）は考慮しない</u>
	劣化予測	中性化の進行による鉄筋腐食や、交通荷重の作用による疲労破壊等によって、 <u>構造物の劣化は、ほぼ一律に進行するため、構造物として劣化予測が行える</u>	地質・地下水、気象、コンクリート品質等の諸条件により、同一トンネルでも <u>変状毎に覆工の劣化の進行程度は異なるため、トンネル全体としての劣化予測は困難</u>
長寿命化修繕計画の考え方	事後保全に代わる合理的な維持管理手法	【劣化予測型予防保全】 構造物の劣化がほぼ一律に進行する特徴を有するため、 <u>劣化の傾向を予測し、適切な時期に予防的に対策を実施し、（耐用年数の）延命化を図る</u>	【状態監視型予防保全】 <u>定期点検で各変状の状態を監視し、劣化の進行（健全度の低下）が確認された変状に対し、目標管理水準を下回った時点で予防的に対策を実施する</u>
	対策時期	劣化予測により、所定の健全度に達する時期を推定	変状の状態（健全度）に応じて、対策が必要となるまでの推定期間（対策余寿命）を想定
	対策費の特徴	<u>劣化の進行（健全度の低下）に伴い対策費は増加する</u> （鉄筋発錆前と後では対策工種が大きく異なる：概念図参照）	無筋コンクリート主体のため、 <u>変状の進行過程（健全度の低下）で、対策範囲、対策工法及び対策費は基本的に変わらない場合が多い^{注1)}</u>
	長寿命化修繕計画の考え方	計算期間内で予防保全と事後保全の対策費を比較し、最適な計画を立案（予防保全による延命化により更新費を先送りする）	5年ごとの定期点検（状態監視）によって、目標管理水準を下回った変状（判定区分Ⅲ、Ⅳ）の対策（ <u>短期修繕計画</u> ）と、目標管理水準に達する前の変状（Ⅱa、Ⅱb）の計画的対策（ <u>中長期修繕計画</u> ）とを併せて修繕計画を策定し、将来的に対策予算を確保する

注 1) 突発性の崩壊など、一部の变状を除く

4. 計画期間

トンネル本体工の LCC 評価期間は、1 回の定期点検結果に基づいて判定される健全度毎に設定した対策余寿命(対策が必要とされるまでを推計した期間)の精度等を考慮し、50 年に設定しました。なお、定期点検は、道路法施行規則(昭和二十七年建設省令第二十五号)より、5 年に 1 回の頻度で実施することになることから、この評価期間は定期点検 10 回分の期間を考慮していることになります。

なお、今後定期点検を繰り返す中で、対策余寿命等の精度を向上し、LCC の見直しを適時、実施していく方針とします。

5. 対策の優先順位の考え方

複数トンネルを管理する市町村の場合は、交通量やトンネル延長により優先度を設定することがありますが鬼北町は管理本数 1 本のため、特に優先順位を設定する必要はありません。

6. 施設の状態・対策内容、予定時期・全体概算事業費

6.1 施設の状態

6.1.1 本体工

LCC 計算に用いるデータは、令和元年度に実施した点検調書より収集しました。収集したデータを集計すると、鬼北町が管理するトンネルの健全度は、表 6.1 の判定に示したようⅢになります。なお、判定は、表 6.2 に示す 5 段階を用いました。

表 6.1 本体工変状規模の設定

外力				材質劣化				漏水			
対策規模(m)				対策規模(m)				対策規模(m)			
健全度Ⅳ	健全度Ⅲ	健全度Ⅱa	健全度Ⅱb	健全度Ⅳ	健全度Ⅲ	健全度Ⅱa	健全度Ⅱb	健全度Ⅳ	健全度Ⅲ	健全度Ⅱa	健全度Ⅱb
-	-	-	-	-	12.9	-	90.6	-	-	-	8.5

表 6.2 判定区分(対策区分の判定)¹⁾

区分		定 義
Ⅰ		利用者に対して影響が及ぶ可能性がないため、措置を必要としない状態.
Ⅱ	Ⅱb	将来的に、利用者に対して影響が及ぶ可能性があるため、監視を必要とする状態.
	Ⅱa	将来的に、利用者に対して影響が及ぶ可能性があるため、重点的な監視を行い、予防保全の観点から計画的に対策を必要とする状態.
Ⅲ		早晩、利用者に対して影響が及ぶ可能性が高いため、早期に対策を講じる必要がある状態.
Ⅳ		利用者に対して影響が及ぶ可能性が高いため、緊急に対策を講じる必要がある状態.

6.1.2 付属施設

付属施設について下表に整理しました。

表 6.3 付属施設更新費

トンネル名	延長 (m)	完成 年度	点検結果 附属物	対策費用(千円)							
				照明施設				非常用施設			
				設置の有無	設置年	設置後	更新費(千)	設置の有無	設置年	設置後	更新費(千)
奈良トンネル	272.00	2007	○	○	2007	13年	28,300	×	-	-	-
合計				28,300							

注1) 付属施設耐用年数：20年（一般的な環境でのSUSプレス加工器具の耐用年数）


注2) 更新費は、道路規制費等を含む工事原価である

6.2 対策内容・予定時期・全体概算事業費

6.2.1 本體工補修対策

トンネル本體工の変状の評価は、点検要領に基づいて表 6.4 に示すように外力、材質劣化、漏水に区分して実施するため、補修対策費もそれぞれの変状区分に対して標準的な対策工法（工事単価）を設定し、変状規模（対策面積等）に工事単価を乗じて対策費 Y を算定します。

表 6.4 変状区分と標準的な対策工の例

区 分	外力	材質劣化	漏水
変 状 状 況 例	 偏土圧により斜め方向にひび割れ発生	 覆工面がはく落し、骨材が露出する	 歩道および路面に滞水が発生
標 準 対 策 工 の 例	 ○内巻補強工（繊維シート）	 ○当て板工（繊維シート）	 ○溝切工

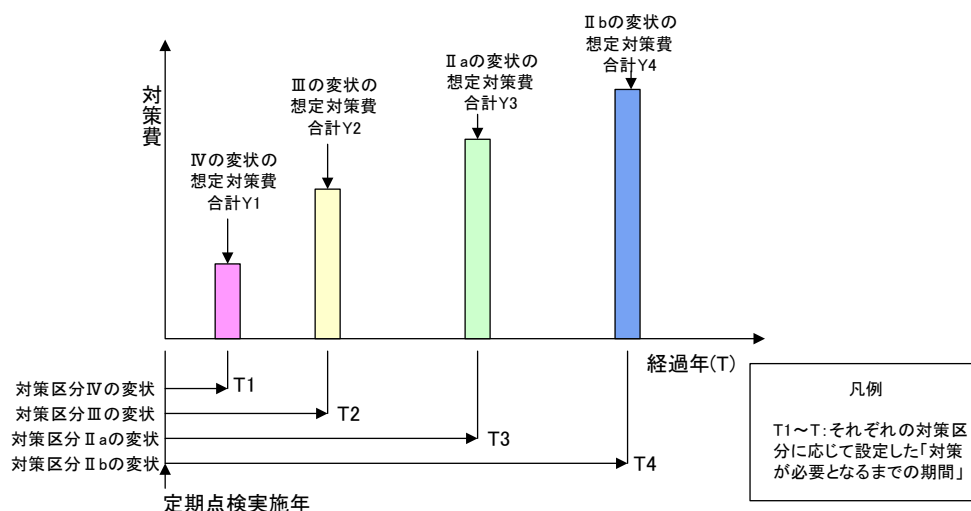
また、対策時期（対策年 T）に関しては、表 3.2 で述べたように道路トンネル（山岳工法）の特徴を考慮して、変状毎に判定した対策区分ごとに、対策が必要となるまでの期間を推計した「対策余寿命」を設定しました（表 6.5 参照）。

表 6.5 対策区分の判定区分と対策余寿命

区分	定 義	LCC 計算上、対策が必要になるまでの年数の目安 (対策余寿命)
I	利用者に対して影響が及ぶ可能性がないため、措置を必要としない状態.	-
II	II b 将来的に、利用者に対して影響が及ぶ可能性があるため、監視を必要とする状態.	30 年
	II a 将来的に、利用者に対して影響が及ぶ可能性があるため、重点的な監視を行い、予防保全の観点から計画的に対策を必要とする状態.	10 年
III	早晚、利用者に対して影響が及ぶ可能性が高いため、早期に対策を講じる必要がある状態.	3 年
IV	利用者に対して影響が及ぶ可能性が高いため、緊急に対策を講じる必要がある状態.	1 年

※1 判定区分Ⅳにおける「緊急」とは、早期に措置を講じる必要がある状態から、交通開放できない状態までを言う。

以上より対策年 T 毎に対策費 Y を集計することで、将来の一定期間内で発生する補修費用をライフサイクルコスト LCC として算出 (図 6.1) します。



注)各工法において、対策実施年より想定耐用年数が経過した年に、その対策工の更新費（再施工）を別途、見込む

図 6.1 LCC の算出の考え方

6.2.2 付属施設更新費

鬼北町のトンネルには非常用設備が設置されたトンネルはないため、照明設備のあるトンネルで更新費を検討しました。通常、照明設備の概算工事費は、トンネル延長に比例して照明灯具個数が増加するため、トンネル延長との相関関係から概算単価が決定することが多い。しかしながら照明設備更新費は高額になり維持管理計画に大きく影響を及ぼすことが容易に想定されます。また、費用はトンネル断面および坑口野外輝度により金額が大きく異なります。このことから、対象トンネルの具体的な照明灯具の配置を考慮したうえで工事費を算出しました。

6.2.3 その他費用

維持管理計画には定期点検や各種設計に要する費用についても考慮しています。

7. 対策方針

7.1 対策の考え方

対策の考え方は、前述の収集データに基づいて、策定した。下記に対策の考え方を整理しました。

- ① 本体工の対策時期は各変状の対策余寿命より設定する。Ⅲ5年、Ⅱb30年とする。
 - ② 照明設備更新時期は、一般的な環境での耐用年数20年と考えるため、前回更新から20年後に更新する。設備設計2026年、設備更新2027年・2047年・2067年とする。
 - ③ 本体工は一度対策しても将来、劣化等により対策効果は失われる。予め設定しておいた再補修間隔ごとに補修費を計上する。溝切工10年、繊維シート30年とする。
- 他に、定期点検は5年に1度の頻度で各種設計は対策前年に計画する。

7.2 策定結果

LCC評価期間内に発生する概算費用の推計結果は図7.1に示す通りです。

特に、照明更新年に対策費用が高額になることが解ります。

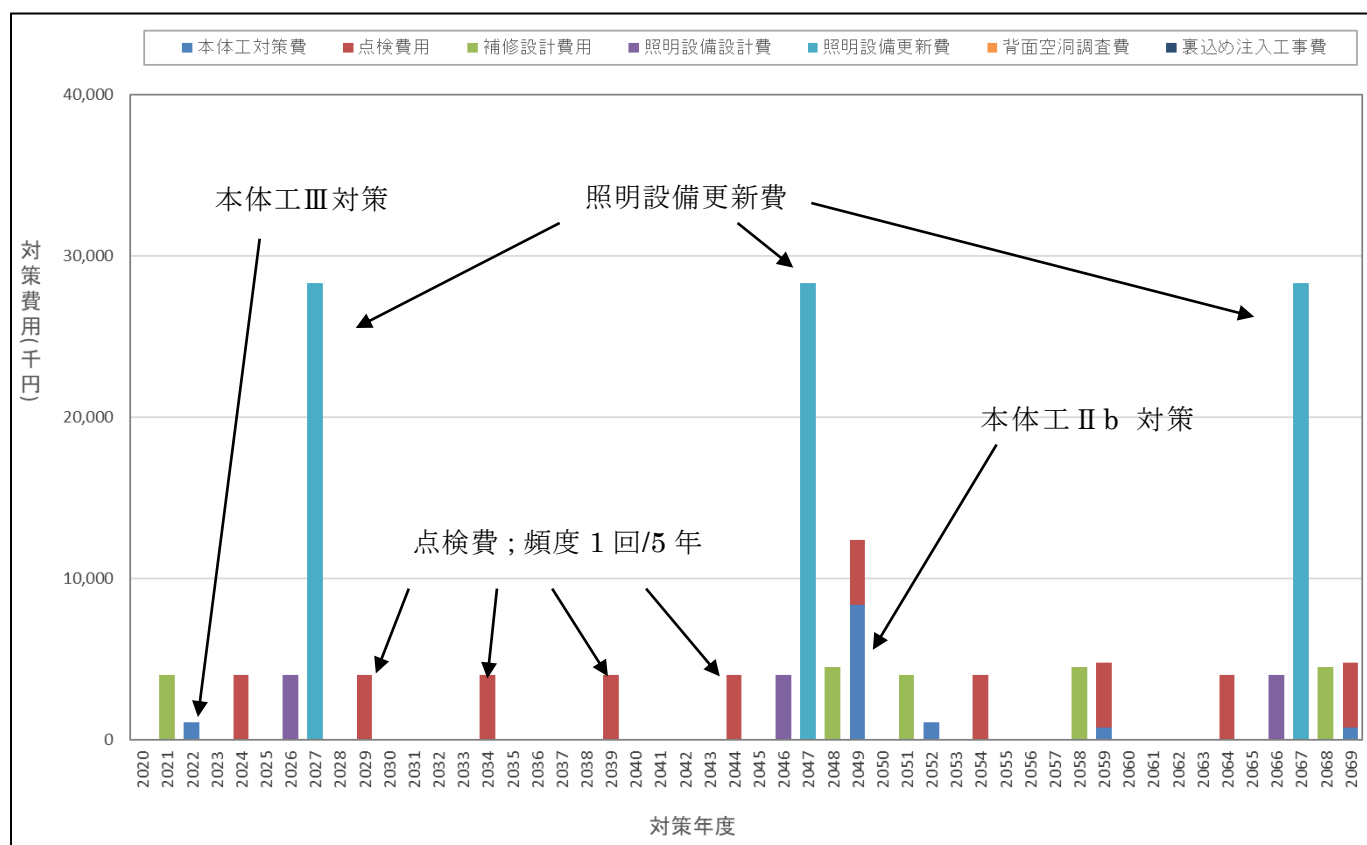


図 7.1 維持管理計画策定の結果（合計 168,949 千円）

7.3 今後の課題

以上、鬼北町のトンネル維持管理計画を策定したが今後、トンネルを適切に維持していく上で、以下のような課題が考えられる。

- ① 本体工補修計画更新に際しては、5年に1度の定期点検において都度、健全性の診断を実施して、変状を再評価し、維持管理計画予算の精度を向上させる必要がある。
- ② LCC 計算による補修・更新工事費は、概算額を設定していることから、今後、実態に合わせて調整することが望まれる。
- ③ 付属施設更新費用は高額であるが、今回の計画策定では標準耐用年数を設定して、画一的に更新時期を決定している。このため、定期点検時に各施設の経過年数とともに、詳細な設備点検を実施して施設の状態評価を行って、更新時期を設定した上で、これを維持管理計画に反映させることが重要である。

8. 新技術の活用

修繕工事等の高率化に繋がる新技術の積極的な活用を図るため、下記の方針で実施いくこととしています。

従来技術と新技術を比較検討し、有効な技術は積極的に活用していくことで、従来技術から新技術へと「技術の転換」を図り、修繕工事において章9にて費用縮減を目指します。


9. 費用の縮減に関する方針

新技術等の活用に関する短期的な数値目標を行う。

令和9年度までに、管理する全トンネル1基について、今後予定する点検や修繕工事などに新技術を活用の検討を行い、費用の縮減や事業の効率化を図るとともに、約100万円のコスト縮減を目指します。

修繕工事は材質劣化箇所のはく落防止対策において NETIS 掲載の工法（あるいは新技術に類する工法）を活用し、コスト縮減を目指します。（表 9.1）

表 9.1 修繕工事における新技術活用事例

区分	修繕工事
活用事例	 <p>簡易な工法を採用した施工の高率化</p>

10. 集約化・撤去に関する方針

本町ではトンネルの集約化・撤去対象の検討を行い、令和4年9月に1基のトンネルの廃止を実施したところであるが、残存する唯一の奈良トンネルは奈良地区と内深田地区を繋ぐ重要な路線上の施設で、日常的に地域住民が利用しており、隣接する迂回路を通行した場合、約6km（所要時間10分）を迂回することとなり、社会活動等に影響を与えます。

また、国道320号線と県道広見三間宇和島線を繋ぐ重要な路線上の施設でもあるので、緊急時において、国道と県道の迂回路としての利用も可能です。

以上の理由により現時点では奈良トンネルの集約化・撤去を行うことが困難です。

今後、周辺の状況や施設の利用状況の変化等に注視し、検討することとします。

【参考資料】1)

- 1) 道路トンネル定期点検要領、国土交通省道路局国道・技術課、平成31年3月