

川崎町トンネル長寿命化修繕計画

令和元年度策定
(令和 5 年度改訂)



令和 5 年 3 月
 宮 城 県 川 崎 町

【目 次】

ページ

1.はじめに	1
1.1.計画の位置付け	1
2.計画策定の背景	2
2.1.計画策定の背景	2
2.2.計画期間	2
3.計画の策定方針	3
3.1.計画策定の基本方針	3
3.2.トンネル長寿命化修繕計画の考え方	4
3.3.点検方法	6
3.4.新技術等の活用方針	7
3.5.費用の縮減に関する具体的な方針	7
4.対象施設の状態	8
4.1.対象施設の諸元	8
4.2.直近における点検結果	10
5.対策内容と実施時期	11
5.1.対策内容	11
5.2.対策の優先順位の考え方	12
5.3.対策に係る全体概算事業費	13
5.4.維持補修に関する情報の管理・更新	15



1. はじめに

1.1. 計画の位置付け

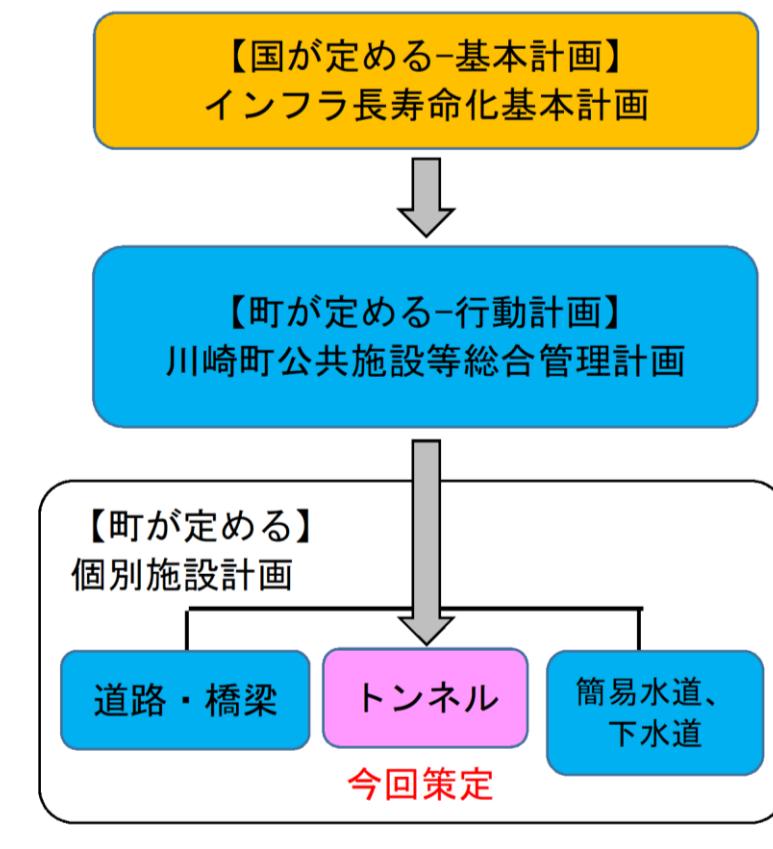
本町の「トンネル長寿命化修繕計画」は、国が定めた「インフラ長寿命化基本計画 平成25年11月」にもとづき策定しています。

「インフラ長寿命化基本計画」は、道路橋やトンネルなどの「インフラ」を安全に通行できる状態に保つことを目的としています。その目的に向けて2種類の計画を策定することとしています。

1つは「インフラ長寿命化計画（行動計画）」であり、道路管理者が受け持つインフラ全体を対象として、取組の方針を立案するものです。

もう1つの「個別施設計画」は、橋梁やトンネルごとに管理の実施計画を定めるものです。計画の内容は、施設の状態、対策内容と時期、対策費用などです。

「トンネル長寿命化修繕計画」は、本町の「個別施設計画」の1つに位置付けられます。



トンネル長寿命化修繕計画の位置付け



2. 計画策定の背景

2.1. 計画策定の背景

道路は市民生活を支える基礎となる社会資本であり、全国に張り巡らされています。急峻な地形が多い日本国内には、現在使用している道路トンネルは約1万箇所にのぼります。これらの道路トンネルのうち、約20%が建設後50年を超えており、今後もトンネルの老朽化が進み、補修が必要なトンネルは増えていきます。

そこで、限られた財源のなかで道路施設の集約化・撤去を含め、いかに効率的・効果的に道路施設の維持管理を行うことが重要な課題となっています。

本町においても、道路トンネルの管理は重要な課題と考えており、将来の管理計画を「トンネル長寿命化修繕計画(案)」として策定します。

日本の道路トンネル

道路種別	箇所数・延長	トンネル長の平均
高速自動車国道	1144 箇所	
	1186 km	1036 m/箇所
一般国道(直轄)	1635 箇所	
	1065 km	651 m/箇所
一般国道(自治体管理)	2563 箇所	
	1208 km	471 m/箇所
都道府県道	2668 箇所	
	970 km	364 m/箇所
市町村道	2320 箇所	
	451 km	195 m/箇所
合計	10330 箇所	
	4881 km	472 m/箇所

2021年3月末時点 国土交通省道路統計年報2022より

2.2. 計画期間

本計画では、令和5年度から令和9年度までの5年間を計画期間とします。

本町が管理する道路トンネル

番号	トンネル名称	所在地	路線名	建設年	延長(m)	幅員(m)	施工方法	点検年度	判定区分	次回点検予定	補修内容	修繕予定年度	概算補修費用(千円)
1	ポートピア川崎トンネル	川崎町支倉字鳥屋沢山	町道 みちのく公園線	1998	34.0	11.0	開削工法(アーチカルバート)	R5	Ⅱ	R10	無し	R7	5950
2	上赤沢山トンネル	川崎町上赤沢山国有林	町道 嵐石・秋保線	1946	35.8	4.0	在来工法	R5	Ⅱ	R10	無し	R7	255



3. 計画の策定方針

3.1. 計画策定の基本方針

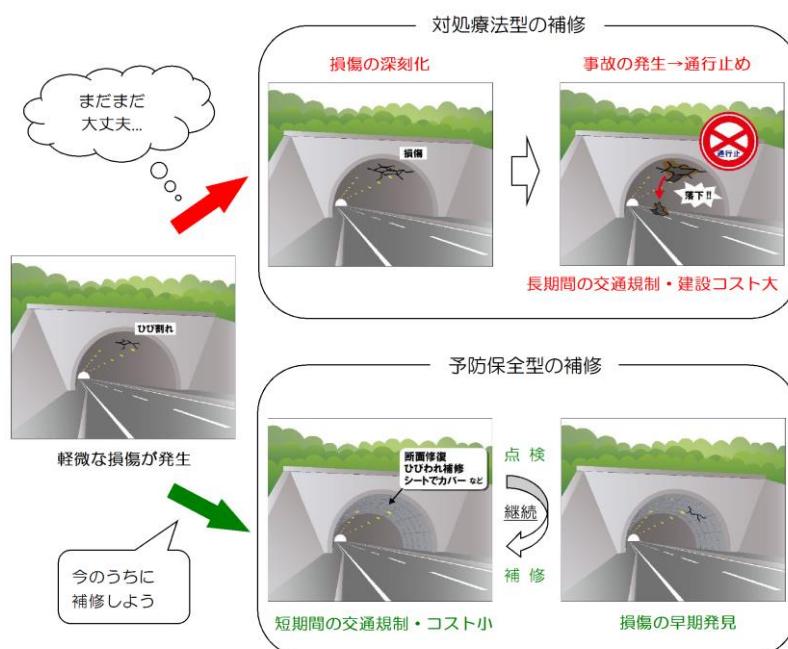
トンネル長寿命化修繕計画は、下記の項目を基本方針として策定します。

【①管内トンネルの長期間（30年程度）にわたる維持補修計画の立案】

トンネルを安全に通行できる状態を、長期間にわたり確保できる維持補修計画とします。

【②予防保全型の維持管理の実施】

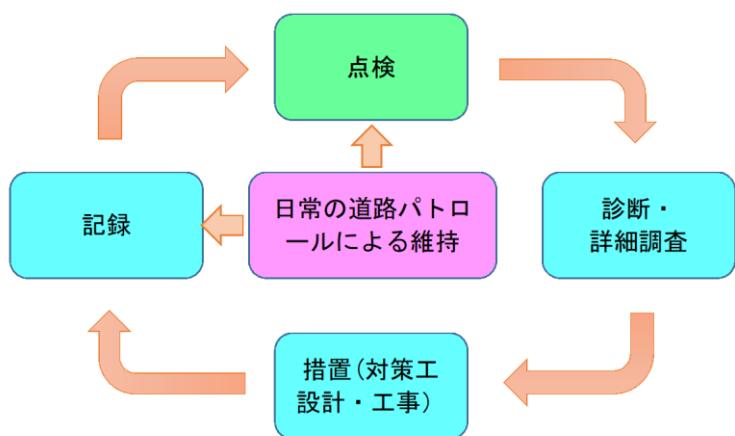
従来の「悪くなったら補修する」対処療法型（事後保全）ではなく、「悪くなる前に補修する」予防保全型の維持管理を行うことで、大規模な補修工事の回避を目指します。原則として5年毎に定期点検を行い、見つけた損傷に対して必要な補修工事を早期に実施することで、安全に通行できる状態を安定して確保することができます。



対処療法型の補修と予防保全型の補修のちがい

【③維持補修に関する情報の管理・更新手法の立案】

予防保全型の維持管理で重要な
「点検→診断→措置→記録→点検」の
サイクルが長期にわたって有効に稼働
するよう、トンネル維持補修に関する
情報の管理・更新手法を立案します。



維持管理サイクルのイメージ



3.2. トンネル長寿命化修繕計画の考え方

3.2.1. トンネルの特性

トンネルは、橋梁など他の土木構造物とは異なる特性を持ち、特殊な構造物と言えます。

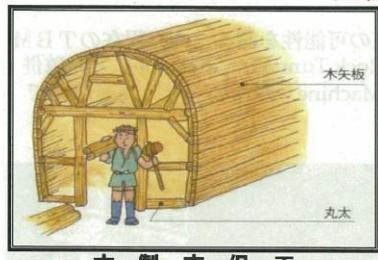
- 特性①：トンネルは、自然の地質とコンクリート・鉄骨などの人工物が一体となって形を保っています。

トンネル施工法

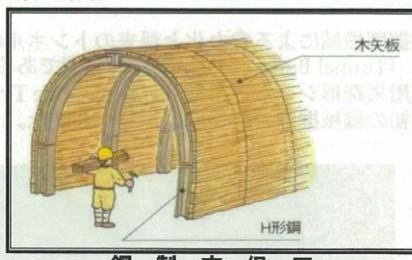
トンネルは大きく分けて2つの工法で作られている。

矢板工法(在来工法)

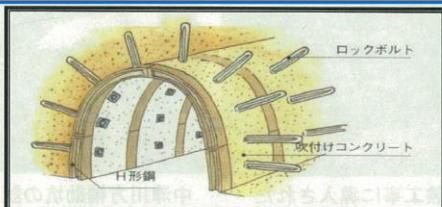
鉄や木で岩を支える方法。



木製支保工



鋼製支保工



吹付けコンクリート・ロックボルト
NATM工法(山岳工法)

岩じたいを鉄筋とコンクリートで補強して自立させる方法。

道路トンネルの技術に関する講習会資料(2015.5.29高速道路調査会)の図に加筆

NATM工法(山岳工法)



ロックボルトと
吹付けコンクリートで
地山を補強して
自立させる工法。
現在の主流。

山岳トンネル施工方法の概要
1980年代までは在来工法、1990年代以降は
NATM工法が主流。

山岳工法(NATM工法)の断面模型と実際の掘削現場



トンネル内の覆工は無筋コンクリート

地山が厚ければ、圧縮力のみ作用するため、鉄筋は不要。



坑口部の覆工は鉄筋コンクリート

地山が薄く、力の作用する方向が複雑なため、コンクリートに曲げる力が作用する。



●特性②：トンネルの不具合を「変状」と呼びます。代表的な変状は、コンクリートのひび割れ、はく離、漏水などです。トンネルの変状はコンクリートの劣化で発生しますが、交通量が多いほど変状が増えるわけではありません。

●特性③：トンネルが通る山の地質はトンネルごとにすべて異なり、掘る方法も様々です。このためトンネル変状の原因を単純にパターン化することが難しくなっています。

3.2.2. トンネル長寿命化修繕計画の考え方

トンネル変状の原因はトンネル毎に異なるため、「トンネルが何年先にどの程度劣化するかを予測する」方法は、現状では確立していません。したがって、トンネル長寿命化修繕計画の策定は、次の考え方方に沿って行います。

【計画立案の考え方】

- ①状態を監視しながら修繕を行う「状態監視型予防保全」の考え方に基づき計画する。
- ②修繕計画の立案目的は、「大規模工事の回避」とし、「コストの平準化」は可能な範囲で行う。
- ③定期点検実施により、トンネルの劣化状態を常に把握する。
- ④トンネル劣化対策に必要な実施事項を設定し、実施事項ごとの費用を推定する。
- ⑤各年の維持管理費用が出来るだけ平準化するよう実施計画を立案する。

長寿命化修繕計画の対比表（橋梁等と山岳トンネル）

	橋梁などの一般構造物 (鉄筋コンクリート)	山岳トンネル (原則、無筋コンクリート)
機能劣化と 対策の 考え方	<p>Bridge 明確な荷重と構造系</p> <p>荷重：交通量など ↓ 気象条件 環境 車両の大型化 ↓ はっきりとした応答 ↓ 健全度評価 ↓ 適切な処方を提案できる</p> <p>(本図は※1より転載)</p>	<p>Tunnel 不明確な荷重と異なる構造系</p> <p>空隙などの地山 と構造物との境 界条件の存在 ↓ 荷重：地山挙動 ↓ 異なる施工形式 ↓ 覆工の劣化 ↓ 不明確な要因が多く 応答が把握できない ↓ 健全度評価? ↓ ???</p> <p>(本図は※1より転載)</p>
長寿命化 修繕計画の 考え方	<p>【劣化予測型予防保全】</p> <p>○アセットマネジメントの考え方に基づく「劣化予測」および「予防保全による維持費低減」を明示した維持管理計画を立案する。</p>	<p>【状態監視型予防保全】</p> <p>○定期点検でトンネルの劣化状態を常に把握する。 ○トンネル劣化対策に必要な実施事項を設定し、実施事項ごとの費用を推定する。 ○維持管理費用が出来るだけ平準化するよう実施計画を立案する。</p>

(※1)図の出典：「地下構造物のアセットマネジメント」土木学会(2015) p33



3.3. 点検方法

(1) 点検の種類

トンネルの劣化状態を常に把握するためには、点検が必要となります。トンネル点検には下記の種類がありますが、平成 26 年の改正道路法施行により、道路管理者には 5 年に 1 回の「定期点検」が義務付けられ、長寿命化計画において重要な役割を担っています。

トンネル点検の種類

点検種別	頻度	方法	実施者
①通常点検	日常	道路パトロールの際に地上から目視	町職員
②定期点検	5 年に 1 回	高所作業車を使った近接目視が基本 支援技術の活用可	町職員・専門技術者
③異常時点検	異常発生時（災害、大事故等）	定期点検と同様	町職員・専門技術者
④詳細点検・調査	重大変状の原因を調査する時	近接目視の他、調査項目ごとの方法	町職員・専門技術者

(2) 定期点検の方法

トンネル定期点検は、「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」に基づき実施します。

①初回点検

トンネルの全延長を対象として近接目視やハンマーによる打音点検を行い、トンネル変状位置の特定とトンネル健全度評価を行います。

②2 回目以降点検

トンネルの全延長を対象とした近接目視を基本に、前回定期点検からの変状の進行状況や、新たな変状の発生を確認します。

(3) トンネル健全度の評価

トンネルの健全度は、下表に示した 5 段階評価(I ~ IV)で評価します。

補修工事が必要となるのは、II a (計画的に対策)、III (早期に対策)、IV (緊急に対策) と評価した変状のあるトンネルとなります。

トンネル点検における判定区分 赤枠内: 補修工事が必要

程度	判定区分		状 態
↓ 重	I (健全)		利用者に対して影響が及ぶ可能性がないため、 <u>措置を必要としない</u> 状態
	II (予防保全段階)	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、 <u>監視を必要とする</u> 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 <u>計画的に対策</u> を必要とする状態
	III (早期措置段階)		早晚、利用者に対して影響が及ぶ可能性が高いため、 <u>早期に対策</u> を講じる必要がある状態
	IV (緊急措置段階)		利用者に対して影響が及ぶ可能性が高いため、 <u>緊急に対策</u> を講じる必要がある状態

「道路トンネル定期点検要領(国土交通省:平成 31 年 3 月)」に加筆。



3.4. 新技術等の活用方針

(1) 方針

①定期点検や補修・補強を実施する際には、トンネル維持管理に有用な新技術等の活用を検討します。

②新技術等の採否は、費用の縮減や事業の効率化が見込めるかを指標として判断します。

(2) 新技術の動向

新技術の検討に際しては、最新の技術開発動向に注視する必要があります。その際に参考となる資料を下記に示します。

○点検支援技術性能能力タログ（橋梁・トンネル） 令和5年3月 国土交通省道路局

○「NETIS」検索サイト <https://www.netis.mlit.go.jp/NETIS>

(3) 新技術の種類

トンネル維持管理に有用な新技術は、下記の分野が挙げられます。

①点検支援技術（画像計測技術、非破壊検査技術、計測・モニタリング技術、安全性向上など）

②補修に関する新工法（はく落防止工、漏水対策工、ひび割れ注入工など）

③補強に関する新工法（補強パネル工、裏込め注入工など）

(4) 新技術活用に関する具体的な短期目標

令和9年度までの5年間において、管理するトンネル2箇所を対象に新技術の活用を検討します。新技術活用の目的は、費用の縮減と事業の効率化です。

3.5. 費用の縮減に関する具体的な方針

(1) 方針

今後、定期点検や補修・補強を実施する際には、ライフサイクルコストの縮減が見込める手法を検討します。

前述の通り、トンネルの長寿命化修繕計画は「状態監視型予防保全」の考え方で立案します。この考え方では、点検により発見した変状を対策する方法で行うため、劣化を予測して事前に対策を行うことによる費用縮減は望めません。

したがって費用の縮減手法としては、前述の新技術等の活用のほか、工程調整や付属施設更新間隔の延長等、新技術によらない方法も選択肢として柔軟に検討します。

(2) 費用の縮減に関する具体的な短期目標

令和9年度までの5年間において、管理するトンネル2箇所を対象にして、新技術適用による費用縮減を検討します。

トンネル管理費用の縮減に関する具体的な短期目標

	費用縮減目標
ポートピア川崎トンネル	※点検支援や補修工事への新技術適用による費用縮減を検討する。
上赤沢山トンネル	



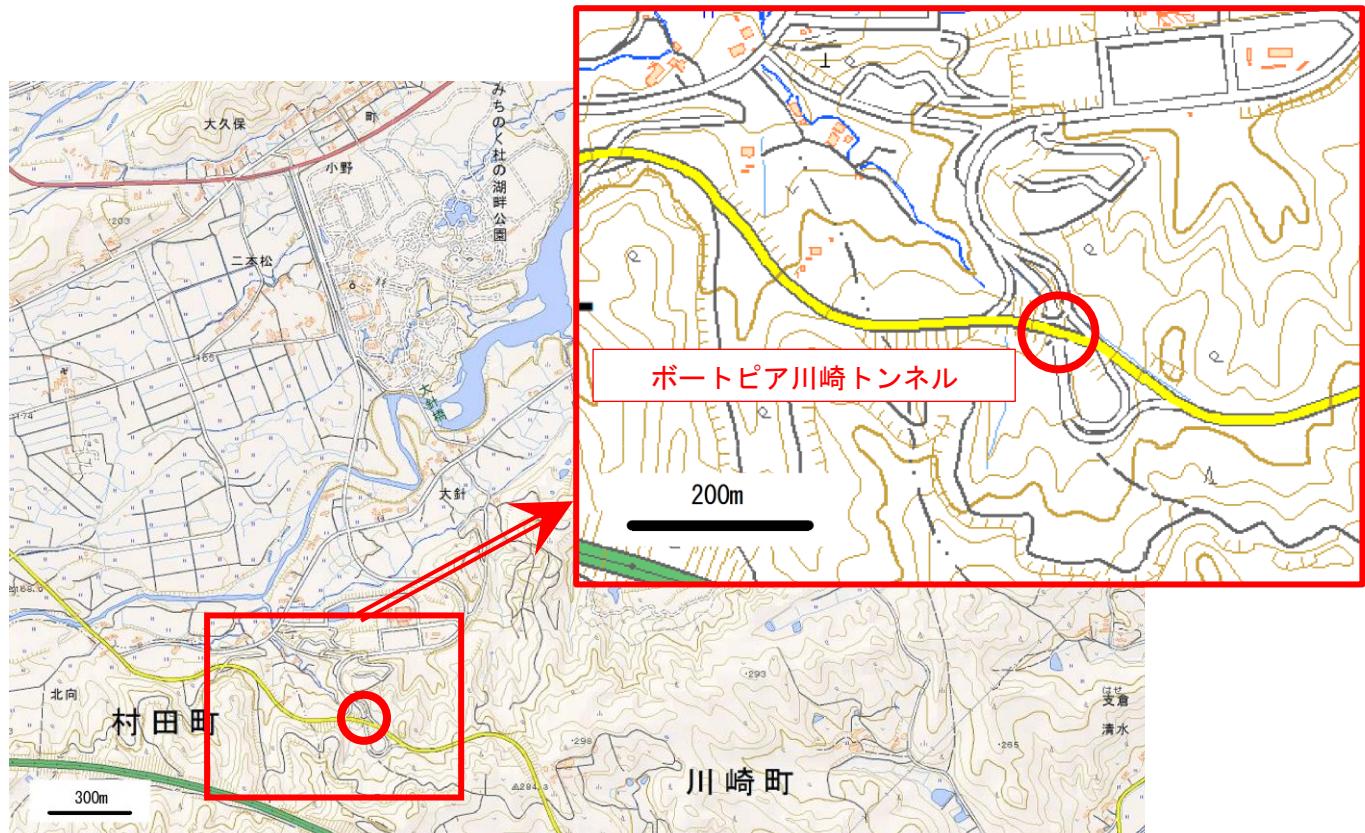
4. 対象施設の状態

4.1. 対象施設の諸元

本計画で対象とする施設は、道路法第2条に定めるトンネルのうち、本町が管理する道路トンネル2箇所としています。

(1) ボートピア川崎トンネル

「ボートピア川崎トンネル（延長 34.0m）」はアーチ型のコンクリートで構成するトンネルです。建設年は 1998 年で、建設後 25 年の比較的新しいトンネルです。県道 14 号（亘理大河原川崎線）と立体交差する位置に設けられています。

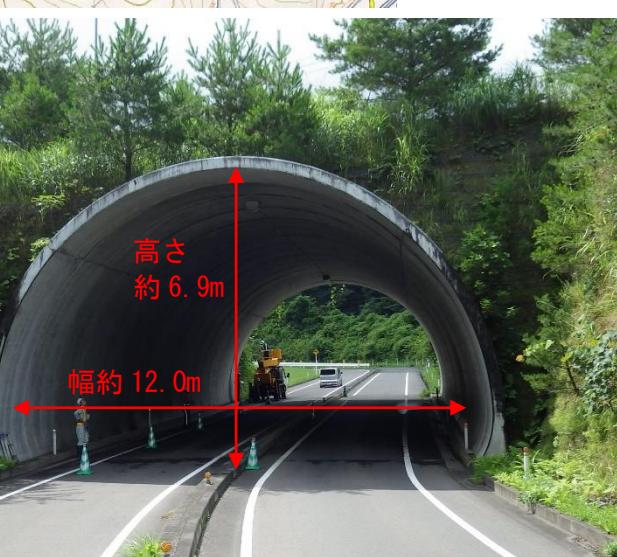


トンネル位置図

本図は地理院地図(電子国土 Web)より
出力した地形図に加筆した。



トンネルはアーチ型のコンクリートで構成

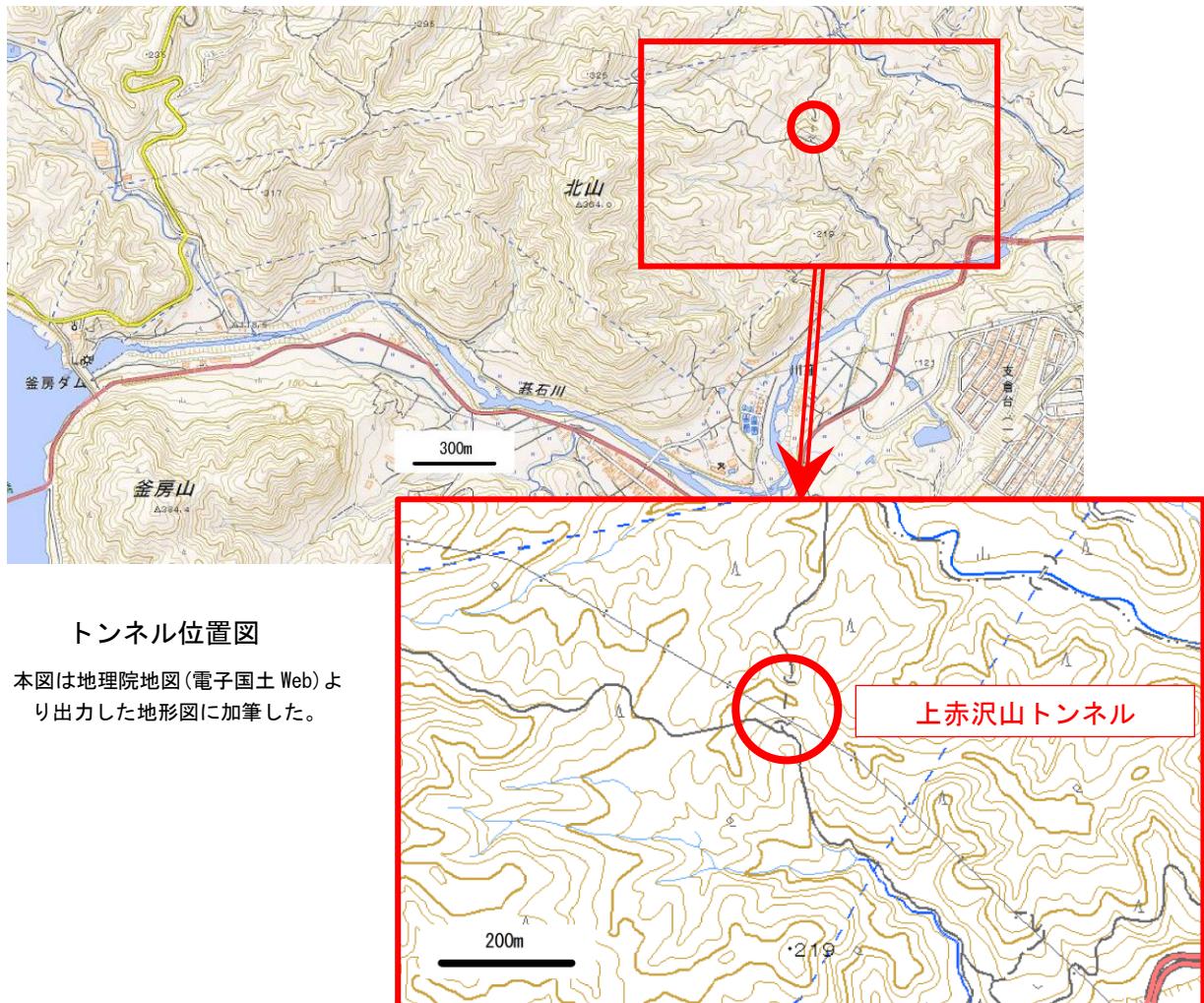


トンネル写真



(2) 上赤沢山トンネル

「上赤沢山トンネル（延長 35.8m）」はおもに鋼材と金属板で覆われたトンネルです。建設年は 1946 年で、建設後 77 年が経過した古いトンネルです。



トンネル位置図

本図は地理院地図(電子国土 Web)より出力した地形図に加筆した。



トンネル写真



トンネル内部は金属板で覆われている



4.2. 直近における点検結果

最新の定期点検は令和5(2023)年度に実施しました。前回点検の平成29(2017)年から結果に大きな変化はありません。各トンネルに軽微な変状箇所があり、計画的な対策を必要とする状態です。主な変状は、コンクリートに発生した「ひび割れ」「うき」や「漏水」です。

対象トンネル諸元および点検結果概要表

トンネル名	路線	完成年	延長m	幅員m	施工方法	トンネル写真(坑口)	前回判定	最新判定	主な変状	付属物
1 ポートピア川崎トンネル	町道みちのく公園線	1998	34.0	11.0	開削工法		II H29 2017	⇒ II R5 2023	うき・ひび割れが増加。 【判定 II】 材質劣化25箇所 うち、「ひび割れ」II a10箇所 「うき」II a2箇所 【判定 II】 外力17スパン 「カルバート部材の段差や開き」変化なし	【判定〇】 ・照明器具2台 ・電源ケーブル 〇
2 上赤沢山トンネル	町道碁石・秋保線	1946	35.8	4.0	在来工法		II H29 2017	⇒ II R5 2023	【判定 II】 材質劣化62か所 うち、「鋼材腐食」II a6箇所 「漏水」II a1箇所 鋼材腐食が進行	付属物無し -

トンネル点検における判定区分 赤枠内:補修工事が必要

程度	判定区分		状態
	I (健全)	II (予防保全段階)	
軽	II (予防保全段階)	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
重	III (早期措置段階)		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 (緊急措置段階)		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

「道路トンネル定期点検要領(国土交通省:平成31年3月)」に加筆。



5. 対策内容と実施時期

5.1. 対策内容

「道路トンネル定期点検要領」にもとづき、トンネルの点検時期・補修時期は、下記(1)～(5)の考え方方に沿って計画します。

(1) 日常点検

日常の道路パトロールで、トンネルの異常の有無を確認します。特に健全度Ⅱ以上のトンネルは、修繕工事を実施するまでは日常のパトロールで重点的に監視を行います。

(2) 定期点検

「道路トンネル定期点検要領」に基づき、5年ごとに定期点検を行い、トンネルの健全性を確認します。

(3) 変状確認～対策所要年数

「道路トンネル定期点検要領」では、判定がⅡa以上の変状については本対策工事の対象となります。点検における変状確認から対策実施までの所要年数は、健全度により異なり、重い変状ほど短くなります。本計画では、下記の通り定めます。

トンネル判定区分ごとの対策所要年数				赤枠内:補修工事が必要
程度	判定区分		状態	対策所要年数
重 	I (健全)		利用者に対して影響が及ぶ可能性がないため、 <u>措置を必要としない状態</u>	—
	II (予防保全段階)	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、 <u>監視を必要とする状態</u>	30年
	III (早期措置段階)	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、 <u>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</u>	5年
			早晚、利用者に対して影響が及ぶ可能性が高いため、 <u>早期に対策を講じる必要がある状態</u>	3年
	IV (緊急措置段階)		利用者に対して影響が及ぶ可能性が高いため、 <u>緊急に対策を講じる必要がある状態</u>	1年

「道路トンネル定期点検要領(国土交通省:平成31年3月)」に加筆。

【対策所要年数の解説】

- ・トンネル寿命は永年とし、必要な補修を実施しながら使用する。
- ・対策区分Iのトンネルは計画期間内での対策が必要ないため、年数を設定しない。
- ・対策区分IIbのトンネルは、計画期間の30年間で監視を継続すると考え、対策所要年数を30年とする。
- ・対策区分IIaのトンネルは、5年に1回の点検サイクル以内に措置（維持工事か重点監視）を行うため、対策所要年数は5年とする。
- ・対策区分IIIのトンネルは、点検後2～3年以内に措置（維持工事）を行うため、対策所要年数は3年とする。
- ・対策区分IVのトンネルは、点検した年度～次年度に措置（応急工事と維持工事）を行うため、対策所要年数は1年とする。



5.2. 対策の優先順位の考え方

複数のトンネルを管理する場合の対策優先順位は、トンネルの重要度に基づき順位を決定します。本計画における対策の優先順位は、次の通り考えます。

【対策優先順位の考え方】

検討の指標で重視する順番は、①路線重要度、②現状の健全度、③特記事項、④経年、とします。

優先順位検討表

要素	評価	ポートピア川崎トンネル	上赤沢山トンネル
1 路線 重要度	重要度はポート ピア川崎トンネ ルが上回る	町道 みちのく公園線 ①緊急指定無し ②交通量不明(一定数の通行車有) ③迂回路無し	町道 暮石・秋保線 ①緊急指定無し ②交通量不明(極少) ③迂回路無し
2 健全度	現状の健全度は 同等	Ⅱ 予防保全段階 補修工事は未実施 変状数少ない 早期対策は不要	Ⅱ 予防保全段階 補修工事は未実施 変状数少ない 早期対策は不要
3 特記 事項	重要施設に連絡	重要施設への主要交通路。ポート ピア川崎、国営みちのく杜の湖畔 公園	沿線に集落無し 林野管理、送電線鉄塔維持に 利用している可能性あり
4 経年	上赤沢山は古い	25年;1998年完成	77年;1946年完成 トンネル内の鉄骨等は新しい と推定
	優先順位	1位	2位

(1) 路線の重要度

路線の重要度は、①緊急輸送路指定の有無、②交通量の多少、③迂回路の有無で判断します。

ポートピア川崎トンネルは一定数の通行車があります。いっぽう上赤沢山トンネルの通行車はごく少なく、重要度はポートピア川崎トンネルが上回ると考えられます。

(2) トンネル健全度

全トンネルが健全度Ⅱ：予防保全段階であり、現状の健全度は同等と考えられます。補修工事は未実施ですが、早期の対策は不要な状態です。

(3) 特記事項

ポートピア川崎トンネルは、県道と重要施設(ポートピア川崎、国営みちのく杜の湖畔公園)を直結する役割を担い、優先度は高いと考えます。いっぽう上赤沢山トンネルの沿線に民家はありませんが、林野管理、送電線鉄塔維持に利用している可能性があります。

(4) 経年

ポートピア川崎トンネルは50年未満の比較的新しいトンネルと言えます。上赤沢山トンネルは経年77年と非常に古いトンネルですが、トンネル内の鉄骨などは近年に追加されたもので、77年は経過していないと考えられます。よって経年については同等と考えます。

(5) 対策の優先順位

上記の検討によって、ポートピア川崎トンネルを優先する要素が多いと考えられるため、ポートピア川崎トンネルを優先して対策を実施します。



5.3. 対策に係る全体概算事業費

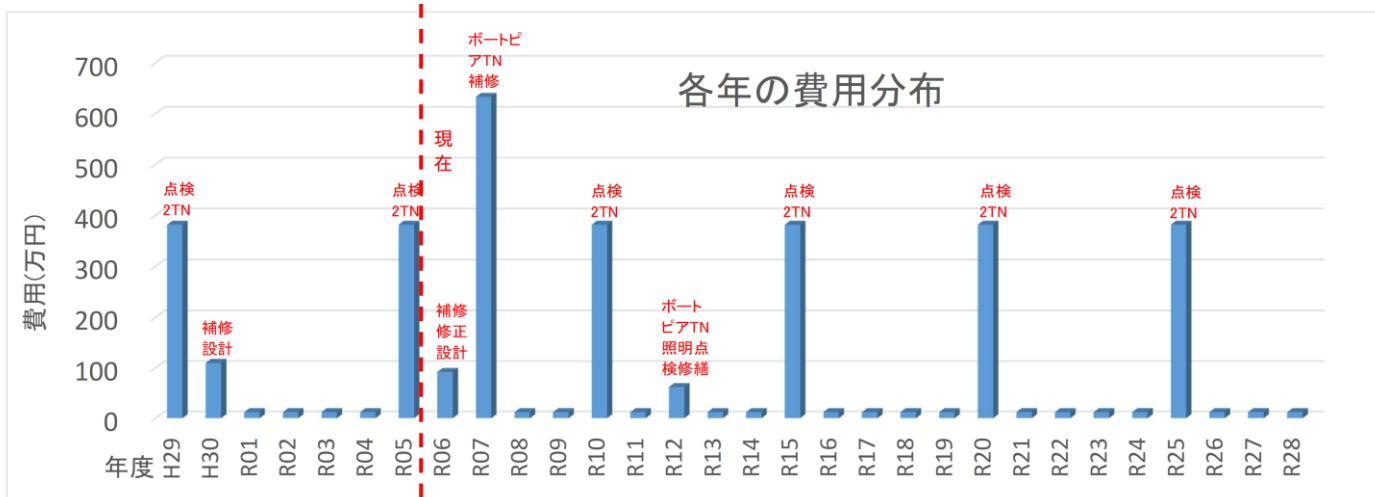
本町のトンネル維持費用の推定額は下表の通りです。

トンネルを30年間維持するための推定費用（2017年～2046年）経費・税込

	ポートピア川崎 トンネル	上赤沢山 トンネル	計
点検工事費	2,234万円	835万円	3,069万円
維持費	360万円	0万円	360万円
計	2,594万円	835万円	3,429万円

次ページ以降に、トンネルごとの「長寿命化修繕計画年表」を掲載します。

また、各年の費用分布を示したグラフを以下に示します。補修工事の時期と、設備更新時期に費用が増加する傾向が見られます。



(1) 費用の設定条件

トンネルの運用に必要なコストは、①点検工事費と②維持費に分けて考えます。

①点検工事費と②維持費を修繕計画表に整理します。

(2) 対策費用の検討期間

対策費用の検討期間は、対策着手年度から30年間とします。対策着手年度は、初回定期点検を実施した平成29(2017)年度とします。30年間とした理由は、社会における世代交代のサイクルをおよそ30年間とみなしたことによります。現状で実施すべき事項を計画として定め、管理を次世代に引き継ぐと考えた場合に、世代交代のサイクルが妥当な期間と考えたためです。

(3) 本体点検費

5年毎に定期点検を繰り返し、その間の年に補修設計・施工を実施すると考えます。点検は2トンネルを同一年度に実施します。点検費は、点検業務に要した金額の実績を目安に設定し、以降の費用は同じ程度と想定しました。

(4) 本体補修設計費・工事費

各トンネルで補修工事は未実施のため、R5年点検から次回点検の間に工事を想定しました。なお、突発事故による破損の補修は考慮しません。

(5) 設備維持費

照明灯を設置したトンネルでは、電気料金を月1万円程度と推定しました。

(6) 設備更新費

トンネル内に設置した設備（照明設備や非常用設備など）の寿命は、おおむね20年～30年程度とされています。したがって、各設備の劣化状態を確認しながら、適切な時期に設備更新工事を計画します。照明設備は簡単な設備とし、更新工事費は50万円程度と推定しました。

(7) 対策工の更新時期

対策を行った変状は判定Iとなります。対策効果は永年ではない工法が多いため、点検時に対策効果を維持しているかを確認します。対策工事から20～30年後に対策工の更新工事が必要になると想定しました。



【ポートピア川崎トンネル 長寿命化修繕計画年表】

トンネル長寿命化修繕計画年表 川崎町

現在

トンネルを30年間維持するための費用	建設後経年数	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31		
	和暦	H29	H30	R01	R02	R03	R04	R05	R06	R07	R08	R09	R10	R11		
	西暦	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029		
ポートピア川崎トンネル 延長34.0m 1998年完成 開削工法	定期点検工事費(万円):諸経費と10%税込み。 維持費(万円):照明灯2台電力費	定期点検判定II 2,234	補修設計 250					定期点検判定II 250	補修修正設計 40	補修工事 595			定期点検 250			
		360	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12		
32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48
R12	R13	R14	R15	R16	R17	R18	R19	R20	R21	R22	R23	R24	R25	R26	R27	R28
2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045	2046
照明点検修繕		定期点検 250					定期点検 250					定期点検 250				
50																
電力費	電力費	電力費	電力費	電力費	電力費	電力費	電力費	電力費	電力費	電力費	電力費	電力費	電力費	電力費	電力費	電力費
12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12

【上赤沢山トンネル 長寿命化修繕計画年表】

トンネル長寿命化修繕計画年表 川崎町

現在

トンネルを30年間維持するための費用	建設後経年数	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83		
	和暦	H29	H30	R01	R02	R03	R04	R05	R06	R07	R08	R09	R10	R11		
	西暦	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029		
上赤沢山トンネル 延長35.8m 1946年完成 在来工法	点検工事費(万円):諸経費と10%税込み。 維持費(万円):照明灯無し	道路管理物点検 835	補修設計 120					定期点検判定II 120	補修修正設計 40	補修工事 26			定期点検 120			
		0														
84	85	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99	100
R12	R13	R14	R15	R16	R17	R18	R19	R20	R21	R22	R23	R24	R25	R26	R27	R28
2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045	2046
		定期点検 120					定期点検 120					定期点検 120				

5.4. 維持補修に関する情報の管理・更新

予防保全型の維持管理で重要な「点検→診断→措置→記録→点検」のサイクルが長期にわたって有効に稼働するためには、トンネル維持補修に関する情報の管理・更新が重要になります。そこで、トンネル情報の管理・更新手法を下記に示します。

(1) 「トンネル管理台帳」を作成する。

トンネルの基本情報、点検結果、損傷状態、補修工事履歴を1冊のバインダーで管理する。

(2) 「トンネル管理台帳」のバインダーは常時見える場所に備え付ける。

(3) 「トンネル管理台帳」のバインダーには、管理台帳の原稿である電子データを収録した CD も合わせて収録する。

(4) 「トンネル管理台帳」は次の場合に情報を更新する。

①日常点検で異常を発見した場合 ②定期点検を行った場合 ③補修工事を行った場合

■トンネル台帳		【株式会社A-1】	
フリガナ	トライアンセル	路線名	
所在地	鹿児島県	基 庫 情 報	
起点	鹿屋	緯度	31°57' 40.6"
	標高	経度	130°57' 41.0"
終点	熊本	緯度	31°57' 40.8"
	標高	経度	130°57' 41.3"
一般区分	無料	供用年月	内装済
市町村	m	開通日	未定
内空断面積	32.8 m ²	限界	
交通量	台/日	部門	
直通路	5.79 m	アーチ	
支連道	3.75 m	壁工	
歩道橋	2.75 m	側壁	
建物限界	4.7 m	天井限界	インバウンド
中央高	5.8 m	側高	インバウンド
有効高	5.3 m	半径	側傾
新規記入			インバウンド
直通距離	630m		側傾
曲線区間			
曲率半径	-	右回り	
曲率半径	-	左回り	
終点標高D	-	生物	
トンネル工事		植物	

1冊のバインダーで データを管理・更新

トンネル管理台帳のイメージ図



以上