

# 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 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

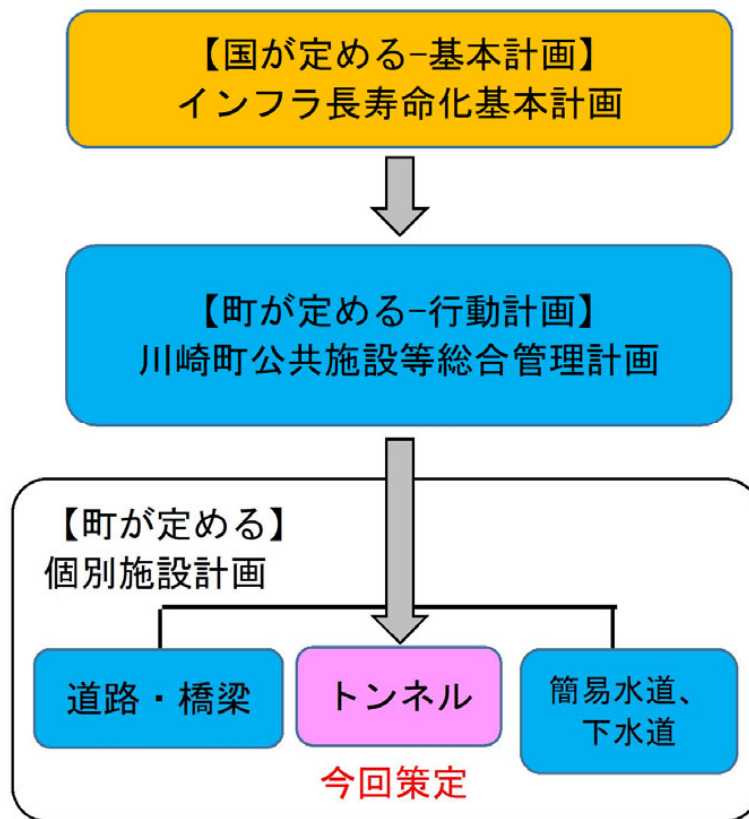
本町の「トンネル長寿命化修繕計画」は、国が定めた「インフラ長寿命化基本計画 平成 25 年 11 月」にもとづき策定しています。

「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1万箇所のにのぼります。これらの道路トンネルのうち、約20%が建設後50年を超えています。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将来にわたりトンネルの機能を維持していくために、計画的にトンネル補修を進めていくことが全国的に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	1036 m/箇所
	1186 km	
一般国道(直轄)	1635 箇所	651 m/箇所
	1065 km	
一般国道(自治体管理)	2563 箇所	471 m/箇所
	1208 km	
都道府県道	2668 箇所	364 m/箇所
	970 km	
市町村道	2320 箇所	195 m/箇所
	451 km	
合計	10330 箇所	472 m/箇所
	4881 km	

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		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 碁石・秋保線	1946	35.8	4.0	在来工法	R5		R10	無し	R7	255

### 3. 計画の策定方針

#### 3.1. 計画策定の基本方針

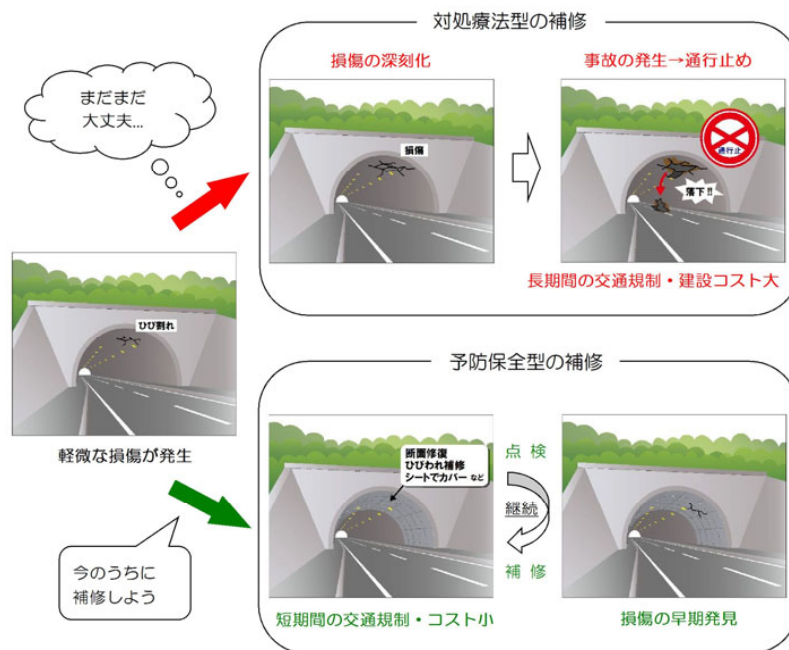
トンネル長寿命化修繕計画は、下記の項目を基本方針として策定します。

##### 【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】

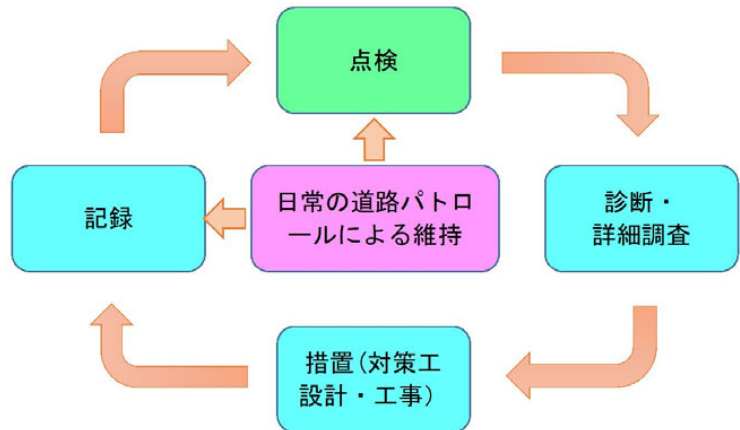
従来の「悪くなったら補修する」対処療法型（事後保全）ではなく、「悪くなる前に補修する」予防保全型の維持管理を行うことで、大規模な補修工事の回避を目指します。原則として5年毎に定期点検を行い、見つけた損傷に対して必要な補修工事を早期に実施することで、安全に通行できる状態を安定して確保することができます。



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となる「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。

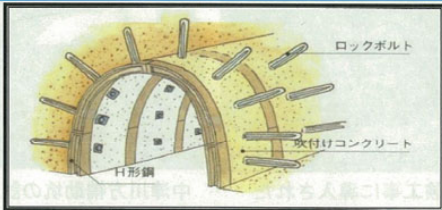


木製支保工

鋼製支保工



鋼製支保工

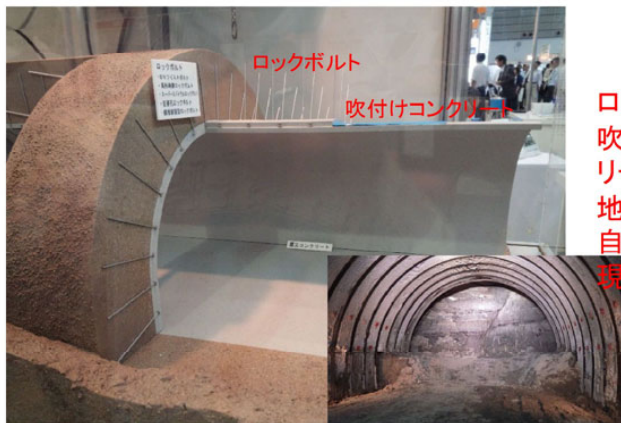


吹付けコンクリート・ロックボルト  
NATM工法(山岳工法)

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)



山岳工法(NATM工法)の断面模型と実際の掘削現場

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。



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	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 5px;">Bridge 明確な荷重と構造系</div> <p style="font-size: small;">(本図は※1 より転載)</p>	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 5px;">Tunnel 不明確な荷重と異なる構造系</div> <p style="font-size: small;">(本図は※1 より転載)</p>
長寿命化修繕計画の考え方	<p><b>【劣化予測型予防保全】</b></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><b>【状態監視型予防保全】</b></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





### 3.4. 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。

- 点検支援技術性能カタログ（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	

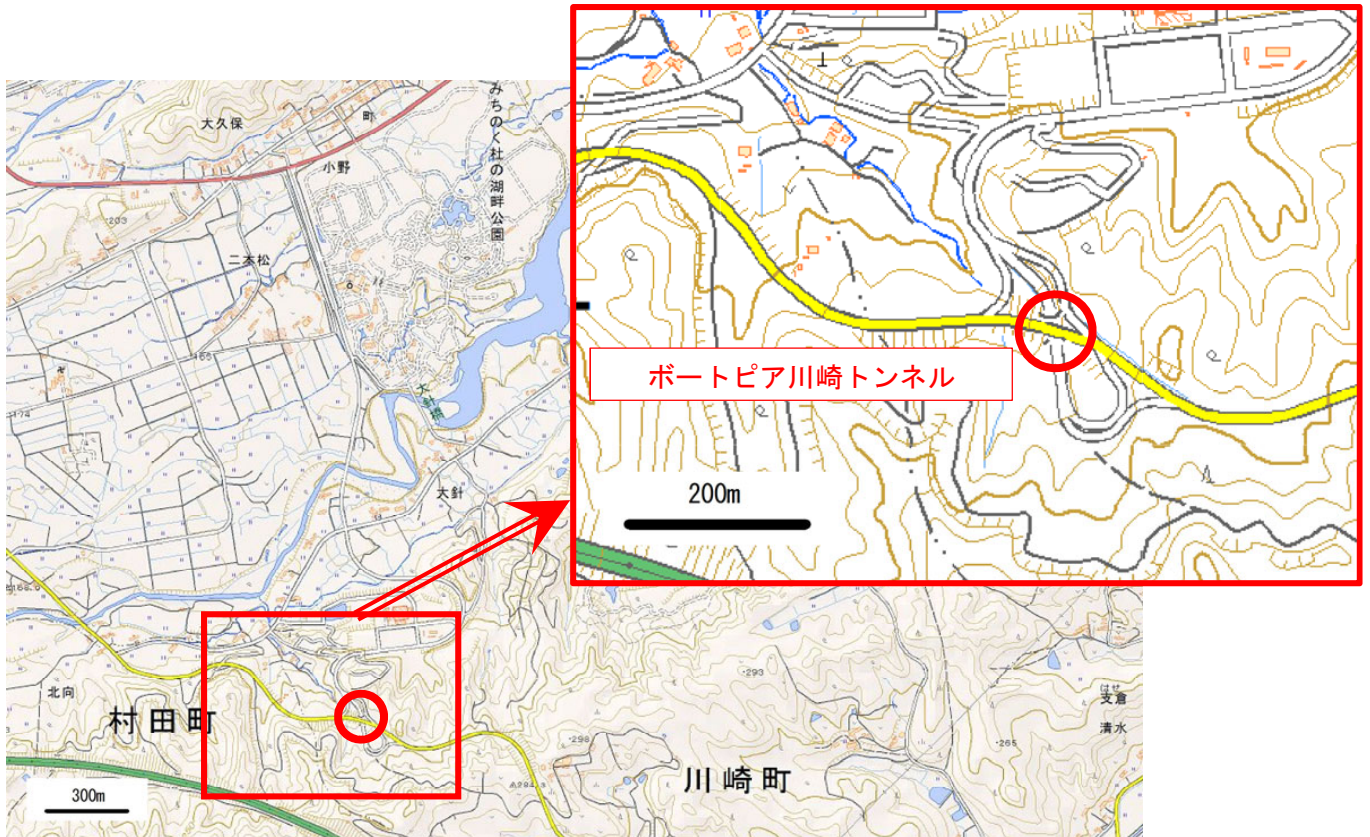
## 4. 対象施設の状態

### 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。

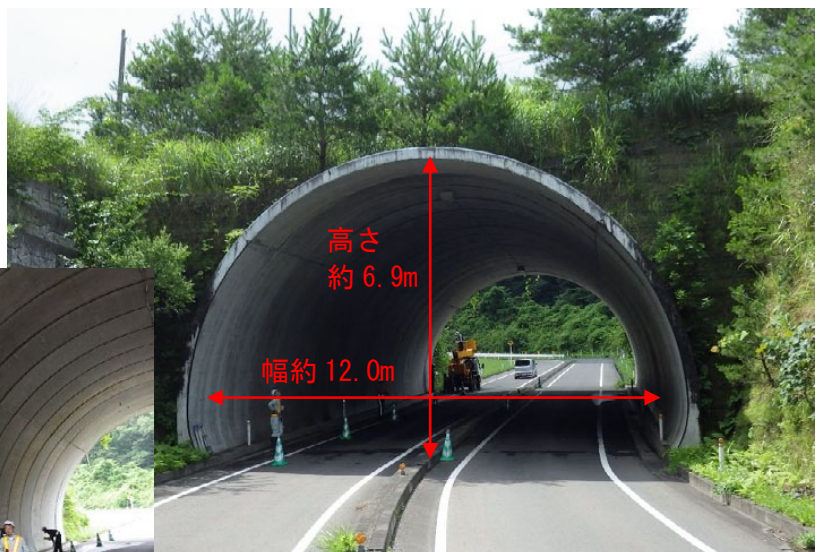


トンネル位置図

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。



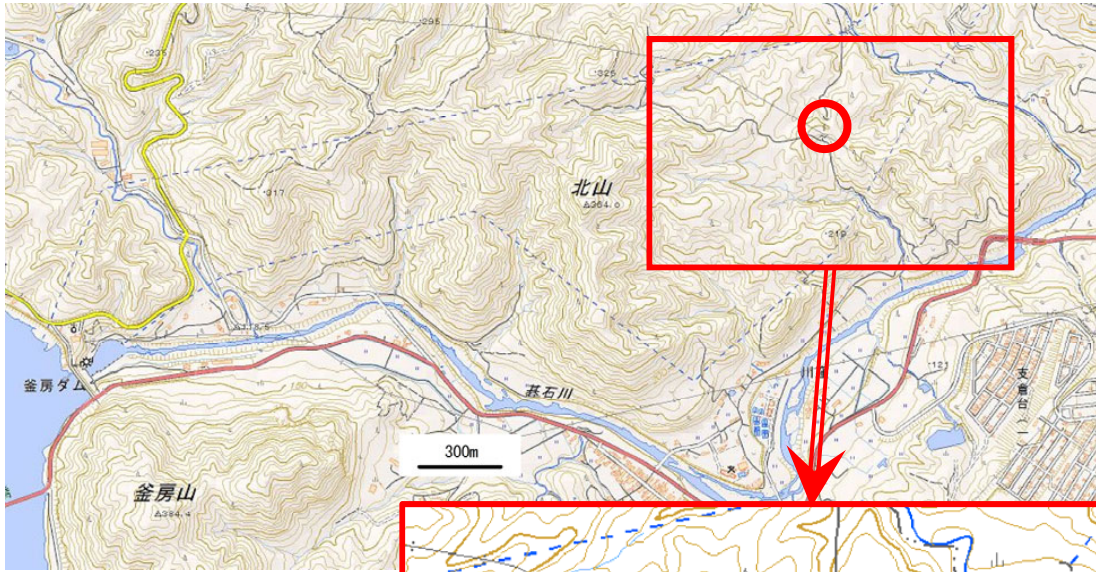
トンネルはアーチ型のコンクリートで構成



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





## 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 基石・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
	<b>優先順位</b>	<b>1位</b>	<b>2位</b>

### (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

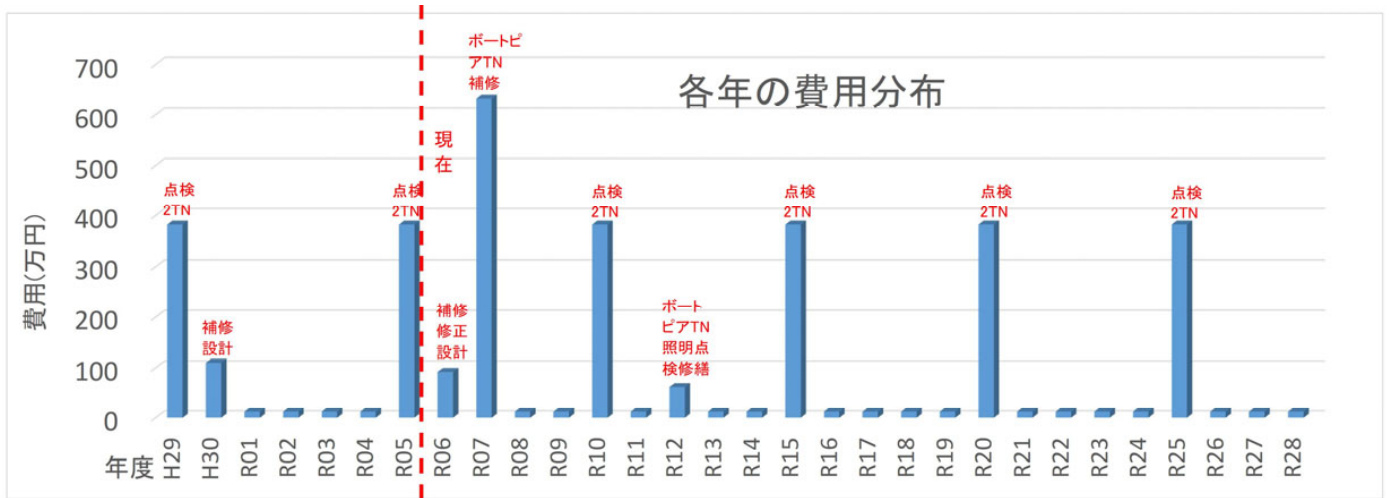
本町のトンネル維持費用の推定額は下表の通りです。

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を実施します。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。照明設備は簡易な設備とし、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となりますが、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。



## 【ボ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	
ボートピア川崎トンネル 延長34.0m 1998年完成 開削工法	点検工事費(万円); 諸経費と10%税込み。 2,234	定期点検判定	補修設計						定期点検判定	補修修正設計	補修工事			定期点検		
		250	49						250	40	595			250		
		維持費(万円): 照明灯2台電力費	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
	360	12	12	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					定期点検					定期点検			
50			250					250					250			
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。 835	道路管理物点検	補修設計						定期点検判定	補修修正設計	補修工事			定期点検		
		120	49						120	40	26			120		
		維持費(万円): 照明灯無し														
	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					定期点検					定期点検			
			120					120					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となる「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

The image displays a detailed 'トンネル管理台帳' (Tunnel Management Ledger) with the following sections:

- 基本情報 (Basic Information):** Includes fields for tunnel name (e.g., トライアトンネル), location (e.g., 町道下平線), management name, and technical details like length (L=630m) and construction date (1960/11/1).
- 点検結果 (Inspection Results):** Contains inspection dates (e.g., 2017年7月4日), inspector names, and a table for recording inspection findings.
- 補修工事履歴 (Repair Work History):** A table with columns for work number, date, and description of repair work.
- 損傷状態 (Damage Status):** A section with photographs showing the interior of the tunnel, highlighting areas of damage or wear.

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