

いの町 トンネル長寿命化修繕計画

平成31年3月

いの町役場

いの町道路トンネル長寿命化修繕計画について

1. いの町の道路トンネルの現状と課題

いの町では、計 12 本（総延長 2,018.6m、2019 年 2 月現在）の道路トンネルを管理しています。

その多くは昭和年代に施工された比較的古いトンネルが多く、今後、経年とともにトンネルの老朽化が進行し（図-1 参照）、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あります。

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。



図-1 経年に伴うトンネル築年数割合の推移
(施工時期が不明な南川トンネル除く)

2. いの町の道路トンネル長寿命化修繕計画の策定に向けて

いの町では、道路トンネル長寿命化修繕計画の策定に向けて、以下のような方針で臨みます。

2.1 道路トンネル長寿命化修繕計画の対象

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、非常用施設）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、道路トンネル長寿命化修繕計画においては、図-2 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-2 トンネル構造

2.2 道路トンネルの定期点検による健全性の診断

いの町では、高知県土木部道路課策定の「高知県道路トンネル点検要領（平成 28 年 3 月）」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-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-1 トンネルの変状区分

健全度 ランク ^{注1)}	状態	措置の内容	
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。	監視
	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、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。	監視 計画的に対策
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。	早期に対策	
IV	利用者に対して影響が及ぶ可能性が高いため、緊急 ^{注2)} に対策を講じる必要がある状態。	直ちに対策	

注1) 「道路トンネル定期点検用要領」(H26.6、国土交通省道路局 国道・防災課)に定める対策区分の判定に用いる区分に対応。

注2) 判定区分IVにおける「緊急」とは、早期に対策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いう。

(出典) 高知県土木部道路課：高知県道路トンネル点検要領、平成28年3月

2.3 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-2に示した付属施設(照明施設、非常用施設)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りますため、優先順位をつけて年間予算の最適化を図ります(図-3)。



図-3 LCC 予算の最適化の概念

2.4 トンネル長寿命化修繕計画の策定と実施

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-4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。

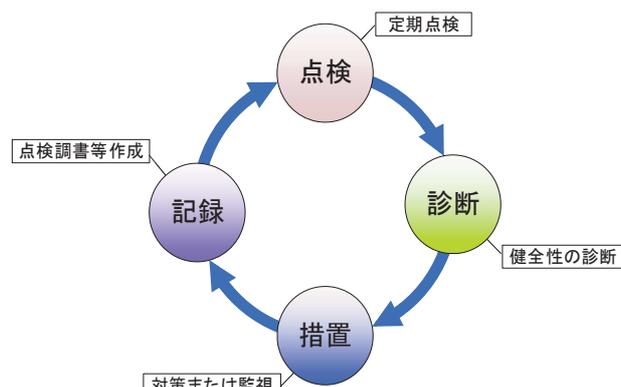


図-4 メンテナンスサイクル