

女川町トンネル長寿命化修繕計画

令和4年度策定
(令和7年度修正)



令和5年3月
女川町建設課

【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
3. 6. 計画全体の目標	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
4. 3. 維持管理履歴表	11
5. 対策内容と実施時期	12
5. 1. 対策内容	12
5. 2. 対策の優先順位の考え方	13
5. 3. 対策に係る全体概算事業費	14
5. 4. 維持補修に関する情報の管理・更新	16

1. はじめに

1.1. 計画の位置付け

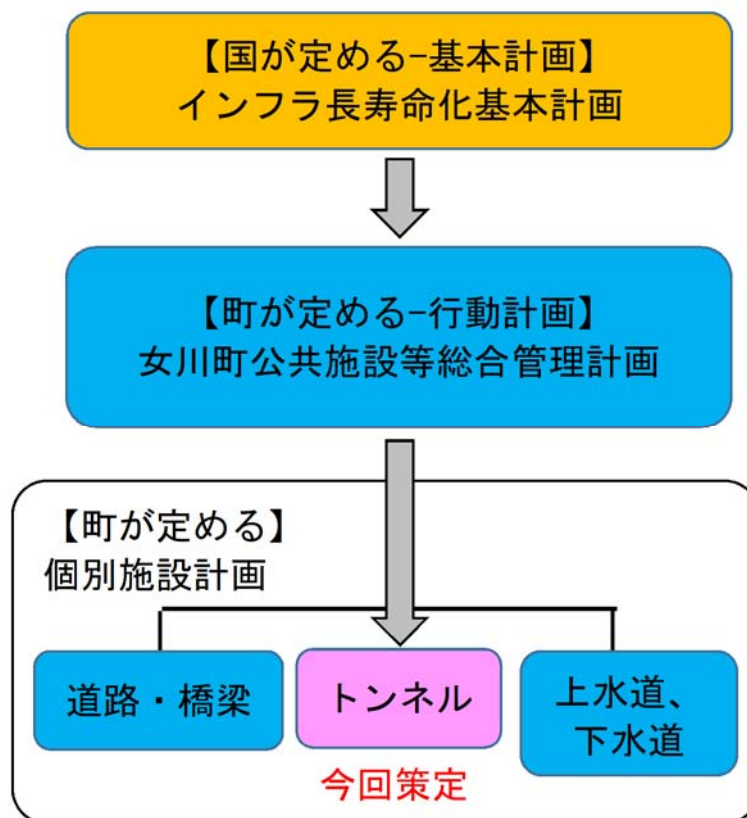
本町の「トンネル長寿命化修繕計画」は、国が定めた「インフラ長寿命化基本計画 平成 25 年 11 月」にもとづき策定しています。

「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	1185 箇所	1038 m/箇所
	1230 km	
一般国道(直轄)	1669 箇所	657 m/箇所
	1096 km	
一般国道(自治体管理)	2637 箇所	487 m/箇所
	1284 km	
都道府県道	2727 箇所	368 m/箇所
	1003 km	
市町村道	2353 箇所	199 m/箇所
	467 km	
合計	10571 箇所	481 m/箇所
	5081 km	

2023年3月末時点 国土交通省道路統計年報2024より

2.2. 計画期間

本計画では、下表のトンネルを対象として、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
1	万石浦トンネル	女川町針浜字猪落	町道浦宿猪落線	2003年	423	8.5	NATM工法	R4	Ⅱ	R9
2	浦宿アンダーパス	女川町浦宿浜	町道浦宿12号線	不明	42	5.0	カルバート	R4	Ⅲ	R8

3. 計画の策定方針

3.1. 計画策定の基本方針

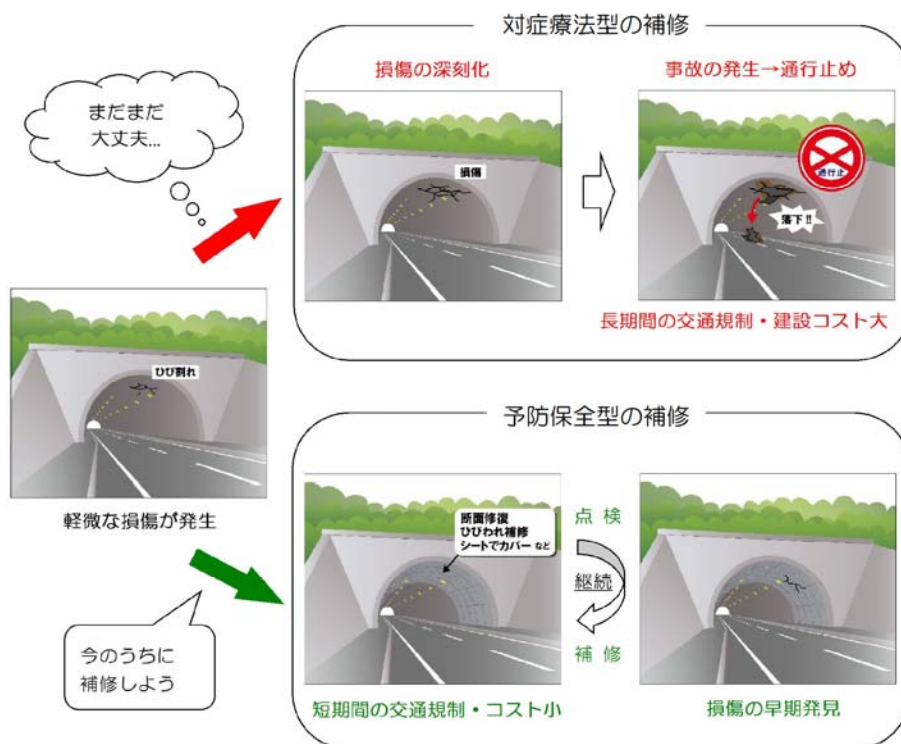
トンネル長寿命化修繕計画は、下記の項目を基本方針として策定します。

【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】

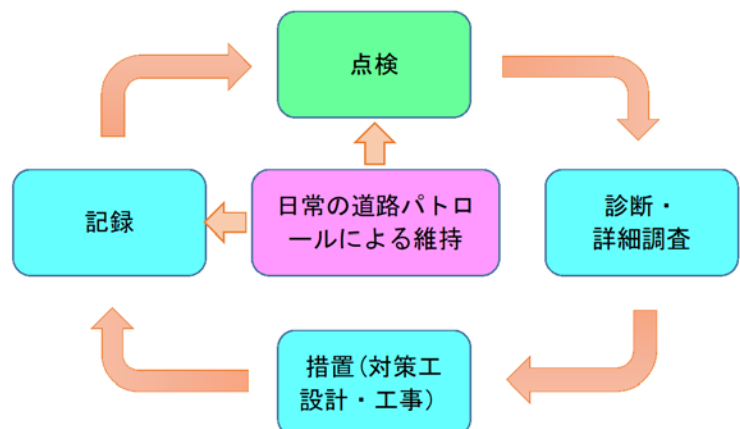
従来の「悪くなったら補修する」対症療法型（事後保全）ではなく、「悪くなる前に補修する」予防保全型の維持管理を行うことで、大規模な補修工事の回避を目指します。原則として5年毎に定期点検を行い、見つけた損傷に対して必要な補修工事を早期に実施することで、安全に通行できる状態を安定して確保することができます。



対症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。

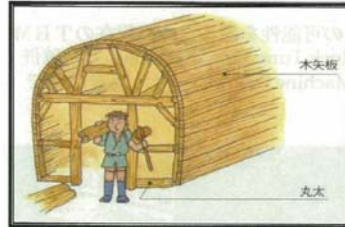
- 特性①：トンネルは、岩とコンクリート・鉄骨などの材料が一体となって形を保っています。

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)



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。


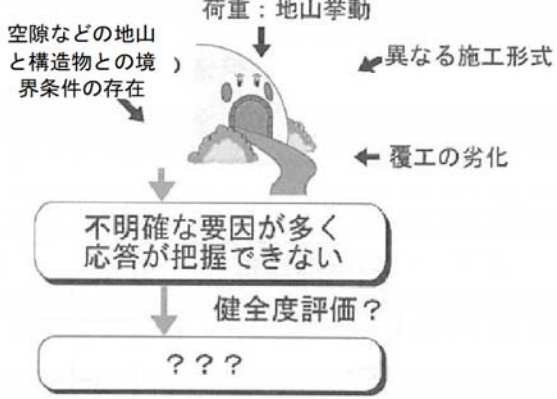
3.2.2. トンネル長寿命化修繕計画の考え方

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修繕計画の目的は、「大規模工事の回避」とし、各年の維持管理費用が出来るだけ平準化するように計画する。
- 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。

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>経年劣化 → 荷重：交通量など → 気象条件 環境 → 車両の大型化</p> <p>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</p> <p>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に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、Ⅱa（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 赤字内: 補修工事が必要

程度	判定区分		状 態
 軽 重	Ⅰ (健全)		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 (予防保全段階)	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。



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6年4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）

3.5. 費用の縮減に関する具体的な方針

今後、定期点検や補修・補強を実施する際には、トンネル維持費用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トンネル維持費用の縮減は望めません。

したがってトンネル維持費用の縮減手法としては、前述の新技術等の活用のほか、点検・工事の工程短縮等、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。

3.6. 計画全体の目標

(1)計画期間において、トンネル2施設を対象に、補修工事で新技術を活用し、約65万円のトンネル維持費用縮減の効果を見込みます。

新技術等の活用に関する短期的な数値目標及びそのコスト縮減効果

施設名	費用縮減目標
万石浦トンネル	トンネル補修工事に新技術を適用…約5万円
浦宿アンダーパス	トンネル補修工事に新技術を適用…約60万円

(2)トンネルの集約化・撤去に関しては、周辺道路の整備状況およびトンネルの利用状況などを考慮しながら、必要に応じて検討していくこととします。

なお、町が管理するトンネルは、平常時の産業・生活活動および災害時の避難路・物資輸送・消防活動に重要な役割を果たしているため、トンネルの集約化・撤去を行うことは困難です。

4. 対象施設の状態

4.1. 対象施設の諸元

(1) 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。

本町が管理する道路トンネル

	トンネル名称	延長(m)	施工方法	建設年度	経過年数 (2022年現在)
1	万石浦トンネル	423	山岳	2003	19
2	浦宿アンダーパス	42	カルバート	不明	不明

地理院地図



トンネル位置図

地理院地図(電子国土Web)より出力の図に追記

【トンネル諸元】

項 目	万石浦トンネル (マンゴクウラトンネル)	浦宿アンダーパス (ウラシュクアンダーパス)
路線名	町道 浦宿猪落線	町道 浦宿 12 号線
完成年次	2003 (平成 15) 年	不明
トンネル延長	423m	42m
幅員	全幅員 8.5m 車道幅員 7.0m	全幅員 4.4m 車道幅員 3.4m
高さ	有効高 4.7m	有効高 2.8m
施工方法	山岳工法 (NATM)	カルバート
車両交通量	情報なし	情報なし
付属施設	照明灯 50 台	照明灯 3 台

	坑口 (2022 年 9 月)	坑内 (2022 年 9 月)
万石浦 トンネル		
浦宿アン ダーパス		

4.2. 直近における点検結果

最新の定期点検は令和4年度に実施しました。

現在では早急に対策が必要なトンネルはありません。コンクリートの一部に発生した「うき」や「漏水」に注意を要する箇所があります。

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 万石浦トンネル	町道 浦宿猪落線	2003	423	8.5	山岳(NATM)		Ⅱ R1	⇒ Ⅱ R4	【判定Ⅱa】 「うき」8箇所 「濁音」1箇所 「豆板」1箇所 【判定Ⅱb】 「うき」「鋼材腐食」「漏水」「舗装目地欠け」 対策工は無し	【判定○】 ・照明灯具50台
2 浦宿アンダーパス	町道 浦宿12号線	不明	42	5	カルバート		—	⇒ Ⅲ R4	【判定Ⅲ】 ひび割れ(密集)4箇所。早期措置が必要。 【判定Ⅱa】 「うき」38箇所 「ひび割れ」4箇所 「鋼材腐食」5箇所 「漏水」1箇所 対策工は無し	【判定○】 ・照明灯具3台 ・防護柵

トンネル点検における判定区分 赤枠内: 補修工が必要

程度	判定区分		状態
<div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="writing-mode: vertical-rl; margin-right: 5px;">軽</div> <div style="flex-grow: 1; border-left: 2px solid blue; margin-left: 5px; position: relative;"> <div style="position: absolute; top: 0; bottom: 0; left: 0; right: 0; background: linear-gradient(to bottom, transparent 49%, blue 49% 51%, blue 51% 100%);"></div> <div style="position: absolute; bottom: 0; left: 0; right: 0; background: linear-gradient(to bottom, blue 49% 51%, blue 51% 100%);"></div> </div> <div style="writing-mode: vertical-rl; margin-left: 5px;">重</div> </div>	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)	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、 <u>監視を必要とする</u> 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 <u>計画的に対策を必要とする</u> 状態
	Ⅲ (早期措置段階)		早晩、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</u> 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>緊急に対策を講じる必要がある</u> 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。

4.3. 維持管理履歴表

【万石浦トンネル】

年度	時期	実施事項	備考
平成 15	2003 年	トンネル完成、供用	
令和 1	2019 年	定期点検(初回)：健全度Ⅱ	
令和 4	2022 年	定期点検(2 回目)：健全度Ⅱ	
令和 5	2023 年 8 月	トンネル長寿命化修繕計画策定	
令和 7	2025 年 12 月	トンネル長寿命化修繕計画修正	

【浦宿アンダーパス】

年度	時期	実施事項	備考
不明	不明	アンダーパス完成、供用	
令和 4	2022 年	定期点検(初回)：健全度Ⅲ	
令和 5	2023 年 8 月	トンネル長寿命化修繕計画策定	
令和 7	2025 年 12 月	トンネル長寿命化修繕計画修正	

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:補修工が必要
程度	判定区分		状 態	対策所要年数
	Ⅰ (健全)		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 (予防保全段階)	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	30年
		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	5年
	Ⅲ (早期措置段階)		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	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、緊急に対策を講じる必要がある状態	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(維持工事が重点監視)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(応急工事で維持工事)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	万石浦トンネル	浦宿アンダーパス
1	路線重要度	同等と考える	町道浦宿猪落線 ①緊急指定無し ②交通量不明(少) ③迂回路有り	町道浦宿12号線 ①緊急指定無し ②交通量不明(少) ③迂回路有り
2	健全度	浦宿アンダーパスの方が優先度は高い	Ⅱ予防保全段階 変状数少ない 早期対策は不要	Ⅲ早期措置段階 ひび割れが進行する可能性あり
3	特記事項	ともに生活上重要	針浜地区の生活道路	近傍に町立第四保育所
4	経年	比較的新しいトンネルといえる	19年;2003年完成	不明
		優先順位	2番目	1番目

(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。

①の緊急輸送路はともに対象外、②の交通量はともに少ない、③はともに迂回路有り。総合して同等の重要度と考えられます。

(2) トンネル健全度

浦宿アンダーパスの方が変状数が多く、優先度が高いと考えられます。ともに補修工事は未実施で、浦宿アンダーパスは早期の対策が必要な状態です。

(3) 特記事項

①万石浦トンネルは、針浜地区の生活道路として機能しています。

②浦宿アンダーパスは、近傍に保育所があり朝夕の時間帯は利用者が増加します。

(4) 設置年

ともに50年未満の比較的新しいトンネルと言えます。

(5) 対策の優先順位

上記の検討によって、更新の優先順位は 1番目：浦宿アンダーパス、2番目：万石浦トンネル、とします。



5.3. 対策に係る全体概算事業費

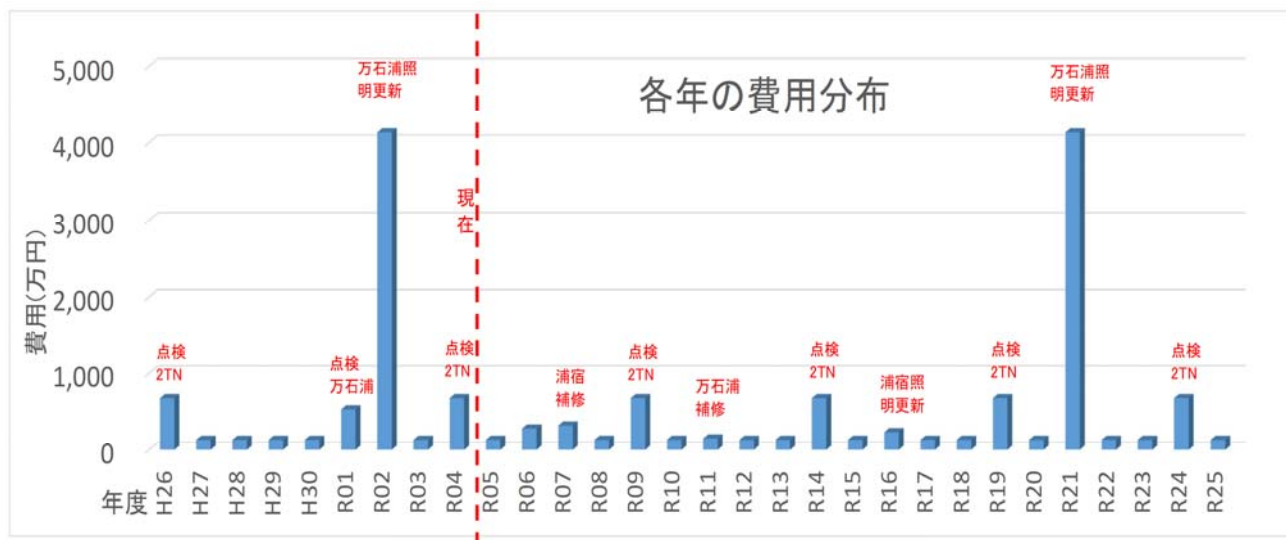
本町のトンネル維持費用の推定額は下表の通りです。

トンネルを 30 年間維持するための推定費用（2014 年～2043 年）経費・税込

	万石浦トンネル	浦宿アンダーパス	計
点検工事費	10,817 万円	1,340 万円	12,157 万円
維持費	3,600 万円	360 万円	3,960 万円
計	14,417 万円	1,700 万円	16,117 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、約 20 年ごとの照明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、修繕計画表に整理しました。

(2) 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。

(3) 本体補修設計費・工事費

浦宿アンダーパスはⅢ判定であり、次回 2027 年点検までに補修設計・工事を行うと想定しました。万石浦トンネルは次回 2027 年点検の後に補修工事を行うと想定しました。対策を行った変状は判定Ⅰとなりますが、点検時に対策工の効果と劣化状態を確認します。

(4) 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～10 万円程度と推定しました。

(5) 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行います。照明設備は、20 年間使用できると想定しました。更新工事費は 100 万円～4000 万円程度と推定しました。

(6) 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、定期点検制度開始の平成 26(2014)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あります。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。



【万石浦トンネル 長寿命化修繕計画年表】

トンネル長寿命化修繕計画年表 女川町

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		11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
	和暦		H26	H27	H28	H29	H30	R01	R02	R03	R04	R05	R06	R07	R08
	西暦		2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
万石浦トンネル 延長423m 2003年完成 山岳	点検工事費(万円): 諸経費と10%税込み。	道路管理物点検						定期点検判定Ⅱ	照明更新		定期点検判定Ⅱ				
		10,817	400					400	4,000		400				
	維持費(万円): 照明灯50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
		3,600	120	120	120	120	120	120	120	120	120	120	120	120	120
24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39
R09	R10	R11	R12	R13	R14	R15	R16	R17	R18	R19	R20	R21	R22	R23	R24
2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042
定期点検		補修工事			定期点検					定期点検		照明更新			定期点検
400		17			400					400		4,000			400
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
120	120	120	120	120	120	120	120	120	120	120	120	120	120	120	120

【浦宿アンダーパス 長寿命化修繕計画年表】

トンネル長寿命化修繕計画年表 女川町

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		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	和暦		H26	H27	H28	H29	H30	R01	R02	R03	R04	R05	R06	R07	R08
	西暦		2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
浦宿アンダーパス 延長42m 完成年不明 カルパート	点検工事費(万円): 諸経費と10%税込み。	道路管理物点検									定期点検判定Ⅲ		補修設計	補修工事	
		1,340	150								150		150	190	
	維持費(万円): 照明灯3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
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
R09	R10	R11	R12	R13	R14	R15	R16	R17	R18	R19	R20	R21	R22	R23	R24
2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042
定期点検				定期点検		照明更新				定期点検					定期点検
150				150		100				150					150
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

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

[illegible]

トンネル管理台帳のイメージ図

以上

