

由利本荘市トンネル長寿命化修繕計画



茶屋掛場トンネル（岩城地区）

令和8年4月

由利本荘市 建設部 建設政策課

～ 目 次 ～

1. はじめに

- (1) 本計画の位置付け・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・P 1
- (2) 対象施設・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・P 2
- (3) 計画期間・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・P 2

2. トンネルの現状と課題

- (1) 本市のトンネルの現状・・・・・・・・・・・・・・・・P 4

3. トンネル維持管理の基本的な考え方

- (1) 管理の基本方針・・・・・・・・・・・・・・・・P 6
- (2) 点検方法・・・・・・・・・・・・・・・・P 7
- (3) 定期点検・・・・・・・・・・・・・・・・P 8
- (4) 管理水準・・・・・・・・・・・・・・・・P11
- (5) 対策の優先順位・・・・・・・・・・・・・・・・P12
- (6) 修繕方針・・・・・・・・・・・・・・・・P12
- (7) 主な対策内容・・・・・・・・・・・・・・・・P12

4. トンネルの診断結果、対策の優先順位・内容、実施時期、対策費用

- (1) 診断結果・・・・・・・・・・・・・・・・P13
- (2) 対策優先度について・・・・・・・・・・・・・・・・P20
- (3) 対策内容と実施予定時期・・・・・・・・・・・・・・・・P22
- (4) 維持管理計画・・・・・・・・・・・・・・・・P23

5. 長寿命化修繕計画による効果

- (1) 全体事業費とコスト縮減効果・・・・・・・・P25
- (2) 新技術等の活用について・・・・・・・・P25
- (3) 集約化・撤去について・・・・・・・・P27

1. はじめに

(1) 本計画の位置付け

由利本荘市では日本における高度経済成長期からこれまで多くの道路施設が建設されており、今後、老朽化が急速に進行する橋梁や舗装、トンネルなどの施設を限られた財源で、適正かつ計画的に維持管理していくための取り組みが不可欠となっています。

そのため本市では、従来の対症療法型から予防保全型の修繕へと転換を図り、将来的な財政負担の低減と平準化及び道路交通の安全性確保を図ることを目的として、「由利本荘市公共施設等総合管理計画（行動計画）」を策定しました。

「由利本荘市トンネル長寿命化修繕計画」は、道路トンネルにおける定期点検及び修繕の具体的な対応方針を定めたものであり、上記行動計画に基づく個別施設計画の一つです。

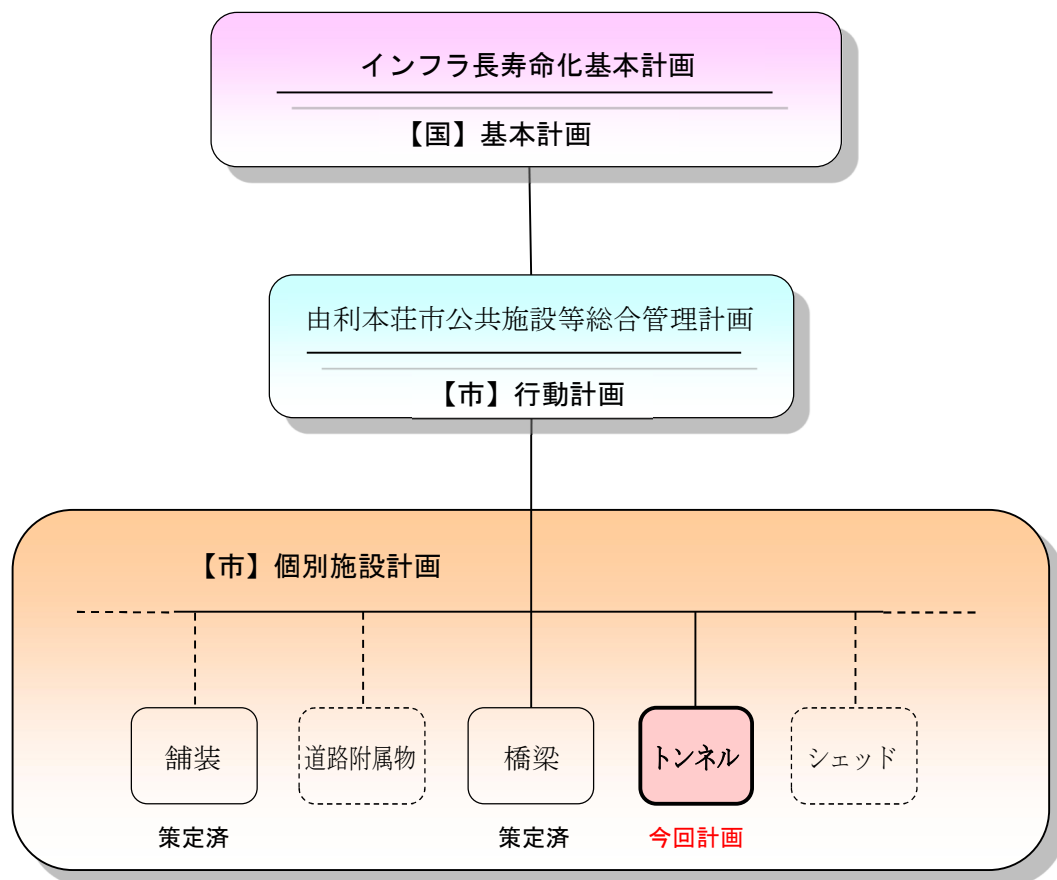


図1-1 インフラ長寿命化計画の体系イメージ

(2) 対象施設

本計画において対象とする施設は、道路法第2条に定めるトンネルのうち、由利本荘市が管理する箇所¹の道路トンネル（以下、本市のトンネル）としており、本市のトンネルの概要は次のとおりです。（表1-1、表1-2、図1-2）

表1-1 管理道路の状況(R8.2現在)

道路種別	路線数	トンネル数	管理延長 (m)	舗装済	
				延長(m)	率(%)
1級市道	130	4	369,073	361,789	98.0
2級市道	137	0	264,969	234,262	88.4
その他市道	3,380	2	1,480,246	858,420	57.9
合計	3,647	6	2,114,288	1,45,473	68.7

表1-2 対象トンネル一覧

整理番号	地区	トンネル名称	道路種別	路線名	トンネル長 (m)	幅員 (m)	有効高 (m)
1	岩城	天鷲トンネル	1級市道	二古亀田線	241.0	10.5	4.7
2	岩城	茶屋掛場トンネル	1級市道	岩城東幹線	80.0	8.5	4.7
3	大内	長坂トンネル	1級市道	葛岡中俣線	180.0	9.8	5.9
4	大内	小又沢トンネル	1級市道	畑線	94.3	9.0	4.7
5	本荘	諏訪山トンネル	その他市道	諏訪山線	110.0	8.0	4.5
6	由利	大谷地トンネル	その他市道	大谷地2号線 自歩道	18.0	3.0	2.0

(3) 計画期間

当該計画の計画期間は5年間とします。

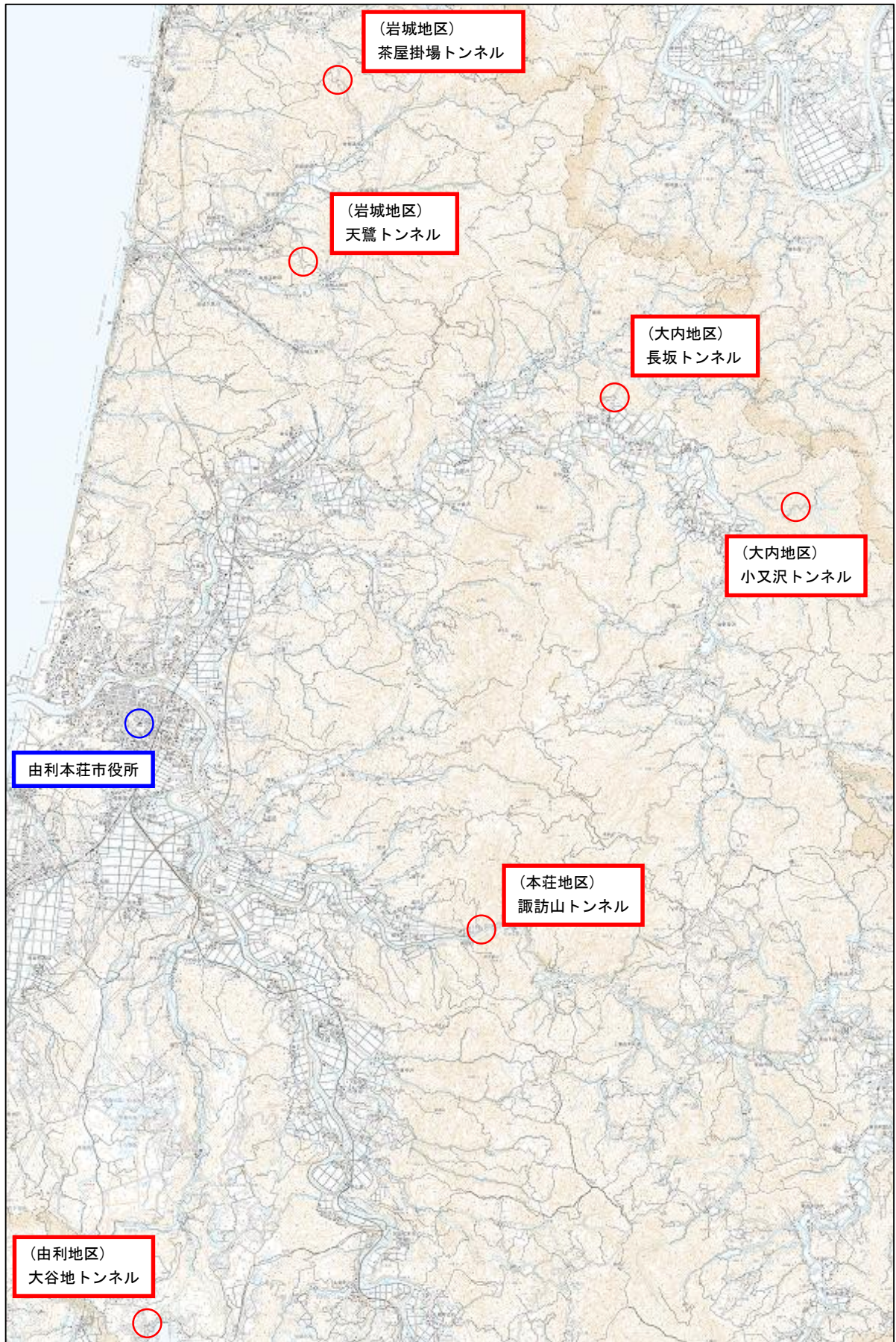


図1-2 トンネル位置図

2. トンネルの現状と課題

(1) 本市のトンネルの現状

本計画策定時（平成30年3月）では建設から50年以上を経過した老朽トンネルは0%でしたが、本計画更新時（令和8年2月）には17%となり、30年後（令和8年）には全トンネルが建設後50年を超え、一気に老朽化していきます。

表2-1 対象トンネル一覧

整理番号	トンネル名称	延長(m)	施工方法	建設年度	経過年数 (R8.2現在)	10年後 経過年数
1	天鷲トンネル	241.0	N A T M工法	1999	27	37
2	茶屋掛場トンネル	80.0	N A T M工法	1996	30	40
3	長坂トンネル	180.0	矢板工法	1988	38	48
4	小又沢トンネル	94.3	矢板工法	1983	43	53
5	諏訪山トンネル	110.0	矢板工法	1970	56	66
6	大谷地トンネル	18.0	開削工法	1989	37	47

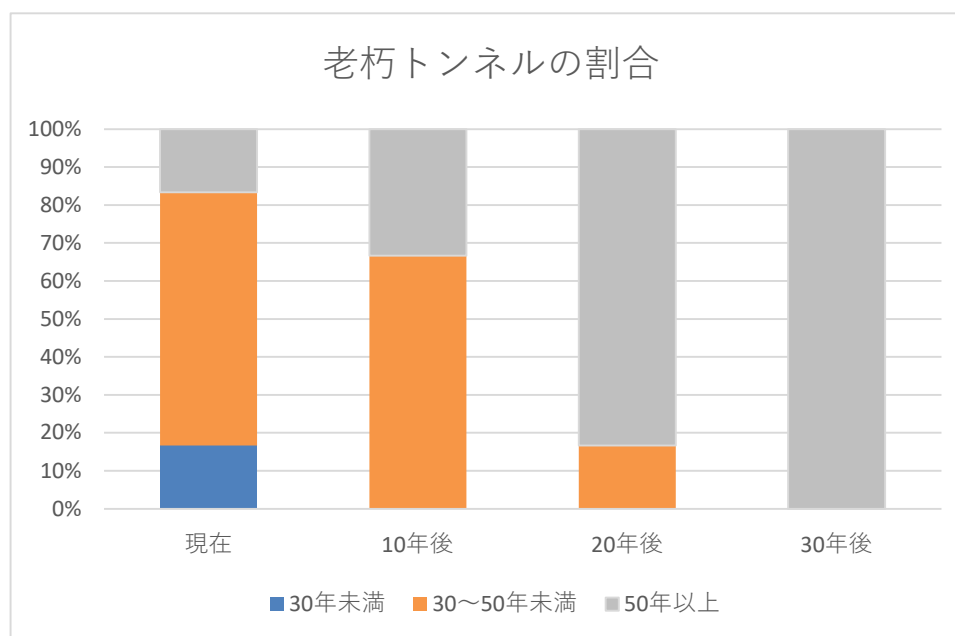


図2-1 トンネル経過年数の推移

また、本市のトンネルを建設時の工法別に見ると、1980年代以前に建設された在来工法（矢板工法）によるものが3箇所、1980年代以降主流となったN A T M工法によるものが2箇所に分類することができます。また自歩道のトンネルとして、開削工法で建設されたものもあります。

なお、在来工法（矢板工法）による1箇所はすでに建設から50年に達しています。

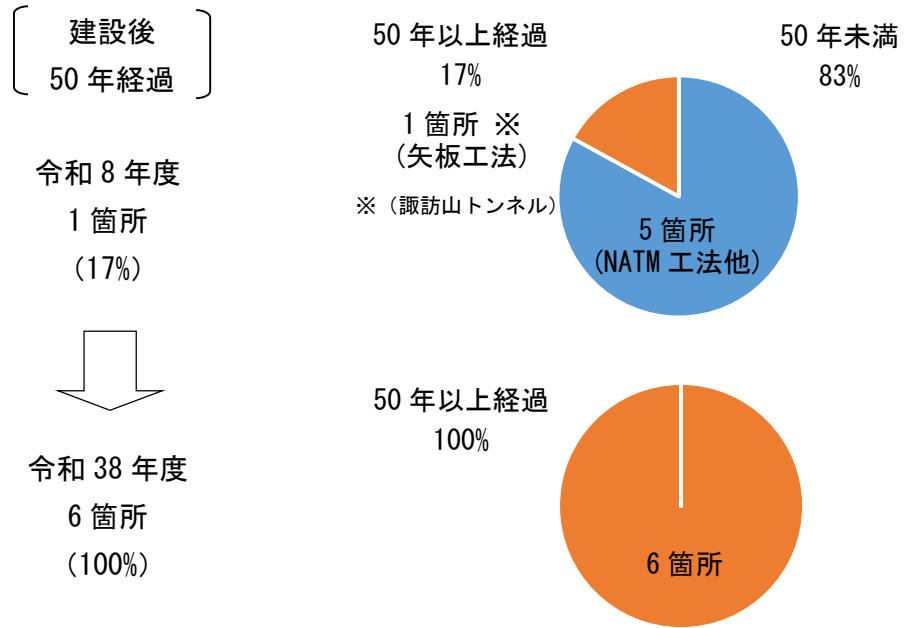


図2-2 トンネルの経過年数構成

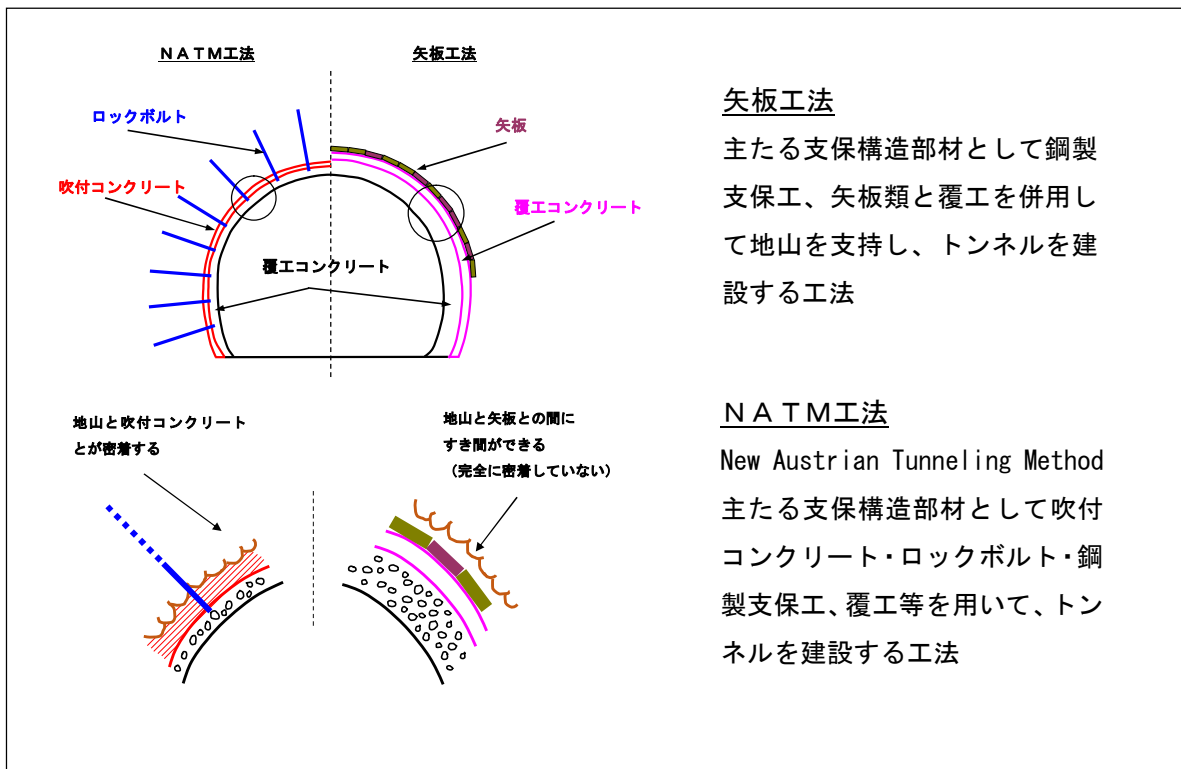


図2-3 トンネルの施工断面例

3. トンネル維持管理の基本的な考え方

(1) 管理の基本方針

持続可能な維持管理体制を確立し、対症療法的な修繕から計画的かつ予防保全的な修繕に転換することで安全で安心な道路サービスの提供を行うとともに、トンネル寿命を延命することで必要予算の平準化及び維持管理コストの縮減を図ります。

① 維持管理体制の確立

点検頻度や点検方法などを明確に定め、トンネルの健全度（状態）を把握することで、長寿命化修繕計画における基礎データを得ながら、早期対策を講じます。

② 計画的な予防保全への転換

これまでの対症療法型から、定期点検と適切な対策を効果的・効率的に行う予防保全型に転換することによって安全で安心な道路サービスの提供を確保し、社会的影響を小さくしていきます。また、予防的な修繕や計画的な更新により、ライフサイクルコストの縮減を図ります。

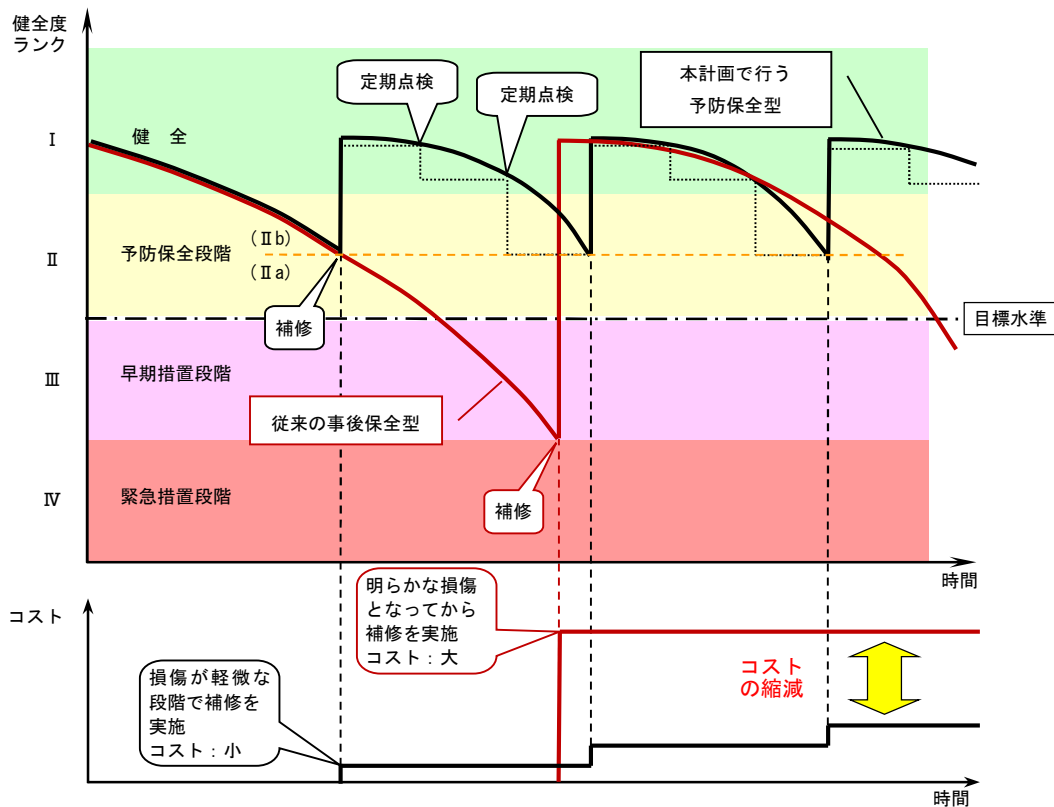


図3-1 コスト縮減のイメージ

③ 維持補修予算の平準化

劣化予測に基づいた各トンネルの中長期的な修繕計画を策定することにより、予算の平準化を図ります。

(2) 点検方法

トンネルを適切に管理していくうえで、個々のトンネルの健全度の把握のために、点検が必要となります。この点検の大きな目的は、「管理するトンネルの現状を把握し、その安全性や使用性に悪影響を及ぼしている重大な損傷を早期に発見して、適切な措置をとる事により、安全かつ円滑な交通を確保する。」ことにあります。

適切なトンネル維持管理を行うための点検を以下のように設定します。

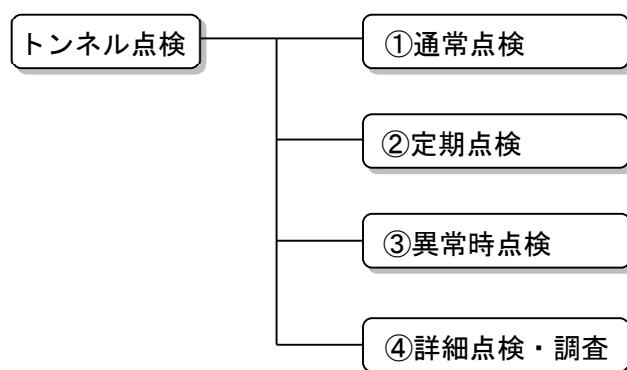


図3-2 点検の種類

① 通常点検（頻度：日常）

基本的には、市職員による道路パトロール時に行います。車内からの目視とともに徒歩による目視点検を実施します。

② 定期点検（頻度：基本5年毎）

5年ごとに行う近接目視を基本とした点検です。平成26年7月に改正道路法が施行され、道路管理者には5年に1度の近接目視による定期点検が義務化されました。点検は主に専門技術者が行います。

③ 異常時点検（頻度：異常発生時）

地震などの災害や大きな事故が発生した場合、あるいは予期していなかった異常がトンネルに発生した場合などにおいて、必要に応じてトンネルの安全性を確認し安全で円滑な交通確保と第三者への被害の防止を図るため行います。

④ 詳細点検・調査

点検の結果、変状の状況をより詳細に把握し、推定される変状原因の確認が必要となる場合には、変状の状況に見合った調査を実施します。この調査の結果から、対策工の必要性や緊急性を踏まえて変状等の健全性を診断します。

(3) 定期点検

① メンテナンスサイクル

道路トンネルの維持管理では、メンテナンスサイクル（点検、診断、措置、記録）を定められた期間で確実に実施することが重要です。

定期点検は、メンテナンスサイクルのうち、巡回等の日常的な維持管理や事故、災害時の緊急的な維持管理と区別し、定められた頻度や方法で点検を実施し、その結果を定量的・定性的に診断し、点検表に記録を残す一連の行為を指します。（図3-3）

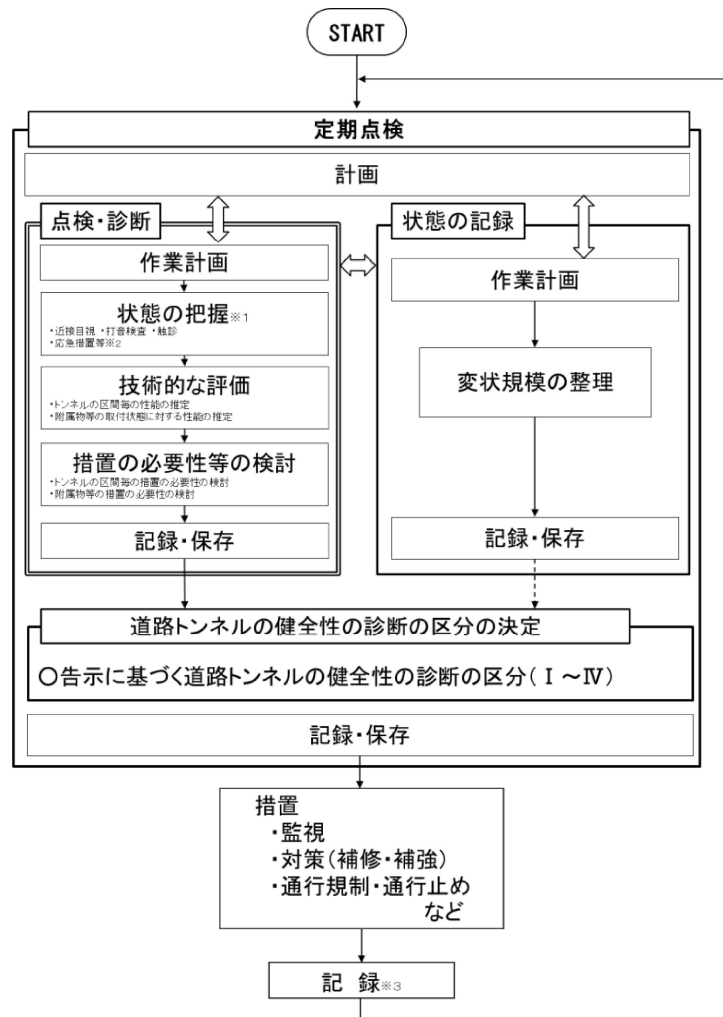


図3-3 メンテナンスサイクル基本フロー

道路トンネル定期点検要領（令和6年9月）国土交通省道路局 国道・技術課P6より

② 点検の頻度

定期点検は、5年に1回の頻度で実施することを基本とします。また、初回の定期点検は、トンネル建設後（覆工打設完了後）1年から2年の間に実施するのが望ましいとされており、原則として道路の供用開始までに実施します。なお、補修の場合において新たに覆工などを補修した場合も同様とします。

③ 点検の方法

定期点検は、基本としてトンネル本体工の変状を近接目視により観察します。また、覆工表面のうき・はく離等が懸念される箇所に対し、うき・はく離の有無及び範囲等を把握する打音検査を行うとともに、利用者被害の可能性のあるコンクリートのうき・はく離部を撤去するなどの応急措置を講じます。

1) 初回の点検

トンネルの全延長に対して近接目視により状況を観察すること、覆工表面を全面的に打音検査することを基本とします。

2) 2回目以降の点検

トンネル全延長に対する近接目視を基本に、前回定期点検からの新たな変状の発生や、変状の進行状況を確認します。また、変状状況把握のため、必要に応じて触診や打音検査を含む非破壊検査等を実施します。



高所作業車による近接目視、打音検査



たたき落とし

写真3-1 定期点検の状況

④ 対策区分の判定

対策区分の判定は、トンネルの変状・異常が利用者 に及ぼす影響を詳細に把握し、適切な措置を計画するために行うものであり、点検・調査結果の判定と同様に、点検・調査実施後に変状等に対して判定を行います。

トンネル本体工の場合、適切な措置を計画するため、変状毎に対策区分の判定を行います。

表3-1 対策区分の判定

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

目標水準



⑤ 健全性の診断

定期点検では、変状等の健全性の診断とトンネル毎の健全性の診断を下表の判定区分により行うことを基本とします。

表3-2 健全性の判定区分

区 分		状 態
I	健 全	構造物の機能に支障が生じていない状態
II	予防保全段階	構造物の機能に支障が生じていないが、予防保全の観点から措置を講ずることが望ましい状態
III	早期措置段階	構造物の機能に支障が生じる可能性があり、早期に措置を講ずべき状態
IV	緊急措置段階	構造物の機能に支障が生じている、又は生じる可能性が著しく高く、緊急に措置を講ずべき状態

目標水準



(4) 管理水準

予防保全による維持管理は、早期措置段階である「健全度ランクⅢ」に至る前の状態（対策区分Ⅱa）から計画的に対策を行っていくことを目標とします。

(5) 対策の優先順位

定期点検の結果、健全度Ⅳと判定されたトンネルを最優先で実施し、続いて健全度Ⅲと判定されたトンネルの修繕工事を実施します。

点検・詳細調査・補修によって健全度のランクを変更した場合には、優先順位の見直しを行います。

優先順位の考え方及び設定方法の詳細はP. 20に記述します。

(6) 修繕方針

- ① 点検、詳細調査の結果に基づく対策区分の判定に応じて対策を講じます。
- ② 緊急対応の必要があるトンネル(健全度Ⅳ)は、変状確認後直ちに応急対策を行い、診断後2年以内に本対策(中～長期的にトンネルの機能を回復・維持することを目的とした対策)を行います。
- ③ 早期に措置を講じる必要があるトンネル(健全度Ⅲ)は、必要に応じ応急対策を行い、診断後5年以内に本対策を行います。

(7) 主な対策内容

表3-3 本対策の代表例

変状区分	対策区分	本対策の代表例
外力による変状	外力対策	内面補強工
		内巻補強工
		ロックボルト工
材質劣化による変状	はく落防止対策	はつり落とし工
		断面修復工
		金網・ネット工
		当て板工
漏水による変状	漏水対策	線状の漏水対策工
		面状の漏水対策工
		地下水位低下工
		断熱工

※上記は例であり、実際には状況に応じて適切な対策を行うこと。

道路トンネル定期点検要領(平成26年6月)国土交通省道路局P8より

4. トンネルの診断結果、対策の優先順位・内容、実施時期、対策費用

(1) 診断結果

① 点検結果概要

令和4年および5年の定期点検による診断結果は以下に示すとおりです。
全6トンネルの内2トンネル(天鷲TN・長坂TN)が健全度Ⅲとなっています。

表4-1 診断結果の状況

整理番号	トンネル名称	延長(m)	幅員(m)	有効高(m)	点検完了	健全度
1	天鷲トンネル	241.0	10.5	4.7	R4	Ⅲ
2	茶屋掛場トンネル	80.0	8.5	4.7	R4	Ⅱ
3	長坂トンネル	180.0	9.8	5.9	R4	Ⅲ
4	小又沢トンネル	94.3	9.0	4.7	R5	Ⅱ
5	諏訪山トンネル	110.0	8.0	4.5	R5	Ⅱ
6	大谷地トンネル	18.0	3.0	2.0	R5	Ⅱ

1. 天鷲トンネル



アーチ部のうき・鉄筋露出「Ⅲ」

2. 茶屋掛場トンネル



アーチ部の鉄筋露出「Ⅱa」

3. 長坂トンネル



アーチ部の漏水（滴水～流下）

4. 小又沢トンネル



アーチ部の鋼材腐食

写真4-1 代表的な変状事例

② 各トンネルの変状状況内訳

直近の点検結果より、各トンネルに生じている変状の内訳について以下に示します。

(1) 天鷲トンネル

表 4-2 (1) 変状区分毎の内訳及び判定の割合

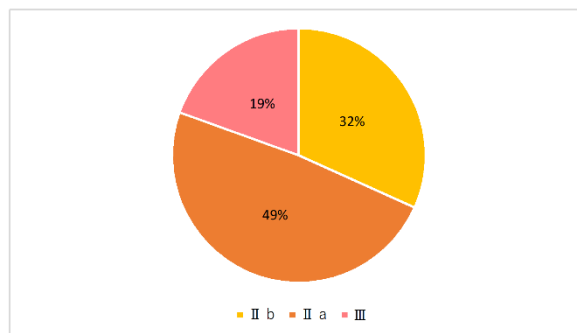
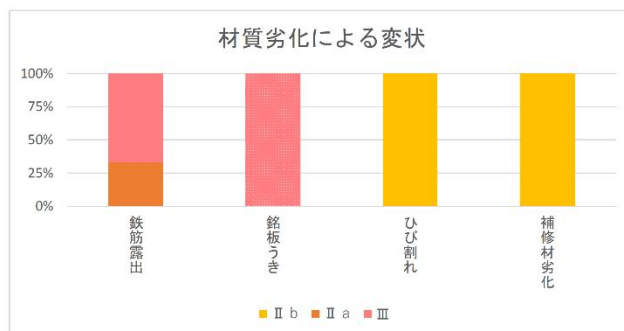
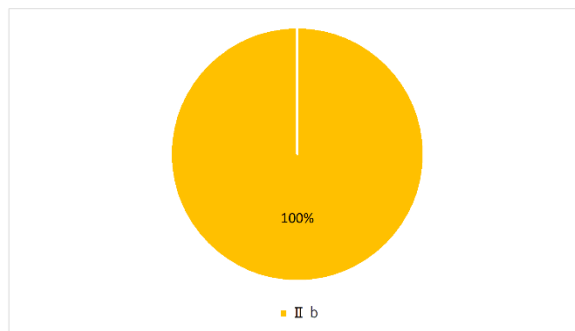
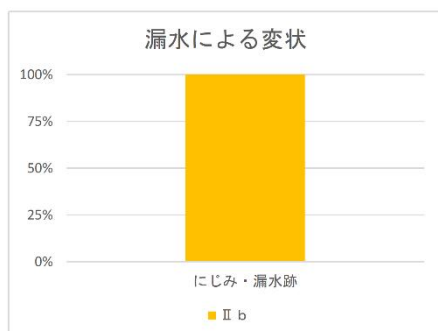


表 4-2 (2) 変状区分毎の内訳及び判定の割合



(2) 茶屋掛場トンネル

表 4-3 (1) 変状区分毎の内訳及び判定の割合

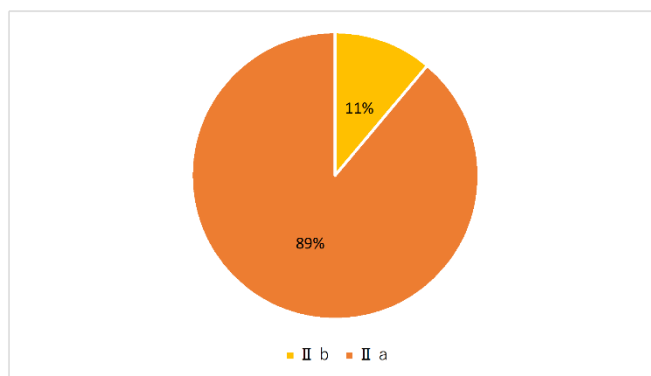
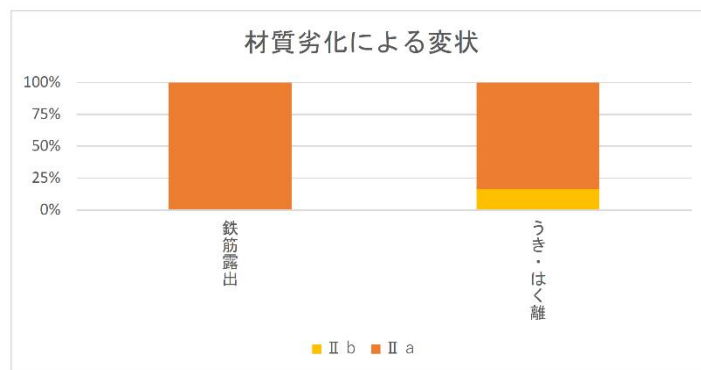
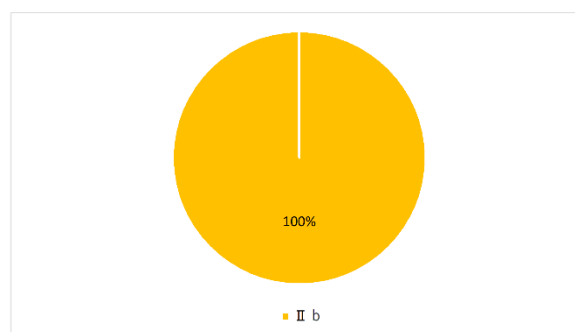
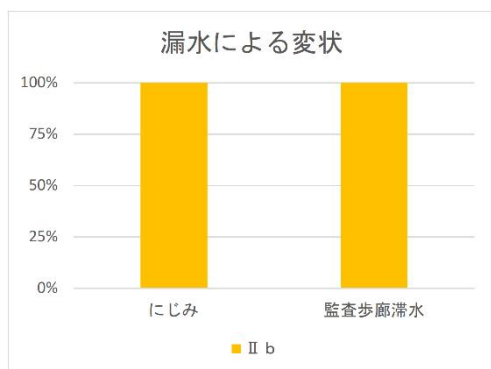


表 4-3 (2) 変状区分毎の内訳及び判定の割合



(3) 長坂トンネル

表 4-4 (1) 変状区分毎の内訳及び判定の割合

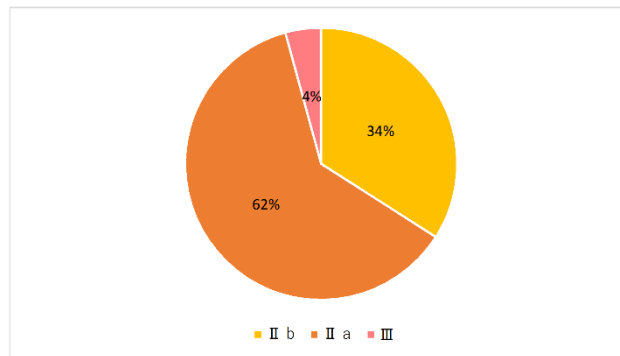
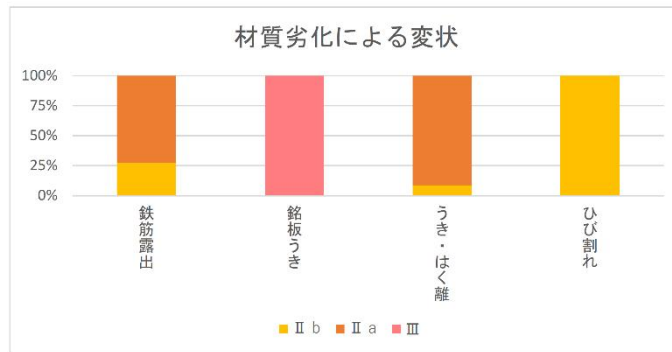
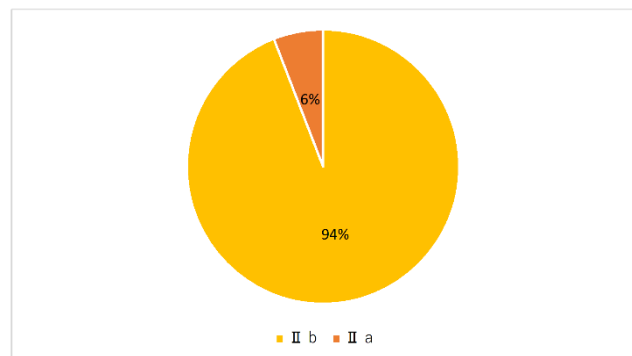
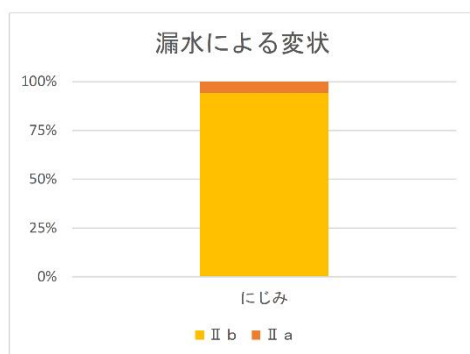


表 4-4 (2) 変状区分毎の内訳及び判定の割合



(4) 小又沢トンネル

表 4-5 (1) 変状区分毎の内訳及び判定の割合

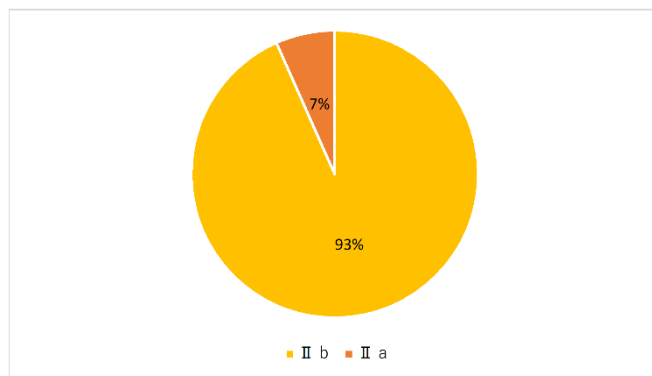
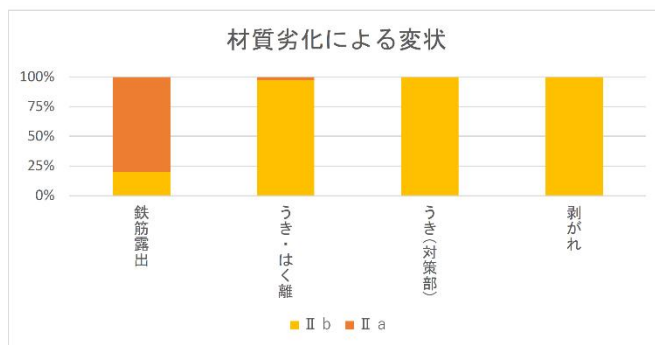
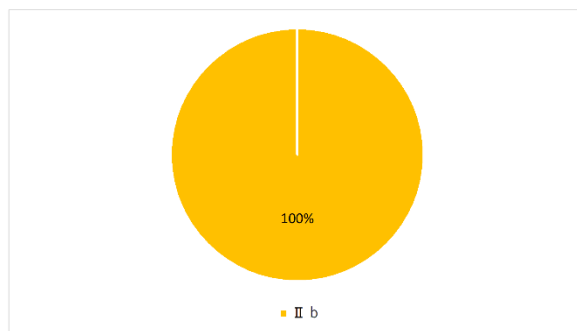
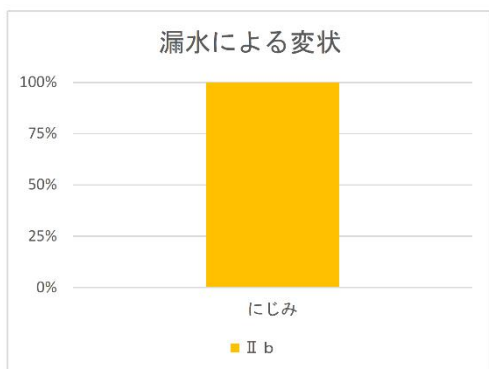


表 4-5 (2) 変状区分毎の内訳及び判定の割合



(5) 諏訪山トンネル

表 4-6 (1) 変状区分毎の内訳及び判定の割合

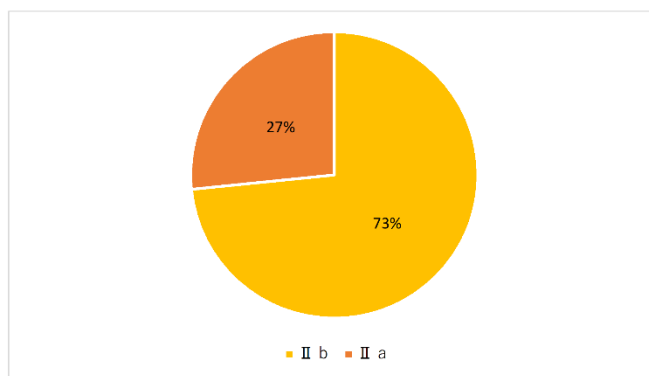
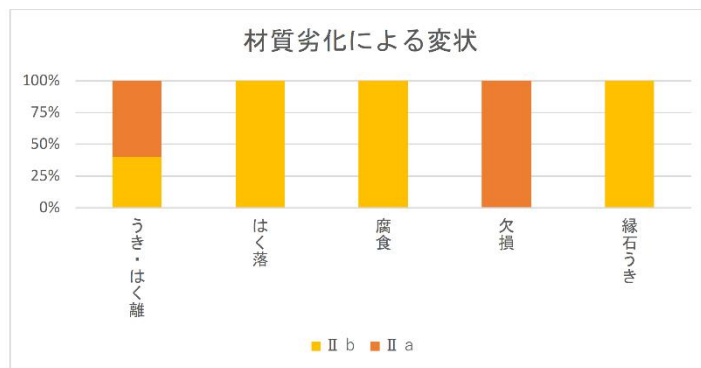
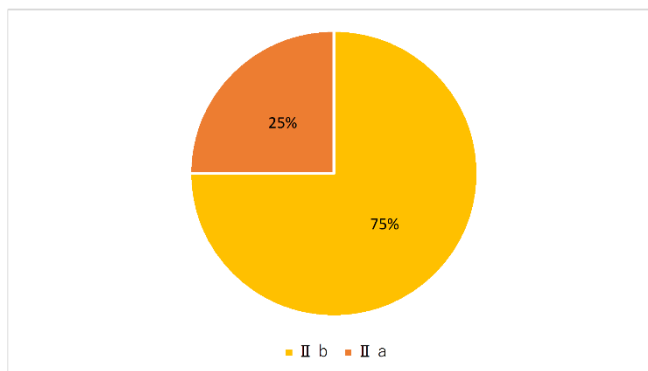
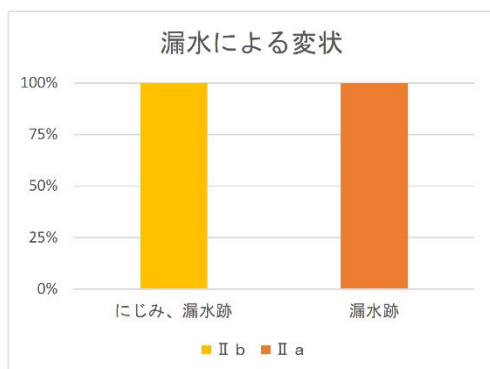
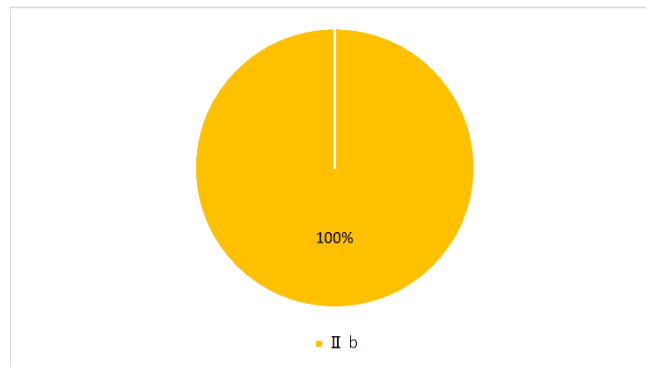
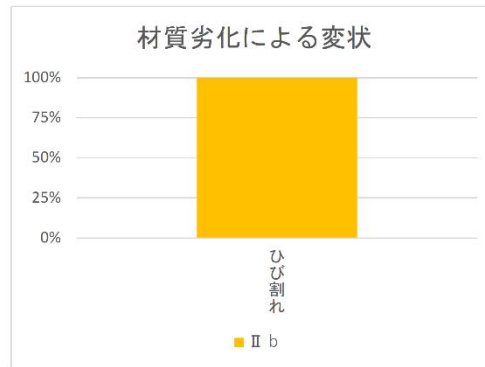


表 4-6 (2) 変状区分毎の内訳及び判定の割合



(6) 大谷地トンネル

表 4-7 変状区分毎の内訳及び判定の割合



(2) 対策優先度について

① 優先度の考え方

トンネル毎に優先順位を定め、順次対策を行います。

優先順位の決定にあたり、最も重要なのは安全性に係る問題であることから点検時に判定される「トンネル全体の健全度」の悪い(Ⅳ→Ⅲ→Ⅱ→Ⅰ)トンネルを最優先とします。また、ⅡについてはⅡaもしくはⅡbに分かれるため、そちらも考慮して優先順位の設定を行います。併せて、代替路がないトンネルや交通量の多いトンネルを優先的に補修するものとし、代替路の有無、市道等級により評価を行います。また、トンネル延長により規模の大きいトンネルを優先します。

上記を踏まえ、表4-8に示す各順位の合計数より優先度の設定を行います。

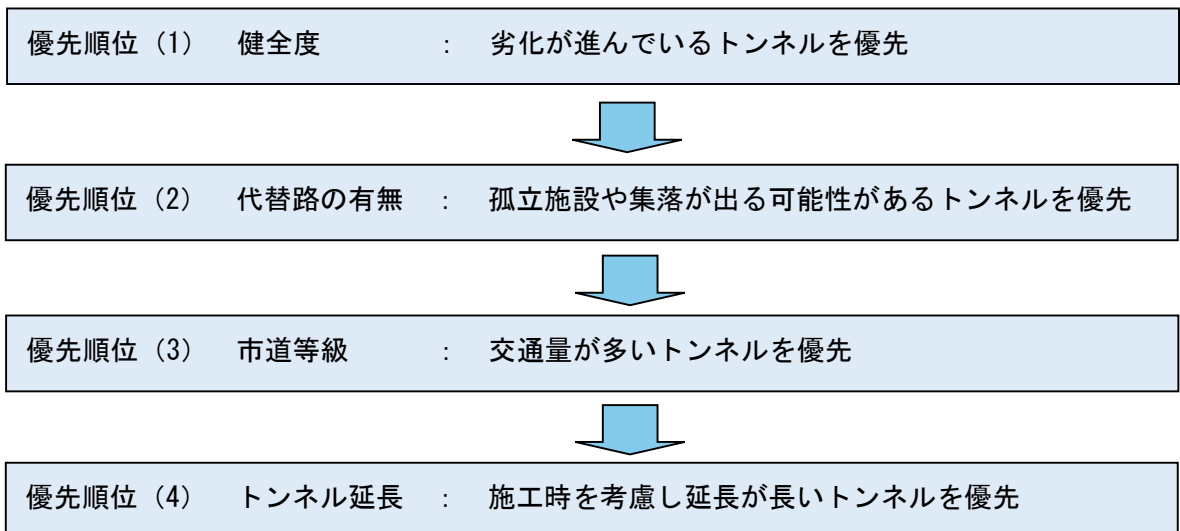


図 4-1 対策優先度の設定

表 4-8 (1) 健全度の順位

優先順位	健全度
1	Ⅳ
2	Ⅲ
3	Ⅱ a
4	Ⅱ b
5	Ⅰ

表 4-8 (2) 代替路の有無での順位

優先順位	代替路の有無
1	無
2	有

表 4-8 (3) 市道等級での順位

優先順位	市道等級
1	1 級市道
2	2 級市道
3	その他

優先度の考え方にに基づき設定した結果を以下に示します。

表4-9 対策優先度一覧

整理 番号	トンネル名	優先順位(1)		優先順位(2)		優先順位(3)		優先順位(4)		合計	優先度
		健全度		代替路の 有無		市道等級		延長 (m)			
1	天鷲トンネル	Ⅲ	2	有	2	1 級	1	241.0	1	6	1
2	茶屋掛場トンネル	Ⅱ a	3	有	2	1 級	1	80.0	5	11	4
3	長坂トンネル	Ⅲ	2	有	2	1 級	1	180.0	2	7	2
4	小又沢トンネル	Ⅱ a	3	無	1	1 級	1	94.3	4	9	3
5	諏訪山トンネル	Ⅱ a	3	有	2	その他	3	110.0	3	11	5
6	大谷地トンネル	Ⅱ b	4	無	1	その他	3	18.0	6	14	6

(3) 対策内容と実施予定時期

本市のトンネルの対策内容および実施予定時期は以下に示すとおりです。
定期点検の結果、健全度Ⅲと判定されたトンネルについては、次回点検まで
に対策を講じます。

表4-10 措置(対策)の予定

整理 番号	トンネル名称	延長 (m)	点検 実施時期	診断 結果	主な対策内容	対策 状況	修繕 予定 時期	次回 点検 予定時期
					概算工事費(千円)			
1	天鷲トンネル	241.0	R4	Ⅲ (早期措置)	はつり落とし工 断面修復工	未	R9	R9
					657千円			
2	茶屋掛場トンネル	80.0	R4	Ⅱ (予防保全)	はつり落とし工 断面修復工	未	—	R9
					64千円			
3	長坂トンネル	180.0	R4	Ⅲ (早期措置)	はつり落とし工 断面修復工 導水樋工	未	R9	R9
					545千円			
4	小又沢トンネル	94.3	R5	Ⅱ (予防保全)	はつり落とし工 断面修復工	未	—	R10
					21千円			
5	諏訪山トンネル	110.0	R5	Ⅱ (予防保全)	炭素繊維シート工 導水樋工 防水パネル工	未	—	R10
					13,520千円			
6	大谷地トンネル	18.0	R5	Ⅱ (予防保全)	ひび割れ注入工	未	—	R10
					394千円			

(4) 維持管理計画

今後30年間(令和8年～令和38年)の維持管理計画を表4-11に示します。

表4-11 点検・修繕時期及び維持管理費用

■ R8(2026年)～R13(2031年)

■維持管理計画

No.	トンネル名称	延長(m)	施工工法	建設年度	経過年数 (R8.2現在)	2026	2027	2028	2029	2030	2031
						R8	R9	R10	R11	R12	R13
1	天鷲	241.0	NATM	1999年	27		定期点検 補修設計	補修工事(大)			
2	茶屋掛場	80.0	NATM	1996年	30		定期点検 補修設計	補修工事(大)			
3	長坂	180.0	矢板	1988年	38		定期点検 補修設計	補修工事(大)			
4	小又沢	94.3	矢板	1983年	43			定期点検	補修設計	補修工事(大)	
5	諏訪山	110.0	矢板	1970年	56			定期点検	補修設計	補修工事(大)	
6	大谷地	18.0	開削	1989年	37			定期点検	補修設計	補修工事(大)	
合計(千円)		事業費計				0	34,557	9,992	6,608	13,937	0
		年間維持費計				1,680	1,680	1,680	1,680	1,680	1,680
		合計				1,680	36,237	11,672	8,288	15,617	1,680
累計(千円)		合計				1,680	37,917	49,590	57,878	73,495	75,175

■ R14(2032年)～R19(2037年)

■維持管理計画

No.	トンネル名称	延長(m)	施工工法	建設年度	経過年数 (R8.2現在)	2032	2033	2034	2035	2036	2037
						R14	R15	R16	R17	R18	R19
1	天鷲	241.0	NATM	1999年	27	定期点検	補修設計	補修工事(小)			定期点検
2	茶屋掛場	80.0	NATM	1996年	30	定期点検	補修設計	補修工事(小) 照明更新			定期点検
3	長坂	180.0	矢板	1988年	38	定期点検	補修設計	補修工事(小)			定期点検
4	小又沢	94.3	矢板	1983年	43		定期点検		補修設計	補修工事(小)	
5	諏訪山	110.0	矢板	1970年	56		定期点検		補修設計	補修工事(小)	
6	大谷地	18.0	開削	1989年	37		定期点検		補修設計	補修工事(小)	
合計(千円)		事業費計				19,664	23,619	8,547	6,608	11,217	19,664
		年間維持費計				1,680	1,680	1,680	1,680	1,680	1,680
		合計				21,344	25,299	10,227	8,288	12,897	21,344
累計(千円)		合計				96,519	121,817	132,044	140,332	153,229	174,573

■ R20(2038年)～R25(2043年)

■維持管理計画

No.	トンネル名称	延長(m)	施工工法	建設年度	経過年数 (R8.2現在)	2038	2039	2040	2041	2042	2043	
						R20	R21	R22	R23	R24	R25	
1	天鷲	241.0	NATM	1999年	27	補修設計		補修工事(小)		定期点検	補修設計	
2	茶屋掛場	80.0	NATM	1996年	30	補修設計	照明更新	補修工事(小)		定期点検	補修設計	
3	長坂	180.0	矢板	1988年	38	補修設計		補修工事(小)		定期点検	補修設計	
4	小又沢	94.3	矢板	1983年	43	定期点検	照明更新	補修設計	補修工事(小)		定期点検	
5	諏訪山	110.0	矢板	1970年	56	定期点検		補修設計	補修工事(小)		定期点検	
6	大谷地	18.0	開削	1989年	37	定期点検		補修設計	補修工事(小)		定期点検	
合計(千円)						事業費計	23,619	44,129	18,300	11,217	19,664	23,619
						年間維持費計	1,680	1,680	1,680	1,680	1,680	1,680
						合計	25,299	45,809	19,980	12,897	21,344	25,299
累計(千円)						合計	199,872	245,681	265,660	278,557	299,901	325,200

■ R26(2044年)～R31(2049年)

■維持管理計画

No.	トンネル名称	延長(m)	施工工法	建設年度	経過年数 (R8.2現在)	2044	2045	2046	2047	2048	2049	
						R26	R27	R28	R29	R30	R31	
1	天鷲	241.0	NATM	1999年	27	補修工事(小)			定期点検	補修設計	補修工事(小)	
2	茶屋掛場	80.0	NATM	1996年	30	補修工事(小)			定期点検	補修設計	補修工事(小)	
3	長坂	180.0	矢板	1988年	38	補修工事(小)			定期点検	補修設計	補修工事(小)	
4	小又沢	94.3	矢板	1983年	43	補修設計	補修工事(小)			定期点検	補修設計	
5	諏訪山	110.0	矢板	1970年	56	補修設計	補修工事(小)			定期点検	補修設計	
6	大谷地	18.0	開削	1989年	37	補修設計	補修工事(小)			定期点検	補修設計	
合計(千円)						事業費計	6,769	11,217	0	19,664	23,619	15,155
						年間維持費計	1,680	1,680	1,680	1,680	1,680	1,680
						合計	8,449	12,897	1,680	21,344	25,299	16,835
累計(千円)						合計	333,649	346,546	348,226	369,570	394,868	411,703

■ R32(2050年)～R37(2056年)

■維持管理計画

No.	トンネル名称	延長(m)	施工工法	建設年度	経過年数 (R8.2現在)	2050	2051	2052	2053	2054	2055	2056	
						R32	R33	R34	R35	R36	R37	R38	
1	天鷲	241.0	NATM	1999年	27			定期点検	補修設計	補修工事(小)			
2	茶屋掛場	80.0	NATM	1996年	30			定期点検	補修設計	補修工事(小)			
3	長坂	180.0	矢板	1988年	38			定期点検	補修設計	補修工事(小)			
4	小又沢	94.3	矢板	1983年	43	補修工事(小)			定期点検		補修設計	補修工事(小)	
5	諏訪山	110.0	矢板	1970年	56	補修工事(小)			定期点検		補修設計	補修工事(小)	
6	大谷地	18.0	開削	1989年	37	補修工事(小)			定期点検		補修設計	補修工事(小)	
合計(千円)						事業費計	11,217	0	19,664	23,619	44,290	18,139	11,217
						年間維持費計	1,680	1,680	1,680	1,680	1,680	1,680	1,680
						合計	12,897	1,680	21,344	25,299	45,970	19,819	12,897
累計(千円)						合計	424,600	426,280	447,624	472,923	518,893	538,711	551,608

5. 長寿命化修繕計画による効果

(1) 全体事業費とコスト削減効果

長寿命化修繕計画を策定する全6トンネルについて、今後50年間の全体事業費を比較すると、従来の事後保全型が約19.5億円に対し、長寿命化修繕計画の実施による予防保全型が約12億円となり、コスト削減効果は約7.5億円となります。

また、損傷に起因する通行制限等が減少し、道路の安全性・信頼性が確保されます。

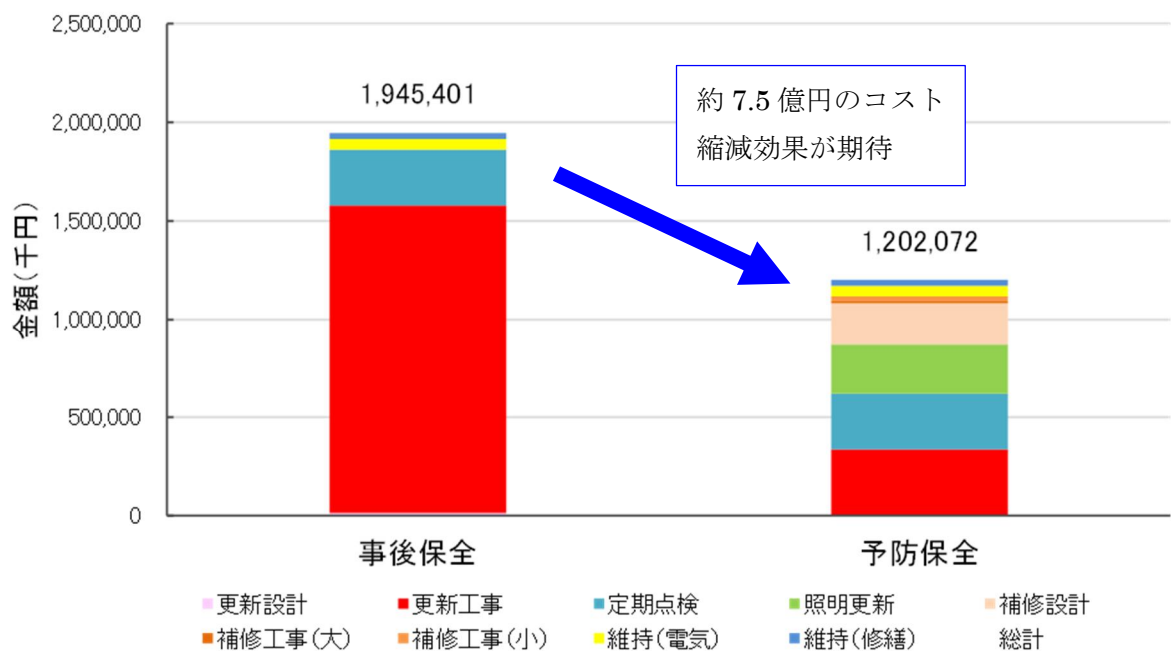


図5-1 事後保全型と予防保全型の事業費比較グラフ

(2) 新技術等の活用について

① 新技術の活用方針

本市のトンネルについて、「点検支援技術性能カタログ(R4.9 国土交通省)」およびNETIS等に掲載されている新技術を積極的に活用し、定期点検の効率化・省人化・費用削減を目指します。

② 新技術の活用検討


トンネル点検において、活用可能な技術として、画像計測技術・非破壊検査技術・計測モニタリング技術などが挙げられます。

本市のトンネルの半分は矢板工法で施工され、建設後40～50年近く経過しており、覆工背面の空洞が懸念されます。現時点では空洞が安定的に残存していたとしても、将来的な地山の劣化や地震などにより地山が緩み、覆工が突発的に崩壊するおそれがあります。

そのため、定期点検における背面空洞調査について、新技術の活用を検討します。

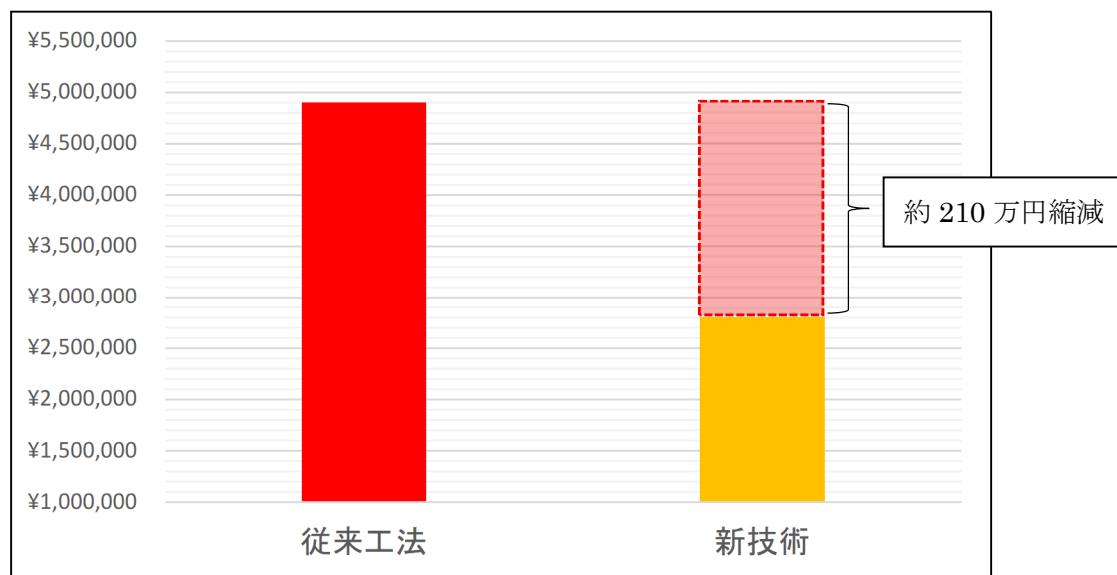
従来工法と新技術の概要を表5-1に示します。

表5-1 背面空洞調査概要

	従来工法	新技術														
実施方法	接触型	非接触型														
調査方法概要	・高所作業車で覆工アーチ部まで近づき、レーダ探査機を覆工面に設置し計測を行う。	・非接触型レーダを搭載したトンネル防災車「トンネルマスター」によって計測を行う。														
イメージ図																
特徴	<ul style="list-style-type: none"> ・人力によって探査機を保持させたまま走行させるため、交通規制を要する。(時速2～5km) ・探査深度が深く、細かい測線設定が可能。 	<ul style="list-style-type: none"> ・交通規制を要せず時速50～70kmで計測可能。 ・適用可能範囲：車両搭載型のため車両通行が可能であること。(幅2m×高さ3m程度以上) ・緊急性を有する巻厚30cm以下及び空洞30cm以上の計測が可能。(スクリーニングに最適) 														
経済性	<table border="0"> <tr> <td>・調査費 (TN=5)</td> <td>4,320,000 円</td> </tr> <tr> <td>・交通規制費 (5日間想定)</td> <td>580,000 円</td> </tr> <tr> <td colspan="2"><hr/></td> </tr> <tr> <td>業務費計</td> <td>4,900,000 円</td> </tr> </table>	・調査費 (TN=5)	4,320,000 円	・交通規制費 (5日間想定)	580,000 円	<hr/>		業務費計	4,900,000 円	<table border="0"> <tr> <td>・調査費 (TN=5)</td> <td>2,800,000 円</td> </tr> <tr> <td colspan="2"><hr/></td> </tr> <tr> <td>業務費計</td> <td>2,800,000 円</td> </tr> </table>	・調査費 (TN=5)	2,800,000 円	<hr/>		業務費計	2,800,000 円
・調査費 (TN=5)	4,320,000 円															
・交通規制費 (5日間想定)	580,000 円															
<hr/>																
業務費計	4,900,000 円															
・調査費 (TN=5)	2,800,000 円															
<hr/>																
業務費計	2,800,000 円															

③ 新技術の活用に関する目標と費用の縮減効果

本市のトンネル(大谷地TNを除く5トンネル)の背面空洞調査において、令和7年度(2025年)から令和12年度(2030年)までの5年間で新技術を活用し、約210万円のコスト縮減を図ることを目標とします。



※大谷地トンネルは開削工法及び自歩道トンネルであることから対象外とした。

図5-2 背面空洞調査における従来工法と新技術の比較グラフ

(3) 集約化・撤去について

① 集約化撤去の方針

道路トンネルの特性上、地形条件が厳しい場所に建設される場合が多く、集約化撤去をおこなった場合、交通ネットワークに与える影響が大きいため、点検及び修繕を計画的におこない長寿命化を図ります。

■ 計画策定担当部署 ■

■ 問い合わせ先

由利本荘市 建設部 建設政策課

〒015-0801 秋田県由利本荘市美倉町 2 7 - 2

TEL: 0184-24-6330

FAX: 0184-24-6394