

鹿児島県トンネル長寿命化修繕計画



平成 27 年 3 月策定
(令和 2 年 3 月一部改訂)
(令和 4 年 3 月一部改訂)
(令和 6 年 4 月一部改訂)

鹿児島県土木部 道路維持課

【 目 次 】

1 背景・現状と維持管理方針	1
1.1 背景と目的	1
1.2 トンネルを取り巻く現状	2
1.3 トンネルの損傷状態	6
1.3.1 トンネル点検結果	6
1.3.2 早期に措置を講ずべきトンネル	8
1.4 維持管理方針	9
2 トンネルの管理方法	10
2.1 点検種別・維持管理体系	10
3 補修対策の優先度の考え方	12
3.1 基本的な考え方	12
4 長寿命化修繕計画の運用	13
4.1 実施計画の策定	13
4.2 新技術等の活用方針	13
4.3 費用の縮減に関する具体的な方針	13
4.4 計画の運用	13

1 背景・現状と維持管理方針

1.1 背景と目的

鹿児島県が管理する道路トンネルは 105 本あります。高度経済成長期以降に建設された多くのトンネルが、今後、急速に高齢化し、修繕等に要する費用が急増することが予想されます。

また、道路トンネルには、交通の安全を確保するため、トンネル延長や交通量等を考慮して、換気、照明、非常用施設等の付属施設が設けられていますが、これらを常に良好な状態に保つためには、計画的に各施設の点検等を実施し、施設を安全かつ合理的に運営しなければなりません。

このため、本県では、道路交通の安全性・信頼性の確保と、大規模修繕の回避による修繕費の縮減や施設の継続的利用等を目的として、トンネル長寿命化修繕計画を策定し、計画に基づく適切かつ効率的な維持管理を推進することとしました。

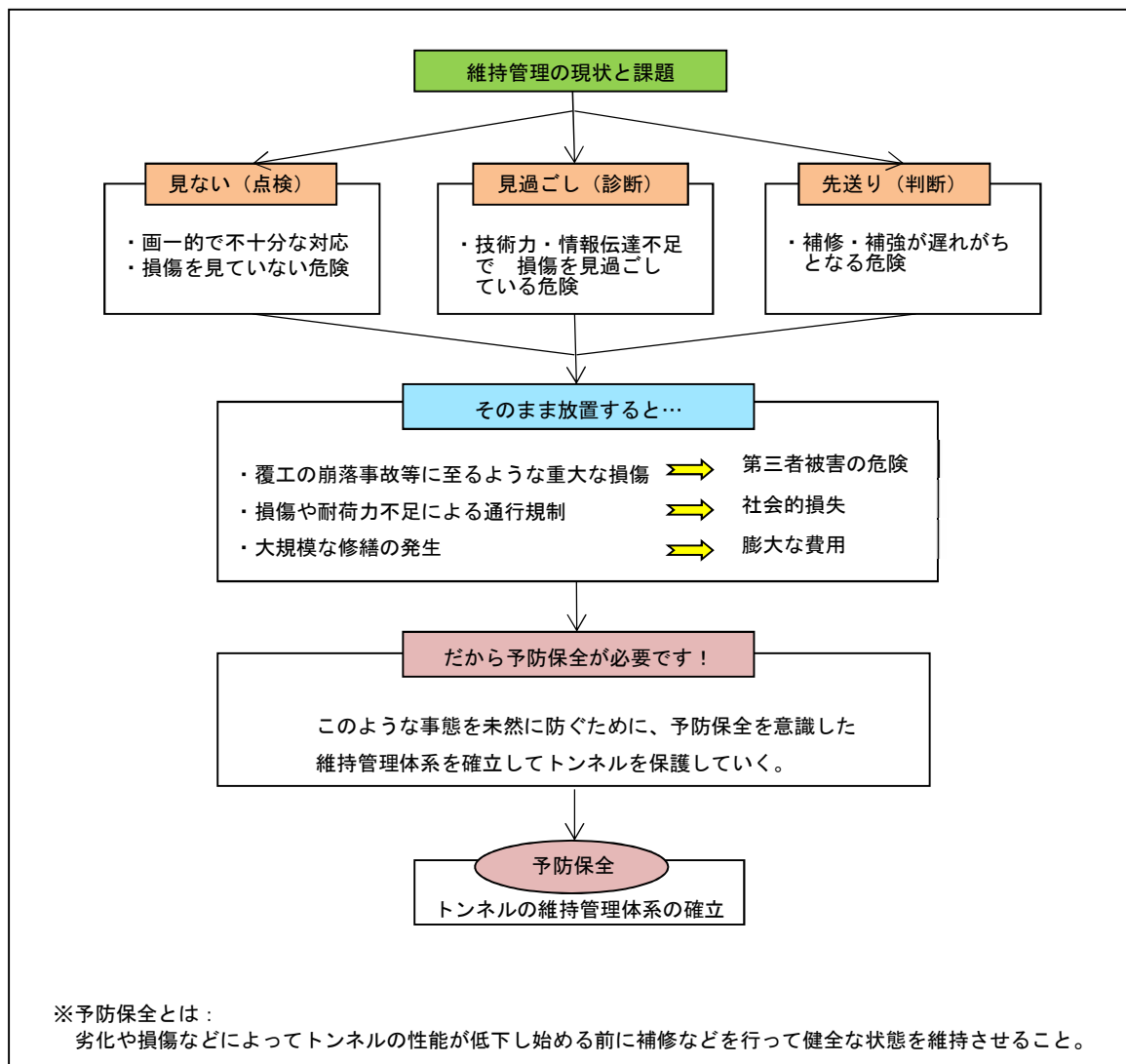


図 1-1 予防保全の流れ

1.2 トンネルを取り巻く現状

本県は、南北 600 km に及ぶ広大な県土を有し、その約 39% が半島地域、約 26% が離島地域となっています。

県が管理する約 4,400 km の国・県道には、105 本のトンネルが存在しており、総延長は約 70 km に及びます。トンネル工法で分類すると、NATM 工法が 74 本（70%）、矢板工法が 28 本（27%）、開削工法で施工された開削トンネルが 3 本（3%）となっています。

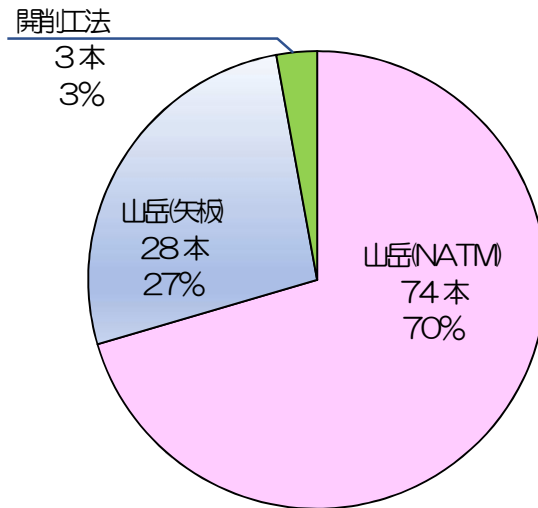


図 1-2 工法で分類したトンネル数

地域別にみると、本土地域に 55 本（52%）、奄美地域に 39 本（37%）、離島地域に 11 本（11%）が存在しています。

海からの塩分の影響により照明などの付属施設の劣化進行が比較的早くなると予想される奄美および離島には、50 本（48%）、延長では約 38 km（55%）のトンネルが存在しています。

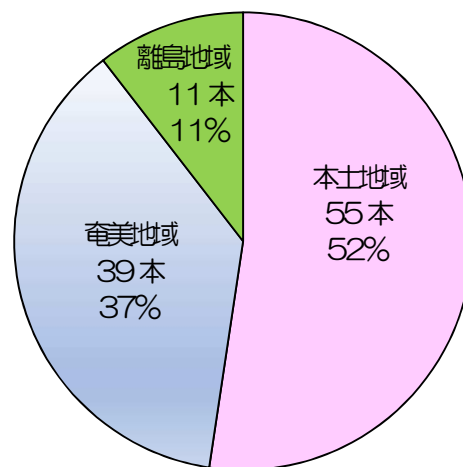


図 1-3 地域で分類したトンネル数



図 1-4 県管理トンネルの位置図

トンネルの建設本数の推移をみると、完成後 50 年以上が経過したトンネルは、2023 年現在で 15 本（14%）です。10 年後には 22 本（21%）、さらに 20 年後には 43 本（41%）が完成後経過年数 50 年を超えることになります。

以上のことから、トンネルが急速な高齢化を迎え、修繕等に要する費用が急増することが予想され、多大な財政負担となることが懸念されます。

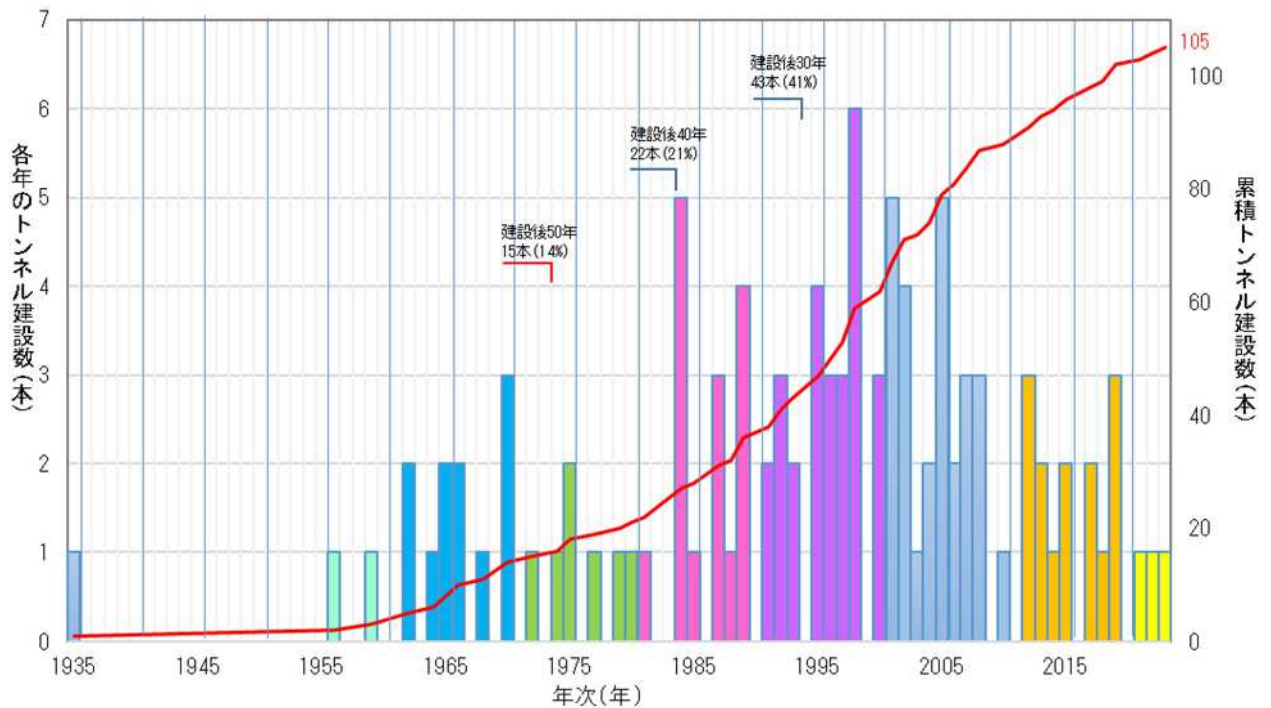


図 1-5 トンネルの建設年次の分布

建設後 50 年以上となるトンネルの割合を以下に示します。

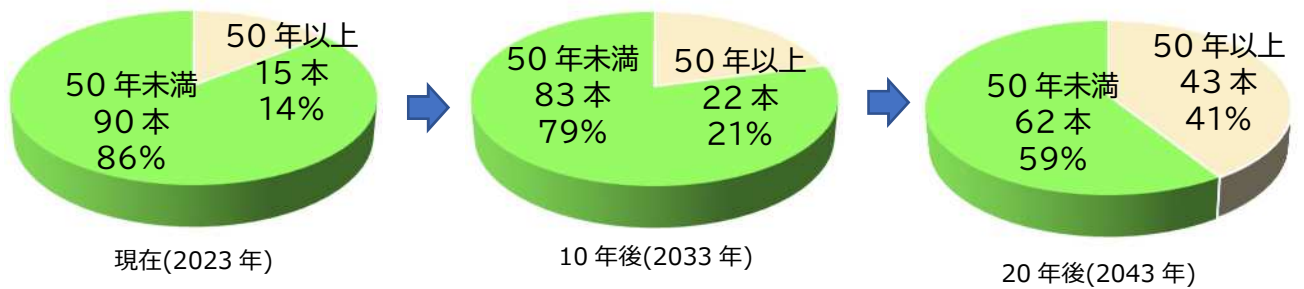


図 1-6 建設後 50 年以上となるトンネルの割合

また、トンネルには交通の安全を確保するため、トンネル延長や交通量等を考慮して、換気、照明、非常用施設等の付属施設が設置されています。

県が管理する 105 本のトンネルうち、97 本（92%）で付属施設が設置されている。

そのうち、照明設備があるトンネルが 97 本（92%）、非常用施設等があるトンネルが 39 本（37%）、換気設備（ジェットファン）のあるトンネルが 11 本（10%）となっています。

表 1-1 付属施設の設置状況

付属施設の有無	付属施設設置状況	トンネル数
あり	照明設備	97 本 (92%)
	非常用施設（通報設備、避難誘導設備等）	39 本 (37%)
	換気設備	11 本 (10%)
なし		8 本 (8%)

1.3 トンネルの損傷状態

1.3.1 トンネル点検結果

令和元年度～令和5年度に実施したトンネル（105本）の定期点検結果は以下のとおりです。

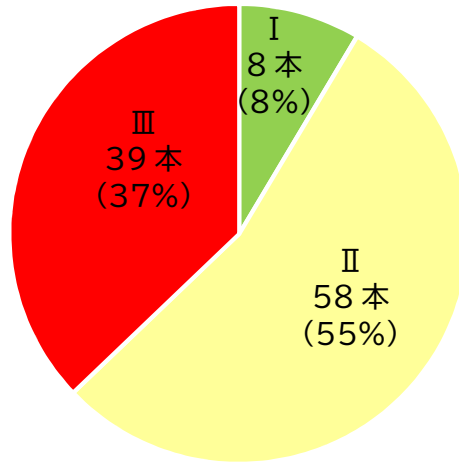


図 1-7 トンネル本体工の点検結果

- ・今回長寿命化修繕計画に追加するトンネルは判定区分 I に計上している。

表 1-2 判定区分

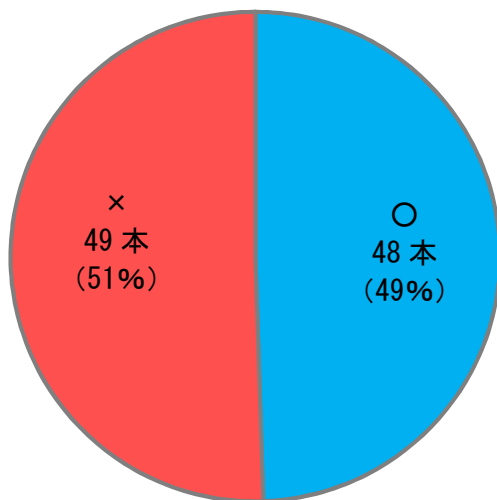
（トンネル等の健全性の診断結果の分類に関する告示 平成 26 年 7 月）

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。



図 1-8 トンネル本体工の損傷事例

また、トンネル内附属物（97本）の取付状態に対する定期点検結果は以下のとおりです。



（トンネル等の健全性の診断結果の分類に関する告示 平成26年7月）

異常判定区分	異常判定の内容
×	附属物の取付状態に異常がある場合
○	附属物の取付状態に異常がない、又は、軽微な場合



図 1-10 トンネル内附属物の損傷事例

1.3.2 措置を講ずべきトンネル

トンネルの定期点検（令和元年度～令和5年度）の結果に基づく、措置が必要なトンネルは下表のとおりとなります。

本体工 判定区分	附属物の 取付状態	数量 (本)	措置必要 (本)	備考
Ⅰ	○	8	—	
	×	0	—	
Ⅱ	○	28	—	
	×	25	6	第三者被害の恐れのある 附属物異常有
	附属物無	5	—	
Ⅲ	○	15	15	
	×	21	21	
	附属物無	3	3	
計		105	45	

表 1-4 トンネルの点検結果

※ 「第三者被害の恐れ」とは、照明等落下した場合に第三者被害を及ぼす可能性の高いもので、早期に措置を講ずべき（判定区分Ⅲ相当）トンネルとする。

未対策トンネルのうち、本体工の判定区分Ⅲとなる 39 本と、本体工の判定区分がⅡで附属物の取付状態が「×」かつ第三者被害の恐れがあるとなる 6 本を合わせた 45 本が、早期に措置を講ずべき状態となっています。

1.4 維持管理方針

県では、3つの基本的な考え方に基づき、トンネルの維持管理を進めます。

◎県民の安心・安全な生活を支えるため、トンネルの確実な機能維持を図ります。

道路トンネルは、道路ネットワークの一部としてこれまで県民の生活を支え続けていますが、今後、老朽化に伴いトンネル本体工の修繕、付属施設などの更新が多くのトンネルで必要になってきます。トンネルの老朽化等による損傷が進行すると、安全な交通の機能維持に支障を来し、道路ネットワークが持つ従来の機能を果たさなくなり、県民生活への影響が危惧されます。本県としては、県民の安心安全な生活を確保するため、道路トンネルの機能維持に適切に取り組んでいきます。

◎トンネルの状態を把握するため、日常的、定期的に点検を実施します。

道路トンネルの維持管理では、日常点検、定期点検を実施するとともに、臨時点検として異常時点検・緊急点検を実施し、トンネルの継続的な機能維持を図っていきます。

- 日常点検を実施し、道路パトロールのなかで、異常の早期発見に努めます。
- 定期点検は、5年サイクルを基本とし、トンネル本体工と附属物を対象として、必要な知識及び技能を有するものが実施します。
- 異常時点検は、自然災害や事故等が発生した場合に安全性を確認するために実施します。
- トンネル点検に関する研修等を定期的実施して、点検に関する技術向上を図ります。

◎メンテナンスサイクルの構築・運用により、トンネルの大規模修繕を回避することで修繕等に係る費用を縮減します。

道路トンネルについて、「どのトンネルのどの部位を、いつ補修するのが最適か」をトンネル長寿命化修繕計画により判断することで、将来にわたる修繕等に係るトータルコストの縮減を目指します。

2 トンネルの管理方法

2.1 点検種別・維持管理体系

トンネルの管理は、日常管理および計画的管理、臨時管理に分類して行います。点検はトンネル本体工とトンネル内附属物を分けて点検を実施し、それぞれの管理においては点検、維持管理対策を体系的に実施します。

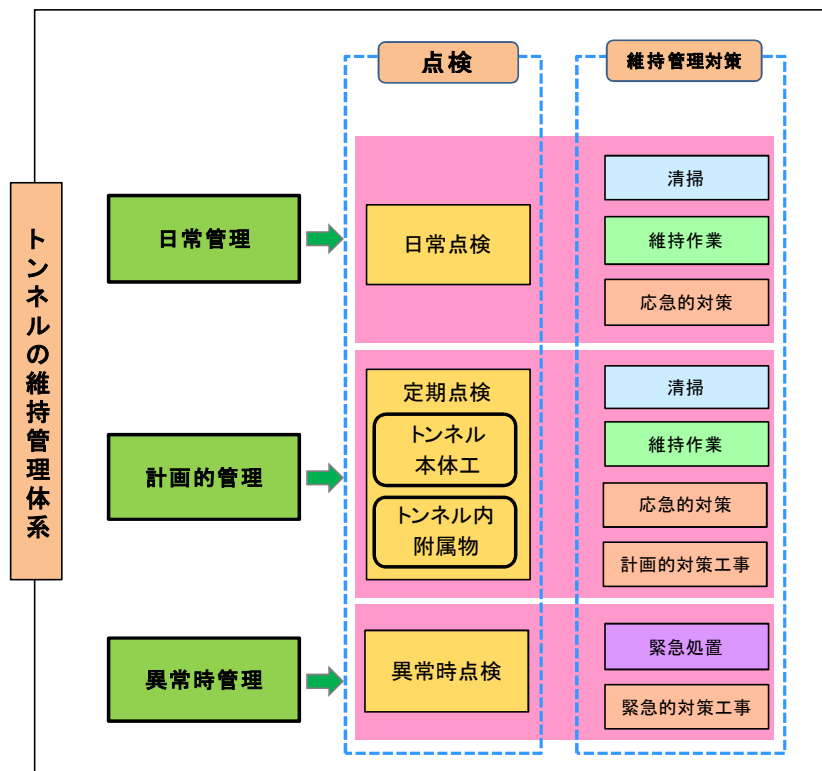


図 2-1 トンネルの維持管理体系図

ここで、トンネル本体工、トンネル内附属物、付属施設は下記のように定義します。

(トンネル本体工、附属物、付属施設の定義)

■ トンネル本体工

覆工、坑門、内装板、天井板、路面、路肩、排水施設および既設の対策により設置された物をいう。

■ トンネル内附属物

付属施設、標識、情報板、吸音板等、トンネル内や坑門に設置される物の総称をいう。

○ 付属施設

道路構造令第 34 条に示されるトンネルに付属する換気施設（ジェットファン含む）、照明施設および非常用施設をいう。また、上記付属施設を運用するために必要な関連施設、ケーブル類等を含めるものとする。

(点検項目の内容)

(1) 日常点検

日常点検とは、全トンネルを対象として、利用者被害の予防、変状の早期発見を図るため、日常的に行う点検です。トンネル本体工および付属施設も含めたトンネル内附属物のトンネル全体が管理対象になります。

(2) 定期点検

定期点検とは、全トンネルを対象として、トンネル本体工及びトンネル内附属物の変状を把握するために定期的（原則1回／5年）に実施するものであり、近接目視・打音による方法を基本として行う点検のことです。点検中は、状況に応じて清掃も行います。また、点検結果に基づき、必要に応じた計画的な対策工事を実施します。

また、照明施設や非常設備等の付属施設については、点検を原則1回／年で実施し、主に目視や簡単な工具を用いて設備の運転状態、損傷の有無、計器の確認等を行い、設備の異常を把握します。

(3) 異常時点検

異常時点検とは、地震・集中豪雨等の自然災害時、トンネル火災・交通事故等の事故発生時、通報や日常点検等において構造物に大きな損傷が発見された時などに、特定のトンネルまたは同種の構造物や同様の条件下の構造物を対象に行う、主としてトンネルの安全性を確認するために行う点検のことです。

表 2-1 トンネルの点検内容

項目	目的	頻度	調査法
日常点検	変状等の早期発見	日常的なパトロール	車内より目視 (必要に応じて徒歩)
定期点検	トンネル全体の健全性の把握	5年に1回	近接目視又は近接目視による場合と同等の評価が行える他の方法
異常時点検	自然災害・事故等の発生時に安全性確認	必要に応じて	遠望目視 (近接目視)

3 補修対策の優先度の考え方

3.1 基本的な考え方

- (1) トンネルの定期点検（令和元年度～令和5年度）の結果に基づき、計画的に補修を実施します。
- (2) 同一判定区分の優先順位は、緊急輸送道路の指定状況等を考慮します。

表 3-1 対策優先度表

項目		判定区分				合計
		I	II	III (III相当含む)	IV	
緊急輸送道路	優先順位	-	⑤	③	①	77
	トンネル数	6	35	36	0	
緊急輸送道路以外	優先順位	-	⑥	④	②	28
	トンネル数	2	17	9	0	
合計		8本 (11本)	52本 (29本)	45本 (52本)	0本 (0本)	105本 (92本)

- ・ ①→②→③→④→⑤→⑥の順で対策を行う
- ・ 今回長寿命化修繕計画に追加するトンネルは判定区分 I に計上
- ・ 括弧書き内の数字は平成 26 年度～平成 30 年度の定期点検結果
- ・ 上表を基本にして対策を進めるが、3 巡目定期点検の結果や、第三者への影響、劣化の進行状況、緊急性を考慮し柔軟に対策を行う

4 長寿命化修繕計画の運用

4.1 実施計画の策定

トンネル長寿命化計画に基づいた実施計画を策定し、計画的な補修を実施します。
計画期間は、2028年度（令和10年度）までとします。

4.2 新技術等の活用方針

トンネルの定期点検や修繕等の実施に当たっては、費用の縮減や事業の効率化などを図るための比較検討において必ず、新技術情報提供システム（NETIS）や点検支援技術性能カタログに登録された有用な新技術等の活用の検討を行います。また、令和10年度までに、現時点では4本の点検や4本の修繕において新技術等の活用を決定しており、今後も更なる活用を目指します。

4.3 費用の縮減に関する具体的な方針

トンネルについては、本計画に基づいて、劣化が顕著に表れる前に修繕を実施し、ライフサイクルコストの縮減に取り組むとともに、新技術等を活用することで、修繕等に要する費用の縮減に取り組みます。なお、「4.2 新技術等の活用方針」に記載している新技術等の活用により、現時点において、令和10年度までに約202万円の費用の縮減を目指します。

4.4 計画の運用

引き続き計画を推進しながら、継続的な改善に取り組み、定期的に計画を見直します。



図 4-1 トンネル長寿命化修繕計画の継続的見直し(メンテナンスサイクルの構築)

