

# 東松島市トンネル長寿命化修繕計画

平成 28 年度策定（令和 7 年度改訂）



令和 8 年 3 月  
東松島市建設部建設課

# 【目次】

|                       | ページ |
|-----------------------|-----|
| 1. はじめに               | 1   |
| 1.1. 計画の位置付け          | 1   |
| 2. 計画更新の背景・目的         | 2   |
| 2.1. 計画更新の背景          | 2   |
| 2.2. 計画更新の目的          | 2   |
| 2.3. 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  |

## 【改訂履歴】

平成 28 年度策定

令和 4 年度改訂

令和 7 年度改訂

# 1. はじめに

## 1.1. 計画の位置付け

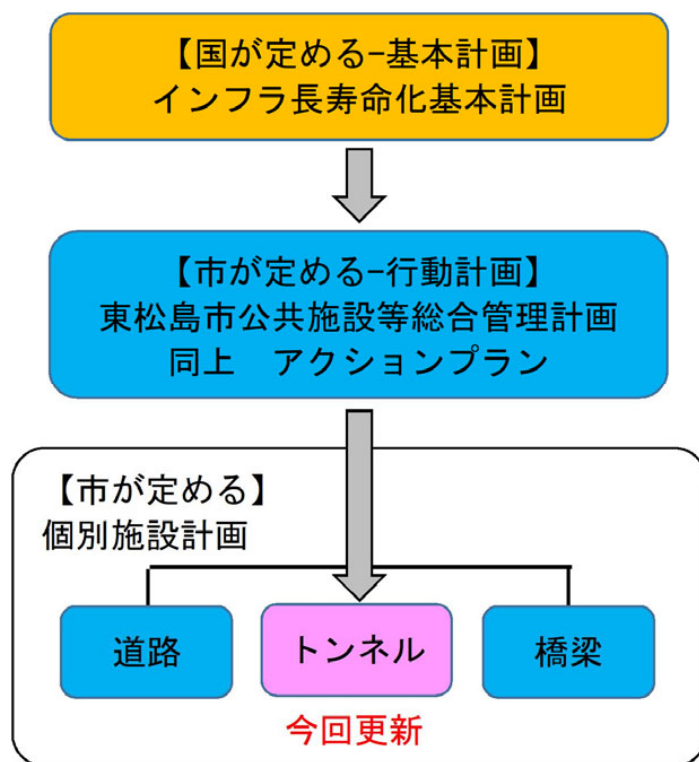
本市の「トンネル長寿命化修繕計画」は、国が定めた「インフラ長寿命化基本計画 平成 25 年 11 月」にもとづき策定しています。

「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、本市の「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. 計画更新の背景、目的

### 2.1. 計画更新の背景

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。

本市においても、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)」として策定しています。

#### 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. 計画更新の目的

本市では、平成28年度に「東松島市トンネル長寿命化修繕計画」を策定し、これまでの事後保全型から予防保全型の維持管理に移行して、トンネルの長寿命化およびコスト削減対策に取り組んでいます。

その後、トンネルの維持管理に係るいくつかの動きがあったことに対応するため、令和4年度に計画の改訂を行いました。今回は最新のトンネル点検の状況を修繕計画に反映するために、見直しを行うこととしました。

#### 【トンネルの維持管理に係る動き】

- ①トンネル定期点検（初回）を実施した（平成28年度）。
- ②亀岡トンネルが市に移管された（令和3年度）。
- ③トンネル定期点検（2回目）を実施した（令和2～3年度）。
- ④トンネル定期点検（3回目）を実施した（令和7年度）。
- ⑤現在の計画に、補修工事・点検の内容を反映して、計画を更新する。

### 2.3. 計画期間

本計画では、点検周期に合わせ、令和7年度から令和11年度までの5年間を計画期間とします。

本市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  | 大鮫トンネル | 東松島市宮戸字観音山3   | 市道室浜・大鮫線   | 1945 | 76.0  | 2.4   | 素掘   | R7   | Ⅱ    | R12    | 壁面補強     | ※1     | 15,000     |
| 2  | 菅田トンネル | 東松島市宮戸字中小船渡17 | 市道里・月浜線    | 不明   | 16.5  | 3.8   | 素掘   | R7   | Ⅱ    | R12    | 無し<br>※2 | -      | -          |
| 3  | 亀岡トンネル | 東松島市新東名二丁目    | 市道大東・上山ノ坊線 | 1928 | 42.3  | 3.5   | 矢板   | R7   | Ⅱ    | R12    | はく落補修    | R19    | 2,000      |

※1 令和12年度点検結果に基づく健全度区分で判断する。

※2 車両通行不可規制中かつ迂回路が有り、緊急性が低いため、補修を計画しない。

### 3. 計画の策定方針

#### 3.1. 計画策定の基本方針

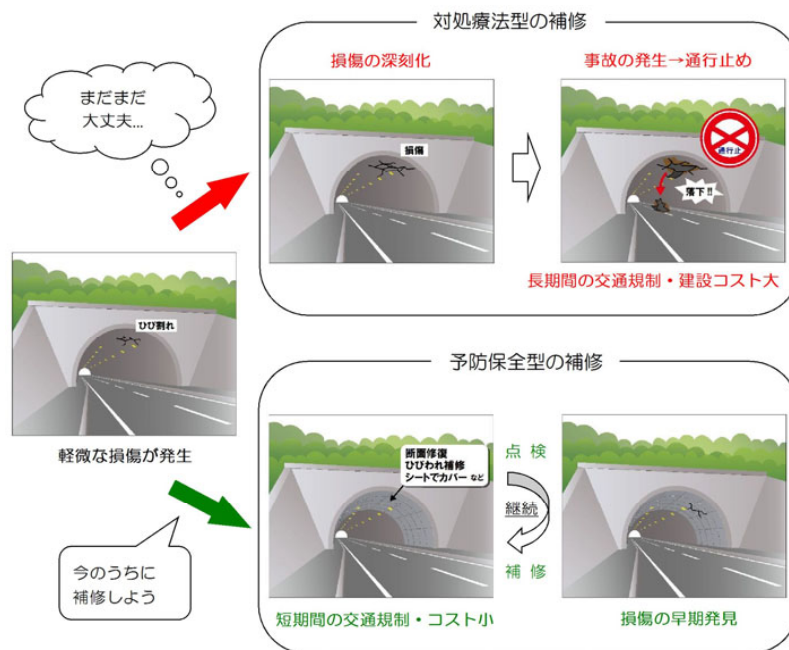
トンネル長寿命化修繕計画は、下記の項目を基本方針として策定します。

##### 【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】

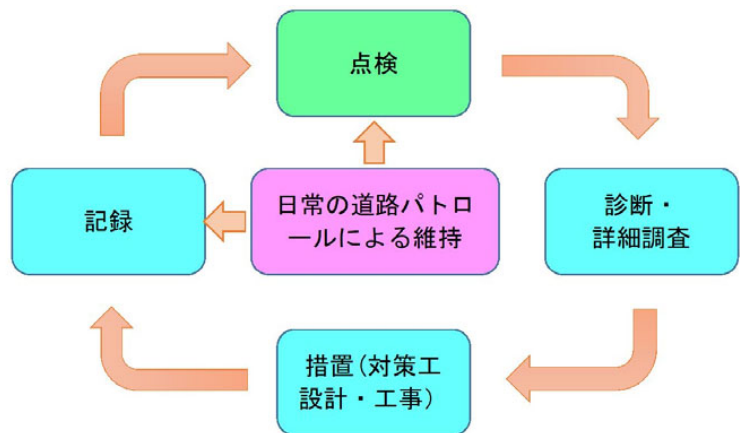
従来の「悪くなったら補修する」対処療法型（事後保全）ではなく、「悪くなる前に補修する」予防保全型の維持管理を行うことで、大規模な補修工事の回避を目指します。原則として5年毎に定期点検を行い、見つけた損傷に対して必要な補修工事を早期に実施することで、安全に通行できる状態を安定して確保することができます。



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、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。


## 4) 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

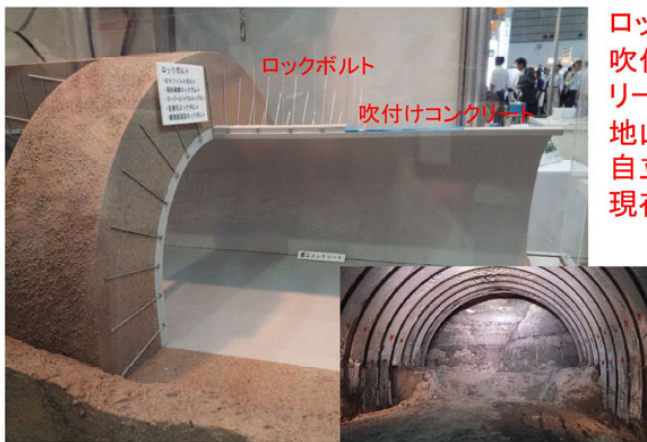
**吹付けコンクリート・ロックボルト NATM工法(山岳工法)**



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

## 6) NATM工法(山岳工法)



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。

山岳工法 (NATM工法) の断面模型と実際の掘削現場



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<br>(鉄筋コンクリート)                                                                                                                    | 山岳トンネル<br>(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、補修工事の更新時に新技術を活用するなどの方法により、1割程度のトンネル維持費用縮減の効果を見込みます。

トンネル管理費用の縮減目標

| 施設名    | 費用縮減目標                                              |
|--------|-----------------------------------------------------|
| 大鮫トンネル | 補修工事の更新時に新技術を活用するなどの方法により、1割程度のトンネル維持費用縮減の効果を見込みます。 |
| 菅田トンネル |                                                     |
| 亀岡トンネル |                                                     |

- (2) トンネルの廃止に関しては、菅田トンネルを対象として検討しています。トンネル内を通過する上水道管の移設などの課題を考慮しながら、周辺住民の方々との協議を進めていきます。

## 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、本市が管理する道路トンネル3箇所としています。

本市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<br>(2022年現在) |
|---|--------|-------|------|------|-------------------|
| 1 | 大鮫トンネル | 76.0  | 素掘り  | 1945 | 78                |
| 2 | 菅田トンネル | 16.5  | 素掘り  | 不明   | 不明                |
| 3 | 亀岡トンネル | 42.3  | 矢板工法 | 1928 | 95                |









国土地理院電子地図閲覧サービスより出力した地形図に、トンネル位置を追記。



国土地理院電子地図閲覧サービスより出力した地形図に、トンネル位置を追記。

【トンネル諸元】

| 項目     | 大鮫トンネル<br>(オオザメトンネル)  | 菅田トンネル<br>(スガタトンネル)   | 亀岡トンネル<br>(カメオカトンネル)                  |
|--------|-----------------------|-----------------------|---------------------------------------|
| 路線名    | 市道 室浜・大鮫線             | 市道 里・月浜線              | 市道 大東・上山ノ坊線                           |
| 完成年次   | 1945(昭和20)年           | 不明                    | 1928(昭和3)年仙石線<br>2021(令和3)年歩道用トンネルに移管 |
| トンネル延長 | 76.0m                 | 16.5m                 | 42.3m                                 |
| 幅員     | 全幅員 2.4m<br>車道幅員 1.9m | 全幅員 3.8m<br>車道幅員 3.0m | 全幅員 3.5m<br>道路幅員 3.25m                |
| 高さ     | 有効高 2.1m              | 有効高 2.6m              | 有効高 2.5m                              |
| 施工方法   | 素掘り<br>内装無し           | 素掘り<br>内装無し           | 在来工法                                  |
| 車両交通量  | 10台以下/日               | 0台/日<br>車両通行不可のため     | 0台/日<br>歩道用トンネルのため                    |
| 付属施設   | 無し                    | 無し                    | 照明灯 3台                                |

|            | 坑口 (2022年8月)                                                                        | 坑内 (2022年8月)                                                                         |
|------------|-------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------|
| 大鮫<br>トンネル |   |   |
| 菅田<br>トンネル |  |  |
| 亀岡<br>トンネル |  |  |

## 4.2. 直近における点検結果


最新の定期点検は令和7年度に実施しました。

現在では、トンネルの安全性や安定については著しく低下しておらず、早急に対策が必要なトンネルはありません。大鮫、菅田の両トンネルは岩盤の一部に「うき」が発生し、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<br>m | 幅員<br>m | 施工<br>方法 | トンネル写真(坑口)                                                                           | 前回<br>判定 | 最新<br>判定     | 主な変状                                                                                    | 付属物                           |
|-----------------|--------------------|------|---------|---------|----------|--------------------------------------------------------------------------------------|----------|--------------|-----------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------|
| 1<br>大鮫<br>トンネル | 市道<br>室浜・大<br>鮫線   | 1945 | 76      | 2.4     | 素掘り      |    | Ⅱ<br>R2  | ⇒<br>Ⅱ<br>R7 | 【判定Ⅱa】<br>岩盤の<br>「うき」2箇所<br><br>対策工は無し<br><br>重点的な監視が必要                                 | 付属物無し                         |
| 2<br>菅田<br>トンネル | 市道<br>里・月浜<br>線    | 不明   | 16.5    | 3.8     | 素掘り      |   | Ⅱ<br>R2  | ⇒<br>Ⅱ<br>R7 | 【判定Ⅱa】<br>岩盤の<br>「うき」1箇所<br><br>対策工は無し<br><br>重点的な監視が必要                                 | 付属物無し<br>※道路下に上水道管1条埋設(点検対象外) |
| 3<br>亀岡<br>トンネル | 市道<br>大東・上<br>山ノ坊線 | 1928 | 42.3    | 3.5     | 在来工法     |  | Ⅱ<br>R3  | ⇒<br>Ⅱ<br>R7 | 【判定Ⅱb】<br>軽微な漏水5箇所<br><br>※判定Ⅱaは該当無し<br><br>2021年にJR仙石線から移管<br>2021年補修工済<br><br>監視を継続する | 【判定○】<br>・照明灯具3台              |

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                                                |                                                                      |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------|---------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------|
| <br>軽<br><br><br><br><br><br><br><br><br><br>重 | Ⅰ<br>(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<br>(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、 <u>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</u> 状態 |
|                                                                                                                                   | Ⅲ<br>(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<br>(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

#### 【大鮫トンネル】

| 年度    | 時期          | 実施事項                           |
|-------|-------------|--------------------------------|
| 昭和 20 | 1945 年      | トンネル完成                         |
| 平成 28 | 2016 年 12 月 | 定期点検(初回)：健全度Ⅱ、トンネル長寿命化修繕計画策定   |
| 令和 2  | 2020 年 10 月 | 定期点検(2 回目)：健全度Ⅱ                |
| 令和 4  | 2024 年      | トンネル長寿命化修繕計画改訂                 |
| 令和 7  | 2025 年 10 月 | 定期点検(3 回目)：健全度Ⅱ、トンネル長寿命化修繕計画改訂 |
|       |             |                                |
|       |             |                                |
|       |             |                                |

#### 【菅田トンネル】

| 年度    | 時期          | 実施事項                           |
|-------|-------------|--------------------------------|
| 不明    | 不明          | トンネル完成                         |
| 平成 28 | 2016 年 12 月 | 定期点検(初回)：健全度Ⅱ、トンネル長寿命化修繕計画策定   |
| 令和 2  | 2020 年 10 月 | 定期点検(2 回目)：健全度Ⅱ                |
| 令和 4  | 2024 年      | トンネル長寿命化修繕計画改訂                 |
| 令和 7  | 2025 年 10 月 | 定期点検(3 回目)：健全度Ⅱ、トンネル長寿命化修繕計画改訂 |
|       |             |                                |
|       |             |                                |
|       |             |                                |

#### 【亀岡トンネル】

| 年度    | 時期          | 実施事項                                  |
|-------|-------------|---------------------------------------|
| 昭和 3  | 1928 年      | トンネル完成 (宮城電気鉄道)                       |
| 昭和 19 | 1944        | 路線国有化により仙石線となる                        |
| 平成 23 | 2011 年 3 月  | 東日本大震災の津波により被災し鉄道路線付替                 |
| 令和 3  | 2021 年 3 月  | トンネル補修工事…はく落防止、シーリング、裏込充填、断面修復、ひび割れ対策 |
| 令和 3  | 2021 年      | JR 仙石線から移管し歩道専用トンネルとなる                |
| 令和 3  | 2021 年 12 月 | 定期点検(初回)：健全度Ⅱ                         |
| 令和 4  | 2024 年      | トンネル長寿命化修繕計画改訂                        |
| 令和 7  | 2025 年 10 月 | 定期点検(2 回目)：健全度Ⅱ、トンネル長寿命化修繕計画改訂        |
|       |             |                                       |
|       |             |                                       |
|       |             |                                       |



## 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            | 大鮫トンネル                                | 菅田トンネル                                | 亀岡トンネル                                         |
|---|-------|---------------|---------------------------------------|---------------------------------------|------------------------------------------------|
| 1 | 路線重要度 | 亀岡トンネルの重要度が高い | 室浜・大鮫線<br>①緊急指定無し<br>②交通量極少<br>③迂回路無し | 里・月浜線<br>①緊急指定無し<br>②車両通行不可<br>③迂回路有り | 大東・上山ノ坊線<br>①緊急指定無し<br>②自転車の通行は多いと推定<br>③迂回路無し |
| 2 | 健全度   | 早期の対策は不要      | Ⅱ 予防保全段階<br>素掘りで、岩の落下のおそれ             | Ⅱ 予防保全段階<br>素掘りで、岩の落下のおそれ             | Ⅱ 予防保全段階<br>2021年補修工事                          |
| 3 | 特記事項  | 特殊な運用が多いトンネル  | 大鮫漁港への唯一の接続道路                         | 通行規制あり                                | 線路を転用した遊歩道・自転車道<br>観光用途が強い                     |
| 4 | 経年    | 全て古いトンネル      | 80年;1945年完成                           | 不明                                    | 97年;1928年完成<br>2021年補修                         |
|   |       | <b>優先順位</b>   | <b>2番目</b>                            | <b>3番目</b>                            | <b>1番目</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。

①はすべて対象外、②は亀岡トンネルが自転車の通行が多いと推定、③は大鮫、亀岡の2トンネルに迂回路無し。総合して亀岡トンネルは重要度が高いと言えます。

### (2) トンネル健全度

大鮫、菅田の2トンネルは未対策のため優先度が高いと考えられます。亀岡トンネルは2021年に補修工事済みです。

### (3) 特記事項

①大鮫トンネルは、大鮫漁港への唯一の接続道路として機能しています。

②菅田トンネルは、通行止め措置中のため、重要度は低くなります。

③亀岡トンネルは歩道・自転車道であり、観光用途が強いと言えます。

### (4) 設置年

すべて古いトンネルで50年以上経過しています。

### (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：亀岡トンネル、2番目：大鮫トンネル、3番目：菅田トンネル、とします。

### 5.3. 対策に係る全体概算事業費

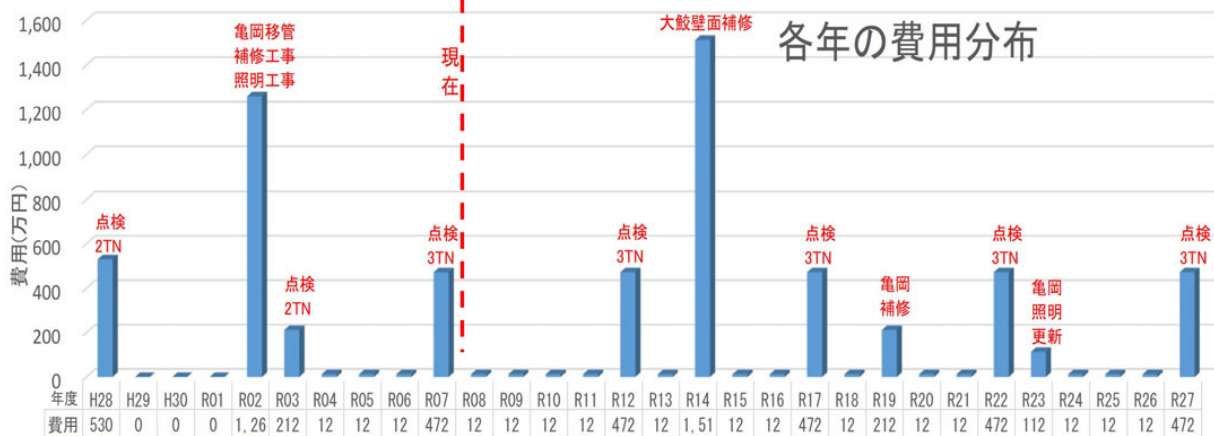
本市のトンネル維持費用の推定額は下表の通りです。

トンネルを 30 年間維持するための推定費用（2016 年～2045 年）経費・税込

|     | 大鮫トンネル   | 菅田トンネル | 亀岡トンネル   | 計        |
|-----|----------|--------|----------|----------|
| 点検費 | 1,450 万円 | 640 万円 | 1,200 万円 | 3,290 万円 |
| 工事費 | 1,500 万円 | 0 万円   | 1,300 万円 | 2,800 万円 |
| 維持費 | 0 万円     | 0 万円   | 300 万円   | 300 万円   |
| 計   | 2,950 万円 | 640 万円 | 2,800 万円 | 6,390 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。10～20 年ごとの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) 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 3 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。

#### (3) 本体補修設計費・工事費

大鮫トンネルは、定期点検で必要性を認めた 2 年後に壁面補修工（モルタル吹付）を行うと想定しました。菅田トンネルは通行止めのため補修は行いません。亀岡トンネルは、竣工後 15 年間は補修工を不要とし、16～20 年後に小規模な補修工が必要と想定しました。なお、突発事故による破損の補修は考慮しません。

#### (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 万円程度と推定しました。

#### (6) 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。

#### (7) 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 28(2016)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。

## 【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 東松島市

| トンネルを30年間維持するための費用                 | 現在                                                                    |         |      |      |      |                   |                |      |      |      |                |      |      |     |
|------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------|---------|------|------|------|-------------------|----------------|------|------|------|----------------|------|------|-----|
|                                    | 建設後経年数                                                                | 71      | 72   | 73   | 74   | 75                | 76             | 77   | 78   | 79   | 80             | 81   | 82   | 83  |
|                                    | 和暦                                                                    | H28     | H29  | H30  | R01  | R02               | R03            | R04  | R05  | R06  | R07            | R08  | R09  | R10 |
| 西暦                                 | 2016                                                                  | 2017    | 2018 | 2019 | 2020 | 2021              | 2022           | 2023 | 2024 | 2025 | 2026           | 2027 | 2028 |     |
| 大鮫トンネル 延長<br>76.0m 1945年完成         | 点検費・工事費<br>(万円): 諸経費と<br>10%税込み。<br>素掘り 2,950                         | 定期点検判定Ⅱ |      |      |      | 定期点検判定Ⅱ           |                |      |      |      | 定期点検判定Ⅱ        |      |      |     |
| 370                                |                                                                       |         |      |      | 180  |                   |                |      |      | 180  |                |      |      |     |
| 菅田トンネル 延長<br>16.5m 完成年不明           | 点検費・工事費<br>(万円): 諸経費と<br>10%税込み。<br>素掘り 640                           | 定期点検判定Ⅱ |      |      |      | 定期点検判定Ⅱ           |                |      |      |      | 定期点検判定Ⅱ        |      |      |     |
| 160                                |                                                                       |         |      |      | 80   |                   |                |      |      | 80   |                |      |      |     |
| 亀岡トンネル 延長<br>42.3m 1928年完成<br>在来工法 | 点検費・工事費<br>(万円): 諸経費と<br>10%税込み。<br>2,500<br>維持費(万円): 照明灯3台電力費<br>300 |         |      |      |      | 補修工事照明設置<br>1,000 | 定期点検判定Ⅱ<br>200 |      |      |      | 定期点検判定Ⅱ<br>200 |      |      |     |
|                                    |                                                                       |         |      |      |      |                   | 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  |
| トンネルを30年間維持するための費用合計               | 6,390                                                                 | 530     | 0    | 0    | 0    | 1,260             | 212            | 12   | 12   | 12   | 472            | 12   | 12   | 12  |

| 84   | 85   | 86   | 87     | 88   | 89   | 90   | 91   | 92   | 93   | 94   | 95   | 96   | 97   | 98   | 99   | 100  |
|------|------|------|--------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| R11  | R12  | R13  | R14    | R15  | R16  | R17  | R18  | R19  | R20  | R21  | R22  | R23  | R24  | R25  | R26  | R27  |
| 2029 | 2030 | 2031 | 2032   | 2033 | 2034 | 2035 | 2036 | 2037 | 2038 | 2039 | 2040 | 2041 | 2042 | 2043 | 2044 | 2045 |
|      | 定期点検 |      | 壁面補修工事 |      |      | 定期点検 |      |      |      |      | 定期点検 |      |      |      |      | 定期点検 |
|      | 180  |      | 1,500  |      |      | 180  |      |      |      |      | 180  |      |      |      |      | 180  |
|      | 定期点検 |      |        |      |      | 定期点検 |      |      |      |      | 定期点検 |      |      |      |      | 定期点検 |
|      | 80   |      |        |      |      | 80   |      |      |      |      | 80   |      |      |      |      | 80   |
|      | 定期点検 |      |        |      |      | 定期点検 |      | 補修工事 |      |      | 定期点検 | 照明更新 |      |      |      | 定期点検 |
|      | 200  |      |        |      |      | 200  |      | 200  |      |      | 200  | 100  |      |      |      | 200  |
| 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   |
| 12   | 472  | 12   | 1,512  | 12   | 12   | 472  | 12   | 212  | 12   | 12   | 472  | 112  | 12   | 12   | 12   | 472  |

### 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

トンネル管理台帳のイメージ図

以上