

兵庫県朝来市
トンネル個別施設計画
(長寿命化修繕計画)



令和7年5月
兵庫県朝来市都市整備部建設課

1. 個別施設計画（長寿命化修繕計画）の目的

朝来市では、4箇所の特ネルを管理している。

これまで、道路利用者の安全を維持するため、道路パトロールの実施等を行ってきいているが、今後はこれら日常的な巡視のほか、定期点検による状況の把握とあわせ、適切な修繕による維持管理を実施する必要がある。

そのため、個別施設計画（長寿命化修繕計画）を策定し、P D C Aによる効率的で効果的な維持管理を実施することを目的に計画を策定する。

2. 個別施設計画（長寿命化修繕計画）の対象施設

朝来市が管理する特ネルは下記の4特ネルです。

○対象施設

トンネル名		あすなるトンネル
トンネル延長		627.0m
竣工年		2005年（平成17年）
施工法		NATM
施工業者		
路線名		釣坂線
所在地		兵庫県朝来市立脇字赤溝27-1
附属物	照明	70灯（ナトリウム灯）
非常用施設		非常用電話 7基
		押しボタン式通報装置 13基
		消火栓 13基

トンネル名		鯨峠トンネル
トンネル延長		239.0m
竣工年		2001年（平成13年）
施工法		NATM
施工業者		
路線名		一品・金浦線
所在地		兵庫県朝来市一品字鯨63-3
附属物	照明	50灯（蛍光灯）

トンネル名		多々良木トンネル
トンネル延長		336.4m
竣工年		1972年（昭和47年）
施工法		在来工法
施工業者		
路線名		新多々良木線
所在地		兵庫県朝来市多々良木字見才165-1
附属物	照明	66灯（蛍光灯）

トンネル名	和田山第1隧道	
トンネル延長	140.0m	
竣工年	2000年（平成12年）	
施工法	NATM	
施工業者		
路線名	東谷枚田線	
所在地	兵庫県朝来市	
附属物	照明	64灯（ナトリウム灯）
非常用施設	押しボタン式通報装置 2基	

3. 計画期間

トンネルの維持管理を安全にかつ効率的に実施するためには、トンネルの点検時期や補修対策時期を定めた中期的な維持管理計画を策定し、計画的に実施していくことが必要である。最適な予算計画の検証にあたっては、朝来市において実施可能な予算により検討することはもとより、設定した予算で実施した場合に健全な状態が維持できる計画とする必要があることから、10年間を計画期間として設定する。

なお、点検の結果により、優先すべき箇所が発生した場合には、適宜計画を見直すものとする。

4. 維持管理に関する基本的な方針

1. 基本理念（基本姿勢）

**安全・安心・快適に暮らし続けられるための
社会基盤施設の維持管理を目指して**
～幹線交通ネットワークが維持できる計画的な道路施設管理への取組～

2. 方針（進める際のルール）

- (1) 期点検や補修対策を適切に実施するとともに、状況に応じた速やかな緊急対策を行い、道路施設の安全性を確保する。
- (2) 長寿命化を図るとともに、維持管理の効率化を図ることで、ライフサイクルコストを抑制する。
- (3) PDCAサイクルにより、個々の道路施設の安全性を確保するとともに、より効率的な修繕計画の実現を図る。

3. 戦略（具体の進め方）

(1) 定期点検の徹底

朝来市が管理する数多くの道路施設の安全性と信頼性を確保するため、定期点検を全ての橋梁（橋長2m以上）、及びトンネル等に対して着実に実施する。このうち、必要なものについて更に詳細な調査を行い、様々な視点で損傷状態を把握し、適切な補修対策につなげる。

(2) 速やかな緊急対策の実施

定期点検や異常時点検などにおいて、道路交通の安全性に影響する恐れのある深刻な損傷が発見された場合には、交通規制等の応急処置を施すとともに、速やかに緊急対策工事を実施して安全性を確保する。

(3) 計画的な補修対策の実施

予防的な補修対策を計画的に実施することで、道路施設の健全性を回復して安全性を確保するとともに、長寿命化によりライフサイクルコストの削減を図る。

(4) データベース整備による施設管理データの有効活用

台帳データ、点検データや補修対策履歴データなどを蓄積するデータベースシステムの構築し、このデータを活用することで的確な補修対策計画を立案する。また、蓄積されたデータを分析することで、補修対策の実施結果などについても検証して、改善案の検討を行う。

(5) 長寿命化修繕計画の見直し

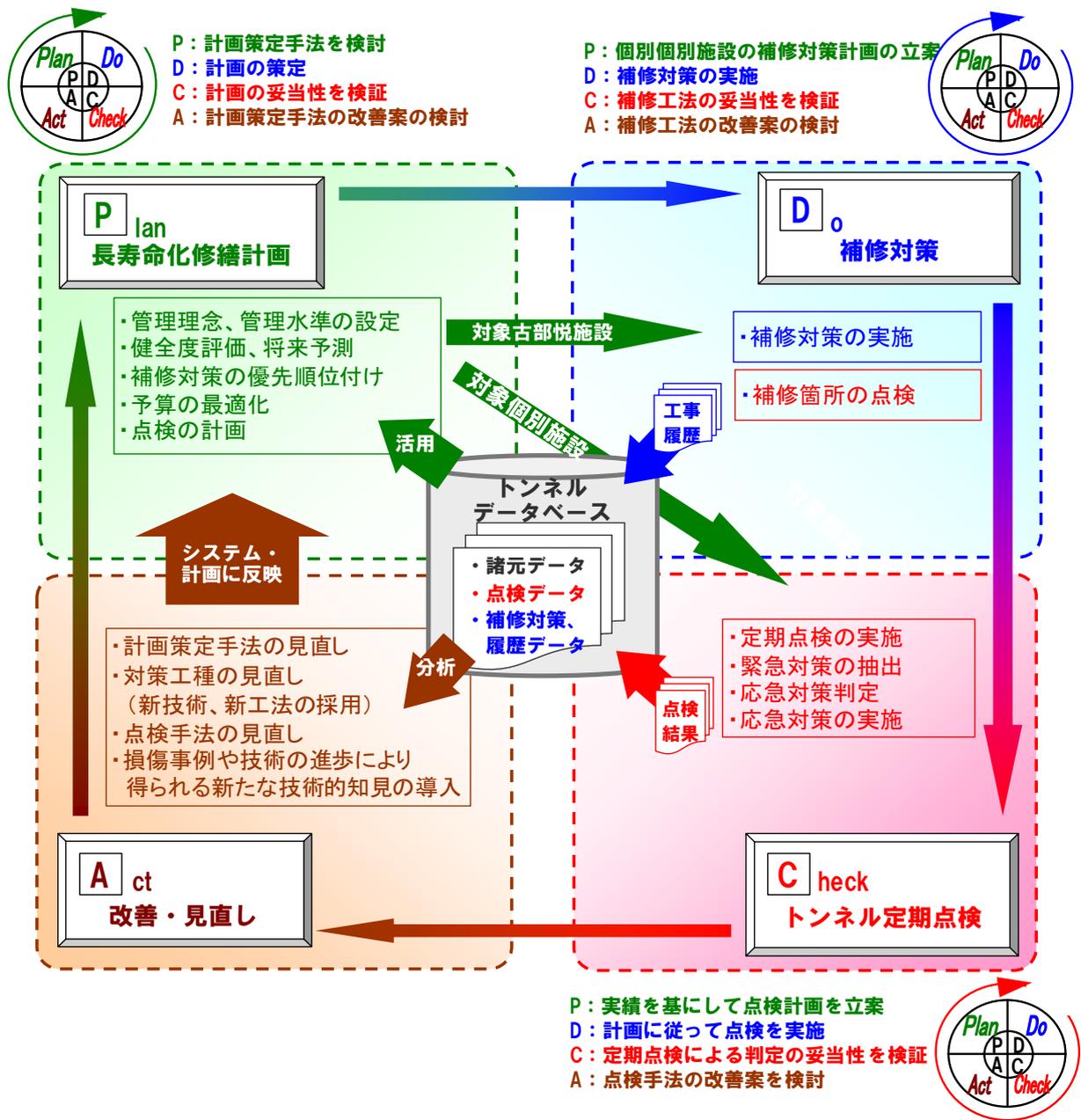
各道路施設の定期点検の時期や補修対策時期を定めた中期的な維持管理計画を策定し、計画的に実施していくことで、効率的に道路施設の安全性を確保する。

なお、定期点検により補修対策を優先すべき損傷が新たに発見された場合や、新たな技術的知見が得られた場合には、適宜「個別施設計画（長寿命化修繕計画）」を見直すものとする。

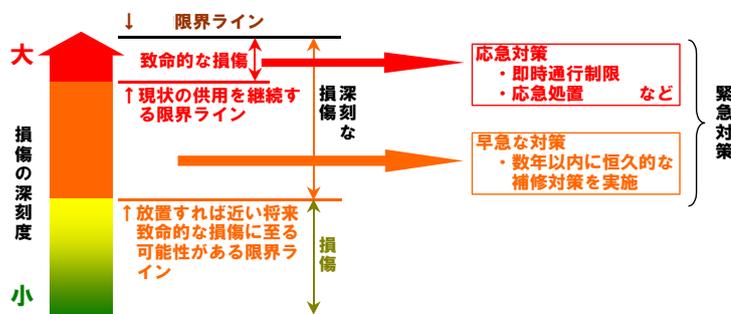
(6) 新たな知見を踏まえた継続的な改善

定期点検により着実に損傷状態を把握することに加え、建設から維持管理に至る全ての段階において、損傷事例や技術の進歩により得られる新たな技術的知見を取り入れて、技術基準や点検・照査方法などの継続的な改善を進めることで、道路施設の安全性の確保と維持管理の効率化を図る。

◇朝来市道路施設の維持管理体制の全体像



用語の定義



- 致命的な損傷:** 現状の供用を継続することが困難であると判断される損傷を指す。直ちに通行制限や応急処置などの応急対策を施す必要がある。
- 深刻な損傷:** 想定外の速度で進行する経年的劣化による損傷や、経年的劣化とは原因を異にする著しい損傷などを指し、「致命的な損傷」も「深刻な損傷」に含む。数年以内には恒久的な補修対策を実施する必要がある。
- 応急対策:** 致命的な損傷の発見後に直ちに行う通行制限や応急処置を指す。損傷要因を分析するための詳細調査や、恒久的な補修対策の検討、実施は「応急対策」に含まない。
- 早急な対策:** 深刻な損傷に対して、損傷要因を分析するための詳細調査を実施したうえで数年以内に行う恒久的な補修対策を指す。応急対策を施した致命的な損傷に対する恒久的な補修対策も含む。
- 緊急対策:** 応急対策及び早急な対策を総括して「緊急対策」とする。

5. 対策の優先順位の考え方

(1) トンネル健全度の数値化

過去の点検結果をベースに、確認されている覆工のひび割れ、うき、漏水等の各種変状を確認し、各変状に対しての診断結果よりトンネルの健全性を数値化し、トンネルの経験的な劣化傾向を把握する。

トンネルの健全性の数値化は、それぞれの判定区分において以下のように重み付けを設定し、算出する。

但し、目地をひび割れと判定している箇所は I 判定とする。

○重み付け

健全度	重み付け
IV	0
III	0.4
II a	0.6
II b	0.8
I	1

【算出例】

対策区分判定 \ スパンNo	S001	S002	S003	S004	S005	S006	S007	S008	S009	S010	S011	S012	S013	S014	S015
外力による変状に対する判定	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I
材質劣化による変状に対する判定	I	II a	I	II b	I	II a	II b	I	IV	II a	I	I	III	I	I
漏水による変状に対する判定	I	I	III	I	I	II a	I	I	II b	I	I	II a	I	III	I
総合	I	II a	III	II b	I	II a	II b	I	IV	II a	I	II a	III	III	I

判定	スパン数
IV	1
III	3
II a	4
II b	2
I	5

$$\text{健全度数値} = \frac{(1 \times 0 + 3 \times 0.4 + 4 \times 0.6 + 2 \times 0.8 + 5 \times 1)}{15} = 0.68$$

健全度	重み付け
IV	0
III	0.4
II a	0.6
II b	0.8
I	1

総スパン	15
平均	10.2
健全度数値	0.68

※健全度数値は、0～1の範囲内であり、値が1に近づくほど健全な状態となる

(2) 優先度評価の検討

確認されている変状に対する対策の優先順位は、トンネルの安全性に加え、路線の重要性、周辺地域への影響を考慮して決定する。優先度評価にあたっては、トンネル毎の健全性により「IV」→「I」のグループで優先度を付け、同グループのトンネルに対しては、以下の項目を指標としてグループ内での優先度を設定する。

- ①トンネルの安全性：健全度数値
- ②路線の重要性：日交通量（台/日）
- ③周辺交通への影響：緊急輸送道路指定の有無、代替路の有無
- ④補修要望：本体外補修等の要望の有無

対策工の優先順位は、トンネルの健全度に起因する事故発生のリスク及び事故発生時の影響により決定する。トンネルの事故発生リスクは、トンネルの健全度と交通量に起因すると考える。また、事故発生時や維持修繕作業時の周辺交通への影響は、緊急輸送道路指定及び迂回路の有無等により重み付けを行う。そのほか、利用者からの要望についても優先度に反映する。

優先順位は、トンネルの健全度数値に以下の係数による重み付けを行い算出する。

○優先度評価における評価項目及び重み係数

K1	K2	K3	K4 [※]
交通量	緊急輸送道路指定	代替路の有無	利用者の要望
3,500台/日以上 K1=0.90	第一次緊急輸送道路 K2=0.90	迂回路なし K3=0.90	補修要望あり K4=0.90程度
1,500台/日～3,500台/日未満 K1=0.95	第二次緊急輸送道路 K2=0.95	迂回路あり K3=1.00	補修要望なし K4=1.00
1,500台/日未満 K1=1.00	第三次緊急輸送道路 緊急輸送道路指定なし K2=1.00		

※利用者からの要望については、要望度合いに応じて、値に幅を持たせるものとする。

$$\text{補修優先度指標} = \text{トンネル健全度数値} \times K1 \times K2 \times K3 \times K4$$

(3) 優先順位付

優先順位付けは、以下の方針とする。

- ① トンネル毎の健全性によりグループ分けし、判定区分Ⅳ→Ⅲ→Ⅱ→Ⅰの順。
- ② トンネル毎の健全度が同じグループ内で補修優先度指標の低い順。
- ③ 補修優先度が同値の場合は、健全性の低いスパンの多いトンネル順。



※トンネルの対策に関する緊急性は、健全性の判定区分に応じて左右されるため、重み係数は同レベルの健全性のグループ内の優先順位付けに用いる。

6. 附属施設の更新の考え方

(1) 各トンネルにおける附属施設

現在、トンネルに設置されている主な附属施設は、あすなろトンネルに非常用施設（非常用電話）が設置されている他は照明施設である。

(2) 附属施設の耐用年数

トンネル照明施設の耐用年数は、各種資料における附属施設の耐用年数等から、概ね 10～20 年程度と考えられる。

朝来市におけるトンネル照明について、耐用年数を 20 年と設定する。

○附属施設の耐用年数

設備内容		耐用年数		
		公的耐用年数 (大蔵省)	(建設省)	メーカー ヒアリング
防災設備	消火栓			15～20年
	水噴霧装置			10～25年
	下りパイロット弁			
	上りパイロット弁			
	給水栓			15～25年
	火災検知器		15年	12～25年
	押釦通報機(消火器箱)		15年	15～25年
	非常電話		9年	12～15年
	防災盤	15年	15年	15年
ケーブル・配管類			15年	20～25年
照明設備	トンネル照明	15年		10～15年
避難誘導及び標識	誘導灯(非常灯)	6年	6年	10～15年
	交通管制用照式標識	6年	6年	15～25年

○耐用年数

(16) 耐用年数

トンネル用照明器具（プレス加工品）の本体の推定耐用年数は、設置環境にも影響されるが、概ね15～20年である。これは、本体がSUS304製であり、その上に合成樹脂の焼付け塗装を施しているためである。しかし、内部に使用している電気部品（安定器、端子台、ソケット、内部配線等）について検討し、電気部品の耐用年数の目安を各々、解説表3-2に示す。

解説表3-2 トンネル照明器具の電気部品の耐用年数

部品名	耐用年数	備考
安定器	8～10	JIS C 8110解説による
端子台、ソケット	8～10	使用実績による
内部配線	10～15	使用実績による

<道路・トンネル照明機材仕様書/建設電気技術協会/平成27年版>

(3) 附属施設の劣化状況

過年度点検結果による附属施設の劣化状況を分析し、更新時期を設定することが望ましいが、既存の点検データは、附属施設の劣化状況の記載がなく、点検未実施であると考えられることから、劣化状況の分析は困難であった。そのため、上記により設定した更新時期による更新計画を行う。

7. 個別施設の状態等と優先度

トンネル名	路線名	交通量 (台/日)	延長(m)	施工法	竣工年	点検年度	経過年数	補修 優先度 指標	トンネル毎 の健全性
あすなろトンネル	釣坂線	1,500以下	627	NATM	2005	R5	1年	0.267	II
鯨峠トンネル	一品・金浦線	1,500以下	239	NATM	2001	R5	1年	0.233	II
多々良木トンネル	新多々良木線	1,500以下	336	在来	1972	R5	1年	1.306	III
和田山隧道トンネル	東谷枚田線	1,500以下	140	NATM	2000	R5	1年	0.272	II

8. 対策内容と実施時期、対策費用

○対策内容と実施時期

番号	トンネル名	項目	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	
1	あすなろ トンネル	点検			○					○			
		調査・設計								○			
		補修										○	
		附属物設計						○					
		附属物更新							○	○			
2	鯨峠 トンネル	点検			○					○			
		調査・設計									○		
		補修											○
		附属物設計							○				
		附属物更新								○			
3	多々良木 トンネル	点検			○					○			
		調査・設計		○									
		補修			○								
		附属物設計			○								
		附属物更新					○						
4	和田山第一 隧道 トンネル	点検			○					○			
		調査・設計								○			
		補修									○		
		附属物設計				○							
		附属物更新						○					

※点検結果を踏まえ、ひび割れ注入工、断面修復工などの補修による対策を実施する

○対策費用

(千円)

番号	トンネル名	項目	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	概算事業費	
1	あすなるトンネル	点検			5,000					5,000			93,000	
		調査・設計								10,000				
		補修									5,000			
		附属物設計					10,000							
		附属物更新							39,000	19,000				
2	鯨峠トンネル	点検			1,500					1,500			33,000	
		調査・設計									10,000			
		補修										7,000		
		附属物設計							5,000					
		附属物更新								8,000				
3	多々良木トンネル	点検			2,500					2,500			285,000	
		調査・設計		10,000										
		補修			254,000									
		附属物設計			5,000									
		附属物更新				11,000								
4	和田山第一隧道トンネル	点検			1,000					1,000			38,000	
		調査・設計							10,000					
		補修									7,000			
		附属物設計				10,000								
		附属物更新					9,000							
合計	項目別計	点検	0	0	10,000	0	0	0	0	10,000	0	0	449,000	
		調査・設計	0	10,000	0	0	0	0	10,000	10,000	10,000	0		
		補修	0	0	254,000	0	0	0	0	0	7,000	5,000		7,000
		附属物設計	0	0	5,000	10,000	10,000	5,000	0	0	0	0		
		附属物更新	0	0	0	11,000	9,000	39,000	27,000	0	0	0		
	合計	0	10,000	269,000	21,000	19,000	44,000	37,000	27,000	15,000	7,000			

9. 集約・撤去等の方針

○ 集約・撤去について検討したが、計画期間内で対象となる施設がない。

10. 新技術等の活用方針

○ 人手不足や増大する維持管理費といった問題に対応するため、「質の向上」および「プロセスの効率化」の観点に基づき計画・調査・点検・補修工事といった橋梁の維持管理における各段階において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（案）などの資料を参考に、新技術の活用を検討し、事業の効率化やコスト縮減を図ります。

具体的には、点検・補修工事において、従来工法のみでなく新技術等（新工法、新材料等の活用）を朝来市が管理するトンネルの1本で活用し、令和12年度までに100万円程度のコスト縮減を目指す。