

山口県トンネル長寿命化修繕計画



令和7年11月

山口県土木建築部道路整備課

目 次

1. トンネル長寿命化修繕計画の目的	1
2. 県内の道路トンネルの現状	5
3. 道路トンネルの維持管理の考え方	11
4. 点検結果に基づく損傷判定	15
5. トンネル長寿命化修繕計画の内容	19
6. 事業計画の策定	24
7. 今後の取り組み方針	28
8. 意見を聴取した学識経験者	32

表紙写真

左上：国道（県管理）で最も長い（延長 1,873m）大寧寺第1トンネル（NATM）

右下：地方道で最も長い（延長 1,915m）小郡トンネル（NATM）※県管理最長

1. トンネル長寿命化修繕計画の目的

1. 1 背景

社会資本は、社会・経済活動や安全で快適な県民生活を支える最も重要な基盤であり、これまで橋梁・道路トンネル（以下「トンネル」で記述）などの社会資本を計画的に整備してきたところです。トンネルは一般に地形の制約をうける箇所にあり、通行が困難となった場合に適当な迂回路がない場合が多く、交通に与える影響が大きいため、きめ細かい維持管理が必要とされています。

山口県は中央部に中国山脈があり、丘陵性の山地、台地により山陽と山陰に分かれる地形となっています。このため、これまで数多くのトンネルが建設されており、県が管理するトンネルは令和7年10月現在139本、総延長は47.5kmとなっています。

山口県が管理するトンネルは、1965年（昭和40年）以降に建設されたものが多く、供用後50年以上を経過したトンネルは2025年（令和7年）現在では全体の約3割ですが、10年後には約5割、20年後には約7割となります。このため、従来の事後保全型の維持管理を継続した場合、大規模な補修が一時期に集中することとなり、限られた予算の中でトンネルを適切に維持管理できなくなる恐れがあります。

のことから、昨今の厳しい財政状況の下、今あるトンネルを計画的・効果的に修繕しながら長期的に利用するため、これまで以上に戦略的な取組みが求められています。

1. 2 目的

本計画の目的は以下のとおりです。

- 「山口県トンネル点検要領（最新版）」に基づき、山口県が管理するトンネルの計画的な点検及び診断を実施していきます。
- 「山口県トンネル調査・対策マニュアル（最新版）」等に基づき、必要な対策を適切な時期に着実かつ効率的・効果的に実施していきます。
- これらの取組を通じて得られた情報を記録し、次期の点検・診断等に活用するなど「メンテナンスサイクル」を構築し、継続的に発展させていきます。
- 県民の安全・安心を確保し、中長期的な維持管理に係るトータルコストの縮減や予算の平準化を図り、県民の財産であるトンネルを適切に管理することを本計画の目的とします。

1. 3 計画策定の経緯

山口県では平成 21 年度に学識経験者のご意見を踏まえて「山口県トンネル点検マニュアル（案）」を策定しました。その後、平成 22 年度から当該マニュアルにより平成 26 年度までに全てのトンネルの初回点検を実施したところです。

こうした中、平成 27 年 3 月公表（令和 4 年 3 月改訂）の「山口県公共施設等マネジメント基本方針」を踏まえ、中長期的なアセットマネジメントの考え方のもと、予防保全の観点から、トンネルを含む道路施設ごとに点検結果に基づく個別施設計画（長寿命化修繕計画）を策定し、維持管理・更新費用の縮減や平準化を図り、効率的な維持管理を推進することとなりました。

表 1-1 山口県におけるトンネル点検の経緯

年度	内容
平成 19 年度（2007）	<ul style="list-style-type: none"> ・国点検マニュアルによる点検実施 ・県点検マニュアル策定に係る意見交換会（第 1 回） (学識経験者、道路整備課、土木建築事務所等)
平成 20 年度（2008）	<ul style="list-style-type: none"> ・国点検マニュアルによる点検実施 ・県点検マニュアル策定に係る意見交換会（第 2・3 回） (学識経験者、道路整備課、土木建築事務所等) ・職員による定期点検の試行実施（県東部・西部で計 2 回）
平成 21 年度（2009）	<ul style="list-style-type: none"> ・「山口県トンネル点検マニュアル（案）」策定 ・山口県トンネル点検検討会議の実施（計 3 回） ・県点検マニュアルによる試行点検の実施 (5 トンネルのうち、2 トンネルが県のマニュアル)
平成 22 年度（2010）	<ul style="list-style-type: none"> ・県点検マニュアルによる点検開始（～平成 26 年度）
平成 24 年度（2012）	<ul style="list-style-type: none"> ・全トンネルの附属物等のストック総点検を実施
平成 26 年度（2014）	<ul style="list-style-type: none"> ・トンネルの定期点検が法令により義務化
平成 27 年度（2015）	<ul style="list-style-type: none"> ・山口県トンネル調査・対策マニュアル（案）の策定 ・山口県トンネル長寿命化修繕計画の策定・公表
平成 28 年度（2016）	<ul style="list-style-type: none"> ・山口県トンネル定期点検要領（案）の策定・点検開始
令和元年度（2019）	<ul style="list-style-type: none"> ・山口県トンネル定期点検要領（案）の改訂
令和 4 年度（2022）	<ul style="list-style-type: none"> ・山口県トンネル調査・対策マニュアルの改訂
令和 7 年度（2025）	<ul style="list-style-type: none"> ・山口県トンネル定期点検要領の改訂

1. 4 トンネル長寿命化に資する計画・要領等について

本計画は、「山口県公共施設等マネジメント基本方針」を踏まえ策定された土木建築部所管の個別施設策定対象施設のうち、道路（トンネル）に関する計画です。（図1-1「計画の位置付け」参照）

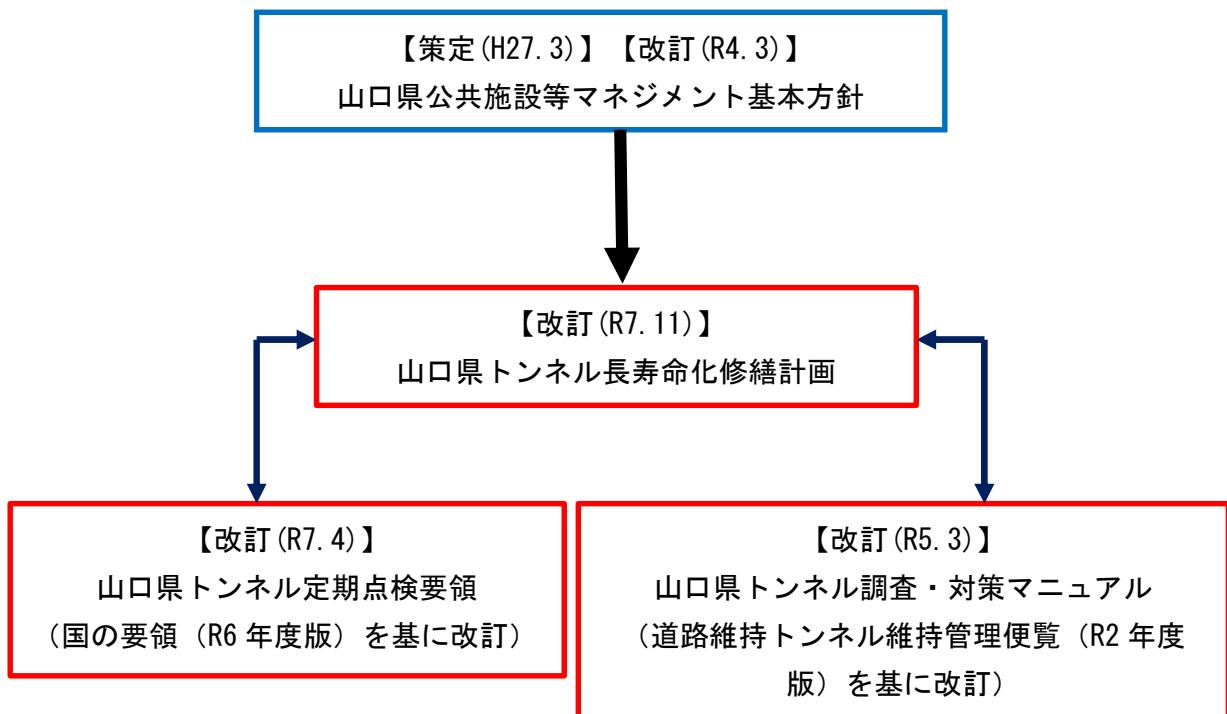


図1-1 計画の位置付け

山口県トンネル定期点検要領は、本県が管理するトンネルの定期点検を行ううえでの体制、対策区分の判定、健全性の診断方法等の基本的な事項を取りまとめたものです。

山口県トンネル調査・対策マニュアルは、トンネル本体工について定期点検を踏まえた調査方法と対策に関する設計及び施工の考え方を取りまとめたものです。

1. 5 長寿命化修繕計画の対象範囲

本計画の対象施設は、図1-2及び図1-3のとおりです。

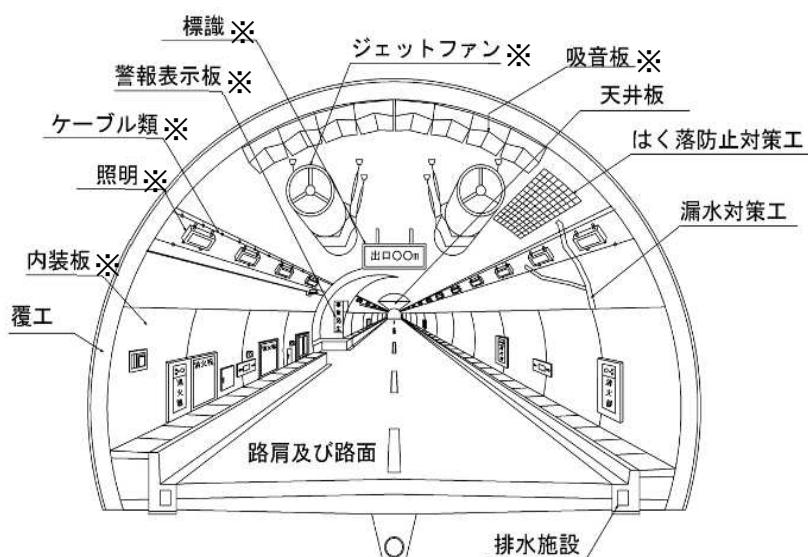
トンネルは大きく分けるとトンネル本体工と附属物で構成されており、具体的には下記に示す施設で構成されています。

1) トンネル本体工

覆工、坑門、内装板、天井板、路面、路肩、排水施設および補修・補強材

2) 附属物

付属施設（照明施設、非常用施設、換気施設）、標識、情報板、吸音板等、トンネル内や坑門付近に設置されるものの総称



※ トンネル内附属物は点検時に取付状態の確認を行う。

図1-2 点検対象箇所（トンネル内）



図1-3 点検対象箇所（トンネル坑口部）

2. 県内の道路トンネルの現状

2. 1 トンネルの整備状況

山口県が管理する国道および県道の道路トンネルの本数は、2025年（令和7年）10月現在で139本であり、トンネル延長の合計は約47.5kmです。

1) トンネルの位置

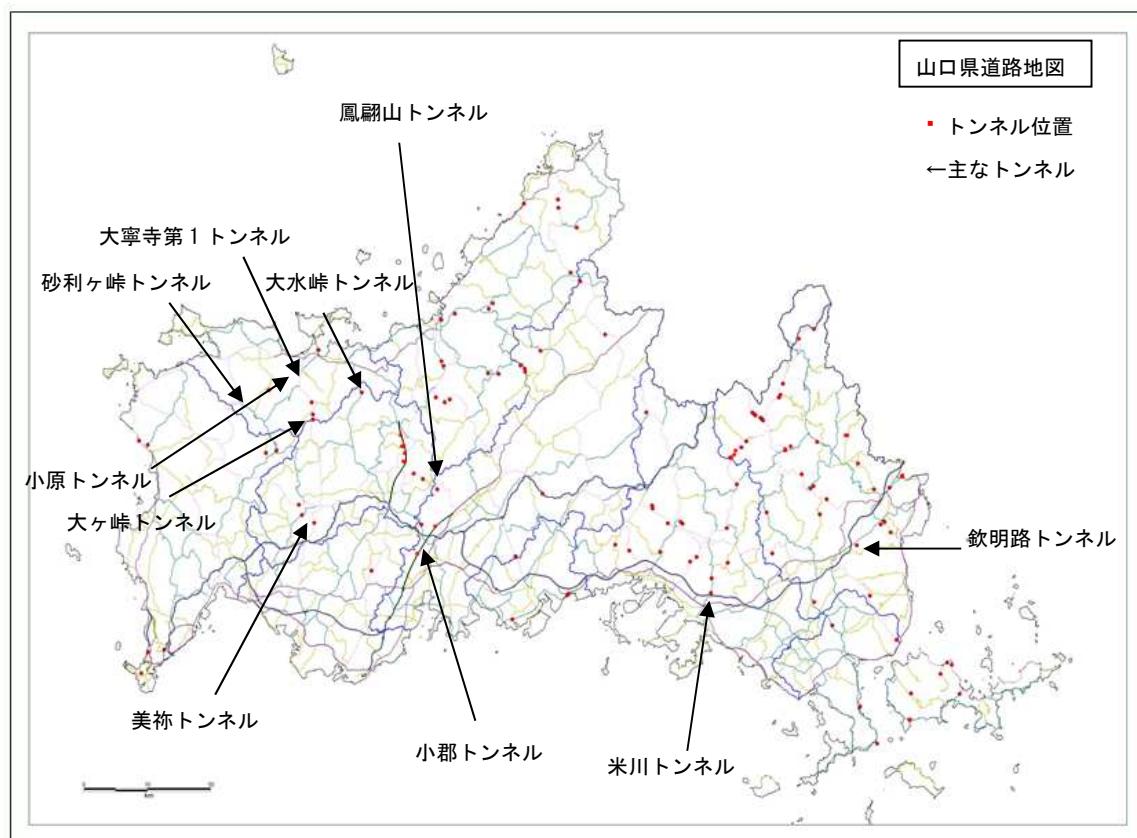


図 2-1 山口県管理道路トンネル位置図

表 2-1 事務所別のトンネル数とトンネル延長（令和 7 年 10 月現在）

事務所 (支所・分室)	合計 上段: トンネル数 (下段: 延長m)	トンネル延長					供用年数					
		100m未満	100~200m	200~500m	500~1km	1km以上	10年未満	10~20年	20~30年	30~40年	40~50年	50年以上
岩国	36 (10,232)	11 (675)	8 (1,307)	10 (3,525)	7 (4,725)	0 (0)	4 (1,212)	6 (1,859)	9 (4,173)	3 (1,263)	3 (1,015)	11 (710)
玖珂	7 (2,204)	2 (120)	2 (317)	2 (631)	0 (0)	1 (1,136)	0 (0)	0 (0)	1 (195)	2 (197)	0 (0)	4 (1,812)
柳井	4 (1,109)	0 (0)	1 (128)	3 (981)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	2 (589)	2 (520)	0 (0)	0 (0)
大島	7 (1,312)	2 (107)	1 (140)	4 (1,065)	0 (0)	0 (0)	1 (228)	0 (0)	0 (0)	4 (977)	1 (43)	1 (64)
周南	17 (5,046)	3 (229)	4 (637)	7 (1,956)	2 (1,065)	1 (1,159)	0 (0)	0 (0)	2 (369)	4 (896)	6 (2,690)	5 (1,091)
防府	5 (2,353)	0 (0)	1 (178)	1 (318)	3 (1,857)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	1 (587)	0 (0)	4 (1,766)
山口	8 (3,976)	4 (254)	0 (0)	2 (777)	0 (0)	2 (2,945)	0 (0)	1 (1,915)	1 (355)	2 (1,452)	0 (0)	4 (254)
阿東	4 (1,905)	1 (78)	0 (0)	1 (480)	2 (1,347)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	2 (558)	2 (1,347)	0 (0)
宇部	1 (60)	1 (60)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	1 (60)
美祢	11 (4,862)	0 (0)	3 (481)	5 (1,520)	1 (578)	2 (2,283)	0 (0)	2 (1,596)	4 (1,148)	4 (853)	1 (1,265)	0 (0)
下関	4 (1,878)	0 (0)	0 (0)	3 (1,010)	1 (868)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	4 (1,878)
豊田	5 (1,025)	2 (163)	1 (182)	2 (680)	0 (0)	0 (0)	1 (232)	0 (0)	1 (448)	0 (0)	1 (182)	2 (163)
長門	10 (7,680)	0 (0)	1 (194)	4 (1,230)	1 (899)	4 (5,357)	4 (4,209)	0 (0)	1 (1,175)	1 (285)	3 (1,783)	1 (228)
萩	20 (3,882)	7 (489)	7 (949)	4 (1,114)	2 (1,330)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	3 (490)	7 (1,558)	3 (1,071)	7 (763)
合計	139 (47,524)	33 (2,175)	29 (4,513)	48 (15,287)	19 (12,669)	10 (12,880)	9 (5,649)	10 (5,602)	24 (8,942)	32 (9,146)	20 (9,396)	44 (8,789)

上段: トンネル数、下段()内はトンネル延長(m)

2) 路線種別ごとのトンネル整備状況

	補助国道	主要県道	一般県道	合計(本)
トンネル数	72	47	20	139

3) トンネル延長

トンネル延長の平均値は約 340m であり、約半数のトンネルが延長 200m 以下です。

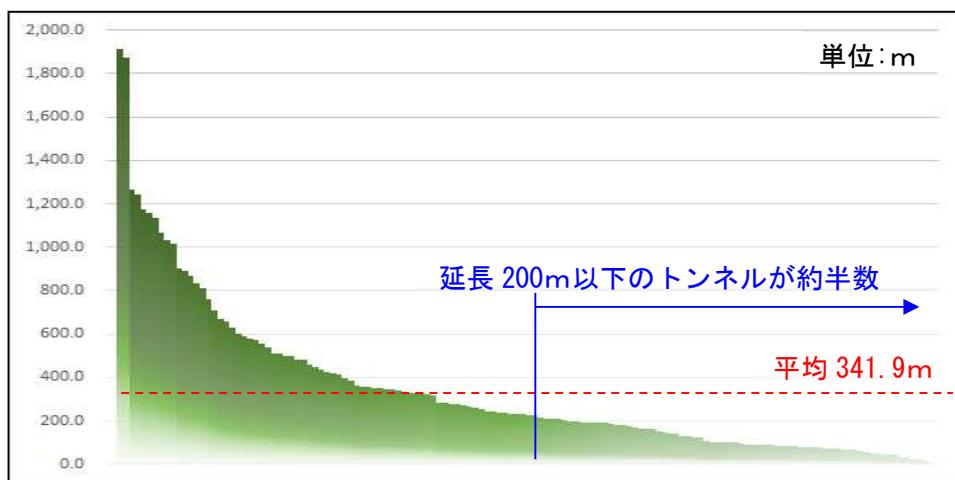


図 2-2 トンネル延長の一覧（令和 7 年 10 月現在）

表 2-2 主なトンネル一覧（国道・地方道）（令和 7 年 10 月現在）

国道					
番号	トンネル名称	路線名	延長(m)	工法	建設年
1	大寧寺第 1	491 号	1,873	NATM	2019
2	美祢	316 号	1,265	矢板	1984
3	小原	491 号	1,243	NATM	2018
4	大ヶ峰	316 号	1,065	矢板	1980
5	鳳翩山	435 号	1,030	NATM	1991

県道					
番号	トンネル名称	路線名	延長(m)	工法	建設年
1	小郡	(主)山口宇部線	1,915	NATM	2009
2	大水峠	(主)秋芳三隅線	1,175	NATM	2000
3	米川	(主)下松鹿野線	1,159	矢板	1983
4	欽明路	(主)岩国玖珂線	1,136	矢板	1971
5	砂利ヶ峠	(主)美祢油谷線	899	NATM	2020

4) 整備工法

工法別のトンネル数内訳は、矢板工法^{※1}が 73 本（53%）、NATM^{※2}が 66 本（47%）となっています。

工法別トンネル延長では、NATM の方が矢板工法に比べて長い傾向にあります。

※1 矢板工法：トンネルを掘り、掘削壁面に木製や鉄製の板をあてがい、鉄製の枠で支えて、表面をコンクリートで仕上げる従来からの工法です。石積・素掘・吹付けを含みます。

※2 NATM：トンネルを掘り、掘削壁面にコンクリートを吹付けし、鉄製の棒を地山に挿入して安定させ、表面をコンクリートで仕上げる近年の工法です。

(New Austrian Tunneling Method : ナトム)



図 2-3 工法別の内訳・トンネル数(令和 7 年 10 月現在)



図 2-4 工法別の内訳・トンネル延長(令和 7 年 10 月現在)

年代別では 1970 年代から 2000 年代に多くのトンネルが建設されています。

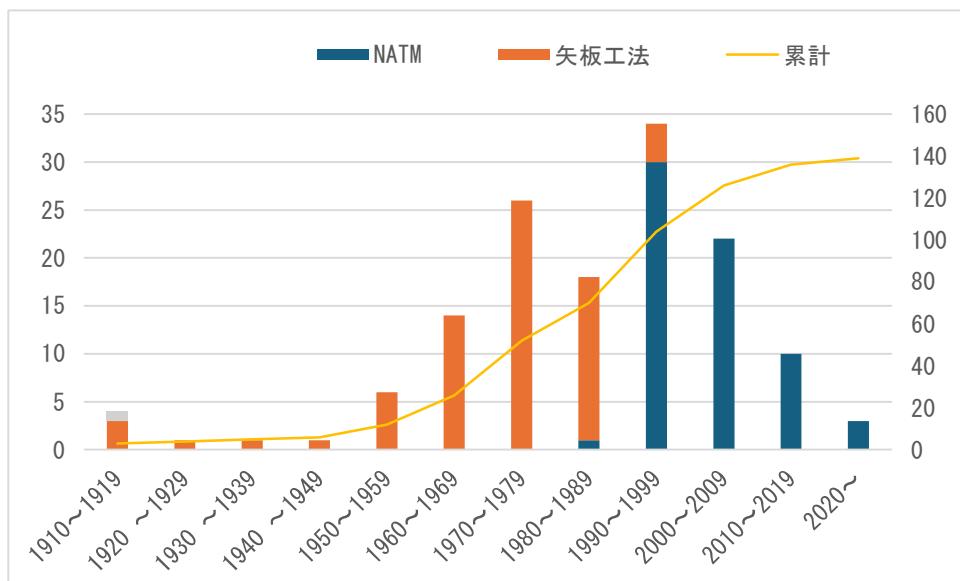


図 2-5 山口県管理トンネルの年度別整備状況（令和 7 年 10 月現在）



図 2-6 事務所別のトンネル数と整備工法の内訳（令和 7 年 10 月現在）

2. 2 トンネルの附属物の状況

山口県が管理する国道および県道の道路トンネル（全139本）に設置されている附属物は、2025年（令和7年）10月現在で以下のとおりとなっています。

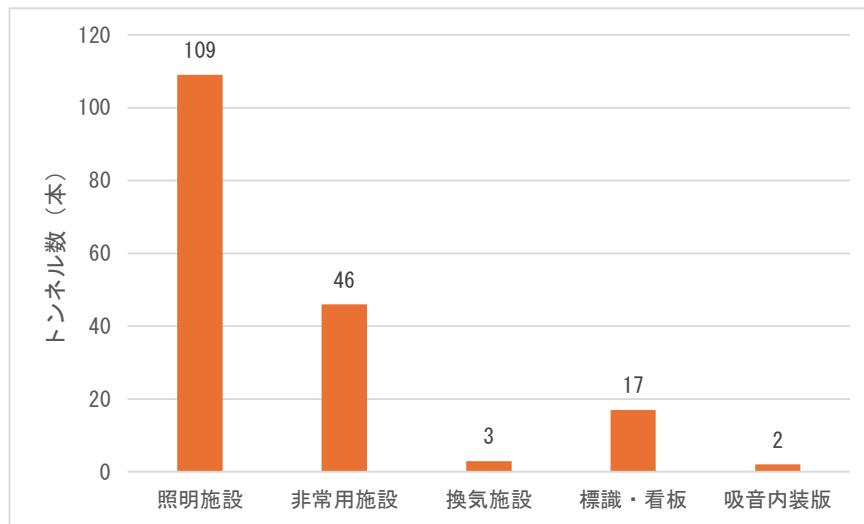


図2-7 トンネル附属物の状況（令和7年10月現在）

照明施設は、トンネル内を走行する運転者が安全かつ快適に走行するため、トンネル全長にわたり一定間隔に配置された基本照明やトンネルの入口付近にある障害物を視認できるようにするための入口照明などが設置されています。

非常用施設は、火災や事故が発生した場合にトンネル利用者などにその発生を知らせ、トンネルへの進入を防止するなどの適切な対応を行うため、トンネルの等級区分に応じて通報設備・警報設備、消火設備、避難誘導設備等が設置されています。

換気施設は、トンネル内を走行する自動車の排気ガスによるトンネル内空気の汚染を抑制する目的等で設置するものであり、ジェットファン等の設備があります。

標識・看板は、トンネル出口付近の道路状況の予告等を行うため、トンネルの壁面や天井面に添架されているものです。

吸音内装板は、トンネル内及び坑口付近の出口騒音を低減するため、トンネルの壁面や天井面に設置されるものです。



照明施設



非常用施設

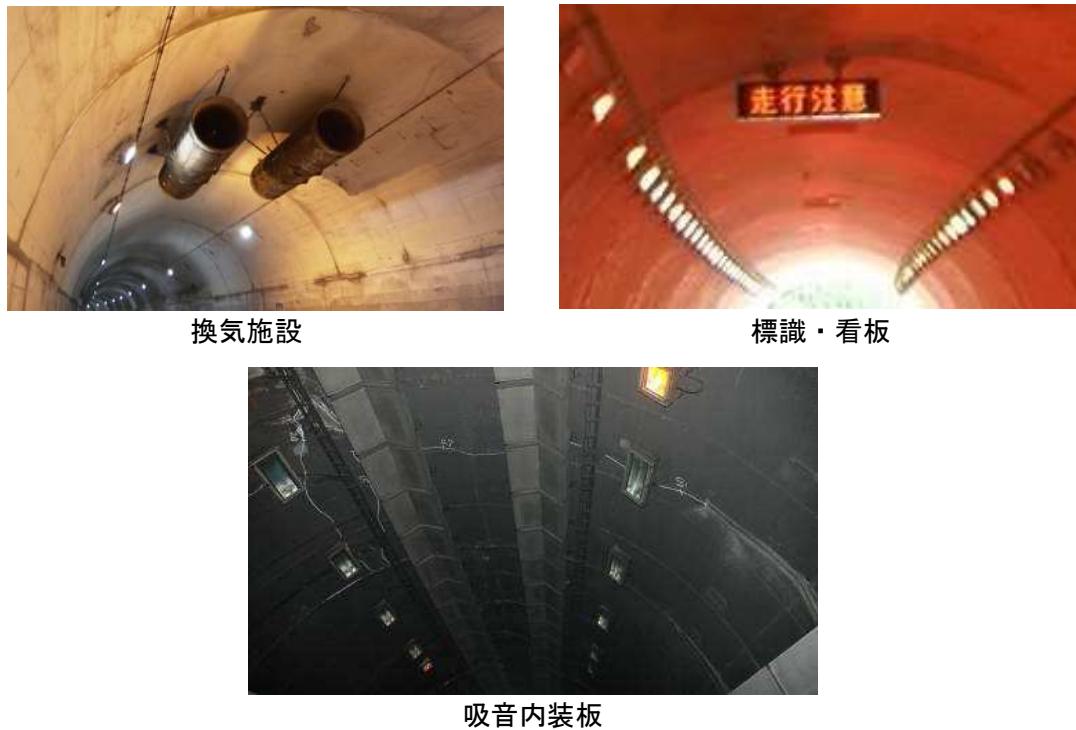


図 2-8 トンネル附属物の事例

2. 3 トンネルの高齢化について

山口県では 1970 年（昭和 45 年）以降に建設が集中しており、現在は全 139 トンネルが供用されています。

50 年以上経過したトンネル数の割合は 2025 年（令和 7 年 10 月）現在で 32% ですが、10 年後には 46%、20 年後には約 70% を占めるようになり、今後急速に高齢化が進みます。また、これらは石積・素掘・吹付と矢板工法で建設されたトンネルとなっており、その多くで早急に対策が必要と判定されています。



図 2-9 50 年以上経過したトンネル数の推移

3. 道路トンネルの維持管理の考え方

3. 1 点検について

1) 山口県での取り組み

山口県では、管理するトンネルの状況を把握し、トンネルの損傷状況等に応じて適時適切に対応するため、平成 19 年度よりトンネル定期点検の試行を実施し、平成 21 年度からは「山口県トンネル点検マニュアル（案）：山口県土木建築部」に基づき、県管理トンネルの定期点検を進めてきました。

こうした中、「道路法施行規則の一部を改正する省令」及び「トンネル等の健全度の診断結果に関する告示」が平成 26 年 3 月 31 日に告示され平成 26 年 7 月 1 日に施行されたことに伴い、トンネルや橋等の構造物は 5 年に 1 回の定期点検が義務づけられたことを踏まえ、平成 28 年 10 月、山口県のトンネル点検に関する要領の改訂を行いました。

また、令和 7 年 4 月、国土交通省道路局が令和 6 年 3 月に地方自治体に通知した技術的助言と道路トンネル定期点検要領（令和 6 年 9 月）に伴い、「山口県トンネル定期点検要領」の改訂を行っています。

2) 点検の目的

点検とはトンネル本体工の変状や附属物の異常を発見し、その程度を把握することを目的として、定められた方法により、必要な機器を用いてトンネル本体や附属物の状態を確認し、必要に応じて応急措置を実施することです。

点検には、定期点検のほか、日常点検、異常時点検、臨時点検があります。

表 3-1 点検の種類と目的

点検の種類	目的
定期点検	定期点検を行う者が、近接目視を基本として状態の把握（点検）を行い、かつ、道路トンネル毎の健全性を診断することの一連を言い、予め定める頻度で、道路トンネルの最新の状態を把握するとともに、次回の定期点検までの措置の必要性の判断を行う上で必要な情報を得るために行うもの。初回の点検はすべての覆工コンクリート打込み完了後から 1~2 年以内に行い、2 回目以降は 5 年に 1 回の頻度で行うこととする。
日常点検	原則として道路の通常パトロールを行う際に併せて目視点検を行うもの。
異常時点検	日常点検により変状や異常が発見された場合に実施するもの。
臨時点検	地震、集中豪雨などの自然災害およびトンネル内の事故災害等が発生した場合に、主に通行の安全を確認するために実施するもの。

3) 点検の流れ

以下に各点検の基本的なフローを示します。

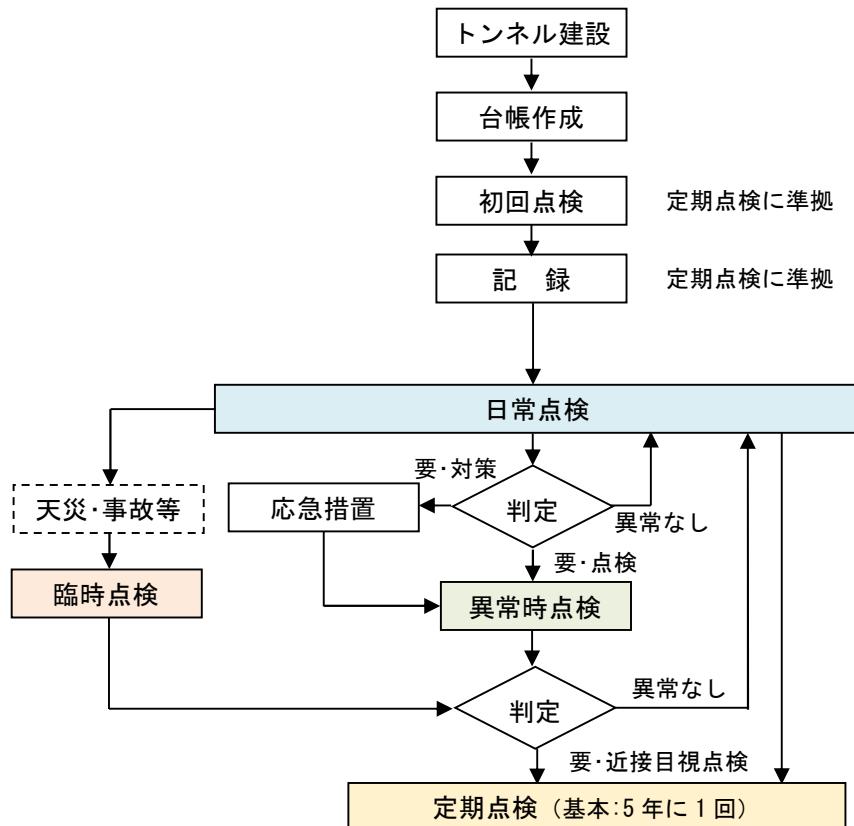


図 3-1 点検の基本的なフロー（建設～定期点検）

3. 2 維持管理の基本方針

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）を確実に持続させていくことが重要です。山口県におけるトンネルの維持管理の基本的な考え方を取りまとめると以下のとおりです。

- 点検によりトンネルの状態を適切に把握した上で、計画的な修繕を実施することで、第三者被害や長期間の交通規制等を防止し、安心・安全な道路交通の確保を行います。
- トンネルの維持管理の考え方を「事後保全型」から「予防保全型」に転換することにより、維持管理費用の平準化を図るとともにライフサイクルコストの縮減を図ります。
- 道路構造物の維持管理を効率的に進めていくために必要となる点検～診断～措置～記録という業務サイクル（メンテナンスサイクル）を持続的に回す仕組みの構築等を進めます。
- 管理する 139 本全てについて、点検や修繕に係る新技術等の活用の検討を行い、費用の縮減や事業の効率化などの効果が見込まれる場合は、積極的に活用します。

定期点検を対象としたメンテナンスサイクルの基本的なフローを以下に示します。

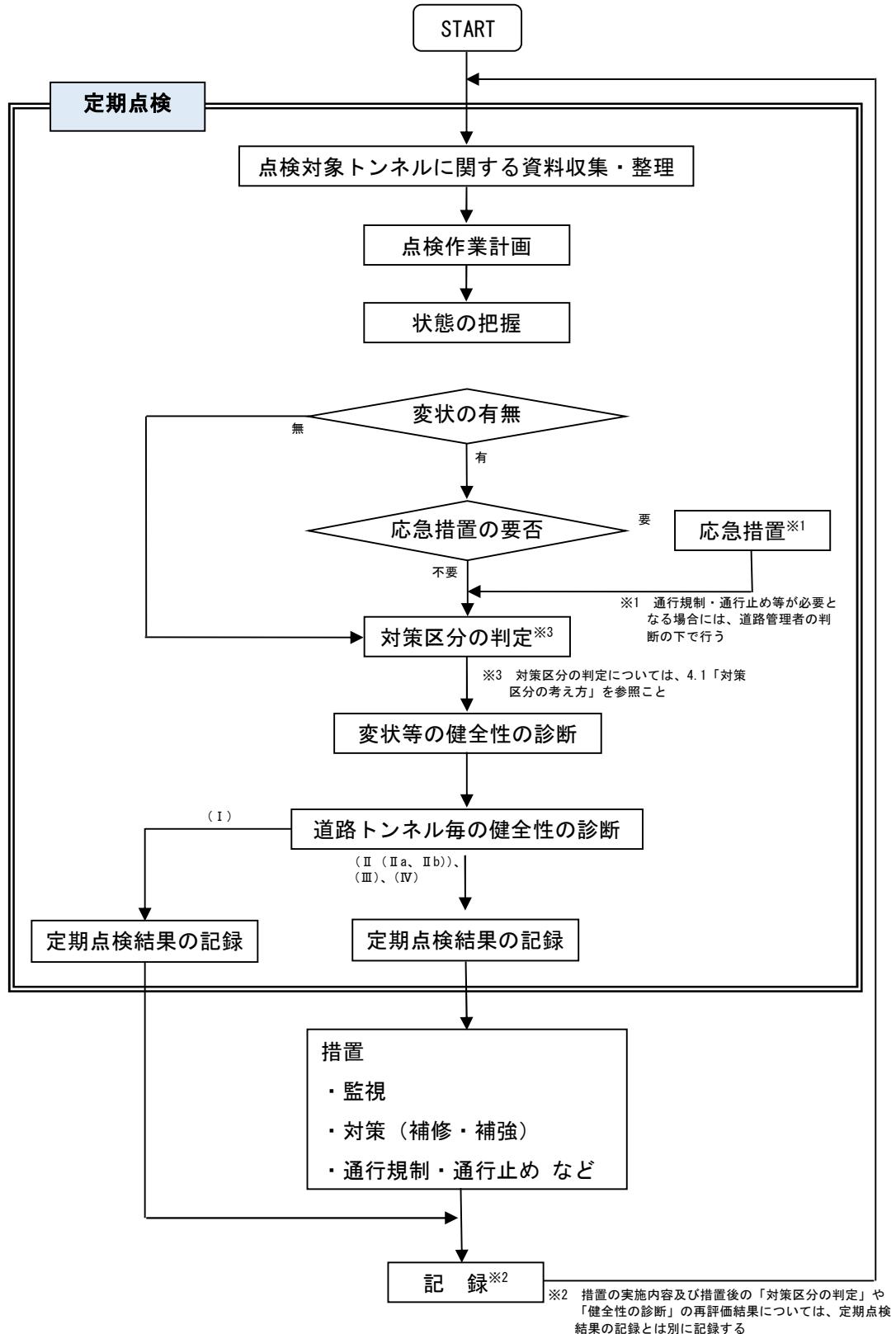


図 3-2 定期点検を対象としたメンテナンスサイクルの基本的なフロー

4. 点検結果に基づく損傷判定

4. 1 対策区分の考え方

1) トンネル本体工

建設後のトンネルに発生する変状の原因は、変状形態で分類すると、以下の3項目に分類できます。

表 4-1 トンネルの劣化及び変状区分

変状区分	内容
外力	トンネルの外部から作用する力であり、緩み土圧、偏土圧、地すべりによる土圧、膨張性土圧、水圧、凍上圧等の総称をいいます。
材質劣化	使用材料の品質や性能が低下するものであり、コンクリートの中性化、塩害、乾燥収縮等の総称をいいます。また、施工に起因する不具合もこれに含まれます。
漏水	覆工背面地山等からの水が、トンネル坑内に流出することであり、覆工や路面の目地部、ひび割れ箇所等の水流出の総称をいいます。なお、漏水等による変状には、冬期におけるつららや側氷が生じる場合も含まれます。

外力	材質劣化	漏水
		

<主な損傷事例>

また、トンネル本体工の場合、点検結果に基づき変状等の健全性の診断を、「外力」、「材質劣化」、「漏水」等の変状に応じて、次の対策区分により、判定します。

表 4-2 対策区分

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		早晚、利用者に対して影響が及ぶ可能性が高いため、早期に措置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、緊急に措置を講じる必要がある状態

※ 判定区分IVにおける「緊急」とは、早期に措置を講じる必要があり、交通開放できない状態とします。

2) 附属物

附属物等の取付状態は、表 4-3 を考慮して判定を行います。（以下、異常判定）

表 4-3 附属物等に対する異常判定区分

異常判定区分	異常判定の内容
×	附属物等の取付状態に異常がある場合
○	附属物等の取付状態に異常がないか、あっても軽微な場合

附属物等の取付状態に対する異常は、外力に起因するものが少ないと考えられ、原因を推定のための調査を要さない場合が少なくありません。また、附属物等の取付状態に対する異常は、利用者被害につながる恐れがあるため、異常箇所に対しては再固定、交換、撤去する方法や設備全体を更新するなどの方法による対策を早期に実施する必要があります。

こうした附属物等の特性を踏まえ、異常判定区分は「×」（早期に対策を要するもの）と、「○」（対策を要さないもの）の2つに区分することとします。

4. 2 点検結果

山口県ではトンネルの現状を把握するために、近接目視観察および打音検査（ハンマーを用いた打診）により、また、2回目以降の点検においては、前回定期点検時の状態との差異を把握できるように定期点検を行いました。そして点検結果をもとに、点検要領に基づき、全139トンネル（内訳は矢板工法：73本、NATM：66本）について、判定を行いました。

1) 矢板工法の変状発生状況

変状の中で、早期に措置を必要とする状態（対策区分III）となっているのは、材質劣化（うき・はく落）による変状が最も多く、全73本のうち29本（40%）となっています。また、外力（ひび割れ）および漏水による変状で、対策区分IIIとなっているのはそれぞれ10本以内と少なくなっています。なお、緊急に措置を講じる必要がある状態（対策区分IV）と判定されたトンネルはありませんでした。



2) NATM の変状発生状況

変状の中で、早期に措置を必要とする状態（対策区分III）となっているのは、矢板工法と同様に材質劣化（うき・はく落）による変状が最も多くなっており、全66本のうち24本（36%）となっていますが、矢板工法に比べて割合は低くなっています。また、外力（ひび割れ）による変状は、ひび割れが軽微であるため対策区分Iまたは対策区分IIが大半を占めています。漏水による変状は、対策区分I、または対策区分IIのみとなっています。なお、緊急に措置を講じる必要がある状態（対策区分IV）と判定されたトンネルはありませんでした。



3) 点検結果の比較

1巡目点検（平成19年度から平成26年度に実施）、2巡目点検（平成27年度から令和元年度）、3巡目点検（令和2年度から令和6年度）の総合評価※の項目について、点検結果を比較しました。

2巡目以降の点検結果は、計画的にトンネルの修繕を進めた結果、対策区分III、IVの割合が減少しています。



※ 総合評価は、変状毎の対策区分のうち、最も評価の厳しい対策区分を採用し、そのトンネルの対策区分とします。

5. トンネル長寿命化修繕計画の内容

5. 1 トンネルマネジメントの流れ

- 道路トンネルの長寿命化修繕計画の策定は、全 139 トンネル（内訳は矢板工法：73 本、NATM：66 本）を対象とします。
- 道路トンネルの長寿命化修繕計画は、以下に示すトンネルマネジメントの流れに従って行います。

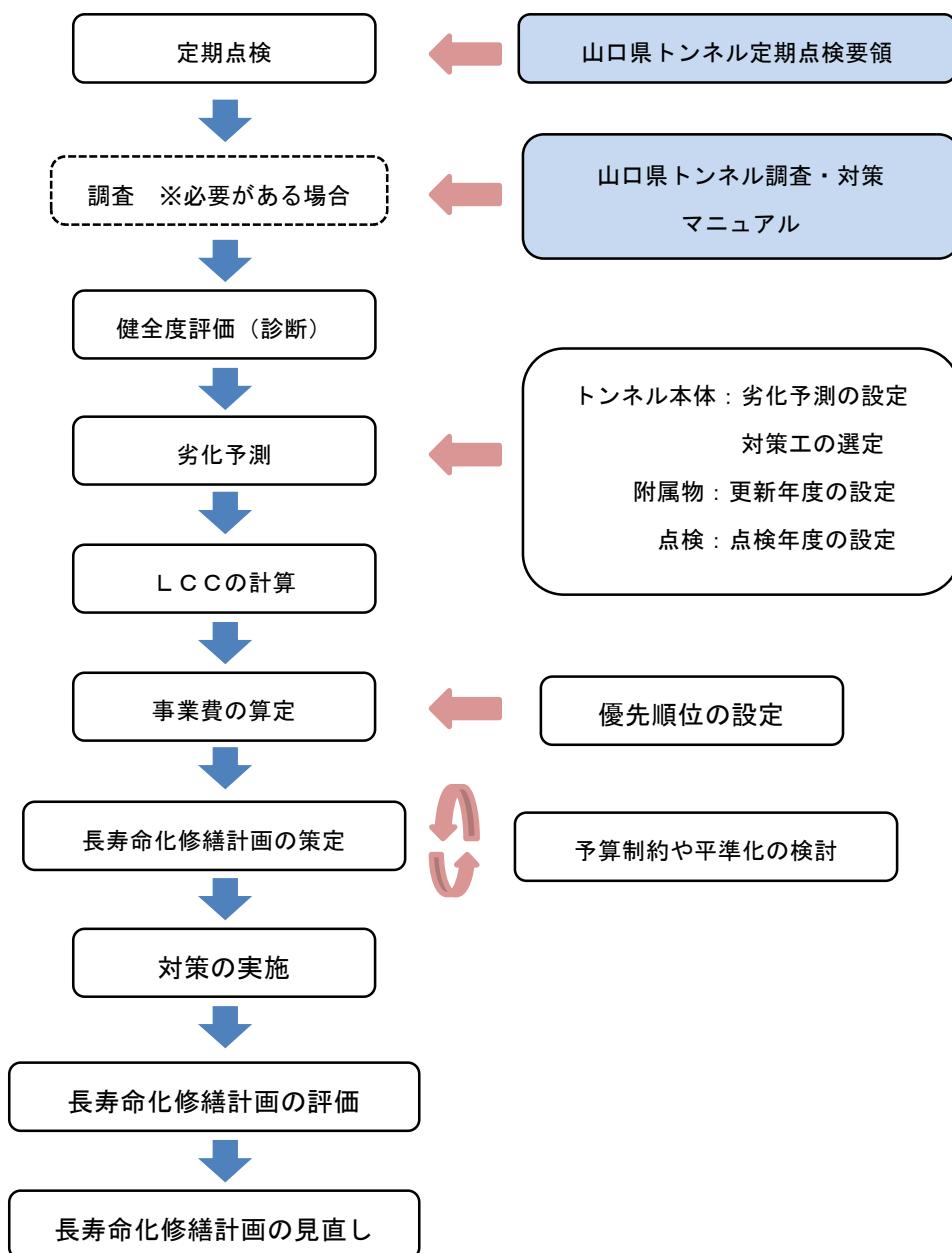


図 5-1 トンネルマネジメントの流れ

5. 2 健全性の診断

道路トンネルの健全性の診断は、4. 1に示した対策区分に沿って判定します。

5. 3 劣化予測

- トンネルは、通行車両の荷重等ではなく、背面の地山の状況等に影響されて劣化が進む場合が多いため、トンネルの劣化を予測することは非常に困難です。
- このため、対策区分に応じて対策が必要となるまでの年数（以下、対策必要年数）を設定する方法で、劣化予測を実施するものとします。

対策必要年数の設定は、これまでのトンネル点検による健全性の診断からの回帰分析結果等を踏まえ、表 5-1 のとおり設定しました。

表 5-1 対策区分の対策必要年数

区分	定義		対策必要年数*
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		60 年
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	30 年
	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	5 年
III	早晚、利用者に対して影響が及ぶ可能性が高いため、早期に措置を講じる必要がある状態		3 年
IV	利用者に対して影響が及ぶ可能性が高いため、緊急に措置を講じる必要がある状態		1 年

* 国交省通達の内容も勘案して決定

5. 4 対策工法の選定

- トンネルの対策工は、変状原因を踏まえ決定する必要があるため、3種類の変状（「外力」「材質劣化」「漏水」）に応じて検討することとします。
- 長寿命化修繕計画の費用算定にあたって、近年の施工実績を考慮し、工法（矢板工法・NATM）や部位（坑門・覆工）の特性を踏まえ、代表的な工法を採用するものとします。

表 5-2 対策工の種類と選定

変状区分	代表的な 変状種類	対策の分類	対策工の種類		再対策 年数
外力	圧さ ひび割れ	空洞充填	裏込め注入工	可塑性エアモルタル 発泡ウレタン	永年 永年
		地山への支持	ロックボルト工		永年
		覆工内面補強	内面補強工	鋼板内面補強工 繊維シート内面補強工	30 30
			内巻補強工	プレキャスト工 鋼材内巻補強工	100 50
材質劣化	うき 剥離	剥落除去後の処理	断面修復工		30
		支持材による保持	ネット工	エキスピンドメタル工 FRPメッシュ工 樹脂ネット工	10 25 25
			当て板工	パネル系当て板工 繊維シート系当て板工	30 30
			補強セントル工	鋼アーチ支保工	50
漏水等	漏水 滯水	漏水	導水樋工		20
			溝切り工		20
			止水注入工(ひび割れ注入工・充填工)		20
			面状漏水対策工(防水パネル工)		20
			水抜きボーリング・水抜き孔		50

(注) 再対策年数については他機関の事例等を参考にして設定を行っており、今後のデータの蓄積に基づき、必要に応じて見直しを行うこととします。

長寿命化修繕計画において採用する代表的な工法 :  坑門

 覆工

坑門

対象変状	トンネル工法	補修工法
外力	矢板・NATM	ひび割れ注入工
材質劣化	矢板・NATM	断面修復工
漏水	矢板・NATM	止水注入工(ひび割れ充填工)

覆工

対象変状	トンネル工法	補修工法
外力	矢板	裏込め注入工(発泡ウレタン)
	NATM	繊維シート内面補強工
材質劣化	矢板・NATM	FRPメッシュ工
漏水	矢板・NATM	導水樋工

5. 5 LCC計算

道路トンネルのLCC（ライフサイクルコスト）は、計画期間を設定した上で、補修費用、設備更新費用、維持管理費等のコストを計算することとします。

1) 計画期間の設定

トンネルは更新を考慮しない構造物であるため、寿命は永年として考え、LCC計算による経済性評価にあたっては、トンネルの減価償却施設の耐用年数や既存トンネルの平均経過年数等を勘案して、計画期間を50年とします。

2) LCC計算方法

トンネルのLCCは以下のように計算するものとします。

$$\text{LCC} = [\text{補修費用}] + [\text{設備更新費用}] + [\text{維持管理費用}]$$

補修費用：トンネル本体の各変状の対策工費用

設備更新費用：照明設備、非常用（防災）設備、換気設備の更新費用

維持管理費用：点検費

3) 補修費用の計算方法

補修費用の計算手順は以下に示すとおりとします。

- ① トンネル本体の各変状に対する対策区分を踏まえ、劣化予測を行った上で、対策必要年数や施工年度を設定します。
- ② 各変状の対策工は、対策工法リストの代表的工法を選定します。
- ③ 対策工の数量を算定し、対策費用を算定します。
- ④ 対策工が必要となる年度に対策費用を計上します。
- ⑤ 対策工に応じた再対策年数が経過した年度に、再度同額の対策費用を計上します。

4) 設備更新費用の計算方法

設備更新費用の計算手順は以下に示すとおりとします。

- ① トンネルの建設年度を基点とし、各設備の更新年数や更新年度を設定します。
- ② 各設備の更新費用を算定します。
- ③ 更新が必要となる年度に更新費用を計上します。
- ④ 各設備の更新年数が経過した年度に、再度同額の更新費用を計上します。

5) 維持管理費用の計算方法

定期点検の頻度を5年に1回として、各トンネルの点検費用を計上します。

5. 6 優先順位の設定

トンネルの対策工を実施する優先順位は、トンネルの役割、機能、利用状況、重要性を考慮し設定するものとします。

優先順位は、以下により設定します。

① 緊急輸送道路の緊急重要度の順

第1次 → 第2次 → 指定外

② 緊急輸送道路の重要度が同じ場合は下表に示すポイントの大きい順

表 5-3 トンネル優先度ポイント

項目	ポイントの考え方
バス路線	該当 : 25 ポイント 非該当 : ポイントなし
迂回路（移動時間 30 分以内）	有 : ポイントなし 無 : 25 ポイント
交通量（平日・台／日）	10,000 台以上 : 50 ポイント 10,000 台未満 : (当該交通量 / 10,000 台) × 50 ポイント

③ ポイントが同じ場合はトンネル延長が長い順

6. 事業計画の策定

6. 1 予防保全の考え方

トンネルについても、これまでの対症療法的な維持管理（事後保全型）から、定期的な点検結果に基づく計画的な維持管理（予防保全型）に転換していくことで、中長期的な維持管理のトータルコストを縮減する必要があります。

1) 事後保全型と予防保全型

図 6-1 に事後保全型と予防保全型のイメージを示します。

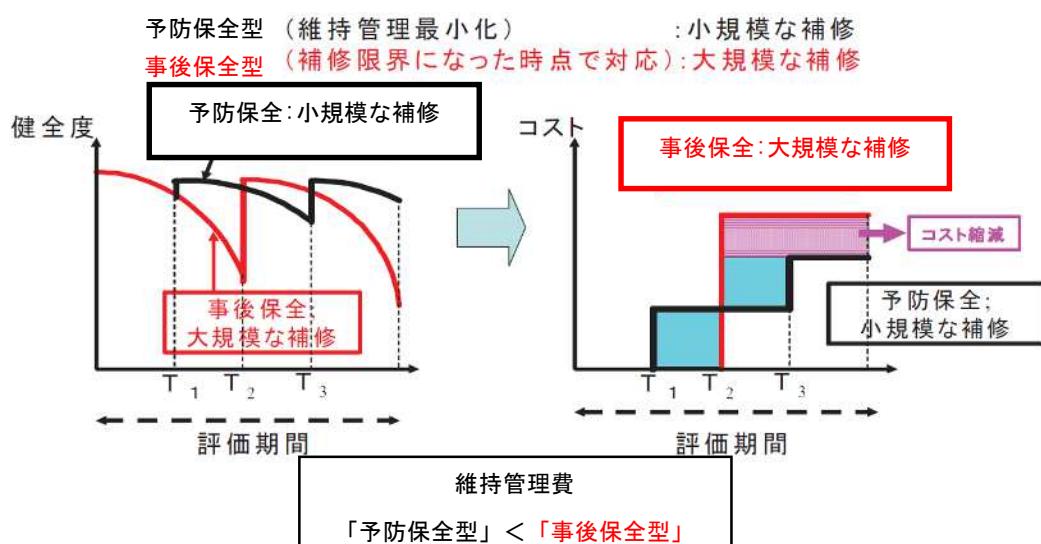


図 6-1 事後保全型と予防保全型のイメージ

トンネル本体工は外力、材質劣化、漏水等の原因により経年劣化が進行しますが、変状が顕著になってから対策を講ずると大規模な補修が必要となり、評価期間全体でみると対策費用が増大すること考えられます。このため、定期的に点検を行い、異常を早期に確認し計画的な修繕を行うことが重要となります。

2) トンネルにおける保全手法の考え方

トンネル本体工の劣化予測は非常に難しく、今後ともデータの蓄積による検証が必要と考えられます。このため、本計画では定期点検の結果を踏まえた健全度評価に基づき、健全度が著しく低下する前に補修や補強等の適切な措置を実施していく「予防保全型」維持管理を進めることで、施設の長寿命化を図るとともに中長期的な維持管理のトータルコストの縮減を図ります。

またトンネルでは、照明設備・非常用設備・換気設備等の附属物が多数設置されており、全体事業費に対するこれらの設備更新費の割合は約 80%と他の道路構造物と比較して高くなっていますが、これらについては、トンネル本体工の劣化特性とは異なるため、耐用年数に基づく設備更新サイクルを考慮する必要があります。

なお、本計画では「予防保全型」維持管理水準を以下の通り設定しています。

- ① トンネル本体工に係る修繕時期は、表 5-1 で示したトンネルの対策必要年数に基づき算定します。
- ② 判定区分 II b （要監視段階）以上を確保することとします。
- ③ 附属物に係る設備更新費は減価償却施設の耐用年数に基づき算定します。
- ④ 維持管理費は定期点検に係る費用を計上します。
- ⑤ トンネル本体工に係る補修費は表 5-2 により各変状に対応した代表的工法の費用を算定します。

6. 2 事業費の算定

- これまでの条件に基づき、道路トンネルの中長期（50年間）に必要となる事業費（補修費・設備更新費・維持管理費）を算定しました。
- この結果、今後50年間に必要となる事業費は約410億円と推計されます。
- これによると、大規模な対策が必要となる時期（最大約27億円／年）が特定の年度に集中し、一時的に多額の予算が必要となります。

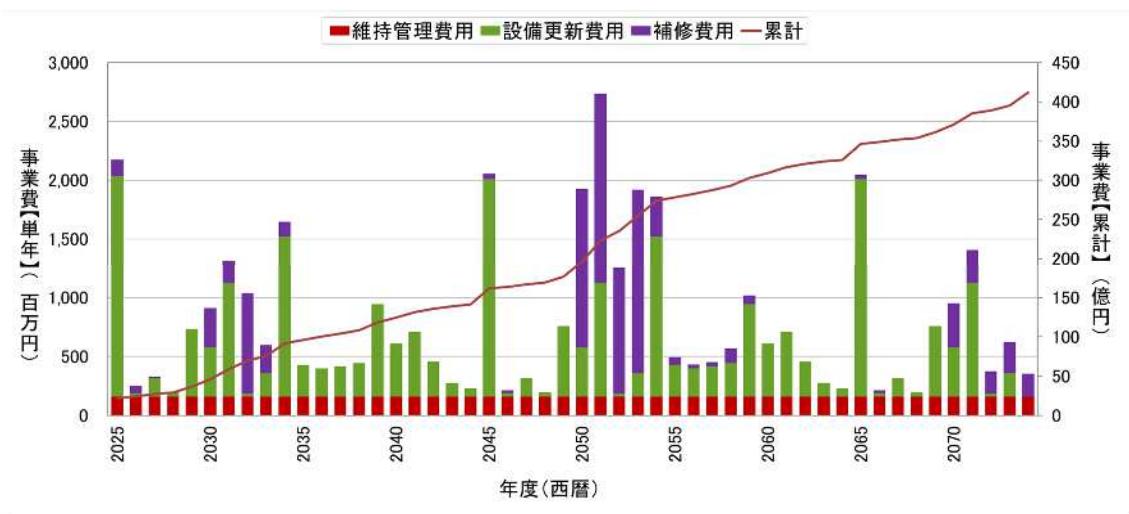


図 6-2 トンネルの維持管理予算の推移（平準化なし）

6. 3 中長期計画の策定

- 予算の平準化を行わず維持管理を進めた場合、大規模な修繕が一時期に集中するため（最大約 27 億円／年）、適切な維持管理ができなくなる恐れがあります。
- このため、6. 2 事業費の算定における必要予算の平準化を行いました。
- トンネルは更新を考慮しない構造物であることや現時点ではトンネル本体工の劣化予測手法が確立できていないことから、コスト縮減額を考慮した LCC 算定は行っていません。
- 対策が早急に必要と判断されたトンネルに対しては、確実に補修対策を実施することで、老朽化が進行している施設の安全性や信頼性の向上を図ります。
- 設備更新（照明設備、非常用（防災）設備、換気設備の更新費用）については、各施設の耐用年数に基づき定期的に更新を行います。
- 定期的に点検を行うことにより、新たに変状等が確認された場合は、必要に応じて詳細調査を行った上で効果的な対策を行うことで、トンネルの安全性を確保していきます。

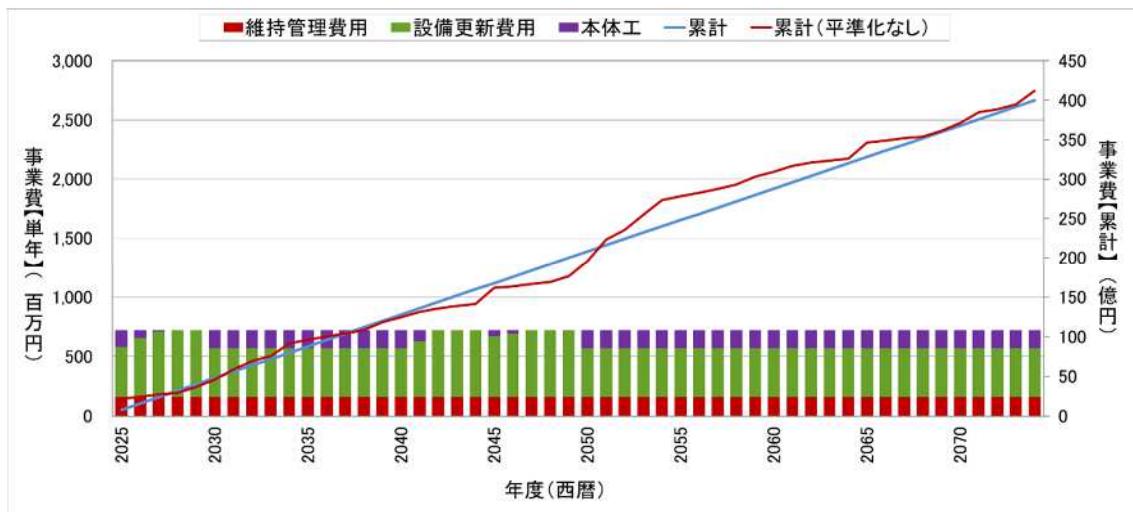


図 6-3 トンネルの維持管理予算の推移（平準化後）

(注) 図 6-2 及び 6-3 に示している事業費は、当該計画改訂時(R7. 10)における条件に基づき算定されているものであり、今後の予算措置を裏付けるものではありません。

7. 今後の取り組み方針

7. 1 事後評価について

(1) PDCA マネジメントサイクル

山口県トンネル長寿命化修繕計画の成果と有効性を評価していくため、PDCA マネジメントサイクル^{※1}に基づき事後評価（フォローアップ）を行い、維持管理の最適化を目指すものとします。

※1 : PDCA マネジメントサイクル : Plan (計画) →Do (実行) →Check (評価) →Action (改善) の 4 段階を繰り返すことによって計画を継続的に改善する手法のことといいます。

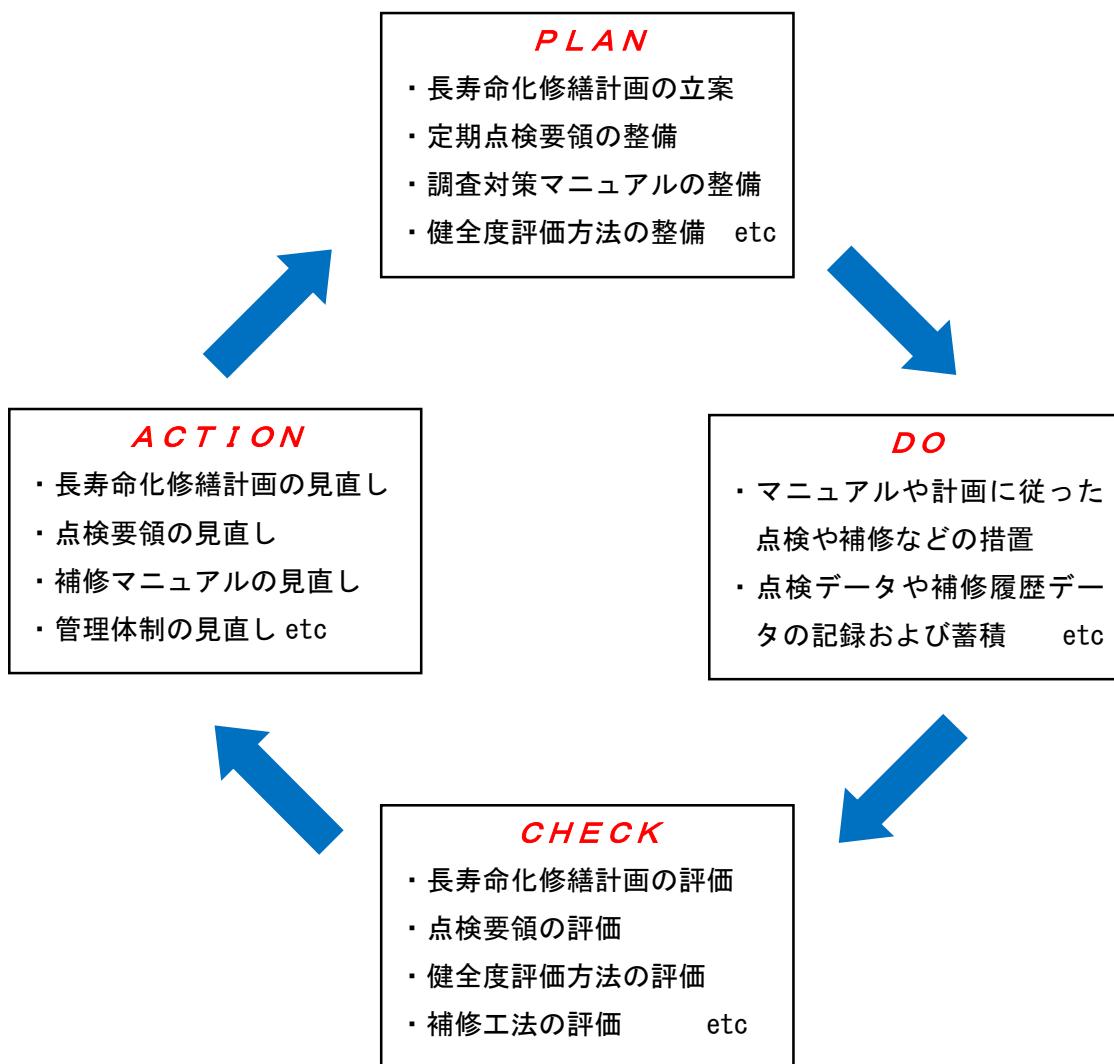


図 7-1 PDCA マネジメントサイクル

（2）計画値と実績値の整理・検証

平成 27 年度（2015 年）の長寿命化修繕計画策定時に算定した計画値と実績値の比較を実施しました。その結果、図 7-2 に示す通り維持管理費用及び補修費用は、計画値に対して実績値が大きく上回る傾向を示しました。一方で、設備更新費用は隔年で実績値にばらつきが確認されました。

今後も、県民の安全・安心な生活を確保するために、維持管理及び補修、設備更新に係る費用の実態を踏まえて、計画的にトンネルの維持管理を行っていきます。

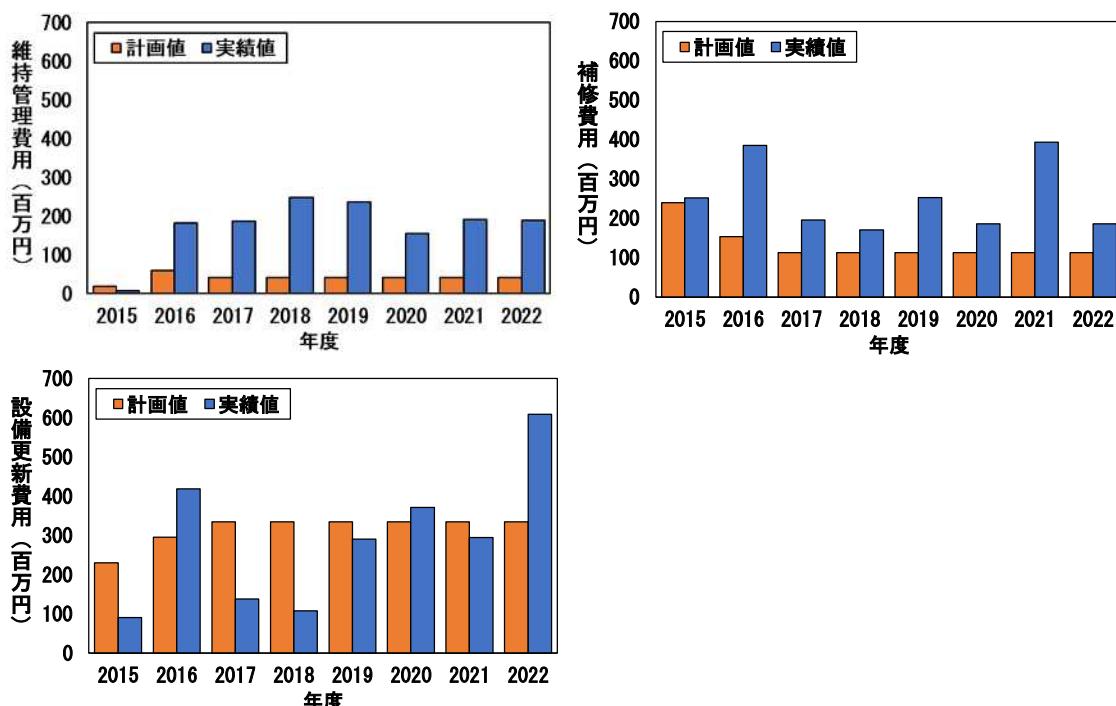


図 7-2 トンネルの各種費用の計画値と実績値の比較

7. 2 トンネルマネジメントシステムについて

県管理のトンネルについて新設時から、初回・定期点検の結果や修繕履歴等の情報を一元管理し、トンネル長寿命化対策を支援するためのデータベースとして活用できるマネジメントシステムを構築しました。これによりトンネルの適切な維持管理を進めていきます。

基本となる機能は以下のとおりです。

- ① トンネルに関する情報（新設時の設計・施工の情報、台帳・点検結果・修繕の設計施工の情報等）を効率的かつ効果的に検索、抽出できます。
- ② データを随時更新・蓄積し、履歴情報の管理を可能にします。
- ③ トンネル長寿命化修繕計画の更新や内容を適切に見直すことができます。

7. 3 新技術等の活用及び費用の縮減に向けた具体的な方針

1) 新技術等の活用方針

山口県が管理するトンネルの定期点検や修繕等の実施にあたっては、維持管理に関する最新のメンテナンス技術と従来技術を比較検討し、有効なものは積極的に活用していくことで、効率化や高度化を目指します。

＜点検・診断＞

点検においては、全てのトンネルを対象に、現地状況等を勘査した上で、「新技術利用のガイドライン（国土交通省）」「点検支援技術性能カタログ（国土交通省）」等を参考に、新技術の活用について検討を行い、新技術等による点検を実施することで、費用の縮減や事業の効率化などを図ります。

また、診断においては、国立大学法人山口大学との共同研究で検証を行った覆工の健全性評価方法などの適用について検討します。

＜修繕＞

修繕においては、全てのトンネルを対象に、設計段階における対策工法の検討時に、NETISに登録された新技術等の活用を検討し、新技術による修繕を行うことで費用の縮減や事業の効率化などを図ります。

2) 費用の縮減に関する具体的な方針

トンネルの定期点検や修繕等実施時及び中長期の維持管理における費用の縮減を図るために、有効な新技術等について積極的に活用します。

＜取組み目標＞

トンネル点検において、5年間で山口県が管理する全てのトンネルで走行型画像計測技術等の新技術を活用することを目標とします。

＜取組み効果＞

トンネル点検において走行型画像計測技術等の新技術を活用することで、従来技術を活用した場合と比較して、約2百万円の費用の縮減を目指します。

3) 集約化・撤去の検討方針

集約化・撤去の検討を行った結果、管理する施設は緊急輸送道路等の重要な路線のほか、山間部に位置しており、迂回路がない路線であること、隣接する迂回路を通行した場合、約5km（所要時間10分）を迂回することとなり、社会活動等に影響を与えるため集約化・撤去を行うことが困難である。周辺の状況や施設の利用状況を踏まえ再度検討を行う。

7. 4 トンネル長寿命化修繕計画のスケジュール

「山口県土木建築部インフラマネジメント計画」に示されているトンネル施設の取組方針に基づき、今後のトンネル長寿命化修繕計画を進めていきます。スケジュールの概要は以下の通りです。

- 長寿命化修繕計画の策定→平成 27 年度に策定、令和 4 年度に第 1 回改訂→令和 7 年度に第 2 回改訂
- 計画策定後の点検→5 年に 1 回の定期点検・診断を随時実施
- 計画策定後の修繕・更新による老朽化対策→長寿命化修繕計画に基づく取組を実施
- 長寿命化修繕計画の見直し→定期点検・診断（4 巡目）が完了後或いは計画の直しが必要と判断される場合

表 7-1 トンネル長寿命化修繕計画のスケジュール（令和 7 年 10 月現在）

項目	～H26	H27	H28	H29	H30	R元	R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12 以降
定期点検	初回・2巡目																
	3巡目																
	4巡目																
	5巡目以降																→
長寿命化修繕 計画	策定				■												
	第1回改訂					→				■							
	第2回改訂									→	■						
	見直し(予定)											→				■	
老朽化対策	修繕・更新					→											→

なお、本計画は平成 19 年度から令和 7 年度までの点検結果により作成していますが、今後の定期点検や修繕・更新等の情報をマネジメントシステムに随時蓄積し管理していくことにより、必要に応じて計画の見直しを行うこととします。

8. 意見を聴取した学識経験者

国立大学法人山口大学 名誉教授
NPO法人臨床トンネル工学研究所 名誉理事長
中川 浩二

国立大学法人山口大学 理事・副学長
NPO法人臨床トンネル工学研究所 理事長
進士 正人

国立大学法人山口大学大学院創成科学研究科 教授
NPO法人臨床トンネル工学研究所 副理事長
吉武 勇

【参考資料】

- ・「道路トンネル定期点検要領（技術的助言）」（令和6年3月 国土交通省道路局）
- ・「道路トンネル定期点検要領（技術的助言の解説・運用標準）」（令和6年3月 国土交通省道路局）
- ・「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）
- ・「道路トンネル維持管理便覧【本体工編】（令和2年版）」（令和2年8月 公益社団法人日本道路協会）
- ・「保全点検要領（構造物編）」（令和3年4月 東日本高速道路（株）・中日本高速道路（株）
・西日本高速道路（株））

【履歴】

平成28年3月 策定
令和 5年3月 改訂
令和 7年1月 改訂