

廿日市市  
トンネル長寿命化修繕計画



令和7年11月改定

廿日市市

## 目 次

1. 老朽化対策における基本方針.....	1
1. 1 背景.....	1
1. 2 目的（目標）.....	1
1. 3 基本方針.....	1
1. 4 計画の期間.....	1
1. 5 市内のトンネルの概要.....	1
1. 6 点検と診断.....	3
1. 6. 1 定期点検.....	3
1. 6. 2 健全性の診断.....	3
1. 7 老朽化の状況.....	4
1. 8 対策の優先順位.....	4
1. 8. 1 優先順位.....	4
1. 9 対策費用の概算.....	5
1. 9. 1 算定条件.....	5
1. 9. 2 算定結果.....	6
2. 新技術等の活用方針.....	7
2. 1 方針.....	7
2. 2 目標.....	7
3. 費用の縮減に関する具体的な方針.....	8
3. 1 方針.....	8
3. 2 目標.....	8
4. フォローアップ.....	9
5. 個別の構造物毎の事項.....	9

## 1. 老朽化対策における基本方針

### 1. 1 背景

山などを貫通して道路としているトンネルは、一旦機能不全に陥ると、交通遮断等により市民生活の安全あるいは経済・産業活動に大きな影響を及ぼす大変重要な施設です。

廿日市市が管理する7基のトンネルは、建設後概ね50年が経過しており、施設の補修や更新に必要な費用が大きくなっていくことが予想されます。(令和4年3月現在)

### 1. 2 目的(目標)

アセットマネジメントの考え方を導入し、従来の「事後保全型の維持管理」から、定期点検によりトンネルの状態を把握し、点検結果に基づく補修を計画的に行う「予防保全型の維持管理」を実施することで、トンネルの長寿命化を図り、維持管理及び更新費用等のライフサイクルコストの縮減を目指すとともに、道路ネットワークの安全性・信頼性の確保を図ります。

### 1. 3 基本方針

定期点検の点検結果により、評価された健全度から修繕が必要なトンネルを優先順位に基づき選定したのち、新技術を活用する等、LCCを含めた費用比較により適切な修繕方法または更新を決定し、修繕等を実施します。

なお、定期点検の結果から、健全度IVと判定されたトンネルは、緊急に措置を講ずる必要があるため、速やかに修繕等を実施します。

また、道路利用者および第三者への被害が懸念される損傷が発見された場合には、健全度にかかわらず、速やかに修繕等を実施します。

### 1. 4 計画の期間

トンネル長寿命化修繕計画の計画期間は5年(令和5年度～令和9年度)とします。

### 1. 5 市内のトンネルの概要

表1-1 トンネルの概要

(令和3年度末時点)

トンネル名	建設年 (経過年数)	等級	延長	幅員	工法
中山トンネル	1985	D	95.0	6.0	矢板工法
御室隧道	1943	D	40.0	3.2	矢板工法
港隧道	1971	D	34.7	4.5	矢板工法
塔之岡隧道	1967	D	21.1	4.0	矢板工法
大元隧道	1976	D	99.7	4.5	矢板工法
網之浦隧道	1976	D	92.5	4.5	矢板工法
包ヶ浦隧道	1954	D	58.7	3.8	矢板工法



図 1-1 トンネルの位置図



中山トンネル



包ヶ浦隧道



港隧道



御室隧道



網之浦隧道



大元隧道



塔之岡隧道

図 1-2 廿日市市が管理するトンネル

## 1. 6 点検と診断

### 1. 6. 1 定期点検

定期点検は、原則として5年に1回の頻度で行いますが、効率的・効果的に点検を行うため、表1-2の通り、「初回点検」と「2回目以降点検」に区分して行います。その他の点検については、必要に応じて随時行います。

#### (1) 初回点検

トンネル本体工を対象とした近接目視による変状の把握と、全面打音検査によるうき・はく離の有無および損傷範囲の確認を行うものである。新設トンネルは建設後2年以内に広島県トンネル定期点検要領による初回点検を行います。

#### (2) 2回目以降点検

前回点検時に把握されている変状を近接目視点検で確認（必要に応じて打音検査を併用）し、変状の進行度合いや新たな変状が発生した箇所、前回の点検の結果から補修・補強対策が講じられた箇所を確認します。

表1-2 トンネル点検の種類と内容・目的

点検の区分	頻度	内容
定期点検	【初回点検】 建設後2年以内に 実施	トンネル本体工及び附属物を対象とした近接目視を基本とした変状・取付状態の把握 必要に応じて触診や打音での点検を併用 施工品質の問題、設計上の配慮不足や環境との不整合、不測の現象等に着眼し点検を実施建設時の記録（図面、使用材料等）の確実な引き継ぎ・蓄積
	【2回目以降点検】 5年に1回	近接目視による点検 必要に応じて触診や打音での点検を併用
追跡調査	1年に1回	損傷が顕在化しているもの （変状箇所について近接目視、必要に応じて打音または非破壊検査）
異常時点検	随時	地震時や異常気象時、点検リストに記載されたトンネルについて点検を実施（一次点検、二次点検）



図1-3 トンネル定期点検状況（令和4年度）

### 1. 6. 2 健全性の診断

トンネルの健全度は、表1-3の通り、4段階に区分しています。内容は、「Ⅰ」を健全な状態とし、「Ⅲ」と「Ⅳ」が大きな変状が認められ、損傷度合いが大きい状態としています。

表1-3 トンネル定期点検結果の健全度区分

健全度区分	内 容
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	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、又は予防保全の観点から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

## 1. 7 老朽化の状況

トンネル毎の点検年度, 健全度 (現在) 及び修繕計画は表 1-4 の通りです。

表 1-4 トンネル定期点検結果の健全度

トンネル名	現在健全度	主な損傷内容	点検年度	修繕工事
中山トンネル	Ⅲ	浮き, 剥離	平成 30 年度	令和 6 年度
御室隧道	Ⅱ	ひび割れ	平成 30 年度	令和 8 年度
港隧道	Ⅲ	浮き, ひび割れ, 剥離	令和 4 年度	令和 6 年度
塔之岡隧道	Ⅱ	浮き	令和 4 年度	修繕実施 (平成 30・令和元年度)
大元隧道	Ⅰ	—	平成 30 年度	修繕実施 (令和 3 年度)
網之浦隧道	Ⅱ	浮き, ひび割れ	平成 30 年度	修繕実施 (令和 3 年度)
包ヶ浦隧道	Ⅲ	豆板, 浮きブロック化	平成 30 年度	廃止予定 (通行止め)

## 1. 8 対策の優先順位

### 1. 8. 1 優先順位

トンネル毎の修繕工事の順位は, 健全度Ⅲ,Ⅳのあるトンネルを早期に修繕し,その後は健全度Ⅱ相当の状況 (予防保全) で対策 (補修) を実施することとする。

(図 1-4, 図 1-5)

対策の優先順位は, 損傷度や路線の重要度, 観光地などの地域特性等から総合的に判断する。

	健全度	施設の状態
良 ↓ 悪	I	構造物の機能に支障が生じていない状態
	II	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
	健全度がII相当の状態に対策（補修）を実施	
	III	構造物の機能に支障を生じている可能性があり、早期の対策（補修）を講じる必要がある状態
	IV	構造物の機能に支障を生じている、又は生じる可能性が高く、緊急的な対策（補修）が必要な状態

健全度 I 相当の状態に回復

図 1-4 トンネルの健全度判定区分と維持管理水準

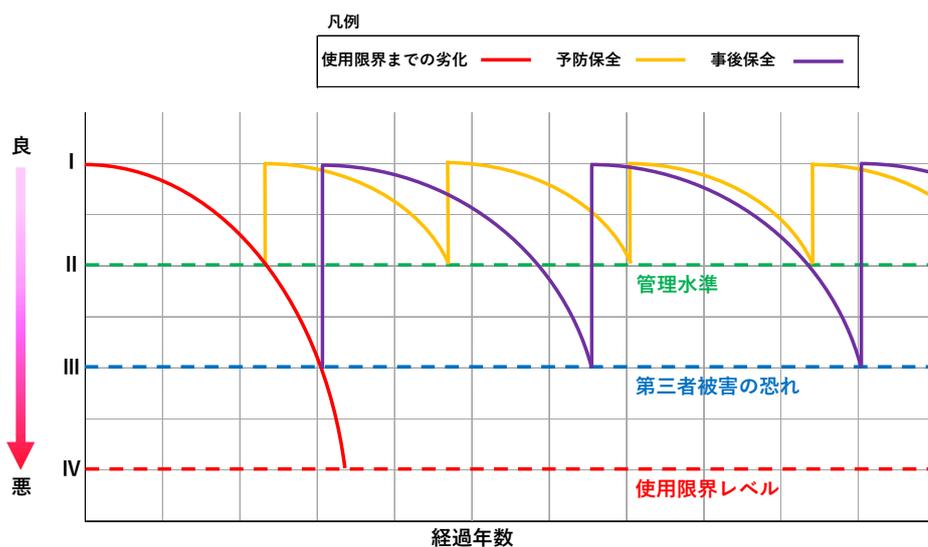


図 1-5 管理水準と予防保全の概念図

## 1. 9 対策費用の概算

### 1. 9. 1 算定条件

- ・計画期間は、令和4年度から60年間とする。
- ・健全度II（予防保全）で修繕を実施するものと設定する。
- ・補修後の健全度は、全て100%に回復するものとする。
- ・修繕実施順位は、修繕実績および重要度（優先順位）から決定する。
- ・修繕を実施したトンネルの次回修繕時期は、原則10年後として重要度（優先順位）から決定する。
- ・修繕方法は損傷原因によって異なり、現時点では必要となる修繕工法の分類は困難であるため、過去のトンネル修繕実績を標準修繕単価として設定する。

### 1. 9. 2 算定結果

上記の算定条件による対策費用の概算コストは図1-6の通りです。

対策費用の概算には、定期点検調査設計及び補修等工事の費用が含まれます。

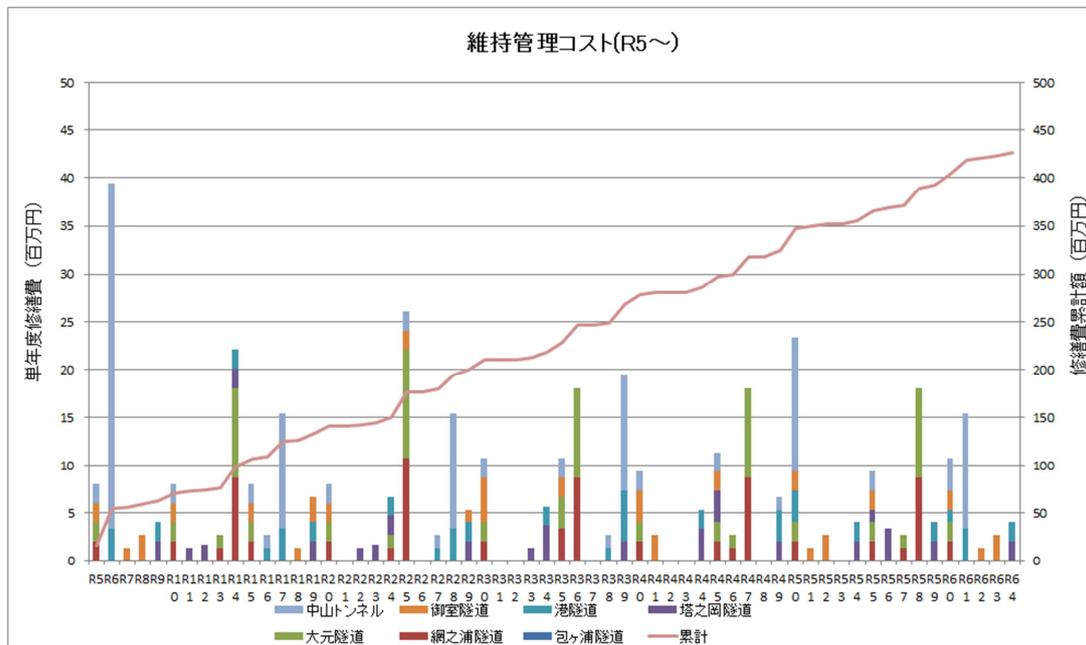


図1-6 維持管理コスト

## 2. 新技術等の活用方針

### 2. 1 方針

維持管理に係るコスト縮減等に取り組むため、次回の定期点検から全てのトンネルで「広島県長寿命化技術活用制度」の登録技術や国土交通省の「点検支援技術性能カタログ（案）」（令和3年10月）に記載されている新技術，新技術情報提供システム（NETIS）の登録技術等の活用を検討し，コストの縮減を図ります。

### 2. 2 目標

トンネルの定期点検については、令和9年度までに管理する7箇所のトンネルのうち、約1割のトンネルにおいて、新技術等の活用を行うことにより、約100万円程度の費用削減を目指します。

修繕工事においては、コスト縮減が図れる有効な新技術は積極的に採用します。

### 3. 費用の縮減に関する具体的な方針

#### 3. 1 方針

事後保全型の維持管理から予防保全型の維持管理に移行することにより、中長期的な修繕費用の縮減を図ります。

#### 3. 2 目標

今後、60年間の維持管理を事後保全型から予防保全型に移行し、トンネルの長寿命化を図ることにより、約2割（約130百万円）のコスト縮減が見込まれ、ライフサイクルコスト（LCC）が縮減できます。

また、年度ごとの維持管理費用を平準化させることで、財政に集中的な負担をかけません。（図3-1）

#### 3. 3 集約化・撤去、機能縮小

集約化・撤去対象の検討を行った結果、管理する施設は幹線道路であるほか、島しょ部に位置しており市民の生活道路として迂回路がなく欠かすことのできない路線であるとともに、公共下水道、上水道及び通信設備等が施設内に併設されているため集約化・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て、再度検討を行う。

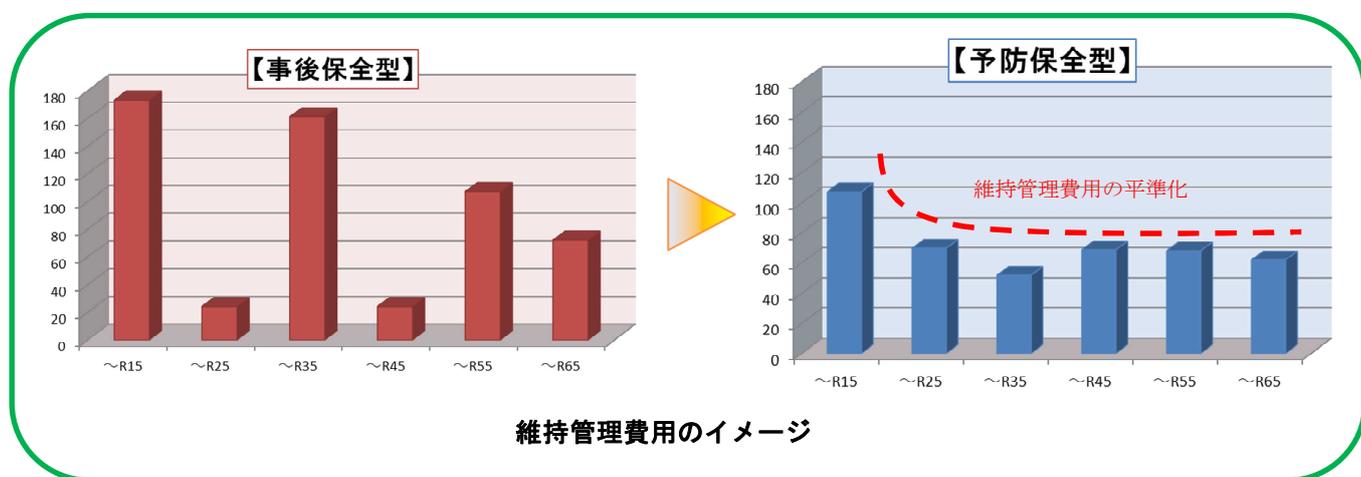


図3-1 コスト縮減イメージ

#### **4. フォローアップ**

定期点検により、新たに発見される変状に対しては適宜見直し(フォローアップ)を行います。

また、定期点検結果及び補修工事履歴をデータベースである「アセットマネジメントシステム」に反映させ、適切な施設の維持管理を行います。

#### **5. 個別の構造物毎の事項**

定期点検後の健全度評価、劣化予測、ライフサイクルコスト(LCC)の算定、対策優先順位等を踏まえた廿日市市のトンネル長寿命化修繕計画一覧を別表に示します。

## ○トンネル長寿命化修繕計画一覧

トンネル名	路線名	建設年	延長 (m)	幅員 (m)	等級	所在地	点検 年度	現在 健全度	点検・補修計画 ●定期点検 ○補修等工事 △調査設計					補修内容	備考欄
									R5	R6	R7	R8	R9		
中山トンネル	宮内更地線	1985	95.000	6	D	大野436-2	H30	Ⅲ	●	○		○		剥落対策工	
御室隧道	赤崎堤線	1943	40.000	3.2	D	宮島口二丁目	H30	Ⅱ	●					ひび割れ 対策工	
港隧道	港町新町線	1971	34.700	4.5	D	宮島町1162-2地先	R4	Ⅲ			○	○	●	ひび割れ 対策工 剥落対策工	
塔之岡隧道	幸町大町線	1967	21.100	4	D	宮島町453番地	R4	Ⅱ					●		修繕実施
大元隧道	大元多々良線	1976	99.700	4.5	D	宮島町字有無番地	H30	Ⅰ	●						修繕実施
網之浦隧道	大元多々良線	1976	92.500	4.5	D	宮島町字有無番地	H30	Ⅱ	●						修繕実施
包ヶ浦隧道	杉の浦6号線	1954	58.700	3.8	D	宮島町	H30	Ⅲ	●						廃止予定

※調査設計が完了している場合においても、補修等工事の着手前には、事前調査を行い詳細な補修範囲等を再度確認するため、一覧表の補修内容及び概算補修費用は変更となる場合があります。

※補修対策予定トンネルについては、今後の定期点検や補修の実施状況、補修技術の進展、財政事情や社会情勢の変化等を反映し、適宜見直すこととします。