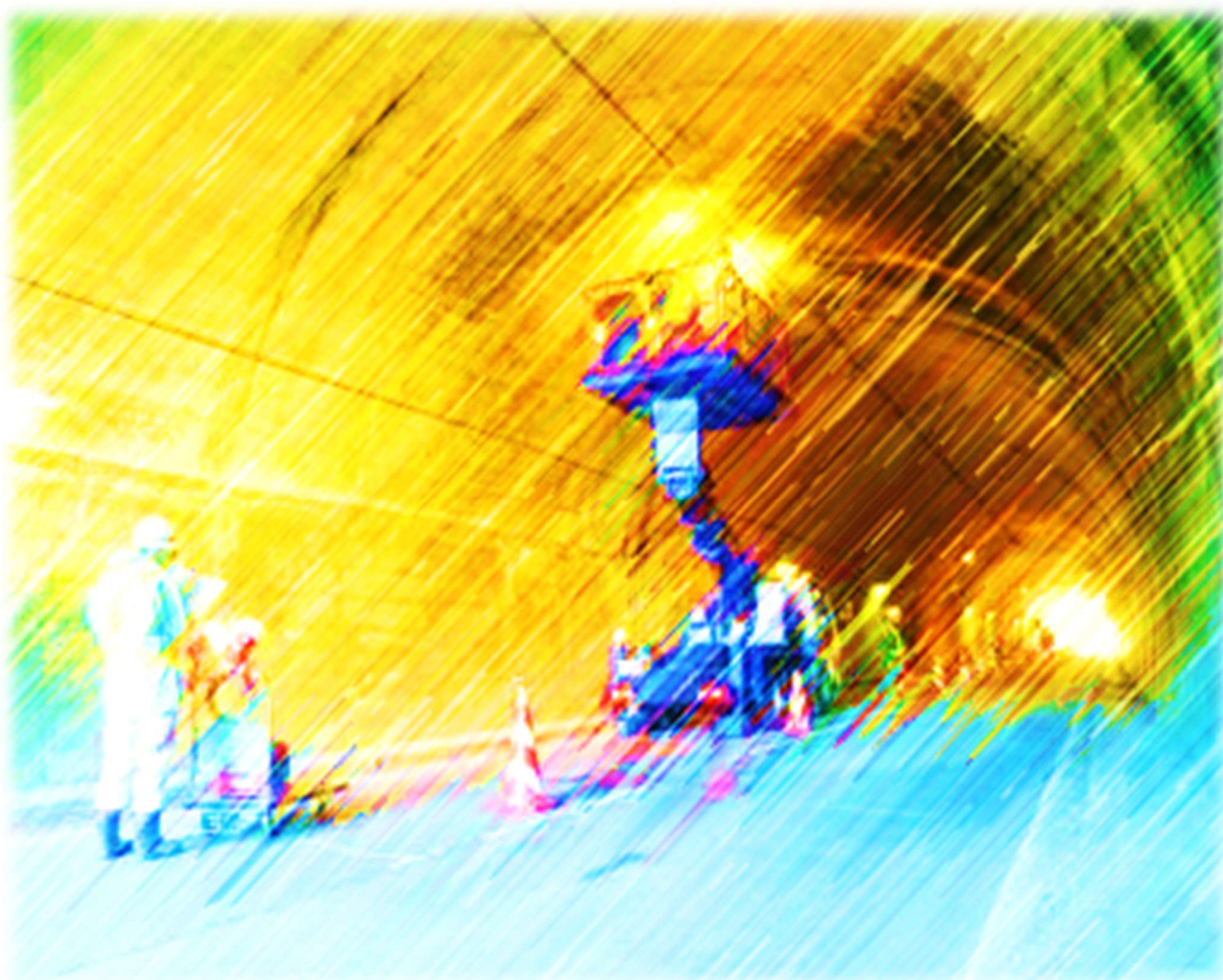


四万十市道路トンネル

維持管理計画



令和2年7月
(令和 7 年 9 月更新)
四 万 十 市

目 次

1. はじめに

1.1 道路トンネルの現状と課題..... 1

1.2 計画策定の目的..... 1

2. 対象施設

2.1 対象トンネル.....2～4

3. 計画期間

3.1 本計画の期間..... 5

4. 道路トンネル維持管理計画の策定

4.1 基本方針.....5

4.2 点検.....5～8

4.3 対策区分の判定と健全性の診断..... 9

4.4 維持管理のシナリオ.....10

4.5 対策の優先順位の考え方..... 10

5.道路トンネルの現状と対策

5.1 個別施設の状態と対策方針.....11～16

5.2 対策優先度.....17

5.3 対策内容.....17～19

5.4 対策工法の耐用年数.....19～20

5.5 ライフサイクルコスト(LCC)の算定.....20～22

5.6 予防保全型維持管理計画の効果.....23

5.7 今後の取り組み..... 24

1. はじめに

1.1 道路トンネルの現状と課題

本市では、1級・2級・その他を含め1524路線、総延長約759kmの市道を有しており、このうちトンネルは3箇所を管理しています。

供用後、50年を経過するトンネルはありませんが、10年後にはすべてのトンネルが50年を経過し高齢化を迎えることから、将来的に維持管理に係る費用が増大すること、また、補修や修繕等の対策が一時期に集中し莫大な予算を要することが懸念されています。

1.2 計画策定の目的

本計画では中村地域の佐田トンネル、西土佐地域の口屋内トンネル、下桁トンネルの良好な維持管理に向け、従来の「事後保全型」の考えから「予防保全型」の維持管理への転換を図るとともにトンネルの長寿命化並びに修繕に係る費用の縮減を図りつつ、効率的かつ効果的な維持管理により、道路施設の安全性・信頼性を確保することを目的とします。

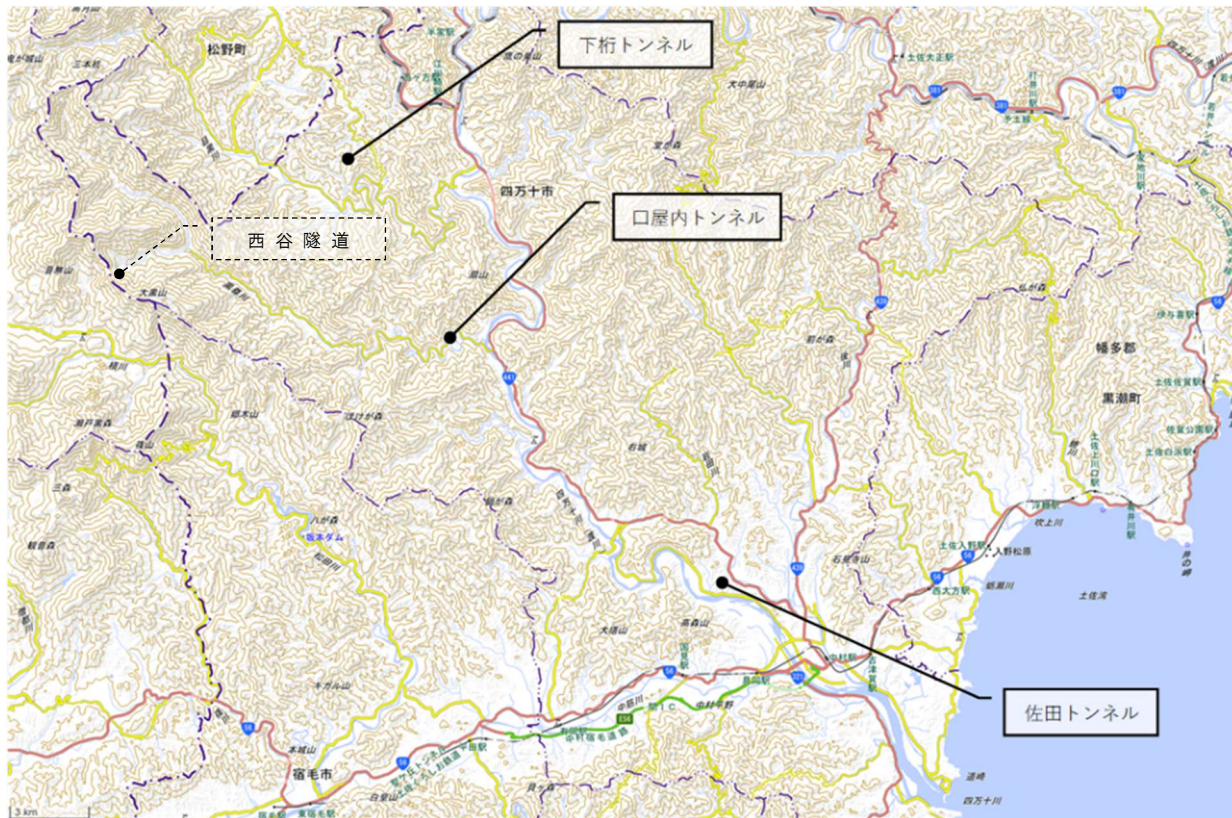


図1 本市のトンネル位置

2. 対象施設

2.1 対象トンネル

本市が管理する3箇所のトンネルを対象とし、修繕並びに法定点検の実施時期を計画します。

なお、3箇所のほかに市道西谷線の「西谷隧道」が存在しますが、①国有林の林道として国と併用林道協定を締結し、国の管理区間として維持・管理していること、②経年劣化より通行止めの規制を行っていること、③周辺地域における土地利用の変化等により、今後、廃止を検討しているトンネルであることから本計画の対象外とします。

(1) 佐田トンネル

岩田から佐田地区に位置し、旧中村市により 1979 年（昭和 54 年）3 月に設置した延長 116m の山岳トンネルです。地質は四万十帯の砂岩泥岩互層を主体としています。

表 2-1 佐田トンネルの諸元

所在地	路線名	延長	全 幅 車道幅 歩道幅	中央高 建築限界高	分類	建設年月
岩 田	利岡佐田線	116m	7.5m 6.0m 0.75m	6.2m 4.5m	矢板	1979 年 3 月



起点側坑口



終点側坑口

(2) 口屋内トンネル

西土佐口屋内地区に位置し、森林開発公団により 1975 年（昭和 50 年）3 月に設置された後、本市に移管された延長 108m の山岳トンネルです。地質は四万十帯の泥岩を主体としています。

表 2-2 口屋内トンネルの諸元

所在地	路線名	延長	全 幅 車道幅 歩道幅	中央高 建築限界高	分類	建設年月
西土佐 口屋内	口屋内宇和島線	108m	5.0m 4.3m - m	5.3m 4.5m	矢板	1975 年 3 月



起点側坑口



終点側坑口

(3) 下桁トンネル

西土佐須崎地区に位置し、高知県により 1977 年（昭和 52 年）1 月に設置された後、本市に移管された延長 155m の山岳トンネルです。地質は四万十帯の砂岩泥岩互層を主体としています。

表 2-3 下桁トンネルの諸元

所在地	路線名	延長	全 幅 車道幅 歩道幅	中央高 建築限界高	分類	建設年月
西土佐 須 崎	大宮下家地線	155m	4.5m 3.5m - m	5.25m 4.5m	矢板	1977 年 1 月



起点側坑口



終点側坑口

(4) 西谷隧道（計画対象外：参考）

西土佐奥屋内地区に位置し、愛媛県宇和島市に通じる延長 253.7m の山岳トンネルです。トンネルのアーチ側壁部が覆工コンクリートで被覆されていない素掘トンネルであるため、本体工の構造物や附属物は存在しません。現在は露岩の風化が進み、通行に際し安全確保が困難であるため全面通行止めとしています。

表 2-4 西谷隧道の諸元

所在地	路線名	延長	全 幅 車道幅 歩道幅	中央高	分類	建設年
西土佐 奥屋内	西谷線	253. 7m	4. 0m 3. 5m - m	3. 5m	素掘	1950 年



起点側坑口



トンネル内状況

3. 計画期間

3.1 本計画の期間

計画期間は、2020 年度（令和 2 年度）から 10 年間とします。なお、この期間内において定期点検を実施し、その結果をもとに本計画の見直しを行っていきます。

計画期間：2020 年度から 2029 年度まで

4. 道路トンネル維持管理計画の策定

4.1 基本方針

- (1) 点検によりトンネルの状態を適切に把握するとともに、計画的な補修・補強対策を実施することで、利用者に対し安全・安心な道路交通を確保します。
- (2) 維持管理の考え方を「事後保全型」から「予防保全型」に転換し、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。
- (3) 維持管理を効率的に進めるため、必要となるメンテナンスサイクル（点検、診断、措置、記録）を持続させる仕組みを構築します。

4.2 点検

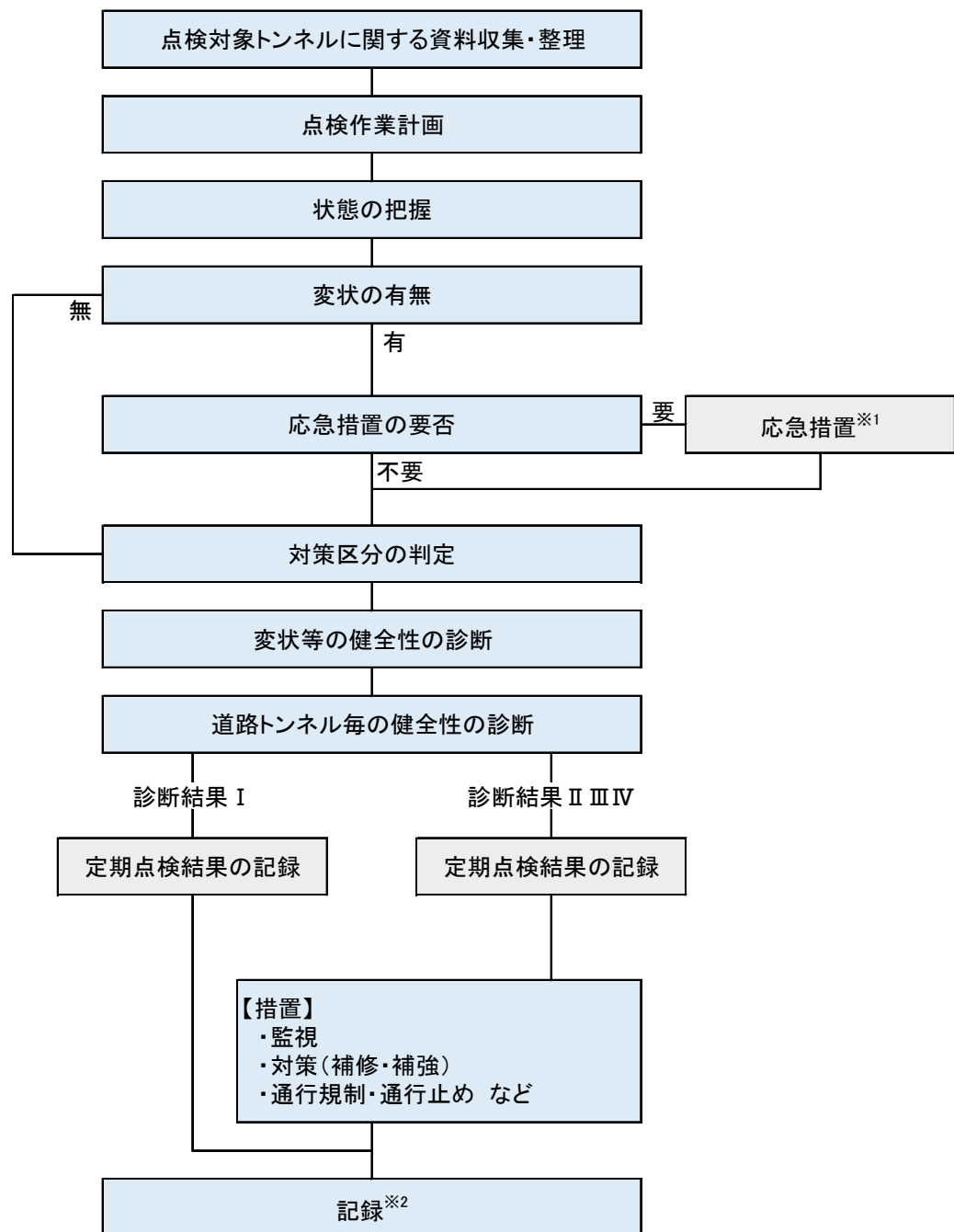
(1) 点検種別

トンネルの点検は、本体工や附属施設の異常を発見し、その状態を把握することを目的とします。必要な機器を用いてトンネル本体工や附属物等の異常を確認することで、必要に応じた措置が可能となります。

本市ではトンネル本体工及び道路付属物等について、次の点検を実施します。

表 4-1 点検種別

点検種別		内 容
トンネル 本体工	日常点検	パトロール等により車上目視で実施。
	異常時点検	日常点検で変状・異常が認められた箇所に対し、遠望目視により実施。
	定期点検	5 年に 1 回、近接目視・打音検査等によって実施。
	臨時点検	異常気象時、地震等が発生した際に、異常時パトロールにより実施。
附属物等	日常点検	パトロール等により車上目視で実施。
	定期点検等	5 年に 1 回の点検のほか、附属施設の保守的な点検を実施。



※1 通行規制・通行止め等が必要となる場合は、道路管理者の判断の下で行う。

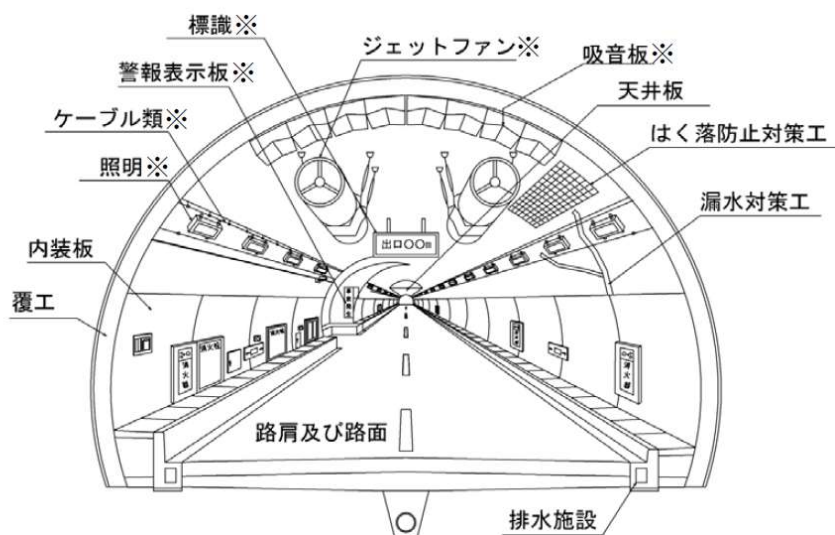
※2 措置の実施内容及び措置後の「対策区分の判定」や「健全性の診断」の再評価の結果については、定期点検結果の記録とは別に記録する。

図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

出典：国土交通省道路局「道路トンネル定期点検要領（平成31年3月）」

(2) 定期点検箇所と変状の種類

定期点検において、トンネル本体工及び道路附属物等の点検対象となる箇所、また、主要な点検箇所の変状の種類は次のとおりです。



※トンネル内附属物

図3 標準的な点検対象箇所（トンネル内）

出典：国土交通省道路局「道路トンネル定期点検要領（平成31年3月）」

表 4-2 点検対象箇所

区分	点検対象箇所
トンネル本体工	・覆工（吹付けコンクリート仕上げの場合を含む） ・坑門 ・内装板 ・天井板（吊り金具、固定金具、固定部付近及び台座部の覆工コンクリートを含む） ・路面、路肩及び排水施設 等
道路附属施設等	下記トンネル内の附属物の本体、取付け金具類（吊り金具、ターンバックル、固定金具、アンカーボルト・ナット、継手）、固定部付近の覆工コンクリートを含む ・照明 ・標識 ・ジェットファン ・警報表示板 ・吸音板 ・ケーブル類 等

出典：国土交通省道路局「道路トンネル定期点検要領（平成26年6月）」

表 4-3 定期点検で着目すべき変状・異常現象の例

定期点検対象	着目すべき変状・異常現象の例
覆工※1	圧ざ、ひび割れ、段差 うき・剥離、はく落 打継ぎ目の目地切れ、段差 変形、移動、沈下 鉄筋の露出 漏水、土砂流出、遊離石灰、つらら、側氷 豆板やコールジョイント部のうき・剥離、はく落 補修材のうき・剥離、はく落、腐食 補強材のうき・剥離、変形、たわみ、腐食 鋼材腐食
覆工※1 (吹付けコンクリート)	圧ざ、ひび割れ、段差 うき・剥離、はく落 変形、移動、沈下 漏水、土砂流出、遊離石灰、つらら、側氷 豆板部のうき・剥離、はく落 補修材のうき・剥離、はく落、腐食 補強材のうき・剥離、変形、たわみ、腐食
坑門※1	ひび割れ、段差 うき・剥離、はく落 変形、移動、沈下 鉄筋の露出 豆板やコールジョイント部のうき・剥離、はく落 補修材のうき・剥離、はく落、腐食 補強材のうき・剥離、変形、たわみ、腐食 鋼材の腐食
内装板※2	変形、破損 取付部材の腐食、脱落
天井板※2	変形、破損 漏水、つらら 取付部材の腐食、脱落
路面、路肩 及び排水施設	ひび割れ、段差、盤ぶくれ、沈下 変形 滞水、氷盤
附属物※2	腐食、破損、変形、垂れ下がり等

※1 はく落防止対策工、漏水対策工等の補修・補強材を含む。

※2 取付状態の確認を含む。

出典：国土交通省道路局「道路トンネル定期点検要領（平成 31 年 3 月）」

4.3 対策区分の判定と健全性の診断

定期点検の結果に基づき、トンネルの損傷を早期に発見するとともに、各変状の対策区分を判定し、トンネル本体工の健全性を診断します。

なお、変状の対策区分は「外力」、「材質劣化」、「漏水」の3つで判定し、状態に応じた措置（対策）を講じていきます。

また、道路附属施設の取付状態については、「×：異常があるもの（対策を要するもの）」、「○：異常がないもの（対策を要さないもの）」の2つに区分します。

表 4-4 トンネル定期点検要領による対策区分の判定

区 分		定 義
I	健 全	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	早期措置段階	早晚、利用者に対して影響が及ぶ可能性が高いため、早期に対策を講じる必要がある状態。
IV	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、緊急に対策を講じる必要がある状態。

表 4-5 道路トンネル定期点検要領による附属施設に対する異常判定区分

区 分	定 義
×	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か、あっても軽微な場合

表 4-6 トンネル本体工及び附属物の健全性の診断

区 分			定 義
トンネル 本体工	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、また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。
附属 施設	×		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か、あっても軽微な場合

出典：国土交通省道路局「道路トンネル定期点検要領（平成 31 年 3 月）」

4.4 維持管理のシナリオ

計画的な予防保全型維持管理への転換を図るうえで、次の目標シナリオ（補修による健全性回復のタイミング）を設定し、各トンネルのライフサイクルコスト（LCC）を算定します。

なお、本市では定期点検等の結果から、健全性の診断がⅢ以下となった段階で監視や調査、修繕の検討を行い、必要な措置を講じることで健全な状態を確保していきます。

表4-7 維持管理目標シナリオの区分

区 分	対応の目安
予防保全型	健全性Ⅲ以下の段階で対応。
事後保全型	健全性Ⅳの段階で対応。

4.5 対策の優先順位の考え方

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、重要性を考慮する必要があります。そのうえで、本市における優先順位は、「健全性」、「交通量」、「バス路線」、「通学経路」、「観光路線」などを踏まえ総合的に判断し決定します。

5. 道路トンネルの現状と対策

5.1 個別施設の状態と対策方針

(1) 佐田トンネル

1) 対策区分の判定と健全性の診断

両坑口の坑門工を含む全15スパンからなるトンネルで、各スパンの外力、材質劣化、漏水の対策区分について判定し健全性を診断しました。

対策区分の判定における各項目での最低評価は、外力がⅣ、材質劣化がⅢ、漏水がⅡaとなっており、その結果、トンネルとしての健全性の診断は「Ⅲ（早期措置段階）」となります。また、附属物の異常は、旧照明施設取付金具の残存物の落下の懸念が17箇所で見られました。

表5-1 佐田トンネルの対策区分の判定と健全性の診断の結果一覧（R4定期点検）

対策区分の判定		外力	材質劣化	漏水	健全性の診断	
I	健全	1	-	2	-	Ⅲ
Ⅱ	Ⅱb 予防保全段階	1	5	-	9	
	Ⅱa 予防保全段階	7	8	13	(a8+b1)	
Ⅲ	早期措置段階	5	2	-	5	
Ⅳ	緊急措置段階	1	-	-	1	
附属施設異常判定区分		× 箇所数			17	

2) 維持管理上の問題と対策方針

構造上の問題として、S001～S006 の外力による進行性の横断・縦断ひび割れと段差があるほか、コンクリート舗装にも進行性の横断ひび割れが多く、段差が生じている箇所もあります。さらに、S007～S009 の監査歩廊の縁石及び側溝の傾倒が見られることから、側溝が破損している可能性が高く、側溝からの漏水による路盤の脆弱化が懸念されます。

また、道路利用者への影響の問題として、①アーチ部の進行性ひび割れによるブロック化と浮き・剥離、②コンクリート舗装のひび割れ及び段差、③漏水があります。当道路は交通量も多く、また沈下橋等の観光地を経由する道路でもあるため、早急な対策が必要です。

表5-2 診断結果からみる問題点（佐田トンネル）

区 分	問 題 点
外 力	・アーチ部の進行性のある横断・縦断ひび割れと段差 ・監査歩廊の縁石損壊と傾斜、側溝の損壊 ・コンクリート舗装の進行性ひび割れと段差
材質劣化	・覆工コンクリートの浮き・剥離 ・水平打継目部の浮き・剥離
漏 水	・覆工ひび割れからの漏水 ・横断目地・水平打継目からの漏水



外力による縦断ひび割れ



監査歩廊の縁石の損壊と傾斜



車道部舗装の横断ひび割れ



車道部舗装の段差



材質劣化による浮き・剥離



アーチ部の漏水

写真 5-1 佐田トンネルの主な変状

(2) 口屋内トンネル

1) 対策区分の判定と健全性の診断

両坑口の坑門工を含む全17スパンからなるトンネルで、佐田トンネルと同様、各スパンの外力、材質劣化、漏水の対策区分について判定し健全性を診断しました。

対策区分の判定における各項目での最低評価は、外力がⅡb、材質劣化がⅡa、漏水がⅡaとなっており、その結果、トンネルとしての健全性の診断は「Ⅱ（予防保全段階）」となります。また、附属物の異常は、配管の腐食が1箇所で認められました。

表5-3 口屋内トンネルの対策区分の判定と健全性の診断の結果一覧（R4定期点検）

対策区分の判定			外力	材質劣化	漏水	健全性の診断	
Ⅰ		健 全	13	8	8	3	Ⅱ
Ⅱ	Ⅱ b	予防保全段階	4	3	2	14 (a10+b4)	
	Ⅱ a	予防保全段階	－	6	7		
Ⅲ		早期措置段階	－	－	－	－	
Ⅳ		緊急措置段階	－	－	－	－	
附属施設異常判定区分			× 箇所数			1	

2) 維持管理上の問題と対策方針

本トンネルは、令和2年度に対策工法を立案した後、ひび割れ注入工及びひび割れ止水工の修繕が完了しており、現在は炭素繊維シートによる覆工補強工の実施途中となっています。

構造上の問題として、①側壁部の浮き・剥離、②側壁部の漏水があります。いずれもトンネル側面部であるため、道路利用者への直接的影響は少ないと思われますが、予防保全の観点から計画的な対策が必要です。

また、施工済箇所の一部において浮き等の変状が見られていることから、継続して対策を実施する中で適宜調査、補修を並行して行う必要があります。

表5-4 診断結果からみる問題点（口屋内トンネル）

区 分	問題点
外 力	・ 特になし
材質劣化	・ 側壁部のひび割れ、横断目地部の浮き・剥離 ・ 水平打継目の浮き・剥離
漏 水	・ 側壁部のひび割れ、横断目地部からの漏水 ・ 水平打継目からの漏水



側壁部のひび割れ



材質劣化による浮き・剥離



側壁部からの漏水



目地部からの漏水



材質劣化による路面の欠損



対策済箇所の浮き

写真 5-2 口屋内トンネルの主な変状

(3) 下桁トンネル

1) 対策区分の判定と健全性の診断

両坑口の坑門工を含む全15スパンからなるトンネルで、佐田、口屋内トンネルと同様、各スパンの外力、材質劣化、漏水の対策区分について判定し健全性を診断しました。

対策区分の判定における各項目での最低評価は、外力がⅡa、材質劣化がⅡa、漏水がⅡaとなっており、その結果、トンネルとしての健全性の診断は「Ⅱ（予防保全段階）」となります。また、附属物の異常は、照明施設やその他取付金具の錆による腐食やキャップの脱落等が30箇所で認められました。

表5-5 下桁トンネルの対策区分の判定と健全性の診断の結果一覧（R4定期点検）

対策区分の判定			外力	材質劣化	漏水	健全性の診断	
Ⅰ		健全	13	1	1	1	Ⅱ
Ⅱ	Ⅱb	予防保全段階	1	5	10	14 (a9+b5)	
	Ⅱa	予防保全段階	1	9	4		
Ⅲ		早期措置段階	－	－	－	－	
Ⅳ		緊急措置段階	－	－	－	－	
附属施設異常判定区分			× 箇所数			30	

2) 維持管理上の問題と対策方針

前回（平成29年度）の定期点検結果と概ね同様であり、覆工コンクリートに縦断方向及び横断方向の軽微なひび割れが認められますが、施工時の温度収縮によるものが顕在化しているものと推定され、構造上の大きな問題とはなりません。

また、道路利用者への影響としては、①アーチ部のひび割れ、横断目地部の浮き・剥離、②水平打継目の浮き・剥離、③漏水があります。これらについては早期に対策が必要となるものではありませんが、予防保全の観点から計画的な対策が必要です。

表5-6 診断結果からみる問題点（下桁トンネル）

区 分	問題点
外 力	・ 起点側坑口部（S001）の横断ひび割れの多くは、施工時に外力により入ったものと推定するが、ひび割れ幅は比較的大きく、注視する必要がある。 ・ その他スパンの小さな横断ひび割れは、乾燥収縮によるものと推定する。
材質劣化	・ アーチ部のひび割れ・横断目地部の浮き・剥離 ・ 水平打継目の浮き・剥離
漏 水	・ アーチ部のひび割れ・横断目地部からの漏水 ・ 水平打継目からの漏水



起点側坑口部（S001）の横断ひび割れ



起点側坑口部（S001）の横断ひび割れ



材質劣化によるひび割れ



材質劣化による浮き・剝離



照明施設の腐食



照明施設のキャップ脱落

写真 5-3 下桁トンネルの主な変状

5.2 対策優先度

「4.5 対策の優先順位の考え方」に基づき、「健全性」、「交通量」、「バス路線」、「通学経路」、「観光路線」の分類別の優先順位を設定し、総合的な順位を決定します。

その結果、健全性がⅢで交通量が多く、利用者への直接的影響が懸念される佐田トンネルを最も高い優先順位としました。口屋内トンネルと下桁トンネルが同じ値となりますが、口屋内トンネルは対策実施中であることを考慮し、下桁トンネルの優先順位を2番目としました。

表5-7 トンネルの対策優先度

項目/トンネル名称	佐田トンネル		口屋内トンネル		下桁トンネル	
		優先順位		優先順位		優先順位
健全性	Ⅲ	1	Ⅱ	3	Ⅱ	2
交通量	多	1	少	2	極少	3
バス路線	—	3	市営バス	1	通学バス	1
通学経路	徒歩 自転車 自動車	1	—	3	通学バス	1
観光路線	佐田 沈下橋	1	黒尊 溪谷	1	—	3
計		7		10		10
優先順位（総合）		<u>1</u>		<u>3</u>		<u>2</u>

- ・上記の優先順位（総合）は、平成 29 年度の点検結果及び令和 2 年 7 月策定の長寿命化修繕計画に基づき対策実施している口屋内トンネルの修繕が完了後のものであり、口屋内トンネルの対策は、継続して実施することとしている。
- ・定性的な項目は同一順位とする。該当しない項目（—）は、優先順位 3 とする。

5.3 対策内容

予防保全型の維持管理を行うことで、健全性を維持しながら施設の長寿命化を図ります。
なお、今後も点検・診断を継続的に実施し、必要に応じて本計画の見直しを行います。

（1）変状対策工

定期点検結果からみる変状対策工は次のとおりです。

なお、各対策については、供用中の既設トンネルを対象とするため、「建築限界の制約」、「通行規制条件」、「対策工の施工性、耐久性、維持管理の容易さ」、「経済性」などを考慮する必要があります。なお、今後実施する詳細な補修調査の結果より対策内容が若干異なる場合があります。

表5-8 定期点検結果からみる変状対策工

トンネル名称	対策内容
佐田トンネル	・覆工補強工（鋼材補強工、繊維シート補強工） ・裏込め注入工（可塑性グラウトなどセメント系材料の注入） ・はく落対策工（当て板工、ネット工） ・漏水対策工（導水樋工、溝切工、止水注入工） ・監査歩廊変状対策工（インバート工、ロックボルト工） ・路面補修工

口屋内トンネル	・覆工補強工（炭素繊維シート接着工） ・裏込め注入工（40倍発泡ウレタンの注入） ・はく落対策工（炭素繊維シート接着工） ・漏水対策工（溝切工） ・断面修復工
下桁トンネル	・はく落対策工（FRPメッシュ工、炭素繊維シート接着工） ・漏水対策工（ひび割れ止水工、線導水工）

（２）対策工の分類と効果

一般的なトンネル変状対策工の分類と期待する効果については次のとおりです。

なお、本市の道路トンネルについて、維持管理上の問題点となる損傷については黄色、定期点検結果より選定した工法を緑で着色します。

表 5-9 トンネル変状対策工の分類と対策効果

期待する対策効果 ※1			対策項目	対策工法	
外力	材質劣化	漏水			
	○		剥離部の事前除去	はつり落とし工	
			剥落除去後の処理	断面修復工	
			覆工の一体性の回復	ひび割れ注入工	
			支保材による保持	金網・ネット工	金網工、エキスパンドメタル工
					FRP※2 グリッド工、樹脂ネット工
				当て板工	形鋼系（平鋼、山形鋼、溝型鋼）当て板工
					パネル系（鋼板、FRP 注2）板）当て板工
					繊維シート系※3 当て板工
○	△		覆工内面の補強	補強セントル工	アーチ式鋼製支保工
				内面補強工	鋼板内面補強工
					繊維シート系※3 内面補強工
					FRP※2 パネル内面補強工（FRP グリッド工）
				内巻補強工	塗布工
					吹付け工
					場所打ち工
					プレキャスト工法
					鋼材（H鋼、ライナープレート）内巻工
		○	漏水対策	線状の漏水対策工	導水樋工
					溝切り工
					止水充填工（Vカット充填）
					止水注入工（ひび割れ注入）

○		○	漏水対策	面状の 漏水対策工	防水パネル工
					防水シート工
					防水塗布工
△水圧 凍上圧				地山注工	薬液注工
				地下水低下工	水抜きボーリング、水抜き孔
		排水溝			
○ 凍上圧		△	凍結対策	断熱工	線状・面状漏水対策の導水材に断熱材を適用
					表面断熱材処理工法、2重巻断熱材処理工法
○			覆工背面の空洞充填	裏込め注工	エアモルタル、エアミル
					可塑性型セメント系充填材
					モルタル、セメントベントナイト
					発泡ウレタン
○	△		地山への支持		ロックボルト工
○	△	△	覆工改築	部分改築工	アーチ部、側壁部、
					インバート新設
				全面改築工	NATM 改築

※1 ○対策の主目的として効果を期待するもの、△対策を行うことで同時に効果が期待できるもの

※2 FRP: Fiber Reinforced Plastic

※3 現在トンネル覆工の補修・補強に使用されている繊維材料には、炭素繊維、アラミド繊維、ガラス繊維がある

出典：独立行政法人土木研究所「道路トンネル変状対策工マニュアル（案）P28」

5.4 対策工法の耐用年数

変状対策工法に使用する資材は近年、様々なメーカーが開発・販売しています。

一方で耐用年数として決まったものがないため、事例・カタログ・文献等から次のとおり設定しました。

なお、今後のデータ蓄積や研究、国等の基準の制定等に応じて見直しを行うものとします。

表 5-10 対策工の種類と耐用年数

変状	種類	対策分類	対策工の種類		耐用年数
外力	圧ざ ひび割れ	空洞充填	裏込め注工	可塑性エアモルタル	永年
				発泡ウレタン	永年
		地山への支持	ロックボルト		永年
		覆工内面補強	内面補強工	鋼板内面補強工	30 年
				繊維シート内面補強工	30 年
			内巻補強工	プレキャスト工	100 年
				鋼材内巻補強工	50 年

材質劣化	浮き剥離	剥離除去後の処理	断面修復工		30 年
		支持材による保持	ネット工	エキスパンドメタル工	10 年
				FRP メッシュ工	25 年
				樹脂ネット工	25 年
			当て板工	パネル系当て板工	30 年
				繊維シート系当て板工	30 年
			補強セントル工	鋼アーチ支保工	50 年
漏水	漏水滞水	漏水	導水樋工		20 年
			溝切り工		20 年
			止水注入工（ひび割れ注入工・充填工）		20 年
			面状漏水対策工（防水パネル工）		20 年
			水抜きボーリング・水抜き工		50 年

5.5 ライフサイクルコスト(LCC)の算定

計画的な維持管理を実現するために、「5.4 対策工法の耐用年数」をもとに、今後必要となる対策等の実施時期を推定し、中長期的な維持管理・更新を含めた事業費を算定します。

なお、対策に必要な点検や設計については、トンネル1箇所あたり点検費を約250万円（見積）、補修設計費を約1000万円（見積）として設定します。

（1）予防保全型【表5-11】

- 修繕費は資材の耐用年数を考慮して設定（資材の耐用年数がきたら、再対策を行うことを前提とする）
- 定期点検費は5年に1回実施（共通）

（2）事後保全型【表5-12】

- 修繕費は資材の耐用年数を考慮して設定（資材の耐用年数がきたら、再対策を行うことを前提とする）※1
- 大規模修繕費は、完成後75年でライニングを行うものとして費用を設定※2
- 定期点検費は5年に1回実施（共通）

※1 事後保全型の修繕費（大規模修繕費除く）は通行の安全確保のために最低限必要となる漏水対策費のみを設定

※2 財務省令“原価償却資産の耐用年数等に関する省令”に基づきトンネルの寿命を75年と仮定

表5-11 ライフサイクルコスト（LCC）比較【予防保全型】

凡例:		定期点検費	補修設計費	修繕費	単位:円		
西暦	和暦	佐田トンネル 1979年～	口屋内トンネル 1975年～	下桁トンネル 1977年～	定期点検費 計	補修設計費 計	修繕費 計
2013年	平成25年	トンネル緊急点検					
2014年	平成26年						
2015年	平成27年						
2016年	平成28年						
2017年	平成29年	定期点検1回目					
2018年	平成30年						
2019年	平成31年・令和元年						
2020年	令和2年	長寿命化計画策定					20,000,000
2021年	令和3年		20,000,000				40,000,000
2022年	令和4年	2,300,000	2,300,000	2,300,000	6,900,000		13,000,000
2023年	令和5年		13,000,000				20,000,000
2024年	令和6年		20,000,000				20,000,000
2025年	令和7年						
2026年	令和8年						
2027年	令和9年	2,200,000	2,200,000	2,200,000	6,600,000		
2028年	令和10年						
2029年	令和11年	10,000,000				10,000,000	
2030年	令和12年	19,613,000		10,000,000		10,000,000	25,729,000
		6,116,000					
2031年	令和13年			20,710,000			26,130,000
				4,080,000			
				1,340,000			
2032年	令和14年	2,500,000	2,500,000	2,500,000	7,500,000		
2033年	令和15年						
2034年	令和16年						
2035年	令和17年						
2036年	令和18年						
2037年	令和19年	2,500,000	2,500,000	2,500,000	7,500,000		
2038年	令和20年						
2039年	令和21年		10,000,000			10,000,000	
2040年	令和22年		17,340,000				17,340,000
2041年	令和23年						
2042年	令和24年	2,500,000	2,500,000	2,500,000	7,500,000		
2043年	令和25年						
2044年	令和26年						
2045年	令和27年						
2046年	令和28年						
2047年	令和29年	2,500,000	2,500,000	2,500,000	7,500,000		
2048年	令和30年						
2049年	令和31年	10,000,000				10,000,000	
2050年	令和32年	19,610,000		10,000,000		10,000,000	19,610,000
2051年	令和33年		10,000,000	20,710,000		10,000,000	20,710,000
2052年	令和34年	2,500,000	2,500,000	2,500,000	7,500,000		78,930,000
			78,930,000				
2053年	令和35年						
2054年	令和36年	10,000,000				10,000,000	
2055年	令和37年	6,110,000		10,000,000		10,000,000	6,110,000
2056年	令和38年			4,080,000			4,080,000
2057年	令和39年	2,500,000	2,500,000	2,500,000	7,500,000		
2058年	令和40年						
2059年	令和41年		10,000,000			10,000,000	
2060年	令和42年		17,340,000	10,000,000		10,000,000	17,340,000
2061年	令和43年			1,340,000			1,340,000
2062年	令和44年	2,500,000	2,500,000	2,500,000	7,500,000		

2063年	令和45年						
2064年	令和46年						
2065年	令和47年						
2066年	令和48年						
2067年	令和49年	2,500,000	2,500,000	2,500,000	7,500,000		
2068年	令和50年						
2069年	令和51年	10,000,000				10,000,000	
2070年	令和52年	19,610,000		10,000,000		10,000,000	19,610,000
2071年	令和53年			20,710,000			20,710,000
2072年	令和54年	2,500,000	2,500,000	2,500,000	7,500,000		
2073年	令和55年						
2074年	令和56年						
2075年	令和57年						
2076年	令和58年						
2077年	令和59年	2,500,000	2,500,000	2,500,000	7,500,000		
2078年	令和60年						
2079年	令和61年	10,000,000	10,000,000			20,000,000	
2080年	令和62年	6,110,000	17,340,000	10,000,000		10,000,000	23,450,000
2081年	令和63年		10,000,000	4,080,000		10,000,000	4,080,000
2082年	令和64年	2,500,000	2,500,000	2,500,000	7,500,000		78,930,000
			78,930,000				
2083年	令和65年						
2084年	令和66年						
2085年	令和67年						
2086年	令和68年						
2087年	令和69年	2,500,000	2,500,000	2,500,000	7,500,000		
2088年	令和70年						
2089年	令和71年	10,000,000				10,000,000	
2090年	令和72年	19,610,000		10,000,000		10,000,000	19,610,000
2091年	令和73年			20,710,000			22,050,000
				1,340,000			
2092年	令和74年	2,500,000	2,500,000	2,500,000	7,500,000		
2093年	令和75年						
2094年	令和76年						
2095年	令和77年						
2096年	令和78年						
2097年	令和79年	2,500,000	2,500,000	2,500,000	7,500,000		
2098年	令和80年						
2099年	令和81年		10,000,000			10,000,000	
2100年	令和82年		17,340,000				17,340,000
2101年	令和83年						
2102年	令和84年	2,500,000	2,500,000	2,500,000	7,500,000		
2103年	令和85年						
2104年	令和86年	10,000,000				10,000,000	
2105年	令和87年	6,110,000		10,000,000		10,000,000	6,110,000
2106年	令和88年			4,080,000			4,080,000
2107年	令和89年	2,500,000	2,500,000	2,500,000	7,500,000		
2108年	令和90年						
2109年	令和91年	10,000,000				10,000,000	
2110年	令和92年	19,610,000		10,000,000		10,000,000	19,610,000
2111年	令和93年		10,000,000	20,710,000		10,000,000	20,710,000
2112年	令和94年	2,500,000	2,500,000	2,500,000	7,500,000		78,930,000
			78,930,000				
2113年	令和95年						
2114年	令和96年						
2115年	令和97年						
2116年	令和98年						
2117年	令和99年	2,500,000	2,500,000	2,500,000	7,500,000		
2118年	令和100年						
計		251,999,000	538,650,000	263,390,000	148,500,000	240,000,000	665,539,000
合計		1,054,039,000			1,054,039,000		

表5-12 ライフサイクルコスト（LCC）比較【事後保全型】

凡例: 定期点検費 補修設計費 修繕費

単位:円

西暦	和暦	佐田トンネル 1979年～	口屋内トンネル 1975年～	下桁トンネル 1977年～	定期点検費 計	補修設計費 計	修繕費 計
2013年	平成25年	トンネル緊急点検					
2014年	平成26年						
2015年	平成27年						
2016年	平成28年						
2017年	平成29年	定期点検1回目					
2018年	平成30年						
2019年	平成31年・令和元年						
2020年	令和2年	長寿命化計画策定					20,000,000
2021年	令和3年		20,000,000				40,000,000
2022年	令和4年	2,300,000	2,300,000	2,300,000	6,900,000		13,000,000
2023年	令和5年		13,000,000				20,000,000
2024年	令和6年		20,000,000				20,000,000
2025年	令和7年						
2026年	令和8年						
2027年	令和9年	2,200,000	2,200,000	2,200,000	6,600,000		
2028年	令和10年						
2029年	令和11年	10,000,000				10,000,000	
2030年	令和12年	19,610,000		10,000,000		10,000,000	19,610,000
2031年	令和13年			20,710,000			20,710,000
2032年	令和14年	2,500,000	2,500,000	2,500,000	7,500,000		
2033年	令和15年						
2034年	令和16年						
2035年	令和17年						
2036年	令和18年						
2037年	令和19年	2,500,000	2,500,000	2,500,000	7,500,000		
2038年	令和20年						
2039年	令和21年		10,000,000			10,000,000	
2040年	令和22年		17,340,000				17,340,000
2041年	令和23年						
2042年	令和24年	2,500,000	2,500,000	2,500,000	7,500,000		
2043年	令和25年						
2044年	令和26年						
2045年	令和27年						
2046年	令和28年						
2047年	令和29年	2,500,000	2,500,000	2,500,000	7,500,000		
2048年	令和30年						
2049年	令和31年						
2050年	令和32年						
2051年	令和33年			10,000,000		10,000,000	
2052年	令和34年	2,500,000	2,500,000	2,500,000	7,500,000		大規模修繕 426,250,000
2053年	令和35年	10,000,000				10,000,000	大規模修繕 319,000,000
2054年	令和36年	319,000,000					
2055年	令和37年						
2056年	令和38年						
2057年	令和39年	2,500,000	2,500,000	2,500,000	7,500,000		
2058年	令和40年						
2059年	令和41年		10,000,000			10,000,000	
2060年	令和42年		17,340,000				17,340,000
2061年	令和43年						
2062年	令和44年	2,500,000	2,500,000	2,500,000	7,500,000		
2063年	令和45年						
2064年	令和46年						
2065年	令和47年						

2066年	令和48年						
2067年	令和49年	2,500,000	2,500,000	2,500,000	7,500,000		
2068年	令和50年						
2069年	令和51年						
2070年	令和52年						
2071年	令和53年			10,000,000		10,000,000	
2072年	令和54年	2,500,000	2,500,000	2,500,000	7,500,000		20,710,000
2073年	令和55年	10,000,000				10,000,000	
2074年	令和56年	19,610,000					19,610,000
2075年	令和57年						
2076年	令和58年						
2077年	令和59年	2,500,000	2,500,000	2,500,000	7,500,000		
2078年	令和60年						
2079年	令和61年		10,000,000			10,000,000	
2080年	令和62年		17,340,000				17,340,000
2081年	令和63年						
2082年	令和64年	2,500,000	2,500,000	2,500,000	7,500,000		
2083年	令和65年						
2084年	令和66年						
2085年	令和67年						
2086年	令和68年						
2087年	令和69年	2,500,000	2,500,000	2,500,000	7,500,000		
2088年	令和70年						
2089年	令和71年						
2090年	令和72年						
2091年	令和73年			10,000,000		10,000,000	
2092年	令和74年	2,500,000	2,500,000	2,500,000	7,500,000		20,710,000
2093年	令和75年	10,000,000				10,000,000	
2094年	令和76年	19,610,000					19,610,000
2095年	令和77年						
2096年	令和78年		10,000,000			10,000,000	
2097年	令和79年	2,500,000	2,500,000	2,500,000	7,500,000		大規模修繕 297,000,000
2098年	令和80年						
2099年	令和81年						
2100年	令和82年						
2101年	令和83年						
2102年	令和84年	2,500,000	2,500,000	2,500,000	7,500,000		
2103年	令和85年						
2104年	令和86年						
2105年	令和87年						
2106年	令和88年						
2107年	令和89年	2,500,000	2,500,000	2,500,000	7,500,000		
2108年	令和90年						
2109年	令和91年						
2110年	令和92年						
2111年	令和93年			10,000,000		10,000,000	
2112年	令和94年	2,500,000	2,500,000	2,500,000	7,500,000		20,710,000
2113年	令和95年	10,000,000				10,000,000	
2114年	令和96年	19,610,000					19,610,000
2115年	令和97年						
2116年	令和98年		10,000,000			10,000,000	
2117年	令和99年	2,500,000	2,500,000	2,500,000	7,500,000		17,340,000
2118年	令和100年						
計		496,940,000	578,860,000	608,590,000	148,500,000	150,000,000	1,385,890,000
合計		1,684,390,000			1,684,390,000		

5.6 予防保全型維持管理計画の効果

- (1) コ ス ト 縮 減：予防保全型の維持管理を行うことで、事後保全型と比較しても約6.3億円のコスト縮減が期待できます。
- (2) 機 能 の 持 続：老朽化に伴う損傷や大規模修繕等に起因する通行規制等の頻度を少なくすることにより、道路交通機能の阻害を防止します。
- (3) 安全性の確保：トンネルを健全な状態に保つことで、道路利用者の安全性を確保します。

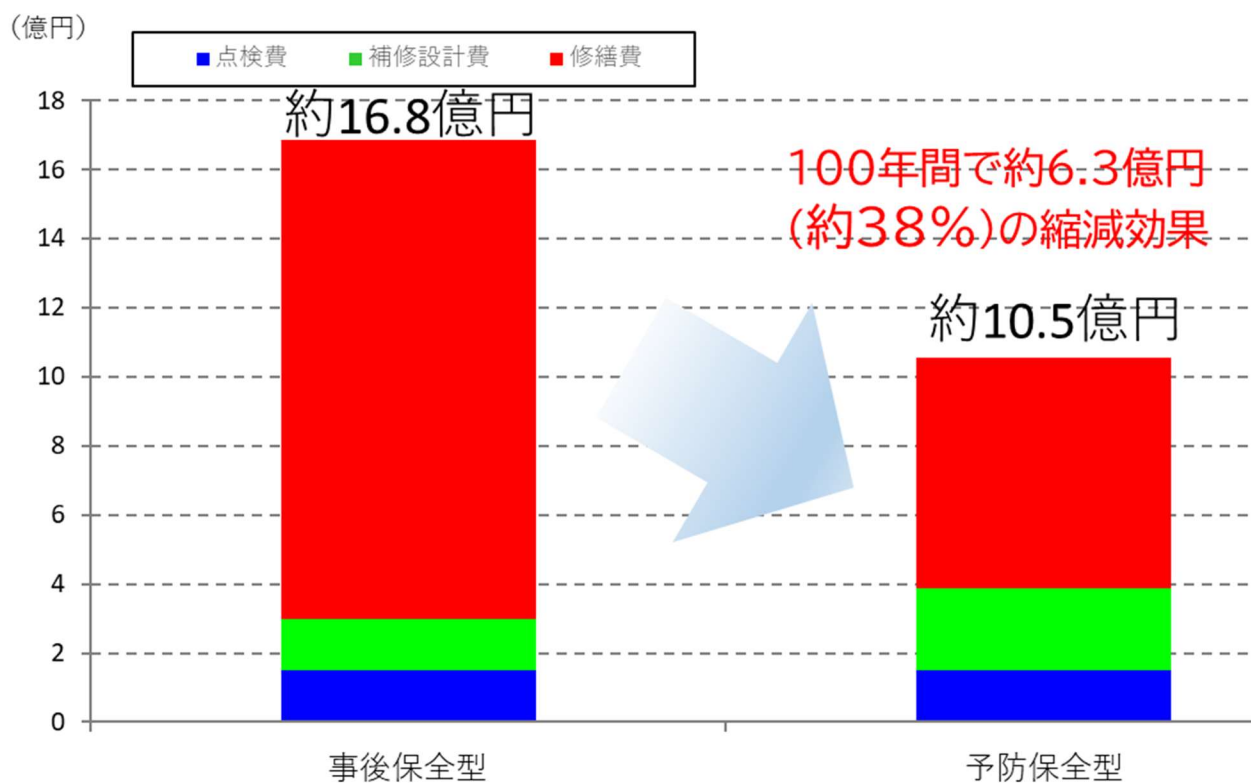


図4 100年間の維持管理費・更新費の試算結果

5.7 今後の取り組み

本計画に基づき「予防保全型」の維持管理を行うことで、道路利用者の安全性・信頼性の確保に努めます。また、本計画の成果と有効性を評価していくため、PDCAサイクルに基づきフォローアップを行い、維持管理の最適化を図ります。

なお、本計画のスケジュールは表5-13としますが、今後の対策や定期点検の結果から必要に応じて計画を見直すものとします。

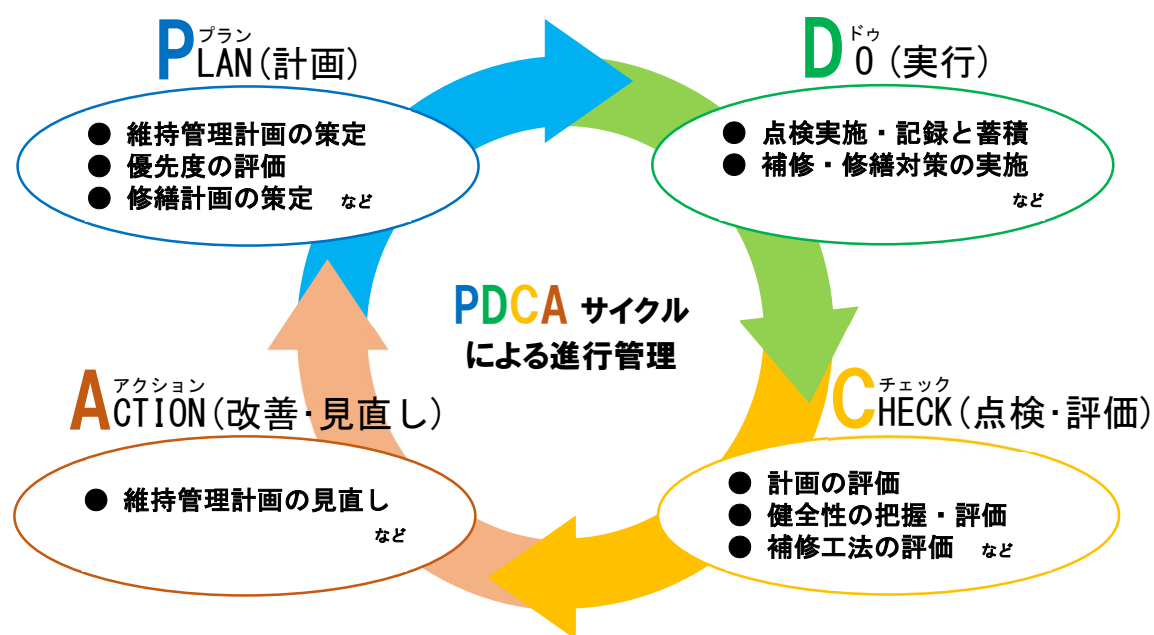


図5 PDCAサイクル

表 5-13 維持管理計画スケジュール（10 年間）

項 目		2020 年度	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
定期点検（1回/5年）											
維持管理計画	策 定										
	見直し (予定)										
措 置 (対 策)	修繕等										

また、点検及び修繕等における新技術の活用や集約化・撤去等の方針について、以下のとおり短期的な数値目標を設定し、積極的に取り組みます。

（１）新技術の活用

従来、トンネルの点検においては高所作業車を使用して作業員による目視や打音検査で行う等、多くの時間や手間を必要としています。このような状況を受け、近年では走行車両によるトンネル内部の撮影画像をもとに診断を行う等、より効率的な点検が可能となる新技術が開発されており、コスト縮減の他、通行規制に伴う利用者への負担低減が期待できます。

本市においても、このような新技術の活用について以下のとおり目標を設定し、積極的に取り組んでいきます。

- ・ 目標：次回点検時（令和９年度）以降で活用し、前回点検時（令和４年度）費用の５％（約３０万円）の費用削減を目指す

（２）集約化・撤去等の方針

集約化・撤去対象の検討を行った結果、管理する施設は集落間を結ぶ地域住民にとって必要不可欠な路線のほか、山間部に位置しており、佐田トンネルは隣接する迂回路を通行した場合に約６km（所要時間１０分）、下桁トンネルは約１１km（所要時間２２分）、口屋内トンネルは農道を約２km（所要時間３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、現在、集約化・撤去の対象となるトンネルは存在しませんが、今後の道路整備に伴う道路ネットワークの状況、社会情勢の変化による道路利用状況、損傷状況等を踏まえ、必要に応じて施設の集約化・撤去による費用縮減の検討を行います。

四万十市道路トンネル維持管理計画

施 行 日：令和2年7月1日（令和7年9月30日一部更新）

編 集・発 行：四 万 十 市

■まちづくり課

〒787-8501 高知県四万十市中村大橋通4丁目 10

電話 0880-34-1111（代）

■西土佐総合支所 産業建設課

〒787-1601 高知県四万十市西土佐江川崎 2445-2

電話 0880-52-1111（代）
