

出雲市道路トンネル長寿命化修繕計画 (個別施設計画)

令和 7 年 11 月

出雲市

目 次

1. はじめに

(1) 本計画の位置付け	P1
(2) 対象施設	P2
(3) 計画期間	P2

2. 施設の現状

(1) 市内のトンネル数	P3
(2) トンネルの年齢構成	P3
(3) 定期点検	P4
(4) 詳細調査	P5
(5) 市管理トンネルで確認された変状事例	P6
(6) 健全度評価方法	P7
(7) 健全度の状況	P7

3. 老朽化対策の実施

(1) 維持管理水準	P8
(2) 対策の優先順位	P8
(3) トンネル修繕方針	P8
(4) 主な対策内容	P10
(5) 対策費用	P11

4. 今後の取り組み

(1) 維持管理の更なる高度化、効率化	P12
(2) トンネルの集約化・撤去	P12

5. 計画策定窓口等

(1) 学識経験者等の専門知識を有するもの	P13
(2) 計画策定窓口	P13

1. はじめに

(1) 本計画の位置付け

公共施設の長寿命化を図るため、国において平成25年11月29日に、「インフラ長寿命化基本計画」（以下、「基本計画」という。）が策定されました。

本市では、この基本計画に基づく行動計画として、平成28年3月に「出雲市公共施設等総合管理計画（以下「行動計画」という。）」を策定しました。

本計画は、行動計画に基づき、道路トンネルにおける定期点検及び修繕の具体的な対応方針を定めたものであり、行動計画に基づく個別施設計画として位置付けます。

また、道路トンネルの状態は経年劣化や疲労等によって時々刻々と変化することから、定期点検結果等を踏まえ、適宜、計画を更新するものとします。

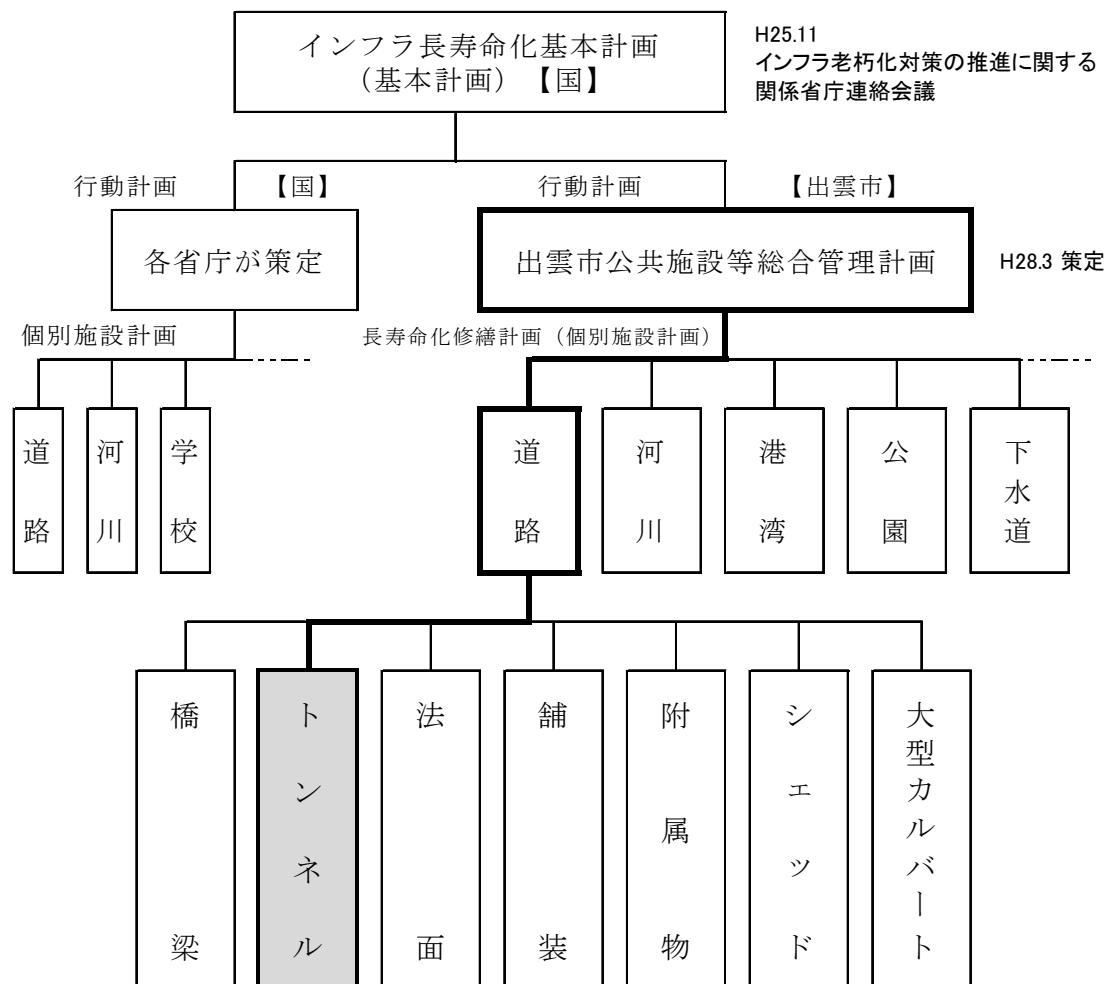


図1-1 インフラ長寿命化計画体系図

(2) 対象施設

本計画において対象とするトンネルは、出雲市が管理する道路トンネル8本とします。

(3) 計画期間

本計画の期間は、令和4年度から令和8年度までの5年間とします。

2. 施設の現状

(1) 出雲市内のトンネル数

出雲市では、令和7年3月31日現在、8本の道路トンネルを管理しています。

表2-1 地域毎の道路トンネル数
(R7.3.31現在)

地 域	トンネル本数
出 雲	2
佐 田	1
大 社	4
斐 川	1
合 計	8

(2) トンネルの年齢構成

出雲市が管理するトンネル8本のうち、建設後50年を超過する高齢化トンネルの占める割合は75%ですが、20年後には全てのトンネルが建設後50年を超過します。

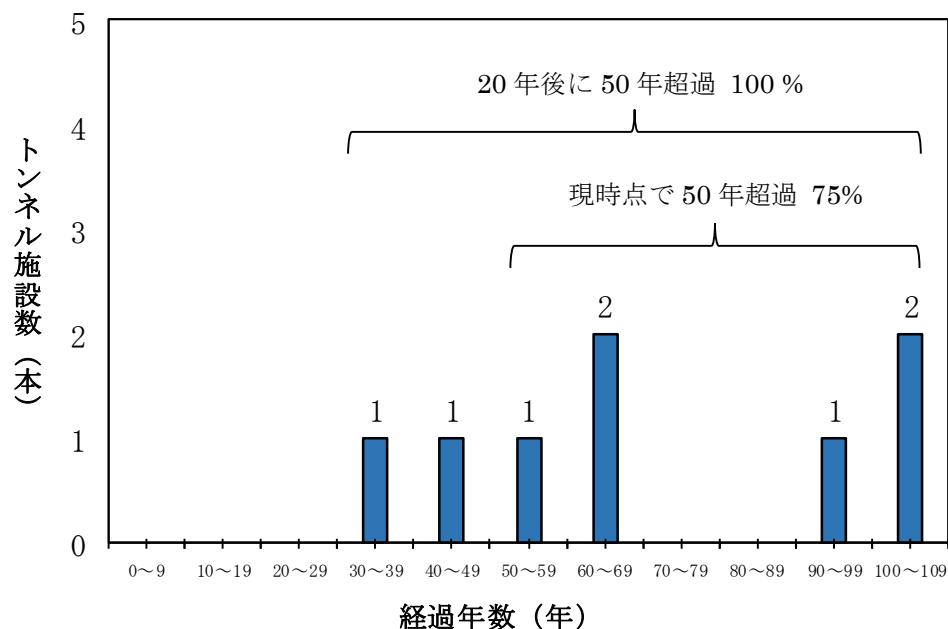


図2-1 出雲市が管理する道路トンネルの経過年数ごとのトンネル数

(3) 定期点検

1) 点検の頻度

定期点検は、5年に1回の頻度で実施することを基本とします。

また、初回の定期点検は、トンネル建設後（覆工打設完了後）1年から2年の間に実施するのが望ましいとされており、原則として道路の供用開始までに実施します。

2) 点検の方法

定期点検は、基本としてトンネル本体工の変状を近接目視により観察します。また、覆工表面のうき・はく離等が懸念される箇所に対し、うき・はく離の有無及び範囲等を把握する打音検査を行うとともに、利用者被害の可能性のあるコンクリートのうき・はく離部を撤去するなどの応急措置を講じます。

＜初回の点検＞

トンネルの全延長に対して近接目視により状況を観察すること、覆工表面を全面的に打音検査することを基本とします。

＜2回目以降の点検＞

トンネル全延長に対する近接目視または、近接目視と同等の健全性の診断を行うことができると判断した方法を基本に、前回定期点検からの新たな変状の発生や、変状の進行状況を確認します。また、変状状況把握のため、必要に応じて触診や打音検査を含む非破壊検査等を適用します。

近接目視と同等の健全性の診断を行うことができると判断した方法とは、ロボット等による近接撮影画像などの点検支援技術のことと定義します。



写真 2-1 トンネル点検状況

(4) 詳細調査

点検の結果、変状の状況をより詳細に把握し、推定される変状原因の確認が必要となる場合には、変状の状況に見合った調査を実施します。

この調査の結果から、対策工の必要性や緊急性を踏まえて変状等の健全性を診断します。

（5）市管理トンネルで確認された変状事例



坑門のひび割れ・遊離石灰



覆工（アーチ）の剥離



漏 水



漏 水



覆工（側壁）のひび割れ・遊離石灰



自然岩風化による浮き

写真 2-2 トンネル変状事例

(6) 健全度評価方法

トンネル毎の健全度の診断は、下表 2-2 の判定区分により行います。

表 2-2 判定区分

区分		状態
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、又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

(7) 健全度の状況

点検の結果、緊急又は早期に修繕が必要な健全度IV・IIIのトンネルが、全体の25%を占めています。(令和7年3月現在)

表2-3 健全度別トンネル数

健全度				点検未実施	合計
IV	III	II	I		
0	2	6	0	0	8

3. 老朽化対策の実施

(1) 維持管理水準

点検・調査の結果に基づく実際の措置（対策、監視等）は、変状毎の対策区分の判定に基づいて検討します。

表 3-1 対策の判定区分

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。	

(2) 対策の優先順位

定期点検の結果、健全度IVと判定されたトンネルを最優先で実施し、続いて健全度IIIと判定されたトンネルの修繕工事を実施します。

健全度IV、IIIへの対策が一段落した時点で、健全度IIの予防保全段階での対策を講じます。

点検・詳細調査・補修によって健全度のランクを変更した場合には、優先順位の見直しを行います。

(3) トンネル修繕方針

- 1) 点検、診断結果に基づく判定区分に応じて対策を講じます。
- 2) 緊急対応の必要があるトンネル（健全度IV）は、直ちに通行規制並びに応急対策を行ったうえで、本対策を行います。
- 3) 早期に措置を講じる必要のあるトンネル（健全度III）は、トンネルの損傷の程度や第三者への影響度等から、優先順位を付けて本対策を行います。

4) 対策方法は変状の状況を十分に把握し、その範囲・規模については、対策を満足する範囲で経済性を考慮し決定します。

表 3-2 本対策の代表例

変状区分	対策区分	本対策の代表例
外力による変状	外力対策	内面補強工
		内巻補強工
		ロックボルト工
材質劣化による変状	はく落防止対策	はつり落とし工
		断面修復工
		ネット工
		当て板工 (パネル系、繊維シート系、コーティング系)
		線状の漏水対策工 (導水樋工、溝切り工、止水注入工)
漏水による変状	漏水対策	面状の漏水対策工 (防水パネル工)
		地下水位低下工 (水抜きボーリング、水抜き孔)
		断熱工 (断熱材)

(4) 主な対策内容

1) はく落防止対策

覆工コンクリートや既設補修・補強材のうき、はく離等に関して、落下防止又は変状拡大防止を目的として実施します。

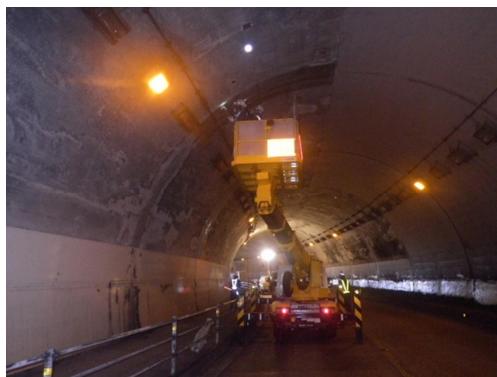


写真 3-1 FRP ネット設置状況

2) 漏水対策

トンネル壁面からの漏水を既設排水溝等まで導水します。



写真 3-2 線導水工

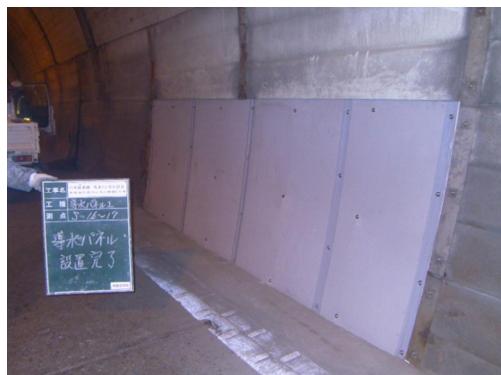


写真 3-3 面導水工

3) 背面空洞充填対策

覆工コンクリート背面の空洞部に補修材を充填する対策であり、突発性崩壊の防止、外力作用下での覆工耐荷力の回復・向上を目的として実施します。



写真 3-4 裏込注入状況

（5）対策費用

要対策トンネルの変状の程度、進行度合い等を考慮し、箇所毎に必要な修繕工事費の精査を行います。

前述の「（3）トンネル修繕方針」に基づき、予算の平準化にも配慮しながら各年度の対策費用を決定します。

4. 今後の取り組み

（1）維持管理の更なる高度化、効率化

コスト縮減や維持管理の効率化を図るため、国土交通省「新技術情報提供システム（NETIS）」及び「点検支援技術性能力タログ」を活用する等、維持管理に関する最新のメンテナンス技術の積極的な活用を図ります。特に定期点検・補修設計については、国土交通省の「新技術利用のガイドライン（案）」を参考にしながら新技術等の活用を検討します。

- ・新技術等を活用した施設点検の効率化
- ・点検情報をデータベース化して損傷の進行性を把握し、長期的な維持管理の高度化
- ・修繕（設計・工事）にあたり、新技術・新材料・新工法等で工程を短縮させ、品質及び施工性の向上
- ・点検業務において、インフラ分野の枠を超えた多分野連携の群マネ導入に着手

1) 点検支援技術

令和8年度までに、管理するトンネルについて、新技術である「ドローンを用いた画像取得・AI 解析」等を活用します。従来技術（トンネル点検車）を活用した場合と比較して、点検人員等の削減及び安全性の向上が期待できるほか、通行規制期間の短縮も見込まれ、点検費用についても約30万円のコスト縮減を図ります。

2) 修繕工法

今後、修繕の必要性が生じた場合は、新技術を活用した修繕を進めることとし、従来技術を活用した修繕と比較して、対策作業の工期短縮や安全性の向上、コスト縮減を目指します。

(2) トンネルの集約化・撤去

1) 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や通学路等の重要な路線のほか、隣接する迂回路を通行した場合、約7.8 km（所要時間15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す。今後も同等以上の機能が必要な場合には「修繕」または「更新」を検討します。

トンネルは山間部等で迂回路がない場所が多く、通行が困難になった場合に交通への影響が大きいため、基本方針としては長寿命化を実施する計画とします。しかし、周辺環境の変化等により、利用交通量が減少し、機能が発揮されていないトンネルについては、地元住民や利用者との協議を行い「廃止」を検討します。

5. 計画策定窓口等

(1) 学識経験者等の専門知識を有する者

島根県橋梁長寿命化修繕計画策定検討会委員（令和4年9月現在）

松江工業高等専門学校 名誉教授	高田 龍一
松江工業高等専門学校 環境・建設工学科 教授	大屋 誠
広島大学大学院工学研究院 社会環境空間部門 助教	小川 由布子
島根県技術士会	松崎 靖彦
島根県コンクリート診断士会	松浦 寛司
国土技術政策総合研究所道路構造物研究部 部長	福田 敬大
国土交通省中国地方整備局松江国道事務所 副所長	安川 雅雄
公益財団法人島根県建設技術センター 理事長	井田 悅男

(2) 計画策定窓口

〒693-8530 島根県出雲市今市町70番地

出雲市 都市建設部 道路建設課 TEL(0853)21-6139