

村上市トンネル修繕計画

1. 現状と課題

市が管理するトンネルは山北地域に3施設、朝日地域に4施設、合計で7施設あります。その内、山北地域の2施設については老朽化が進み危険な状態にあるため、廃止を前提に全面通行止めとしています。

平成26年度に点検が義務付けられてからは、定期点検を実施しています。

トンネルは、施設の崩壊に至った際の復旧が困難であり、膨大な費用を要するため、長寿命化に向けた継続的な管理が望ましい施設です。トンネル覆工の剥落などは、通行車両や歩行者に直接被害を与える可能性があるため、第三者被害防止の観点から予防保全型(予防維持型)により管理を行い、適切な時期に修繕する必要があります。

本市の施設においても、定期点検による確実な状態把握(早期発見)と点検結果に基づく確実な対策(早期修繕)が必要となっています。



市道三面小国線 舟曳トンネル

2. 管理施設

No.	施設名	路線名	延長	備考
1	間ノ内トンネル	市道府屋碁石線	139.5m	全面通行止め／廃止を検討中
2	岬トンネル	市道府屋碁石線	30.0m	
3	大崎山トンネル	市道府屋碁石線	305.5m	全面通行止め／廃止を検討中
4	藤倉隧道	市道鈴滝線	28.8m	
5	舟曳トンネル	市道三面小国線	312.7m	
6	宇連萩トンネル	市道三面小国線	256.0m	
7	釜ノ淵トンネル	市道三面小国線	59.0m	

3. 計画期間

本計画の計画期間は、5年に1回の定期点検サイクルを踏まえ、令和7年度から令和11年度までの5年間とします。

4. トンネルの状態把握

トンネルの維持管理の基本は施設の健康状態を把握することです。このための点検やパトロールを本市の管理する全てのトンネルに対して定期的に行っていきます。

これまでに実施した定期点検の結果、何らかの対策を必要とするC1、C2、E判定となったトンネルは、通行止めの2施設を除いた5施設の内、4施設となっています。

5. 修繕計画の概要と取組み

現在も供用しているトンネルは、いずれも道路ネットワークの形成において必要な施設であることから、将来にわたってトンネルの機能を継続的に発揮するために、状態把握・維持修繕対策などの管理を行います。トンネルの老朽化対策を確実に進めるため、点検から始まり、診断、措置、記録というメンテナンスサイクルを構築します。メンテナンスサイクルの推進により、適切な維持管理を実施します。

6. 対策の優先順位の考え方

対策の優先順位の考え方として、次の点を考慮し決定しますが、その他にも路線特性や地元要望の有無など、総合的に判断しながら優先度の検討を行います。

- ・ 損傷度合（区分Ⅳ＞区分Ⅲ＞区分Ⅱ 等）
- ・ 損傷が第三者に与える影響（アーチ部＞側壁部 等）
- ・ 路線の重要度（迂回路の有無 等）

7. 施設の状態・対策内容及び実施時期

対象施設の具体的な施設状態・対策内容及び実施時期について、健全度を把握し、修繕の必要がある施設について優先順位を決定して、計画的に修繕を実施していきます。



平成 30 年度 トンネル定期点検
市道三面小国線 宇連萩トンネル

8. 新技術等の活用及びコスト縮減効果

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)」「新技術利用のガイドライン (案)」「点検支援技術性能カタログ」等を活用し、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ることとします。なお、新技術の活用方針としては、背面空洞が確認でき、交通規制の影響が少ない車両型レーダー探査車のような新技術の活用を検討し、令和 10 年度 (予定) までに約 10 万円のコスト縮減することを目標とします。

9. 集約化・撤去及びコスト縮減効果

社会経済情勢や路線の利用状況の変化に合わせて、施設の集約・撤去の検討を実施し、点検・修繕等にかかる維持管理費用のコスト縮減を図ります。令和 12 年度 (予定) までに 2 本のトンネルについて、集約・撤去を検討し、点検費用約 5 百万円のコスト縮減することを目標とします。

10. 対策費用

点検時に算定した対策費用は、概算で 31,895 千円です。

