

浜松市道路トンネル長寿命化計画 (改定版)



令和7年9月

浜松市土木部

目 次

1. 長寿命化計画の背景と目的	1
(1) 背景	1
(2) 目的	1
(3) 計画の位置付け	1
2. 管理道路トンネルの現況	2
(1) 管理道路トンネルについて	2
(2) 道路トンネルの建設年別分布	3
(3) 道路トンネル点検の実施状況	4
(4) 道路トンネルの健全性の分布状況	5
(5) 道路トンネルの現状と課題（まとめ）	6
3. 道路トンネルマネジメントの取り組み	7
(1) 道路トンネルマネジメントの方針	7
(2) メンテナンスサイクルの構築	7
(3) 道路トンネルの健全性区分	9
(4) 維持管理の方法	10
(5) 事業実施の優先順位	14
4. 新技術等の活用	16
(1) 新技術等の活用方針	16
(2) 新技術等の活用結果（コスト縮減効果）	16
5. 道路トンネルの集約化・撤去	17
6. 長寿命化計画のまとめ	18
(1) 計画対象道路トンネルと計画期間	18
(2) 計画の方針	18

(3) 中長期的なコストの見通し	18
------------------------	----

別添 1 浜松市道路トンネル定期点検結果

別添 2 浜松市道路トンネル長寿命化計画 修繕・点検リスト

1. 長寿命化計画の背景と目的

(1) 背景

浜松市では、市民に安全で安心な道路を提供するために、定期点検等により道路施設の状態を把握し、計画的に修繕を実施してきました。

浜松市が管理する道路トンネルは46箇所であり、道路法改正に伴う道路トンネル点検は、2016年度（平成28年度）から2018年度（平成30年度）までに1巡目が完了し、早期措置段階と診断された道路トンネルの措置が2022年度（令和4年度）末に完了しました。また、2019年度（令和元年度）から実施した2巡目点検も2023年度（令和5年度）に完了するなか、損傷の進行状況や特徴などのデータが蓄積されてきたことや各種新技術の進展など、道路トンネルの維持管理を取り巻く環境は変化しております。

一方、浜松市が管理する道路トンネルの建設年次に目を向けると、昭和20年代前半から平成初期に多くが建設されている状況です。建設後50年を越える道路トンネルの割合は、現在の約50%から、10年後には約60%、20年後には約70%に増加し、今後、施設の老朽化が進行し、一斉に修繕の時期を迎えることが予想されます。

また、2023年度（令和5年度）に策定した浜松市道路施設管理基本方針において、道路施設毎の優先度の見直しや事業間優先度を設定し、中長期維持管理シナリオを策定することで、本市が維持管理する道路施設全体の目指すべき方向性を整理しました。

こうした状況から、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・事業の平準化を図りつつ、インフラが持つ機能が将来にわたって適切に発揮できる、持続可能なインフラメンテナンスの実現を目指します。

(2) 目的

道路トンネルを取り巻く環境の変化や施設の老朽化が加速していくことを踏まえ、損傷が軽微な段階で予防的な修繕を実施することで機能の保持・回復を図る予防保全型維持管理へ本格転換していくことを目的とし、浜松市道路トンネル長寿命化計画を改定します。

将来にわたって市民に安全で安心な道路を提供するために、予防保全型維持管理により道路トンネルの長寿命化、トータルコストの縮減および予算・事業の平準化を更に推進します。

(3) 計画の位置付け

2013年（平成25年）11月に国が策定した「インフラ長寿命化基本計画」の中で、各インフラ管理者は、基本計画に基づき、「インフラ長寿命化計画（行動計画）」及び「個別施設毎の長寿命化計画（個別施設計画）」を策定することとされました。

本計画は、上記の個別施設計画として策定し、行動計画として策定された浜松市公共施設等総合管理計画を上位計画と位置付けるとともに、本市が維持管理する道路施設全体の目指すべき方向性を整理した浜松市道路施設管理基本方針に基づく施設毎の個別施設計画としても位置付けられています。

【国（基本計画）】

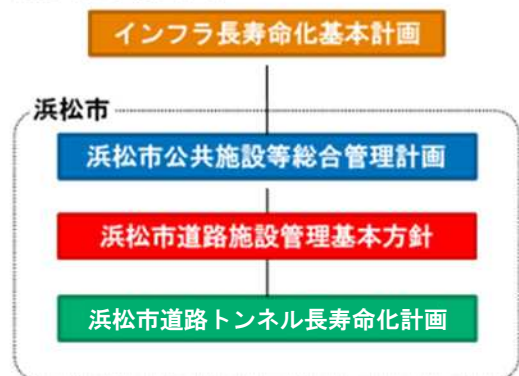


図 1-1 本計画の位置付け

2. 管理道路トンネルの現況

(1) 管理道路トンネルについて

浜松市では、道路トンネル 46 箇所を管理しています。（2024 年（令和 6 年）3 月現在）
構造形式別に見ると、NATM 工法が 27%、矢板工法が 57%、吹付工法が 9%、レンガ工法が 7%、素掘り工法が 4%です。

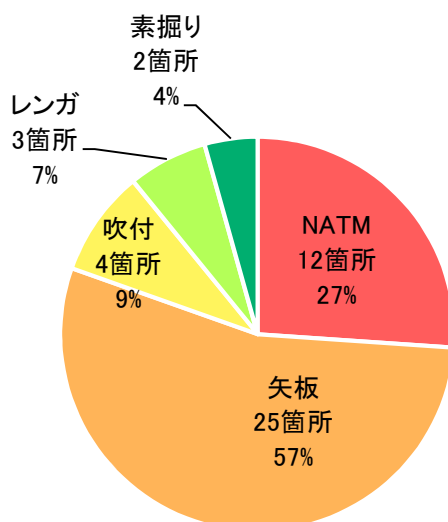


図 2-1 道路トンネルの構造形式別の施設数



写真 2-1 NATM 工法
（豆こぼしトンネル）



写真 2-2 矢板工法
（大川トンネル）



写真 2-3 その他（吹付工法）
（大島第 1 隧道）



写真 2-4 その他（レンガ工法）
（鳥羽山洞門）

(2) 道路トンネルの建設年別分布

浜松市が管理する道路トンネルは、昭和 20 年代前半から平成初期にかけて全体の 8 割にあたる 37 箇所が建設されています。今後これら道路トンネルの老朽化が進むことから、集中的に多額の修繕費用が必要となることが懸念されます。

浜松市における建設後 50 年以上を経過した道路トンネルの占める割合は、現在の 52%から 20 年後には 70%にまで増加します。



※建設年次不明を除く（2 箇所）

図 2-2 道路トンネルの建設年別分布

(3) 道路トンネル点検の実施状況

浜松市では、道路トンネルの建設後 1 年から 2 年の間に初回点検を、その後は 5 年に 1 回の頻度で定期点検を行い、道路トンネルの健全性を確認しています。

2023 年度（令和 5 年度）までに 2 巡目までの点検が完了しています。

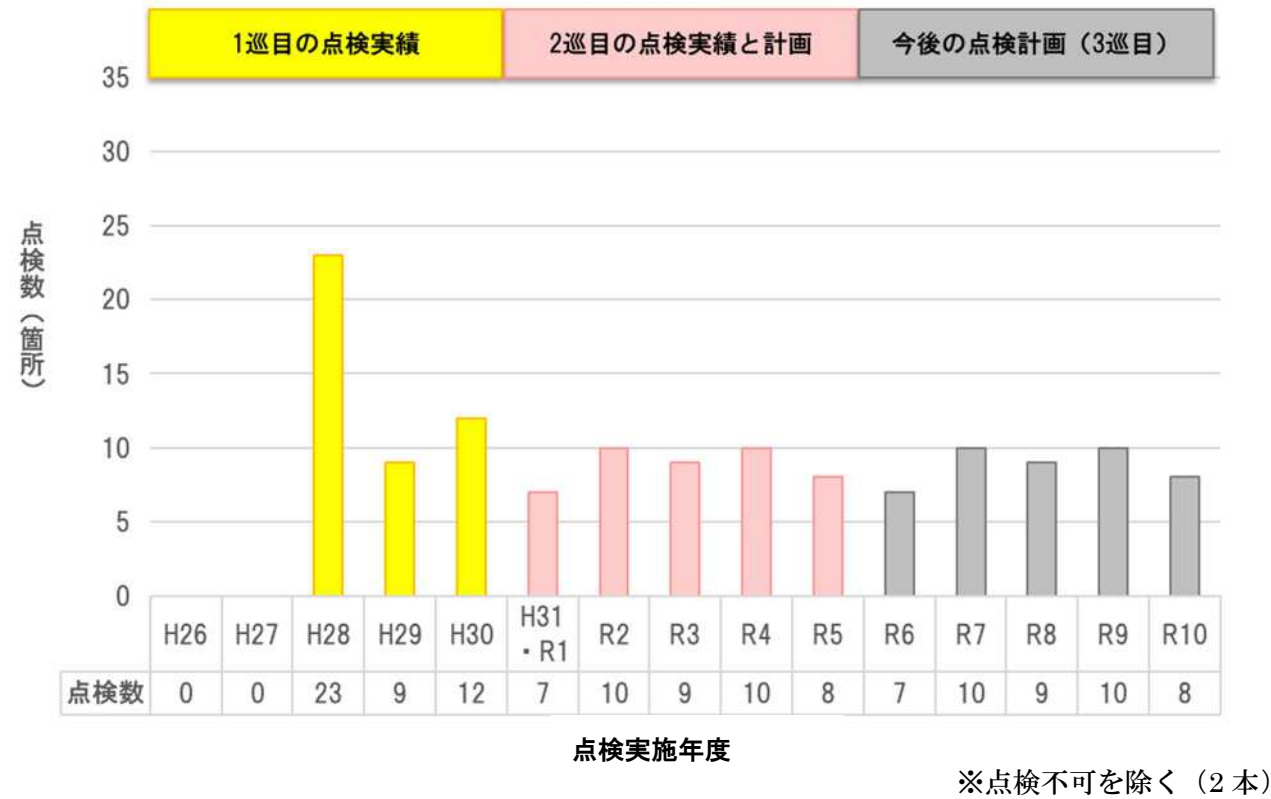


図 2-3 道路トンネル点検の実施数（実績・計画）



写真 2-5 トンネル点検車による近接目視点検



写真 2-6 梯子による近接目視点検

(4) 道路トンネルの健全性の分布状況

2016 年度（平成 28 年度）から 2018 年度（平成 30 年度）までに実施した 1 巡目点検の結果、予防保全段階にある区分Ⅱの道路トンネルは約 59%、早期措置段階にある区分Ⅲの道路トンネルは約 41%の分布となっており、1 巡目点検で確認された健全性Ⅲの 18 箇所については 2022 年度（令和 4 年度）に全ての措置を完了しました。

表 2-1 浜松市道路トンネルの健全性の分布（1 巡目）

区 分		合 計
I	健 全	0 箇所 (0%)
II	予防保全段階	26 箇所 (59%)
III	早期措置段階	18 箇所 (41%)
IV	緊急措置段階	0 箇所 (0%)
合 計		44 箇所

1巡目点検結果（～H30年度）

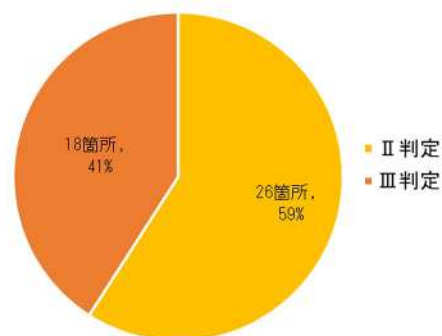


図 2-4 浜松市管理道路トンネルにおける点検結果（H28～H30）

2019 年度（令和元年度）から 2023 年度（令和 5 年度）にかけて実施した 2 巡目点検の結果、予防保全段階にある区分Ⅱの道路トンネルは約 55%、早期措置段階にある区分Ⅲの道路トンネルは約 45%の分布となっています。なお、2023 年度（令和 5 年度）時点で 2 巡目点検実施済みの道路トンネルは 44 本であり、全体の 100%が終了しています。健全性Ⅲの 20 箇所については、3 巡目点検が完了となる 2028 年度（令和 10 年度）までに全ての措置を完了する予定です。

表 2-2 浜松市道路トンネルの健全性の分布（2 巡目）

区 分		合 計
I	健 全	0 箇所 (0%)
II	予防保全段階	24 箇所 (55%)
III	早期措置段階	20 箇所 (45%)
IV	緊急措置段階	0 箇所 (0%)
合 計		44 箇所

2巡目点検結果(令和元年度～)

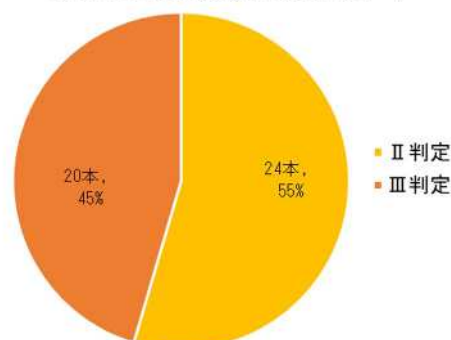


図 2-5 浜松市管理道路トンネルにおける点検結果（R01～R05）

※点検不可を除く（2 箇所）

(5) 道路トンネルの現状と課題（まとめ）

(1) 道路トンネルの現状

- 本市の管理する施設数は 46 箇所であります。
- 建設後 50 年を超える道路トンネルの割合は、現在の約 50% から、10 年後には約 60%、20 年後には約 70% に増加します。
- 施設の老朽化が進み、修繕の費用が集中的に必要となることが予測されます。
- 2016 年度（平成 28 年度）から 2018 年度（平成 30 年度）にかけて実施した 1 巡目点検に基づく健全性Ⅲの道路トンネルは、2022 年度（令和 4 年度）までにすべて措置が完了しています。
- 道路トンネルの健全性Ⅲの割合は 1 巡目の 41% から 2 巡目点検では 45% と増加傾向にあります、このうち、健全性Ⅲと診断された半数は健全性Ⅱの変状が進行したことによるものです。
- 建設年次の古い矢板工法やレンガ工法などの道路トンネルは、建設年次の比較的新しい NATM 工法の道路トンネルに比べて健全性が低い状態にあります。

(2) 道路トンネルの課題

- 老朽化が進み、管理のヒト・モノ・カネの投資が必要になります。
- これまでの維持管理を継続した場合、大規模な修繕の時期が集中することが予測され、将来、集中的に機能障害を起こし、至る所で通行できなくなる可能性があります。
- 今後は、全体の半数に及ぶ予備軍（健全性Ⅱ）をどのように効果的に予防保全していくかが課題となります。
- 損傷が軽微な段階で予防的な修繕を実施することで機能の保持・回復を図る予防保全型維持管理へ本格転換していくことが重要となります。

3. 道路トンネルマネジメントの取り組み

(1) 道路トンネルマネジメントの方針

メンテナンスサイクルの構築により、定期的に状態を把握し、適切なタイミングで修繕等の措置を講じる道路トンネルマネジメントを実施し、道路トンネルの長寿命化を図ります。

(2) メンテナンスサイクルの構築

点検⇒診断⇒措置⇒記録⇒（次の点検）から成るメンテナンスサイクルを構築し、道路トンネルマネジメントを体系化することで、長寿命化計画に基づく維持管理業務を効率的・効果的に実施します。

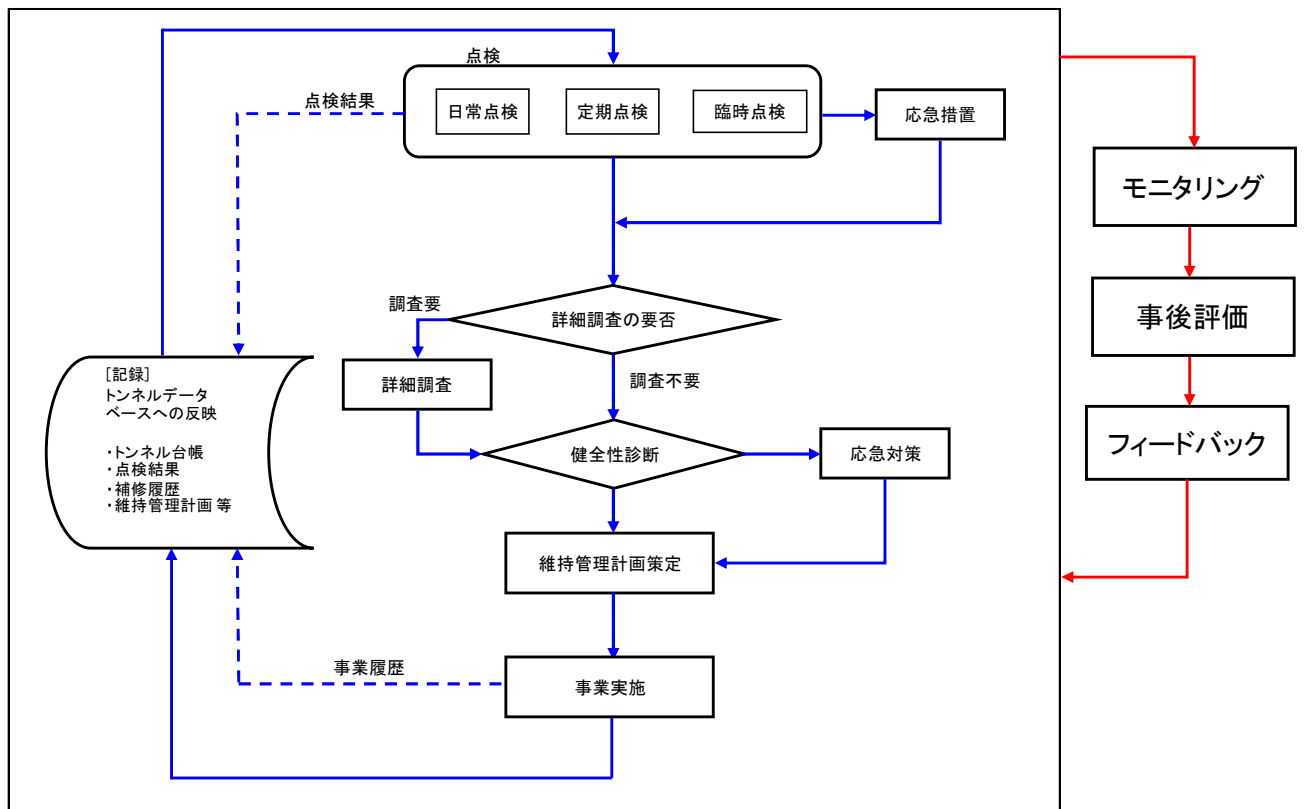


図 3-1 道路トンネルマネジメントの体系

① 損傷の早期発見に向けた取り組み

定期点検を中心に各種の点検を組み合わせて実施し、損傷の早期発見に努めます。また、損傷の見落としがないように、点検・診断に関する技術力の向上に取り組めます。

表 3-1 道路トンネル点検の種類・内容

点検の種類	点検の内容
日常点検	異常と見られる状態を早期に発見することを目的に行うものであり、月1回程度、道路パトロール等で点検を実施
定期点検	近接目視等により道路トンネルの全部材の状態を把握し、健全性を診断し、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、法令に基づき5年に1回の頻度で実施
臨時点検	日常点検等において異常と見られる状態を発見した時、あるいは異常気象、地震が発生した時に安全性を確認するために実施

② 早期修繕に向けた取り組み

本計画において、健全性診断の結果に基づき修繕目標時期を設定し、早期修繕に努めていきます。

表 3-2 措置等の種類・内容

措置等の種類	措置等の内容
応急措置	応急措置は、定期点検等における変状状況の把握の段階において、道路利用者被害を与えるようなコンクリートのうき・剥離等の変状、または附属物の取り付け状態の異常が発見された場合、被害を未然に防ぐために、点検作業の範囲内で行うことができる程度の応急的に講じられる措置
応急対策	定期点検等で道路利用者被害が生じる可能性が高い損傷が確認された場合、本対策等を実施するまでの期間に限定し、短期的に道路トンネルの機能を維持することを目的として、点検後速やかに実施する対策
本対策	今後想定される供用期間に応じて道路トンネルの機能を回復・維持することを目的として実施する対策
監視	応急対策を実施した箇所、もしくは健全性の診断の結果、当面は応急対策や本対策の実施を見送ると判断された箇所に対し、変状の挙動を追跡的に把握すること

③ 記録の管理と活用

道路トンネルに関する各種情報は、維持管理などを適切に実施する上で必要不可欠な資料となることから、確実に記録し、保存します。

(3) 道路トンネルの健全性区分

道路トンネルの健全性は、定期点検の結果に基づき診断するものとし、Ⅰ（健全）、Ⅱ（予防保全段階）、Ⅲ（早期措置段階）、Ⅳ（緊急措置段階）の4段階の区分に分類します。（「トンネル等の健全性の診断結果の分類に関する告示（平成二十六年国土交通省告示第四百二十六号）」）

表 3-3 健全性区分

区 分		状 態
Ⅰ	健 全	道路トンネルの機能に支障が生じていない状態
Ⅱ	予防保全段階	道路トンネル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	道路トンネル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	道路トンネル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

(4) 維持管理の方法

維持管理は、原則として浜松市が管理する全ての道路トンネルを対象とし、予防保全型維持管理を目標に、可能な限り長寿命化が図られるよう実施していきます

また、予防保全型維持管理への移行はリスクベースメンテナンスの考え方に基づき、段階的に実施していきます。

リスクベースメンテナンスに基づく横軸（影響度）には路線の重要度（浜松市重点管理路線の区分）、縦軸（発生確率）には、これまでの点検結果の分析より、最も損傷発生との相関性の高い建設年次（トンネル施工工法）を設定します。

■影響度：路線の重要度【浜松市重点管理路線】

浜松市が管理する道路に対して、防災・減災、老朽化対策の優先度の指標として、路線の区分・区間を設定したもの。

- A-1 ランク
第一次緊急輸送道路、重要物流道路、災害対応拠点から第一次緊急輸送道路と重要物流道路に連絡するアクセス路
- A-2 ランク
第二次緊急輸送道路、第三次緊急輸送道路、緊急輸送路から隣接市に接続する連絡路
- B-1 ランク
重点管理路線のAランク路線から、県や市が指定する重要な拠点までアクセス路
- B-2 ランク
市内の主要な移動を確保するため、交通量 5,000 台／日以上路線
- C ランク
重点管理路線のA・Bに含まれない全ての国道、県道

■発生確率：建設年次（トンネル施工工法）

これまでの点検結果より建設年次（トンネル施工工法）の古いものほど健全性が低下していることを確認しています。このため、発生確率の設定においてはトンネル施工工法において、トンネルの長寿命化に大きな影響を与える、その他工法・矢板工法・NATM工法の3段階に大別します。

- その他工法：大型重機がない時代に人力等による素掘りやレンガ覆工で建設されたトンネル
- 矢板工法：木製または鋼製の矢板を土中にアーチの形で連続して打ち込み、それを支保工で支え、その内壁をコンクリートで固める工法により建設されたトンネル
- NATM工法：地山を吹付けコンクリートとロックボルトで補強し覆工コンクリートを巻き立てて施工するNATM工法により建設されたトンネル

① 道路トンネルの管理区分

表 3-4 維持管理区分

		路線の重要度						
		小		大				
発生確率 ↑ 高 ↓ 低	トンネル 施工工法	建設年次	重点管理路線					
			その他の 路線	Cランク	Bランク		Aランク	
					B-2	B-1	A-2	A-1
その他 (レンガ)	1890年 ～ 1920年		レベルA					
矢板	1930年 ～ 1990年							
NATM	1980年 ～ 2010年	レベルC 6箇所					レベルB 15箇所	23箇所

1) 管理レベルA

対象道路トンネル

- Aランクの路線にあるすべての道路トンネル
- Bランクの路線にあるその他工法・矢板工法にて建設された道路トンネル
- Cランクの路線にあるその他工法にて建設された道路トンネル

維持管理手法

管理区分のうち、リスクが最も高い管理レベル A の道路トンネルは、常に良好な状態を保つため、予防保全型維持管理（健全性Ⅱで措置）を実施します。

2) 管理レベルB

対象道路トンネル

- Bランクの路線にある NATM 工法にて建設された道路トンネル
- Cランクの路線にある矢板工法にて建設された道路トンネル
- その他の路線にあるその他工法にて建設された道路トンネル

維持管理手法

管理区分のうち、リスクが比較的高い管理レベル B の道路トンネルは、事後保全型維持管理（健全性Ⅲで措置）を基本としますが、点検・修繕を繰返し実施する中で段階的に予防保全型維持管理に移行していきます。

3) 管理レベルC

対象道路トンネル

- ・ C ランクの路線にある NATM 工法にて建設された道路トンネル
- ・ その他の路線にある NATM 工法・矢板工法にて建設された道路トンネル

維持管理手法

管理区分のうち、レベル A、B に比べてリスクが低い管理レベル C の道路トンネルは、事後保全型維持管理を基本とします。

② 道路トンネルの管理目標および維持管理の優先度

道路トンネルは、Ⅰ（健全）またはⅡ（予防保全段階）の状態に保つことを目標に管理します。

維持管理は、トータルコストの縮減や予算の平準化と合わせて、道路トンネルの管理区分と健全性区分に基づく優先度を設定し、維持管理の最適化を図ります。

表 3-5 道路トンネルの管理目標

		低			優先順位		高			
		管理区分								
				レベルC	レベルB	レベルA			優先度	
悪	健全性区分	状態		(緊急措置後) 直ちに修繕	(緊急措置後) 直ちに修繕	(緊急措置後) 直ちに修繕			5	高
	Ⅳ	緊急措置段階							4	↑
	Ⅲ	早期措置段階		すみやかに修繕	すみやかに修繕	すみやかに修繕			3	
	Ⅱ	Ⅱ a	予防保全段階	経過観察	段階的な 予防保全対応	予防保全対応			2	
		Ⅱ b	予防保全段階	経過観察	経過観察	経過観察			1	
良	Ⅰ	健全								低
							管理目標			

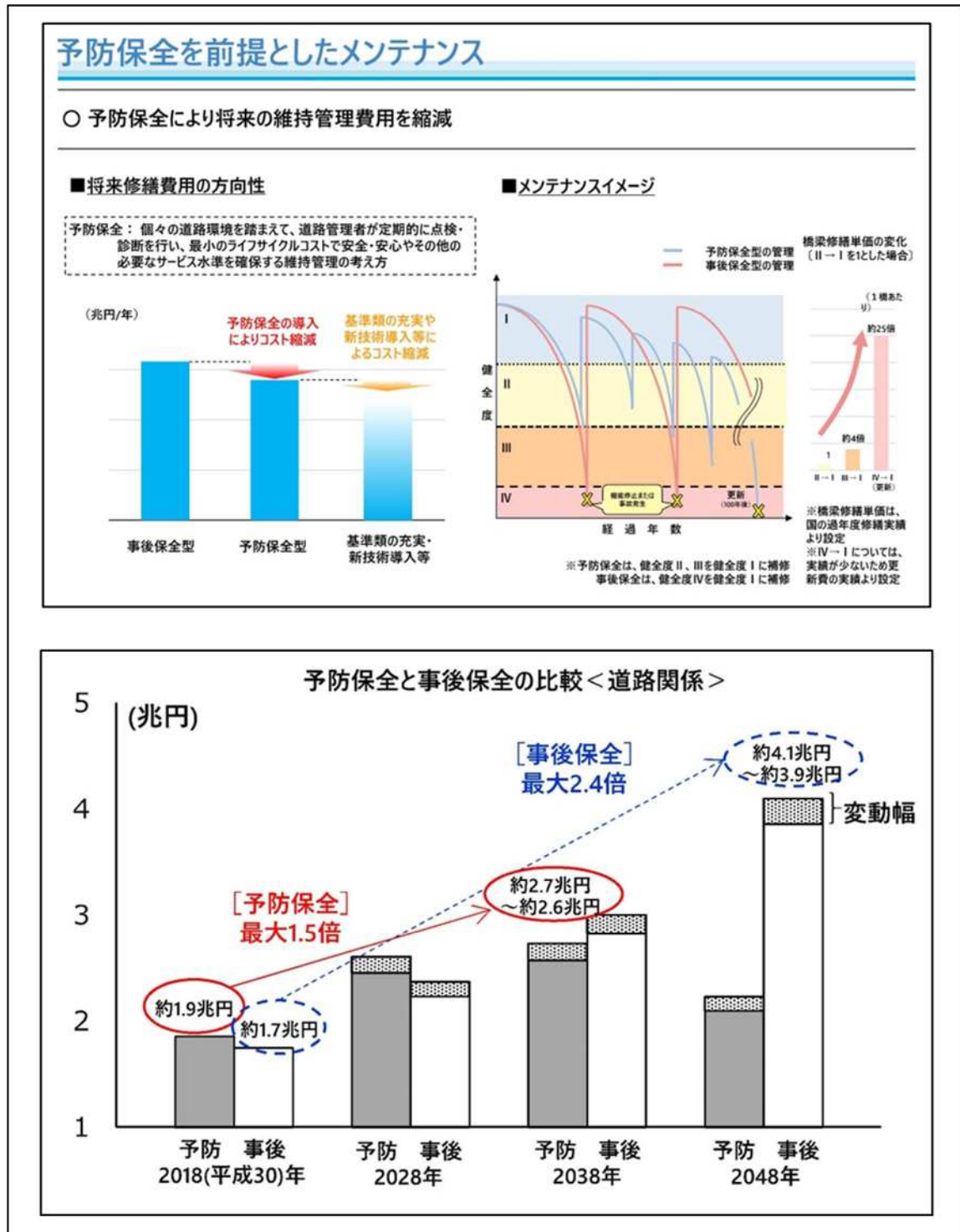
(注) 緊急措置とは、「通行止め」、「通行規制」または「応急措置」のいずれかの対応を行うことをいう。

(注) 緊急措置とは、「通行止め」、「通行規制」または「応急措置」のいずれかの対応を行うことをいう。

③ 予防保全型維持管理とは

施設特性を考慮の上、安全性や経済性を踏まえつつ、損傷が軽微である早期段階に予防的な修繕等を実施することで機能の保持・回復を図り、大規模な修繕や更新をできるだけ抑制することにより、中長期的な維持管理・更新等に係るトータルコストを縮減すると共に予算の平準化を行うこと。

図 3-2 予防保全型維持管理



国土交通省資料より抜粋

(5) 事業実施の優先順位

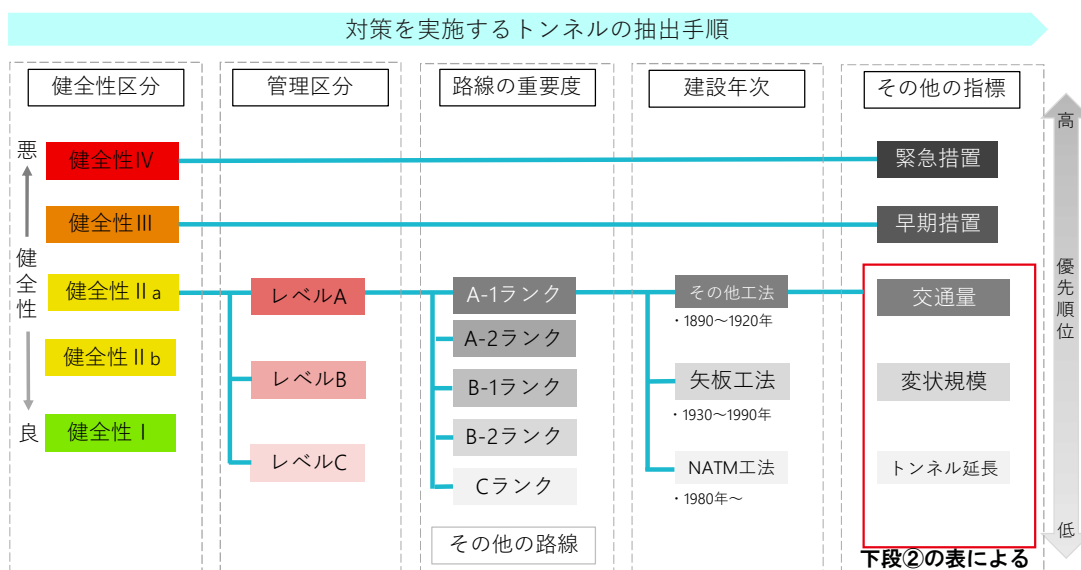
道路トンネル修繕の優先順位は、定期点検により健全性Ⅳと診断されたものは緊急措置を行うものとし、健全性Ⅲと診断されたものは早期措置（次回点検までに）することを原則とします。

健全性Ⅱの修繕は段階的に予防保全型維持管理へ移行していくことから、管理区分、路線の重要度、建設年次、その他の指標による下図の優先度に従い、修繕を実施していくことを基本とします。

また、修繕対象トンネルのうち、トンネル内附属物の更新対象トンネルは、交通規制等の社会的影響の軽減や同時施工による効率化等を目的に、修繕とあわせてトンネル内附属物の更新を実施します。

① 修繕対策実施道路トンネルの抽出方法

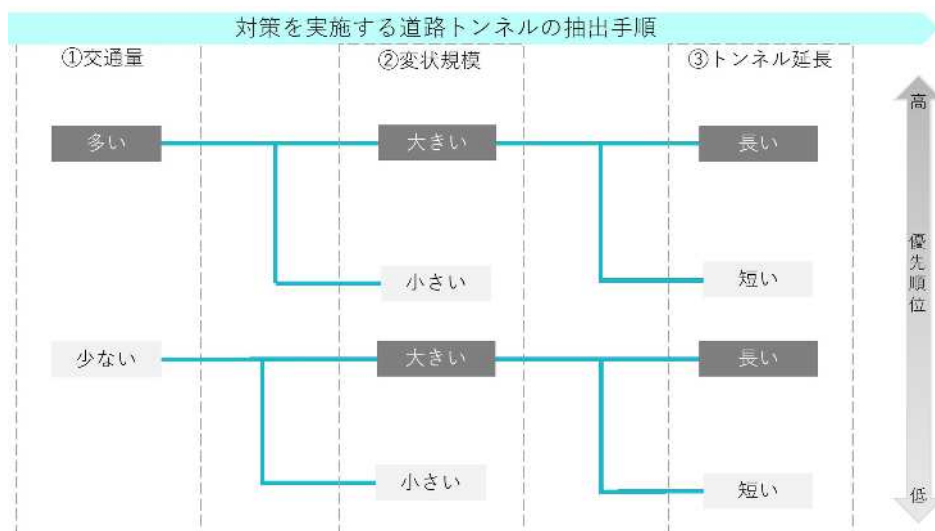
表 3-7 修繕対策実施道路トンネルの抽出手順



② その他の指標による優先順位

その他の指標による優先順位は、1) 通行止めとなった場合の人的・社会的影響が大きい交通量、2) 大規模修繕となった場合を考え予防保全を行う効果が大い変状規模、3) トンネル延長の順に優先度を設定します。

表 3-8 その他の指標による優先順位



③トンネル内附属物の管理目標

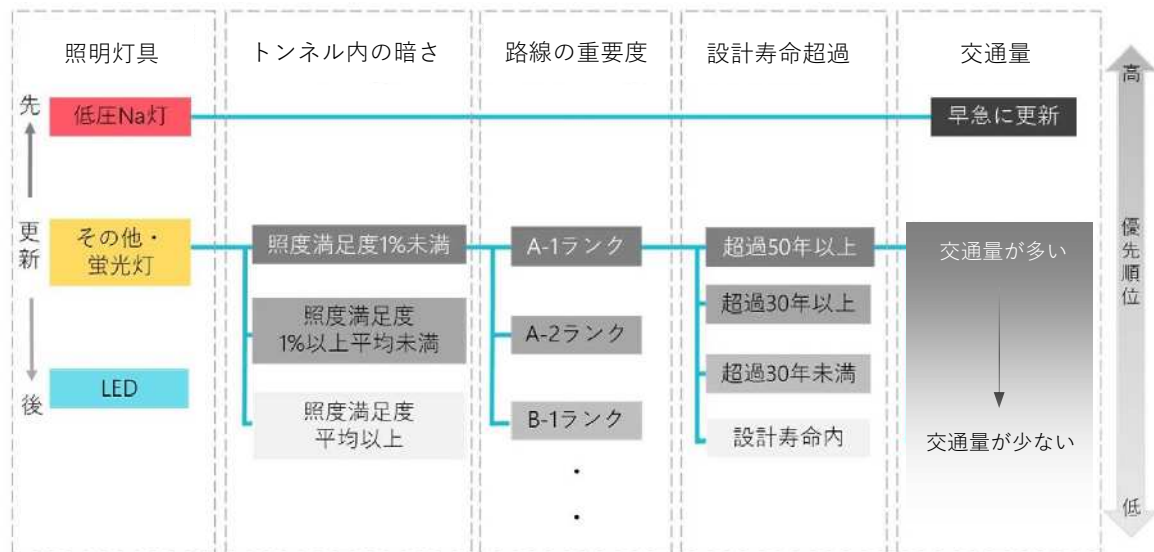
トンネル内附属物については、経過年数が耐用年数を超過したものから順に更新を行う維持管理を基本とし、照明設備、非常用設備に大別した維持管理を目標とします。

④修繕対策実施トンネル内附属物の抽出方法

更新にあたり、既設の照明灯具の種類、トンネル内の暗さ、路線の重要度、設計寿命超過年、交通量の指標による下図の優先度に従い、更新を実施していくことを基本とします。

非常用設備については、路線の重要度、設計寿命超過年、交通量の指標により優先度を決定し、更新を実施していくことを基本とします。

表 3-10 修繕対策実施トンネル内附属物（照明設備）の抽出手順



※照度満足度とは、



写真 3-1 照明設備（低圧 Na 灯）
（阿多古トンネル）



写真 3-2 照明設備（LED）
（大瀬隧道）



写真 3-3 非常警報用設備
（小石間隧道）

4. 新技術等の活用

(1) 新技術等の活用方針

予防保全型維持管理への移行により、トータルコストの縮減と共に予算の平準化を図っていくものの、今後も道路施設の維持管理に係る予算は大きなものとなっております。また、将来の担い手不足についても建設業界の課題となっております。

これらの状況から、本市では新技術を活用することにより、生産性や安全性の向上を図り、費用の縮減及び実務の効率化を促進していきます。

① 点検業務

点検業務にあたっては「点検支援技術カタログ（国土交通省）」等を参考に、道路トンネル点検の効率化及び高度化に資することを目的とし、従前の点検手法に対して、新技術導入による省力化・費用の縮減・交通渋滞等の社会経済的損失抑制等について比較検討し、総合的に新技術が優位であると判断できる技術の導入を促進していきます。

② 修繕工事

修繕工事にあたっては、「NETIS」や「静岡県新技術・新工法」等に掲載されている工法を参考に、主に「トータルコストの縮減効果を期待する技術」に着目して新技術等の導入を検討していきます。

(2) 新技術等の活用結果（コスト縮減効果）

修繕工事においては、定期点検の結果、矢板工法のトンネルで変状が多く確認されている漏水の対策工事において、従来技術（導水樋工法等）に対して、NETIS 登録の新技術（NS メッシュ工法：NETIS 登録番号 SK-170009-VE）を検討工法とし、2025 年度（令和 7 年度）までに従来技術（導水樋工法等）を活用したものと比較して約 400 万円程度のコスト縮減を目指します。

【記載内容の補足説明】

① 新技術統括要件等の背景・目的

コスト縮減や維持管理の効率化を図ることを目的に新技術の活用を検討します。

② 新技術の適用対象について

実施設計の中で従来技術（導水樋工法等）と新技術（NS メッシュ工法）で工法検討をおこない、新技術を活用することが経済性及び施工性で優れる場合に適用します。

③ 「短期的な数値目標」と「そのコスト縮減効果」の算出方法について

従来工法（導水樋工法等）の費用と新技術工法の費用を比較することで算出しています。

2028 年度（令和 10 年度）までに予定している道路トンネル漏水対策工事 12 箇所程度において新技術の採用を想定しています。差額の約 400 万円をコスト縮減効果として見込んでいます。

（施工想定数量: 420 m²）

従来工法 約 69,100 千円	—	新工法 約 65,000 千円	＝	約 410 万円
---------------------	---	--------------------	---	----------

5. 道路トンネルの集約化・撤去

道路トンネルの集約化・撤去は、施設の利用状況及び損傷状況等を踏まえて検討を行います。

2032 年度（令和 14 年度）までに、既に路線の一部が供用廃止されて通り抜けが不可能となっているなど、道路の利用が極めて限定的な 2 箇所の道路トンネルの集約化・撤去を目指します。

【記載内容の補足説明】

①集約・撤去検討の背景・目的

道路トンネルの維持管理費の縮減が求められる中、施設の利用状況等を鑑み、修繕の中長期的な費用の縮減を行うことを目的として、集約・撤去を検討します。

②集約・撤去対象道路トンネルの選定について

対象は、施設利用状況及び地元調整等を踏まえ、集約化・撤去の対象として選定します。

③コスト縮減効果の算出方法について

撤去をしなかった場合に想定される点検費、維持管理費で算出しています。

（2 トンネル当たり）

維持管理費（2032 年度まで）
電気料ほか 約 100 万円

+

次回点検費
約 1300 万円

= 約 1400 万円

6. 長寿命化計画のまとめ

(1) 計画対象道路トンネルと計画期間

「浜松市道路トンネル長寿命化計画」は、浜松市が管理する全ての道路トンネルを対象とします。
本計画の計画期間は、2023年度（令和5年度）から2032年度（令和14年度）までの10年間です。
なお、定期点検により新たに措置が必要な道路トンネルが見つかる可能性があることを考慮し、最新の点検結果に基づく計画の見直し（フォローアップ）を毎年度実施します。

(2) 計画の方針

- ・法令に基づき、5年に1度の頻度で定期点検を継続して実施します。
- ・定期点検により健全性Ⅳが確認された場合は、緊急措置を実施します。健全性Ⅲが確認された場合には次回点検までに状態に応じて、適時・適切に措置します。
- ・管理区分、定期点検結果に基づく健全性区分からなる優先度に基づき、予防保全型維持管理への移行を推進します。
- ・附属物は、平成初期まで設置されていた低圧ナトリウムランプが2019年（平成31年）に製造中止となったため、トンネル照明のLED化を実施する優先度を設定し、計画的な更新に取り組みます。

表 6-1 計画内容（2023年度～2032年度）

計画区分	健全性	重要度	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
長寿命化計画	点検計画		8TN	7TN	10TN	9TN	10TN	8TN	7TN	10TN	9TN	10TN
	本体工修繕	Ⅳ	A									
			B									
			C									
		Ⅲ	A	修繕:5TN								
			B	修繕:4TN	修繕:5TN							
			C		修繕:1TN							
		Ⅱ	A			修繕:4TN	修繕:1TN	修繕:3TN	修繕:15TN			
			B				修繕:3TN	修繕:5TN	修繕:4TN	修繕:1TN		
			C					修繕:1TN		修繕:3TN		
		Ⅰ	A									
			B									
			C									
	附属物更新	A	照明:1TN	非常用:1TN	非常用:1TN	非常用:1TN	非常用:1TN	非常用:1TN	非常用:1TN	非常用:1TN	非常用:2TN	照明:1TN
		B				非常用:1TN	非常用:1TN					照明:2TN
		C										

(3) 中長期的なコストの見通し

本計画に基づき計画的な維持管理を実施しながら、これまでの事後保全型維持管理から P.11 の管理区分に基づいた予防保全型維持管理への移行を目指します。予防保全型維持管理を継続することにより道路トンネルの長寿命化を図り、今後 50 年間で約 53 億円のコスト縮減効果が期待できます。

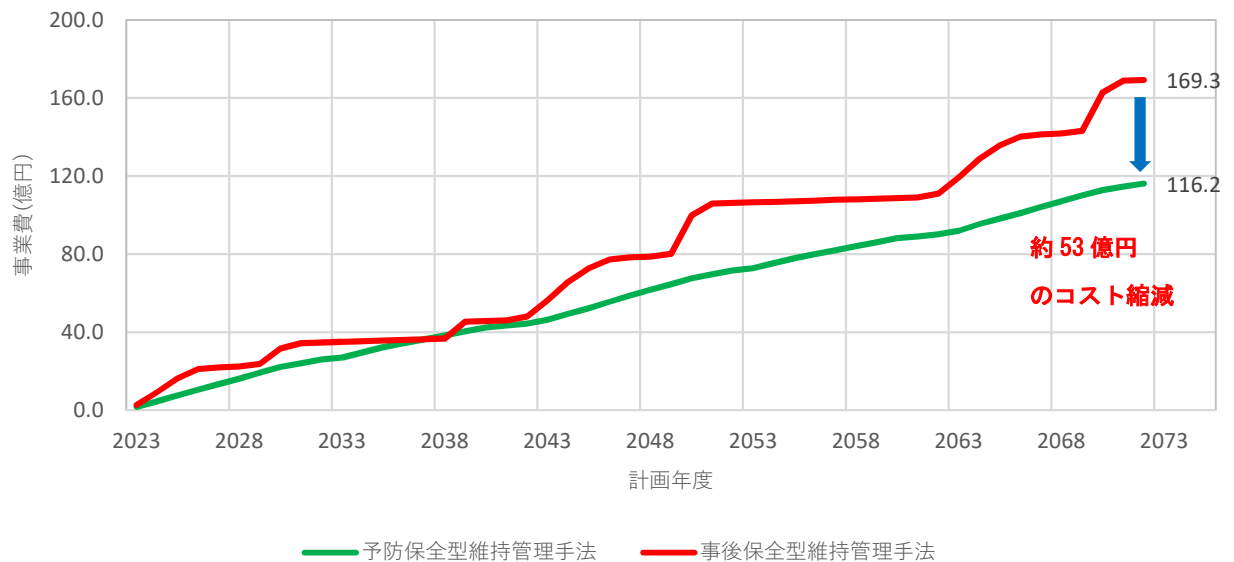


図 6-1 長寿命化計画によるコスト縮減効果

・計画策定窓口

浜松市土木部道路保全課 道路防災グループ

〒430-8652 静岡県浜松市中央区元城町 103-2

TEL:053-457-2647 FAX: 050-3737-0045

浜松市道路トンネル長寿命化計画 改定等の履歴

1. 平成 29 年 3 月 浜松市道路トンネル長寿命化計画 策定
2. 平成 31 年 3 月 浜松市道路トンネル長寿命化計画 改定
3. 令和 4 年 11 月 浜松市道路トンネル長寿命化計画 改定
4. 令和 6 年 3 月 浜松市道路トンネル長寿命化計画 改定
5. 令和 7 年 9 月 浜松市道路トンネル長寿命化計画 改定