

# ロックシェッド個別施設計画

令和5年2月

東京都建設局道路管理部保全課

# — 目 次 —

## 第1章 はじめに

1-1	背景	P 1
1-2	メンテナンスサイクルの基本的な考え方	P 2
1-3	ロックシェットの現状と課題	P 3

## 第2章 本編

2-1	対象施設	P 4
2-2	計画期間	P 4
2-3	施設の状態	P 4
2-4	対策に必要な施設・対策内容	P 5
2-5	対策の実施時期・優先順位・費用	P 5
2-6	対策費用	P 5
2-7	新技術等の活用	P 5

別紙 ロックシェット個別施設計画（一覧及び修繕措置計画）

# 第1章 はじめに

## 1-1 背景

平成25年11月に国や地方公共団体等がインフラの戦略的な維持管理・更新に取り組むための「インフラ長寿命化基本計画」を政府（インフラ老朽化対策の推進に関する関係省庁連絡会議）が決定した。これにより地方公共団体においても、インフラの維持管理・更新等を着実に推進するための中期的な取組の方向性を明らかにする「インフラ長寿命化計画（行動計画）」および、個別施設毎の具体の対応方針を定める「個別施設毎の長寿命化計画（個別施設計画）」の策定が求められている。

東京都では、インフラ長寿命化計画として、平成29年2月に「都有施設等総合管理方針」を策定し、都有施設の総合的かつ計画的な管理を推進している。

本計画は、都有施設等総合管理方針に基づき、都の管理するロックシェッドの維持管理・更新について、点検・診断の結果を踏まえた具体の対応方針を定める個別施設計画として位置付けられるものである。

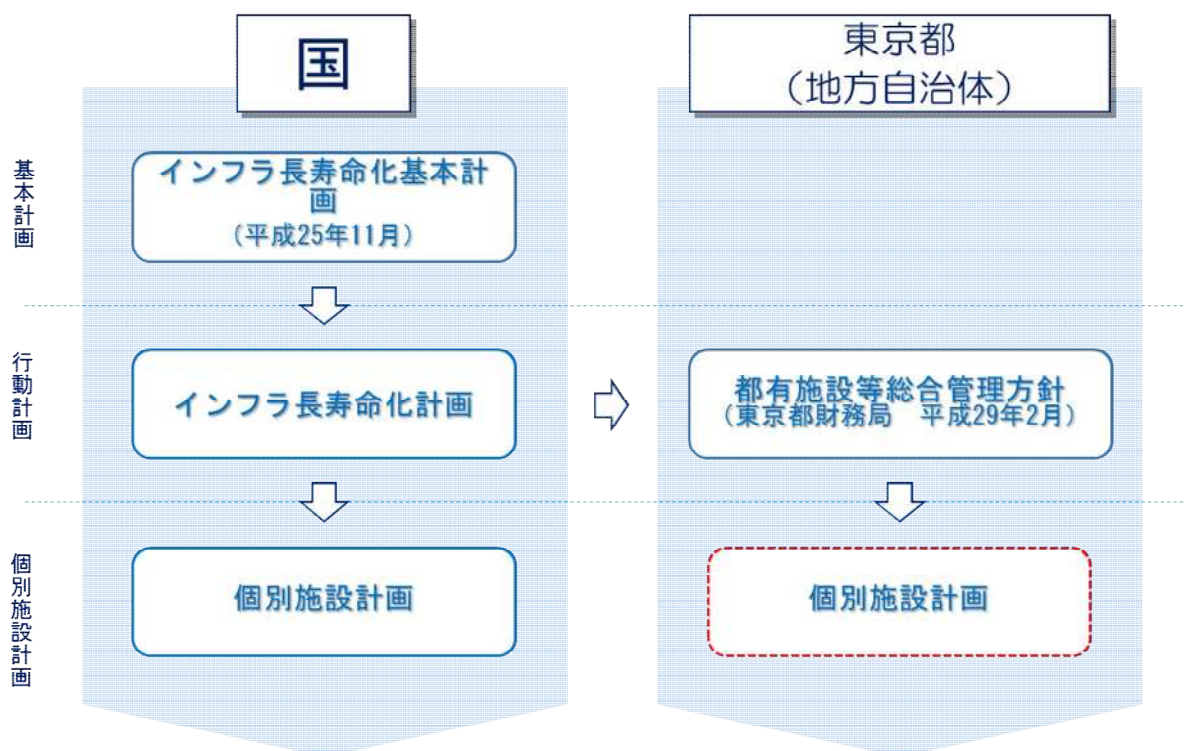


図1 インフラ長寿命化計画の体系

## 1-2 メンテナンスサイクルの基本的な考え方

平成24年12月の笹子トンネル天井板落下事故を契機として、平成25年に道路法が改正され、トンネル等において5年に1回の頻度で近接目視による点検を実施することが義務化された。

さらに、「道路の老朽化対策の本格実施に関する提言」（平成26年4月）により、メンテナンスサイクルを持続的に回すよう取り組むべきと提言された。



図2 メンテナンスサイクル

これらを踏まえて、ロックシェッド点検要領（平成29年11月東京都建設局道路管理部）に基づき、5年に1回の頻度で、近接目視による点検を実施し、健全性（表1）を4段階で診断して構造物の状態を把握していく。

その後、点検・診断結果に基づき必要な措置を適切な時期に着実かつ効率的・効果的に講じ、点検結果と共に記録してメンテナンスサイクルを回すことで一般交通の安全を確保する。

表1 健全性の判定区分

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。

### 1-3 ロックシェットの現状と課題

東京都建設局は4施設（令和5年2月現在）のロックシェットを管理しており、建設から概ね30年程経過している。建設後50年以上経過するロックシェットの数は20年後には5割となり、今後、一斉に更新時期を迎えることが想定される。

このような状況の中、管理するロックシェットを常時良好な状態に保つためには、点検・診断の結果に基づき、必要な対策を適切な時期に実施することが重要である。

表2 施設一覧

管理事務所名	施設名	路線名	設置年 (西暦)
大島支庁	あかばね洞門	神戸山多幸線	2001
八丈支庁	横間洞門	八丈循環線	1988
小笠原支庁	袋沢洞門	父島循環線	1989
西多摩建設事務所	日原燕岩洞門	日原鍾乳洞線	2018

## 第2章 本編

### 2-1 対象施設

対象施設は、ロックシェッド4施設（令和5年2月現在）とする。

### 2-2 計画期間

5年に1回の定期点検サイクルを踏まえ、点検間隔が明らかとなるよう計画期間は10年とする。なお、点検結果等を踏まえ、適宜、計画を更新する。

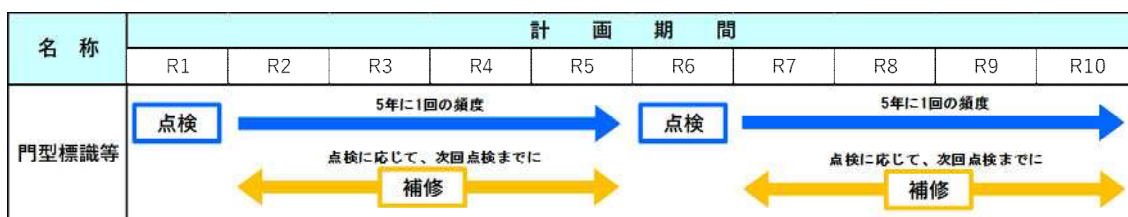


図3 計画期間と点検・補修のイメージ

### 2-3 施設の状態

ロックシェッド4施設について、平成29年度～令和2年度に定期点検を実施した。その結果は、判定区分Ⅰ 1施設、Ⅱ 2施設、Ⅲ 1施設、Ⅳ 0施設、となっている。表3に事務所毎にロックシェッドの健全性の判定区分を示す。

表3 健全性の診断結果（ロックシェッド）

単位：施設

事務所名	管理数	健全性の判定区分			
		Ⅰ	Ⅱ	Ⅲ	Ⅳ
大島支庁	1	0	1	0	0
八丈支庁	1	0	0	1	0
小笠原支庁	1	0	1	0	0
西多摩建設事務所	1	1	0	0	0
全事務所	4	1	2	1	0

## **2-4 対策の必要な施設・対策内容**

健全性の判定区分がⅢのロックシェッド1施設について、補修等の必要な措置を講じる。

## **2-5 対策の実施時期・優先順位**

対策の実施時期は点検後5年以内とし、対策を実施する優先順位は第三者への影響度等から総合的に判断する。具体的な実施時期は別紙のとおりとする。

## **2-6 対策費用**

ロックシェッドの維持管理に関する費用は、点検・診断の結果に基づき、必要な対策を適切な時期に実施することによりコストの縮減や予算の平準化を図っている。

これにより、50年間で約5千万円のコスト縮減効果があると試算された。

## **2-7 新技術等の活用**

補修・補強技術や点検技術は日進月歩で発展している。今後、ロックシェッドの管理を効率的、効果的に進める。国土交通省の新技術情報システム（NETIS）や東京都の新技術情報データベース（NeTIDa）などを活用し、有効な新技術を積極的に取り入れて効率的、効果的な補修、補強、点検及び維持管理を実施し、コスト縮減を図っていく。

ロックシェッド個別施設計画（一覧及び修繕措置計画）

（令和5年2月現在）

NO.	管理事務所名	施設名	路線名	設置年 (西暦)	点検実 施時期	健全性の 判定区分 (Ⅰ～Ⅳ)	修繕措置計画（着手）						修繕措置内容
							R4年度	R5年度	R6年度	R7年度	R8年度	R9年度	
1	大島支庁	あかばね洞門	神戸山多幸線	2001	H29	Ⅱ	点検						点検
2	八丈支庁	横間洞門	八丈循環線	1988	H30	Ⅲ		補修・点検					補修
3	小笠原支庁	袋沢洞門	父島循環線	1989	R1	Ⅱ			点検				
4	西多摩建設事務所	日原燕岩洞門	日原鍾乳洞線	2018	R2	Ⅰ				点検			