個別施設計画
【トンネル編】

令和３年３月

（令和８年９月一部改訂）

厚　木　市

目　次

第１章 計画の概要 1
１．１ 背景 1
１．２ 計画策定の目的 1
１．３ 計画の位置付け 2
１．４ 計画期間 3
第２章 これまでの取り組み 4
２．１ 点検の実施状況 5
２．２ 補修工事の実施状況 6
第３章 トンネルの現況整理 8
３．１ 対象施設位置 8
３．２ トンネル諸元に関する整理 9
３．３ トンネルの健全性 10
第４章 基本方針 15
４．１ 基本方針の策定 15
４．２ 実施方針 16
第５章 計画による効果 17
５．１ 50 年間の LCC の策定 17
５．１ 期待される効果 17
第６章 短期計画 18
６．１ 短期計画の考え方について 18
６．２ 優先順位および管理水準の設定 19
６．３ 短期計画算出結果 19
第７章 メンテナンスサイクルの構築と継続的改善 20
７．１ 現場領域とマネジメント領域における PDCA サイクルの確立 20
７．２ 維持管理に必要なデータの取得・管理方法、引き継ぎ方法のあり方を確立 22

第1章　計画の概要

１．１　背景

厚木市（以下、本市）は、現在 3 施設のトンネルを管理しています。

平成 25 年には内閣府が地方公共団体も含めたインフラ管理者に対して、インフラ長寿命化計画と個別施設毎の長寿命化計画の策定を求め、平成 26 年には国土交通省がインフラ長寿命化計画（行動計画）を策定し、省令・告知によってトンネルは 5 年に一度の定期点検が義務づけられました。

本市は、平成 30 年度に七沢隧道及び愛名隧道について一巡目の定期点検を終え、このタイミングに、これまで蓄積された点検・補修のデータを基にして安全で適切なトンネルの維持管理を実施すべく、個別施設計画を策定することとしました。

なお、令和５年度には、七沢隧道及び愛名隧道について二巡目の定期点検を終了しております。

１．２　計画策定の目的

この計画では、トンネルの現状や、これまでの点検や補修等の取組みに対する検証を行い、予防保全型を基本とした管理を促進し、トンネルを長寿命化させ、安全性の確保と財政負担の軽減・平準化を図ります。

１．３　計画の位置付け

本計画は、以下に示す厚木市の基本構想等と連携する分野別計画のひとつです。

また、国が策定した「インフラ長寿命化基本計画（平成 25 年 11 月）」の行動計画として策定した「厚木市公共施設等総合管理計画（平成 27 年 3 月）」における施設別整備計画として位置づけられます。

●厚木市の基本構想等

・あつぎ元気プラン（平成 21 年～令和 2 年）（基本構造、基本計画、実施計画に該当）
・厚木市公共施設最適化基本計画（平成 27 年）、あつぎの道づくり計画
・厚木市橋梁長寿命化修繕計画（平成 24 年）

●体系図

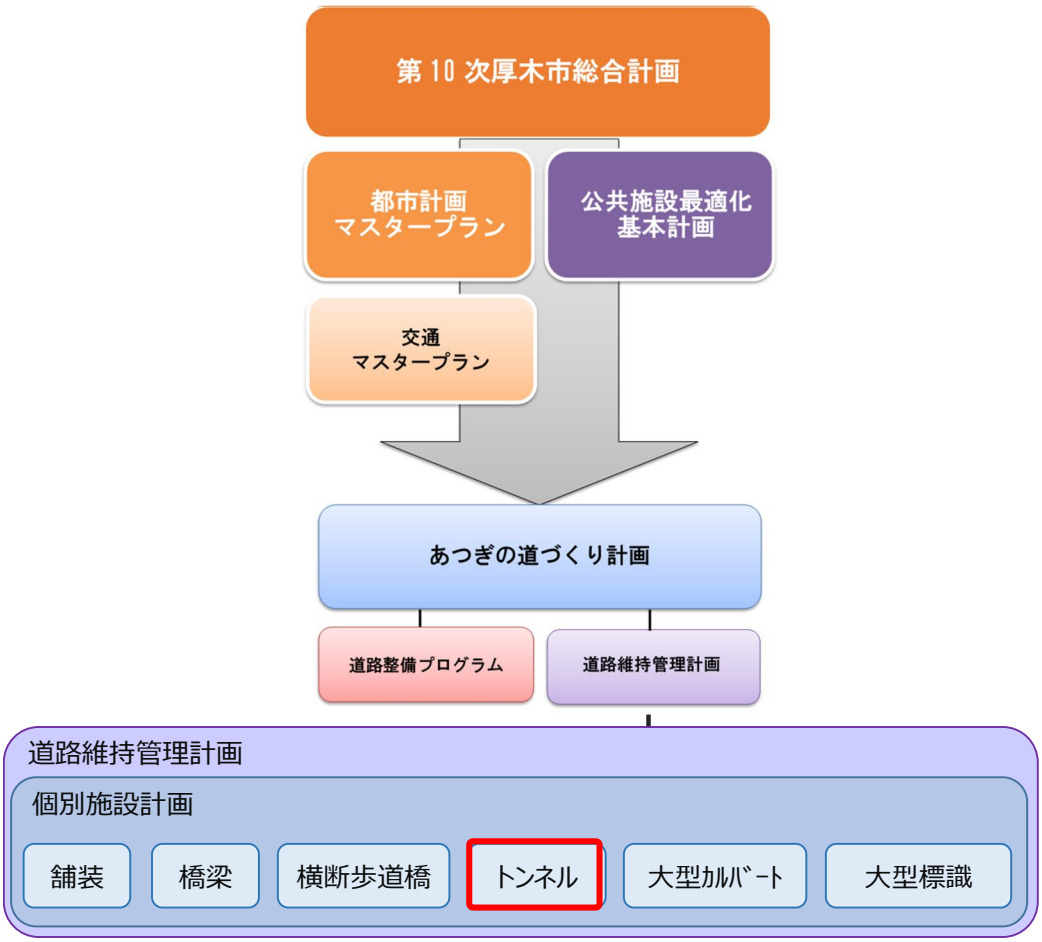


図　1.1　体系図

１．４　計画期間

本計画は、「あつぎの道づくり計画」の下位計画であることから、計画期間は、令和 3（2021）年度から「あつぎの道づくり計画」の計画終了時期である令和 14（2032）年度の 12 年間とします。



図　1.2　計画期間

参照　第 8 次厚木市道路整備三箇年計画 終章（平成 30 年 3 月）

第2章　これまでの取り組み

2．1　点検の実施状況

2.1.1 点検の方法

平成 30 年度以前のトンネルに対する定期点検は、災害時や国・県からの要請、全国のインフラに係る事故等に応じて、あるいは道路パトロールで変状を見つけた際に実施していました。定期点検の義務化に伴い、平成 30 年には、以下の条件のもと、点検を行っています。

【平成 30 年度定期点検】

- 委託先：神奈川県都市整備技術センター
  （トンネルと大型カルバートを対象として、周辺の自治体と共に一括発注）
- 点検要領：『神奈川県市町村版定期点検要領（案）【道路トンネル編】』

2.1.2 点検の実施状況

点検の実施回数は平成 11 年度から平成 30 年度までの 20 年間で、七沢隧道で 3 回、愛名隧道で 4 回実施しています。

- 平成 11 年度　愛名隧道・七沢隧道の詳細点検（2 箇所点検/2 箇所中）
  →山陽新幹線福岡トンネルにおける、コールドジョイントが原因のコンクリート剥落事故の発生に伴い、緊急点検を実施
- 平成 19 年度　愛名隧道の概略点検（1 箇所点検/2 箇所中）
  →道路パトロールによりひび割れや漏水等が認められたことから点検を実施
- 平成 24 年度　愛名隧道・七沢隧道の道路ストック総点検（2 箇所点検/2 箇所中）
  →中央自動車道笹子トンネルの天井板崩落事故に伴い、照明灯・標識等の添架物の取付状況の緊急点検を実施
- 平成 30 年度、令和 5 年度点検の義務化に伴う定期点検（2 箇所点検/2 箇所中）
  →大型カルバートと併せて定期点検を実施

表　2.1　点検の実施状況

番号	トンネル名	架設年次	延長	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
				H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18
1	七沢隧道	1984	160	点検							
2	愛名隧道	1980	180	点検							
3	森の里東トンネル	2018	113.2								

2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	点検義務化	
							2014	2015
H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27
					点検			
点検					点検			

2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9
		点検					点検				
		点検					点検				
									点検		

2.1.3 点検費用

- 平成 11 年度　愛名隧道･七沢隧道の詳細点検　→ 2,730 千円
- 平成 19 年度　愛名隧道の概略点検　→ 1,218 千円
- 平成 24 年度　愛名隧道･七沢隧道の道路ストック総点検　→ 1,050 千円
- 平成 30 年度　点検の義務化に伴う定期点検　→ 5,212 千円(大型カルバート含む)
- 令和 5 年度　点検の義務化に伴う定期点検　→ 5,390 千円(大型カルバート含む)

２．２ 補修工事の実施状況

- 平成 11(1999)年から令和 6(2024)年の間で総額 128,977 千円の補修費用が発生している。

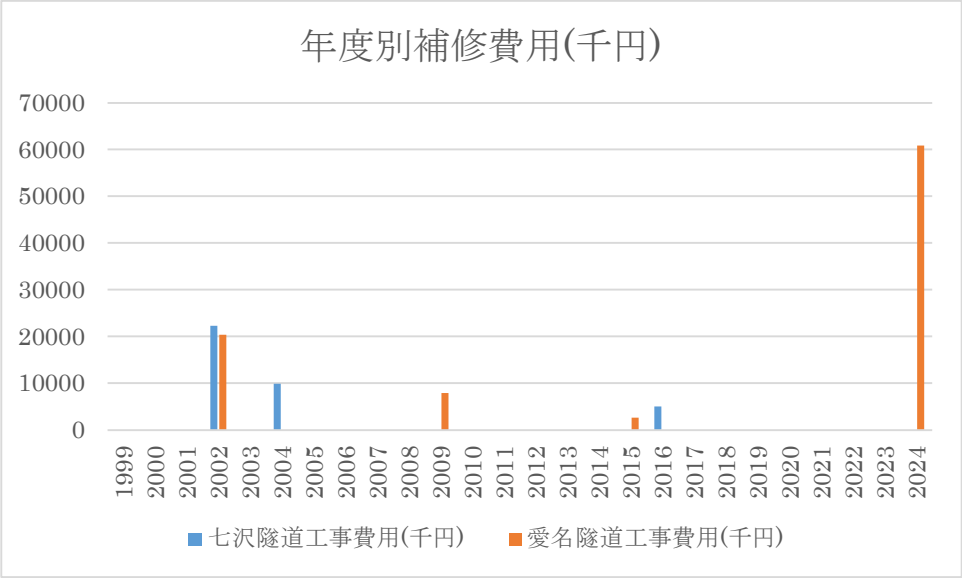


図 ２.1 年度別補修工事費用

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
七沢隧道工事費用(千円)				22,277		9,899					
愛名隧道工事費用(千円)				20,376							7,918
合計工事費用(千円)				42,653		9,899					7,918

2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
						5,053								
					2,635									60,819
					2,635	5,053								60,819

図 ２.2 トンネル別補修工事総費用

表 ２.2 補修工事の実施状況

年度	工事内容	総額
H14	市道愛名森の里線維持補修工事 【補修内容】トンネル長Ｌ＝１８５．０ｍ 裏込め注入（可塑性モルタル）・地山排水工・目地線導水工 ・坑口補修	22,277 千円
	市道森の里七沢線維持補修工事 【補修内容】トンネル長Ｌ＝１６０．０ｍ 裏込め注入（可塑性モルタル）・鋼板接着・導水樋工	20,376 千円
H16	市道森の里七沢線維持補修工事 【補修内容】トンネル長Ｌ＝１６０．０ｍ	9,899 千円

	裏込め注入（可塑性モルタル）	
H21	市道愛名森の里線維持補修工事 【補修内容】 断面修復及び表面被覆	7,918 千円
H27	市道愛名森の里線愛名隧道修繕工事 【補修内容】 漏水対策樋設置工　　L=58m 壁面清掃　　L=185m	2,635 千円
H28	市道森の里七沢線トンネル修繕工事 【補修内容】 工事延長Ｌ＝１６０ｍ 壁面清掃工　１式 漏水対策樋設置工Ｌ＝８７．７ｍ 側溝清掃工　１式	5,053 千円
R6	市道愛名森の里線愛名隧道修繕工事 【補修内容】 工事延長Ｌ＝１85m 剥落防止工　１式 漏水対策工　136m 水抜き孔機能回復工　45 箇所	60,819 千円

第3章　トンネルの現況整理

３．１　対象施設位置

個別施設計画における対象トンネルは全 3 本です。

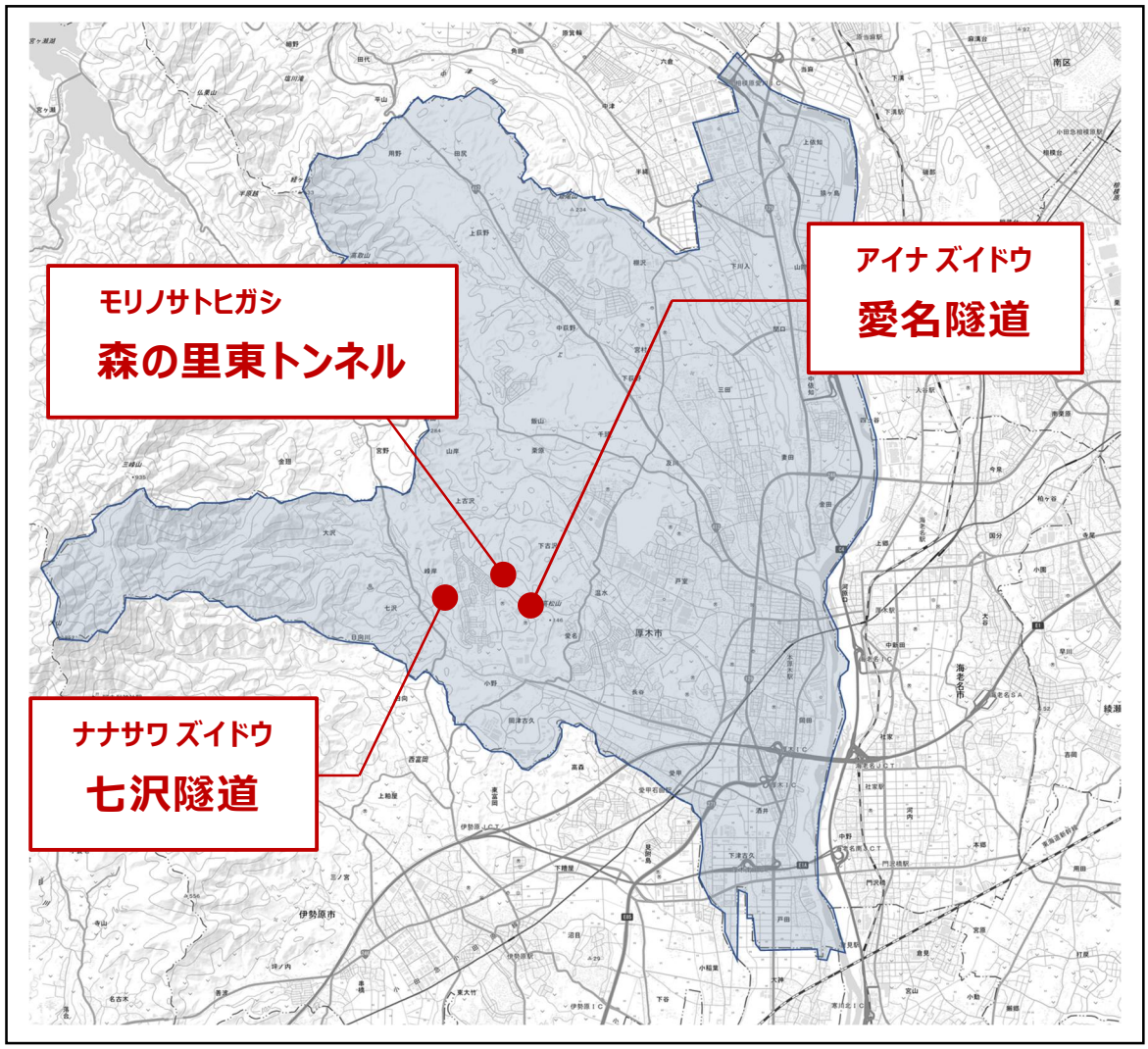


図　3.1　厚木市のトンネル

３．２　トンネル諸元に関する整理

３.２.１ 総括　～本市が管理するトンネルの特徴～

ナナサワズイドウ

七沢隧道

竣工年：1984 年
延長　：160m
幅員　：8.0m（道路幅）
路線名：森の里七沢線(市道)
交通量：6,000 台/日



アイナ ズイドウ

愛名隧道

竣工年：1980 年
延長　：185m
幅員　：　8.5m（道路幅）
路線名：愛名･森の里線(市道)
交通量：10,000 台/日



モリノサトヒガシ

森の里東トンネル

竣工年：2018 年
延長　：113.2m
幅員　：12.0m（道路幅）

路線名：下古沢森の里青山線(市道)



トンネル構造等：七沢隧道、愛名隧道、森の里東トンネル共通

施設名	施工法	代替路	緊急輸送路	等級	最新点検年月 次回点検年月	健全性
七沢隧道	矢板工法	あり	-	C	2023/9 2028/9	Ⅲ
愛名隧道	矢板工法	あり	-	C	2023/9 2028/9	Ⅲ
森の里東トンネル	矢板工法	あり	-	-	2025/10 2030/10	Ⅱ

- **位置と用途**

  森の里地域から東西へ連絡する自動車用の道路トンネルである。

- **竣工年**

  七沢隧道及び愛名隧道は 1980 年代に建設されており、供用後 30 年以上が経過している。

  森の里東トンネルは 2018 年建設、2026 年供用開始予定。

- **延長・幅員**

  車道幅は 5.5m(七沢隧道)と 6.0m(愛名隧道)であり片側 1 車線道路である。

  森の里東トンネルは幅員 12.0mであり片側 1 車線道路で両側歩道である

3．3 トンネルの健全性

3.3.1 総括 ～トンネルの健全性と損傷状況～

- **健全性の診断**

  七沢隧道及び愛名隧道は令和 5 年度の点検によると健全性はⅢである。

  国、神奈川県の管理するトンネルでも健全性Ⅲは 1/4 以上と高い傾向にある。

- **変状の発生状況**

  ・健全性Ⅲの変状区分は主に材料劣化であり、七沢隧道で 11 箇所、愛名隧道で 8 箇所確認された。

  ・変状の発生箇所は、両トンネル共に覆工が 9 割を占める。

  ・健全性Ⅲの主要な変状区分の内訳は、「うき」、「補修・補強材のうき」である。

3.3.2 健全性の診断

(1) 厚木市が管理するトンネルの健全性

- 令和 5 年度の点検の結果、七沢隧道及び愛名隧道健全性はⅢである。

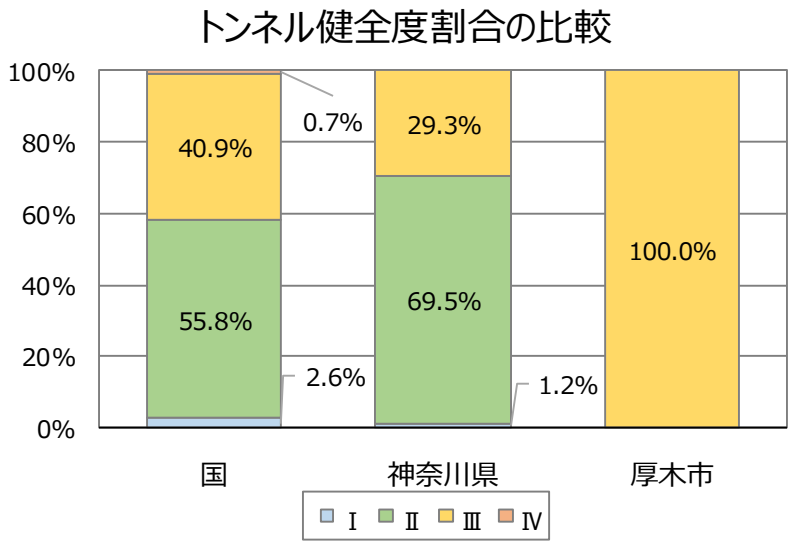


図 3.2 トンネルの健全性割合および国、神奈川県との比較

(2) 変状の発生状況

1) 健全性Ⅲの発生状況

① 七沢隧道

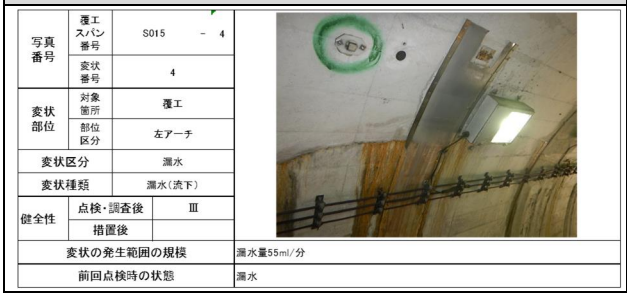
- 七沢隧道で発生している健全性Ⅲの変状区分は、材質劣化で 6 箇所、漏水で 1 箇所である。
- 変状の発生部位は全てアーチ部であった。

表 3.1 変状・異常箇所数（七沢隧道）

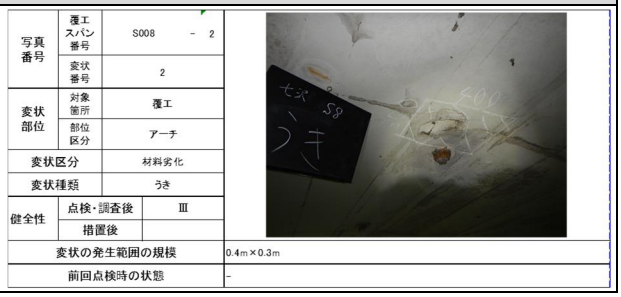
変状・異常箇所数合計	トンネル本体工	材質劣化	II	66箇所	III	10箇所	IV	
		漏水	II	8箇所	III	1箇所	IV	
		外力	II		III		IV	

表 3.2 健全性Ⅲの変状区分詳細（七沢隧道）

① 漏水	材質劣化



写真番号	覆工スパン番号	S015 － 4
	変状番号	4
変状部位	対象箇所	覆工
	部位区分	左アーチ
変状区分		漏水
変状種類		漏水（流下）
健全性	点検・調査後	Ⅲ
	措置後	
変状の発生範囲の規模		漏水量55ml/分
前回点検時の状態		漏水



写真番号	覆工スパン番号	S008 － 2
	変状番号	2
変状部位	対象箇所	覆工
	部位区分	アーチ
変状区分		材料劣化
変状種類		うき
健全性	点検・調査後	Ⅲ
	措置後	
変状の発生範囲の規模		0.4m×0.3m
前回点検時の状態		－

施設名	対策内容	着手、完了予定	概算事業費
七沢隧道	剥落防止工、断面修復工、漏水対策工、ひび割れ補修工	令和 9 年度着手、完了予定	￥45,000,000

② 愛名隧道

- 愛名隧道で発生している健全性Ⅲの変状区分は、材質劣化で 8 箇所である。
- 変状の発生部位は全てアーチ部であった。

表 3.3 変状・異常箇所数（愛名隧道）

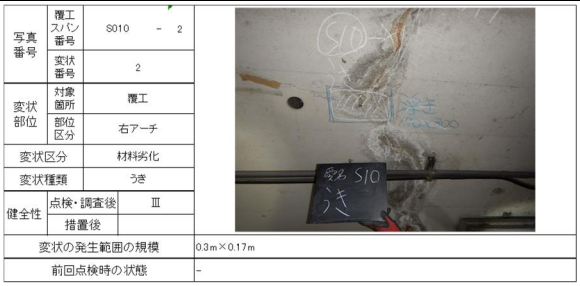
変状・異常箇所数合計	トンネル本体工	材質劣化	II	74箇所	III	8箇所	IV	
		漏水	II	47箇所	III		IV	
		外力	II		III		IV	

表 3.4 健全性Ⅲの変状区分詳細（愛名隧道）

① 材質劣化	② 材質劣化



写真番号	覆工スパン番号	S004 － 2
	変状番号	2
変状部位	対象箇所	覆工
	部位区分	左アーチ
変状区分		材料劣化
変状種類		うき
健全性	点検・調査後	Ⅲ
	措置後	
変状の発生範囲の規模		0.05m×0.6m
前回点検時の状態		－



写真番号	覆工スパン番号	S010 － 2
	変状番号	2
変状部位	対象箇所	覆工
	部位区分	右アーチ
変状区分		材料劣化
変状種類		うき
健全性	点検・調査後	Ⅲ
	措置後	
変状の発生範囲の規模		0.3m×0.17m
前回点検時の状態		－

施設名	対策内容	着手、完了予定	事業費
愛名隧道	剥落防止工、断面修復工、漏水対策工、ひび割れ補修工	令和 6 年度完了	￥60,819,000

2） 変状の発生箇所

- 発生している変状は、覆工に多く、愛名隧道では全体の約 88%（133 箇所/151 箇所）、七沢隧道では全体の約 87%（96 箇所/110 箇所）であった。

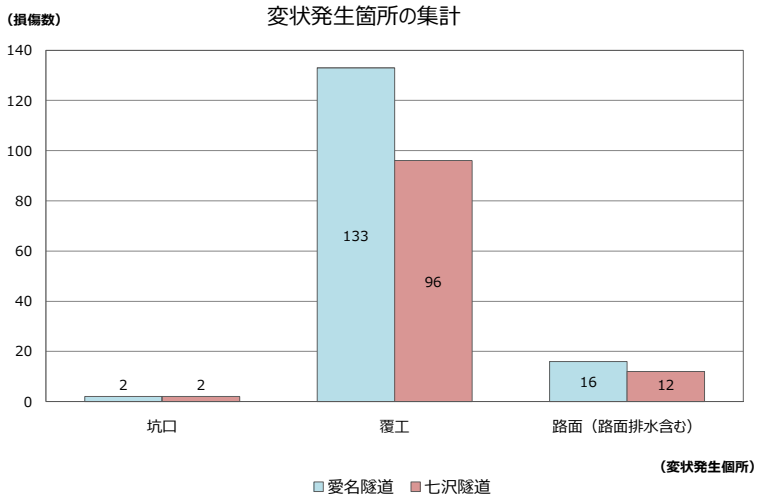


図 3.3 変状発生箇所の集計と比較

3） 変状の種類の状況

- 発生している変状の種類を、変状区分ごとに整理を行った。
- 材料劣化の変状種類では、うきが 69 箇所で最も多く、次いで補修・補強材のうきが 53 箇所であった。
- 漏水は 64 箇所、外力の変状種類ではひび割れが最も多く 41 箇所、その他の変状種類ではひび割れが 28 箇所であった。

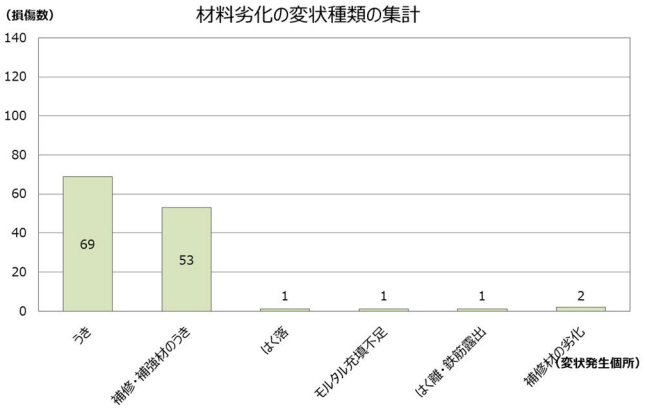


図 3.4 材料劣化の変状種類の集計

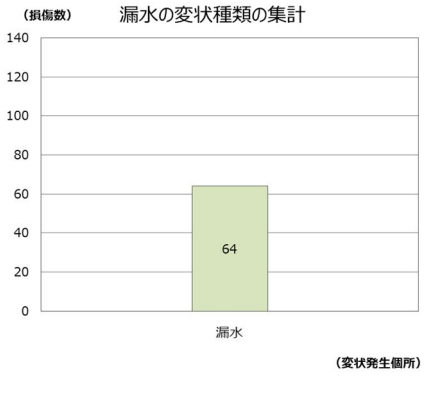


図 3.5 漏水の変状種類の集計

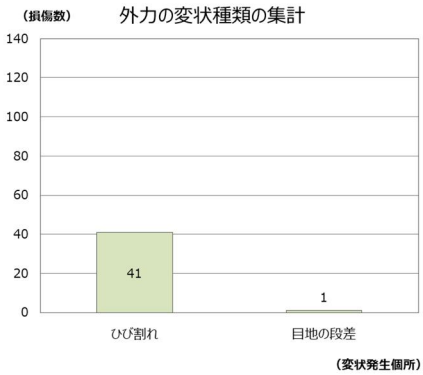


図 3.6 外力の変状種類の集計

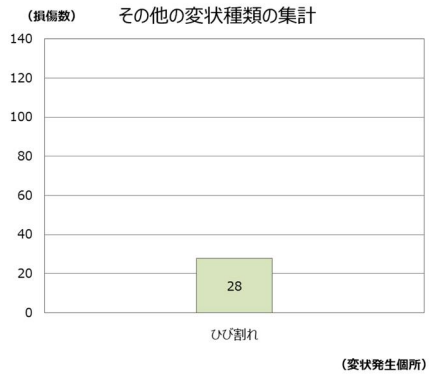


図 3.7 その他の変状種類の集計

4) 対策判定区分別変状種類の状況

- 対策区分の判定結果を、変状区分ごとに整理を行った。
- 材料劣化の対策区分では、「3-②」が約 86%（109/127 箇所）で最も多かった。
- 漏水の判定区分は「3-①」が約 94%（60/64 箇所）、外力の判定区分では「3-①」が約 67%（28/42 箇所）、その他の判定区分では 4 が約 54%（15/28 箇所）であった。
- 対策区分 4 が最も多いのはその他のひび割れで 15 箇所、次いで外力のひび割れで 14 箇所であった。

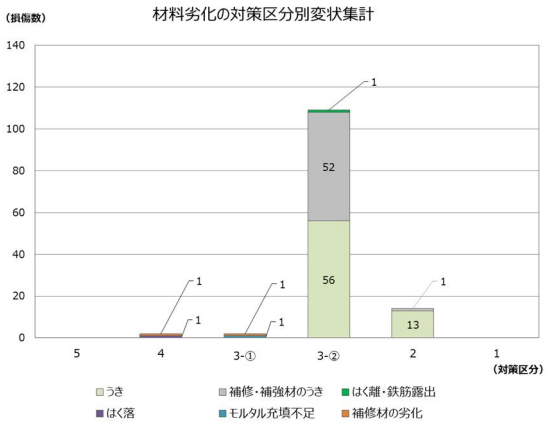


図 3.8 材料劣化の対策区分別変状集計

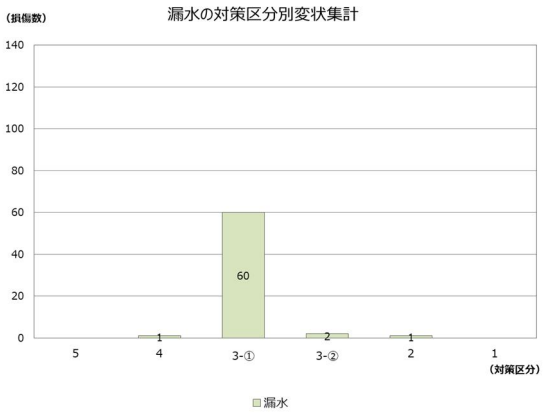


図 3.9 漏水の対策区分別変状集計

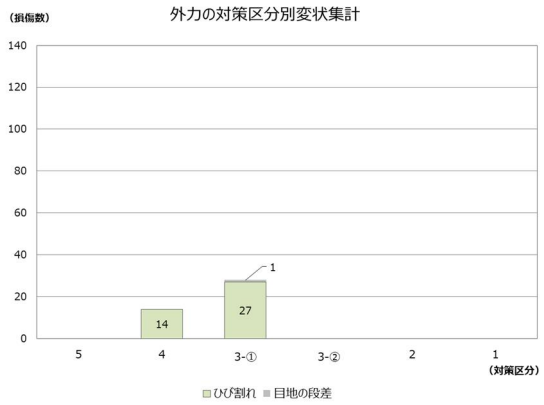


図　3.10　外力の対策区分別変状集計

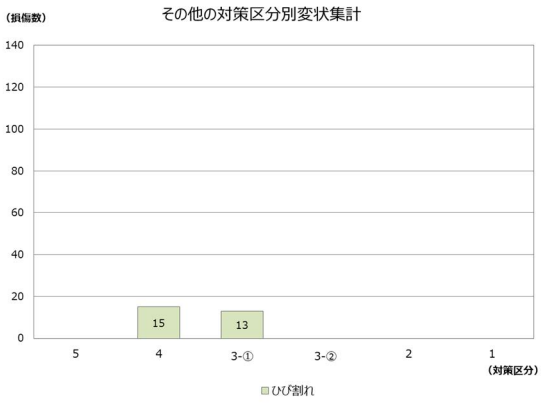


図　3.11　その他の対策区分別変状集計

第4章　基本方針

4．1　基本方針の策定

上記で整理した管理施設の特徴や管理施設の課題、管理の方向性について、3つの基本方針を策定しました。

目的「トンネルの安心・安全で
持続可能な維持管理の実現」

方針1：点検、診断の実施による損傷の早期発見と健全性の把握

- 損傷の早期発見及び安全性の確保を目的とした道路パトロールを実施
- 老朽化対策に必要な健全性を把握するため、5 年に 1 度の定期点検を実施

方針2：施設特性に応じた効率的な維持管理の実施

- 事後的な修繕から予防保全型へと転換
- 今後 50 年間 LCC の試算及び 10 年間の実施プログラムを策定

方針3：メンテナンスサイクルの構築と継続的改善

- 現場領域とマネジメント領域における PDCA サイクルの確立
- 維持管理に必要なデータの取得・管理方法、引き継ぎ方法のあり方を確立

４．２ 実施方針

４.２.１ 点検、診断の実施による変状の早期発見と健全性の把握

（1） 変状の早期発見及び安全性の確保を目的とした道路パトロールを実施

- 日常点検を毎年実施します。
- ５年に１度の定期点検を補完し、施設の不具合や劣化につながるような漏水や覆工の変状など早期発見し、劣化要因に対する措置を行います。

（2） 老朽化対策に必要な健全性を把握するため、5 年に 1 度の定期点検を実施

- 専門知識及び技能を持った者が、変状の把握、健全性の診断、対策の必要性の判断を行い、“点検→診断→措置→記録”というメンテナンスサイクルの確立に結びつけます。
- 定期点検は「神奈川県市町村版定期点検要領(案)【道路トンネル編】」に基づき継続します。

４.２.２ 特徴に応じた効率的な維持管理の実施

（1） 事後的な修繕から予防保全型へと転換

- トンネルは、全施設において第三者被害を防止する必要があることから、予防保全的な修繕を実施し、地域道路網の安全性と信頼性を確保していく。

（2） 今後 50 年間 LCC の試算及び 12 年間の実施プログラムを策定

【今後 50 年間 LCC の試算】

- 今後 50 年間の LCC 算出を行い、重要度に応じた適切な管理シナリオの設定によるコスト縮減効果の検証を行いました。

【12 年間の実施計画】

- 実施計画は、年度予算や施設や部位・部材の優先順位、健全性などを踏まえ、今後 12 年間の詳細計画を策定しました。

４.２.３ メンテナンスサイクルの構築と継続的改善

（1） 現場領域とマネジメント領域における PDCA サイクルの確立

- “点検→診断→措置→記録”という維持管理を実践する現場領域のメンテナンスサイクルの構築と施設全体の対策優先順位、管理指標の設定、予算計画など維持管理全般を対象としたマネジメント領域の PDCA サイクル構築を目指します。
- 点検結果と社会情勢を踏まえ、定期的に個別施設計画【トンネル編】の見直しを行うなど継続的な改善を図ります。

（2） 維持管理に必要なデータの取得・管理方法、引き継ぎ方法のあり方を確立

- 現在活用中のデータや各種成果品、日常業務で取得する情報等、維持管理に必要なデータの管理が重要であり、これらをどのように管理し引き継いでいくか、考え方と実践方法を整理します。

第5章 計画による効果

５．１ 50 年間の LCC の策定

計画期間は令和 3 年度から令和 14 年度の 12 年間ですが、計画による長期的な維持管理コストの縮減を検証するため、50 年間の LCC の試算を行いました。

検証に際しては 2 つの観点で行いました。

1 つ目は、トンネルはこれまで「事後保全型」の管理が実施されていましたが、第三者被害が想定される施設であることを考慮し、「予防保全型」での管理を前提とします。

2 つ目は、「予防保全型」の中で管理水準の違う下記の 2 ケースを設定し、補修にかかる費用面から適切な管理基準を検証します。

表 5.1 LCC を算出するケース

対策ケース	管理手法	管理水準	管理手法
ケース１	予防保全型	健全性Ⅰを維持 （健全性Ⅱで対策）	損傷が軽微なうちに進行を抑えるために、予防的に対策を実施してく維持管理手法である。
ケース２		健全性Ⅱ以上を維持 （健全性Ⅲで対策）	損傷が進行した後に、損傷状況を見定めて比較的大規模な対策を実施していく維持管理手法である。 損傷状況は日常点検や定期点検で常にモニタリングする。

５．１ 期待される効果

トンネルは、全て第三者被害が想定される施設であるため、何らかの規制を設ける必要性が顕著化した後に対策を講じる、「事後保全型」の管理手法を想定せず、「予防保全型」の管理手法の中で管理水準を 2 ケースに分類し比較検討しました。

想定したケースは、それぞれ『損傷が軽微なうちに進行を抑える対策』（ケース１）と『損傷が進行した後に、損傷状況を見定めて、比較的大規模に行う対策』（ケース 2）としました

それぞれ 50 年間の費用は、ケース 1 が 2.01 億円、ケース 2 が 1.50 億円となり、『損傷が軽微なうちに進行を抑える対策』を実施することで、維持管理の費用を抑えることができる可能性があることが分かりました。

そのため、本市は今後、『損傷が軽微なうちに進行を抑える対策』による維持管理手法（ケース１）を採用し、ＬＣＣの縮減と地域道路網の安全性と信頼性を確保していきます。

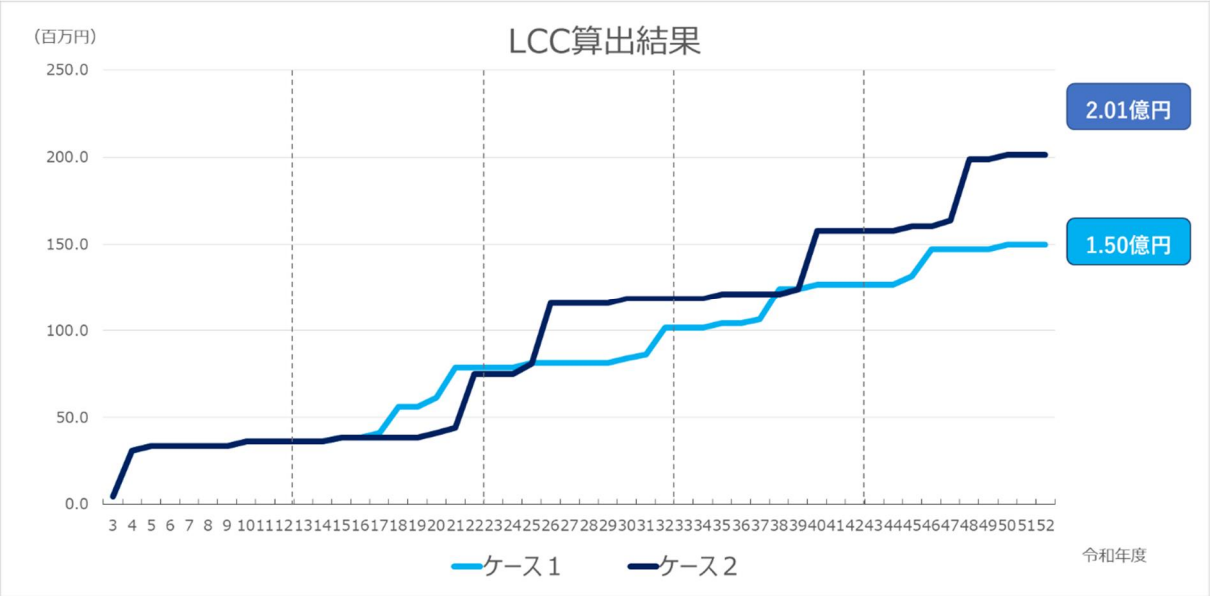


図　5.1　トンネル LCC 算出結果（ケース別）

第6章　短期計画

６．１　短期計画の考え方について

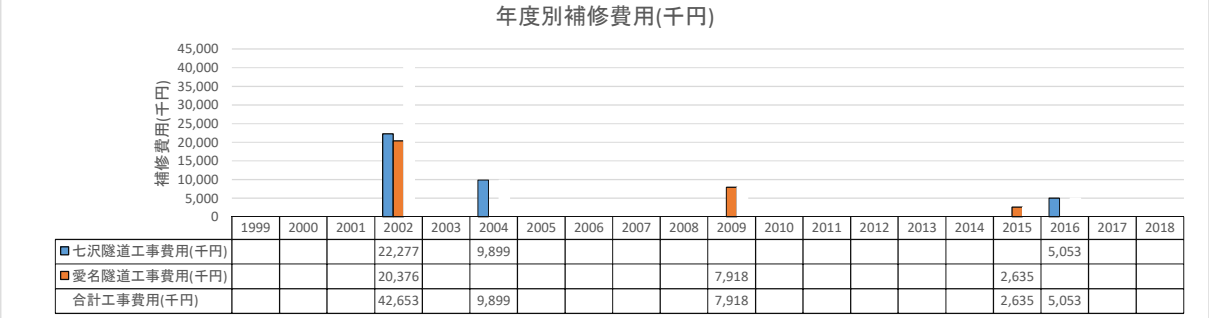
6.1.1 計画期間

短期計画を策定する期間は、令和 3 年度から「あつぎの道づくり計画」の計画終了時期である令和 14 年度の 12 年間とします。

6.1.2 短期計画の考え方

短期計画は、令和 3 年度から令和 14 年度までの 12 年間で、計画で定めた管理水準を満たすことを目標として、下記条件のもと作成しました。

- 対策優先順に対策を講じる計画としました。



	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
七沢隧道工事費用(千円)				22,277		9,899												5,053		
愛名隧道工事費用(千円)				20,376							7,918						2,635			
合計工事費用(千円)				42,653		9,899					7,918						2,635	5,053		

図　６．１　年度別補修工事費用

現在建設中である厚木環状 3 号線については、今後、引継ぎと併せて適宜、定期点検等長寿命化計画へ反映します。

６．２ 優先順位および管理水準の設定

６.２.１ 優先順位および管理水準の設定

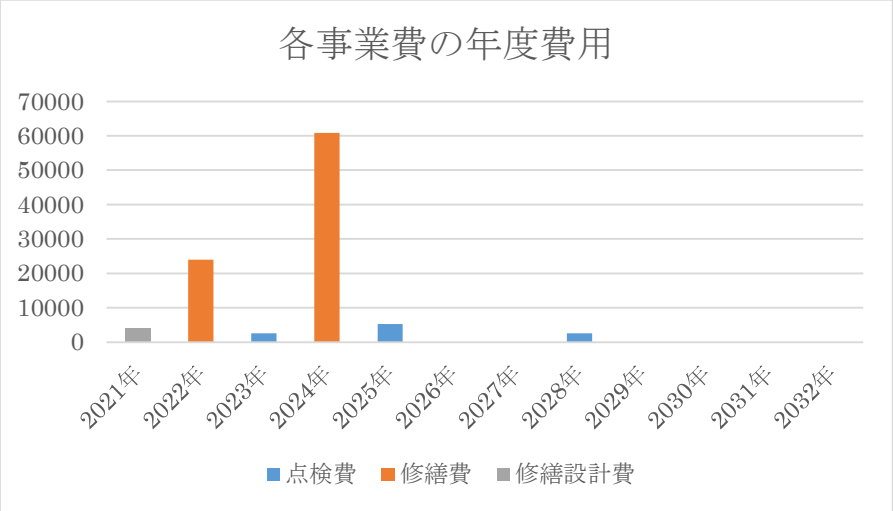
（1） 対策優先順位の設定

- トンネル施設は内部を人や車両が走行する構造物であり、第三者被害防止の措置が重要であるため、重要度が高い指標(剥落等の損傷が甚大な社会的影響に繋がる可能性がある指標)に該当します。
- 緊急性の高いものから優先的に対策を実施します。
- ただし、トンネルは 3 施設しかないため、単年度に 3 施設同時に対策を行うことも検討します。

（2） 管理水準の設定

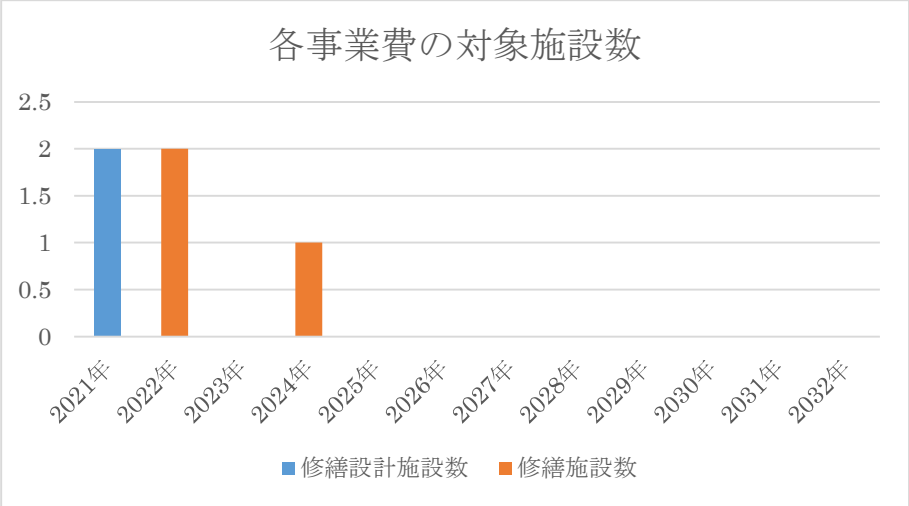
- 損傷が直接第三者被害につながることから、「予防保全型」での管理を行うこととします。
- LCC の算出で比較した 2 ケースのうち、費用を最小に抑える『損傷が軽微なうちに進行を抑える対策』による維持管理を実施することとします。

６．３ 短期計画算出結果



各事業費の年度費用 （千円）

事業費	2021年	2022年	2023年	2024年	2025年	2026年	2027年	2028年	2029年	2030年	2031年	2032年	合計
点検費	0	0	2,606	0	5,269	0	0	2,606	0	0	0	0	10,481
修繕費	0	24,000	0	60,819	0	0	0	0	0	0	0	0	84,819
修繕設計費	4,000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4,000
合計費用	4,000	24,000	2,606	60,819	5,269	0	0	2,606	0	0	0	0	99,300



各事業費の対象施設数 （本）

事業費	2021年	2022年	2023年	2024年	2025年	2026年	2027年	2028年	2029年	2030年	2031年	2032年	合計
修繕設計施設数	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
修繕施設数	0	2	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	3
合計業務数	2	2	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	5

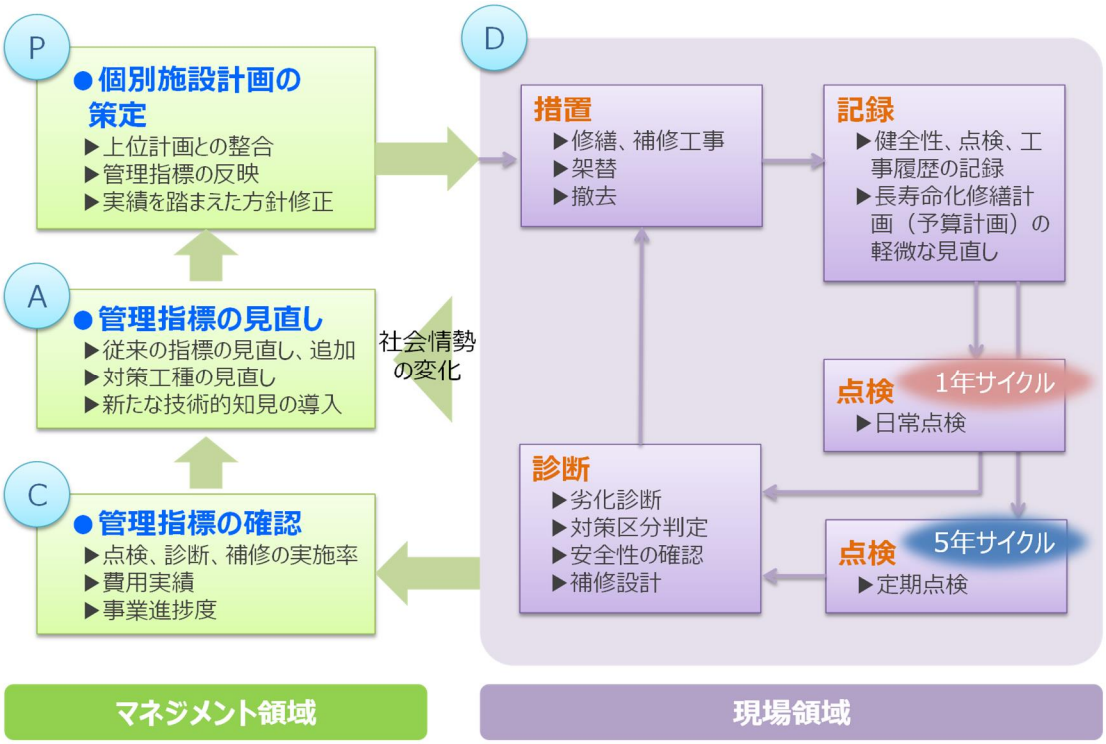
第7章　メンテナンスサイクルの構築と継続的改善

7．1　現場領域とマネジメント領域における PDCA サイクルの確立

7.1.1 メンテナンスサイクルの構築と継続的改善

（1）　PDCA サイクルを確立し、継続的な改善

本計画では、個別施設計画【トンネル編】の実施状況のチェック（C）、維持管理シナリオ、管理水準の見直し（A）、計画の改訂（P）に位置づけられるものであり、今後も継続的な個別施設計画の見直しを行っていきます。



7．1．2 計画の実効性を高めるため、チェック（C）機能の強化

- 概ね 5 年を目処に、個別施設計画【トンネル編】の実施状況をチェックします。
- 定期点検の結果は、知識のある職員（もしくは専門家）による妥当性の確認を行い、点検結果のばらつきをなくすとともに、日常点検を実施する職員の技術力の向上を図ります。
- 定期点検実施後は、知識のある職員を中心に、点検結果を踏まえた総合的な判断により補修の必要性を判定します。
- 補修計画の見直しを行い、個別施設計画【トンネル編】に反映します。

7．1．3 社会情勢の変化を捉えた、アクション（A）の実施

- 管理指標の見直しを行う場合、利用者数の変化や他計画との関り等、社会情勢の変化を踏まえて、維持管理の在り方を検討します。

７．２ 維持管理に必要なデータの取得・管理方法、引き継ぎ方法のあり方を確立

点検結果や工事履歴データの記録・蓄積と予算計画の見直しについて以下に示します。

- 日常点検、定期点検を継続的に実施し、データを蓄積し、修繕計画に反映します。
- 施設毎に工事履歴（工事内容、実施時期、工事費用等）を記録し、予算計画の見直しなどに反映します。
- 点検や工事の内容は、適宜管理台帳に記録するほか、管理台帳内で不明であった諸元情報が把握できた場合は、更新します。