

横浜市
道路トンネル等長寿命化修繕計画
【個別施設計画】

令和7年7月
横浜市道路局建設部橋梁課

目 次

| | | |
|-----|--------------------|----|
| 1 | 背景と目的 | 1 |
| 1.1 | 背景 | 1 |
| 1.2 | 目的 | 1 |
| 2 | 道路トンネル等の定義 | 2 |
| 3 | 横浜市が管理する道路トンネル等の現状 | 3 |
| 3.1 | 管理種別内訳 | 3 |
| 3.2 | 工法別年代別内訳 | 3 |
| 4 | 構造及び変状の特性 | 4 |
| 5 | 長寿命化修繕計画の基本方針 | 7 |
| 5.1 | 老朽化対策における基本方針 | 7 |
| 5.2 | 計画期間 | 7 |
| 5.3 | 新技術等の活用方針 | 7 |
| 5.4 | 費用の縮減に関する具体的方針 | 7 |
| 6 | 点検計画 | 8 |
| 6.1 | 定期点検の実施内容 | 8 |
| 6.2 | 定期点検の平準化の考え方 | 8 |
| 6.3 | 道路トンネル等の点検特性について | 8 |
| 7 | 対策 | 11 |
| 7.1 | 個別施設の状態 | 11 |
| 7.2 | 対策の優先順位の考え方 | 11 |
| 7.3 | 対策内容・実施時期・対策費用 | 11 |
| 8 | 公共施設のマネジメント3原則 | 12 |

1 背景と目的

1.1 背景

横浜市は市域の北西部に多摩丘陵、南部に三浦丘陵に連なる丘陵部があり、坂や傾斜地が多く起伏にとんだ複雑な地形にある。こうした地形に道路を建設するために古くからトンネル等が建設してきた。

横浜市が管理する道路トンネル、大型カルバート、カルバート、シェッド（以下、「道路トンネル等」）は大正 12 年の関東大震災の復興事業で建設された山手隧道が建設後 100 年を迎えようとしているほか、戦後の高度経済成長期に急速に進められた道路整備に伴って建設された道路トンネル等も建設後 50 年を超えようとしている。

築年数が経過した構造物は、経年劣化や外力による変状の進行が懸念される。特に供用中の道路トンネル等において発生する変状は、その進行を放置した場合、利用者ならびに第三者被害につながる重大災害となることも想定されるため、計画的な管理が必要とされている。

1.2 目的

横浜市道路トンネル等長寿命化修繕計画【個別施設計画】（以下、本計画）は、横浜市が管理する道路トンネル等の本体ならびに付属施設の変状または異常により、第三者被害が発生することを防止するために、効率的・効果的な維持管理の計画を策定するものである。

2 道路トンネル等の定義

本計画における道路トンネル、大型カルバート、カルバート、シェッドの各構造を以下に定義する。

表 2-1 道路トンネル等の構造の定義

| 構造分類 | | 例 |
|---------|---|---|
| 道路トンネル | 通常の山岳トンネル工法により建設するトンネル構造を有するもの [出典:道路トンネル技術基準(構造編)1-2] |  |
| 大型カルバート | 内空に2車線(幅員6.5m相当)以上の道路を有する程度の規模のカルバート [出典:シェッド,大型カルバート等定期点検要領 P.1適用範囲] |  |
| カルバート | 道路や鉄道の下を横断する道路の空間を得るために盛土あるいは地盤内に設けられる構造物で、橋、高架の道路、非開削で施工される構造物以外のもの [出典:道路土工カルバート工指針 P.4 1-2 用語の定義] |  |
| シェッド | 道路土工で取り扱う構造物の1つであり、主として雪崩、落石および土砂崩落から道路交通および施設を防護することを目的としているもの [出典:国土交通省北陸地方整備局設計基準第11章 防災工11-4] |  |

3 横浜市が管理する道路トンネル等の現状

3.1 管理種別内訳

横浜市が管理する道路トンネル等の107施設について管理種別内訳を表3-1に示す。

表 3-1 管理種別内訳

| 構造分類 | 道路トンネル (トンネル) | 大型 カルバート | カルバート | シェッド | 合計 |
|------|------------------|-------------|-------|------|-----|
| 施設数 | 28 | 29 | 46 | 4 | 107 |

(令和7年4月1日現在)

3.2 工法別年代別内訳

昭和51年頃までは、矢板や煉瓦積み等による工法が多く、鋼板・PCL版・導水工等により補修・補強を行っている。昭和51年頃以降はNATM・開削工法(洞門を含む)によるものが多い(表3-2参照)。

表 3-2 工法種別における竣工年内訳

| 竣工年 工法 | 大正 | S1 ～S10 | S11 ～S20 | S21 ～S30 | S31 ～S40 | S41 ～S50 | S51 ～S63 | H1 ～H10 | H11 ～H20 | H21 ～R5 | 不明 | 計 |
|---------------|----|------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|------------|-------------|------------|----|-----|
| 不明又は 煉瓦積み等 | 2 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 5 |
| 矢板工法 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 | 3 | 6 | 0 | 0 | 0 | 0 | 11 |
| NATM工法 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 | 7 | 1 | 0 | 12 |
| 開削工法 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 18 | 12 | 13 | 9 | 25 | 79 |
| 計 | 2 | 3 | 1 | 0 | 1 | 5 | 24 | 16 | 20 | 10 | 25 | 107 |

4 構造及び変状の特性

道路トンネル等の構造特性及び変状の特性について示す。

(1) 矢板工法

矢板工法は、矢板・支保工(鋼製・木製)・覆工の支保部材で施工される。覆工コンクリートは、トンネル外周のゆるみ土圧を支え通常は無筋であるが、坑口部や軟弱な地質区間では鉄筋構造としている。また、一本のトンネルにおいても地山の良否に応じて区間ごとに覆工の厚さが変化している。すなわち、地山を剛な支保部材で支持するという考え方で設計されている。

主な変状は、浮き・はく離・ひび割れ・遊離石灰・上半覆工と側壁部打ち継ぎ目からの漏水があり、天端覆工背面の空洞・覆工の巻厚不足が多くみられ、縦横断方向のひび割れ変状として確認されることがある(図4-1 参照)。

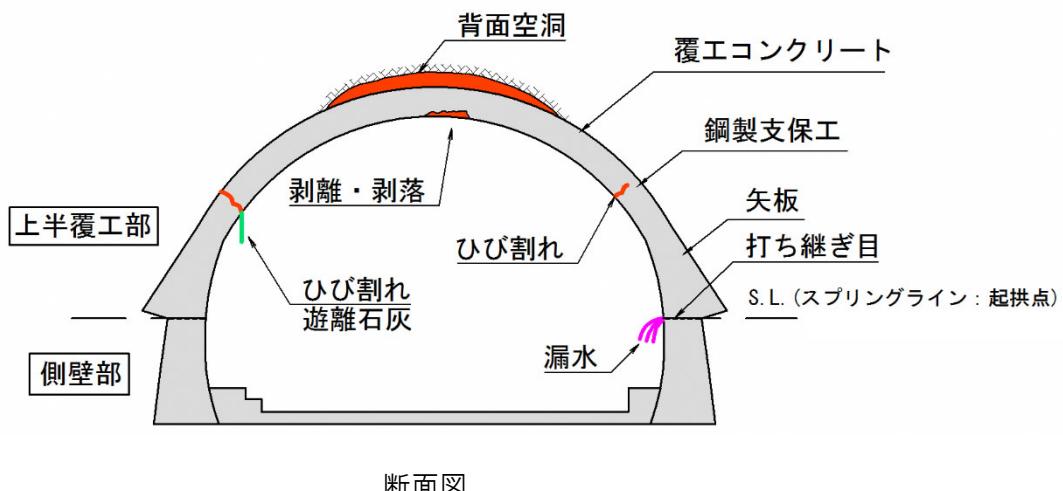


図 4-1 矢板工法（在来工法）と主な変状

(2) NATM工法

NATM工法は、地山・鋼製支保工・吹付けコンクリート・ロックボルトを支保部材とし、地山状況に応じて施工し、地山自身が本来持っている強度を積極的に活用するため、支保部材はこれを補助し周辺地山を長期に安定させる考え方で設計されている。覆工コンクリートは、トンネル内空変位の収束を待って打設され、通常は無筋であるが坑口部などは鉄筋構造とし、巻厚も一定である。すなわち、トンネルの構造安定性を確保するのは、基本的に支保部材(地山を含め)であり、覆工は内空断面の保持や付加耐力の確保等に寄与する考え方で設計されている。

主な変状は、覆工内空洞・遊離石灰・ひび割れ・豆板があり、特に縦断方向の打継ぎ目地部に浮き・はく離が見られる(図4-2参照)。

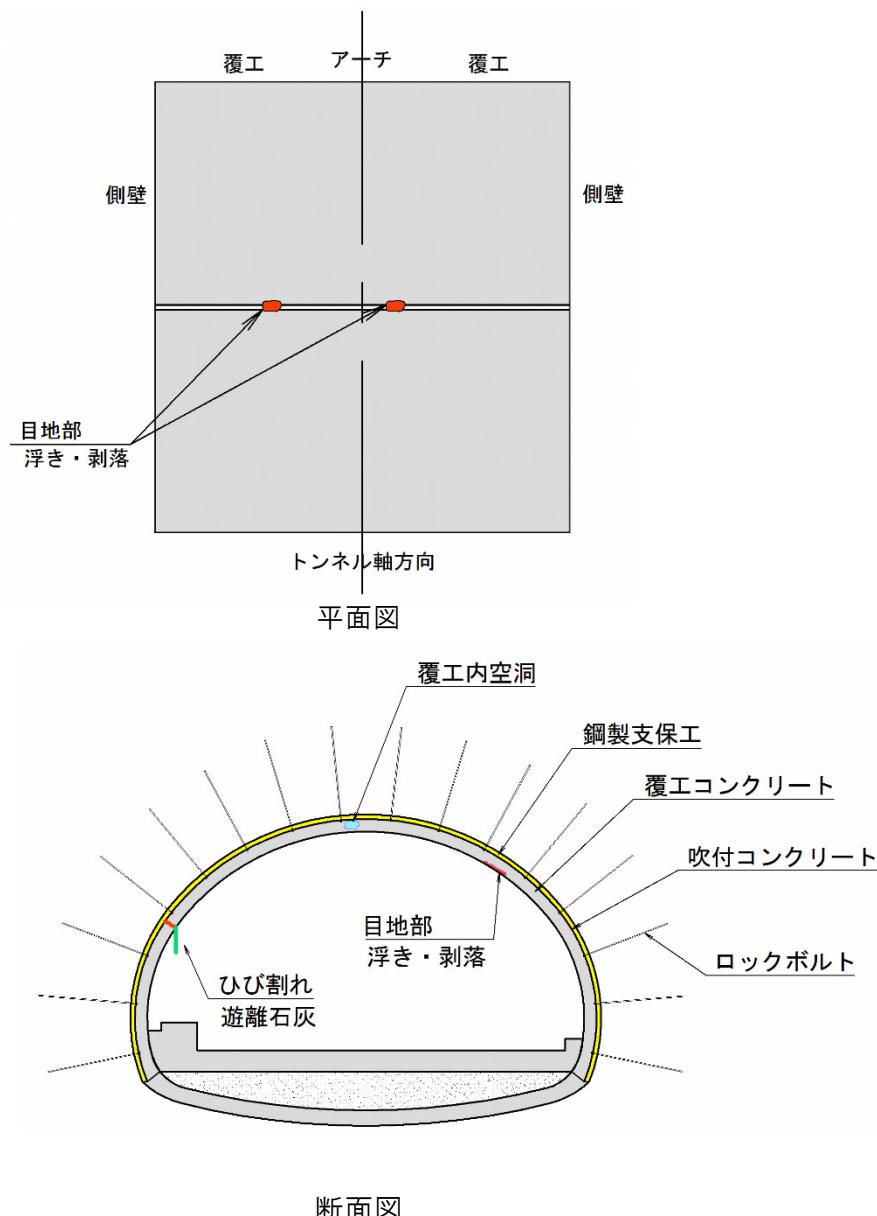
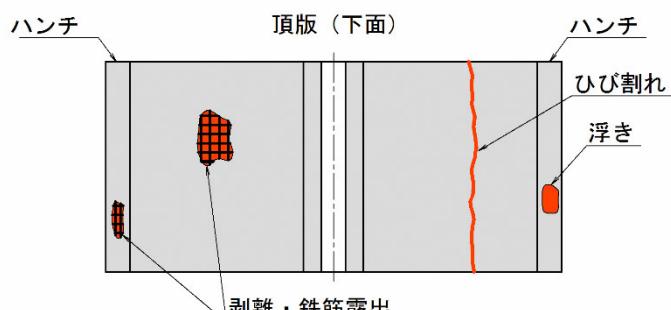


図 4-2 NATM 工法と主な変状

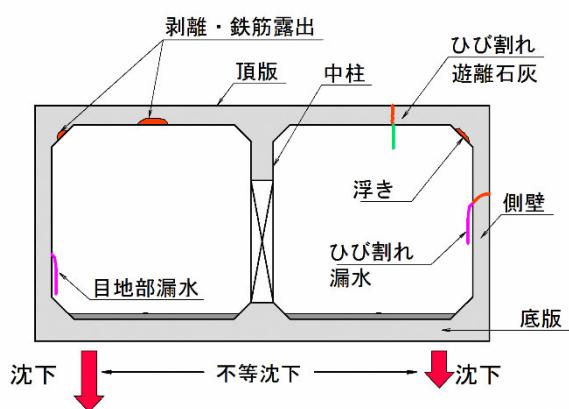
(3) 開削工法

開削工法は、鉄筋コンクリート・プレキャストなど箱型断面等を有する構造が一般的であるが、設計時においては土圧の他、地表面上の荷重やトンネル内部の車両荷重、地震の影響などを設定(設計指針から定量)し構造計算により設計する。

主な変状は、浮き・はく離・ひび割れ(中性化)・不等沈下・漏水・遊離石灰があり、鉄筋コンクリート構造であることから鉄筋の露出・腐食の変状が見られる(図4-3参照)。



平面図



断面図

図 4-3 開削構造物と主な変状

5 長寿命化修繕計画の基本方針

構造物の保全の考え方には、使用限界レベルに至った後、補修・補強を行う「事後保全型」と、ある一定の水準に達した変状を使用限界レベルに達する前に補修・補強を行い、機能を回復させる「予防保全型」がある。

道路トンネル等の保全の考え方は以下の通りである。

5.1 老朽化対策における基本方針

道路トンネル等は、覆工・躯体のみならず周辺地山なども含めて成り立つ構造物であることなどから、完成後の構造体を更新することは一般的に困難である。

例えば橋梁の場合は、仮橋等を架設することにより供用しながら現位置で更新（架け替え）することが可能となるが、道路トンネル等は通行止めを伴わない限り現位置において更新（再構築）することはできない。このため、原則として半永久的に使用し続けることとなる。

また劣化・損傷の原因は、構造物の老朽化以外に地山の地質変化などの影響も受けることから、変状原因が複雑であり、覆工の変状が小規模であってもコンクリート片の落下等により重大事故に繋がる危険性がある。

現在の本計画による老朽化対策は「事後保全型」から「予防保全型」への移行段階にあるが、定期点検により健全度を把握しながら状況に応じた補修・補強を繰返し行うサイクルを継続することで、「予防保全型」への完全な移行を目指す。

5.2 計画期間

本計画は、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を10年とする。なお、点検結果等を踏まえ、毎年計画を更新する。

5.3 新技術等の活用方針

定期点検及び修繕の実施にあたっては、新技術情報提供システム（NETIS）や点検支援技術性能カタログ（案）により新技術等の動向を把握し、従来工法と新技術等を含めた比較検討を実施する。検討の結果、新技術の活用により事業の効率化や費用縮減が図れる場合には、新技術を積極的に採用するものとする。

5.4 費用の縮減に関する具体的方針

5.3 新技術の活用検討において、定期点検においては主に業務の効率化によるコスト縮減、修繕においては工事費だけでなくライフサイクルコストも踏まえたコスト縮減に有効な工法がある場合には、新技術を積極的に採用することにより費用縮減を図る。また、集約化・撤去については、管理している全107施設について検討した結果、近傍に迂回路がないなど、いずれも撤去が難しい。今後、周辺環境や利用状況などから撤去可能な施設が抽出された場合は、適宜検討していき、維持管理の効率化を図ります。

6 点検計画

6.1 定期点検の実施内容

横浜市が財産管理を行っている道路トンネル等については「道路トンネル・地下道定期点検要領（案）（横浜市道路局）」に基づき、5年に1回のサイクルで点検を実施する。また、新設・移管等で追加された施設については優先して点検を行う。

また、トンネル非常用施設等の附属物については、「国交省 電気通信施設点検基準（案）令和7年3月」に基づき、毎年1回のサイクルで設備点検を行う。

6.2 定期点検の平準化の考え方

1ヵ年で点検する道路トンネル等は、業務の効率化を考慮し、原則として近隣区毎に平準化が図れるように考慮する。

令和6年度から令和10年度末までの定期点検計画を表6-1に示す。

表 6-1 道路トンネル等の定期点検計画(5ヵ年)

| 施設数 | 令和6年度 点検数量 | 令和7年度 点検数量 | 令和8年度 点検数量 | 令和9年度 点検数量 | 令和10年度 点検数量 |
|---------|---------------|---------------|---------------|---------------|----------------|
| トンネル | 28 | 4 | 1 | 10 | 6 |
| 大型カルバート | 29 | 5 | 6 | 7 | 6 |
| カルバート | 46 | 9 | 15 | 6 | 9 |
| シェッド | 4 | 0 | 0 | 2 | 2 |
| 合 計 | 107 | 18 | 22 | 25 | 19 |

※ 定期点検計画(5ヵ年)は新規施設の移管等を踏まえて必要に応じて見直しをする。

6.3 道路トンネル等の点検特性について

道路トンネル等の点検特性について、5.1で述べた特徴と合わせて整理する。

- ① トンネルは地下構造物であり、構造物自体の更新(作り替え)や大規模修繕が困難であることから、補修・補強を繰り返しながら使用することを前提にしている。
- ② 構造物自体の劣化に加えて、周辺地山の影響（地質、土被り、地下水位等）を受けることもあるため、変状要因の特定が難しい。
- ③ 覆工の側壁や頂版等の小さなコンクリート片の落下でも重大事故に繋がる恐れがあり、変状を把握し第三者被害を防ぐことが必要不可欠である。
- ④ トンネルの主部材は覆工コンクリートではなく周辺地山であり、周辺地山は不均質で不確実性が大きいうえ、完成後は構造物背面（背面地山）の状態について目視確認できないことから、目視できる構造部材が覆工の側壁や頂版等に限られる。

6.4 道路トンネル等の点検サイクルについて

6.3を踏まえた道路トンネル等の点検サイクル(PDCAサイクル)を、以下の通り定義する。また、メンテナンスサイクルとの関係を図6-1に示す。

(1) 点検計画(PLAN)

点検計画は、本計画により定められた点検対象施設の構造的特性、立地条件、交通状況等を勘案したうえで点検手法の選定、留意点等を検討し適切かつ効率的な点検の計画に反映する。

(2) 点検の実施(DO)

基本的に5年に1回の定期点検を実施し、変状の程度について把握する。

点検実施時は、目視や打音、触診を行い、必要に応じて覆工厚や覆工背面の空洞探査を追加調査することで、構造物全体や第三者被害の恐れがある箇所の安全性の状況を的確に判断する。

(3) 点検結果の確認(CHECK)

点検結果の判定においては、変状を的確に把握して変状原因を推定し、第三者被害を未然に防止する観点を踏まえて総合的に評価し判断する。

(4) 対策計画立案・検討(ACTION)

変状は、構造物によって異なるため、点検結果から損傷度を判定し、補修・補強の要否を判断し、対策工の実施、またはその計画を立案する。ただし、道路トンネル等の変状を特定し補修・補強を実施する場合、原因の特定や対策工が多岐に亘るため、変状の種類によっては、長期的な監視や計画立案のための詳細調査により十分な検討を行う必要がある。第三者被害の恐れがある場合は緊急的な対応が必要であることから、変状の大小に関係なく早期に対策工を計画・立案し実施する。

また、PLAN、DOで計画・実施した点検内容の成果と評価を行い、実施した対策工を含め必要に応じて点検全体計画の見直しを行う。

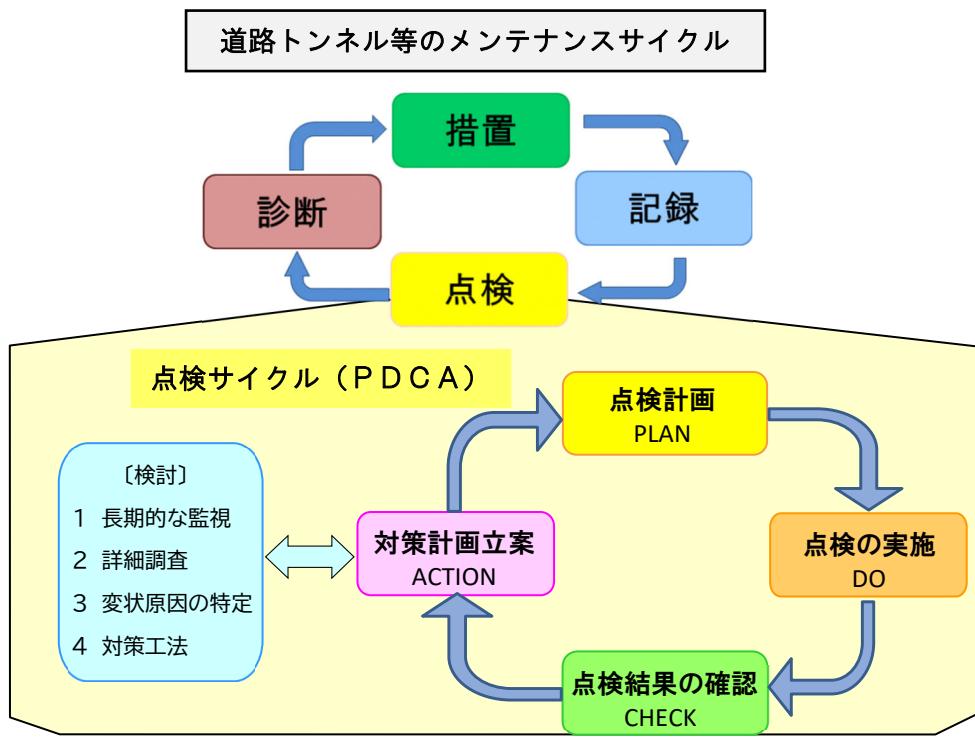


図 6-1 道路トンネル等のメンテナンスサイクルと点検サイクルの関係

7 対策

7.1 個別施設の状態

横浜市が管理する道路トンネル等の107施設について、令和6年度までに実施した点検結果の判定区分は、Ⅰ：5箇所、Ⅱ：94箇所、Ⅲ：8箇所、Ⅳ：0箇所となった。

7.2 対策の優先順位の考え方

点検結果に基づき、効率的な維持及び修繕が図られるよう必要な措置を講ずる。なお、対策の優先順位は、トンネルの健全性の他、第三者への影響度や路線の重要度などを総合的に勘案して判断する。

Ⅲ判定の施設は損傷の発見から5年以内に補修等の措置を講ずることを目標とし、そのうえで予防保全の観点から措置を講ずることが望ましいⅡ判定の施設について、対策を実施する。

また、トンネル非常用施設等の附属物については、機能低下、故障等の予見が難しいため、各設備の標準耐用年数または設備点検の結果に基づき更新する。

7.3 対策内容・実施時期・対策費用

個別施設の状態、対策の優先順位の考え方を踏まえた修繕計画を表7-1～7-3に示す。

対策内容は、点検結果に基づき個別施設の状態等を十分に把握し、対策の目的を満足する範囲で経済性等も考慮し、対策範囲・規模を決定する。このメンテナンスサイクルを継続することで、トンネルを長期間にわたって健全な状態に保つことが可能となり、利用者及び第三者被害の防止につながる。

7.4 短期的な数値目標（3巡目点検期間：令和10年度まで）

(1) 新技術等の活用

令和10年度までに定期点検を実施するトンネル・大型カルバート・カルバート・シェッドのうち、2巡目点検で新技術を活用した9施設について、3巡目以降も車両に搭載したCCDカメラやラインセンサーカメラ等による画像計測技術などの新技術を活用するとともに、他の施設についても新技術の活用を検討する。

(2) 費用削減

令和10年度までの点検についてトンネル・大型カルバート・カルバート・シェッドのうち、費用縮減効果が見込める施設については、画像計測やレーザー計測などの新技術を積極的に活用した点検を実施し、現場作業における省力化や効率化を図ることで、点検費用250万円の縮減を目指します。

8 公共施設のマネジメント3原則

横浜市の持続的な発展に向けた財政ビジョンに定めた「公共施設の適正化」を具体化するための基本原則として、「公共施設のマネジメント3原則」を定め、総合的に取り組んでいくことにより、公共施設が提供する機能・サービスの維持・向上を目指します。そこで道路トンネル等においても次のとおり適正化の取組を進めていきます。

(1) 保全・運営の最適化

長寿命化を基本とした保全更新を着実に行うとともに、利用状況や運営・保全更新コスト等を踏まえた運営の最適化と受益者負担の適正化を推進します。

- ・産学官連携協力協定による保全更新技術に関する情報共有を図ります。
- ・点検調書・補修計画・設計工事成果等の資産情報を一元的にシステム管理することにより、効率的な維持管理を行います。
- ・道路トンネル等の定期点検や修繕等の実施に当たっては、新技術情報提供システム（NETIS）や点検支援技術性能力タログなどを参考に、新技術や新材料等の活用について積極的に検討していきます。【再掲】

(2) 施設規模の効率化

人口減少下においても基本的な機能は維持しつつ、更新時における施設のスリム化やコスト縮減、平準化等を積極的に推進します。

- ・集約化・撤去については、管理している全107施設について検討した 結果、近傍に迂回路がないなど、いずれも撤去が難しい。今後、周辺環境や利用状況などから撤去可能な施設が抽出された場合は、適宜検討していき、維持管理の効率化を図ります。【再掲】

(3) 施設財源の創出

資産の売却等による財源創出の工夫や、国費・市債等を有効活用しながら、財政負担を軽減・平準化を行います。

- ・計画的に老朽化対策を進めるため、定期点検や修繕に対し、国費・市債等を有効活用しながら、財政負担を軽減・平準化を行います。
- ・以下の取組によって既存道路施設を有効活用することで、その収入を道路等の維持管理財源に充當します。
 - ① 道路トンネル等の上部に位置する未利用地を有効活用します。
 - ② 民間企業団体等へ地域活動及び社会貢献の場を提供することを目的として、道路施設におけるネーミングライツ事業を実施します。
 - ③ 道路施設において広告を掲出することによって有効活用します。

表7-1 個別施設計画【トンネル】

| No | 諸元 | | | 諸元 | | | 最新点検結果 | | 補修履歴 | | 主な対策内容 | 点検・修繕計画（●：点検、○：修繕(設計)、◎：修繕(工事)） トンネル附属物修繕計画(△：修繕(設計)),▽：修繕(工事)) | | | | | | | | | | 計画期間(R7~R16) 総事業費（百万円） ※点検除く | | | | | |
|----|---------|------|-----------------|------|------|------|-----------|-----------|----------------------|---------|--------|--|-----|-------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|------------------------------------|-------------|-----|-----|-----|-----|
| | ID | 管理区分 | 施設名 | 構造分類 | 区 | 竣工 | 延長 (m) | 幅員 (m) | 点検 年度 (R7.4時点) | 判定 年 | | R7 | R8 | R9 | R10 | R11 | R12 | R13 | R14 | R15 | R16 | 本体 | トンネル 附属物 | 合計 | | | |
| 1 | 1110019 | 財産 | 相武隧道 | トンネル | 金沢 | 1943 | 460.0 | 8.3 | R1 | III | H26 | 鋼板巻き立て | ◎ △ | ◎ | ● | | ▽ | | | | ● | | | 240 | 151 | 391 | |
| 2 | 1110025 | 財産 | 道正トンネル | トンネル | 緑 | 2000 | 73.0 | 12.1 | R6 | III | R5 | ひび割れ注入工 | ◎ | | | | | ● | | | | ● | | 10 | | 10 | |
| 3 | 1110013 | 財産 | 萩台トンネル（外廻り） | トンネル | 磯子 | 1973 | 208.0 | 9.6 | R3 | II | H29 | | | ● | | | | | | ● | | | | | | | |
| 4 | 1110014 | 財産 | 萩台トンネル（内廻り） | トンネル | 磯子 | 1973 | 198.0 | 9.6 | R3 | II | H29 | | | ● | | | | | | ● | | | | | | | |
| 5 | 1110002 | 財産 | 見晴隧道（上り線） | トンネル | 中 | 1995 | 158.4 | 7.5 | R4 | II | H26 | | | ● | | | | | | | ● | | | | | | |
| 6 | 1110003 | 財産 | 見晴隧道（下り線） | トンネル | 中 | 1995 | 154.2 | 7.5 | R4 | II | H26 | | | ● | | | | | | ● | | | | | | | |
| 7 | 1110004 | 財産 | 山手隧道 | トンネル | 中 | 1928 | 219.0 | 10.7 | R4 | II | H26 | ひび割れ注入工 | | | ● | | | ○ | ◎ | | ● | | | | 60 | 60 | |
| 8 | 1110005 | 財産 | 第二山手隧道 | トンネル | 中 | 1976 | 268.4 | 8.3 | R4 | II | R2 | 断面修復工 | | | ● | ○ | ○ | ○ | | ● | | | | | 70 | 70 | |
| 9 | 1110006 | 財産 | 逆陽隧道 | トンネル | 港南 | 1978 | 42.0 | 8.6 | R3 | II | H25 | | | ● | | | | | | ● | | | | | | | |
| 10 | 1110007 | 財産 | 港南ひまわりトンネル（内廻り） | トンネル | 港南 | 1999 | 547.5 | 14.3 | R3 | II | H27 | | | △ ● ▽ | | | | | | ● | | | | | | 151 | 151 |
| 11 | 1110008 | 財産 | 港南ひまわりトンネル（外廻り） | トンネル | 港南 | 1998 | 544.5 | 14.2 | R3 | II | H27 | | | △ ● | | ▽ | | | | ● | | | | | | 151 | 151 |
| 12 | 1110009 | 財産 | 東隧道 | トンネル | 保土ヶ谷 | 1930 | 168.0 | 5.3 | R2 | II | R2 | | ● | | | | | | ● | | | | | | | | |
| 13 | 1110010 | 財産 | 釜壇山隧道 | トンネル | 保土ヶ谷 | 1977 | 38.0 | 5.9 | R6 | III | H25 | ひび割れ注入工 | | ○ | ○ | ● | | | | | | | ● | | 25 | 25 | |
| 14 | 1110011 | 財産 | 汐汲坂トンネル（内廻り） | トンネル | 磯子 | 2004 | 164.0 | 10.1 | R3 | II | H26 | ひび割れ注入工 | △▽ | ● | | | ○ | | | ● | | | | | 15 | 8 | 23 |
| 15 | 1110012 | 財産 | 汐汲坂トンネル（外廻り） | トンネル | 磯子 | 2004 | 164.0 | 10.1 | R3 | II | H26 | ひび割れ注入工 | △▽ | ● | | | ○ | | | ● | | | | | 15 | 8 | 23 |
| 16 | 1110015 | 財産 | 坪呑隧道 | トンネル | 磯子 | 1987 | 75.0 | 10.2 | R3 | II | H25 | ひび割れ注入工 | | ● | | | ○ | | | ● | | | | | 10 | | 10 |
| 17 | 1110016 | 財産 | 汐見台隧道 | トンネル | 磯子 | 1963 | 160.0 | 11.1 | R3 | II | H26 | | | ● | | | | | | ● | | | | | | | |
| 18 | 1110017 | 財産 | 白山道トンネル | トンネル | 金沢 | 1913 | 110.0 | 5.7 | R5 | II | H25 | | | | | ● | | | | | | ● | | | | | |
| 19 | 1110018 | 財産 | 柴隧道 | トンネル | 金沢 | 1916 | 34.6 | 5.2 | R5 | II | - | ひび割れ注入工 | | | | ● | | | | | | ● ○ | ○ | 20 | | 20 | |
| 20 | 1110020 | 財産 | 二本松隧道（下り線） | トンネル | 金沢 | 1975 | 320.0 | 9.7 | R5 | III | H26 | 断面修復工 | ◎ △ | | | ▽ | ● | | | | | | ● | | 20 | 151 | 171 |
| 21 | 1110021 | 財産 | 二本松隧道（上り線） | トンネル | 金沢 | 1999 | 340.0 | 11.0 | R5 | II | - | 防水工 | △ | ◎ ▽ | | ● | | | | | | ● | | | 10 | 151 | 161 |
| 22 | 1110022 | 財産 | 能見台隧道 | トンネル | 金沢 | 1980 | 129.3 | 13.0 | R5 | II | H26 | | | | | ● | | | | | | ● | | | | | |
| 23 | 1110023 | 財産 | みず木隧道 | トンネル | 金沢 | 1991 | 140.0 | 9.0 | R5 | II | H28 | | | | | ● | | | | | | ● | | | | | |
| 24 | 1110024 | 財産 | 八景の杜トンネル | トンネル | 金沢 | 2002 | 75.0 | 12.8 | R5 | II | H28 | | | | | ● | | | | | | ● | | | | | |
| 25 | 1110026 | 財産 | 鎌治ヶ谷第一隧道 | トンネル | 栄 | 1980 | 36.6 | 8.4 | R3 | II | R3 | | | ● | | | | | | ● | | | | | | | |
| 26 | 1110027 | 財産 | 岸谷生麦トンネル（国道1号行） | トンネル | 鶴見 | 2012 | 290.0 | 6.3 | R6 | II | - | | △▽ | | | | ● | | | | | ● | | | 8 | 8 | |
| 27 | 1110028 | 財産 | 岸谷生麦トンネル（生麦行） | トンネル | 鶴見 | 2008 | 272.0 | 10.5 | R6 | II | - | | △▽ | | | | ● | | | | | ● | | | 8 | 8 | |
| 28 | 1110001 | 財産 | 代官隧道 | トンネル | 中 | 1927 | 121.2 | 5.1 | R4 | II | H29 | | | | ● | | | | | ● | | | | | | | |

表7-2 個別施設計画【大型カルバート・シェッド】

| No | 諸元 | | | 諸元 | | | 最新点検結果 | | 補修履歴 | | 主な対策内容 | 点検・修繕計画（●：点検、○：修繕(設計)、◎：修繕(工事)） トンネル附属物修繕計画(△：修繕(設計)),▽：修繕(工事)) | | | | | | | | | | 計画期間(R7~R16) 総事業費（百万元） ※点検除く | | | | | |
|----|---------|------|----------------|---------|------|------|-----------|-----------|----------|---------------------|--------|--|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|------------------------------------|-------------|---------|---------|-----|-----|
| | | | | | | | | | | | | R7 | R8 | R9 | R10 | R11 | R12 | R13 | R14 | R15 | R16 | 本体 | トンネル 附属物 | 合計 | | | |
| | ID | 管理区分 | 施設名 | 構造分類 | 区 | 竣工 | 延長 (m) | 幅員 (m) | 点検 年度 | 判定 (R7.4時点) 年 | | ひび割れ注入工 | ひび割れ注入工 | ひび割れ注入工 | ひび割れ注入工 | ひび割れ注入工 | ひび割れ注入工 | ひび割れ注入工 | ひび割れ注入工 | ひび割れ注入工 | ひび割れ注入工 | ひび割れ注入工 | ひび割れ注入工 | ひび割れ注入工 | ひび割れ注入工 | | |
| 1 | 1111005 | 財産 | 環2側道高山隧道 | 大型カルバート | 神奈川 | 2005 | 57.2 | 7.2 | R4 | II | | ● | | | | | | ○ | ◎ | ● | | | | | 20 | 20 | |
| 2 | 1111006 | 財産 | 横浜駅東口地下第2駅前広場 | 大型カルバート | 西 | 1981 | 60.3 | 10.2 | R4 | II | | ● | | ○ | ◎ | | | | ● | | | | | | 30 | 30 | |
| 3 | 1111007 | 財産 | みなとみらい駅地下道 | 大型カルバート | 西 | 2003 | 80.0 | 12.2 | R4 | II | | ● | | | | | | | | ● | | | | | | | |
| 4 | 1111008 | 財産 | 新高島駅地下道 | 大型カルバート | 西 | 2003 | 60.0 | 9.4 | R4 | II | | ● | | | | | | | | ● | | | | | | | |
| 5 | 1111009 | 財産 | 桜木町地下道 | 大型カルバート | 中 | 1966 | 32.8 | 8.0 | R4 | II | | ● | | | | | | | | ● | | | | | | | |
| 6 | 1111010 | 財産 | 野毛ちかみち | 大型カルバート | 中 | 1999 | 102.0 | 19.3 | R4 | III | H6 | 防水工 | ○ | ● | | | | | | ● | | | | | | 16 | 16 |
| 7 | 1111011 | 財産 | 馬車道駅地下道 | 大型カルバート | 中 | 不明 | 25.0 | 18.1 | R4 | II | | ● | | | | | | | ● | | | | | | | | |
| 8 | 1111013 | 財産 | 横浜9(横浜市管理区間) | 大型カルバート | 港南 | 1983 | 95.0 | 7.5 | R3 | II | | ● | | ○ | ◎ | ● | | | | | | | | | 45 | 45 | |
| 9 | 1111016 | 財産 | 上星川神明通隧道 | 大型カルバート | 保土ヶ谷 | 1998 | 43.0 | 15.0 | R2 | II | | ● | | | | | | ● | | | | | | | | | |
| 10 | 1111019 | 財産 | 東川島隧道 | 大型カルバート | 保土ヶ谷 | 2005 | 68.0 | 8.3 | R2 | II | | ● | | | | | | ● | | | | | | | | | |
| 11 | 1111021 | 財産 | 入之谷第1隧道 | 大型カルバート | 保土ヶ谷 | 1997 | 60.2 | 8.0 | R2 | II | H25 | ひび割れ注入工 | ● | | | | | ● | | ○ | ◎ | | | | 30 | 30 | |
| 12 | 1111023 | 財産 | 矢指隧道 | 大型カルバート | 旭 | 1978 | 140.0 | 8.0 | R6 | II | R5 | | | | | | ● | | | | | ● | | | | | |
| 13 | 1111024 | 財産 | 杉田隧道 | 大型カルバート | 磯子 | 1988 | 100.0 | 9.5 | R3 | II | | ● | | | | | | | ● | | | | | | | | |
| 14 | 1111025 | 財産 | 杉田梅林トンネル | 大型カルバート | 磯子 | 1999 | 88.6 | 10.5 | R3 | II | | ● | | | | | | | ● | | | | | | | | |
| 15 | 1111026 | 財産 | 白鶴トンネル | 大型カルバート | 練 | 2010 | 255.0 | 10.0 | R6 | II | | △▽ | | | | | ● | | | | | ● | | | 8 | 8 | |
| 16 | 1111028 | 財産 | 長津田地下道(車道) | 大型カルバート | 練 | 1990 | 107.0 | 8.0 | R2 | II | | ● | | | | | | ● | | | | | | | | | |
| 17 | 1111029 | 財産 | ヒルタウン地下道 | 大型カルバート | 練 | 2003 | 16.1 | 9.4 | R6 | II | | ひび割れ注入工 | | ○ | ◎ | ● | | | | | | ● | | | 23 | 23 | |
| 18 | 1111030 | 財産 | 富士塚隧道 | 大型カルバート | 青葉 | 1981 | 131.0 | 8.0 | R6 | II | | | | | | | ● | | | | | ● | | | | | |
| 19 | 1111032 | 財産 | 池辺隧道 | 大型カルバート | 都筑 | 1999 | 195.0 | 7.8 | R1 | II | | ひび割れ注入工 | △ | ○ | ● | ▽ | | | | | | ● | | | 10 | 151 | 161 |
| 20 | 1111033 | 財産 | 坂本隧道 | 大型カルバート | 戸塚 | 1985 | 23.0 | 9.5 | R5 | II | | | | | | | ● | | | | | ● | | | | | |
| 21 | 1035 | 財産 | 日之出橋隧道 | 大型カルバート | 戸塚 | 2013 | 68.4 | 10.5 | R5 | II | | | | | | ● | | | | | | ● | | | | | |
| 22 | 1111037 | 財産 | 鍛冶ヶ谷第二隧道 | 大型カルバート | 栄 | 1980 | 37.0 | 8.3 | R3 | II | | ひび割れ注入工 | ● | | | | | | ● | | ○ | ◎ | | | 20 | 20 | |
| 23 | 1111038 | 財産 | 二ツ橋地下道 | 大型カルバート | 渕谷 | 1988 | 236.1 | 8.0 | R3 | II | | ひび割れ注入工 | ● | | | | ○ | | ● | | | | | | 15 | 15 | |
| 24 | 1111039 | 財産 | とつか地下道(上り線) | 大型カルバート | 戸塚 | 2015 | 147.0 | 6.5 | R3 | II | | △▽ | ● | | | | | | ● | | | | | | 8 | 8 | |
| 25 | 1111040 | 財産 | とつか地下道(下り線) | 大型カルバート | 戸塚 | 2015 | 147.0 | 6.5 | R3 | II | | △▽ | ● | | | | | | ● | | | | | | 8 | 8 | |
| 26 | 1111042 | 財産 | 岸谷生麦トンネル(生麦行き) | 大型カルバート | 鶴見 | 2008 | 60.0 | 10.5 | R6 | II | | | | | | | ● | | | | | ● | | | | | |
| 27 | 1111043 | 財産 | 新宮之谷トンネル | 大型カルバート | 戸塚 | 2018 | 44.5 | 12.0 | R5 | II | | | | | ● | | | | | | ● | | | | | | |
| 28 | 1111044 | 財産 | 障ヶ下隧道(内通り) | 大型カルバート | 保土ヶ谷 | 1998 | 71.3 | 14.4 | R2 | II | | ● | | | | | | ● | | | | | | | | | |
| 29 | 1111045 | 財産 | 障ヶ下隧道(外通り) | 大型カルバート | 保土ヶ谷 | 1998 | 71.3 | 14.4 | R2 | II | | ● | | | | | | ● | | | | | | | | | |
| 1 | 1143001 | 財産 | 三殿台洞門 | シェッド | 南 | 1992 | 31.8 | 7.5 | R4 | III | | 断面修復工 | ○ | ● | | | | | | ● | | | | | 3 | 3 | |
| 2 | 1143002 | 財産 | 永田北洞門 | シェッド | 南 | 不明 | 32.0 | 7.0 | R4 | II | | | ● | | | | | | ● | | | | | | | | |
| 3 | 1143003 | 財産 | 藤ヶ沢洞門 | シェッド | 港南 | 1991 | 81.0 | 2.6 | R3 | II | | | ● | | | | | | ● | | | | | | | | |
| 4 | 1143004 | 財産 | 屏風ヶ浦洞門 | シェッド | 磯子 | 不明 | 20.0 | 3.5 | R3 | III | | ひび割れ注入工 | ○ | ● | | | | | | ● | | | | | 3 | 3 | |

表7-3 個別施設計画【カルバート】

| No | 諸元 | | | 諸元 | | | 最新点検結果 | | 補修履歴 | 主な対策内容 | 点検・修繕計画 (●:点検、○:修繕(設計)、◎:修繕(工事)) トンネル附属物修繕計画(△:修繕(設計)),▽:修繕(工事) | | | | | | | | | | 計画期間(R7~R16) 総事業費(百万円) ※点検除く | | | |
|----|------|------|-----------------|-------|------|------|-----------|-----------|----------|-----------------|--|-------|----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|------------------------------------|-------------|----|----|
| | ID | 管理区分 | 施設名 | 構造分類 | 区 | 竣工 | 延長 (m) | 幅員 (m) | 点検 年度 | 判定 年(R7.4時点) | R7 | R8 | R9 | R10 | R11 | R12 | R13 | R14 | R15 | R16 | 本体 | トンネル 附属物 | 合計 | |
| 1 | 2001 | 財産 | 矢向第一陸橋(西側) 地下道 | カルバート | 鶴見 | 不明 | 14.5 | 3.9 | R4 | II | | | | ● | | | | | | ● | | | | |
| 2 | 2002 | 財産 | 矢向第一陸橋東-1地下道 | カルバート | 鶴見 | 不明 | 12.1 | 4.1 | R4 | II | | | | ● | | | | | | ● | | | | |
| 3 | 2003 | 財産 | 矢向第一陸橋東-2地下道 | カルバート | 鶴見 | 不明 | 12.7 | 3.3 | R4 | II | | | | ● | | | | | | ● | | | | |
| 4 | 2004 | 財産 | 梅田川地下道 | カルバート | 鶴見 | 不明 | 50.4 | 2.5 | R4 | II | | | | ● | | | | | | ● | | | | |
| 5 | 2010 | 財産 | 宮ヶ谷地下歩道 | カルバート | 西 | 不明 | 21.0 | 3.0 | R4 | II | | | | ● | | | | | | ● | | | | |
| 6 | 2012 | 財産 | 地下道みなとまちどおり | カルバート | 中 | 1978 | 77.0 | 6.0 | R4 | III | R6 | 防水工 | | ● | | | | | | ● | | | 10 | 10 |
| 7 | 2013 | 財産 | 馬車道地下道 | カルバート | 中 | 1988 | 6.6 | 2.1 | R4 | II | | | | ● | | | | | | ● | | | | |
| 8 | 2014 | 財産 | 花咲町地下道(花咲町入口ES) | カルバート | 中 | 2006 | 23.9 | 2.4 | R4 | II | R5 | | | ● | | | | | | ● | | | | |
| 9 | 2022 | 財産 | 東川島地下道-1 | カルバート | 保土ヶ谷 | 2000 | 27.1 | 3.5 | R2 | II | ひび割れ注入工 | ● | | | ○ | ○ | ● | | | | | | 18 | 18 |
| 10 | 2023 | 財産 | 東川島地下道-2 | カルバート | 保土ヶ谷 | 2000 | 11.0 | 4.0 | R2 | II | ひび割れ注入工 | ● | | | ○ | ○ | ● | | | | | | 18 | 18 |
| 11 | 2026 | 財産 | 環状2号今井IC-1 | カルバート | 保土ヶ谷 | 1998 | 43.6 | 5.8 | R2 | II | | | | ● | | | | | | ● | | | | |
| 12 | 2027 | 財産 | 環状2号今井IC-2 | カルバート | 保土ヶ谷 | 1998 | 89.4 | 5.9 | R2 | II | | | | ● | | | | | | ● | | | | |
| 13 | 2031 | 財産 | 岡崎地下道 | カルバート | 保土ヶ谷 | 1966 | 40.4 | 2.5 | R2 | II | | | | ● | | | | | | ● | | | | |
| 14 | 2032 | 財産 | 宮崎地下道(和田町1号地下道) | カルバート | 保土ヶ谷 | 1999 | 10.0 | 3.1 | R2 | II | | | | ● | | | | | | ● | | | | |
| 15 | 2033 | 財産 | ゆったり坂地下道 | カルバート | 旭 | 不明 | 16.0 | 5.8 | R2 | II | | | | ● | | | | | | ● | | | | |
| 16 | 2034 | 財産 | 西の丘地下道 | カルバート | 旭 | 不明 | 23.0 | 3.0 | R2 | II | | | | ● | | | | | | ● | | | | |
| 17 | 2035 | 財産 | さわら坂地下道 | カルバート | 旭 | 不明 | 15.1 | 5.0 | R2 | II | | | | ● | | | | | | ● | | | | |
| 18 | 2036 | 財産 | 東の丘地下道 | カルバート | 旭 | 不明 | 16.1 | 3.0 | R2 | II | | | | ● | | | | | | ● | | | | |
| 19 | 2037 | 財産 | 出会い坂地下道 | カルバート | 旭 | 不明 | 7.8 | 2.7 | R2 | II | | | | ● | | | | | | ● | | | | |
| 20 | 2050 | 財産 | 文庫ふれあいの道 | カルバート | 金沢 | 1992 | 58.3 | 5.6 | R5 | II | ひび割れ注入工 | | | | ● | | | ○ | ○ | ● | | | 16 | 16 |
| 21 | 2061 | 財産 | 新横浜駅横断地下道 | カルバート | 港北 | 1986 | 39.7 | 4.3 | R6 | II | | | | | | | | | | ● | | | | |
| 22 | 2067 | 財産 | 宏和隧道 | カルバート | 緑 | 1985 | 25.9 | 5.0 | R6 | II | R5 | 断面修復工 | ○ | | | | | | ● | | | | 3 | 3 |
| 23 | 2068 | 財産 | 十日市場地下道 | カルバート | 緑 | 不明 | 24.1 | 5.5 | R6 | II | | | | | | | | | | ● | | | | |
| 24 | 2070 | 財産 | 西之前地下道B | カルバート | 緑 | 不明 | 25.4 | 3.0 | R6 | II | | | | | | | | | | ● | | | | |
| 25 | 2071 | 財産 | 霧が丘地下道 | カルバート | 緑 | 1976 | 18.4 | 4.1 | R6 | II | 断面修復工 | | | | | | | | | ○ | ○ | ● | ● | 22 |
| 26 | 2072 | 財産 | 長津田地下道(歩道) | カルバート | 緑 | 不明 | 37.8 | 3.0 | R6 | II | R3 | | | | | | | | | ● | | | | |
| 27 | 2073 | 財産 | (仮称)川崎16C(増築部) | カルバート | 緑 | 不明 | 16.4 | 6.0 | R6 | II | | | | ● | | | | | | ● | | | | |
| 28 | 2075 | 財産 | 下恩田歩道トンネル | カルバート | 青葉 | 不明 | 23.8 | 3.3 | R6 | II | | | | ● | | | | | | ● | | | | |
| 29 | 2078 | 財産 | 北原地下道 | カルバート | 都筑 | 1986 | 25.1 | 6.0 | R6 | II | | | | | | | | | | ● | | | | |
| 30 | 2082 | 財産 | 上矢部地下道-1 | カルバート | 戸塚 | 不明 | 8.0 | 3.0 | R5 | II | | | | | | | | | | ● | | | | |
| 31 | 2086 | 財産 | 地下道さくら通り | カルバート | 戸塚 | 1988 | 31.5 | 5.5 | R5 | II | | | | | | | | | | ● | | | | |
| 32 | 2087 | 財産 | 堂堂地下歩道 | カルバート | 戸塚 | 1991 | 47.0 | 3.0 | R5 | II | | | | | | | | | | ● | | | | |
| 33 | 2093 | 財産 | 戸塚西口バスセンター地下道 | カルバート | 戸塚 | 不明 | 不明 | 不明 | R5 | II | | | | ● | | | | | | ● | | | | |
| 34 | 2094 | 財産 | 戸塚駅西口地下道 | カルバート | 戸塚 | 不明 | 不明 | 不明 | R5 | II | R3 | | | ● | | | | | | ● | | | | |
| 35 | 2095 | 財産 | 飛石西 | カルバート | 栄 | 不明 | 22.1 | 2.5 | R3 | II | | | | ● | | | | | | ● | | | | |
| 36 | 2097 | 財産 | 新長沼地下道 | カルバート | 栄 | 1988 | 34.0 | 3.0 | R3 | II | | | | ● | | | | | | ● | | | | |
| 37 | 2099 | 財産 | 二ツ橋地下道(歩道) | カルバート | 瀬谷 | 不明 | 98.0 | 3.0 | R3 | II | | | | ● | | | | | | ● | | | | |
| 38 | 2105 | 財産 | (仮称)中和田地下道 | カルバート | 奥 | 不明 | 25.0 | 6.0 | R3 | I | | | | ● | | | | | | ● | | | | |
| 39 | 2106 | 財産 | 今井町隧道 | カルバート | 保土ヶ谷 | 1988 | 118.0 | 5.0 | R2 | II | | | | ● | | | | | | ● | | | | |
| 40 | 2107 | 財産 | 入之谷第2隧道 | カルバート | 保土ヶ谷 | 1997 | 62.6 | 2.5 | R2 | II | ひび割れ注入工 | ● | | | ● | | | ○ | ○ | ● | | | 30 | 30 |
| 41 | 2115 | 財産 | 大田神奈川線本線構断BOX | カルバート | 神奈川 | 2020 | 24.0 | 3.0 | R2 | I | | | | ● | | | | | | ● | | | | |
| 42 | 2116 | 財産 | 大田神奈川線CランプBOX | カルバート | 神奈川 | 2020 | 22.7 | 4.0 | R2 | I | | | | ● | | | | | | ● | | | | |
| 43 | 2117 | 財産 | 高山隧道 | カルバート | 神奈川 | 1986 | 45.0 | 6.0 | H29 | II | | | | | | | | | | ● | | | | |
| 44 | 2118 | 財産 | 西谷地下道(横浜市管理区間) | カルバート | 保土ヶ谷 | 2018 | 52.5 | 2.0 | R3 | I | | | | ● | | | | | | ● | | | | |
| 45 | 2119 | 財産 | 吉野地下道(横浜市管理区間) | カルバート | 保土ヶ谷 | 2021 | 90.3 | 4.0 | R3 | I | | | | ● | | | | | | ● | | | | |
| 46 | 2120 | 財産 | 四季の森地下道 | カルバート | 泉 | 不明 | 20.0 | 5.4 | R5 | II | | | | | | | | | | ● | | | | |