

神奈川県道路公社 道路維持管理計画

～ 「安心・安全は最大のサービス」の実現に向けて ～



真鶴道路（岩大橋）



逗葉新道（逗葉トンネル）

令和8年3月改定



神奈川県道路公社

目 次

1.	背景と目的.....	1
2.	計画策定に向けた基本的な方針.....	6
3.	施設ごとの維持管理実施方針.....	8
4.	『道路維持管理計画』の効果について.....	16

1. 背景と目的

【背景】

神奈川県道路公社は、神奈川県の西湘地域において「真鶴道路（国道135号）」、三浦半島地域において「三浦縦貫道路（県道26号）」「逗葉新道」の合計3路線、約11.3kmの有料道路を管理しています。この3つの道路は橋りょうやトンネルが多く、全延長に占める割合の高いことが特徴です。

現在、各路線の供用開始から真鶴道路が57年、逗葉新道が55年、三浦縦貫道路が25年経過しており、路線毎に施設の高齢化が進んでいます。

公社では、『安全・安心は最大のサービス』を目標に、道路機能を保つための道路巡回や点検作業、損傷に対する補修等の維持管理を実施していますが、老朽化による橋りょう・トンネルなどの損傷や、故障による道路利用者への影響が大きい電気及び機械設備などの不具合の発生が懸念されており、近年の物価や人件費の高騰等を受け、維持管理費用が今後、一層増加することも危惧されます。

一方、有料道路の維持管理、建設費に係る償還、恒常的な維持・修繕などに要する費用は、料金収入で賄うことが基本となりますが、公社所管の3路線の料金収入は、令和2年にⅡ期区間の一部が開通した三浦縦貫道路は増加傾向が顕著であるものの、真鶴道路と逗葉新道は減少傾向にあり、全体的に横ばいとなっています。

こうしたことから、各路線毎の収支は厳しさを増しています。

現在、公社管理の道路は、

- ①地域の産業や経済を支える物流に寄与する中核的な交通インフラ機能
- ②県を訪れる観光客の人流を支える広域的な交通を確保する機能
- ③災害時にも安定した交通機能・防災上の信頼性を確保する機能（緊急輸送道路に指定）

など、県民にとって重要な役割を果たしています。

今後の維持管理上の課題として、老朽化に伴う補修・更新など、維持管理に要する費用の増大が予想されることから、路線の特性や点検結果を踏まえ、予防保全型の維持管理の視点から、トータルコストを抑え、計画的かつ着実に取り組むことが必要です。

公社管理各道路の延長と主な構造物数（令和7年5月現在）

路線名	道路延長 (m)	主な構造物			
		橋りょう※		トンネル	
		橋数	延長 (m)	本数	延長 (m)
真鶴道路 (国道135号)	4,536	6	1,762	2	2,125
三浦縦貫道路 (県道26号横須賀三崎)	4,670	13	2,078	3	984
逗葉新道	2,055	5	53.4	1	522
合計	11,261	24	3,894	6	3,631

※横断歩道橋、ボックスカルバートを含む

【改定の経緯】

平成24年12月に発生した笹子トンネル天井板崩落事故を契機に、高度成長期に整備がすすめられた道路等のインフラの老朽化対策が、全国的な新たな課題として顕在化することとなりました。

国では、国民生活や社会経済活動を支えるインフラについて、戦略的に維持管理・更新等を行うため、「インフラ長寿命化基本計画」を平成25年11月に策定し、平成26年には、道路法を改正し、定期点検の基準を法定化するとともに、橋梁やトンネルなどを対象とした「定期点検要領」を策定し、全国のインフラ管理者に通知しました。

4路線（現在は3路線）の管理を担う当公社でも、老朽化が進む路線の維持管理のコストが中長期的に増大し、安全・安心の確保が困難になることが課題となっていました。

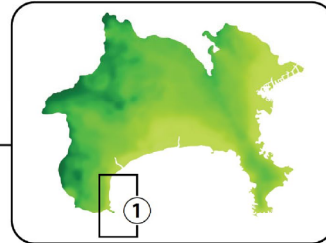
そこで、当公社では、平成27年8月に「神奈川県道路公社 道路維持管理計画」を策定し、専門技術者による定期的な点検・診断の実施と、その結果を踏まえ、早期に予防的にメンテナンスを行うことで、トータルコストの低減を図る「予防保全型」の維持管理への転換を進めてきました。

「道路維持管理計画」は、令和2年12月に改定を行いましたが、この5年間で、計画で定めた管理水準に基づき、1日4回の道路パトロール、年間10回以上の路面清掃、1回以上の除草作業などの維持管理の徹底や、定期点検に基づく修繕などを実施した結果、大きな事故等もなく、適切な維持管理に基づく円滑な道路の運営が実現できたと考えています。

そこで、今回の改定では、前計画の策定後の定期点検結果も踏まえ、今後修繕を行う施設や実施時期などの見直しを行い、前計画と同等以上の管理水準に基づく維持管理を行うこととします。

【管理路線位置図】

1. 西湘地域



① 真鶴道路（真鶴ブルーライン）



- ・真鶴道路（一般国道135号）
- ・湯河原町吉浜～真鶴町岩
- ・延長： 4,536m
- ・供用開始： 昭和43年11月1日（Ⅱ期区間）
- ・道路規格： 湯河原町吉浜地内
第2種平地部 設計速度 70km/h
吉浜～真鶴町岩まで
第3種2級 設計速度 60km/h
→全区間規制速度60km/h
- ・標準幅員： w = 8.0m (0.75 + 3.25 + 3.25 + 0.75)
- ・道路施設
- 橋りょう：

吉浜橋（Ⅱ期）	30.4m
新吉浜橋	857.9m
吉浜2号橋	18.0m
湯河原橋	253.2m
岩大橋	595.0m
福浦ICボックスカルバート	7.5m
計6橋	1,762m
- トンネル：

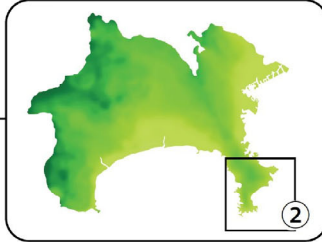
真鶴トンネル	1,565.0m
新島トンネル	560.0m
計2箇所	2,125.0m

真鶴道路
（真鶴ブルーライン）

【真鶴道路の概要】

2. 三浦半島地域

② 三浦縦貫道路(三浦サンサンライン) 逗葉新道



- ・逗葉新道
- ・逗子市沼間5丁目～葉山町長柄
- ・延長: 2,055m
- ・供用開始: 昭和45年4月1日
- ・道路規格: 一般自動車構造設備規則4級
乗用60km/h乗合・貨物40km/h
(道路構造令第3種第2級対応)
- ・道路施設:
- 橋りょう: 0.5KP ボックスカルバート 1.5m
- 1.3KP ボックスカルバート 2.3m
- 1.4KP ボックスカルバート 2.0m
- 1.9KP ボックスカルバート 2.6m
- 料金所大屋根歩道橋 45.0m
- 計5橋 53.4m
- トンネル: 逗葉トンネル 522.0m

三浦縦貫道路II期区間
(開通区間1.9 km)

- ・三浦縦貫道路(県道26号横須賀三崎)
- ・横須賀市衣笠町～横須賀市林5丁目
- ・延長: 4,670m
- ・供用開始: 平成12年3月4日
- ・道路規格: 第1種第3級設計速度60km/h
- ・標準幅員: W=10.5m(1.75+3.5+3.5+1.75)
(高架、トンネル部路肩1.25m)
- ・道路施設
- 橋りょう: 衣笠城趾高架橋 227.0m
- 姫路ヶ谷1号橋 24.2m
- 姫路ヶ谷2号橋 84.0m
- 上の里高架橋 275.0m
- 太田和高架橋 97.0m
- 林高架橋 549.2m
- 衣笠ランプ1号橋 288.0m
- 衣笠ランプ2号橋 38.5m
- 衣笠ランプ3号橋 222.0m
- 林ランプ1号橋 115.5m
- 林ランプ2号橋 144.5m
- 太田和第一地下道 5.5m
- 太田和第二地下道 7.7m
- 計13橋 2,078.1m
- トンネル: 衣笠城趾トンネル 267.0m
- 衣笠太田トンネル511.7m
- 太田和公園トンネル205.0m
- 計3箇所 983.7m

【三浦縦貫道路・逗葉新道の概要】

【『道路維持管理計画』策定の位置づけ】

本計画は、当公社の中期的な経営の指針となる「中期経営計画」の4つの基本方針の「安全安心な施設・設備の充実」のうち、「道路施設等の計画的かつ適切な維持修繕等」を具体化するものです。

また、国が定めるインフラ長寿命化基本計画に基づき、道路管理者が定める「インフラ長寿命化計画」であり、別途定める長寿命化修繕計画「橋梁・トンネル編」の前提となる行動計画です。

中期経営計画（令和4年3月策定）の4つの基本方針

A 安全・安心な施設・設備の充実

- (1) 道路施設等の計画的かつ適切な維持修繕等
 - ・道路施設長寿命化修繕計画の推進及び維持管理計画の改定

B お客様へのサービスの充実

C SDGsの推進

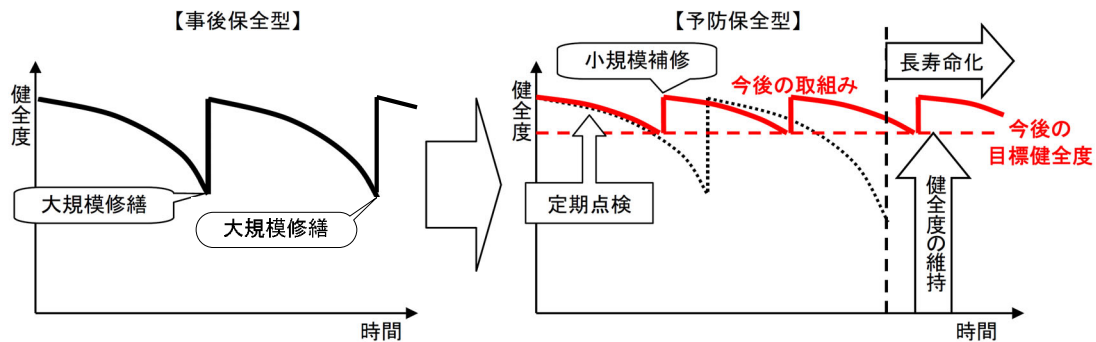
D 経営基盤の強化

【目的】

道路施設の老朽化や維持管理経費の増大が懸念される中で、今後、効率的な日常管理や計画的な補修・修繕を着実に実行することが管理者に求められています。時代の変化に対応した持続可能な維持管理のあり方を追求し、コスト縮減を図り、利用者の視点に立った効率的・効果的な道路維持管理を行っていく必要があります。

損傷が悪化してから修繕を行う、事後的な修繕（事後保全型維持管理）を継続した場合、近い将来、大規模な修繕工事が集中し、短期間の維持管理コストが膨大になります。このため、適切な対応ができず道路利用者への安全・安心なサービス提供に支障が生じることが予想されます。

本計画は、最新の点検結果や、それに伴う修繕の状況等を踏まえ、今後、5年間の予防保全型の維持管理の基本的な取組方針を定めるものです。



予防保全型の維持管理による長寿命化のイメージ

2. 計画策定に向けた基本的な方針

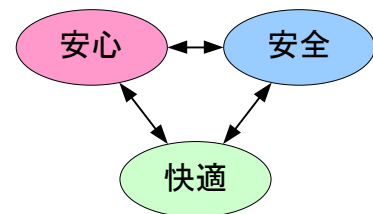
【目標】

～『安全・安心は最大のサービスの実現』～
 着実な業務遂行による適正な道路施設の維持管理の実施

【基本的な方針】

◆基本方針1：利用者の視点に立った安全・安心な道路環境の確保

地域や各路線の特性と厳しい経営状況を踏まえながら、限られた予算においても巡回、点検などの日常管理業務を着実に実施することにより、安全・安心な道路環境を確保する適切な維持管理を目指します。



道路に求められる性能

◆基本方針2：計画的な修繕、更新等による道路施設の長寿命化

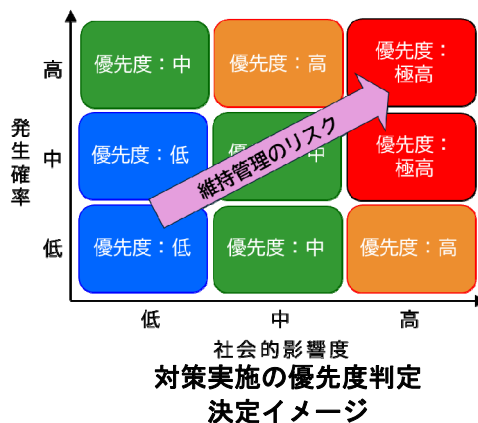
重要な道路施設である橋りょう等を将来に亘って安全に安心して利用していただくため、維持管理リスクに係る優先度の判断を持って、健全性に応じた計画的な修繕・更新等の措置を講じ予防保全に努め、大切な財産である道路施設の長寿命化を目指します。

また、LED照明の計画的な更新により、環境への負荷を低減しSDGsの取組みを推進します。

計画策定にあたり、限られた予算を平準化し、効率的に配分するための評価項目は、「維持管理を怠ったときに事故や不具合が発生する確率（発生確率）」と、「不具合が起こった場合の人命や社会的被害の大きさ（社会的影響度）」の2つの指標で評価し、両者の評価項目を組み合わせて維持管理のリスクとし、対策実施の優先度判定に用いることとします。

維持管理のリスクは「発生確率」と「社会的影響度」の高低を3段階に区分し、定量的・総合的に評価し、これを踏まえ、計画の策定、インフラの維持・修繕、更新を行います。

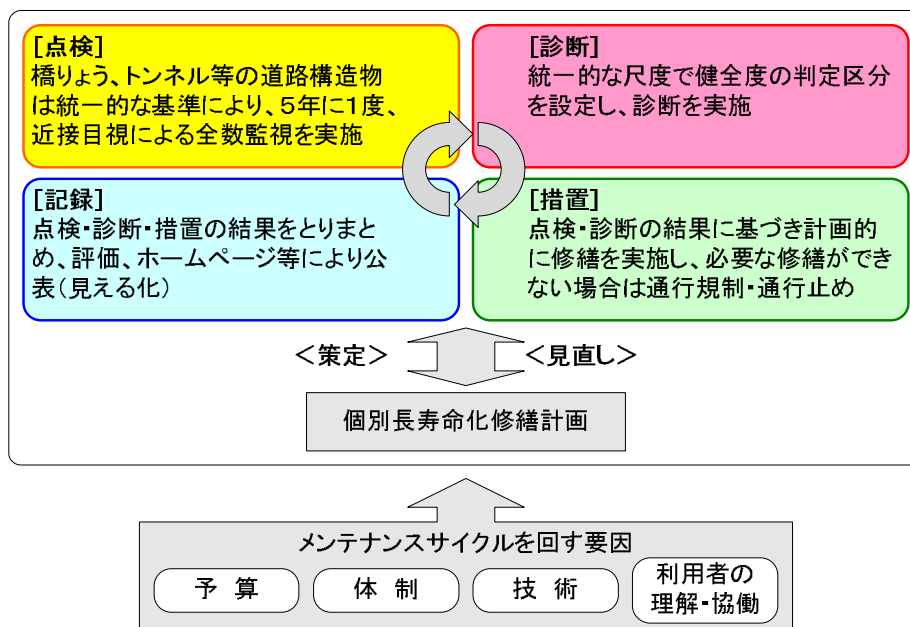
まず、過去の点検結果により、すでに損傷が認められた橋りょう・トンネルについて修繕を行います。これらの橋りょう・トンネルの修繕が完了した後、定期点検に基づき、橋りょう・トンネルの維持管理レベルを踏まえ、予防的な対策を実施します。



◆基本方針3：メンテナンスサイクルによる継続的な維持管理の実施

道路法が改正され点検基準が法定化されたことにより、道路インフラ施設の点検、診断、措置、記録を行う管理者の責任が明確になりました。この具体的な取り組みとして、点検・診断結果に基づき、中期的な視点を持って、インフラの維持修繕・更新等を実施する持続可能なメンテナンスサイクルを実施します。

当会社では、平成27年8月の「神奈川県道路公社 道路維持管理計画」の策定以来、下記のメンテナンスサイクルを実施しています。



メンテナンスサイクルの実施イメージ

3. 施設ごとの維持管理実施方針

3.1 【道路巡回】

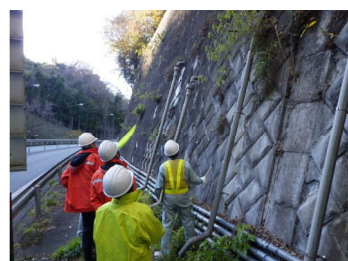
- 道路の異状や損傷、障害物などの危険要因を早期に発見し、道路の保全・交通事故を防止するために日常巡回・定期巡回・異常時巡回の道路巡回を行います。
- 日常巡回は、主に道路パトロール車により、利用車両の通行の安全を確保するよう以下の頻度で実施します。
 - 真鶴道路： 5回／日
 - 三浦縦貫道路・逗葉新道： 4回／日
- 定期巡回は、徒歩により道路施設の状況等を確認するため、月に1回の頻度で実施します。
- 異常時巡回は、大雨、地震等の異常気象時や災害及び交通事故発生時において、道路施設の被災状況や通行の可否を把握し、適切な措置を講じるため、適宜、道路巡回を実施します。
- さらに、防災カルテや道路利用者からの道路の異状などに関する情報の収集にも努め、適宜、道路巡回を実施します。



日常巡回実施状況



台風時の安全確認及び倒木等の撤去



定期巡回実施状況

3.2 【道路清掃】

- 道路清掃は、道路に溜まった土砂や枯葉などによるスリップ事故や排水溝の詰まりによる冠水被害などを防止し、道路が安全・安心に利用でき、走行の快適性や沿道環境の向上のために行います。
- 路面清掃は、以下の回数を目安としつつ、塵埃量の実績に応じた適切な頻度を設定し、実施します。なお、作業の実施にあたっては、路面清掃車による機械清掃を基本とします。
 - 真鶴道路： 年間11回
 - 三浦縦貫道路・逗葉新道： 年間12回
- 排水施設清掃は、土砂の堆積状況などを勘案して1路線当り年1回を目安として行います。
- なお、土砂が詰まりやすい、また交通安全上危険な状況であるなど特別な事情がある場合には、上記によらず適切に行います。

【特別な事情の例】：落葉期の枯葉、台風、暴風被害の後、土砂が堆積しやすい場所の側溝など



路面清掃車による清掃



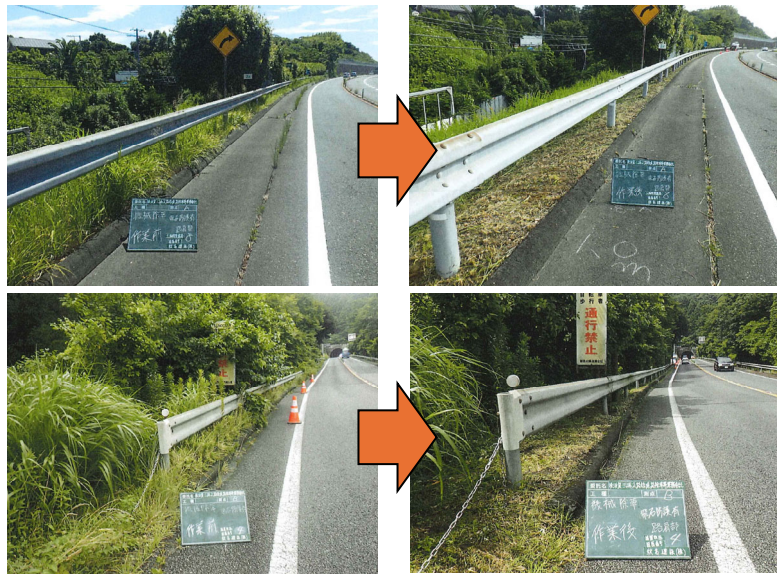
排水施設の清掃



3.3 【除草】

- 除草は、雑草の繁茂により建築限界内に障害が発生することを防止するとともに、通行車両からの視認性を確保するため、原則として、1路線あたり年1回を目安として、次の繁茂状況を目安に、必要な箇所を実施します。
 - 建築限界内の通行の安全確保ができない場合
 - 運転者から交通安全施設等の視認性が確保できない場合
- 道路の構造及び沿道の土地利用の状況、景観への配慮、通行の安全確保のため対応が必要であるなど特別な事情がある場合には、上記によらず適切に行います。

【特別な事情の例】：害虫の発生や種子の飛散などにより、道路利用者や農作物への影響がある箇所、景観地区など特に景観に配慮する必要がある箇所など
- なお、年に複数回の除草が必要な箇所や作業時に交通への影響が大きい箇所などについては、状況に応じて適宜、除草を行います。



雑草の繁茂状況

部分的な除草によるコスト縮減

3.4 【凍雪害対策】

- 凍雪害対策は、冬期の安全で円滑な通行環境確保のため、12月1日から翌年3月31日の期間で、道路上の凍結防止、または除雪を実施します。
- 雪・氷に関する注意報及び低温注意報のいずれかが発令された場合、または路面凍結が予想される区間に設置した温度計の外気温・地温計から路面温度を推測し、凍結の恐れがあると判断した場合、凍結防止剤の散布を行います。
- 積雪の場合、利用者に対する注意喚起だけでは通行に支障を及ぼす恐れのある場合、通行止めを行います。
- 除雪は、冬期の安全で円滑な道路交通確保のため、道路上に降り積もった雪を取り除くものです。管理路線の道路パトロールを実施し、安全な通行が不可能と判断した場合に、交通規制をかけて実施します。
- 三浦縦貫道路においては、当該地域で降雪が多い期間（1月・2月）にホイールローダをリースして準備し、除雪作業に備えます。



積雪による通行止め実施状況

3.5 【構造物の点検・補修】

- 橋りょう、トンネル、門型標識等の大規模構造物の維持・修繕を効率的に行うために、道路法に規定された定期点検を計画的に行います。
 - 5年に1回、近接目視を基本として実施
 - 健全性の診断結果を4段階に区分して評価
 - 健全性に応じ、維持、点検、修繕措置を講ずる
- その他の道路構造物（舗装、のり面・土工構造物、電気・機械設備等）についても、技術基準、指針等に基づき、定期的な点検を行います。

① 橋りょう

- 橋りょう補修にあたっては、橋りょう点検※¹ によって健全性を確認し、『長寿命化修繕計画』※²に基づき計画的に実施します。
- 橋りょう点検では、梯子や橋りょう点検車による点検に加え、近接目視が難しい海上の橋りょうなどにドローン等の新技術の活用を検討し、点検の効率化を図ります。
- 橋りょう補修は、橋りょうの高齢化や自然環境（雨、風など）、外的要因（大型車交通量など）などによる損傷を補修し、安全で円滑な交通を確保するとともに、沿道や第三者への被害防止及び橋りょうの長寿命化を図ります。
- なお、災害などにより、重大な損傷が発生した場合には、緊急的な補修を行います。

※¹ 橋りょう点検：全ての橋りょうを対象に、頻度を定め定期的に点検を実施し、健全性を確認する。

※² 長寿命化修繕計画：全ての橋りょうを対象に橋りょう点検、補修などを効果的、効率的に実施するため、健全性、交通状況、周辺環境などに考慮して優先順位を定め、予算状況に応じて対策を講じるための計画（逐次更新）。



梯子による点検



橋りょう点検車による点検



コンクリート部材の損傷



鋼部材の損傷

② トンネル

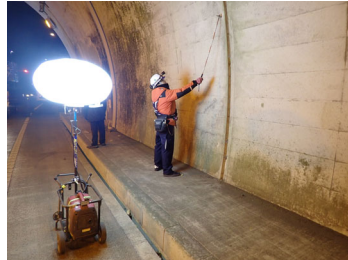
- トンネルの補修はトンネル点検※¹ によって健全性を確認し、『長寿命化修繕計画』※² に基づき計画的に実施します。
- トンネル補修は、漏水やコンクリートのひび割れ、剥離などを補修し、安全で円滑な交通の確保、第三者への被害防止を図ります。
- 災害が発生した場合や点検などにより緊急対策が必要な損傷を発見した場合には、早急に必要な対策を行います。

※¹ トンネル点検：全てのトンネルを対象に、頻度を定め定期的の実施し、健全性を確認する。

※² 長寿命化修繕計画：全てのトンネルを対象に、トンネル点検、補修などを効果的、効率的に実施するため健全性、交通状況、周辺環境などに考慮し、補修などの優先順位を定め、予算状況に応じて対策を講じるための計画（逐次更新）。



高所作業車による点検



覆工の打音検査



覆工コンクリートのひび割れ

③ 舗装

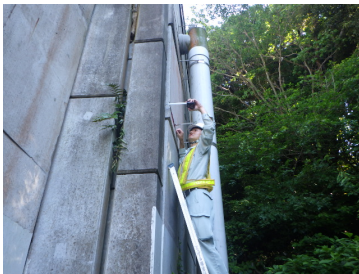
- 舗装補修は、道路上の穴ぼこや路面の凹凸などによる車両損傷や二輪車の転倒防止、騒音・振動の軽減を図り、安全・安心と快適な走行環境を確保するために行います。
- 定期巡回や舗装点検により、不具合を発見次第、速やかに穴ぼこの補修、ひび割れへの補修材の注入、削り取り作業などの応急対策を行います。
- 部分的な補修による対応では安全で円滑な交通が確保できない場合には、全面的な舗装補修を行います。



舗装補修実施状況

④ のり面・土工構造物

- 切土及び盛土法面の崩落や冠水などにより、利用者をはじめ沿道や第三者被害が発生することを未然に防止するため、定期的に点検を実施し、防災対策を行います。
- 危険箇所に対しては、防災カルテの作成や継続的な計測により、変状の早期発見に努めます。
- 点検により対策が必要と判断された箇所の防災対策については、事前通行規制区間の有無や災害発生の危険性などを考慮し計画的に実施します。
- 異常気象や地震などにより被災した場合や点検により緊急性の高い事象が発見された場合は、速やかに対策を行います。



計測状況



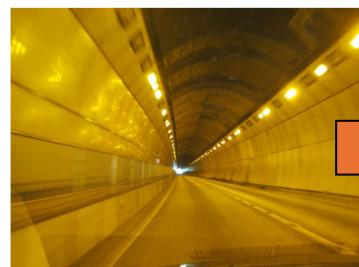
のり面对策（ブロック積み擁壁）

⑤ 照明灯

- 道路やトンネルの照明灯は、道路の見通しの悪い箇所や事故の危険性が高い箇所などにおいては、夜間の車両通行の安全を確保するために設置します。
- ランプ切れなどが発見された場合は、必要な器具や部品の交換を行います。
- LED照明への計画的な更新により、環境への負荷を低減しSDGsの取組みを推進します。



道路照明ランプ交換



トンネル照明のLED化

⑥ 道路施設（電気・機械設備）

- 電気・機械設備（道路情報板、トンネル非常用施設、トンネル換気設備、道路排水設備（ポンプ）など）は、安全な車両の通行をサポートするための重要な施設です。恒常的な稼動が前提であるため、点検によって故障や劣化状況、作動状況を把握します。
- 施設点検は、法令、技術基準、指針等に基づき、定期的に行います。点検により故障などが発見された場合、速やかに補修を行うとともに、点検、障害、修繕履歴データ等を分析・診断し、予防保全に努め、設備の信頼性向上や長寿命化を図ります。
- 設備の施設更新は、設備毎の貢献度（有効性）や信頼性（故障リスク）を総合的に評価し、更新計画に基づき、更新時期の重複を避ける等、予算の平準化を図ります。



道路情報板の点検



道路排水設備の点検



トンネル換気設備の点検

3.6 【災害対応】

- 自然事象（地震又は異常気象等）、個別事象（交通事故、その他）が発生のおそれがある場合又は発生した場合は、道路災害対策要綱に基づき策定した連絡及び各配備体制により、緊急時の対応を行います。
- 異常気象時等により災害や通行止めが発生した場合は、予め覚書を締結した緊急時指定会社の協力により、早期交通開放に努めます。
- 真鶴道路では津波対策として、これまでに津波標識等を設置し、令和7年3月には隣接した道路への非常用出口を整備する等、利用者の安全確保に努めています。更に浸水想定区域を示す路面標示の設置、トンネル内の利用者が迅速に避難できるような情報提供施設の設置、道路利用者が円滑に避難できるようインターチェンジ付近に歩行者用避難階段の設置等の検討を行います。
- 近年、地震、台風、豪雨等による災害が激甚化、頻発化する中、道路の防災性の向上が課題となっています。公社管理道路については、災害時に緊急輸送道路・緊急交通路として地域の基幹的な道路として災害時に確実に機能し、また、利用者の安全が確保できるよう、脆弱箇所の把握や防災工事の実施など、関係機関と連携して防災対策を強化する必要があります。三浦縦貫道路は2024年に発生した能登半島地震と同様に半島地区に位置しているため、今後の防災対策強化の基礎資料となる、地震防災現況調査を実施し脆弱箇所を再点検します。また、逗葉新道においても土砂災害特別警戒区域に含まれる箇所もあるため、防災機能強化検討調査を実施します。



真鶴道路 津波注意標識（設置済）

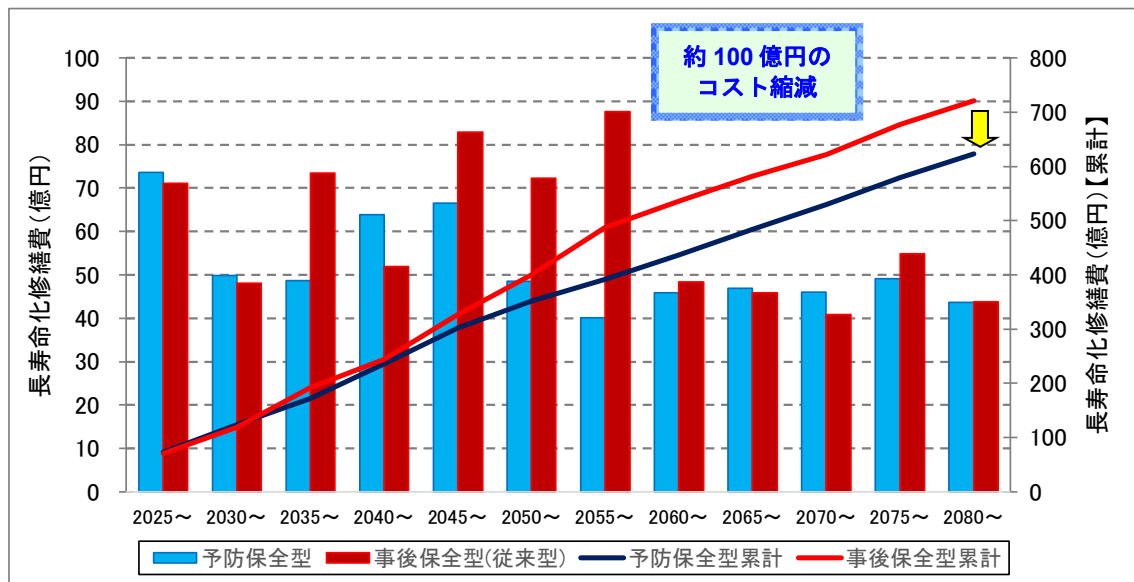
4. 『道路維持管理計画』の効果について

【道路施設の状態（健全性の推移）】

すでに点検を行い、損傷が認められている橋りょう・トンネルについて今後10年間で対策を完了し、その後は予防保全による計画的な対策により、道路の安全性・信頼性を確保していきます。

【コスト縮減効果】

施設毎の実施方針に基づき、予防保全による計画的な対策を基本とした道路維持管理計画の実施により、従来型の事後保全的な対策と比較し、60年間で約100億円のコスト縮減が可能となります。



- ※ 上記は会社が管理する道路施設（橋りょう、トンネル、舗装、道路標識、道路照明施設、電気・機械設備等）を対象とした試算結果です。
- ※ 点検結果および損傷の劣化予測に基づいた試算結果を計上しています。今後実施する点検結果などにより変更になることがあります。
- ※ 公社管理の3路線のうち、逗葉新道を除く2路線は将来的に県に帰属されます。上記グラフは3路線全てを今後60年間対象とした場合の結果です。

60年間のコスト縮減効果