

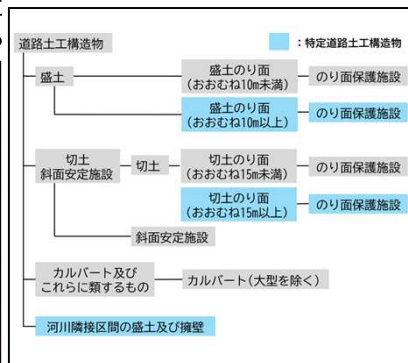
1. 特定道路土工構造物とは

道路土工構造物のうち、自然災害による崩壊が発生した際に長期間の通行止めなどの社会的影響が特に大きいと考えられるものを、特定道路土工構造物といいます。

具体的には、長大切土（高さおおむね15m以上）や高盛土（高さおおむね10m以上）及びそれらの法面保護工と、河川隣接区間に存在する所定の盛土及び擁壁を指します。



<特定道路土工構造物の構成>

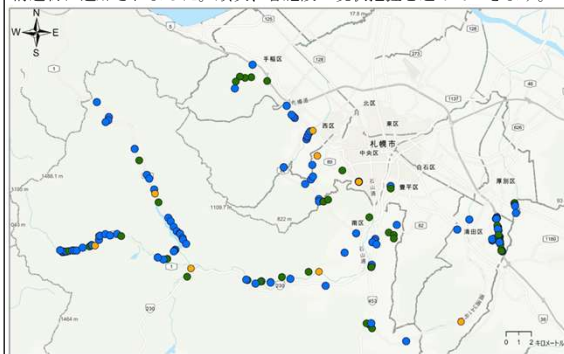


<特定道路土工構造物の定義>

2. 特定道路土工構造物の現状

札幌市が管理する特定道路土工構造物は現時点で161箇所あります。令和元年から令和5年に実施した定期点検（1巡目）の結果は以下のとおりです。

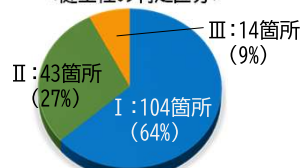
※「河川隣接区間の盛土及び擁壁」は今般の改定により特定道路土工構造物に追加されました。順次、各施設の現状把握を進めていきます。



<特定道路土工構造物の分布>

判定区分	判定内容
I 健全	変状はない、もしくは変状があっても対策が必要ない場合（道路の機能に支障が生じていない状態）
II 経過観察段階	変状が確認され、変状の進行度合いの観察が一定期間必要な場合（道路の機能に支障が生じていないが、別途、詳細な調査や定期的な観察などの措置が望ましい状態）
III 早期措置段階	変状が確認され、かつ次回点検までにさらに進行すると想定されることから構造物の崩壊が予想されるため、できるだけ速やかに措置を講ずることが望ましい場合（道路の機能に支障が生じていないが、次回点検までに支障が生じる可能性があり、できるだけ速やかに措置を講ずることが望ましい状態）
IV 緊急措置段階	変状が著しく、大規模な崩壊に繋がるおそれがあると判断され、緊急的な措置が必要な場合（道路の機能に支障が生じている、また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）

<健全性の判定区分>



<特定道路土工構造物の判定区分別割合>

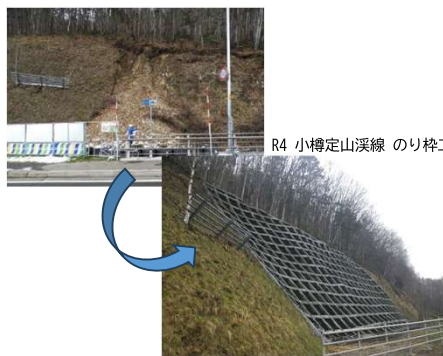
3. これまでの取組と計画の目的

特定道路土工構造物は、箇所ごとの地形や地質、周辺環境等を適切に把握したうえで、定期的に点検を行い、崩壊等につながる変状に対して、適切な時期に適切な対策を施す必要があります。

札幌市では、令和元年度から、特定道路土工構造物の定期点検を開始し、令和2年度には、定期点検結果に基づく措置の考え方などを取りまとめた特定道路土工構造物維持管理計画を策定し、計画的な維持管理に努めています。

これまでの定期点検において対策が必要と判断された16箇所については、順次補修等の対策を進めており、令和6年度末までに8箇所の補修を完了しています。

本計画の対象期間は令和7年度～令和11年度とします。



4. 計画の実施方針

（1）管理目標の設定

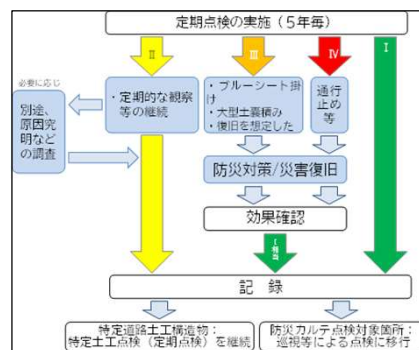
土工構造物の劣化シナリオの不確実性を踏まえつつ、設計当初の性能を維持できるよう、早期措置・予防保全型の維持管理を基本とします。

健全性の判定区分	I (健全)	II (経過観察段階)	III (早期措置段階)	IV (緊急措置段階)
土工構造を主体 (150箇所)	対策不要	経過観察	対策実施 (早期措置)	対策実施 (緊急対策)
コンクリート構造物主体 (11箇所)	対策不要	対策実施を検討 (予防保全)*	対策実施 (早期措置)	対策実施 (緊急対策)

<特定道路土工構造物の管理目標>

（2）定期点検の実施

「道路土工構造物点検要領(令和5年3月 国土交通省)」に基づき、5年に1回の頻度で定期点検を実施していきます。



（3）点検・診断結果に基づく対策

補修工法選定については、各部材、現場条件、点検により把握した変状の状況とその推定要因に適した補修工法を検討します。

5. 計画推進のための取組

早期措置・予防保全型の維持管理によりメンテナンスサイクル（点検・診断・措置・記録）を適切に実施していきます。

点検や補修工事の実施にあたっては、高精度化や効率化、コスト縮減を図るために新技術の活用を検討します。



6. 計画の効果

〇5年に1回を目安とした定期点検を軸に特定道路土工構造物の状態を把握し、継続的に健全性の診断を実施することにより適切な時期に適切な対策を行います。これにより変状が小規模うちに補修が可能となるため費用の縮減につながります。また、人命や財産の喪失につながる崩壊や大規模な変状を未然に防ぎ、道路利用者の安全・安心を確保します。

〇点検、診断、補修に最新の知見と技術を積極的に活用することで、効率的、効果的な維持管理を行います。

