

札幌市アンダーパス等 長寿命化修繕計画

令和3(2021)年12月改定

札幌市建設局土木部道路維持課

目 次

1 はじめに	1
2 計画対象	3
3 現状と課題	6
4 基本的な考え方	8
5 本計画の取り組み	10
6 アンダーパス等点検計画・修繕計画.....	16

1 はじめに

◆本計画について

平成 29 年 5 月現在、札幌市管理の道路を構成する道路施設のうち、内空幅 5.5m 以上の大型カルバート構造のアンダーパスや道路横断ボックスは 14 施設、道路を落石又は雪崩等から防護する覆道（シェッド）は 3 施設あります。

これらの施設は現在、建設後 50 年以上の高齢といわれる施設はありませんが、20 年後には約 3 割、30 年後には約 5 割が高齢化した施設となります。これまでと同様に「傷んでから直す」といった維持管理を継続した場合、施設の老朽化は着実に進行し、老朽化に伴う大規模な修繕や更新によって道路サービスの低下が懸念されるほか、一時期に集中して多額の費用が必要となります。限られた維持管理予算の中で、将来にわたって安全・安心な「さっぽろのみち」を維持していくため、これらの施設について長寿命化の推進やライフサイクルコストの縮減を図るなど、長期的な視点から計画的かつ効率的な維持管理手法を構築する必要があります。

札幌市では、平成 22 年 3 月に「札幌市道路維持管理基本方針（令和 3 年 4 月改訂）」を策定し、道路の効率的な維持管理を実現するための基本的な考え方や取組方針を定めています。本計画はこの基本方針に基づくとともに、平成 26 年度に国土交通省から公布された「道路法施行規則の一部を改正する省令」及び「トンネル等の健全性の診断結果の分類に関する告示」に基づくメンテナンスサイクル（点検・診断・措置・記録）の考え方を取り入れ、計画的かつ効率的に点検及び補修を行うための取り組みについて定めています。

今回の改定は、令和 3 年 4 月 1 日から施行された道路メンテナンス事業補助制度の要件となる新技術等の活用に関する目標を定め、時点更新を行ったものです。

今後も、日進月歩で開発が進んでいる新技術や新たな知見を積極的かつ柔軟に採用しながら、本計画に基づいた点検及び補修を進め、将来にわたり、市民の皆さんに安全・安心な道路を利用していただけるよう取り組んでまいります。

（参考）「札幌市道路維持管理基本方針」

札幌市道路維持管理基本方針では、安全・安心で良好な道路サービスを次代につなげるべく、長期的な視点にたち、計画的・効率的な維持管理の実現に向けた 4 つの視点に基づく取組方針を定めています。

〈表紙〉



〈計画的・効率的な維持管理の実現に向けた 4 つの視点〉

I 長寿命化の推進

橋梁などの大型構造物や劣化予測が可能な施設については、施設の長寿命化を推進し、既存ストックの有効活用を図る。

II ライフサイクルコストの縮減

施設の規模や構造などの特性に応じて、最適な補修工法や時期等を定め、ライフサイクルコストの縮減を図る。

III 事業の平準化

事業効果の検証や計画の見直しなどを適宜行い、中長期的な予算や事業の平準化を図る。

IV 市民ニーズの反映

施設の管理目標や事業効果などを市民へ積極的に情報提供し、透明性の向上に努めるとともに、市民ニーズや社会的な要請を的確に捉え、維持管理行政に適切に反映する。

図 1-1 札幌市道路維持管理基本方針

※ライフサイクルコスト(LCC)：道路施設にかかる生涯コスト。建設から補修および更新までの全期間に要する費用

◆本計画の位置付け

本計画は、札幌市道路維持管理基本方針に基づく施設別補修計画です。また、平成26年4月に総務大臣より策定要請のあった「公共施設等総合管理計画」に相当する札幌市の行動計画「札幌市市有建築物及びインフラ施設等の管理に関する基本的な方針」の考え方を反映した個別計画としても位置付けられます。

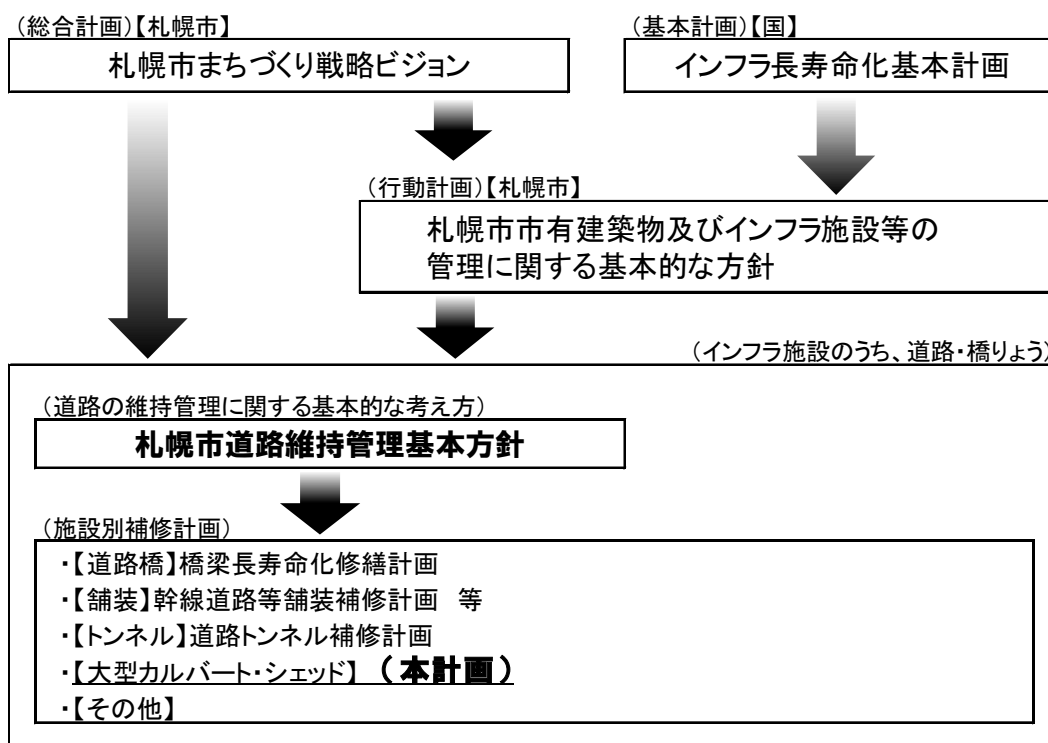


図 1-2 本計画の位置付け

2 計画対象

◆対象施設

本計画の対象施設は、札幌市管理の道路を構成する(1)道路横断施設及び(2)覆道の全17施設としています。なお、札幌市において策定している橋梁長寿命化修繕計画や道路トンネル補修計画の対象施設は、本計画の対象から除きます。

表 2-1 対象施設

対象施設	施設数	道路横断物件	適用条件
(1)道路横断施設	14 施設	鉄道・道路・河川	<ul style="list-style-type: none">・内空幅 5.5m 以上、土被り概ね 1 m 以上の大型カルバート*を有する施設 (「アンダーパス [道路掘下式の立体交差]」や「道路の下に河川、通路がある施設」)・鉄道高架による立体交差は除く。
(2)覆道	3 施設	なし	<ul style="list-style-type: none">・落石防護又は防雪のため道路を覆った施設 (ロックシェッドやスノーシェッドなど)

※次ページ参照



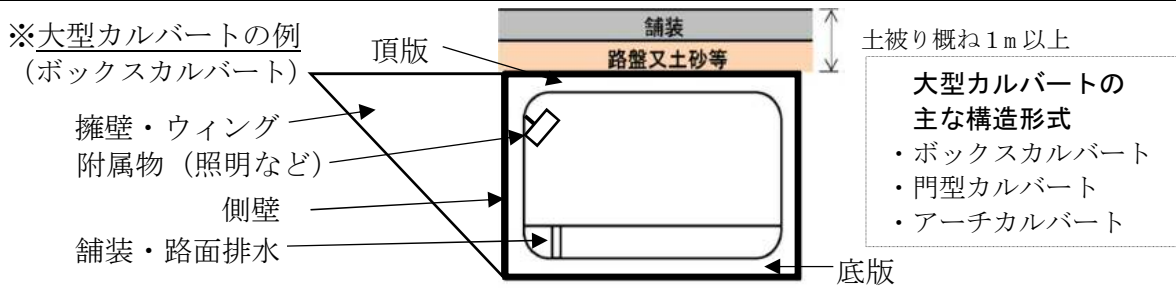
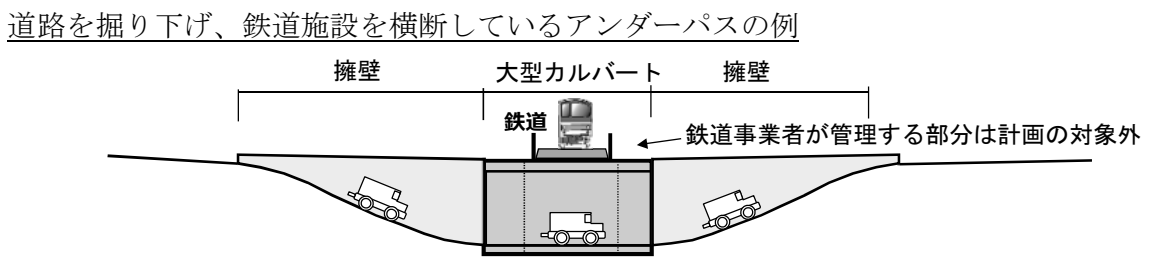
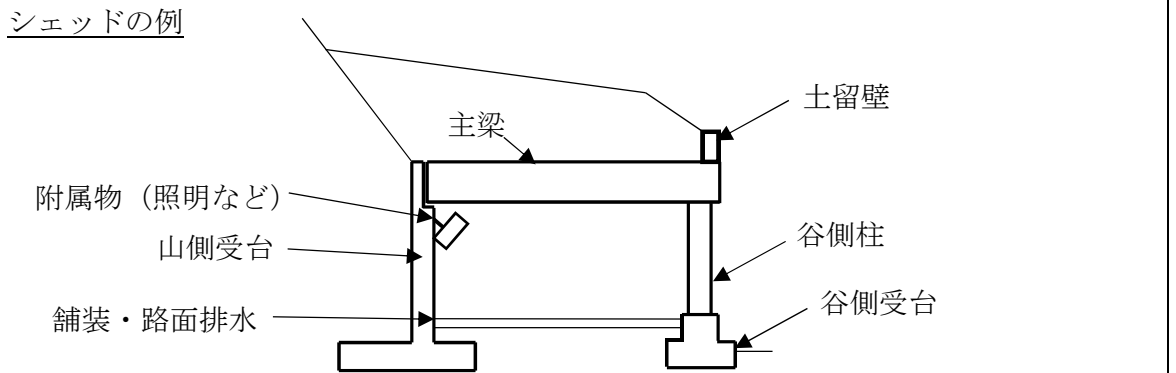
写真 2-1 道路横断施設 (アンダーパス)



写真 2-2 覆道 (スノーシェッド)

◆施設の機能と対象範囲

各道路施設は一般に以下の機能を有する施設です。本計画が対象とする範囲は、損傷等の発生によって道路の構造又は交通に大きな支障を及ぼすおそれのある大型カルバート、シェッド、シェルター、擁壁など以下に示す部分です。

(1) 道路横断施設	
施設の機能	①アンダーパス 掘り下げ式の立体交差によって、鉄道や道路など交通相互の影響をなくし安全かつ円滑な交通を確保している施設です。一方を掘り下げている構造であるため、大型カルバートの前後には擁壁が設置されています。
	②道路横断ボックス 道路の下に河川、通路などの空間を得るため、盛土あるいは地盤内に設けられる大型カルバートによって、道路が構成される施設です。
対象範囲	<p>※大型カルバートの例 (ボックスカルバート)</p>  <p>道路を掘り下げ、鉄道施設を横断しているアンダーパスの例</p> 
	(2) 覆道
施設の機能	③ロックシェッド 道路の側方に余裕がなく落石の発生しやすい急斜面があるところで一般的に建設される落石から道路を防護するための施設です。
	④スノーシェッド 山間部の道路などで雪崩や吹きだまりが発生するおそれのある箇所に建設される防雪施設です。
	⑤スノーシェルター
対象範囲	<p>シェッドの例</p> 

◆施設諸元と位置

計画対象の17施設は15路線にあり、鉄道と交差している施設が7施設、道路と交差している施設が3施設、河川と交差している施設が4施設あります。

表 2-2 計画対象の施設諸元

種別	交差	管理区	名称	路線種別	路線名	施設規模(m)	
						延長※	内空幅
アンダーパス	鉄道	中央	1 東8丁目アンダーパス	市道	真駒内篠路線	300.0	19.6
			2 苗穂アンダーパス	市道	苗穂丘珠線	390.0	20.5
		北	3 百合が原公園アンダーパス	市道	百合が原区画整理31号線	311.0	23.5
			4 篠路アンダーパス	道道	花畔札幌線	359.0	19.5
		白石	5 菊水アンダーパス	市道	旭山公園米里線	457.0	18.0
			6 もみじ台通アンダーパス	市道	厚別東北郷線	225.9	20.5
		厚別	7 上野幌アンダーパス	市道	里塚・上野幌連絡線	60.0	21.5
			豊平	8 羊ヶ丘アンダーパス	市道	羊ヶ丘線	498.8
道路横断ボックス	道路	中央	9 平和大橋左岸カルバート	市道	平和通中央線	22.2	6.0
		南	10 澄川4条カルバート	道道	西野真駒内清田線	31.2	6.0
	河川	豊平	11 中の島2条カルバート	道道	西野白石線	26.9	5.6
			12 月寒東2条カルバート	市道	北野通線	34.0	6.3
		南	13 石山2条カルバート	市道	川沿石山連絡線	43.9	8.9
			手稲	14 新発寒6条カルバート	市道	稲積前田連絡線	25.8
覆道	—	南	15 木挽覆道	道道	小樽定山溪線	90.0	8.8
			16 白滝覆道	道道	小樽定山溪線	80.0	9.5
			17 高原覆道	道道	小樽定山溪線	356.0	9.0

※No. 1～8のアンダーパスは擁壁部分を含む。その他は施設内空の延長。

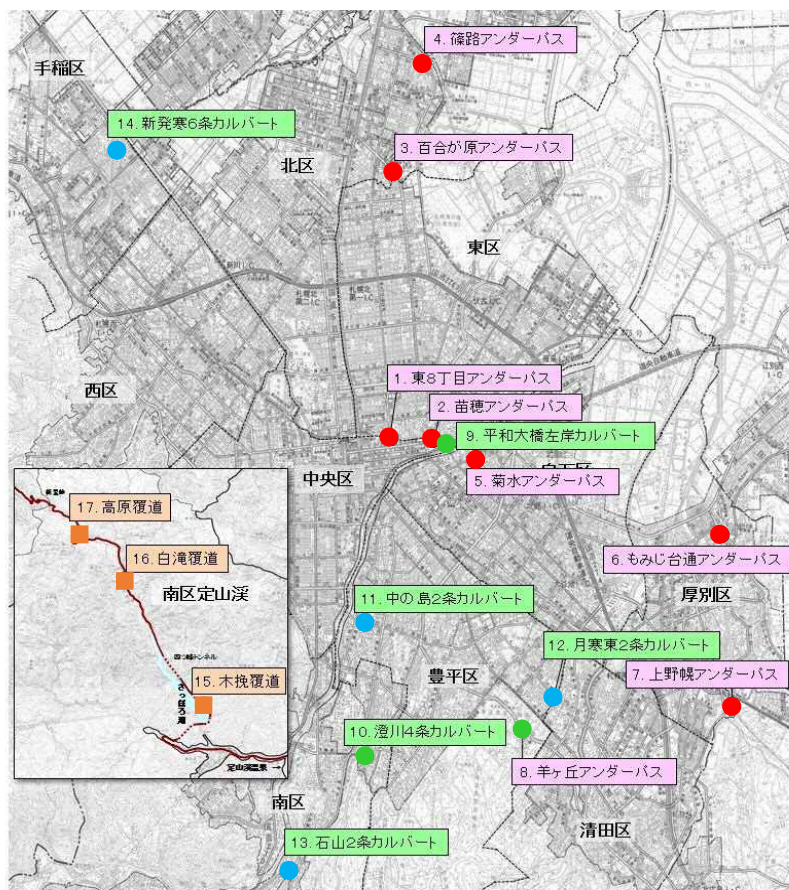
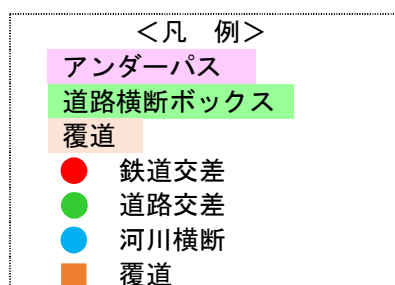


図 2-1 位置図

3 現状と課題

◆進む老朽化

2017年3月末現在、計画対象の17施設には建設後50年以上の高齢といわれる施設はありませんが、20年後（2036年度）には約3割、30年後（2046年度）には約5割（9施設）が高齢化した施設となります。

これらの施設すべてをこれまでと同様に「傷んでから直す」といった維持管理を継続した場合、施設の老朽化は着実に進行し、老朽化に伴う大規模修繕や更新によって道路サービスの低下が懸念されるほか、一時期に集中して多額の費用が必要となります。

限られた維持管理予算の中で、将来にわたって安全・安心な「さっぽろのみち」を維持していくため、これらの施設について長寿命化の推進やライフサイクルコストの縮減を図るなど、長期的な視点から計画的かつ効率的な維持管理手法を構築する必要があります。

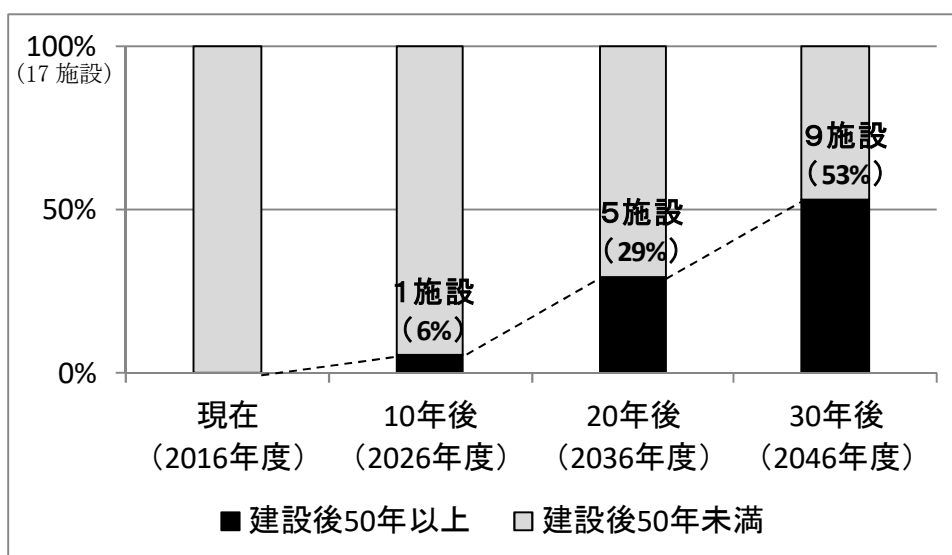


図 3-1 高齢化する施設割合の推移

◆施設の状態（点検結果）

本計画の対象施設は、平成25年度から近接目視による点検を実施しています。平成27年度及び平成28年度に点検を行った施設については、平成26年度に公布された国土交通省令及び告示に基づく点検を実施しています。

新要領はこの国土交通省令及び告示に基づく点検要領です。旧要領は平成25年度以前の札幌市独自の判定区分に基づく点検要領です。

表 3-1 施設の点検結果（平成29年4月時点）

点検年度 (使用要領)	施設名	路線名	完成年度 (西暦)	延長(m)	幅員(m)	判定区分	主な変状
平成25年度 (旧要領)	東8丁目アンダーパス	市道真駒内篠路線	1972	300.0	19.6	Ⅲ*	擁壁部の剥離など
	苗穂アンダーパス	市道苗穂丘珠線	1988	390.0	20.5	Ⅱ*	擁壁部のうきなど
	百合が原公園アンダーパス	市道百合が原区画整理31号線	1998	311.0	23.5	Ⅲ*	擁壁部の剥離など
	篠路アンダーパス	道道花畔札幌線	2002	359.0	19.5	Ⅱ*	擁壁部のひび割れなど
	菊水アンダーパス	市道旭山公園米里線	1982	457.0	18.0	Ⅲ*	擁壁部の剥離など
	もみじ台通アンダーパス	市道厚別東北郷線	1979	225.9	20.5	Ⅲ*	擁壁部の剥離など
	上野幌アンダーパス	市道里塚・上野幌連絡線	2004	60.0	21.5	Ⅱ*	頂版のうきなど
	羊ヶ丘アンダーパス	市道羊ヶ丘線	1984	498.8	25.8	Ⅲ*	目地材の破損など
	木挽覆道	道道小樽定山溪線	1981	90.0	8.8	Ⅲ*	目地部からの漏水など
	白滝覆道	道道小樽定山溪線	1998	80.0	9.5	Ⅲ*	谷側柱の剥離など
	高原覆道	道道小樽定山溪線	2000	356.0	9.0	Ⅱ*	下部工のうきなど
平成27年度 (新要領)	平和大橋左岸カルバート	市道平和通中央線	2002	22.2	6.0	I	軽微なひび割れ
	澄川4条カルバート	市道平岸澄川1号線	不明 1990以前	31.2	6.0	II	頂版のひび割れなど
	新発寒6条カルバート	市道稲積前田連絡線	2008	25.8	9.6	II	頂版のひび割れなど
平成28年度 (新要領)	中の島2条カルバート	道道西野白石線	2011	26.9	5.6	II	頂版のひび割れなど
	月寒東2条カルバート	市道北野通線	不明 1990以前	34.0	6.3	II	頂版のひび割れなど
	石山2条カルバート	市道川沿石山連絡線	不明 1990以前	43.9	8.9	II	目地付近のひび割れなど

※平成25年度当時の判定区分を現在の判定区分（健全性の4段階評価）に読み替えたものです。

表 3-2 健全性の診断区分

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べき状態。
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。

4 基本的な考え方

◆施設特性に応じた維持管理区分

計画対象の17施設は、従来の維持管理に加え、計画的な点検に基づく予防保全又は事後保全による維持管理を表4-1の区分で導入し、管理目標に基づく計画的かつ効率的な補修を行っていきます。

予防保全による維持管理は、損傷が軽微な段階から補修を行うことによって長寿命化を図りコスト削減を目指していくものです。

事後保全による維持管理は、現状の損傷程度や劣化の進行、施設規模などを勘案し、安全上の問題が生じる前の段階で補修を行っていくものです。

表4-1 維持管理区分

	グループ	適用条件	維持管理区分	施設数
重要施設	アンダーパス	施設内空が緊急輸送道路 ^{※1} 又は幹線道路 ^{※2} 、補助幹線道路 ^{※3} である道路を構成する道路施設	予防保全	11
	覆道			
一般施設	道路横断ボックス	施設内空が上記以外の道路又は河川として利用されている道路施設	事後保全	6

※1：地震直後から発生する緊急輸送を円滑かつ確実にを行うため、高速道路や国道、これらを連絡する幹線的な道路並びにこれらの道路と防災拠点と相互に連絡する道路。

※2：都市間の主要拠点を連絡するなど、概ね20m以上の道路。

※3：幹線道路や住区内主要施設へ接続するなど、概ね12m以上20m未満の道路。

【参考】札幌市道路維持管理基本方針の一部抜粋

表4-2 維持管理区分の基本的分類（案）

区分	実施内容	適用対象	対策実施時期と管理水準のイメージ
【導入】 計画保全 計画的な点検による維持管理	予防的保全 ・劣化曲線により機能低下が把握でき、目標水準に達する前にLCC最小となる予防的な補修工法等を実施 （劣化損傷が軽微な段階で対応）	・劣化予測が可能で、かつ予防的な保全により長寿命化を図り、LCC最小化が期待できるもの	
	事後的保全 ・目標水準に達した段階で最適な対策を実施 （劣化損傷が顕在化した段階で対応）	・現時点で予防的保全が事実上困難なもの（劣化予測が不可、体制的に不可など） ・劣化損傷が表面化してからも影響が少ないもの	<p>目標水準：耐久性、安全性、快適性、経済性のバランスを総合的に考慮した水準</p>
【従来】 観察保全 日常のパトロール等による維持管理	・パトロール等に基づき、施設性能が限界水準前後に到達したことを確認してから対策実施 ・劣化損傷が顕在化し、交換や更新などで対応	・「壊れてから取り替える」ことで対応しても影響が少ない、計画保全に比べてコスト的に問題が少ないと想定されるもの 限界水準：施設が壊れたり、管理瑕疵を回避する水準	

◆管理目標

本計画の対象施設は、定期点検によって施設の状態をⅠ～Ⅳの4段階で健全性を評価し、維持管理区分に応じた以下の段階を目安に補修を実施していきます。

予防保全による維持管理は、損傷が軽微な予防保全段階（健全性：Ⅱ）で補修を実施していきます。

事後保全による維持管理は、安全上の問題が生じる前に早期措置段階（健全性：Ⅲ）で補修を実施していきます。

表 4-3 管理目標（補修時期の目安）

健全性の評価		緊急性なし ←————→ 緊急性あり 安全 対策要			
		Ⅰ 健全	Ⅱ 予防保全段階	Ⅲ 早期措置段階	Ⅳ 緊急措置段階
区 措 分 置	予防保全	—	補修を実施		
	事後保全	—		補修を実施	

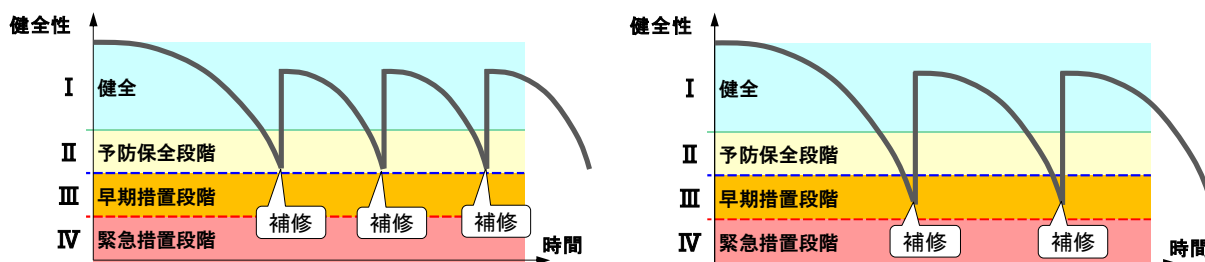


図 4-1 予防保全（左図）と事後保全（右図）の補修サイクルのイメージ

表 4-4 管理目標から補修対象とする施設（平成 29 年 3 月時点）

維持管理区分	グループ	補修対象	
		施設数	施設名称
予防保全	アンダーパス	8 施設	東 8 丁目アンダーパス、百合が原公園アンダーパス、菊水アンダーパス、もみじ台通アンダーパス、羊ヶ丘アンダーパス、篠路アンダーパス、苗穂アンダーパス、上野幌アンダーパス
	覆道	3 施設	木挽覆道、白滝覆道、高原覆道
事後保全	道路横断ボックス	—	—

5 本計画の取り組み

◆定期点検・診断

(1) 点検要領

札幌市では、平成30年度に国土交通省において策定された点検要領である「シェッド、大型カルバート等定期点検要領 平成31年3月 国土交通省 道路局 国道・技術課」に基づき定期点検を実施していきます。

(2) 定期点検の実施

札幌市において、関連法令に基づき、本計画の道路施設について近接目視による定期点検を5年に1回の頻度で行うこととし、その診断結果は4段階（Ⅰ～Ⅳ）の健全性区分によって判定します。点検・診断結果等については、施設利用期間中、記録・保存します。



写真 5-1 近接目視による点検状況（左）、触診による取付確認状況（右）

対象施設の点検計画や点検結果については、国が定める統一の様式によって作成し、その内容は国土交通省のホームページで公表されます。

点検の結果、Ⅳ判定（緊急措置段階）となった場合には、道路の利用状況等により必要に応じて通行止めや通行規制等の緊急対応を実施し、措置方法（「緊急修繕」・「更新」・「撤去」）を検討します。

補修を行うまでの期間など、施設の状態は日常の道路パトロールによっても把握し、安全確保に努めていきます。

(3) 新技術の活用

令和4年度から令和8年度までに、点検を実施するすべての施設について、「点検支援技術性能カタログ（案）」の更新を都度確認して活用可能な技術が無いか注視し、その他近接目視点検を充実・補完・代替する技術などの活用を検討します。

(4) 費用の縮減

新技術を活用することで、従来点検と比べて点検に係る日数の削減を図り、5年間で点検費用について約1割程度の縮減を目指していきます。

◆標準的な補修工法

対象施設で主に採用する標準工法は以下のとおりです。

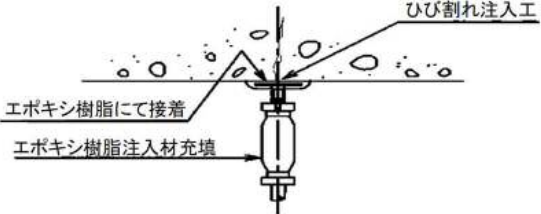
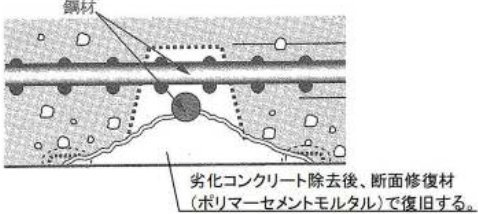

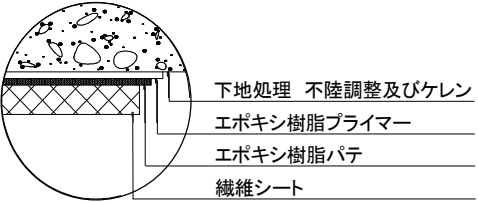
表 5-1 標準工法

施設を構成する主な部材		補修工法
コンクリート	<カルバート> 頂版・側壁・ウイング 等	・ひび割れ補修 (劣化因子の遮断) ・断面修復 (劣化因子の除去)
	<シェッド> 主梁・山側受台・谷側柱 等	・含浸材塗布工法 (劣化速度の抑制) ・表面被覆工法 (劣化因子の遮断)
	<その他> 擁壁	
その他	継手部・高欄・防護柵	・取替え

劣化速度の抑制が期待できる「含浸材塗布工法」など、長寿命化に寄与できる補修工法を積極的に採用していきます。また、コンクリートの剥落などによって道路利用者への影響が懸念される部位の補修については、断面修復やひび割れ補修に加え、剥落防止シートを併用し、安全確保に努めます。

標準工法のほか、新工法や新材料などの新技術等の活用により効率的・効果的と判断できる補修工法についても、施工条件等を考慮し、合理的と判断される場合は採用を検討します。

表 5-2 標準工法の説明と概要図 (参考)

標準工法の説明	補修概要図 (参考)
<p>◆ひび割れ補修</p> <p>ひび割れ箇所へ樹脂注入などを行い、コンクリート中への劣化因子の侵入を遮断します。</p>	
<p>◆断面修復</p> <p>コンクリート部分が劣化により元の断面を喪失した場合などに、コンクリートを鋼材部分まで除去し、鋼材部分の防錆対策を行ったうえで、ポリマー系の断面修復材により復旧するものです。</p>	
<p>◆含浸材塗布工法</p> <p>コンクリート表面に含浸材を噴霧又は刷毛で塗布することにより、コンクリート中への劣化因子の侵入防止または鉄筋腐食作用の抑制に期待ができる工法です。</p>	
<p>◆表面被覆工法</p> <p>コンクリート表面に樹脂系の材料などを被覆することで劣化因子の遮断を図る工法と繊維シートなどを貼り付けることで剥落を防止する工法があり、内空が道路である場合には、これらの工法を併用し安全を確保します。</p>	

国土技術政策総合研究所プロジェクト研究報告第4号平成18年1月 参考
コンクリートのひび割れ調査、補修・補強指針-2013- 参考

◆優先順位の考え方

管理目標から補修対象とした施設は、健全性と重要度から補修の優先順位付けを行います。

健全性は、定期点検結果（健全性の4段階評価）を基本として採用します。

重要度は、施設内空の道路交通の状況や鉄道との交差状況、防災上重要となる緊急輸送道路の指定の有無などを総合的に判断します。

健全性と重要度から補修対象施設をマトリクスに当てはめ、補修の優先順位を判断します。マトリクスから得られる平成29年3月末時点の補修グループは表5-3のとおりです。

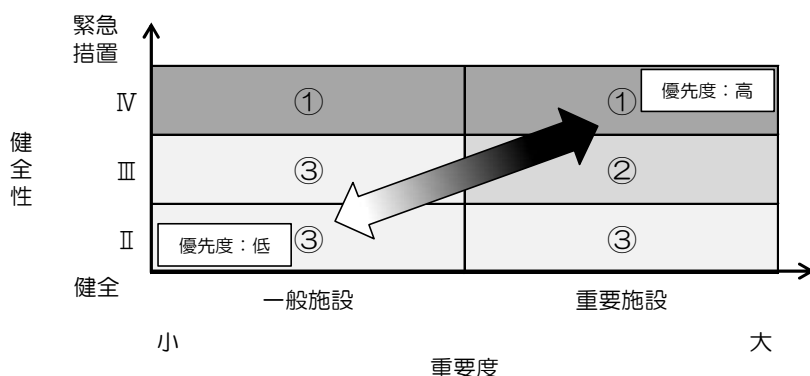


図5-1 優先順位設定マトリクスのイメージ

表5-3 補修グループの分類（平成29年3月末時点）

	補修グループ	施設数	施設名称（判定区分）
補修対象	①	0施設	<Ⅳ判定の緊急措置が必要な施設> 該当なし
	②	7施設	<Ⅲ判定の重要施設> 東8丁目アンダーパス（Ⅲ*） 百合が原公園アンダーパス（Ⅲ*） 菊水アンダーパス（Ⅲ*） もみじ台通アンダーパス（Ⅲ*） 羊ヶ丘アンダーパス（Ⅲ*） 木挽覆道（Ⅲ*） 白滝覆道（Ⅲ*）
	③	4施設	<上記以外の施設> 苗穂アンダーパス（Ⅱ*） 篠路アンダーパス（Ⅱ*） 高原覆道（Ⅱ*） 上野幌アンダーパス（Ⅱ*）
補修対象外	—	6施設	平和大橋左岸カルバート（Ⅰ）、澄川4条カルバート（Ⅱ）、 新発寒6条カルバート（Ⅱ）、中の島2条カルバート（Ⅱ）、 月寒東2条カルバート（Ⅱ）、石山2条カルバート（Ⅱ）

優先度：高
↑
↓
優先度：低

※の判定は、平成25年度当時の判定区分を現在の判定区分（健全性の4段階評価）に読み替えています。

また、重要度の高い施設順に記載していますが、今後の点検結果や関連機関等との協議調整等により補修順は前後することがあります。

◆工事計画（案）

平成 29 年 3 月末時点において、補修が必要と判断される施設は 11 施設です。

工事の計画期間は平成 31 年～平成 35 年（5 年間）とし補修を進めていきます。補修工事については、補修優先順位の高い施設から順次行っていきます。

平成 30 年度からは工事に向けた調査・設計を予定しており、最新の点検結果を反映していくため、現時点において試算している概算工事費は変わることがあります。また、今後の点検で補修を必要とする施設が新たに発見された場合は、補修グループへの追加を検討します。最新の点検結果等を踏まえ、工事計画（案）は随時更新していきます。

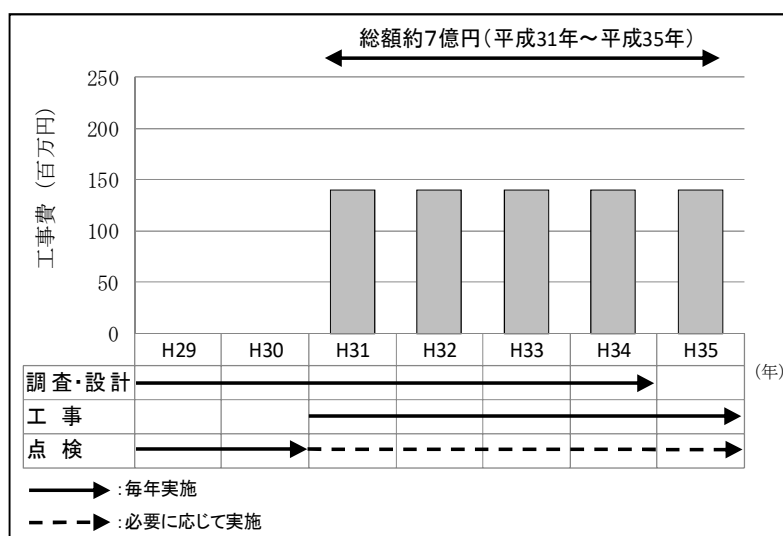


図 5-2 補修時期と概算工事費（案）

◆事業効果

予防保全など計画的な維持管理を基本とした長寿命化修繕計画の推進により、全17施設を事後保全型とした場合の維持管理と比較し、50年間のシミュレーションをした結果、約46億円のコスト削減効果があると試算しています。

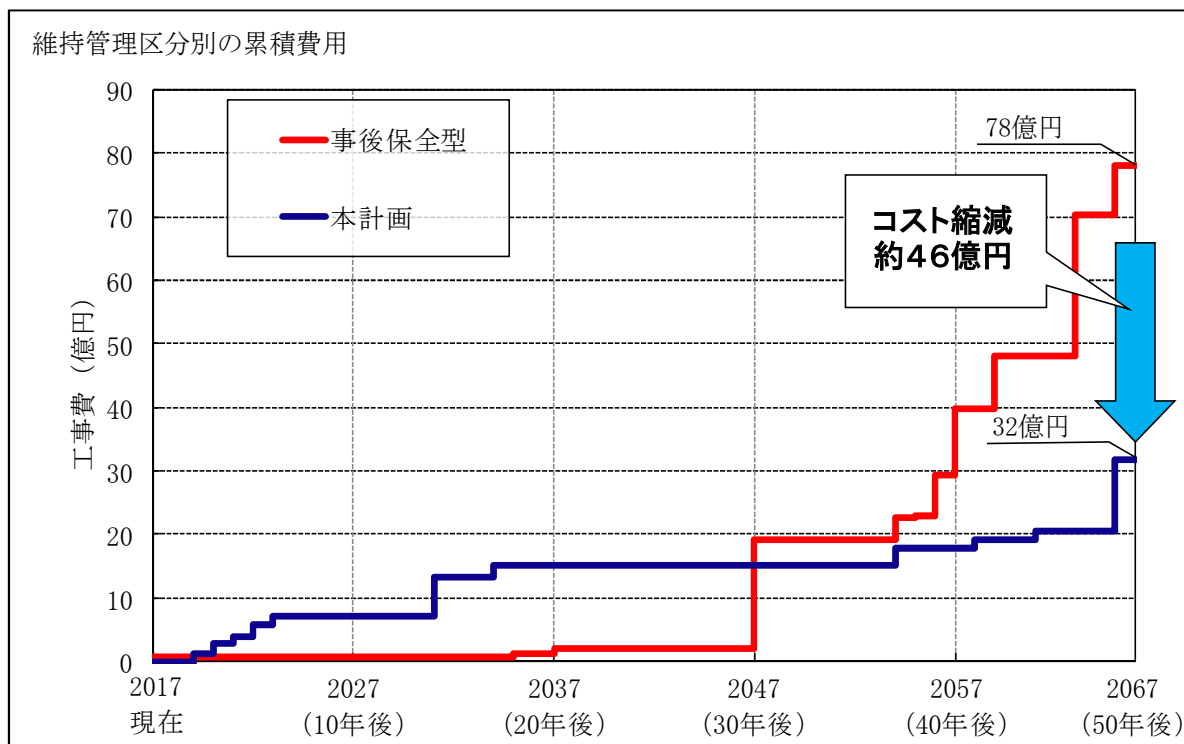


図 5-3 コスト削減効果の試算

表 5-5 試算条件

維持管理区分		施設数	更新期間	対策時期
本計画	予防保全	11 施設	150 年	Ⅲ判定になる直前
	事後保全	6 施設	75 年*	Ⅳ判定になる前
事後保全型	事後保全	17 施設	75 年*	Ⅳ判定になる前

※減価償却資産の耐用年数より75年として試算。

◆中長期的な計画の運用

本計画は、事業効果で示す施設の長寿命化やライフサイクルコストの縮減に向けて、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とともに記録し、次の点検・診断等に活用するという「メンテナンスサイクル」を推進していきます。また、以下の図 5-4 に示す評価・改善を踏まえた実効性を向上させる仕組みにより、本計画を運用していきます。

そのほか、定期点検の結果はデータベースに入れ更新し、今後の修繕計画の策定に活用するとともに、日常的な管理や災害などの緊急時にも有効活用していきます。

補修など対策が実施されたものについては、補修履歴としてデータベースに更新し、今後の維持管理に活用していきます。

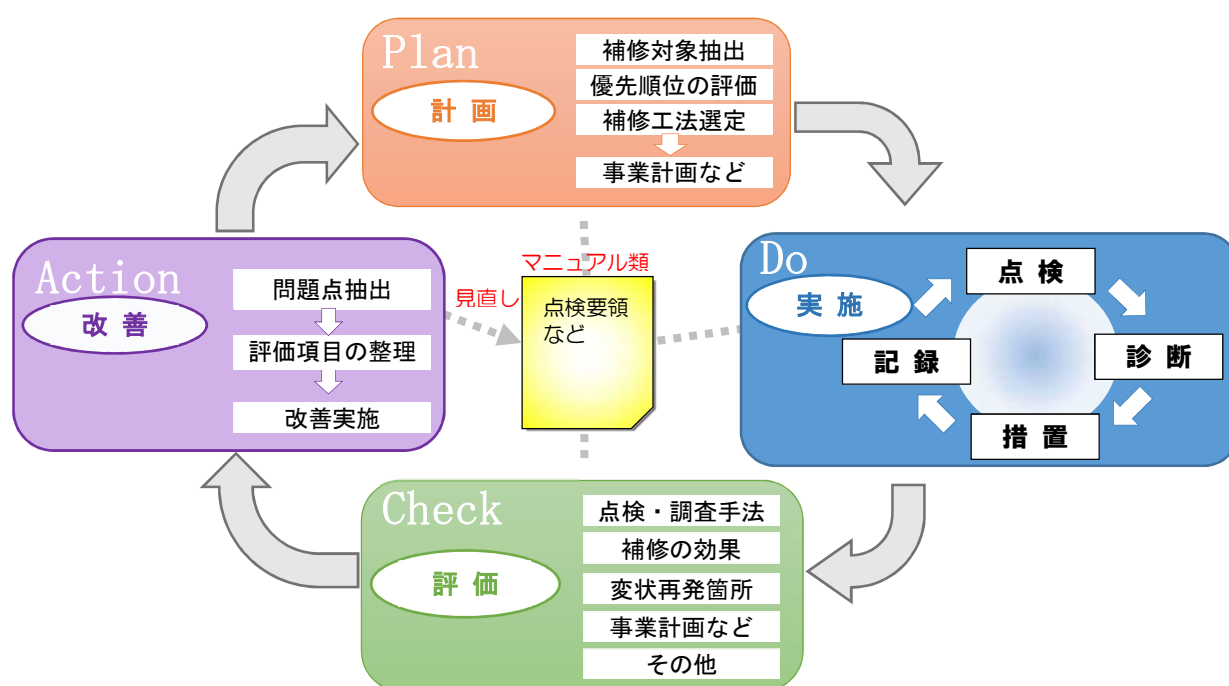


図 5-4 本計画の運用イメージ

6 アンダーパス等点検計画・修繕計画

アンダーパス等点検計画・修繕計画

施設緒元						令和2年度以降の予定					直近の点検結果			
施設名	路線名	所在	延長 (m)	幅員 (m)	建設		点検・修繕計画 (○:定期点検 ●:修繕工事)					点検		修繕
					年度 (西暦)	経過 年数	R2	R3	R4	R5	R6	年度	判定	主な措置内容
東8丁目アンダーパス	主要市道真駒内篠路線	中央区	88.57	20.30	1972	49		●	●	○		H30	Ⅲ	剝落防止、ひび割れ補修
苗穂アンダーパス	苗穂丘珠線	中央区	97.84	22.00	1988	33		○			●	H30	Ⅱ	剝落防止、ひび割れ補修
百合が原公園アンダーパス	百合が原区画整理31号線	北区	37.63	23.50	1998	23			○			H29	Ⅱ	
篠路アンダーパス	一般道道花畔札幌線	北区	39.40	19.50	2002	19	○			●		R2	Ⅱ	剝落防止、ひび割れ補修
菊水アンダーパス	主要市道旭山公園米里線	白石区	55.50	18.00	1982	39		●		○		H30	Ⅲ	剝落防止、ひび割れ補修、排水防止
もみじ台通アンダーパス	主要市道厚別東北郷線	厚別区	16.26	20.50	1979	42	○			●		R2	Ⅱ	剝落防止、ひび割れ補修
上野幌アンダーパス	里塚・上野幌 連絡線	厚別区	31.00	21.50	2004	17	○			●		R2	Ⅲ	剝落防止、ひび割れ補修
羊ヶ丘アンダーパス	主要市道羊ヶ丘線	豊平区	36.00	25.80	1984	37				○		H29	Ⅱ	
平和大橋左岸加ハート	私道	中央区	22.20	6.00	2002	19	○					R2	Ⅱ	
澄川4条加ハート	平岸澄川1号線	南区	31.30	6.00	不明	—	○					R2	Ⅱ	
中の島2条加ハート	精進川	豊平区	26.90	5.60	2011	10		○				H28	Ⅱ	
月寒東2条加ハート	吉田川	豊平区	43.10	5.90	不明	—		○				H28	Ⅱ	
石山2条加ハート	穴の川	南区	43.90	8.90	不明	—		○				H28	Ⅱ	
新発寒6条加ハート	新発寒桜川	手稲区	25.80	9.60	2008	13	○					R2	Ⅱ	
木挽覆道	主要道道小樽定山溪線	南区	90.00	8.75	1981	40				○	●	H29	Ⅱ	剝落防止、ひび割れ補修、排水防止
白滝覆道	主要道道小樽定山溪線	南区	80.00	9.50	1998	23				○	●	H29	Ⅱ	剝落防止、ひび割れ補修
高原覆道	主要道道小樽定山溪線	南区	356.00	9.00	2000	21				○	●	H30	Ⅱ	剝落防止

■問い合わせ先

札幌市建設局土木部道路維持課

〒060-8611 札幌市中央区北 1 条西 2 丁目市役所本庁舎 6 階

メール doroi@city.sapporo.jp 電話番号 011-211-2632 FAX 011-218-5123

道路維持課ホームページ <http://www.city.sapporo.jp/kensetsu/doroi/>