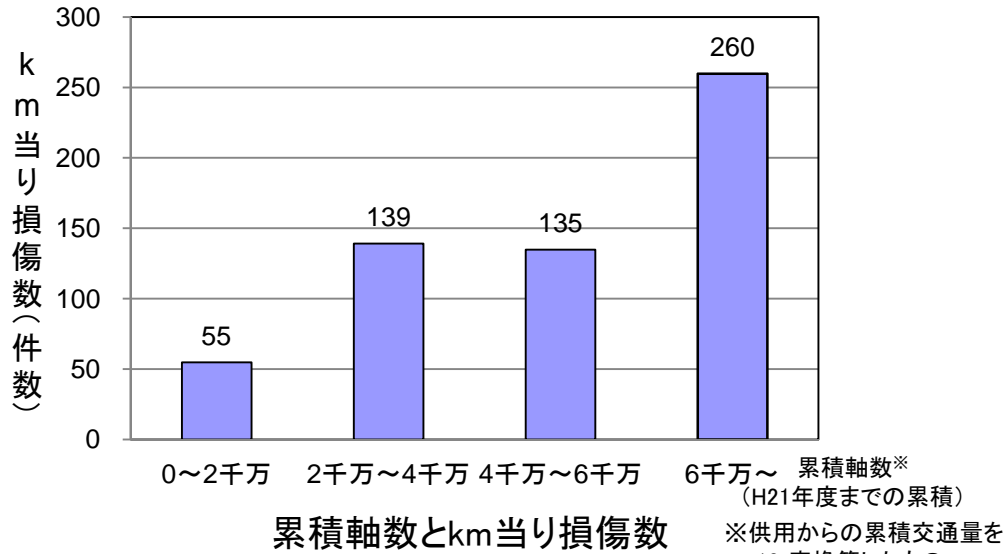


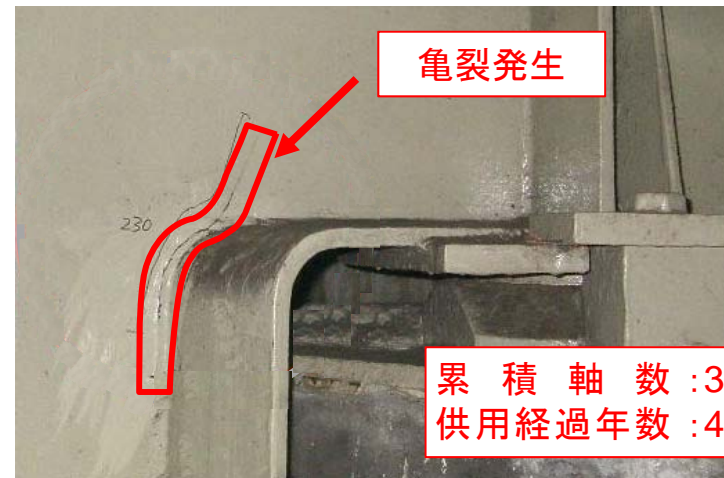
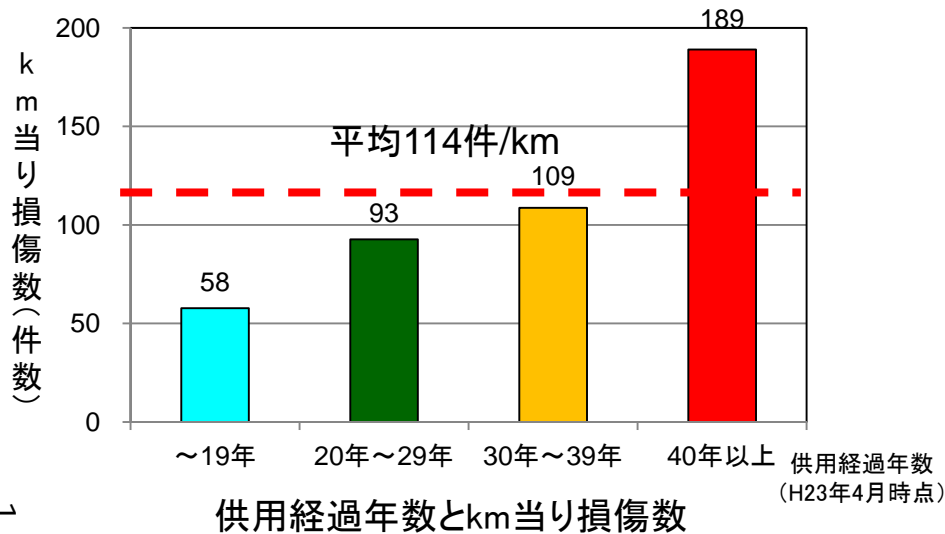
# 首都高速道路の老朽化の進展

## ○ 累積交通量・供用経過年数が多いほど、損傷が増加する傾向



累積軸数 : 4,900万  
供用経過年数 : 40年

RC床版のひび割れ



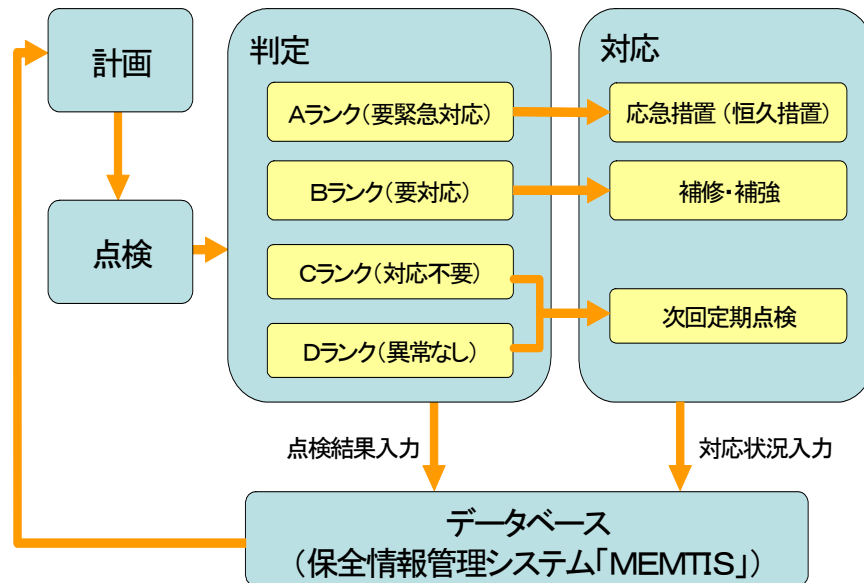
累積軸数 : 3,400万  
供用経過年数 : 45年

鋼橋の亀裂

# 首都高速道路の点検・補修システム

- ① 構造物の点検及び補修については、PDCAサイクルで実施している
- ② 点検結果判定による損傷ランク(A～D)に基づき、Aランク及びBランク損傷の補修を実施している
- ③ 緊急対応が必要なAランクの損傷は、発見後すぐに補修を実施している
- ④ 緊急対応が必要のないBランクの損傷は、計画的に補修を進めているが、損傷数は増加傾向

## 点検・補修システム



【Aランク損傷事例】(すべて補修済み)



コンクリートの剥落



伸縮継手の損傷

【Bランク損傷事例】(計画的に補修)



床板のひび割れ

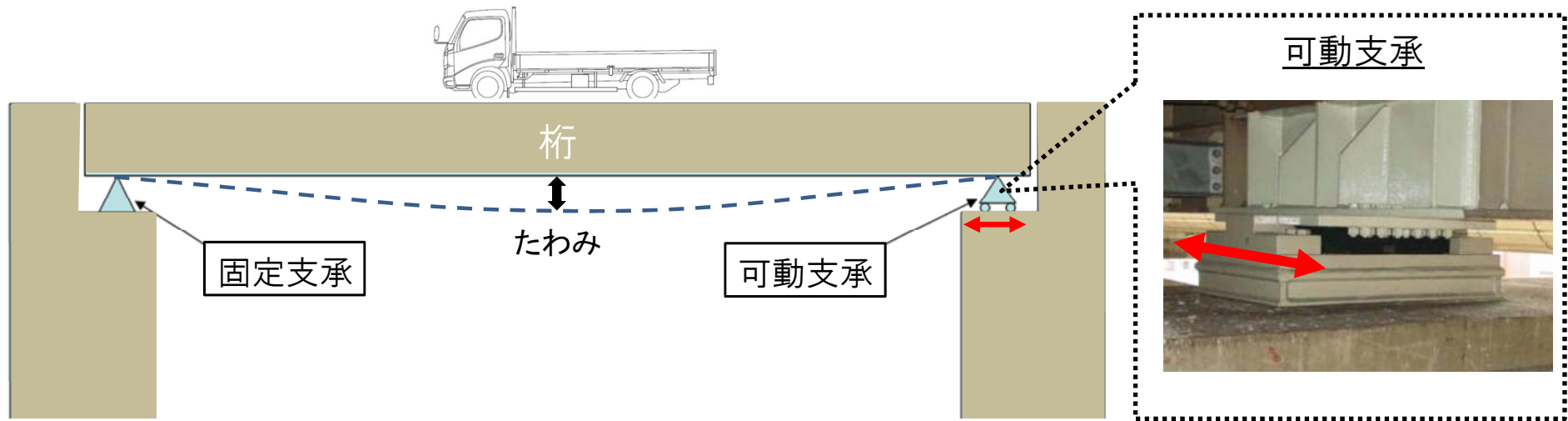


支承の腐食

Aランク	緊急対応が必要な損傷 (第三者被害の恐れ等)
Bランク	計画的に補修が必要な損傷
Cランク	損傷が軽微なため対応は不要 (損傷は記録する)
Dランク	損傷なし (点検は記録する)

# 揺れる首都高速道路のメカニズム

- ① 温度変化による桁の伸縮に対応するため、橋梁の片側は可動支承(台座)としている
- ② 大型車が通過すると、桁がたわみ、上下に振動
- ③ 上り・下りが一体構造となっている区間で、片方向が渋滞している場合、揺れを感じやすい



■上り・下りが一体構造となっている区間(3号渋谷線 渋谷～池尻付近)

