

令和6年11月22日（金）、23日（土）の計2日間、「首都高速1号線（羽田トンネル付近）の更新」に関する都市計画素案についての説明会を開催しました。

ご質問の主な要旨とそれに対する回答について、以下に記載いたします。

【今後の流れに関する内容】

Q1 都市計画決定までの期間について伺いたい。

A1

（東京都都市整備局）

今回のような事業の場合、一般的には素案説明会から半年から1年ほどで都市計画が決定されております。

Q2 工事期間はどのくらいか。

A2

（首都高速道路株式会社）

都市計画決定がなされ、都市計画事業の認可後、事業説明会を開催いたします。事業説明会において、事業の内容や事業期間についてご説明させていただきます。

【環境に関する内容】

Q3 環境アセスメントは実施しないのか。

A3

（東京都都市整備局）

環境アセスメントを行う要件は、法令や条例に定められています。今回はその要件の対象に該当しないため、法令や条例に基づく環境アセスメントの実施予定はありません。

Q4 工事に伴う地域への影響について伺いたい。

A4

（首都高速道路株式会社）

工事にあたっては、低騒音、低振動、排出ガス対策型の建設機械を使用するなど、地域への影響を最小限に抑えるよう努めます。具体的な対策については、今後の説明会等でご説明させていただきます。

【構造に関する内容】

Q5 可動橋から本説明会で示された高架橋で施工することに至った経緯を伺いたい。

A5

(首都高速道路株式会社)

羽田トンネルバイパス路の建設当時は、「羽田空港の離発着ルートによる上空制限」と「航行する大型船舶の航路確保」の観点により可動橋形式を採用していました。現在は、羽田空港の滑走路が沖合に移転され、上空制限が緩和されたこと、及び大型船舶の航行がなくなったことにより、可動橋から説明会でお示しした高架橋で整備することとしました。

Q6 上り線のみ現在のトンネルから橋梁にし、下り線を橋梁にしない理由は。

A6

(首都高速道路株式会社)

現在上り線では、羽田トンネルを先頭とした渋滞が断続的に発生しています。今回の更新計画で設置する高架構造のう回路を3車線のり線本線として運用することで、通常時の渋滞緩和が図られると考えています。

下り線は、現在のトンネルを補修・補強することで、長期耐久性を確保し、トンネル部を下り線専用として運用してまいります。

【工事に関する内容】

Q7 工事にあたり、工事車両は何台通るのか。

A7

(首都高速道路株式会社)

今後、道路設計等を進めるとともに、工事契約が締結されたのち、工事説明会を開催いたします。工事車両の台数やルートなど工事の具体的な内容については、工事説明会で説明させていただきます。

Q8 更新により、構造物は何年程度持つのか。

A8

(首都高速道路株式会社)

今回はトンネルの中床版を取り替える等の抜本的な対策を行い、長期的な安全性を確保します。新たな構造については、適切に維持管理することで、おおむね100年程度の長期耐久性の確保を目指しています。

Q 9 今回の工事により周辺で地盤沈下が発生しないのか。

A 9

(首都高速道路株式会社)

工事を行う際には周辺の地盤に影響を与えないよう、慎重に施工方法を選定し、対応してまいりたいと考えています。具体的な施工方法については、工事説明会で説明させていただきます。

Q 10 工事に伴い、地域住民に与えるデメリットはあるか。

A 10

(首都高速道路株式会社)

工事期間中は工事車両の通行など、周辺地域への影響が考えられます。そのため、できる限り影響を抑え、環境に配慮した形で事業を進めていきたいと考えております。工事車両の台数やルートなど工事の具体的な内容については、工事説明会で説明させていただきます。

【その他】

Q 11 大田区は緑が少なくなってきたが、こうした状況の中で工事を行うことに驚いている。大田区の環境について考慮しているか。

A 11

(東京都都市整備局)

東京都では、東京グリーンビズとして「自然と調和した持続可能な都市」を目指し、東京の緑を「まもる」「育てる」「活かす」取組を進めており、緑などの環境にも配慮しながら、事業を進めていきます。