

首都高速道路の大規模更新・修繕 及び機能強化に関する技術検討委員会

(第7回委員会資料)

羽田トンネル 現場視察

1. 羽田トンネルの抜本的対策 <上り線の高架化>

- 1号羽田線 羽田トンネルの日断面交通量は約9万台（2021年度平日平均）と多く、大規模更新工事に伴う長期間の通行止めは社会的影響が大きいため、工事中はう回路の確保が必要
- 運用停止中の羽田トンネルバイパス路（羽田可動橋を含む）を活用し、大規模更新工事中のう回路とすることで交通影響を軽減
- 工事後は、う回路を本線運用し、上り方向を高架3車線化、トンネル内を下り専用とする運用に見直し、通常時の渋滞を緩和

■ 現況（航空写真）



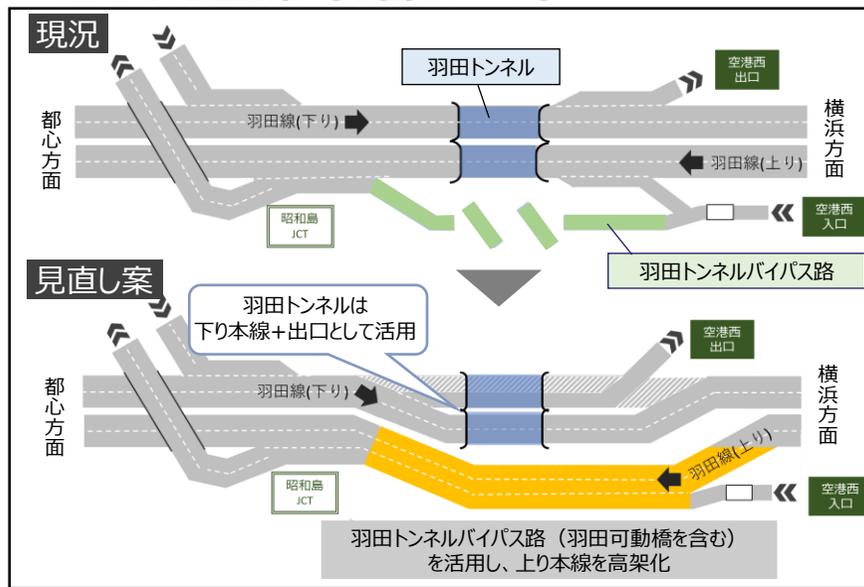
出典：国土地理院ウェブサイト

■ 現況の渋滞状況

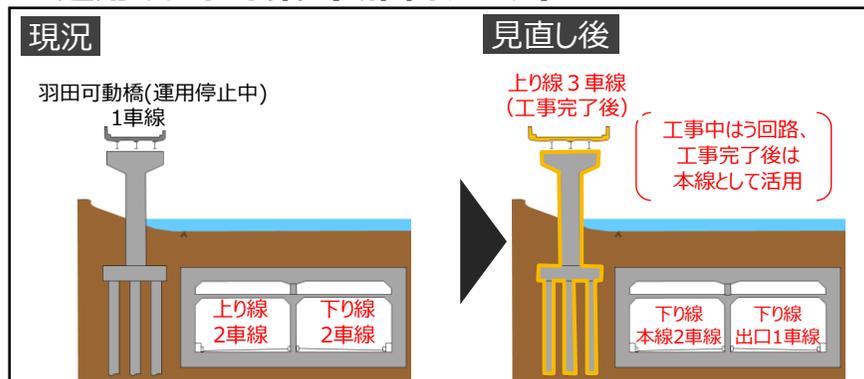


羽田線（上り）羽田トンネル坑口付近

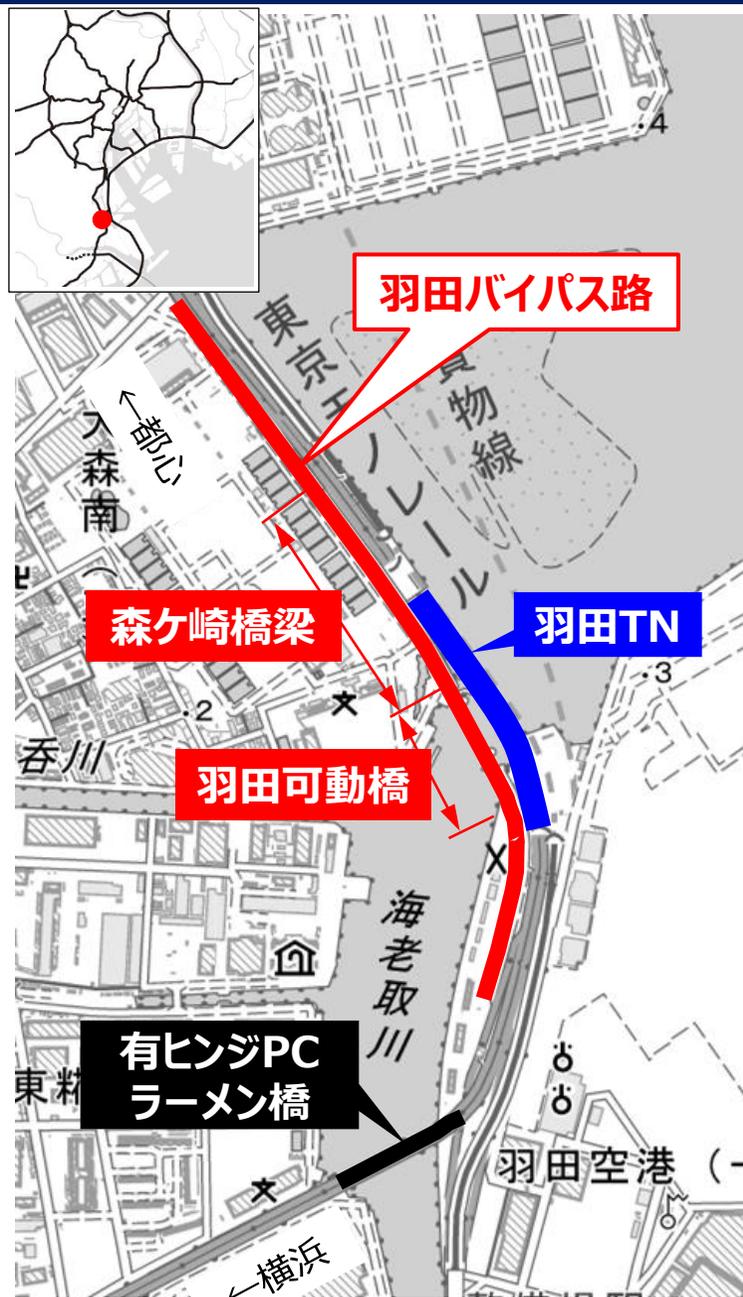
■ 運用の見直し案（平面イメージ）



■ 運用の見直し案（断面イメージ）



2-1. 羽田バイパス路（森ヶ崎橋梁、羽田可動橋）の概要



■ 羽田バイパス路

- 羽田トンネルを先頭とした渋滞の緩和を目的に1990年から8年間供用
- 延長約1.1kmの高架橋、1車線運用（幅員4.75m）

森ヶ崎橋梁（延長310m）



- 上部工：
- 非合成H鋼桁、PC床版
 - 3径間連続・3連、10径間連続・1連
- 下部工：
- パイルベント橋脚（PHC杭）

羽田可動橋（延長124m）



- 上部工：
- 3径間連続鋼床版箱桁
- 下部工：
- RC橋脚、鋼管矢板基礎

