

令和4年度川崎市公共事業評価審査委員会

国際競争拠点都市整備事業  
(羽田空港南・川崎殿町・大師河原地域)  
に関する事後評価

令和4年12月23日

川崎市臨海部国際戦略本部拠点整備推進部

# 目次

1. 事業の目的・概要	3
2. 事業の経緯と周辺状況	4
3. 意見募集・調査の内容等について	5
4. 事業目的の達成状況	7
5. 事業実施による環境の変化	23
6. 社会経済情勢の変化	25
7. 改善措置等の検討状況	26
8. 同種事業へのフィードバックの検討状況	27
9. 今後の方針等	28

# 1. 事業の目的・概要

## (1) 事業の目的・概要

### ① 目的

- 羽田空港周辺地域及び京浜臨海部の連携を強化し、成長戦略拠点の形成を図るため、多摩川を橋梁にて渡河する道路を整備する。
- 本事業によって両地区の連携強化を図り、ヒト・モノ・ビジネスの交流活性化など相乗効果を発揮することで、我が国の国際競争力を強化する。

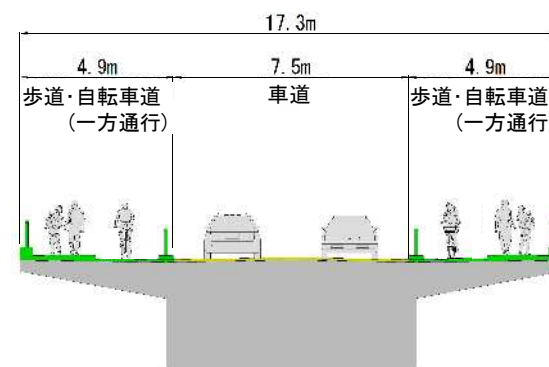
### ② 概要

整備区間 ・車線数	川崎区殿町三丁目～大田区羽田空港二丁目 往復2車線
整備延長	全長約840m(川崎市域:約560m、東京都域:約280m)
事業期間	平成29年度～令和3年度
道路区分	第4種1級
計画交通量	11,700台/日
事業費	約294億円(川崎市:約165億円、東京都:約129億円) (うち国庫補助金:約143億円(川崎市負担分:約80億円、東京都負担分:約63億円))
事業主体	川崎市、東京都

■ 橋梁部全景



■ 断面図(橋梁部)



■ 縦断面図



## 2. 事業の経緯と周辺状況

### (1) 特定都市再生緊急整備地域「羽田空港南・川崎殿町・大師河原地域」の概要

- 都市再生緊急整備地域は、都市の国際競争力強化を図るため、緊急かつ重点的に市街地の整備を推進すべき地域として指定される。そのうち、特に国際競争力強化の観点で有効な地域として、特定都市再生緊急整備地域が指定される。
- 都市再生緊急整備地域「羽田空港南・川崎殿町・大師河原地域」の整備目標は、羽田空港を中心とした連携強化などにより、東京圏のビジネス機能、新産業創造・発信機能を支える成長戦略拠点的形成することである。
- 成長戦略拠点の形成を支えるため、羽田空港南地区と殿町地区とを結ぶ連絡道路を整備することが、基本的事項として定められている。

### ■ 特定都市再生緊急整備地域「羽田空港南・川崎殿町・大師河原地域」の立地

#### 【羽田イノベーションシティ】

研究開発と飲食店などの複合エリア。  
R2年度から先行開業。

#### 【羽田エアポートガーデン】

羽田空港第3ターミナルに直結した、宿泊・温浴・商業施設等から成る複合施設。R4年度の全面開業を予定。

多摩川スカイブリッジ

#### 【キングスカイフロント】

川崎区殿町地区に立地し、ライフサイエンス分野などに関連する研究拠点や事業所が進出。

特定都市再生  
緊急整備地域

「地理院地図 Vector を加工して作成」

### 3. 意見募集・調査の内容等について

#### ○自動車交通調査(概要)

##### ・自動車交通量調査

内容：交差点を通過する車両を車種別に観測

調査日時：2022年9月13日(火) 7:00～翌7:00(24h 調査)

または7:00～19:00(12h 調査)

##### ・渋滞長調査

内容：交差点において滞留長、渋滞長を観測

調査日時：2022年9月13日(火) 7:00～翌7:00(24h 調査)

または7:00～19:00(12h 調査)

##### ・走行調査

内容：対象ルートを車両にて走行し、所要時間(3ルート)を観測

調査日時：2022年9月15日(木) 7:00～19:00

# 3. 意見募集・調査の内容等について

## ○アンケート調査(概要)

### ・地域住民への意見聴取

対象：川崎市川崎区殿町・江川・田町・日ノ出、東京都大田区羽田・羽田旭町の居住者

内容：多摩川スカイブリッジ周辺地区の居住者の意見を聴取

手法・媒体：郵送で案内の上、web・紙併用で回収

実施期間：2022年9月26日～11月18日 ※期限を超えて受領したのもも集計に反映

回収数：1,825通(川崎市川崎区居住者：956通、東京都大田区居住者：869通)

### ・周辺企業への意見聴取

対象：特定都市再生緊急整備地域(キングスカイフロント・羽田イノベーションシティ・羽田エアポートガーデン)内事業所、浮島地区事業所および川崎市トラック協会加盟事業所、羽田空港国際線・国内線物流関連事業所

内容：多摩川スカイブリッジ周辺地区に立地する企業・事業所の意見を聴取

手法・媒体：メールで案内の上、webで回収、または郵送で案内の上、web・紙併用で回収

実施期間：2022年10月21日～11月25日 ※期限を超えて受領したのもも集計に反映

回収数：133通(キングスカイフロント立地：21通、羽田イノベーションシティ立地：19通、羽田エアポートガーデン立地：2通、その他立地事業者：91通)

### ・多摩川スカイブリッジ利用者への意見聴取

対象：多摩川スカイブリッジを徒歩・自転車で通行している利用者

内容：利用者の意見を聴取

手法・媒体：現地にて配布(期間内の土・日計2日)および掲出したチラシに記載のQRコード・アドレスから、webで回収

実施期間：2022年11月2日～11月13日 回収数：73通

## 4. 事業目的の達成状況

### (1) 費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化

○事業費：工事費で落札差金が生じたことなどにより、事業費が12億円減少。

要因	今回事後評価時 (R4)	新規事業採択時 (H28)	変化の原因
事業費	267億円※	279億円	事業費の変化の主な要因として、工事費で入札差金が生じたこと、物価上昇によるインフレスライドなどが挙げられる
事業期間	平成29年度～ 令和3年度	平成29年度～ 令和2年度	令和元年東日本台風に伴い、作業エリア及び航路の再浚渫が必要となり、工事の遅れが生じたため
供用年	令和3年度	令和2年度	令和元年東日本台風に伴い、作業エリア及び航路の再浚渫が必要となり、工事の遅れが生じたため
計画交通量	11,700台/日 (H27年度センサス配分 ODデータをベースとした R4年度交通量推計結果)	11,000台/日 (H17年度センサス配分 ODデータをベースとした R3年度交通量推計結果)	令和4年に更新された最新のODデータを用いて交通量推計を実施したため、新規事業採択時の推計交通量と一致しない
道路構造	往復2車線	往復2車線	変化なし

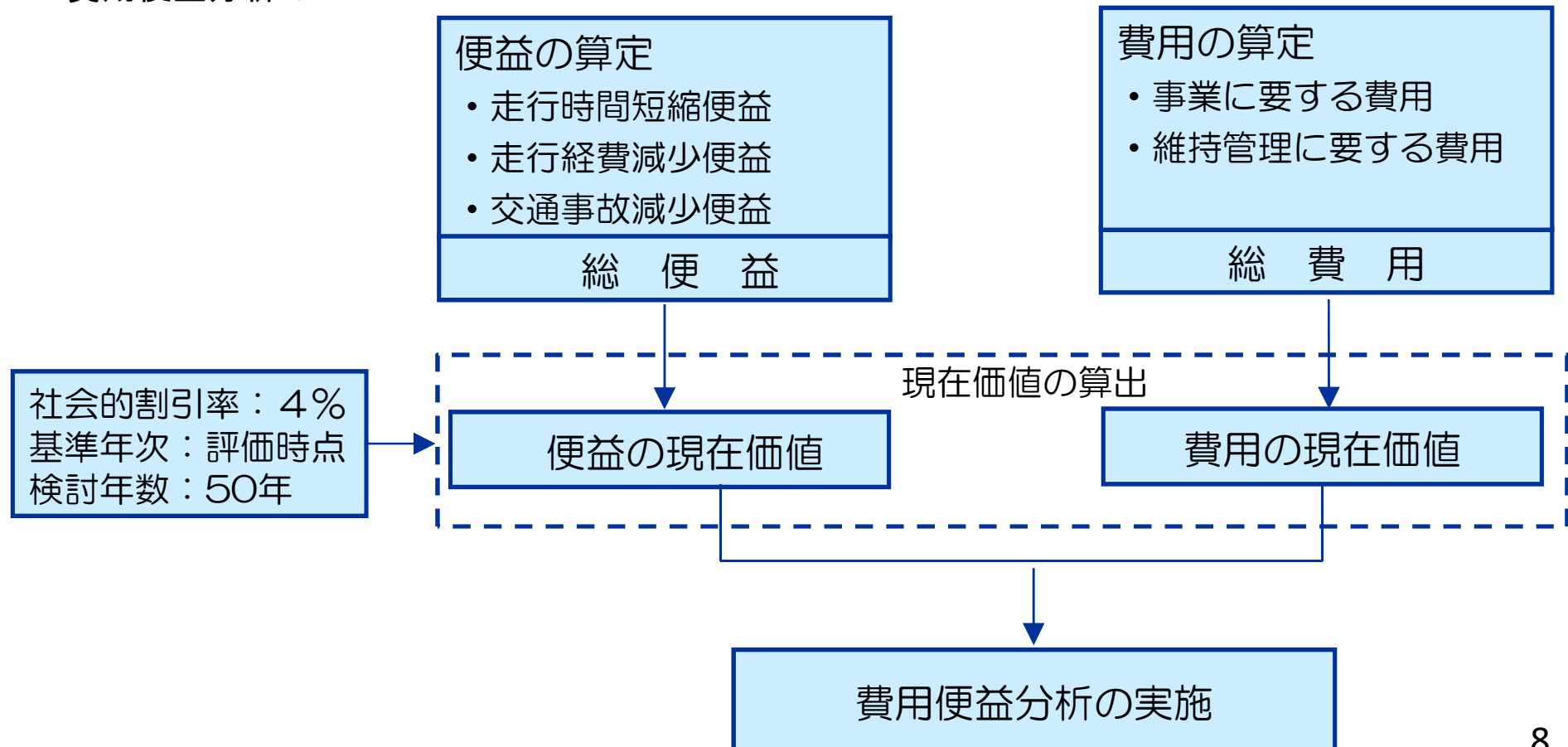
※「国土交通省所管公共事業の完了後の事後評価実施要領」の規定により、災害復旧に係る事業費は除外となるため、費用対効果分析における事業費は、令和元年東日本台風に伴い発生した浚渫工事費等の27億円を除外した。

# 4. 事業目的の達成状況

## (2) 費用便益分析の流れ

- 便益は、走行時間短縮便益、走行経費減少便益、交通事故減少便益を求め、総便益を算出する。
- 費用は、事業に要する費用、及び維持管理に要する費用を求め、総費用を算出する。
- 評価時点であるR04を基準年度とし、便益と費用の現在価値を算出する。その値をもとに費用便益分析を実施する。

### ■費用便益分析のフロー





# 4. 事業目的の達成状況

## (3) 便益の算定方法

○費用便益分析では道路整備事業の効果のうち、現時点における知見により、十分な精度で計測が可能でかつ金銭表現が可能である以下の項目について便益を算定する。

### ■各便益項目の算定方法と算定額

項目	概要	算定方法	算定額(初年便益)
走行時間短縮便益	道路整備が行われない場合の総走行時間費用から、道路整備が行われる場合の総走行時間費用を減じた差として算定	$[\text{交通量(台/日)}] \times [\text{走行時間(分)}] \times [\text{時間価値原単位(円/分・台)}]$ <p style="text-align: center;">↓</p> リンク全体で合計し、総走行時間費用を算定 <p style="text-align: center;">↓</p> 道路整備が行われない場合の費用から、行われる場合の費用を減じて、便益を算定	16.3億円/年
走行経費減少便益	道路整備が行われない場合の走行経費から、道路整備が行われる場合の走行経費を減じた差として算定	$[\text{交通量(台/日)}] \times [\text{リンクの延長(km)}] \times [\text{走行経費原単位(円/台・km)}]$ <p style="text-align: center;">↓</p> リンク全体で合計し、総走行経費を算定 <p style="text-align: center;">↓</p> 道路整備が行われない場合の経費から、行われる場合の経費を減じて、便益を算定	2.0億円/年
交通事故減少便益	道路整備が行われない場合の交通事故による社会的損失から、道路整備が行われる場合の交通事故による社会的損失を減じた差として算定	$\{[\text{交通量(台/日)}] \times [\text{リンクの延長(km)}]\} \times \text{係数1} + \{[\text{交通量(台/日)}] \times [\text{交差点数(箇所)}]\} \times \text{係数2}$ <p style="text-align: center;">↓</p> リンク・交差点全体で合計し、社会損失を算定 <p style="text-align: center;">↓</p> 道路整備が行われない場合の損失額から、行われる場合の損失額を減じて、便益を算定	0.1億円/年

# 4. 事業目的の達成状況

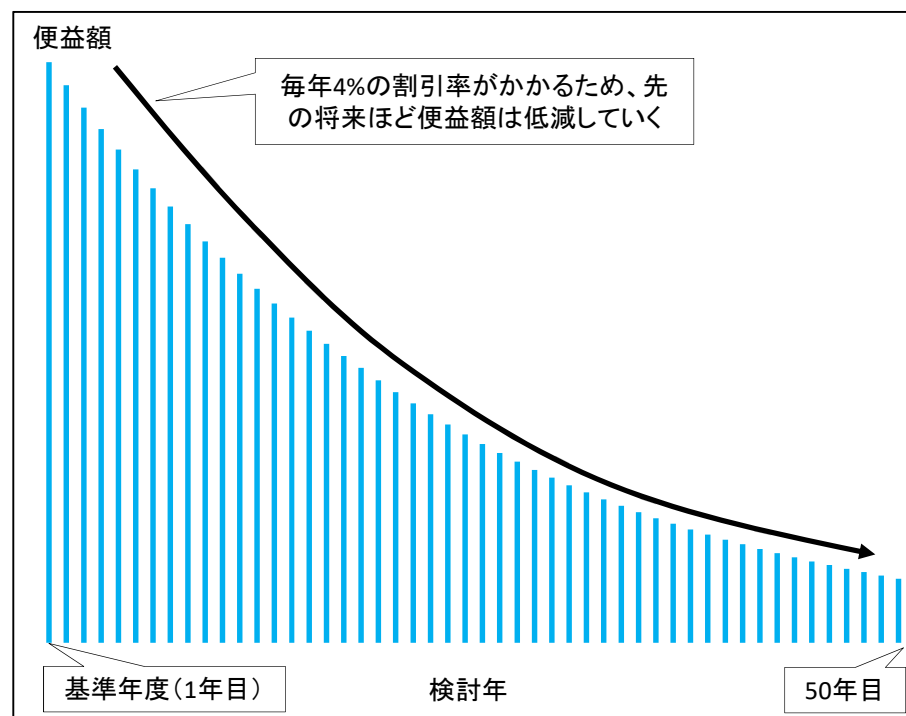
## (4) 便益の現在価値の算出方法

○評価時点であるR04を基準年度とし、社会的割引率4%、検討年数を50年とし、便益の現在価値を算出する。

### ■各便益項目の現在価値の算出結果

項目	単年便益 (初年便益)	基準年における 現在価値 (50年間の合計)
走行時間短縮便益	16.3億円	342.8億円
走行経費減少便益	2.0億円	41.5億円
交通事故減少便益	0.1億円	2.5億円
合計	18.4億円	386.8億円

### ■現在価値の算出方法のイメージ



各年の便益額を合計し、現在価値を算出

# 4. 事業目的の達成状況

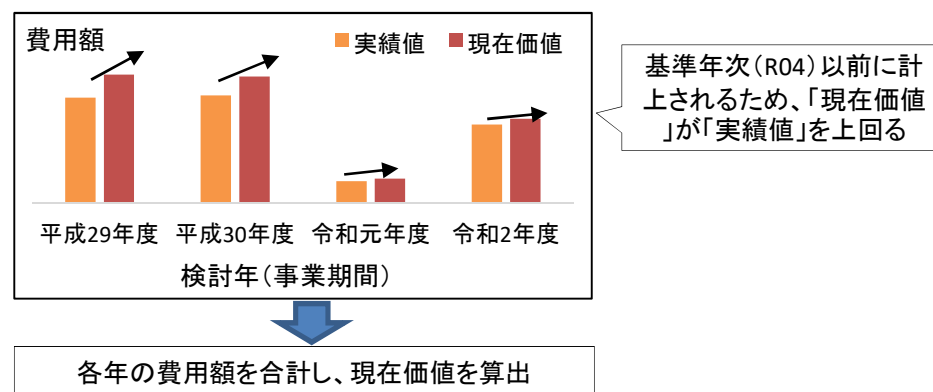
## (5) 費用の算出方法、現在価値の算出方法

- 事業費は、工事費や用地費等の実績値を計上する。
- 維持管理費は、道路構造物の点検・補修にかかる費用等を実績を参考に設定する。
- 現在価値の算出にあたって、事業費は事業期間で計上し、維持管理費は当該道路の供用開始年次より検討期間の各年次において計上する。

### ■ 事業費の単純合計と現在価値の算出結果

項目	単純合計	基準年における 現在価値 (50年間の合計)
事業費	266.8億円	308.4億円

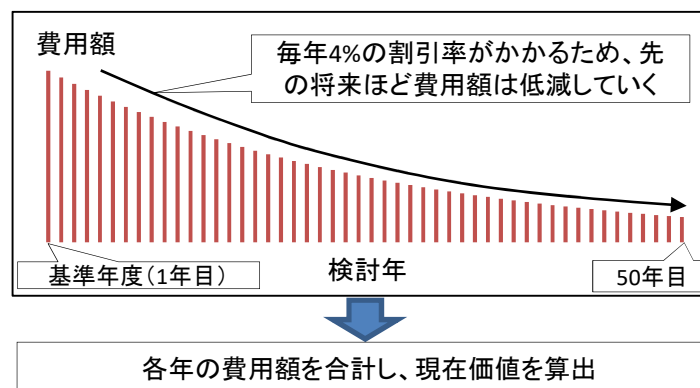
### ■ 事業費の現在価値の算出方法のイメージ



### ■ 維持管理費の単純合計と現在価値の算出結果

項目	単年費用 (初年費用)	基準年における 現在価値 (50年間の合計)
維持管理費	0.4億円	8.5億円

### ■ 維持管理費の現在価値の算出方法のイメージ



※維持管理費の単年費用は、供用開始から100年間で発生すると見込まれる維持管理費の1/100を設定した

## 4. 事業目的の達成状況

### (6) 便益等の増減要因について

#### ■各項目の変動に関する要因

##### 【単年便益(費用便益分析マニュアルの改訂(H20⇒R04)に伴う、原単位・係数の変更)】

○走行時間短縮便益は、原単位の変更などによって増加した。

(例)車種別の時間価値原単位(円/分・台)は、以下の通り、それぞれ高くなっている。

乗用車類:45.78⇒46.54、小型貨物車:47.91⇒52.94、普通貨物車:64.18⇒76.94

○走行経費減少便益は、原単位の変更などによって減少した。

(例)20km/hで一般道(市街地)を走行時の、車種別の走行経費原単位(円/台・km)は、以下の通り、それぞれ低くなっている。

乗用車類:27.02⇒25.94、小型貨物車:26.00⇒25.87、普通貨物車:52.54⇒52.16

○交通事故減少便益は、係数の変更などによって減少した。

(例)2車線(DID)の一般道における交通事故損失額算定に用いる係数は、以下の通り、それぞれ低くなっている。

係数1:2150⇒1590、係数2:530⇒250

※交通事故損失額は以下の数式によって算出する

$$[[\text{交通量(台/日)}] \times [\text{リンクの延長(km)}]] \times \text{係数1} + [[\text{交通量(台/日)}] \times [\text{交差点数(箇所)}]] \times \text{係数2}$$

↓

リンク・交差点全体で合計し、社会損失を算定

##### 【基準年における現在価値】

○基準年の変更(H29⇒R04)に伴い、現在価値が増加した。

##### 【計画交通量】

○交通量推計に用いるデータの変更に伴い、多摩川スカイブリッジの推計交通量が変動(11,000台/日⇒11,700台/日)したが、原単位の変更と比較して、影響は限定的とみられる。

## 4. 事業目的の達成状況

### (7) 費用対効果分析(今回事後評価時)

○B/Cは1.2であり、新規事業採択時と同程度の値となった。

○費用便益比(B/C)は1.0以上であるため、費用対効果の観点から事業実施は妥当であったといえる。

#### ■総便益(B)

「費用便益分析マニュアル(令和4年・国土交通省道路局、都市局)に基づき3便益を計上

総便益	走行時間短縮便益	走行経費減少便益	交通事故減少便益	合計
単年便益 (初年便益)	16.3億円	2.0億円	0.1億円	18.4億円
基準年における 現在価値(B)	343億円	42億円	3億円	387億円

#### ■総費用(C)

当事業に関わる建設費と維持管理費を計上

総費用	事業費	維持管理費	合計
単純費用合計	267億円	19億円	286億円
基準年における 現在価値(C)	308億円	9億円	317億円

#### ■費用便益比(B/C)

総便益(B)	総費用(C)	費用便益比(B/C)
387億円	317億円	1.2

注1: 基準年は令和4年度、完成年は令和3年度とする。

注2: 社会的割引率を4%とし、現在価値化した値である。

注3: 端数処理を行っているため、総便益や総費用は内訳の合計と必ずしも一致しない。

注4: 維持管理費は、人件費や補修に必要となる材料費等の高騰により、新規事業採択時より増加していると想定される。

## 4. 事業目的の達成状況

### (8) 費用対効果分析(参考:新規事業採択時)

#### ■ 総便益(B)

「費用便益分析マニュアル(平成20年・国土交通省道路局、都市・地域整備局)に基づき3便益を計上

総便益	走行時間短縮便益	走行経費減少便益	交通事故減少便益	合計
単年便益 (初年便益)	10.1億円	4.1億円	2.1億円	16.4億円
基準年における 現在価値(B)	209億円	83億円	40億円	332億円

#### ■ 総費用(C)

当事業に関わる建設費と維持管理費を計上

総費用	事業費	維持管理費	合計
単純費用合計	279億円	17億円	295億円
基準年における 現在価値(C)	262億円	7億円	269億円

#### ■ 費用便益比(B/C)

総便益(B)	総費用(C)	費用便益比(B/C)
332億円	269億円	1.2

注1:基準年は平成29年度、完成年は平成32年度とする。

注2:社会的割引率を4%とし、現在価値化した値である。

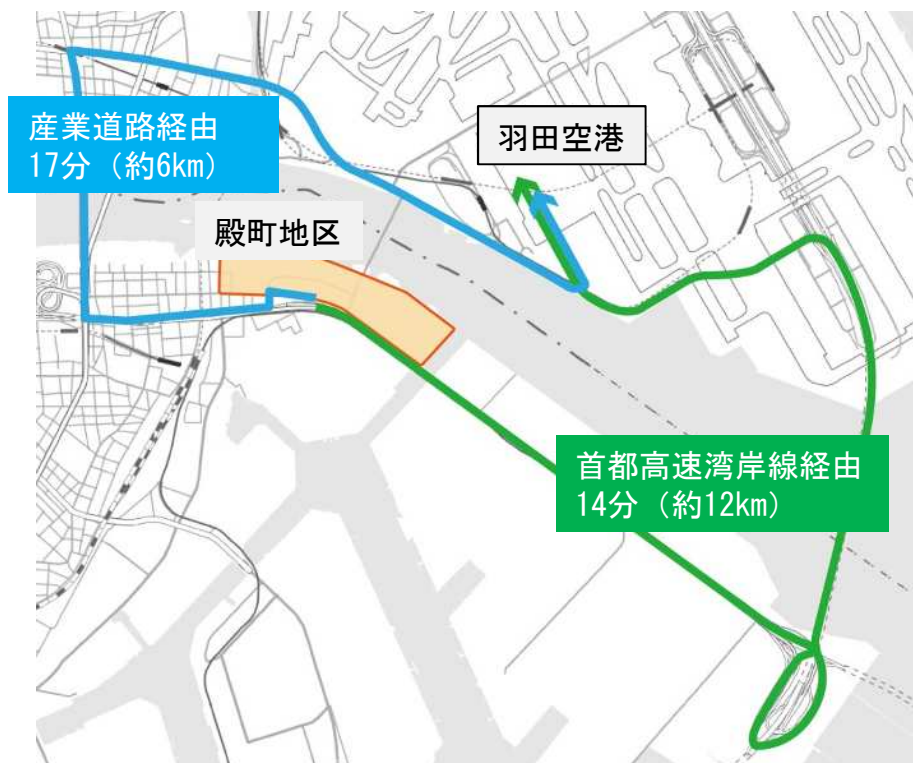
注3:端数処理を行っているため、総便益や総費用は内訳の合計と必ずしも一致しない。

# 4-1. 国際競争力の強化

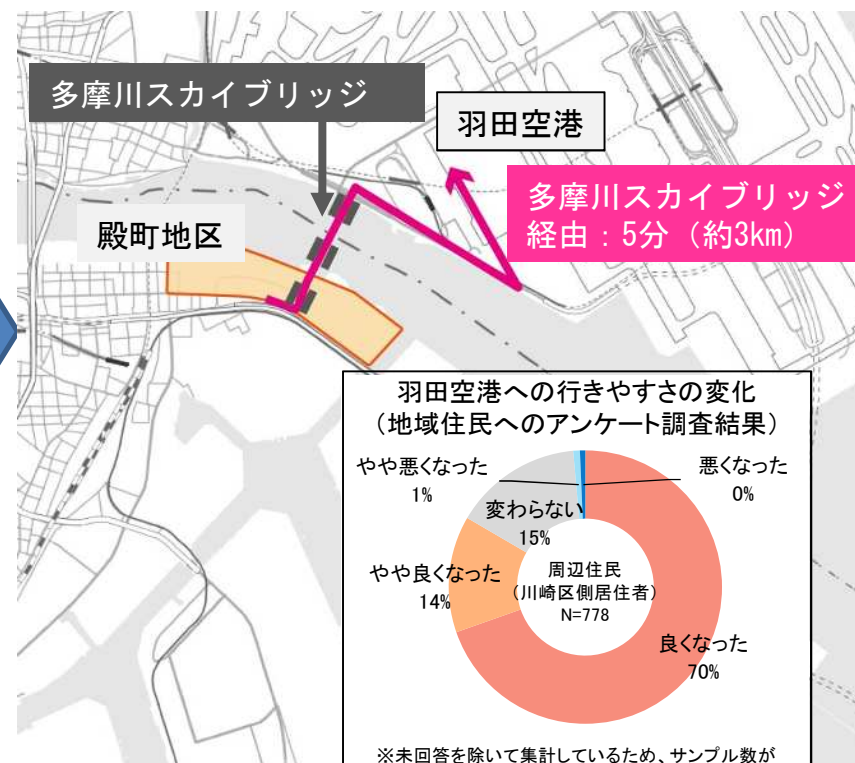
## (1) 国際空港等へのアクセス性の向上 — 殿町地区と空港間の移動時間短縮 —

- 多摩川スカイブリッジ開通前は、キングスカイフロントと羽田空港間の移動の場合、西に回り産業道路を利用する経路、東に回り首都高速湾岸線を利用する経路が存在。
- 多摩川スカイブリッジ開通後は、迂回の必要がなくなるため、走行距離が短縮(6km(一般道)・12km(高速)⇒3km)することで、所要時間が最大12分短縮。(17分(一般道)・14分(高速)⇒5分)
- 地域住民へのアンケート結果より、空港への行きやすさについて約8割が「良くなった・やや良くなった」と回答。

### ■ 開通前の移動経路



### ■ 開通後の移動経路



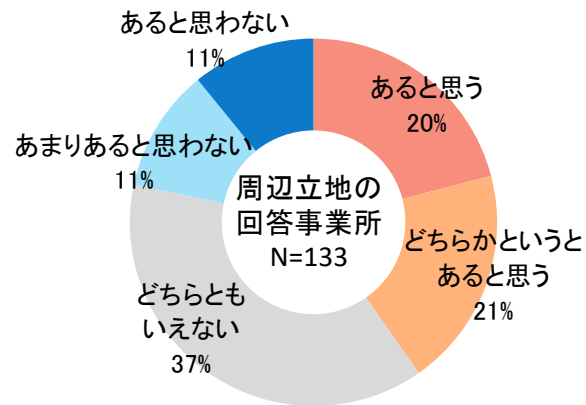
※各径路の所要時間は、多摩川スカイブリッジ開通後(R4 9/15)の走行調査で取得した7~18時台の所要時間の平均値を掲載した

# 4-1. 国際競争力の強化

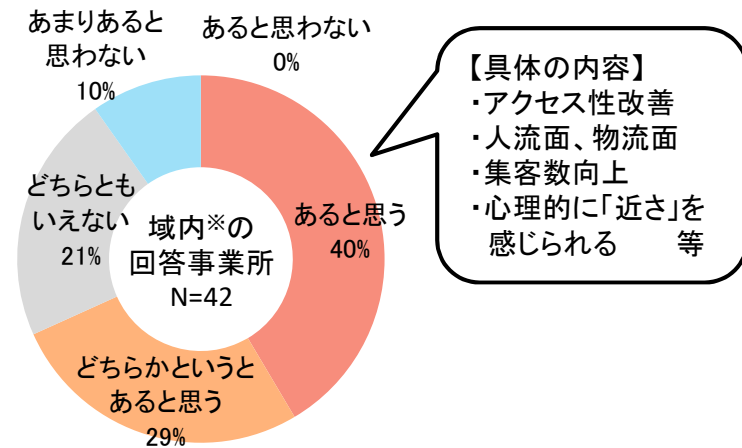
## (2) 企業活動の誘発 — 多摩川スカイブリッジ開通に伴う立地選定や連携強化 —

- アンケート結果より、約4割の周辺立地企業が「多摩川スカイブリッジの整備計画が企業活動の強化等のプラス要因となった」と回答。
- 特定都市再生緊急整備地域内の企業・事業所に着目すると、連携面での好影響や好影響の兆しを感じており、特区间連携を行っている、または今後連携したい取り組みがあるという事業所も約3割存在している。

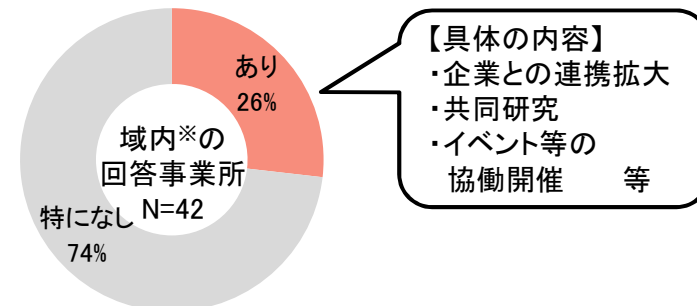
■ 立地選定や企業活動の強化等における「プラスの要因」としての多摩川スカイブリッジの働き  
(周辺立地企業へのアンケート調査結果)



■ 多摩川スカイブリッジによる連携面での好影響  
(周辺立地企業へのアンケート調査結果)



■ 特区间連携での取組実績や取組意向の有無  
(周辺立地企業へのアンケート調査結果)



※ 域内: 特定都市再生緊急整備地域(キングスカイフロント・羽田イノベーションシティ・羽田エアポートガーデン)



# 4-1. 国際競争力の強化

## (2) 企業活動の誘発 — 多摩川スカイブリッジ開通に伴う立地選定や連携強化 —

- 多摩川スカイブリッジの開通を契機に、キングスカイフロントと羽田地区との間で連携協定を締結し、今後、両地区での研究成果と高度な技術力が繋がり社会実装化されるなど、両エリアが一体となって世界で一番ビジネスのしやすい環境整備に向けた取組を進めている。
- 連携事項は、①先端的・魅力的なエリアづくり ②企業間連携の促進 ③観光・賑わいづくり である。

### ■ 特定都市再生緊急整備地域の立地と取組内容

**羽田イノベーションシティ**  
研究開発拠点（ラボ・大規模オフィス）、先端モビリティセンター、会議研修センター、ホテル、ライブホールなど

**羽田エアポートガーデン**  
ホテル、天然温泉、飲食・商業施設、イベントホール、バスターミナルなど  
【ホテルは令和4年12月開業】

**交通アクセスの強化**  
キングスカイフロントと羽田エリア間のバス路線の新設  
令和4年4月1日 運行開始

**多摩川スカイブリッジの整備**  
令和4年3月12日開通  
羽田空港国際線ターミナルからキングスカイフロントまで徒歩10～15分程度

**連携強化**

川崎市市長、羽田イノベーションシティ、大田区長、キングスカイフロントネットワーク協議会、羽田エアポートガーデン

多摩川スカイブリッジ開通記念シンポジウムでの3拠点包括協定締結式（令和4年3月12日）

## 4-2. 防災機能の向上

### (1) 地域の安全性向上 — 周辺地域間のリダンダンシー(代替性) —

- 多摩川スカイブリッジ開通前は、羽田空港と周辺地域間を接続し、自動車で移動できる橋りょうは穴守橋と弁天橋に限定されていた。そのため、大規模災害などによりトンネルの通行が不能となった場合、羽田空港と周辺地域間の円滑な移動に支障をきたす恐れがあった。
- 多摩川スカイブリッジが橋りょうとして整備されたことにより、羽田空港と周辺地域間の交通ネットワークが強化され、リダンダンシー(代替性)効果が高まった。
- また、多摩川スカイブリッジ開通前は、大師橋(産業道路)が通行不可となった場合に、大田区～川崎市間の交通が六郷橋に集中し、断面交通量が58百台/日増加することが見込まれた。
- 多摩川スカイブリッジの開通により交通を一部受け持つことで、大田区～川崎市間のリダンダンシー(代替性)の機能の発揮も期待できる。

#### ■ 羽田空港～周辺地域間を接続する経路



#### ■ 大師橋(産業道路)が通行不可となった場合の交通状況(交通量推計結果)



交通が六郷橋に集中し、58百台/日の増加が見込まれる  
⇒隣接する交差点やランプ部などで渋滞が発生する恐れ

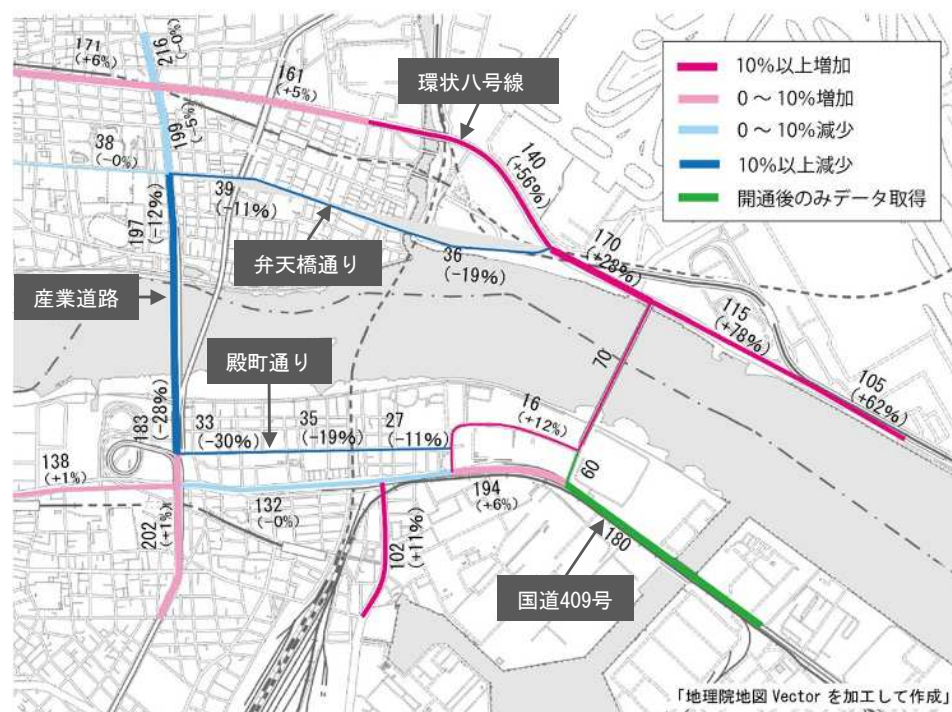
# 4-3. 都市環境の改善

## (1) 周辺交通の円滑化 — 混雑の緩和 —

○多摩川断面の交通量の変化をみると、多摩川スカイブリッジの交通量(約70百台/12h)とほぼ同程度の交通量が並行する大師橋(産業道路)において減少している。

○交通量の減少に伴い、大師橋の混雑度は1.34から0.96へ低下している。

### ■ 多摩川スカイブリッジ開通後の周辺道路における交通量の変化(昼間12時間)

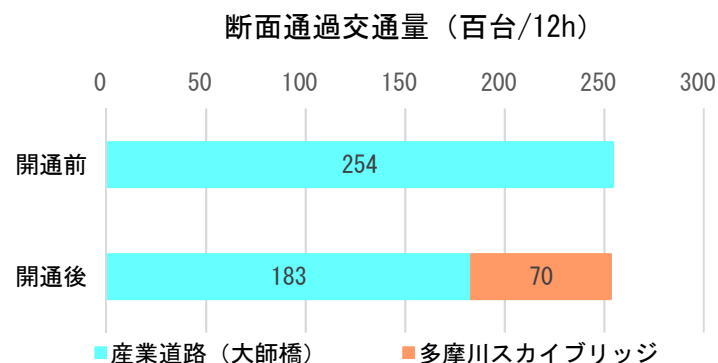


※1 交通量調査を実施し、多摩川スカイブリッジ周辺道路の交通量を把握(開通前の実施日: R4 2/15、開通後の実施日: R4 9/13)

※2 昼間12時間: 午前7時から午後7時までの12時間

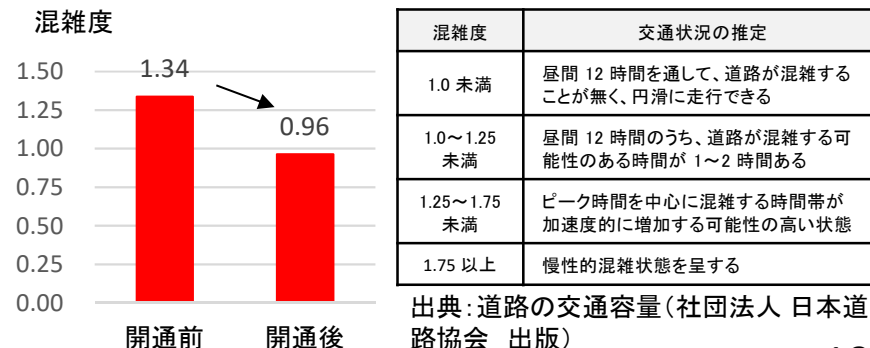
※3 多摩川スカイブリッジ開通後、環状八号線で交通量が増加しているが、産業道路~首都高湾岸線間の混雑度は1.0未満にとどまっている。

### ■ 多摩川断面の交通量の変化(昼間12時間)



※昼間の12時で、各道路を双方向で通過する交通量をそれぞれ掲載

### ■ 大師橋(産業道路)の混雑度の変化



※ 混雑度算定に用いた交通量はH27交通センサスに準拠

# 4-3. 都市環境の改善

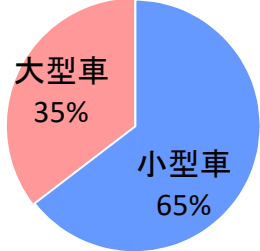
## (1) 周辺交通の円滑化 —大型車の分散—

- 多摩川スカイブリッジは、開通半年後において約70百台/12hの自動車が行き通っており、このうち約半数を大型車が占める。
- また、大師橋における大型車の割合が開通前に比べて減少していることから、特に大型車の走行が多摩川スカイブリッジへ転換したものと想定される。

### ■多摩川スカイブリッジ開通後の周辺道路における交通量の変化(昼間12時間)

#### 大師橋

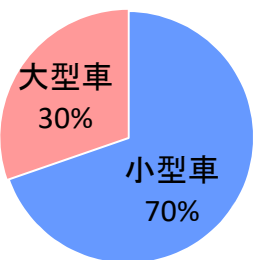
多摩川スカイブリッジ開通前



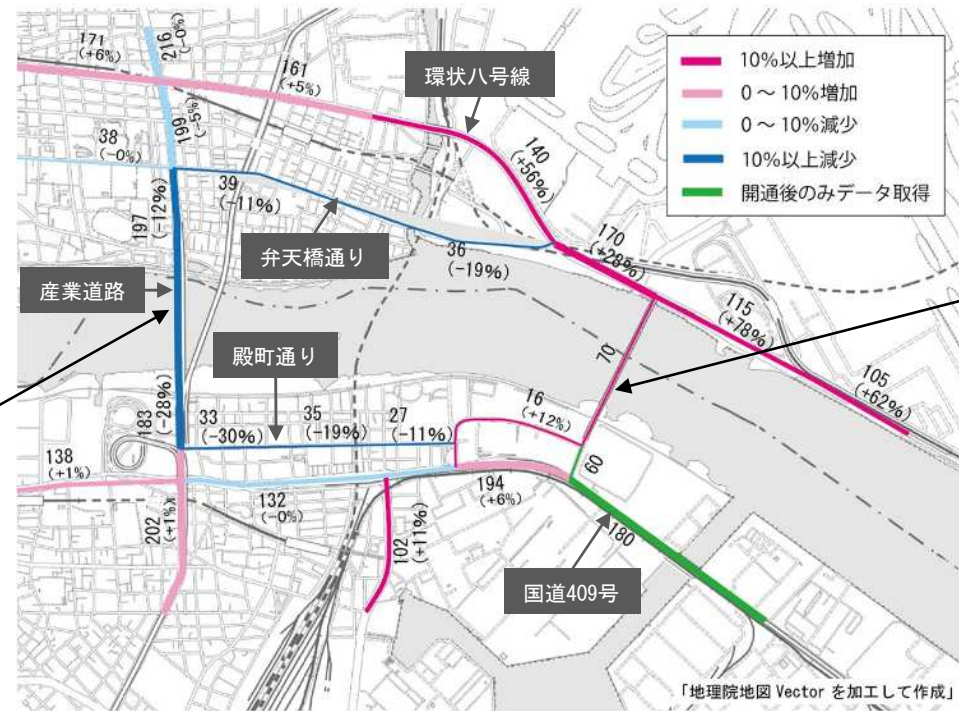
254百台/12h



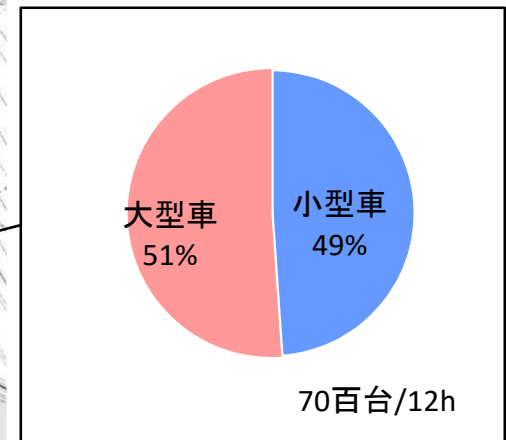
多摩川スカイブリッジ開通後



183百台/12h



#### 多摩川スカイブリッジ



70百台/12h

※交通量調査を実施し、多摩川スカイブリッジ周辺道路の交通量を把握(開通前の実施日:R4 2/15、開通後の実施日:R4 9/13)

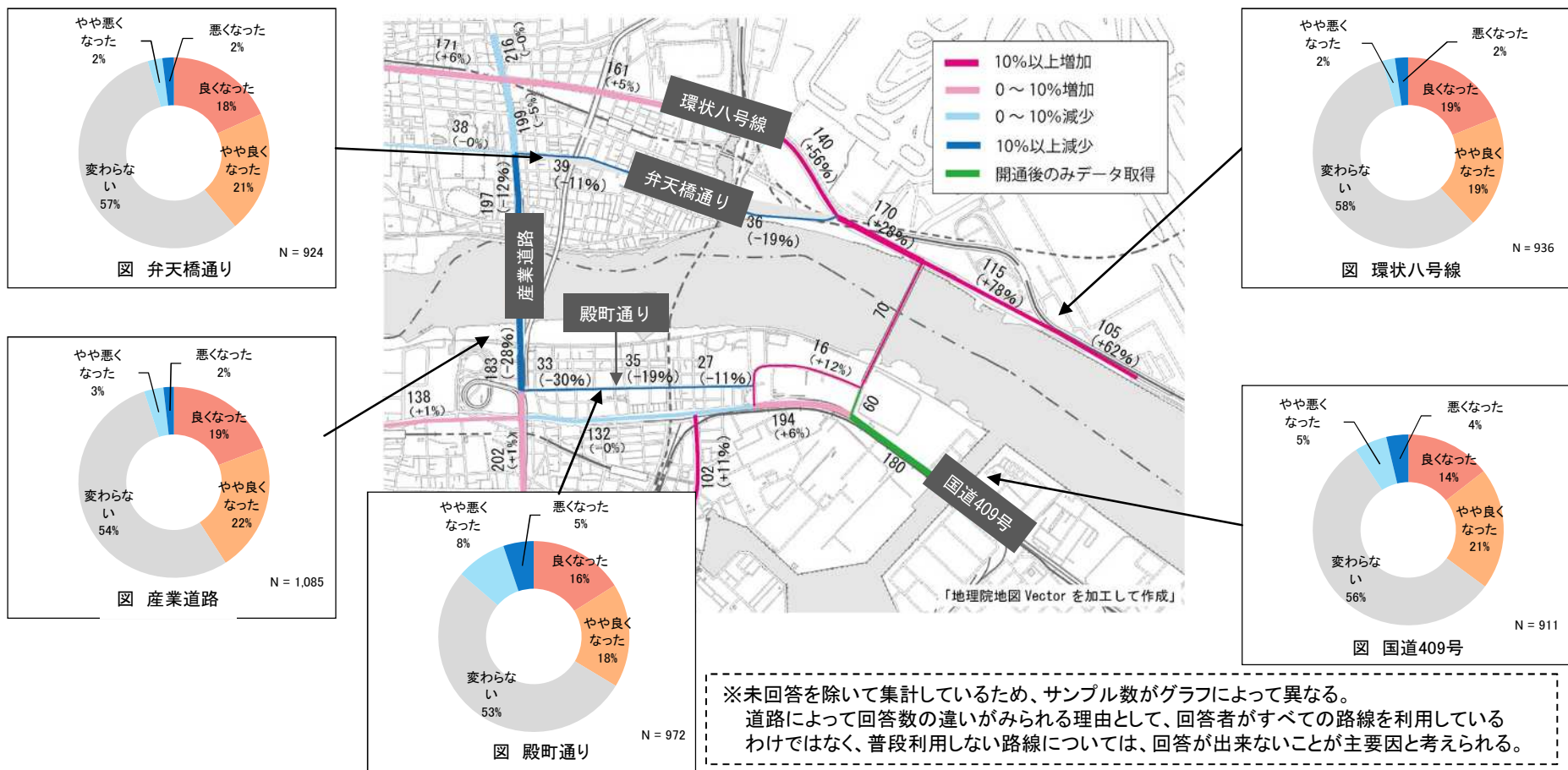
# 4-3. 都市環境の改善

## (1) 周辺交通の円滑化 — 地域の方が感じる周辺道路の車の流れ —

○多摩川スカイブリッジの開通による「周辺道路の車の流れ」について、地域住民の方は、特に産業道路で車の流れが良くなったと感じている。

### ■ 多摩川スカイブリッジ開通後の周辺道路における道路環境の変化

(地域住民(川崎区側+大田区側)へのアンケート調査結果)



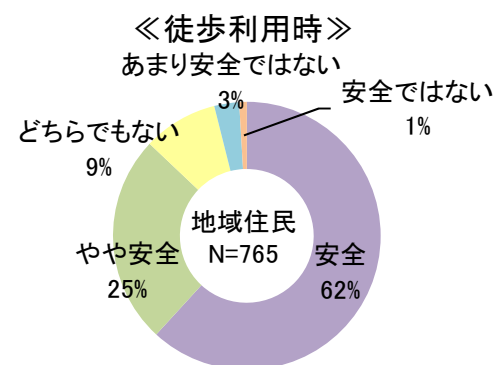
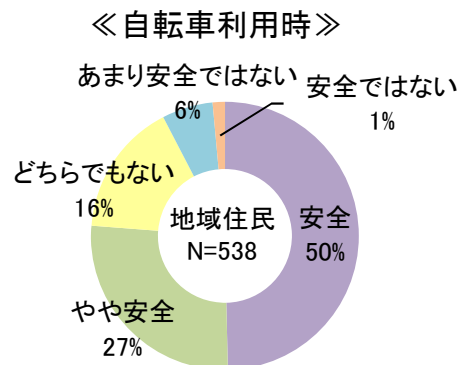
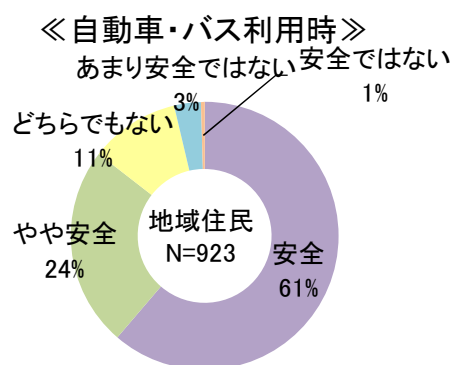
# 4-3. 都市環境の改善

## (2) 交通安全の向上 — 地域の方が感じる周辺道路の安全性・快適性 —

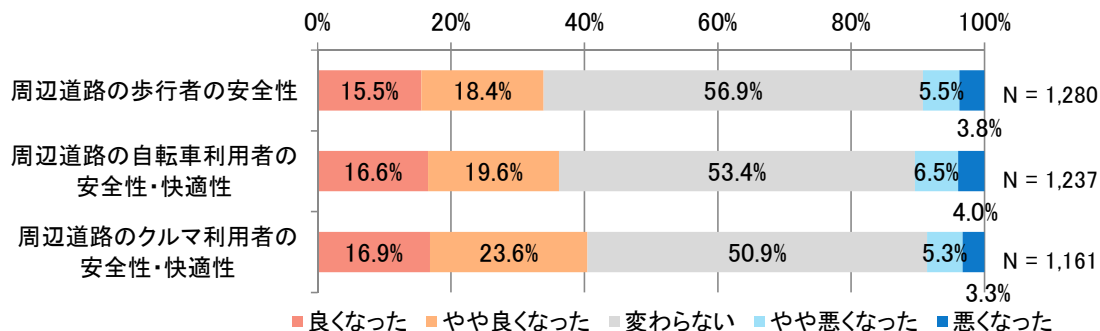
○多摩川スカイブリッジは、自動車・バス利用時、自転車利用時、徒歩利用時のいずれの手段においても地域住民の約8～9割が安全・やや安全と感じている。

○多摩川スカイブリッジの開通による「周辺道路の歩行者や自転車の安全性」について、地域住民の過半数は「変わらない」と感じているものの、約3～4割は安全性・快適性が高まったと感じている。

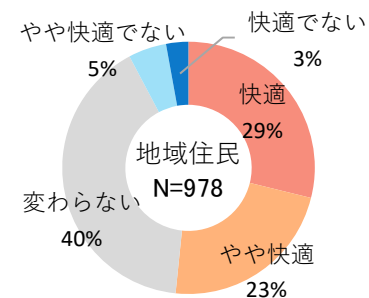
### ■ 多摩川スカイブリッジの安全性 (地域住民(川崎区側+大田区側)へのアンケート調査結果)



### ■ 多摩川スカイブリッジ開通後の周辺道路の安全性 (地域住民(川崎区側+大田区側)へのアンケート調査結果)



### ■ 多摩川スカイブリッジの夜間通行の快適性 (地域住民(川崎区側+大田区側)へのアンケート調査結果)



※未回答を除いて集計しているため、サンプル数がグラフによって異なる。  
 未回答が発生する理由として、安全性については回答者がすべての移動手段を利用しているわけではなく、利用していない手段については回答が出来ないことや、安全性の変化については分からない方が一定数存在することが主要因と考えられる。  
 夜間通行の快適性についても同様に、夜間通行をしない方が回答出来ないことが主要因と考えられる。

# 5. 事業実施による環境の変化

## (1) 生態系への影響

- 工事区間の周辺には河口干潟が分布するなど豊かな自然環境が形成されている。
- 環境モニタリング調査や有識者から指導や助言を受けることで、工事による環境の影響を確認しながら整備を進めた。また、設計・施工時等において、生態系に配慮した対策を実施した。
- 工事完了後に取りまとめられた総合評価書において、事業完了段階では「工事による影響はほとんどなかった」という評価となった。
- 自主的環境影響評価における事後調査については、アドバイザー会議において、項目ごとに1～3年の調査期間を設定し調査を行うものとしており、令和4年度以降の調査結果をもとにアドバイザー会議に諮り、調査範囲及び期間について、適宜見直しを行う。

### ■ 周辺の干潟で確認された動植物

アイアシ



エドハゼ



キョウジョシギ



ヤマトシジミ



出典：都市計画道路殿町羽田空港線ほか道路築造工事多摩川における干潟の保全・回復計画及び環境モニタリング計画

アドバイザー会議：多摩川スカイブリッジの整備による河川環境への影響を低減するため、河川環境分野の有識者から指導、助言を頂き、施工計画等に反映させ、自然環境の保全に資するため工事の一環として任意に設置した

### ■ 生態系へ配慮した取り組み

環境モニタリング調査の実施	<ul style="list-style-type: none"> <li>・H29～R3まで環境モニタリング調査を実施し、工事による環境の影響を確認しながら整備を実施</li> <li>・水質、動植物、干潟の地形変動など様々な項目を実施し、調査結果を有識者を委員とするアドバイザー会議に諮り、指導・助言を受ける(工事完成までに会議を15回開催)</li> <li>⇒各項目※で「工事による影響はほとんどなかった」という評価</li> </ul>
設計時における対策	<ul style="list-style-type: none"> <li>・河川内の橋脚を最小限の2基とし、河川の自然環境に配慮</li> <li>・主塔やケーブルを設置しないことで鳥類の飛翔阻害面積を抑制</li> </ul>
施工時における対策	<ul style="list-style-type: none"> <li>・生態系保持空間と干潟掘削範囲との間に鋼矢板を打設し緩衝帯を設け、生態系保持空間の保護と掘削範囲を縮減</li> <li>・工事中の仮設構造物も含めて河積阻害率を5%以下にすることで通年施工を実現(通常は濁水期施工)</li> <li>・生態系保持空間の保全など現場条件を踏まえ、架設計画を検討し、架設工法を採用</li> </ul>
その他の対策	<ul style="list-style-type: none"> <li>・干潟の表層15cm分を復元で使用するために、浚渫の際に干潟の鋤取りを行い、湿潤状態を保ちながら4年間保管</li> </ul>

※各項目：水質・水象、干潟の地形変動、植物・藻類、鳥類、魚類、底生生物、底質 23

# 5. 事業実施による環境の変化

## (2) 多摩川スカイブリッジの利用目的

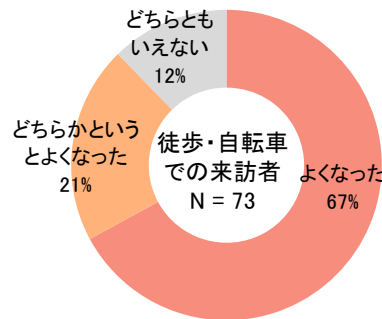
○多摩川スカイブリッジは、令和3年度土木学会田中賞(作品部門)を受賞するなど、景観性などで高い評価を受けている。また、徒歩・自転車での来訪者の約9割、地域住民の約6割が「多摩川スカイブリッジの整備によって多摩川河口の景観がよくなった・どちらかというよくなった」と回答。

○徒歩・自転車での来訪者の8割以上は、「ジョギング・サイクリング」や「風景を見に来た」など、多摩川スカイブリッジを目的とした来訪である。また、開通後にサイクリングや散歩・ジョギングのしやすさが改善したとの回答がそれぞれ8割以上となった。

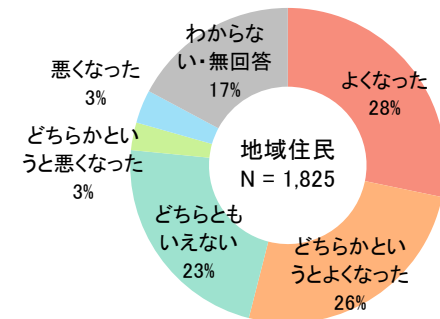
### ■ 多摩川スカイブリッジの景観性



《多摩川スカイブリッジの整備による多摩川河口の景観の変化》



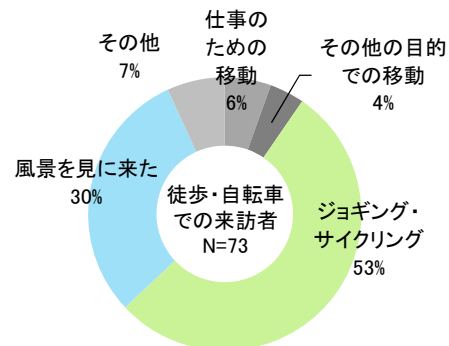
※徒歩・自転車での来訪者へのアンケート調査結果



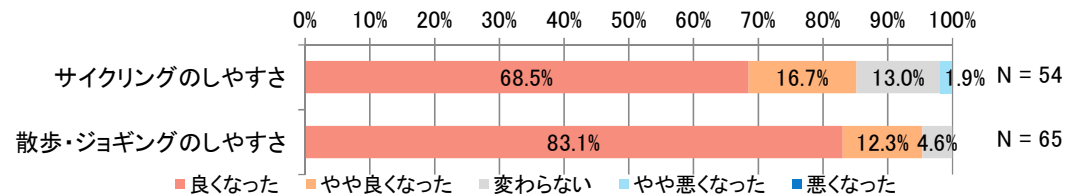
※地域住民(川崎区側+大田区側)へのアンケート調査結果

### ■ 多摩川スカイブリッジへの来訪者(徒歩・自転車)の利用状況 (徒歩・自転車での来訪者へのアンケート調査結果)

《多摩川スカイブリッジの利用目的》



《多摩川スカイブリッジが開通による生活に関する行動のしやすさの変化》



※未回答を除いて集計しているため、サンプル数がグラフによって異なる。  
未回答が発生する理由として、回答者が生活に関する行動をすべて行っているわけではなく行っていない行動については、回答が出来ないことが主要因と考えられる。



## 6. 社会経済情勢の変化

### (1) 事業費の変化

事業費の変化の主な要因として、工事費で入札差金が生じたこと、物価上昇によるインフレスライドなどが挙げられる。

### (2) 新型コロナウイルス感染拡大の影響

- 新規事業採択時に実施した多摩川スカイブリッジの推計交通量は11,000台/日であり、開通後の実測交通量は10,750台/日であった。
- 事業着手時の推計値と比べて減少がみられるが、差は約2%と僅かであるため、新型コロナウイルス感染拡大による交通量の減少はごくわずかと想定される。一方で、羽田空港の乗降客数は、コロナ禍の影響で減少していることから、今後、羽田空港の乗降客数がコロナ禍前の水準の回復、またはそれ以上の規模に増加した場合、多摩川スカイブリッジの利用交通量も変化すると想定されることから、その点においても引き続き、着目していく必要がある。

## 7. 改善措置等の検討状況

### (1) 今後の事後評価の必要性

- 新規事業採択時に想定していた「国際競争力の強化(キングスカイフロントと羽田空港間の走行距離の短縮)」「防災機能の向上(羽田空港～周辺地域間のリダンダンシー(代替性)効果)」「都市環境の改善(産業道路(大師橋)の混雑度低下)」などに関する整備効果の発現が確認されている。
- 生態系については、総合評価書における水質の水温や塩分、動植物の生育状況、干潟の地形の変化など、様々な項目について有識者に指導・助言を受け、事業完了段階で、工事による影響はほとんどなかったという評価であったものの、事後調査において引き続き経過を確認していく必要がある。
- 国際競争力の強化については、キングスカイフロントと羽田地区との間で連携協定を結ぶなど、具体的な取組を進めているが、本橋梁の開通から間もないこと及び新型コロナウイルスの影響による空港需要の落ち込み等により、具体的な効果が現時点では見られていないが、継続的に確認していくことで、効果の検証を行っていきたい。
- 継続的に効果の検証を行うことが望ましい項目があるものの、新規事業採択時に想定していた効果については、発現が確認されていることから今後の事後評価の必要性は特になしと判断。

### (2) 改善措置の必要性

- 新規事業採択時に想定していた「国際競争力の強化(キングスカイフロントと羽田空港間の走行距離の短縮)」「防災機能の向上(羽田空港～周辺地域間のリダンダンシー(代替性)効果)」「都市環境の改善(産業道路(大師橋)の混雑度低下)」などに関する整備効果の発現が確認されており、生態系についても、事業完了段階で、工事による影響はほとんどなかった。
- よって、改善措置の必要性は特になしと判断。

## 8. 同種事業へのフィードバックの検討状況

### (1) 同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性

- 今回、大規模なアンケート調査をweb・紙を併用で実施したところ、郵送での回収が、地域住民への意見聴取については全体の約8割、周辺企業への意見聴取については全体の約4割であった。  
このため、事業評価に向けてのアンケートで広く意見を取得する手法としては、webによる回収だけでなく、郵送回収を併用する手法が効果的であるといえる。
- 国際競争力の強化については、国際空港等へのアクセス性の向上など、定量的に評価できる項目もあるが、企業活動の誘発などについては、外部要因が与える影響も大きく、国際競争力に与える影響を数値化することが難しいことや各企業の協力が必要となることなど、定量的な評価が非常に難しい項目であることから、効果検証について、更なる検討が必要であると考えます。

## 9. 今後の方針等

### (1) 総合的な所見

- 「国際競争力の強化(キングスカイフロントと羽田空港間の走行距離の短縮)」「防災機能の向上(羽田空港～周辺地域間のリダンダンシー(代替性)効果)」「都市環境の改善(産業道路(大師橋)の混雑度低下)」などにおいて、新規事業採択時に想定していた橋梁の整備効果の発現が確認された。
- 一方で、本事業の目的のひとつである「国際競争力の強化」に関しては、アンケート結果により本橋梁の整備計画が企業活動の強化等のプラス要因となったことや特定都市再生緊急整備地域内の企業・事業所の連携に好影響を与えていることなどが見られたものの、国際競争力の強化に関する効果を確認するためには、新たな研究・開発の着手件数や来客者・施設利用者数などの客観的な評価項目の動向を把握する必要があるため、引き続き、継続的な調査を実施していく必要があると考えている。

# 9. 今後の方針等

## (2) 今後の方針

○多摩川スカイブリッジの開通を契機に、羽田空港周辺地区と殿町地区との連携強化を図ることを目的として、特定都市再生緊急整備地域(キングスカイフロント、羽田イノベーションシティ、羽田エアポートガーデン)における一体的な先端産業・研究開発拠点形成に向けた相互連携に関する連携協定を締結している。

今後、本協定に基づき、拠点ごとの機能分担と産業連携の強化により相乗効果を生み出し、その成果を羽田空港からグローバルに展開・発信することで、国内外から多くの高度人材を呼び込み、我が国の経済成長を牽引するエリア形成を目指す。

○多摩川スカイブリッジの整備に加え、今後、以下の具体的な取組を実施することにより、本エリアにおける国際競争力の強化を図る。

また、これらの取組により期待される事業効果を確認するため、「新たに研究・開発に着手した件数」、「共同研究実施数」、「来客者・施設利用者数」などに関する調査を継続的に行っていく。

(具体的な取組)

- ・キングスカイフロント発の研究成果と先端研究医療センターをはじめとした羽田イノベーションシティの高度な技術の連携・協力により社会実装化を目指す
- ・両地区での相互のイベント等での交流機会の創出と国内外への発信
- ・バス路線やシェアサイクルなどによる交通アクセスの強化
- ・コンベンション機能を活かした国際学会等の誘致・開催
- ・宿泊、飲食等ビジネス需要の充足

○今後の周辺地域の都市整備(羽田空港跡地など)や、コロナ禍からの回復に伴う羽田空港の乗降客数等の状況により、多摩川スカイブリッジの利用交通量の変化が想定されるため、周辺の交通環境等を含め、今後の状況を確認し、状況変化を的確に把握する。

○生態系への影響については、今後も項目ごとに1～3年の調査期間を設定し継続して調査を行うとともに、調査範囲及び期間については、令和4年度以降の調査結果をもとにアドバイザー会議に諮り、適宜見直しを行う。