

## 令和 4 年度 事後評価（国庫補助事業）概要調書

事業担当課（市）	臨海部国際戦略本部 拠点整備 推進部	事業所管部局（国）	国土交通省 関東地方整備局
----------	-----------------------	-----------	---------------

## 1 事業の概要

事業名称	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）	事業期間	平成 29 度～ 令和 3 年度
事業箇所	補助線街路第 333 号線及び環状第 8 号線 3・4・29 号殿町羽田空港線		
事業採択年度	平成 28 年度	認可・承認等年度	平成 28 年度
該当条項	事業完了後、一定期間（5 年以内）が経過		
事業目的	<p>国、東京都、大田区、川崎市等で構成する「羽田空港周辺・京浜臨海部連携強化推進委員会」では、我が国の国際競争力の強化に向けて、国家戦略特別区域の目標を達成するプロジェクトの一環として、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、必要な都市・交通インフラ整備等に取り組むこととしている。</p> <p>このため、東京都、川崎市及び国土交通省航空局が事業の施行者となり、「羽田空港跡地地区と川崎市殿町地区を結ぶ 2020 年（平成 32 年）を目指した成長戦略拠点の形成を支えるインフラ」として、都市計画道路環状第 8 号線と都市計画道路国道 409 号線を結び、多摩川を橋梁にて渡河する道路を整備する。</p> <p>本道路を整備すること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し、経済の持続的な発展に寄与することを期待する。</p>		
事業内容	車線数：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） 道路区分：第 4 種 1 級 計画交通量：11,700 台/日		
事業費規模 （単位：百万円）	29,409 百万円（うち川崎市負担分：16,528 百万円、東京都負担分：12,881 百万円） （うち国庫補助金：14,374 百万円（川崎市負担分：8,040 百万円、東京都負担分：6,334 百万円））		

## 2 事業効果等の発現状況

①費用対効果分析の算定基礎となった要因（費用、施設の利用状況、事業期間等）の変化	<p>・事業費の変化（計画値：279 億円⇒実績値：267 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。</p> <p>※ 「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。</p>																																																	
②事業の効果の発現状況	<p>事業着手時に設定した客観的評価指標の各項目について、以下の通り効果の発現状況等を整理する。</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>大分類</th> <th>中分類</th> <th>評価指標</th> <th>整備前</th> <th>整備後</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="4">1. 国際競争力の強化</td> <td rowspan="2">(1) 国際空港等へのアクセス強化</td> <td>キングスカイフロントと羽田空港間の走行距離</td> <td>一般道：6km 高速：12km</td> <td>3km</td> </tr> <tr> <td>キングスカイフロントと羽田空港間の走行時間</td> <td>一般道：17分 高速：14分</td> <td>5分</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">(2) 企業活動の誘発</td> <td>多摩川スカイブリッジの整備計画による企業活動の強化等への影響</td> <td>-</td> <td>40%の企業がプラス要因となったと回答</td> </tr> <tr> <td>多摩川スカイブリッジによる連携面での好影響</td> <td>-</td> <td>69%の企業が好影響であると回答</td> </tr> <tr> <td>2. 防災機能の向上</td> <td>(1) 地域の安全性向上</td> <td>羽田空港～周辺地域間のリダンダンシー（代替性）</td> <td>羽田空港～周辺地域間を橋りょうで結ぶ経路の数は 2 つ</td> <td>羽田空港～周辺地域間を橋りょうで結ぶ経路の数は 3 つ</td> </tr> <tr> <td rowspan="6">3. 都市環境の改善</td> <td rowspan="3">(1) 周辺交通の円滑化</td> <td>産業道路（大師橋）の交通量</td> <td>254 百台/12h</td> <td>183 百台/12h</td> </tr> <tr> <td>産業道路（大師橋）の混雑度</td> <td>1.34</td> <td>0.96</td> </tr> <tr> <td>産業道路（大師橋）の大型車混入率</td> <td>35%</td> <td>30%</td> </tr> <tr> <td rowspan="3">(2) 交通安全の向上</td> <td>地域の方が感じる多摩川スカイブリッジの安全性（自動車利用時）</td> <td>-</td> <td>85%が「安全・やや安全」と回答</td> </tr> <tr> <td>地域の方が感じる多摩川スカイブリッジの安全性（自転車利用時）</td> <td>-</td> <td>76%が「安全・やや安全」と回答</td> </tr> <tr> <td>地域の方が感じる多摩川スカイブリッジの安全性（徒歩利用時）</td> <td>-</td> <td>87%が「安全・やや安全」と回答</td> </tr> </tbody> </table>				大分類	中分類	評価指標	整備前	整備後	1. 国際競争力の強化	(1) 国際空港等へのアクセス強化	キングスカイフロントと羽田空港間の走行距離	一般道：6km 高速：12km	3km	キングスカイフロントと羽田空港間の走行時間	一般道：17分 高速：14分	5分	(2) 企業活動の誘発	多摩川スカイブリッジの整備計画による企業活動の強化等への影響	-	40%の企業がプラス要因となったと回答	多摩川スカイブリッジによる連携面での好影響	-	69%の企業が好影響であると回答	2. 防災機能の向上	(1) 地域の安全性向上	羽田空港～周辺地域間のリダンダンシー（代替性）	羽田空港～周辺地域間を橋りょうで結ぶ経路の数は 2 つ	羽田空港～周辺地域間を橋りょうで結ぶ経路の数は 3 つ	3. 都市環境の改善	(1) 周辺交通の円滑化	産業道路（大師橋）の交通量	254 百台/12h	183 百台/12h	産業道路（大師橋）の混雑度	1.34	0.96	産業道路（大師橋）の大型車混入率	35%	30%	(2) 交通安全の向上	地域の方が感じる多摩川スカイブリッジの安全性（自動車利用時）	-	85%が「安全・やや安全」と回答	地域の方が感じる多摩川スカイブリッジの安全性（自転車利用時）	-	76%が「安全・やや安全」と回答	地域の方が感じる多摩川スカイブリッジの安全性（徒歩利用時）	-	87%が「安全・やや安全」と回答
大分類	中分類	評価指標	整備前	整備後																																														
1. 国際競争力の強化	(1) 国際空港等へのアクセス強化	キングスカイフロントと羽田空港間の走行距離	一般道：6km 高速：12km	3km																																														
		キングスカイフロントと羽田空港間の走行時間	一般道：17分 高速：14分	5分																																														
	(2) 企業活動の誘発	多摩川スカイブリッジの整備計画による企業活動の強化等への影響	-	40%の企業がプラス要因となったと回答																																														
		多摩川スカイブリッジによる連携面での好影響	-	69%の企業が好影響であると回答																																														
2. 防災機能の向上	(1) 地域の安全性向上	羽田空港～周辺地域間のリダンダンシー（代替性）	羽田空港～周辺地域間を橋りょうで結ぶ経路の数は 2 つ	羽田空港～周辺地域間を橋りょうで結ぶ経路の数は 3 つ																																														
3. 都市環境の改善	(1) 周辺交通の円滑化	産業道路（大師橋）の交通量	254 百台/12h	183 百台/12h																																														
		産業道路（大師橋）の混雑度	1.34	0.96																																														
		産業道路（大師橋）の大型車混入率	35%	30%																																														
	(2) 交通安全の向上	地域の方が感じる多摩川スカイブリッジの安全性（自動車利用時）	-	85%が「安全・やや安全」と回答																																														
		地域の方が感じる多摩川スカイブリッジの安全性（自転車利用時）	-	76%が「安全・やや安全」と回答																																														
		地域の方が感じる多摩川スカイブリッジの安全性（徒歩利用時）	-	87%が「安全・やや安全」と回答																																														

大分類	中分類	評価指標	整備前	整備後
4. その他	(1) 事業の効率性	総便益 (割引後)	332 億円	387 億円
		総費用 (割引後)	269 億円	317 億円
		費用便益比 (B/C)	1.2	1.2
	(2) 上位計画への位置づけ	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」整備計画の基本事項	位置づけあり	位置づけあり
	(3) 国家戦略特区区域等の認定	アジアヘッドクォーター特区 (羽田空港跡地) と京浜臨海部ライフインペーション国際戦略総合特区	認定あり	認定あり
	(4) 民間企業による投資の誘発	多摩川スカイブリッジの整備計画による企業活動の強化等への影響* ※評価指標は「1. 国際競争力の強化 (2) 企業活動の誘発」と重複	-	40%の企業がプラス要因となったと回答
(5) 事業実施環境	-	事業実施環境が整う	事業実施完了	
③ 事業実施による環境の変化	<p>・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。そこで、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。</p> <p>・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」と回答した。 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。</p>			
④ 社会経済情勢の変化	<p>・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。</p> <p>・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見られるが、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に回復、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ことが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。</p>			

### 3 改善措置等の検討状況

① 今後の事後評価の必要性	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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した。</p>
---------------	--

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した。
-----------	---

#### 4 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。
--------------------------------	---

#### 5 市民・事業者に対する意見募集・説明・調査の状況

意見募集・説明・調査の内容、手法、実施期間	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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ものも集計に反映 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）</li> <li>・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ものも集計に反映 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）</li> <li>・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</li> </ul>
意見募集・説明・調査の結果及びそれを踏まえた対応方針	アンケート調査結果によると、本橋梁の整備計画が企業活動の強化等のプラス要因に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、本事業が各企業にとって好印象を与えている結果が得られたが、引き続き、整備効果の検証を確認するため、継続的な調査を実施していく必要があると考えている。

#### 6 今後の方針等

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ため必要があるため、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。
--------	---

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。