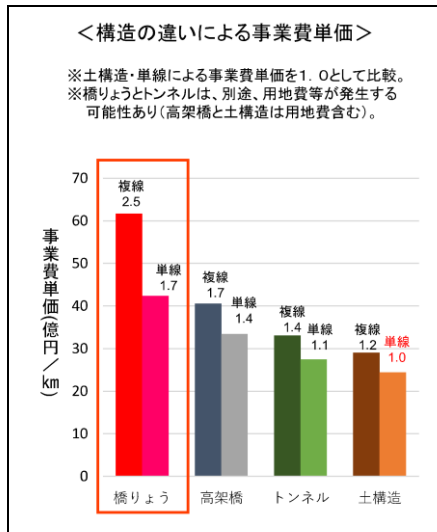


別紙4 各整備形態案のコスト比較

案		1 (1)	1 (2)	2	3
概要	橋りょう架換え時	単線構造で架換え	単線構造で架換え	単線構造で架換え	複線構造で架換え、単線部分のみ線路を敷設
	複線化時	現在線位置に単線構造で新設し、既存の橋りょうは撤去	既存の橋りょうを補強し活用	現在線とは別の位置に単線構造で新設	残りの単線部分の軌道及び架線を敷設
コスト比較		2.0 ・単線構造 (1.0) + 単線構造 (1.0)	1.0 + α ・単線構造 (1.0) + 補強費 (α) ・既設構造物の現存性能、補強レベルの違いによって費用は大きく変化するため、現段階において数値で表すことは困難	2.0 + β ・単線構造 (1.0) + 単線構造 (1.0) + 用地費 (β)	1.5 (※) + β ・複線構造 (1.5) + 用地費 (β) ※ 2.5 / 1.7 = 1.47 (\approx 1.5)

注) コスト比較に既存の橋りょうの撤去費は含まない。
単線構造での橋りょう架換えによるコストを1.0とする。

図 構造の違いによる事業費単価 (新幹線)



J R川越線荒川橋りょうの複線仕様での架換えについて、各整備形態案のおおよそのコストを比較すると上記のとおりと想定される。

なお、ここでのコスト比較は、国土交通省「幹線鉄道ネットワーク等のあり方に関する調査 令和2年度調査結果」に示されている新幹線の事業費単価をもとにしたものであり、各整備形態案のコストについては、詳細な検討が必要となる。