

● 橋梁架替事業に関する総便益(B)

橋梁架替事業に係わる便益は、洪水氾濫区域における家屋、農作物、公共施設等に想定される被害に対して、年平均被害軽減期待額を「治水経済調査マニュアル(案)」に基づき計上

橋梁架替事業に対する総便益(B)	
①被害軽減効果	4, 832億円
②残存価値	0億円
③総便益(①+②)	4, 832億円

残事業に対する総便益(B)	
①被害軽減効果	4, 832億円
②残存価値	0億円
③総便益(①+②)	4, 832億円

※ 社会的割引率(年4%)を用いて現在価値化を行い費用を算定。
 ※ 残存価値は、1百万円ある。
 ※ 表示桁数の関係で費用対効果算定資料と一致しない場合がある。

● 河川改修事業に関する総費用(C)

橋梁架替事業に係わる建設費及び維持管理費を計上

橋梁架替事業に要する総費用(C)	
④建設費	572億円
⑤維持管理費	0億円
⑥総費用(④+⑤)	572億円

残事業に要する総費用(C)	
④建設費	534億円
⑤維持管理費	0億円
⑥総費用(④+⑤)	534億円

※ 社会的割引率(年4%)及びデフレーターを用いて現在価値化を行い費用を算定。
 ※ 維持管理費は、4百万円ある。
 ※ 表示桁数の関係で費用対効果算定資料と一致しない場合がある。

● 算定結果(費用便益比)

便益の現在価値化の合計+残存価値

$$B/C = \frac{\text{便益の現在価値化の合計+残存価値}}{\text{建設費の現在価値化の合計+維持管理費の現在価値化の合計}}$$

$$= \underline{8.4} \text{ (全体事業:H16~R19)} , \underline{9.0} \text{ (残事業:R4~R19)}$$

● 橋梁架替事業に関する総便益(B)

橋梁架替事業に係わる便益は、洪水氾濫区域における家屋、農作物、公共施設等に想定される被害に対して、年平均被害軽減期待額を「治水経済調査マニュアル(案)」に基づき計上

橋梁架替事業に対する総便益(B)	
①被害軽減効果	4, 829億円
②残存価値	0億円
③総便益(①+②)	4, 829億円

残事業に対する総便益(B)	
①被害軽減効果	4, 829億円
②残存価値	0億円
③総便益(①+②)	4, 829億円

※ 社会的割引率(年4%)を用いて現在価値化を行い費用を算定。
 ※ 残存価値は、1百万円ある。
 ※ 表示桁数の関係で費用対効果算定資料と一致しない場合がある。

● 河川改修事業に関する総費用(C)

橋梁架替事業に係わる建設費及び維持管理費を計上

橋梁架替事業に要する総費用(C)	
④建設費	572億円
⑤維持管理費	0億円
⑥総費用(④+⑤)	572億円

残事業に要する総費用(C)	
④建設費	534億円
⑤維持管理費	0億円
⑥総費用(④+⑤)	534億円

※ 社会的割引率(年4%)及びデフレーターを用いて現在価値化を行い費用を算定。
 ※ 維持管理費は、4百万円ある。
 ※ 表示桁数の関係で費用対効果算定資料と一致しない場合がある。

● 算定結果(費用便益比)

便益の現在価値化の合計+残存価値

$$B/C = \frac{\text{便益の現在価値化の合計+残存価値}}{\text{建設費の現在価値化の合計+維持管理費の現在価値化の合計}}$$

$$= \underline{8.4} \text{ (全体事業:H16~R19)} , \underline{9.0} \text{ (残事業:R4~R19)}$$

(1) 事業の必要性等に関する視点

1) 事業を巡る社会経済情勢等の変化

荒川流域の関係市町村における総人口、総世帯数等、沿川の状況に大きな変化はありませんが、鉄道、高速道路や国道等の基幹が集中しており、特に下流部は人口・資産が集中し日本経済の中核機能を有しており、氾濫した場合には全国に影響が及ぶことが想定される重要な地域です。

本事業は、荒川下流部において堤防の高さ不足解消を図る事業であり、災害発生の防止又は軽減の必要性は高いものです。

2) 事業の投資効果

令和3年度評価時	B/C	B(億円)	C(億円)
荒川下流特定構造物改築事業 (京成本線荒川橋梁架替)	8.4	4,832	572

(2) 事業の進捗の見込みの視点

・現在、鉄道事業者の協力を得て、用地買収を実施しております。

・今後も事業実施にあたっては、社会情勢等の変化に留意しつつ、関係機関、地元関係者等との調整を十分に行い実施します。

(3) コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

・鉄道事業者の協力を得て、発生土を築堤工事や高規格堤防に利用し有効活用する等引き続き一層のコスト縮減を図ります。

(4) 今後の対応方針(原案)

・当該事業は、現段階においてもその必要性は変わっておらず、引き続き事業を継続することが妥当と考えます。

・荒川流域は新幹線をはじめとするJRや私鉄各線、高速道路や国道などの基幹交通網が多数整備されているとともに、沿川には特別区、中核市、特例市の市街地を抱え、特に下流部は人口・資産が集中し日本経済の中核をなしており、氾濫被害ポテンシャルが極めて大きいことから、当該事業の早期実施により災害発生の防止又は軽減を図ることが重要と考えます。

(1) 事業の必要性等に関する視点

1) 事業を巡る社会経済情勢等の変化

荒川流域の関係市町村における総人口、総世帯数等、沿川の状況に大きな変化はありませんが、鉄道、高速道路や国道等の基幹が集中しており、特に下流部は人口・資産が集中し日本経済の中核機能を有しており、氾濫した場合には全国に影響が及ぶことが想定される重要な地域です。

本事業は、荒川下流部において堤防の高さ不足解消を図る事業であり、災害発生の防止又は軽減の必要性は高いものです。

2) 事業の投資効果

令和3年度評価時	B/C	B(億円)	C(億円)
荒川下流特定構造物改築事業 (京成本線荒川橋梁架替)	8.4	4,829	572

(2) 事業の進捗の見込みの視点

・現在、鉄道事業者の協力を得て、用地買収を実施しております。

・今後も事業実施にあたっては、社会情勢等の変化に留意しつつ、関係機関、地元関係者等との調整を十分に行い実施します。

(3) コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

・鉄道事業者の協力を得て、発生土を築堤工事や高規格堤防に利用し有効活用する等引き続き一層のコスト縮減を図ります。

(4) 今後の対応方針(原案)

・当該事業は、現段階においてもその必要性は変わっておらず、引き続き事業を継続することが妥当と考えます。

・荒川流域は新幹線をはじめとするJRや私鉄各線、高速道路や国道などの基幹交通網が多数整備されているとともに、沿川には特別区、中核市、特例市の市街地を抱え、特に下流部は人口・資産が集中し日本経済の中核をなしており、氾濫被害ポテンシャルが極めて大きいことから、当該事業の早期実施により災害発生の防止又は軽減を図ることが重要と考えます。