

※未供用区間のJCT名及びランプ名は仮称

## (3事業の必要性の視点 ③費用便益分析)

令和2年度事業再評価(費用便益分析結果)		事業全体	残事業
便益	走行時間短縮便益(億円)	11,103	2,546
(B)	走行経費減少便益(億円)	557	188
	交通事故減少便益(億円)	68	42
	計(億円)	11,728	2,775
費用	事業費(億円)	7,468	1,261
(C)	維持管理費(億円)	423	83
	計(億円)	7,891	1,344
費用便益比(B/C)		1.5	2.1

<sup>※</sup>淀川左岸線(1期・2期)で費用便益分析を実施

## 感度分析結果(残事業分が変動した場合の全事業における費用便益比)

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比(B/C)
交通量	29,800~52,400	±10%	1.4~1.6
事業費	1,420億円	±10%	1.5~1.5
事業期間	6年間	±2年	1.5~1.5

<sup>※</sup>費用及び便益額については令和2年度の価値に換算

<sup>※</sup>費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある

## (4 事業の実現見通しの視点 ②事業規模)

- 平成30年度から順次工事が本格化してきており、その中で事業計画時(平成28年の都市計画変更)の 想定と実際の現場条件との違いが明らかになってきたことなどから、安全を確保するために必要な対 策や現地調査後に判明したことへの対応等により、全体事業費が増嵩している
- 一方で、工事の前倒しによる早期整備を図り、万博時のシャトルバス限定でのアクセスルートとしての利用をめざしている
- 用地取得率は約99%(令和元年度末時点・公有地含む)

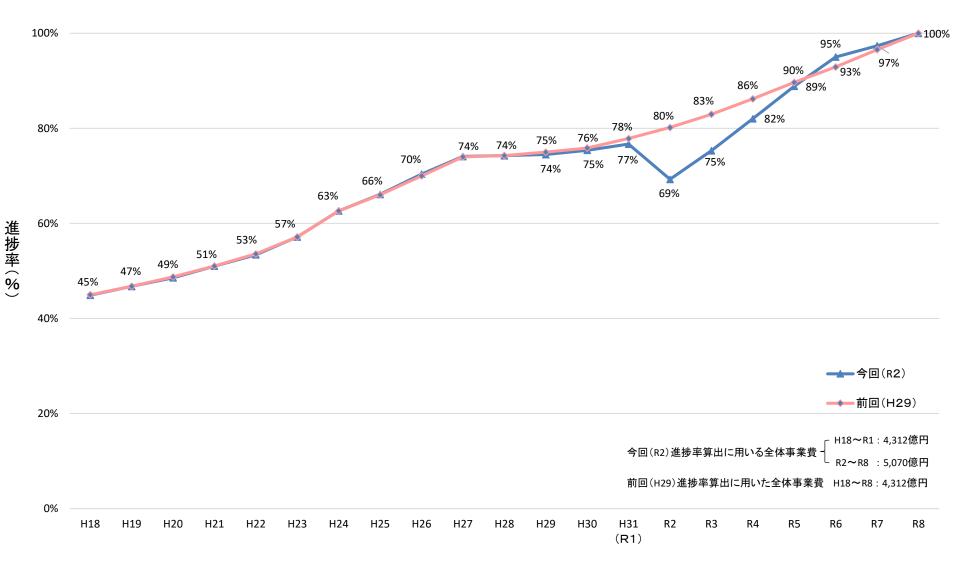








## (4 事業の実現見通しの視点 ③総事業費)



事業期間(年度) 〔大阪市事業開始時点からの淀川左岸線全体進捗率〕 進捗率=執行済額/全体事業費