

[費用便益の算定]

◆路線名:鞍作線 (L=840m、W=16m)

1. 各種の時点及び期間

供用年	令和 8 年度
交通量観測年	平成 27 年度
交通量推計年	令和 12 年度
価格基準年	令和 3 年度
検討期間	供用年から 50 年間

2. 計画道路の概要



図一 鞍作線

3. 費用便益分析の結果

① 旅行速度の算定

◆計画道路整備なしの場合

	計画道路 (新規計画) 鞍作線	競合道路	競合道路
交通量 (台/日)	7,609		
交通容量 (台/日)	5,600		
混雑度	1.36		
走行速度 (km/h)	11.04		

◆計画道路整備ありの場合

	計画道路 (新規計画) 鞍作線	競合道路	競合道路
交通量 (台/日)	7,609		
交通容量 (台/日)	8,000		
混雑度	0.95		
走行速度 (km/h)	32.23		

② 歩行者の安全性・快適性の向上

≪住居系地区≫

沿道世帯数 (世帯)	255
便益原単位 (円/世帯・年)	151,000

≪商業・業務系地区≫

沿道建築物床面積 (m ²)	24,907
便益原単位 (円/m ² ・年)	5,300

③ 便益 (B) の算定

	走行時間 短縮便益	走行経費 減少便益	交通事故 減少便益	歩行者便益	合計
基準年	令和 3 年度				
供用年	令和 8 年度				
初年便益 (億円)	3.3	0.2	0.0	1.7	5.2
便益総額の現在価値 (億円)	54.5	2.6	0.0	31.3	88.4

④ 費用 (C) の算定

	事業費	維持管理費	合計
基準年	令和 3 年度		
投資総額の単純合計 (億円)	27.2	1.3	28.5
投資総額の現在価値 (億円)	47.1	0.5	47.6

⑤ 評価指標の算定結果

社会費用便益比 CBR	B / C = 1.86
-------------	--------------

注) 便益額、費用額については、小数第二位を四捨五入しているため、合計値が合致しない場合がある。

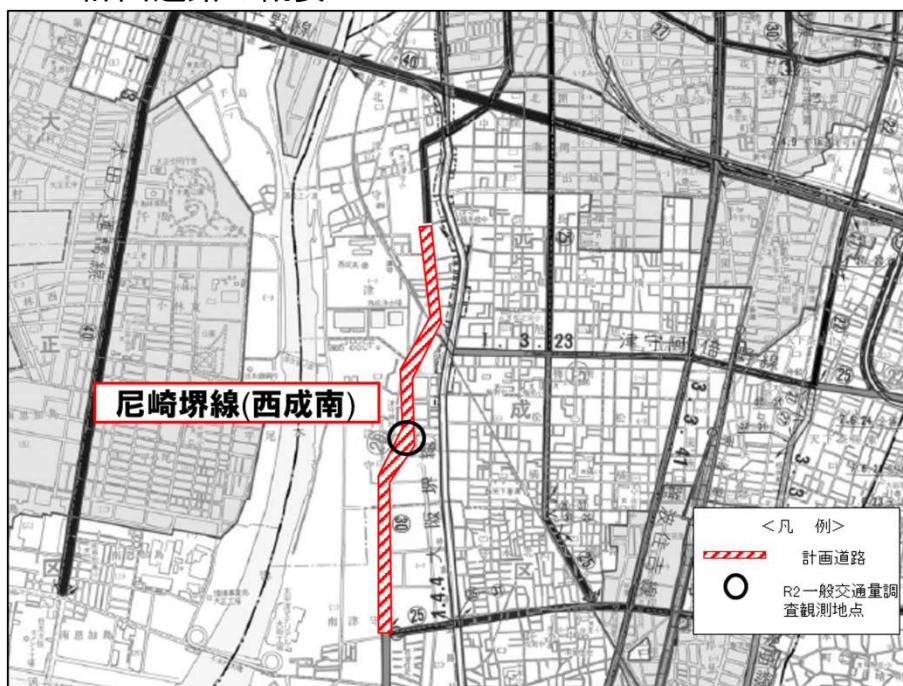
[費用便益の算定]

◆路線名:尼崎堺線(西成南) (L=1680m、W=30m)

1. 各種の時点及び期間

供用年	令和 11 年度
交通量観測年	令和 2 年度
交通量推計年	令和 12 年度
価格基準年	令和 3 年度
検討期間	供用年から50年間

2. 計画道路の概要



図一 尼崎堺線(西成南)

3. 費用便益分析の結果

① 旅行速度の算定

◆計画道路整備なしの場合

	計画道路 (新規計画)	競合道路	競合道路
	尼崎堺線(西成南)		
交通量(台/日)	32,746		
交通容量(台/日)	24,480		
混雑度	1.34		
走行速度(km/h)	11.74		

◆計画道路整備ありの場合

	計画道路 (新規計画)	競合道路	競合道路
	尼崎堺線(西成南)		
交通量(台/日)	32,746		
交通容量(台/日)	28,800		
混雑度	1.14		
走行速度(km/h)	26.83		

② 歩行者の安全性・快適性の向上

◀住居系地区▶

沿道世帯数(世帯)	0
便益原単位(円/世帯・年)	151,000

◀商業・業務系地区▶

沿道建築物床面積(m ²)	56,097
便益原単位(円/m ² ・年)	5,300

③ 便益(B)の算定

	走行時間 短縮便益	走行経費 減少便益	交通事故 減少便益	歩行者便益	合計
基準年	令和 3 年度				
供用年	令和 11 年度				
初年便益(億円)	28.3	1.2	0.0	3.0	32.5
便益総額の現在価値(億円)	409.8	16.9	0.0	48.5	475.2

④ 費用(C)の算定

	事業費	維持管理費	合計
基準年	令和 3 年度		
投資総額の単純合計(億円)	136.0	9.8	145.8
投資総額の現在価値(億円)	191.3	3.2	194.5

⑤ 評価指標の算定結果

社会費用便益比 CBR	B / C = 2.44
-------------	--------------

注) 便益額、費用額については、小数第二位を四捨五入しているため、合計値が合致しない場合がある。

[費用便益の算定]

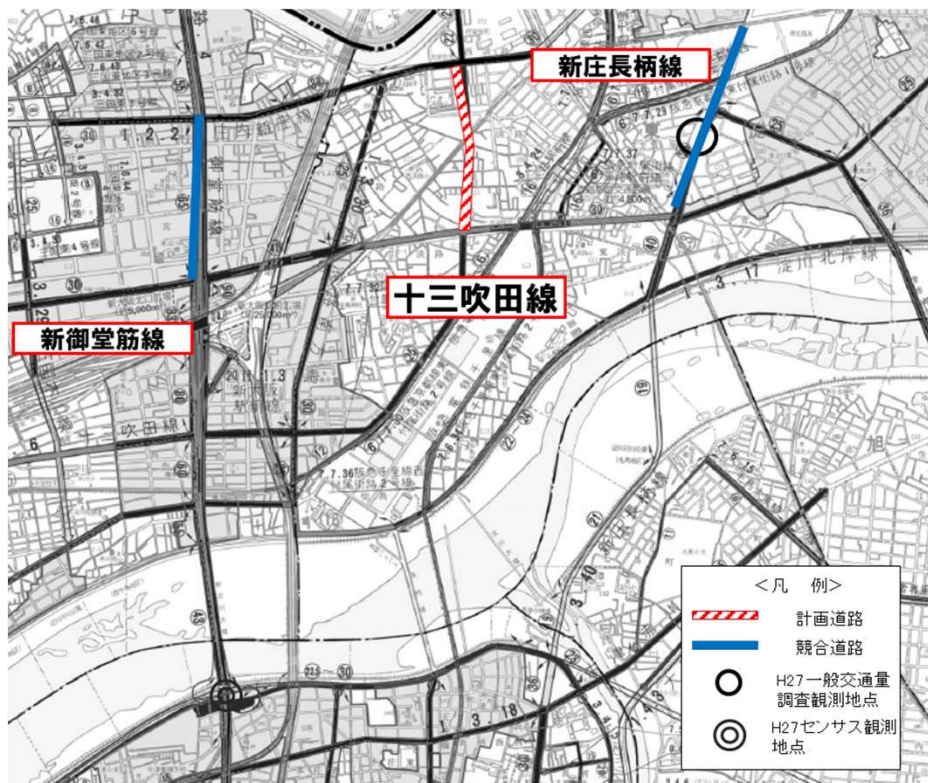
◆路線名:十三吹田線 (L=780m、W=25m)

3. 費用便益分析の結果

1. 各種の時点及び期間

供用年	令和 11 年度
交通量観測年	平成 27 年度
交通量推計年	令和 12 年度
価格基準年	令和 3 年度
検討期間	供用年から50年間

2. 計画道路の概要



図一十三吹田線

①旅行速度の算定

◆計画道路整備なしの場合

	計画道路 (新規計画) 十三吹田線	競合道路 新庄長柄線	競合道路 新御堂筋線
交通量 (台/日)	0	15,375	134,230
交通容量 (台/日)	0	28,800	43,200
混雑度	0.00	0.53	3.11
走行速度 (km/h)	0.00	35.66	7.00

◆計画道路整備ありの場合

	計画道路 (新規計画) 十三吹田線	競合道路 新庄長柄線	競合道路 新御堂筋線
交通量 (台/日)	8,925	14,457	126,223
交通容量 (台/日)	28,800	28,800	43,200
混雑度	0.31	0.50	2.92
走行速度 (km/h)	36.00	35.98	7.00

②歩行者の安全性・快適性の向上

《住居系地区》

沿道世帯数 (世帯)	573
便益原単位 (円/世帯・年)	151,000

《商業・業務系地区》

沿道建築物床面積 (m ²)	8,331
便益原単位 (円/m ² ・年)	5,300

③便益 (B) の算定

	走行時間 短縮便益	走行経費 減少便益	交通事故 減少便益	歩行者便益	合計
基準年	令和 3 年度				
供用年	令和 11 年度				
初年便益 (億円)	7.8	0.3	-0.1	1.3	9.3
便益総額の現在価値 (億円)	112.2	4.7	-1.4	21.3	136.8

④費用 (C) の算定

	事業費	維持管理費	合計
基準年	令和 3 年度		
投資総額の単純合計 (億円)	68.5	1.2	69.7
投資総額の現在価値 (億円)	74.1	0.4	74.5

⑤評価指標の算定結果

社会費用便益比 C/B R	B/C = 1.84
---------------	------------

注)便益額、費用額については、小数第二位を四捨五入しているため、合計値が合致しない場合がある。

[費用便益の算定]

◆路線名:長柄塚線 (L=190m、W=40m)

3. 費用便益分析の結果

- ①旅行速度の算定
◆計画道路整備なしの場合

	計画道路 (新規計画) 長柄塚線	競合道路	競合道路
交通量(台/日)	22,443		
交通容量(台/日)	18,720		
混雑度	1.20		
走行速度(km/h)	40.08		

- ◆計画道路整備ありの場合

	計画道路 (新規計画) 長柄塚線	競合道路	競合道路
交通量(台/日)	22,443		
交通容量(台/日)	43,200		
混雑度	0.52		
走行速度(km/h)	55.30		

- ②歩行者の安全性・快適性の向上
《住居系地区》

沿道世帯数(世帯)	0
便益原単位(円/世帯・年)	151,000

- 《商業・業務系地区》

沿道建築物床面積(m ²)	28,222
便益原単位(円/m ² ・年)	5,300

- ③便益(B)の算定

	走行時間 短縮便益	走行経費 減少便益	交通事故 減少便益	歩行者便益	合計
基準年	令和3年度				
供用年	令和7年度				
初年便益(億円)	0.3	0.0	0.0	1.5	1.8
便益総額の現在価値(億円)	4.4	0.0	0.0	28.6	33.0

- ④費用(C)の算定

	事業費	維持管理費	合計
基準年	令和3年度		
投資総額の単純合計(億円)	12.7	1.1	13.8
投資総額の現在価値(億円)	13.7	0.4	14.1

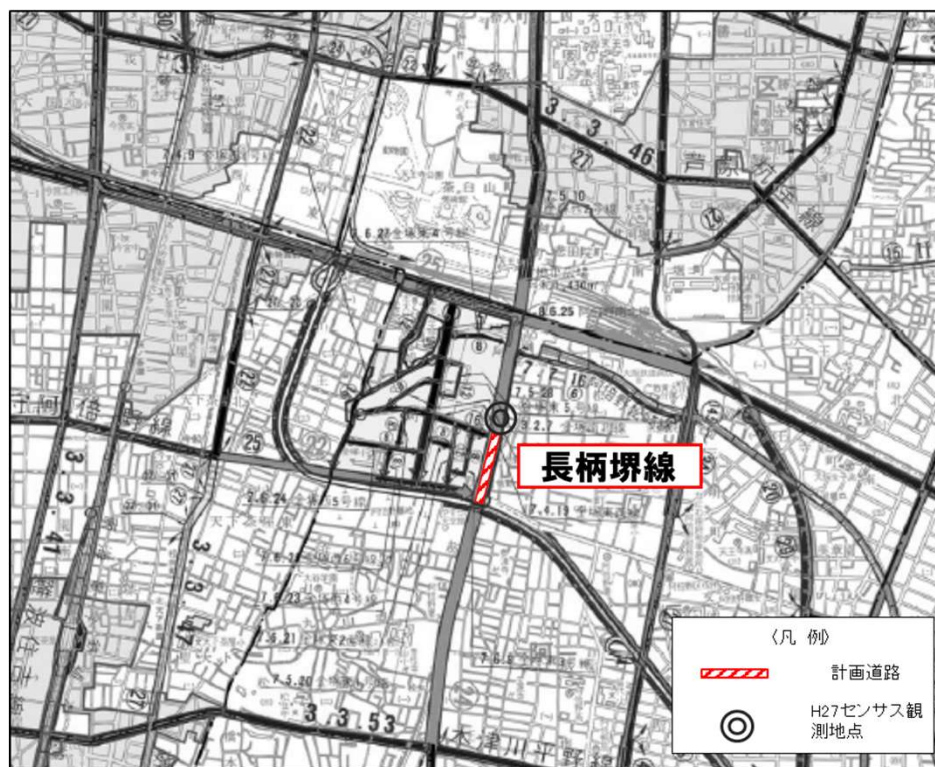
- ⑤評価指標の算定結果

社会費用便益比CBR	B/C = 2.34
------------	------------

1. 各種の時点及び期間

供用年	令和7年度
交通量観測年	平成27年度
交通量推計年	令和12年度
価格基準年	令和3年度
検討期間	供用年から50年間

2. 計画道路の概要



図一長柄塚線

注)便益額、費用額については、小数第二位を四捨五入しているため、合計値が合致しない場合がある。