

(再評価)

様式 1 客観的評価指標による事業採択の前提条件、事業の効果や必要性の確認の状況

事業名	大阪市道高速道路淀川左岸線
事業主体	大阪市、阪神高速道路株式会社

●事業採択の前提条件を確認するための指標

		指 標	指標チェックの根拠
前提条件	事業の効率性	■ 便益が費用を上回っている	費用便益比 (B/C) = 1.5 (経済的純現在価値 (B-C) = 3, 837億円、経済的内部収益率 (EIRR) = 7.6%)

●事業の効果や必要性を評価するための指標

政策目標	指 標 (対象となる指標のみ記載。効果が確認されるものは口を■に変更)	指標チェックの根拠
1. 活力 円滑なモビリティの確保	● 現道等の年間渋滞損失時間及び削減率	並行区間の渋滞損失時間：252万人・時間/年削減 (518⇒266) 並行区間の渋滞損失削減率：49%削減 ※並行区間：阪神高速大阪港線、一般国道2号、福島桜島線、九条梅田線、豊崎鷺洲線、淀川通、福町浜町線の阪神高速淀川左岸線並行区間
	■ 現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される	一般国道2号、43号、176号等において、混雑時旅行速度が20km/h未満の区間がある (平成27年全国道路・街路交通情勢調査)
	□ 現道又は並行区間等における踏切交通遮断量が10,000台時/日以上かつ踏切道の除却もしくは交通改善が期待される	—
	■ 現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線が存在する	並行区間にバス路線が存在 (一般国道2号、福島桜島線、九条梅田線、豊崎鷺洲線、淀川通、福町浜町線：大阪シティバス)
	■ 新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上が見込まれる	広域交通の一大ハブ拠点となる新大阪駅へのアクセス向上 此花区役所 ⇒ 新大阪駅 (一般道利用：24分 ⇒ 阪神高速淀川左岸線利用：15分)
	■ 第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上が見込まれる	24時間運用可能な国際拠点空港である関西空港へのアクセス向上 新大阪駅 ⇒ 関西空港 (阪神高速環状線・大阪港線・湾岸線利用：61分 ⇒ 阪神高速淀川左岸線・湾岸線利用：47分)
	■ 重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上が見込まれる	国際コンテナ戦略港湾である阪神港へのアクセス向上 うめきた (大阪駅北地区) ⇒ 夢洲コンテナターミナル (阪神高速環状線・大阪港線・湾岸線利用：23分 ⇒ 阪神高速淀川左岸線利用：17分)
	■ 農林水産業を主体とする地域において農林水産品の流通の利便性が向上	農産物卸売市場と消費地を結ぶことにより流通の利便性を向上 大阪市中央卸売市場南港市場 ⇒ 千里ニュータウン (千里中央) (阪神高速湾岸線・大阪港線・環状線利用：45分 ⇒ 阪神高速湾岸線・淀川左岸線利用：33分)
□ 現道等における、総重量25tの車両もしくはISO規格背高海上コンテナ輸送車が通行できない区間を解消する	—	

1. 活力	都市の再生	<ul style="list-style-type: none"> ■ 都市再生プロジェクトを支援する事業である 	当該路線が都市再生プロジェクトに位置づけあり（第二次決定「大都市圏における環状道路体系の整備」） 大阪駅周辺・中之島・御堂筋周辺地域、大阪コスモスクエア駅周辺地域が特定都市再生緊急整備地域に指定
		<ul style="list-style-type: none"> ■ 広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路を形成する 	大阪都市再生環状道路を形成する
		<ul style="list-style-type: none"> ■ 市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり 	正蓮寺川区間において、正蓮寺川総合整備事業として、広域下水道、公園や歩行者専用道事業と一体的に進めている事業 此花区高見～北区豊崎区間において、淀川南岸線、歩行者専用道事業と一体的に進めている事業
		<input type="checkbox"/> 中心市街地内で行う事業である	—
		<input type="checkbox"/> 幹線都市計画道路網密度が1.5km/km2以下である市街地内での事業である	—
		<input type="checkbox"/> DID区域内の都市計画道路整備であり、市街地の都市計画道路網密度が向上する	—
		<input type="checkbox"/> 対象区間が現在連絡道路がない住宅地開発（300戸以上又は16ha以上、大都市においては100戸以上又は5ha以上）への連絡道路となる	—
	国土・地域ネットワークの構築	<input type="checkbox"/> 高速自動車国道と並行する自専道（A'路線）としての位置づけ有り	—
		<ul style="list-style-type: none"> ■ 地域高規格道路の位置づけあり 	地域高規格道路の位置づけあり
		<input type="checkbox"/> 当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する	—
		<input type="checkbox"/> 当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する	—
		<input type="checkbox"/> 現道等における交通不能区間を解消する	—
		<input type="checkbox"/> 現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する	—
		<input type="checkbox"/> 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる	—
	個性ある地域の形成	<ul style="list-style-type: none"> ■ 鉄道や河川等により一体的発展が阻害されている地区を解消する 	正蓮寺川の陸地化により、地域分断を解消
		<ul style="list-style-type: none"> ■ 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する 	国際コンテナ戦略港湾である阪神港が立地する臨海部と再開発が進む都心部の連携を強化 夢洲コンテナターミナル ⇒ うめきた（大阪駅北地区）（阪神高速大阪港線・環状線利用：24分 ⇒ 阪神高速淀川左岸線利用：17分）
		<ul style="list-style-type: none"> ■ 主要な観光地へのアクセス向上が期待される 	ユニバーサルシティ出口及び鳥屋入口の直近に、ユニバーサル・スタジオ・ジャパンが存在する
		<input type="checkbox"/> 特別立法に基づく事業である	—
		<input type="checkbox"/> 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である	—
		<input type="checkbox"/> 歴史的景観を活かした道路整備や中心商店街のシンボリックな道路整備等、特色あるまちづくりに資する事業である	—
<input type="checkbox"/> 自転車交通量が500台/日以上、自動車交通量が1,000台/12h以上、歩行者交通量が500人/日以上全ての該当する区間において、自転車利用空間を整備することにより、当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性の向上が期待できる		—	
2. 暮らし	歩行者・自転車のための生活空間の形成	<input type="checkbox"/> 交通バリアフリー法における道路特定事業に位置付けがある、または、交通バリアフリー法に基づく重点整備地区における特定経路を形成する区間が新たにバリアフリー化される	—
		<input type="checkbox"/> 対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけ有り	—
	無電柱化による美しい町並みの形成	<input type="checkbox"/> 市街地又は歴史景観地区（歴史的風土特別保存区域及び重要伝統的建造物保存地区）の幹線道路において新たに無電柱化を達成する	—
安全で安心できるくらしの確保		<ul style="list-style-type: none"> ■ 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる 	本格的な重症救急専門施設である大阪大学医学部附属病院高度救命救急センターへのアクセス向上 此花区役所 ⇒ 大阪大学医学部附属病院高度救命救急センター（吹田市） （阪神高速大阪港線・環状線利用：25分 ⇒ 阪神高速淀川左岸線利用：21分）

3. 安全	安全な生活環境の確保	<input type="checkbox"/> 現道等に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存する場合において、交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等により、当該区間の安全性の向上が期待できる	—
		<input type="checkbox"/> 当該区間の自動車交通量が1,000台/12h以上（当該区間が通学路である場合は500台/12h以上）かつ歩行者交通量100人/日以上（当該区間が通学路である場合は学童、園児が40人/日以上）の場合、又は歩行者交通量500人/日以上の場合において、歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置される	—
	災害への備え	<input type="checkbox"/> 近隣市へのルートが1つしかなく、災害による1～2箇所の道路寸断で孤立化する集落を解消する	—
		対象区間が、都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業5ヶ年計画に位置づけのある路線（以下「緊急輸送道路」という）として位置づけあり	大阪府地域防災計画において、広域緊急交通路（緊急輸送道路）として当該路線が位置づけられている
		<input checked="" type="checkbox"/> 緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する	大阪府地域防災計画における広域緊急交通路（緊急輸送道路）である阪神高速大阪港線、福島桜島線、一般国道2号の通行止時の代替路線となる
		<input type="checkbox"/> 並行する高速ネットワークの代替路線として機能する（A'路線としての位置づけがある場合）	—
		<input type="checkbox"/> 現道等の防災点検又は震災点検要対策箇所もしくは架替の必要のある老朽橋梁における通行規制等が解消される	—
		<input type="checkbox"/> 現道等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間を解消する	—
		<input type="checkbox"/> 避難路へ1km以内で到達できる地区が新たに増加する	—
		<input type="checkbox"/> 幅員6m以上の道路がないため消火活動が出来ない地区が解消する	—
<input type="checkbox"/> 密集市街地における事業で火災時の延焼遮断帯の役割を果たす	—		
4. 環境	地球環境の保全	<input checked="" type="checkbox"/> 対象道路の整備により削減される自動車からのCO2排出量	CO2排出削減量：-0.3千t/年（大阪市）
		生活環境の改善・保全	<input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのNO2排出削減率
	<input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのSPM排出削減率		（現況） 大阪府は自動車NOx・PM法対策地域に指定されている 阪神高速淀川左岸線周辺の4測定局ではいずれもSPMの環境基準を達成（大阪市此花区・福島区・北区内の測定局） （推計結果） 並行区間のSPM排出削減量：5.6t/年・削減率27% ※並行区間：阪神高速大阪港線、一般国道2号、福島桜島線、九条梅田線、豊崎鷺洲線、淀川通、福町浜町線の阪神高速淀川左岸線並行区間
	<input type="checkbox"/> 現道等で騒音レベルが夜間要請限度を超過している区間について、新たに要請限度を下回ることが期待される区間がある		—
	<input checked="" type="checkbox"/> その他、環境や景観上の効果が期待される	阪神高速淀川左岸線事業により生み出される上部空間において、公園や歩行者専用道を整備予定	
5. その他	他のプロジェクトとの関係	<input checked="" type="checkbox"/> 道路の整備に関するプログラム又は都市計画道路整備プログラムに位置づけられている	大阪市の「都市計画道路の整備プログラム（H28.9）」に位置づけられている
		<input type="checkbox"/> 関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり	—
		<input checked="" type="checkbox"/> 他機関との連携プログラムに位置づけられている	正蓮寺川区間において、正蓮寺川総合整備事業として、広域下水道、公園や歩行者専用道事業と一体的に進めている事業
		<input type="checkbox"/> その他、対象地域や事業に固有の事情等、以上の項目に属さない効果が見込まれる	—

(再評価)

様式-2

費用便益分析の結果

路線名	事業名	延長	事業種別	現拡・BP・その他の別
大阪市道高速道路 淀川左岸線	大阪市道高速道路 淀川左岸線	L=10.0km	都市高速道路	その他

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
29,800~52,400	4	大阪市 阪神高速道路株式会社

① 費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	令和2年度		
単純合計	4,842億円	530億円	5,372億円
うち残事業分	1,420億円	150億円	1,570億円
基準年における 現在価値 (C)	7,468億円	423億円	7,891億円
うち残事業分	1,261億円	83億円	1,344億円

② 便益

	走行時間 短縮便益	走行経費 減少便益	交通事故 減少便益	合計
基準年	令和2年度			
供用年	令和9年度			
単年便益 (初年便益)	347億円	18億円	2億円	367億円
基準年における 現在価値 (B)	11,103億円	557億円	68億円	11,728億円
うち残事業分	2,546億円	188億円	42億円	2,775億円

③ 結果

費用便益比（事業全体）	1.5
経済的純現在価値（事業全体）	3,837億円
経済的内部収益率（事業全体）	7.6%
費用便益比（残事業）	2.1
経済的純現在価値（残事業）	1,431億円
経済的内部収益率（残事業）	10.9%

注）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 感度分析

【事業全体】

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	4,842億円	±10%	1.5～1.5
事業期間	40年間	±2年	1.5～1.5

【残事業】

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%	1.9～2.3
事業費	1,420億円	±10%	1.9～2.3
事業期間	6年間	±2年	2.0～2.2

交通状況の変化

様式-3①

事業名： 大阪市道高速道路淀川左岸線

(推計時点 R14年) (事業全体)

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 [大阪市道 高速道路 淀川左岸線] : 10.0km	交通量 ^{※1}	[台/日]	—	41,600	
	走行時間 ^{※2}	[分]	—	9	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	—	79.54	
②主な周辺道路 ^{※4}	阪神高速 16号 大阪港線 : 6.9km	交通量	[台/日]	69,100	53,600
		走行時間	[分]	8	7
		走行時間費用	[億円/年]	124.16	76.01
	阪神高速 1号 環状線 : 10.3km	交通量	[台/日]	55,800	53,200
		走行時間	[分]	10	10
		走行時間費用	[億円/年]	109.53	98.56
	阪神高速 11号 池田線 : 6.4km	交通量	[台/日]	73,600	69,800
		走行時間	[分]	7	6
		走行時間費用	[億円/年]	92.57	97.47
③その他道路合計	走行時間費用	[億円/年]	71,423.40	70,923.43	

		走行時間費用 整備なし(A)	走行時間費用 整備あり(B)	走行時間短縮便益 (A - B)
合計 : 14678.3km	走行時間短縮便益 [億円/年]	71,749.66	71,275.01	474.65

※1 : 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

※2 : 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。

※3 : 費用便益分析マニュアルに従い車種別、区間別に算出したものの合計値である。

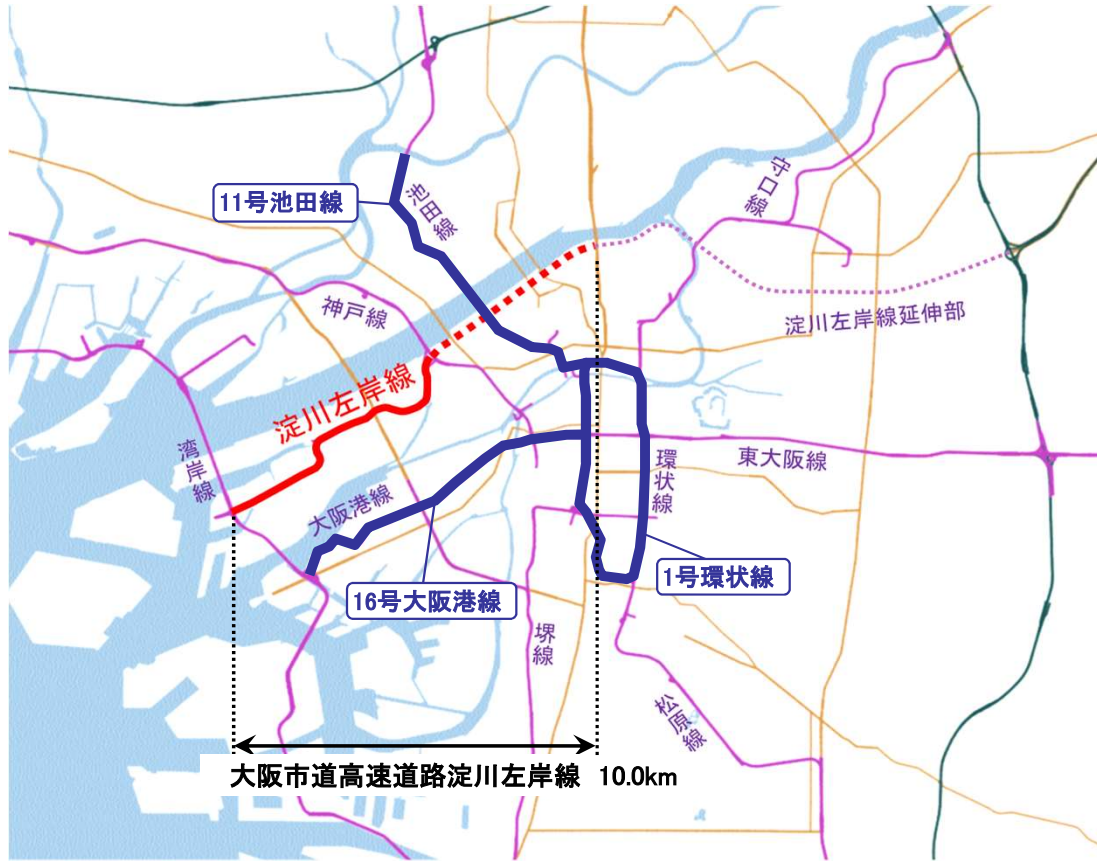
※4 : 当該事業により大きな変化が生じる道路について3～5路線程度以内で記載する。

※5 : ②主な周辺道路における交通量の予測地点は、事業全体と残事業で同地点において設定する。

(2) 図面(①、②)に該当する道路を明示すること

①新設道路 : 大阪市道高速道路淀川左岸線

②主な周辺道路 : 阪神高速16号大阪港線、阪神高速1号環状線、阪神高速11号池田線



交通状況の変化

様式 - 3 ①

事業名： 大阪市道高速道路淀川左岸線

(推計時点 R14年) (残事業)

			整備なし (A)	整備あり (B)	
①新設・改築道路 [大阪市道 高速道路 淀川左岸線] : 10.0km	交通量 ^{※1}	[台/日]	11,400	41,600	
	走行時間 ^{※2}	[分]	4	9	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]	11.91	79.54	
②主な周辺道路 ^{※4}	阪神高速 16号 大阪港線 : 6.9km	交通量	[台/日]	66,100	53,600
		走行時間	[分]	7	7
		走行時間費用	[億円/年]	104.77	76.01
	阪神高速 1号 環状線 : 10.3km	交通量	[台/日]	55,100	53,200
		走行時間	[分]	10	10
		走行時間費用	[億円/年]	106.00	98.56
	阪神高速 11号 池田線 : 6.4km	交通量	[台/日]	71,600	69,800
		走行時間	[分]	7	6
		走行時間費用	[億円/年]	88.70	97.47
③その他道路合計	走行時間費用	[億円/年]	71,299.73	70,923.43	

			走行時間費用 整備なし (A)	走行時間費用 整備あり (B)	走行時間短縮便益 (A - B)
合計 : 14678.3km	走行時間短縮便益	[億円/年]	71,611.11	71,275.01	336.10

- ※1 : 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。
- ※2 : 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。
- ※3 : 費用便益分析マニュアルに従い車種別、区間別に算出したものの合計値である。
- ※4 : 当該事業により大きな変化が生じる道路について3～5路線程度以内で記載する。
- ※5 : ②主な周辺道路における交通量の予測地点は、事業全体と残事業で同地点において設定する。

費用便益分析の条件

事業名：大阪市道高速道路淀川左岸線

(2)

項目		チェック欄
算出マニュアル	費用便益分析マニュアル (平成30年2月 国土交通省 道路局 都市局)	<input checked="" type="checkbox"/>
	その他	<input type="checkbox"/>
分析の基本的事項	分析対象期間	50年間
	社会的割引率	4%
	基準年次	令和2年
交通流の推計時点	1時点のみ推計	<input checked="" type="checkbox"/> (R14)
	複数時点での推計	<input type="checkbox"/>
推計の状況	整備の有無それぞれで交通流を推計	<input checked="" type="checkbox"/>
	整備の有無のいずれかのみ推計	<input type="checkbox"/> 有 <input type="checkbox"/> 無
推計に用いたOD表	いずれかのみ推計の場合 いずれかのみ推計とした理由を記載	
	道路交通センサスをベースとした自動車OD表 (三段階推定法) (平成22年度全国道路・街路交通情勢調査)	<input checked="" type="checkbox"/>
開発交通量の考慮	パーソントリップ調査をベースとした自動車OD表 (四段階推定法)	<input type="checkbox"/>
	その他()	<input type="checkbox"/>
	無	<input checked="" type="checkbox"/>
配分交通量の推計手法	有	<input type="checkbox"/>
	有の場合のみ 考慮した開発交通量(トリップ数) 考慮した理由を記載	()台トリップ/日
速度設定の考え方	Q-V式を用いた配分	<input type="checkbox"/>
	転換率式を用いた配分	<input type="checkbox"/>
	Q-V式と転換率式の併用による配分	<input type="checkbox"/>
	均衡配分(リンクパフォーマンス関数を用いた配分)	<input type="checkbox"/>
	簡易手法	<input type="checkbox"/>
	簡易手法の採択理由 小規模事業である 山間部海岸部で併行道路が少ない その他()	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
速度設定の考え方	簡易手法の考え方(将来交通量の設定方法等)	
	その他(BPR関数と転換率式の併用による配分)	<input checked="" type="checkbox"/>
	各回の配分終了時の速度を交通量でウェイト付けして設定 採用理由を記載	<input type="checkbox"/>
	最終配分の速度 採用理由を記載 混雑時速度が近畿地区の現況の混雑状況を反映するようパラメータを設定したBPR関数を採用しているため。	<input checked="" type="checkbox"/>
その他()	<input type="checkbox"/>	

(3)

		項目	チェック欄	
便益の算定	休日交通の影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する	<input type="checkbox"/>	
		考慮する場合のみ	面的に考慮	<input type="checkbox"/>
			対象路線のみ考慮	<input type="checkbox"/>
	採用した休日係数 休日係数を考慮した理由および採用した休日係数の考え方を記載		() %	
	災害等による通行止めの影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する	<input type="checkbox"/>	
		考慮する場合のみ	採用した通行止め日数 採用した通行止め日数の考え方を記載	() 日
			とり止め交通を考慮する とり止め交通を考慮しない場合はその理由、考慮した場合はその考え方を記載	<input type="checkbox"/>
	冬期交通の影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する	<input type="checkbox"/>	
		考慮する場合のみ	採用した冬期日数 採用した冬期日数の考え方を記載	() 日
			冬期の走行速度と交通容量の関係 設定の考え方を記載	
	交通流推計の時点以外の便益の算定	ブロック別・車種別走行台キロの伸び率による設定	<input checked="" type="checkbox"/>	
		その他 ()	<input type="checkbox"/>	
	車種別時間価値原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用	<input checked="" type="checkbox"/>	
独自に設定した値を使用 算出根拠を添付すること		<input type="checkbox"/>		
車種別走行経費原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用	<input checked="" type="checkbox"/>		
	独自に設定した値を使用 算出根拠を添付すること	<input type="checkbox"/>		
交通事故減少便益算定	中央分離帯の有無を考慮	<input type="checkbox"/>		
	中央分離帯の有無を考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>		
走行時間短縮・走行経費減少・交通事故減少以外の便益	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>		
	考慮する (考慮の場合、算出根拠を添付すること)	<input type="checkbox"/>		
その他				

費用の現在価値算定表

維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

箇所名: 大阪市道高速道路淀川左岸線(事業全体)

単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)
2.46	10.0	24.57

年次	年度	割引率	GDP デフレーター	事業費(億円)		維持管理費(億円)	
				単純単価	現在単価	単純単価	現在単価
-7年目	S 62	3.6484	107.34	7.40	25.86	0.00	0.00
-6年目	S 63	3.5081	107.91	43.18	144.31	0.00	0.00
-5年目	H 1	3.3731	110.75	102.68	321.49	0.00	0.00
-4年目	H 2	3.2434	113.25	22.16	65.24	0.00	0.00
-3年目	H 3	3.1187	115.98	55.14	152.42	0.00	0.00
-2年目	H 4	2.9987	117.57	134.39	352.36	0.00	0.00
-1年目	H 5	2.8834	117.91	179.43	451.05	0.00	0.00
部分供用開始	H 6	2.7725	117.80	142.86	345.64	3.03	7.33
1年目	H 7	2.6658	117.10	110.92	259.58	2.90	6.79
2年目	H 8	2.5633	116.60	86.24	194.90	3.02	6.82
3年目	H 9	2.4647	117.50	109.94	237.07	3.27	7.05
4年目	H 10	2.3699	116.90	208.47	434.46	2.93	6.11
5年目	H 11	2.2788	115.20	139.03	282.72	2.95	6.00
6年目	H 12	2.1911	113.80	127.21	251.79	3.37	6.67
7年目	H 13	2.1068	112.40	142.34	274.27	2.69	5.18
8年目	H 14	2.0258	110.50	80.92	152.50	2.95	5.56
9年目	H 15	1.9479	109.00	81.90	150.46	2.26	4.15
10年目	H 16	1.8730	107.90	65.05	116.08	2.32	4.14
11年目	H 17	1.8009	106.70	43.70	75.82	1.93	3.35
12年目	H 18	1.7317	105.90	50.14	84.29	1.98	3.33
13年目	H 19	1.6651	105.00	77.68	126.63	1.96	3.20
14年目	H 20	1.6010	104.40	74.64	117.67	2.03	3.20
15年目	H 21	1.5395	103.00	101.46	155.89	2.11	3.24
16年目	H 22	1.4802	101.30	98.66	148.20	2.25	3.38
17年目	H 23	1.4233	99.80	154.18	226.04	2.10	3.08
18年目	H 24	1.3686	99.00	225.49	320.45	1.63	2.32
1期区間供用	H 25	1.3159	99.00	144.22	197.06	6.72	9.18
20年目	H 26	1.2653	101.50	169.30	216.96	7.35	9.42
21年目	H 27	1.2167	103.00	148.75	180.63	10.46	12.70
22年目	H 28	1.1699	102.80	6.42	7.51	9.31	10.89
23年目	H 29	1.1249	102.90	9.91	11.14	9.80	11.01
24年目	H 30	1.0816	102.80	25.62	27.71	10.70	11.57
25年目	R 1	1.0400	102.80	50.90	52.94	10.85	11.28
26年目	R 2	1.0000	102.80	202.24	202.24	9.92	9.92
27年目	R 3	0.9615		279.30	268.55	10.05	9.66
28年目	R 4	0.9246		310.91	287.47	10.20	9.43
29年目	R 5	0.8890		315.40	280.39	9.81	8.72
30年目	R 6	0.8548		283.60	242.42	9.82	8.39
31年目	R 7	0.8219		109.05	89.63	10.92	8.98
32年目	R 8	0.7903		121.59	96.09	10.92	8.63
供用開始年次	R 9	0.7599		0.00	0.00	17.51	13.31
34年目	R 10	0.7307		0.00	0.00	17.58	12.85
35年目	R 11	0.7026		0.00	0.00	17.65	12.40
36年目	R 12	0.6756		0.00	0.00	17.72	11.97
37年目	R 13	0.6496		0.00	0.00	17.78	11.55
38年目	R 14	0.6246		0.00	0.00	18.71	11.69
39年目	R 15	0.6006		0.00	0.00	20.87	12.53
40年目	R 16	0.5775		0.00	0.00	21.08	12.17
41年目	R 17	0.5553		0.00	0.00	21.12	11.73
42年目	R 18	0.5339		0.00	0.00	21.18	11.31
43年目	R 19	0.5134		0.00	0.00	21.16	10.86
44年目	R 20	0.4936		0.00	0.00	21.15	10.44
45年目	R 21	0.4746		0.00	0.00	22.32	10.59
46年目	R 22	0.4564		0.00	0.00	22.32	10.19
47年目	R 23	0.4388		0.00	0.00	22.31	9.79
48年目	R 24	0.4220		0.00	0.00	22.30	9.41
49年目	R 25	0.4057		-393.64	-159.70	22.34	9.06
合計				4448.78	7468.23	529.61	422.53

単純事業費計	4842.42	529.61
--------	---------	--------

注1) 事業費の投資パターンは、費用便益分析の計算条件として設定した標準的な投資パターンであり、必ずしも全体の予算制約等を踏まえたものではない。
 このため、毎年度の予算の状況や、用地・工事の進捗により、実際の事業展開とは異なることがある。
 (投資パターンの変化による費用便益分析結果への影響等については、再評価及び事後評価として評価を実施。)

注2) 評価対象期間最終年において、用地残存価値(割引後の用地費)を控除している。

費用の現在価値算定表

維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

箇所名:大阪市道高速道路淀川左岸線(残事業)

年次	年度	割引率	GDP デフレーター	事業費(億円)		維持管理費(億円)	
				単純価値	現在価値	単純価値	現在価値
-7年目	S 62	3.6484	107.34	0.00	0.00	0.00	0.00
-6年目	S 63	3.5081	107.91	0.00	0.00	0.00	0.00
-5年目	H 1	3.3731	110.75	0.00	0.00	0.00	0.00
-4年目	H 2	3.2434	113.25	0.00	0.00	0.00	0.00
-3年目	H 3	3.1187	115.98	0.00	0.00	0.00	0.00
-2年目	H 4	2.9987	117.57	0.00	0.00	0.00	0.00
-1年目	H 5	2.8834	117.91	0.00	0.00	0.00	0.00
部分供用開始	H 6	2.7725	117.80	0.00	0.00	0.00	0.00
1年目	H 7	2.6658	117.10	0.00	0.00	0.00	0.00
2年目	H 8	2.5633	116.60	0.00	0.00	0.00	0.00
3年目	H 9	2.4647	117.50	0.00	0.00	0.00	0.00
4年目	H 10	2.3699	116.90	0.00	0.00	0.00	0.00
5年目	H 11	2.2788	115.20	0.00	0.00	0.00	0.00
6年目	H 12	2.1911	113.80	0.00	0.00	0.00	0.00
7年目	H 13	2.1068	112.40	0.00	0.00	0.00	0.00
8年目	H 14	2.0258	110.50	0.00	0.00	0.00	0.00
9年目	H 15	1.9479	109.00	0.00	0.00	0.00	0.00
10年目	H 16	1.8730	107.90	0.00	0.00	0.00	0.00
11年目	H 17	1.8009	106.70	0.00	0.00	0.00	0.00
12年目	H 18	1.7317	105.90	0.00	0.00	0.00	0.00
13年目	H 19	1.6651	105.00	0.00	0.00	0.00	0.00
14年目	H 20	1.6010	104.40	0.00	0.00	0.00	0.00
15年目	H 21	1.5395	103.00	0.00	0.00	0.00	0.00
16年目	H 22	1.4802	101.30	0.00	0.00	0.00	0.00
17年目	H 23	1.4233	99.80	0.00	0.00	0.00	0.00
18年目	H 24	1.3686	99.00	0.00	0.00	0.00	0.00
1期区間供用	H 25	1.3159	99.00	0.00	0.00	0.00	0.00
20年目	H 26	1.2653	101.50	0.00	0.00	0.00	0.00
21年目	H 27	1.2167	103.00	0.00	0.00	0.00	0.00
22年目	H 28	1.1699	102.80	0.00	0.00	0.00	0.00
23年目	H 29	1.1249	102.90	0.00	0.00	0.00	0.00
24年目	H 30	1.0816	102.80	0.00	0.00	0.00	0.00
25年目	R 1	1.0400	102.80	0.00	0.00	0.00	0.00
26年目	R 2	1.0000	102.80	0.00	0.00	0.00	0.00
27年目	R 3	0.9615		279.30	268.55	0.00	0.00
28年目	R 4	0.9246		310.91	287.47	0.00	0.00
29年目	R 5	0.8890		315.40	280.39	0.00	0.00
30年目	R 6	0.8548		283.60	242.42	0.00	0.00
31年目	R 7	0.8219		109.05	89.63	0.00	0.00
32年目	R 8	0.7903		121.59	96.09	0.00	0.00
供用開始年次	R 9	0.7599		0.00	0.00	7.61	5.78
34年目	R 10	0.7307		0.00	0.00	7.64	5.58
35年目	R 11	0.7026		0.00	0.00	7.66	5.38
36年目	R 12	0.6756		0.00	0.00	7.70	5.20
37年目	R 13	0.6496		0.00	0.00	7.73	5.02
38年目	R 14	0.6246		0.00	0.00	8.14	5.08
39年目	R 15	0.6006		0.00	0.00	9.09	5.46
40年目	R 16	0.5775		0.00	0.00	9.12	5.27
41年目	R 17	0.5553		0.00	0.00	9.14	5.08
42年目	R 18	0.5339		0.00	0.00	9.16	4.89
43年目	R 19	0.5134		0.00	0.00	9.16	4.70
44年目	R 20	0.4936		0.00	0.00	9.16	4.52
45年目	R 21	0.4746		0.00	0.00	9.67	4.59
46年目	R 22	0.4564		0.00	0.00	9.67	4.41
47年目	R 23	0.4388		0.00	0.00	9.66	4.24
48年目	R 24	0.4220		0.00	0.00	9.66	4.08
49年目	R 25	0.4057		-8.35	-3.39	9.68	3.93
合計				1411.50	1261.16	149.65	83.21
単純事業費計				1419.85		149.65	

注1) 事業費の投資パターンは、費用便益分析の計算条件として設定した標準的な投資パターンであり、必ずしも全体の予算制約等を踏まえたものではない。
このため、毎年度の予算の状況や、用地・工事の進捗により、実際の事業展開とは異なることがある。
(投資パターンの変化による費用便益分析結果への影響等については、再評価及び事後評価として評価を実施。)

注2) 評価対象期間最終年において、用地残存価値(割引後の用地費)を控除している。

