



|              |              | 計画時の想定  | 備考   | 現時点での状況（変更点）   | 分析 |
|--------------|--------------|---|--|--|----|
|              |              |   |  |  |    |
| 事業効果の定量的分析   | 費用便益分析       | 計画時点では費用便益の分析手法が確立されておらず、算出できず。   | <ul style="list-style-type: none"> <li>具体的な便益内容<br/>           走行時間の効果<br/>           （走行時間の短縮）<br/>           走行経費の効果<br/>           （時間短縮による走行経費の節減）</li> <li>受益者 道路利用者</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li><math>B / C = 6.98</math></li> <li>便益総額<br/> <math>B = 726.69</math> 億円</li> <li>総費用<br/> <math>C = 104.18</math> 億円</li> <li>B / C 算定区間<br/>           大阪狭山線（美原町西大響地内）<br/>           ~大阪狭山線（堺市北野田地内）</li> </ul> |    |
|              | その他の指標（代替指標） | <ul style="list-style-type: none"> <li>混雑度</li> <li>交通量</li> </ul>  |  |  |    |
| 事業効果の定性的分析   | 安全・安心        | <ul style="list-style-type: none"> <li>歩車分離による交通安全機能の向上</li> <li>災害発生時の緊急輸送路、避難路の確保</li> <li>周辺狭小道路への迂回交通量減少による安心・安全性の向上</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>受益者<br/>           地域住民、道路利用者、道路管理者</li> </ul>  | 変更点特になし  |    |
|              | 活力           | <ul style="list-style-type: none"> <li>地域間交流連携の強化</li> <li>物流の効率化の支援</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>受益者<br/>           地域住民、道路利用者、就労者</li> </ul>  | 変更点特になし  |    |
|              | 快適性          | <ul style="list-style-type: none"> <li>十分な幅員が確保された歩道による快適性の向上</li> <li>周辺狭小道路の迂回交通量減少による快適性の向上</li> </ul>                           | <ul style="list-style-type: none"> <li>受益者<br/>           地域住民、道路利用者</li> </ul>  | 変更点特になし  |    |
|              | その他          |   |  |  |    |
| 自然環境等への影響と対策 |              | <ul style="list-style-type: none"> <li>道路の整備により旅行速度が向上し、CO<sub>2</sub>の排出量が削減される。</li> <li>植樹帯の設置により、緑の回復に努める。</li> </ul>           |  | 変更点特になし  |    |
| その他特記すべき事項   |              |   |  |  |    |