参 考 資 料

（1）費用便益分析マニュアルの改訂

○ 原単位の更新【新規、再評価、事後評価】

（2）一体評価の運用の改定

○ 一体評価の区間設定【新規、再評価、事後評価】

令和7年8月6日
国土交通省　東北地方整備局

（1）原単位の更新【新規、再評価、事後評価】

○ **費用便益分析に用いる原単位**は、これまで交通センサスの改訂に合わせて更新してきたが、**物価上昇等の変化を合わせて、適切に更新**していくこととする。

	従前（令和2年価格）	改訂後（令和6年価格）	主な変化要因
時間価値	（単位：円／台・分） 乗用車　：41.02 バス　：386.16 乗用車類：46.54 小型貨物車：52.94 普通貨物車：76.94	（単位：円／台・分） 乗用車　：43.74　(+6.6%) バス　：386.79　(+0.2%) 乗用車類：48.89　(+5.0%) 小型貨物車：52.07　(▲1.6%) 普通貨物車：101.93　(+32.5%)	【主な変化要因】 ○賃金率：＋5.1% 【車種によるばらつきの理由】 ○同乗者数の増減 例）業務目的の自家用乗用車：＋7.1% 自家用普通貨物車：＋1.3%
走行経費	例）■一般道（平地・35km/h）（単位：円／台・km） 乗用車　：17.31 バス　：77.51 乗用車類：18.27 小型貨物車：20.44 普通貨物車：39.20 ■高速・地域高規格道路（80km/h） 乗用車　：9.96 バス　：46.08 乗用車類：10.53 小型貨物車：15.03 普通貨物車：29.89	例）■一般道（平地・35km/h）（単位：円／台・km） 乗用車　：19.15　(+11%) バス　：86.84　(+12%) 乗用車類：20.17　(+10%) 小型貨物車：23.68　(+16%) 普通貨物車：48.23　(+23%) ■高速・地域高規格道路（80km/h） 乗用車　：11.69　(+17%) バス　：53.90　(+17%) 乗用車類：12.32　(+17%) 小型貨物車：18.22　(+21%) 普通貨物車：37.50　(+25%)	【主な変化要因】 ○燃料費の増加（R2→R5） ガソリン：＋48% 軽油：＋43% 【車種・速度等によるばらつきの理由】 ○燃料費の違いにより原単位に占める燃料費の割合が異なるため。 例）一般道（平地・35km/h）改訂後 乗用車（改訂後）：35% 普通貨物車（改訂後）：67%
交通事故	例）（単位：千円／年） ■一般道（非市街地・2車線） $AA_{il}=800\times X_{1il}+310\times X_{2il}$ ■高速道路 $AA_{il}=270\times X_{1il}$ （AA_{il}：交通事故の社会的損失、 X_{1il}：走行台キロ、X_{2il}：走行台交差点箇所数）	例）（単位：千円／年） ■一般道（非市街地・2車線） $AA_{il}=\underline{1,010}\times X_{1il}+\underline{350}\times X_{2il}$ ■高速道路 $AA_{il}=\underline{360}\times X_{1il}$ （AA_{il}：交通事故の社会的損失、 X_{1il}：走行台キロ、X_{2il}：走行台交差点箇所数）	【主な変化要因】 ○人的損失額（死亡損失）の増額改定 ○人身事故1件当たりの死者数の増加 ○交通事故件数の減少

（2）一体評価の区間設定【新規、再評価、事後評価】

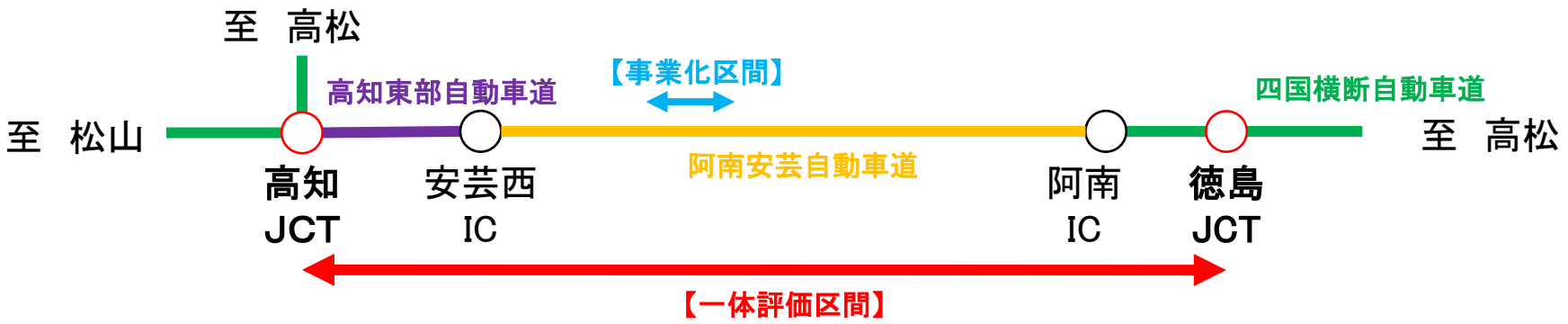
○ 一体評価の区間設定については、高規格道路、大規模バイパス等の起終点間を基本としているところ。
○ 起終点によらない区間設定を行う場合の考え方について、より明確に示していく。

現在	改定案
● 道路ネットワークとしての機能を踏まえ、**高規格道路、大規模バイパス等の起終点間を基本**として設定する。	● 道路ネットワークとしての機能を踏まえ、**高規格道路、大規模バイパス等の起終点間を基本**として設定する。
● 但し、**評価対象の特性に応じて、効果把握に要するコスト等を踏まえた区間**とすることができる。	● 但し、**以下の場合に限り、評価対象の特性に応じた区間**とすることができる。 ➢**起終点間で設定した場合に、ネットワークの連続性が確保できなくなる場合** ➢**起終点間のうち、JCTなど他の結節点を境界として、交通特性が異なる場合** **※効果把握に要するコストにも留意**
● 区間設定にあたっては、第三者委員会等において意見を聴取するものとする。	● 区間設定にあたっては、第三者委員会等において意見を聴取するものとする。

出典：社会資本整備審議会 道路分科会 第26回事業評価部会資料

（2）（参考）起終点によらない区間設定をする事例

路線の起終点間で設定した場合に、ネットワークの連続性が確保できなくなる場合

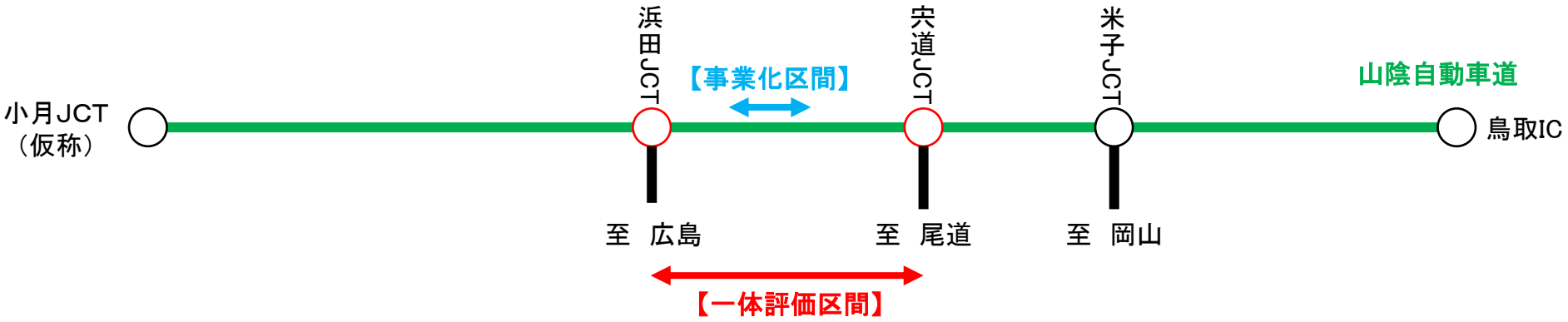


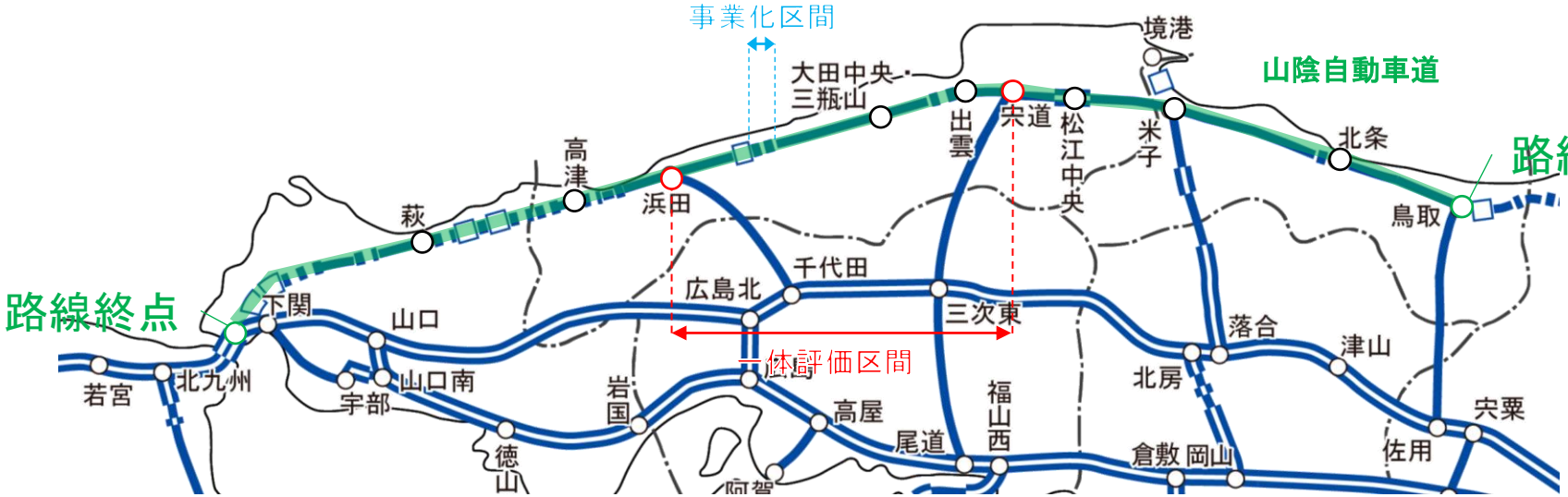


出典：社会資本整備審議会　道路分科会　第26回事業評価部会資料

（2）（参考）起終点によらない区間設定をする事例

起終点間のうち、JCTなど他の結節点を境界として、交通特性が異なる場合





出典：社会資本整備審議会　道路分科会　第26回事業評価部会資料