



道路事業の費用対効果分析について

令和7年10月
近畿地方整備局

1. 原単位の改定について

- 費用対効果の算定に用いる、便益算定の基礎データである原単位及び算定式が、賃金率の上昇、燃料費の増加等 の変化に合わせ更新されました。

① 走行時間短縮便益の計測に用いる時間価値原単位の推移

車種	車種別の時間価値原単価（円／分・台）			
	費用便益分析 マニュアル (H30. 2) H29年価格	費用便益分析 マニュアル (R4. 2) R2年価格	費用便益分析 マニュアル (R7. 2) R6年価格	費用便益分析 マニュアル (R7. 8) R6年価格※1
乗用車	39. 60	41. 02	43. 75	<u>43. 74</u>
バス	365. 96	386. 16	396. 96	<u>386. 79</u>
乗用車類	45. 15	46. 54	49. 06	<u>48. 89</u>
小型貨物車	50. 46	52. 94	52. 06	<u>52. 07</u>
普通貨物車	67. 95	76. 94	101. 94	<u>101. 93</u>

※1：令和7年8月29日「「費用便益分析マニュアル（令和7年2月）」及び「費用便益分析マニュアル＜連続立体交差事業編＞（令和7年2月）」における原単位及び算定式の訂正について」によるマニュアルの訂正。_____は訂正箇所

1. 原単位の改定について

② 走行経費減少便益の計測に用いる車種別走行経費原単位の推移

車種	車種別の走行経費原単価（例：一般道, 平地・35km/h）			
	費用便益分析 マニュアル (H30. 2) H29年価格	費用便益分析 マニュアル (R4. 2) R2年価格	費用便益分析 マニュアル (R7. 2) R6年価格	費用便益分析 マニュアル (R7. 8) R6年価格※1
乗用車	15. 75	17. 31	19. 40	<u>19. 15</u>
バス	65. 11	77. 51	87. 04	<u>86. 84</u>
乗用車類	16. 59	18. 27	20. 48	<u>20. 17</u>
小型貨物車	18. 02	20. 44	23. 91	<u>23. 68</u>
普通貨物車	31. 06	39. 20	48. 64	<u>48. 23</u>

車種	車種別の走行経費原単価（例：高速・地域高規格道路・80km/h）			
	費用便益分析 マニュアル (H30. 2) H29年価格	費用便益分析 マニュアル (R4. 2) R2年価格	費用便益分析 マニュアル (R7. 2) R6年価格	費用便益分析 マニュアル (R7. 8) R6年価格※1
乗用車	8. 73	9. 96	11. 72	<u>11. 69</u>
バス	37. 97	46. 08	54. 11	<u>53. 90</u>
乗用車類	9. 23	10. 53	12. 40	<u>12. 32</u>
小型貨物車	12. 77	15. 03	18. 34	<u>18. 22</u>
普通貨物車	23. 05	29. 89	37. 79	<u>37. 50</u>

※1：令和7年8月29日「「費用便益分析マニュアル（令和7年2月）」及び「費用便益分析マニュアル＜連続立体交差事業編＞（令和7年2月）」における原単位及び算定式の訂正について」によるマニュアルの訂正。_____は訂正箇所

1. 原単位の改定について

③ 交通事故減少便益の計測に用いる交通事故損失算定式の推移

道路・沿道区分			交通事故損失額（AA _i ）算定式				
			X _{1<i>i</i>} ：走行台キロ（千台km/日）、X _{2<i>i</i>} ：走行台交差点箇所数（千台箇所/日）				
			費用便益分析 マニュアル （H30. 2） H29年算定式	費用便益分析 マニュアル （R4. 2） R2年算定式	費用便益分析 マニュアル （R7. 2） R6年算定式	費用便益分析 マニュアル （R7. 8） R6年算定式※1	
一般道	D I D	2車線		1530×X _{1<i>i</i>} +320×X _{2<i>i</i>}	1590×X _{1<i>i</i>} +250×X _{2<i>i</i>}	1850×X _{1<i>i</i>} +280×X _{2<i>i</i>}	1850×X _{1<i>i</i>} +280×X _{2<i>i</i>}
		4車線以上	中央帯無	1430×X _{1<i>i</i>} +310×X _{2<i>i</i>}	1510×X _{1<i>i</i>} +270×X _{2<i>i</i>}	1420×X _{1<i>i</i>} +370×X _{2<i>i</i>}	1420×X _{1<i>i</i>} +370×X _{2<i>i</i>}
			中央帯有	1100×X _{1<i>i</i>} +310×X _{2<i>i</i>}	970×X _{1<i>i</i>} +270×X _{2<i>i</i>}	960×X _{1<i>i</i>} +370×X _{2<i>i</i>}	960×X _{1<i>i</i>} +370×X _{2<i>i</i>}
	その他市街地	2車線		1080×X _{1<i>i</i>} +340×X _{2<i>i</i>}	1020×X _{1<i>i</i>} +230×X _{2<i>i</i>}	1130×X _{1<i>i</i>} +280×X _{2<i>i</i>}	1130×X _{1<i>i</i>} +280×X _{2<i>i</i>}
		4車線以上	中央帯無	1100×X _{1<i>i</i>} +300×X _{2<i>i</i>}	1220×X _{1<i>i</i>} +260×X _{2<i>i</i>}	1010×X _{1<i>i</i>} +310×X _{2<i>i</i>}	1020×X _{1<i>i</i>} +310×X _{2<i>i</i>}
			中央帯有	840×X _{1<i>i</i>} +300×X _{2<i>i</i>}	690×X _{1<i>i</i>} +260×X _{2<i>i</i>}	690×X _{1<i>i</i>} +310×X _{2<i>i</i>}	690×X _{1<i>i</i>} +310×X _{2<i>i</i>}
	非市街地	2車線		810×X _{1<i>i</i>} +400×X _{2<i>i</i>}	800×X _{1<i>i</i>} +310×X _{2<i>i</i>}	1010×X _{1<i>i</i>} +340×X _{2<i>i</i>}	1010×X _{1<i>i</i>} +350×X _{2<i>i</i>}
		4車線以上	中央帯無	820×X _{1<i>i</i>} +330×X _{2<i>i</i>}	880×X _{1<i>i</i>} +270×X _{2<i>i</i>}	980×X _{1<i>i</i>} +340×X _{2<i>i</i>}	980×X _{1<i>i</i>} +340×X _{2<i>i</i>}
			中央帯有	660×X _{1<i>i</i>} +330×X _{2<i>i</i>}	540×X _{1<i>i</i>} +270×X _{2<i>i</i>}	570×X _{1<i>i</i>} +340×X _{2<i>i</i>}	570×X _{1<i>i</i>} +340×X _{2<i>i</i>}
高速道路			280×X _{1<i>i</i>}	270×X _{1<i>i</i>}	360×X _{1<i>i</i>}	360×X _{1<i>i</i>}	

※1：令和7年8月29日「「費用便益分析マニュアル（令和7年2月）」及び「費用便益分析マニュアル＜連続立体交差事業編＞（令和7年2月）」における原単位及び算定式の訂正について」によるマニュアルの訂正。_____は訂正箇所

2. 一体評価の区間設定

- 一体評価の区間設定は、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。
- 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化された。

R6. 12. 24 道路分科会 第26回事業評価部会資料より抜粋

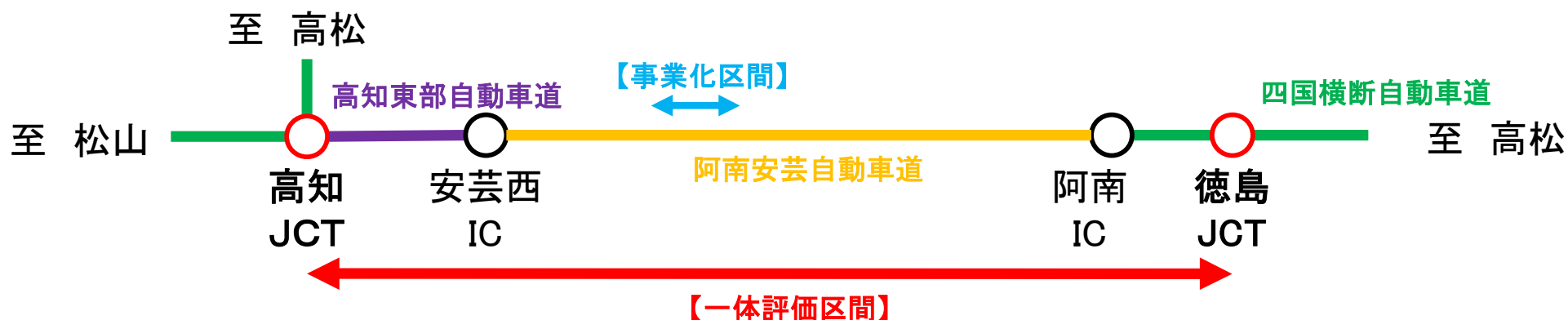
現在	改定案
● 道路ネットワークとしての機能を踏まえ、高規格道路、大規模バイパス等の起終点間を基本として設定する。 ● 但し、評価対象の特性に応じて、効果把握に要するコスト等を踏まえた区間とすることができる。 ● 区間設定にあたっては、第三者委員会等において意見を聴取するものとする。	● 道路ネットワークとしての機能を踏まえ、高規格道路、大規模バイパス等の起終点間を基本として設定する。 ● 但し、<u>以下の場合に限り、評価対象の特性に応じた区間</u>とすることができる。 ➤ <u>起終点間で設定した場合に、ネットワークの連続性が確保できなくなる場合</u> ➤ <u>起終点間のうち、JCT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

2. 一体評価の区間設定

R6. 12. 24 道路分科会 第26回事業評価部会資料より抜粋

(参考) 起終点によらない区間設定をする事例①

■ 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

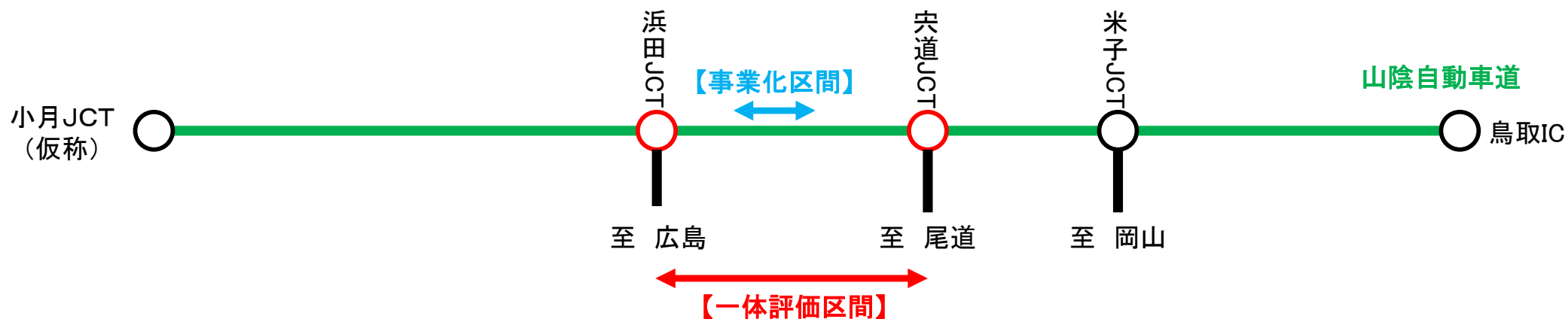


2. 一体評価の区間設定

R6. 12. 24 道路分科会 第26回事業評価部会資料より抜粋

(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



3. 費用便益分析の対象とする費用

- 単独事業として事業を実施する場合には費用便益分析等による評価を実施しない、電線共同溝事業（無電柱化推進のために改築事業と併せて施工されるもの）の工事費が含まれる場合は、これを費用便益分析に用いる費用に含めないものとする。

（従来）

費用便益分析に用いる費用	事業費	工事費	改良費
			橋梁費
			トンネル費
			I C ・ J C T 費
			舗装費
			付帯施設費 ※電線共同溝の費用を含む
		用地費・補償費	
		間接経費	
		維持管理費	
		更新費	

（変更）

費用便益分析に用いる費用	事業費	工事費	改良費
			橋梁費
			トンネル費
			I C ・ J C T 費
			舗装費
			付帯施設費
		用地費・補償費	
		間接経費	
		維持管理費	
		更新費	

↑ 電線共同溝の工事費を含めない