

道路事業の再評価における 評価手法見直し

令和７年７月

国土交通省 北陸地方整備局

1. 原単位の更新

- 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、物価上昇等の変化に合わせた適切なタイミングを捉えて更新していくこととし、今年度更新を行う。
(参考 1)

2. 一体評価の区間設定

- 一体評価の区間設定は、高規格道路や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、より明確にする。(参考 2)

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

3. 費用便益分析の対象とする費用

- 単独事業として事業実施する場合に費用便益分析（B / C）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）の工事費については、費用便益分析に用いる費用に含めないものとする。

(参考1) 原単位の更新

[円/台・キロ]

	従前(令和2年価格)	改定後(令和6年価格)	主な変化要因
時間価値	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	乗用車 : 43.75 (+6.7%) バス : 396.96 (+2.8%) 乗用車類 : 49.06 (+5.4%) 小型貨物車 : 52.06 (▲1.7%) 普通貨物車 : 101.94 (+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) 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(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) 乗用車 : 19.40 (+12%) バス : 87.04 (+12%) 乗用車類 : 20.48 (+12%) 小型貨物車 : 23.91 (+17%) 普通貨物車 : 48.64 (+24%) ■高速・地域高規格(80km/h) 乗用車 : 11.72 (+18%) バス : 54.11 (+17%) 乗用車類 : 12.40 (+18%) 小型貨物車 : 18.34 (+22%) 普通貨物車 : 37.79 (+26%)	【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) 改定後 乗用車(改定後): 35% 普通貨物車(改定後): 67%
交通事故	例) ■一般道(非市街地・2車線) $AA_{ij} = 800 \times X_{1ij} + 310 \times X_{2ij}$ ■高速道路 $AA_{ij} = 270 \times X_{1ij}$ (AA _{ij} : 交通事故の社会的損失、 X _{1ij} : 走行台キロ、X _{2ij} : 走行台交差点箇所数)	例) ■一般道(非市街地・2車線) $AA_{ij} = 1,010 \times X_{1ij} + 340 \times X_{2ij}$ ■高速道路 $AA_{ij} = 360 \times X_{1ij}$ (AA _{ij} : 交通事故の社会的損失、 X _{1ij} : 走行台キロ、X _{2ij} : 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

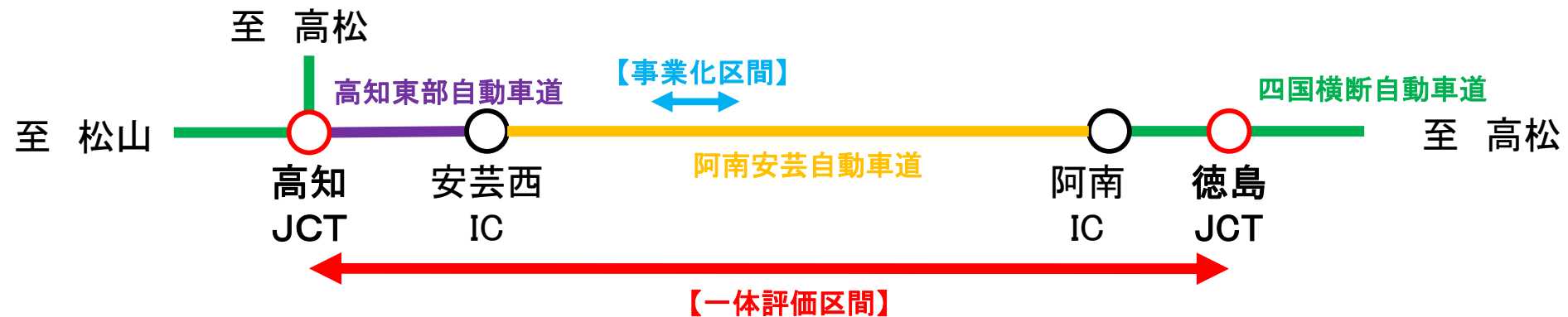
(参考2) 一体評価の区間設定

改定前	改訂後
● 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。

(参考2) 一体評価の区間設定

R6.12.24 道路分科会 第26回
事業評価部会料より

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



(参考2) 一体評価の区間設定

R6.12.24 道路分科会 第26回
事業評価部会料より

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

