

資料 4-①
令和 7 年度第 1 回
沖縄総合事務局
開発建設部
事業評価監視委員会

事業評価監視委員会資料

【報告】

○道路事業の費用対効果分析について

沖縄総合事務局開発建設部

道路事業の費用対効果分析について

令和7年12月15日
内閣府 沖縄総合事務局

- 社会資本整備審議会道路分科会事業評価部会（第25回:R6.8.7、第26回:R6.12.24）での議論を受け、費用便益分析マニュアル等が改定されましたので、ご報告いたします。

【概要】

– 費用便益分析マニュアル

・原単位の改定

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ましたが、
物価上昇等の変化を合わせて、適切に更新していくこといたします。

このたび、原単位が令和6年価格に改定されました。

・多様な効果を考慮した便益

費用便益分析に用いる便益は、これまで3便益（走行時間短縮便益・走行費用減少便益・交通事故減少便益）のみで算出していましたが、評価手法の確立や評価値の精度向上に向けた検討が必要なその他の効果であっても、参考比較のため、必要に応じて貨幣換算化のうえ、便益の計上や効果の定量的記載が可能となりました。

– 複数の区間又は箇所を一体とした評価の運用について

・一体評価の区間設定

一体評価の区間設定のうち、起終点によらない区間設定を行う場合の考え方が示されました。

– 道路事業における費用便益分析に用いる費用について

・改築事業と併せて施工される電線共同溝の工事費

改築事業と併せて施工される電線共同溝の工事費を、費用便益分析に用いる費用に含めないものとされました。

原単位の改定について

- 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。

※原単位の単位は[円/台・キロ]

	従前(令和2年価格) ※R4.2.22 マニュアル改定	改定後(令和6年価格) ※R7.2.27 マニュアル改定、R7.8.29 訂正	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 : 43.74 (+6.6%) バス : 386.79 (+2.8%) 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%
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 : 19.15 (+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(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→R6) ガソリン : +54% 軽油 : +48%
交通事故	例) ■一般道(非市街部・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) ■一般道(非市街部・2車線) $AA_{il}=1010 \times X_{1il} + 350 \times X_{2il}$ ■高速道路 $AA_{il}=360 \times X_{1il}$ (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

- 評価手法の確立、評価値の精度向上に向けた検討が必要な効果であっても、その旨を明示した上で、必要に応じて貨幣換算化し、参考比較のため、これらの便益を計上した値を設定しても良い。

■令和7年度予算以降の新規事業採択時評価においてB/C[参考値]を提示した事業

B/C

3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

B/C[参考値]

の設定が可能

3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



- 時間信頼性向上便益
- CO2排出量削減便益

3便益以外の多様な効果のうち、
評価手法の確立、評価値の精度
向上に向けた検討が必要な効果

その他の多様な効果（例）

- NOx排出量削減便益
- 騒音低減便益
- 自動車走行時のフラストレーション軽減便益
- 歩行空間の安心感向上便益
- 生産性向上便益
- 災害時の不安感軽減便益
- 救急搬送時間短縮による救命率向上便益
- ...

⇒貨幣換算化が可能なものは、便益額を記載

貨幣換算化が困難なものは、定性的な内容を記載

費用便益分析

総合評価

- 評価手法の確立、評価値の精度向上に向けた検討が必要な効果であっても、その旨を明示した上で、必要に応じて貨幣換算化し、参考比較のため、これらの便益を計上した値を設定しても良い。

■ 当該事業の新規事業採択時評価にて、B/C[参考値]を示していない事業
(令和6年度以前に新規事業採択時評価を受けた事業など)

B/C

3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

その他の多様な効果（例）

- 時間信頼性向上便益
- CO2排出量削減便益
- NOx排出量削減便益
- 騒音低減便益
- 自動車走行時のフラストレーション軽減便益
- 歩行空間の安心感向上便益
- 生産性向上便益
- 災害時の不安感軽減便益
- 救急搬送時間短縮による救命率向上便益
- ...

⇒貨幣換算化が可能なものは、便益額を記載

貨幣換算化が困難なものは、定性的な内容を記載

費用便益分析

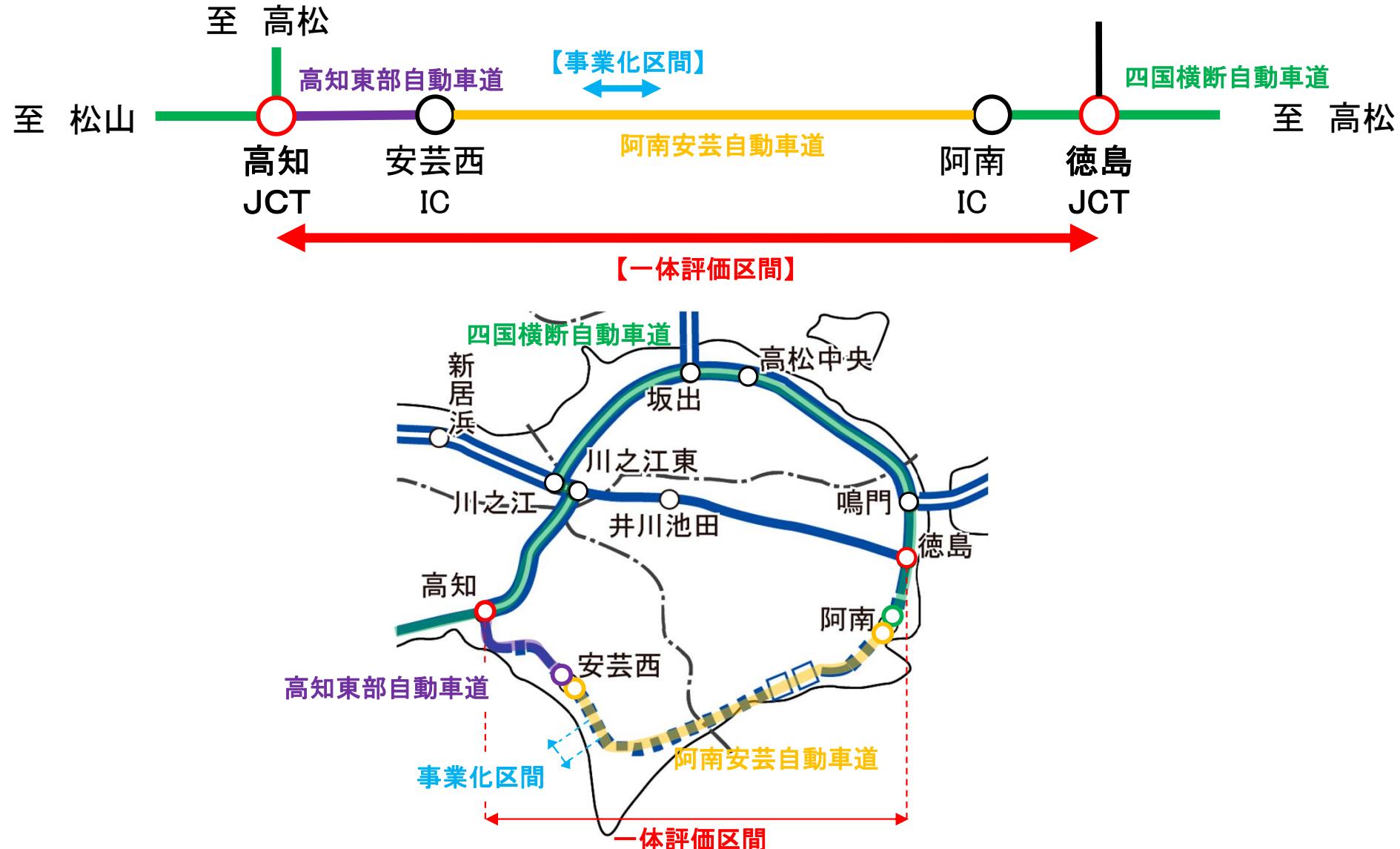
総合評価

- 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。
- 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。

従前 (R3.11.8版)	改定後 (R7.2.27版)
<ul style="list-style-type: none"> ● 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はできる。 ● 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。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 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、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ます。 <ul style="list-style-type: none"> ➤ 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 <p>※効果把握に要するコストにも留意</p> ● 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。

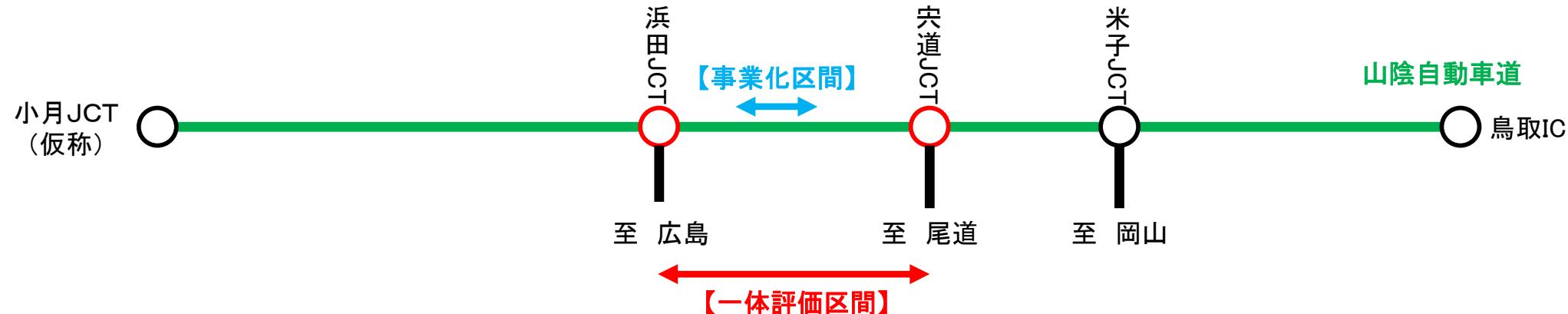
(参考)起終点によらない区間設定をする事例

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



(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



費用便益分析に用いる費用

- 改築事業と併せて施工される電線共同溝の工事費を費用便益分析に用いる費用に含めないものとする。
※電線共同溝事業を単独として事業実施する場合には費用便益分析等による評価をしないため

