



令和 7 年 8 月 29 日
道路局企画課
都市局街路交通施設課

「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

令和 7 年 2 月に公表した費用便益分析マニュアル及び費用便益分析マニュアル＜連続立体交差事業編＞に記載した車種別の時間価値原単位、車種別の走行経費原単位及び交通事故損失額算定式（令和 6 年価格）について、一部の数値に誤りがあったため、訂正しましたのでお知らせします。

○ 訂正の概要

国土交通省では、車種別の時間価値原単位及び走行経費原単位を算出する業務を発注し、その単価を道路事業や街路事業等の事業評価の便益の算出に使用しています。今般、算出業務の受注者から提出された報告書に記載されている原単位の数値の一部に誤りがあることが判明しました。訂正後の原単位及び算定式については別紙 1 のとおりです。

また、本日付で訂正した「費用便益分析マニュアル」及び「費用便益分析マニュアル＜連続立体交差事業編＞」を国土交通省ウェブサイトに掲載しました。

・ 費用便益分析マニュアル

https://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-hyouka/ben-eki_2.pdf

・ 費用便益分析マニュアル＜連続立体交差事業編＞

https://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-hyouka/manual_2.pdf

なお、原単位及び算定式の訂正に伴う事業評価への影響については、別紙 2 のとおりです。

＜問合せ先＞

道路局企画課評価室 梶原

電話：代表 03-5253-8111（内線 37682）、直通 03-5253-8593

都市局街路交通施設課 本山

電話：代表 03-5253-8111（内線 32862）、直通 03-5253-8417

費用便益分析マニュアル（Ｒ７．２）

費用便益分析マニュアル＜連続立体交差事業編＞（Ｒ７．２）

原単位及び算定式 正誤表（１／４）

<時間価値原単位>

単位：円／分・台

車種	（正）	（誤）
乗用車	<u>43.74</u>	43.75
バス	<u>386.79</u>	396.96
乗用車類	<u>48.89</u>	49.06
小型貨物車	<u>52.07</u>	52.06
普通貨物車	<u>101.93</u>	101.94

※下線部が訂正箇所

費用便益分析マニュアル（Ｒ７．２）

費用便益分析マニュアル＜連続立体交差事業編＞（Ｒ７．２）

原単位及び算定式 正誤表（２／４）

＜走行経費原単位＞

一般道（市街地）

速度 (km/h)	乗用車		バス		乗用車類		小型貨物		普通貨物	
	(正)	(誤)	(正)	(誤)	(正)	(誤)	(正)	(誤)	(正)	(誤)
5	<u>53.71</u>	54.26	<u>157.60</u>	158.00	<u>55.27</u>	55.92	<u>41.05</u>	41.38	<u>101.08</u>	101.78
10	<u>37.16</u>	37.63	<u>134.79</u>	135.09	<u>38.62</u>	39.19	<u>34.76</u>	35.08	<u>80.59</u>	81.23
15	<u>31.45</u>	31.90	<u>125.94</u>	126.21	<u>32.87</u>	33.41	<u>32.19</u>	32.51	<u>71.23</u>	71.83
20	<u>28.48</u>	28.91	<u>120.74</u>	120.98	<u>29.86</u>	30.38	<u>30.61</u>	30.92	<u>64.94</u>	65.52
25	<u>26.63</u>	27.05	<u>117.12</u>	117.35	<u>27.99</u>	28.49	<u>29.48</u>	29.78	<u>60.12</u>	60.67
30	<u>25.36</u>	25.78	<u>114.41</u>	114.61	<u>26.70</u>	27.20	<u>28.61</u>	28.91	<u>56.24</u>	56.76
35	<u>24.73</u>	25.13	<u>112.70</u>	112.90	<u>26.05</u>	26.53	<u>28.07</u>	28.38	<u>53.58</u>	54.08
40	<u>24.43</u>	24.82	<u>111.57</u>	111.77	<u>25.74</u>	26.21	<u>27.73</u>	28.02	<u>51.68</u>	52.18
45	<u>24.26</u>	24.65	<u>110.77</u>	110.96	<u>25.56</u>	26.03	<u>27.49</u>	27.79	<u>50.23</u>	50.72
50	<u>24.21</u>	24.59	<u>110.28</u>	110.46	<u>25.50</u>	25.96	<u>27.36</u>	27.66	<u>49.24</u>	49.72
55	<u>24.26</u>	24.64	<u>110.08</u>	110.26	<u>25.55</u>	26.01	<u>27.34</u>	27.64	<u>48.70</u>	49.18
60	<u>24.42</u>	24.78	<u>110.17</u>	110.35	<u>25.71</u>	26.15	<u>27.43</u>	27.73	<u>48.63</u>	49.10

※下線部が訂正箇所

一般道（平地）

速度 (km/h)	乗用車		バス		乗用車類		小型貨物		普通貨物	
	(正)	(誤)	(正)	(誤)	(正)	(誤)	(正)	(誤)	(正)	(誤)
5	<u>43.93</u>	44.34	<u>125.96</u>	126.36	<u>45.16</u>	45.65	<u>34.59</u>	34.85	<u>88.04</u>	88.65
10	<u>29.92</u>	30.25	<u>106.65</u>	106.95	<u>31.07</u>	31.48	<u>29.56</u>	29.79	<u>72.20</u>	72.76
15	<u>25.05</u>	25.36	<u>98.95</u>	99.22	<u>26.16</u>	26.54	<u>27.40</u>	27.64	<u>64.38</u>	64.89
20	<u>22.49</u>	22.78	<u>94.32</u>	94.56	<u>23.57</u>	23.93	<u>26.02</u>	26.26	<u>58.85</u>	59.34
25	<u>20.89</u>	21.16	<u>91.04</u>	91.26	<u>21.94</u>	22.28	<u>25.01</u>	25.24	<u>54.48</u>	54.94
30	<u>19.77</u>	20.05	<u>88.54</u>	88.75	<u>20.80</u>	21.15	<u>24.22</u>	24.44	<u>50.88</u>	51.32
35	<u>19.15</u>	19.40	<u>86.84</u>	87.04	<u>20.17</u>	20.48	<u>23.68</u>	23.91	<u>48.23</u>	48.64
40	<u>18.78</u>	19.03	<u>85.62</u>	85.82	<u>19.78</u>	20.10	<u>23.31</u>	23.53	<u>46.21</u>	46.62
45	<u>18.54</u>	18.79	<u>84.73</u>	84.91	<u>19.53</u>	19.85	<u>23.04</u>	23.26	<u>44.64</u>	45.03
50	<u>18.41</u>	18.65	<u>84.12</u>	84.30	<u>19.40</u>	19.70	<u>22.87</u>	23.09	<u>43.50</u>	43.89
55	<u>18.37</u>	18.60	<u>83.79</u>	83.97	<u>19.35</u>	19.65	<u>22.81</u>	23.02	<u>42.79</u>	43.18
60	<u>18.42</u>	18.65	<u>83.74</u>	83.93	<u>19.40</u>	19.69	<u>22.84</u>	23.06	<u>42.53</u>	42.91

※下線部が訂正箇所

費用便益分析マニュアル（Ｒ７．２）

費用便益分析マニュアル＜連続立体交差事業編＞（Ｒ７．２）

原単位及び算定式 正誤表（３／４）

一般道（山地）

速度 (km/h)	乗用車		バス		乗用車類		小型貨物		普通貨物	
	(正)	(誤)	(正)	(誤)	(正)	(誤)	(正)	(誤)	(正)	(誤)
5	<u>41.55</u>	41.92	<u>118.27</u>	118.67	<u>42.70</u>	43.15	<u>33.02</u>	33.26	<u>84.86</u>	85.44
10	<u>28.16</u>	28.46	<u>99.81</u>	100.11	<u>29.23</u>	29.61	<u>28.29</u>	28.51	<u>70.16</u>	70.68
15	<u>23.49</u>	23.77	<u>92.40</u>	92.66	<u>24.52</u>	24.87	<u>26.24</u>	26.46	<u>62.71</u>	63.19
20	<u>21.04</u>	21.30	<u>87.90</u>	88.14	<u>22.04</u>	22.37	<u>24.91</u>	25.13	<u>57.37</u>	57.82
25	<u>19.49</u>	19.73	<u>84.71</u>	84.93	<u>20.47</u>	20.77	<u>23.93</u>	24.14	<u>53.10</u>	53.54
30	<u>18.41</u>	18.66	<u>82.26</u>	82.46	<u>19.37</u>	19.68	<u>23.16</u>	23.36	<u>49.57</u>	49.98
35	<u>17.79</u>	18.01	<u>80.55</u>	80.76	<u>18.73</u>	19.01	<u>22.62</u>	22.83	<u>46.92</u>	47.31
40	<u>17.41</u>	17.63	<u>79.32</u>	79.52	<u>18.34</u>	18.62	<u>22.24</u>	22.44	<u>44.88</u>	45.26
45	<u>17.15</u>	17.36	<u>78.40</u>	78.58	<u>18.07</u>	18.34	<u>21.96</u>	22.16	<u>43.27</u>	43.63
50	<u>17.00</u>	17.20	<u>77.77</u>	77.95	<u>17.91</u>	18.17	<u>21.78</u>	21.98	<u>42.09</u>	42.46
55	<u>16.93</u>	17.14	<u>77.41</u>	77.59	<u>17.84</u>	18.11	<u>21.71</u>	21.90	<u>41.35</u>	41.71
60	<u>16.96</u>	17.16	<u>77.32</u>	77.50	<u>17.87</u>	18.13	<u>21.73</u>	21.93	<u>41.04</u>	41.39

※下線部が訂正箇所

高速・地域高規格道路

速度 (km/h)	乗用車		バス		乗用車類		小型貨物		普通貨物	
	(正)	(誤)	(正)	(誤)	(正)	(誤)	(正)	(誤)	(正)	(誤)
30	<u>13.10</u>	13.20	<u>57.76</u>	57.96	<u>13.77</u>	13.92	<u>19.00</u>	19.12	<u>44.46</u>	44.78
35	<u>12.51</u>	12.59	<u>56.10</u>	56.30	<u>13.16</u>	13.29	<u>18.48</u>	18.60	<u>41.87</u>	42.16
40	<u>12.07</u>	12.15	<u>54.78</u>	54.98	<u>12.71</u>	12.84	<u>18.07</u>	18.18	<u>39.72</u>	40.01
45	<u>11.74</u>	11.82	<u>53.77</u>	53.96	<u>12.37</u>	12.49	<u>17.76</u>	17.87	<u>37.99</u>	38.26
50	<u>11.51</u>	11.58	<u>53.03</u>	53.22	<u>12.13</u>	12.25	<u>17.55</u>	17.65	<u>36.67</u>	36.94
55	<u>11.37</u>	11.43	<u>52.56</u>	52.74	<u>11.99</u>	12.09	<u>17.43</u>	17.54	<u>35.77</u>	36.04
60	<u>11.29</u>	11.35	<u>52.33</u>	52.52	<u>11.91</u>	12.01	<u>17.40</u>	17.51	<u>35.28</u>	35.54
65	<u>11.29</u>	11.34	<u>52.36</u>	52.55	<u>11.91</u>	12.00	<u>17.47</u>	17.58	<u>35.21</u>	35.47
70	<u>11.36</u>	11.40	<u>52.63</u>	52.82	<u>11.98</u>	12.06	<u>17.62</u>	17.74	<u>35.55</u>	35.82
75	<u>11.49</u>	11.52	<u>53.14</u>	53.34	<u>12.11</u>	12.19	<u>17.87</u>	17.99	<u>36.31</u>	36.59
80	<u>11.69</u>	11.72	<u>53.90</u>	54.11	<u>12.32</u>	12.40	<u>18.22</u>	18.34	<u>37.50</u>	37.79
85	<u>11.96</u>	12.00	<u>54.92</u>	55.14	<u>12.60</u>	12.69	<u>18.66</u>	18.78	<u>39.13</u>	39.44
90	<u>12.32</u>	12.34	<u>56.21</u>	56.43	<u>12.98</u>	13.05	<u>19.20</u>	19.34	<u>41.23</u>	41.56

※下線部が訂正箇所

費用便益分析マニュアル（Ｒ７．２）

費用便益分析マニュアル＜連続立体交差事業編＞（Ｒ７．２）

原単位及び算定式 正誤表（４／４）

< 交通事故損失額算定式 >

道路・沿道区分			交通事故損失算定式	
一般道路	その他市街地	4車線以上 中央帯無	(正)	$A A_{il} = \underline{1020} \times X_{1il} + 310 \times X_{2il}$
			(誤)	$A A_{il} = 1010 \times X_{1il} + 310 \times X_{2il}$
	非市街部	2車線	(正)	$A A_{il} = 1010 \times X_{1il} + \underline{350} \times X_{2il}$
			(誤)	$A A_{il} = 1010 \times X_{1il} + 340 \times X_{2il}$

※下線部が訂正箇所

個別公共事業評価に関する対応について

今回訂正のあった原単位及び算定式は、道路事業・街路事業等の事業評価における費用便益比（B/C）の算出に使われています。

令和7年度新規事業採択時評価のうち、今回の原単位及び算定式の訂正に伴う費用便益比への影響は別表のとおりと見込んでおり、直轄道路事業8事業のうち、2事業はB/Cが0.1減少し、他の6事業のB/Cは変化しない見込みです。

表 令和7年度新規事業採択時評価のうち費用便益比への影響（試算値）

	対象事業数	B/Cが0.1減少	B/C変化なし
道路事業（直轄）	8事業	2事業	6事業

※今後、費用便益分析マニュアルの改訂（原単位及び算定式の訂正）を受けて、個別事業の費用便益比（B/C）の再計算を行うため、上記に変更が生じる可能性があります。

5. 費用対効果分析

3便益による事業の投資効果

■費用便益分析(B/C)について

◇費用便益比(B/C) =
$$\frac{\text{走行時間短縮便益} + \text{走行経費減少便益} + \text{交通事故減少便益}}{\text{事業費} + \text{維持管理費} + \text{更新費}}$$

【事業全体】

	便益(億円)				費用(億円)				B/C
	走行時間短縮	走行経費減少	交通事故減少	計	事業費	維持管理費	更新費	計	
前回評価時 (R2再評価時)	547	39	5.2	591	402	62	—	464	1.3
今回評価時	585	46	6.6	637	503	60	—	563	1.1
[参考]社会的割引率2%	833	66	9.5	908	504	87	—	591	1.5
[参考]社会的割引率1%	1,020	81	11.7	1,112	500	108	—	609	1.8

<感度分析結果>

変動要因	変動ケース	B/C
交通量	±10%	1.02~1.2
事業費	±10%	1.1~1.2
事業期間	±20%	1.1~1.2

【残事業】

	便益(億円)				費用(億円)				B/C
	走行時間短縮	走行経費減少	交通事故減少	計	事業費	維持管理費	更新費	計	
前回評価時 (R2再評価時)	547	39	5.2	591	182	62	—	245	2.4
今回評価時	325	24	4.0	353	205	36	—	242	1.5
[参考]社会的割引率2%	525	40	6.6	572	227	61	—	288	2.0
[参考]社会的割引率1%	689	52	8.6	750	237	81	—	319	2.4

変動要因	変動ケース	B/C
交通量	±10%	1.3~1.6
事業費	±10%	1.3~1.6
事業期間	±20%	1.3~1.5

- ※1 便益算定に当たってのエリアは、「一般国道41号石浦バイパス」周辺の主要な幹線道路(延長約1,000km)を対象として算出。
- ※2 令和4年2月に公表された平成27年度全国道路・街路交通情勢調査ベースのR22将来ODに基づきB/Cを算出。
- ※3 費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

【前回再評価時からの変更点】

1. 将来OD表の変更(平成22年度全国道路・街路交通情勢調査→平成27年度全国道路・街路交通情勢調査)により、計画交通量が約13%減少。
2. 将来道路網条件の変更(R2年度事業化済道路網→R7年度事業化済道路網)により、一般国道158号中部縦貫自動車道 高山東道路(平湯〜久手)等が追加。
3. 費用便益分析マニュアルの改訂(H30マニュアル→R7マニュアル)により、各便益の原単位の更新、社会的割引率1%・2%のケースについて試算。
4. 総走行台キロの年次別伸び率の更新(H22年度全国道路・街路交通情勢調査→H27年度全国道路・街路交通情勢調査)。
5. 費用便益分析の基準年次の更新(R2年度→R7年度)。
6. GDPデフレータの更新(R2年度→R7年度)。
7. 国道41号石浦バイパスの事業費増(+65億円)

5. 費用対効果分析

3便益による事業の投資効果

■費用便益分析(B/C)について

◇費用便益比(B/C) =
$$\frac{\text{走行時間短縮便益} + \text{走行経費減少便益} + \text{交通事故減少便益}}{\text{事業費} + \text{維持管理費} + \text{更新費}}$$

【事業全体】

	便益(億円)				費用(億円)				B/C
	走行時間短縮	走行経費減少	交通事故減少	計	事業費	維持管理費	更新費	計	
前回評価時 (R2再評価時)	547	39	5.2	591	402	62	—	464	1.3
今回評価時	583	46	6.7	636	503	60	—	563	1.1
[参考]社会的割引率2%	831	65	9.6	906	504	87	—	591	1.5
[参考]社会的割引率1%	1,018	80	11.9	1,109	500	108	—	609	1.8

【残事業】

	便益(億円)				費用(億円)				B/C
	走行時間短縮	走行経費減少	交通事故減少	計	事業費	維持管理費	更新費	計	
前回評価時 (R2再評価時)	547	39	5.2	591	182	62	—	245	2.4
今回評価時	324	24	4.1	352	205	36	—	242	1.5
[参考]社会的割引率2%	524	39	6.6	570	227	61	—	288	2.0
[参考]社会的割引率1%	688	52	8.7	748	237	81	—	319	2.3

＜感度分析結果＞

変動要因	変動ケース	B/C
交通量	±10%	1.02～1.2
事業費	±10%	1.1～1.2
事業期間	±20%	1.1～1.2

変動要因	変動ケース	B/C
交通量	±10%	1.3～1.6
事業費	±10%	1.3～1.6
事業期間	±20%	1.3～1.5

※1 便益算定に当たってのエリアは、「一般国道41号石浦バイパス」周辺の主要な幹線道路(延長約1,000km)を対象として算出。
※2 令和4年2月に公表された平成27年度全国道路・街路交通情勢調査ベースのR22将来ODに基づきB/Cを算出。
※3 費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

【前回再評価時からの変更点】

- 1. 将来OD表の変更(平成22年度全国道路・街路交通情勢調査→平成27年度全国道路・街路交通情勢調査)により、計画交通量が約13%減少。
- 2. 将来道路網条件の変更(R2年度事業化済道路網→R7年度事業化済道路網)により、一般国道158号中部縦貫自動車道 高山東道路(平湯～久手)等が追加。
- 3. 費用便益分析マニュアルの改訂(H30マニュアル→R7マニュアル)により、各便益の原単位の更新、社会的割引率1%・2%のケースについて試算。
- 4. 総走行台キロの年次別伸び率の更新(H22年度全国道路・街路交通情勢調査→H27年度全国道路・街路交通情勢調査)
- 5. 費用便益分析の基準年次の更新(R2年度→R7年度)
- 6. 費用便益比算定上の供用年の見直し
- 7. GDPデフレーターの更新(R2年度→R7年度)
- 8. 国道41号石浦バイパスの事業費増(+65億円)

5. 費用対効果分析

3便益による事業の投資効果

■費用便益分析(B/C)について

$$\diamond \text{費用便益比(B/C)} = \frac{\text{走行時間短縮便益} + \text{走行経費減少便益} + \text{交通事故減少便益}}{\text{事業費} + \text{維持管理費} + \text{更新費}}$$

【事業全体】一般国道153号飯田南バイパス

	便益(億円)				費用(億円)				B/C
	走行時間短縮	走行経費減少	交通事故減少	計	事業費	維持管理費	更新費	計	
前回評価時 (新規事業化時)	317	25	6.0	348	224	30	—	254	1.4
今回評価時	395	38	9.3	443	263	30	—	293	1.5
社会的割引率2%	711	69	17	797	303	55	—	358	2.2
社会的割引率1%	984	96	23	1,103	324	78	—	402	2.7

<感度分析結果>

変動要因	変動ケース	B/C
交通量	±10%	1.4～1.7
事業費	±10%	1.3～1.6
事業期間	±20%	1.3～1.7

【残事業】一般国道153号飯田南バイパス

	便益(億円)				費用(億円)				B/C
	走行時間短縮	走行経費減少	交通事故減少	計	事業費	維持管理費	更新費	計	
前回評価時 (新規事業化時)	317	25	6.0	348	224	30	—	254	1.4
今回評価時	395	38	9.3	443	261	30	—	291	1.5
社会的割引率2%	711	69	17	797	301	55	—	356	2.2
社会的割引率1%	984	96	23	1,103	322	78	—	400	2.8

変動要因	変動ケース	B/C
交通量	±10%	1.4～1.7
事業費	±10%	1.3～1.6
事業期間	±20%	1.3～1.7

※1 便益算定に当たってのエリアは、「一般国道153号飯田南バイパス」周辺の主要な幹線道路(延長約345.5km)を対象として算出。

※2 令和4年2月に公表された平成27年度全国道路・街路交通情勢調査ベースのR22将来ODに基づきB/Cを算出。

※3 費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

【前回評価からの変更点】

1. 将来道路網条件(R4年度事業化済道路網→R7年度事業化済道路網)により、一般国道20号諏訪バイパス等が追加。
2. 費用便益分析の基準年次を変更(R4年度→R7年度)
3. 費用便益分析マニュアルの改定(R4マニュアル→R7マニュアル)により、各便益の原単価を更新、社会的割引率1%・2%のケースについて試算。
4. 費用便益分析のGDPデフレーターを更新(R4年度→R7年度)
5. 一般国道153号飯田南バイパスの事業費増(54億円)
6. 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(12億円)については、費用便益分析の費用に含めない。

5. 費用対効果分析

3便益による事業の投資効果

■費用便益分析(B/C)について

$$\diamond \text{費用便益比(B/C)} = \frac{\text{走行時間短縮便益} + \text{走行経費減少便益} + \text{交通事故減少便益}}{\text{事業費} + \text{維持管理費} + \text{更新費}}$$

【事業全体】一般国道153号飯田南バイパス

	便益(億円)				費用(億円)				B/C
	走行時間短縮	走行経費減少	交通事故減少	計	事業費	維持管理費	更新費	計	
前回評価時 (新規事業化時)	317	25	6.0	348	224	30	—	254	1.4
今回評価時	394	38	9.4	441	263	30	—	293	1.5
社会的割引率2%	709	68	17	794	303	55	—	358	2.2
社会的割引率1%	982	94	23	1,100	324	78	—	402	2.7

<感度分析結果>

変動要因	変動ケース	B/C
交通量	±10%	1.4~1.7
事業費	±10%	1.4~1.5
事業期間	±20%	1.3~1.7

【残事業】一般国道153号飯田南バイパス

	便益(億円)				費用(億円)				B/C
	走行時間短縮	走行経費減少	交通事故減少	計	事業費	維持管理費	更新費	計	
前回評価時 (新規事業化時)	317	25	6.0	348	224	30	—	254	1.4
今回評価時	394	38	9.4	441	261	30	—	291	1.5
社会的割引率2%	709	68	17	794	301	55	—	356	2.2
社会的割引率1%	982	94	23	1,100	322	78	—	400	2.8

変動要因	変動ケース	B/C
交通量	±10%	1.4~1.7
事業費	±10%	1.4~1.5
事業期間	±20%	1.3~1.7

※1 便益算定に当たってのエリアは、「一般国道153号飯田南バイパス」周辺の主要な幹線道路(延長約345.5km)を対象として算出。

※2 令和4年2月に公表された平成27年度全国道路・街路交通情勢調査ベースのR22将来ODに基づきB/Cを算出。

※3 費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

【前回評価からの変更点】

1. 将来道路網条件(R4年度事業化済道路網→R7年度事業化済道路網)により、一般国道20号諏訪バイパス等が追加。
2. 費用便益分析の基準年次を変更(R4年度→R7年度)
3. 費用便益分析マニュアルの改定(R4マニュアル→R7マニュアル)により、各便益の原単価を更新、社会的割引率1%・2%のケースについて試算。
4. 費用便益分析のGDPデフレーターを更新(R4年度→R7年度)
5. 一般国道153号飯田南バイパスの事業費増(54億円)
6. 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(12億円)については、費用便益分析の費用に含めない。