

# 【道路事業】令和7年度からの変更点

---

令和7年8月5日  
中部地方整備局 道路部

**①原単位の更新**

**②一体評価の区間設定**

**③費用便益分析の対象とする費用**

# ①原単位の更新

原単位の訂正を反映

○ 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。

[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 : 43.74 (+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) 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%  【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) 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) $AA_{il}=800 \times X_{1il} + 310 \times X_{2il}$ ■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(非市街地・2車線) $AA_{il}=1,010 \times X_{1il} + 350 \times X_{2il}$ ■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

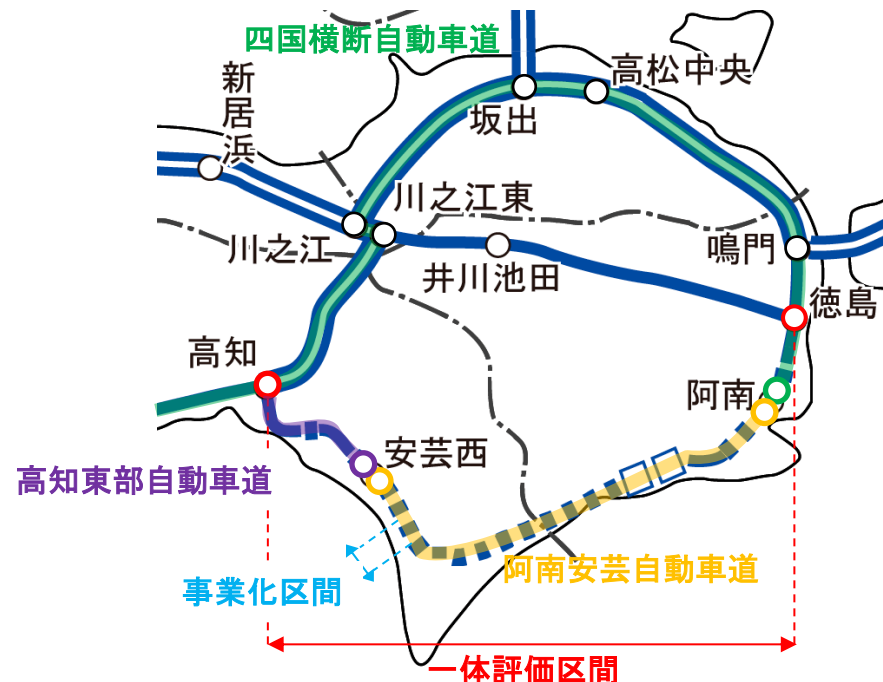
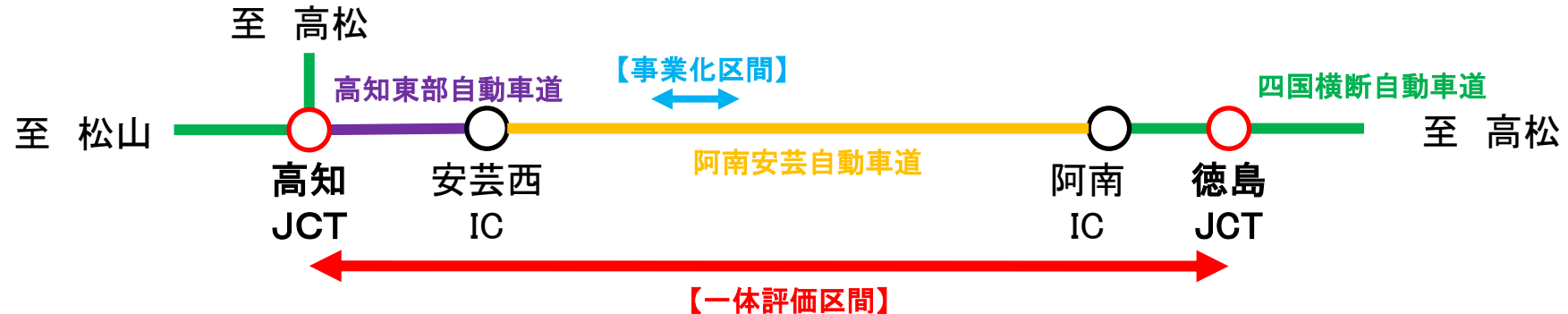
## ②一体評価の区間設定

- 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
<ul style="list-style-type: none"><li>● 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。</li><li>● 但し、<b>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</b>とすることができる。</li><li>● 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。</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>● 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。</li><li>● 但し、<b>以下の場合に限り、評価対象の特性に応じた区間</b>とすることができる。<ul style="list-style-type: none"><li>➤ <b>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</b></li><li>➤ <b>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</b></li></ul><b>※効果把握に要するコストにも留意</b></li><li>● 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。</li></ul>

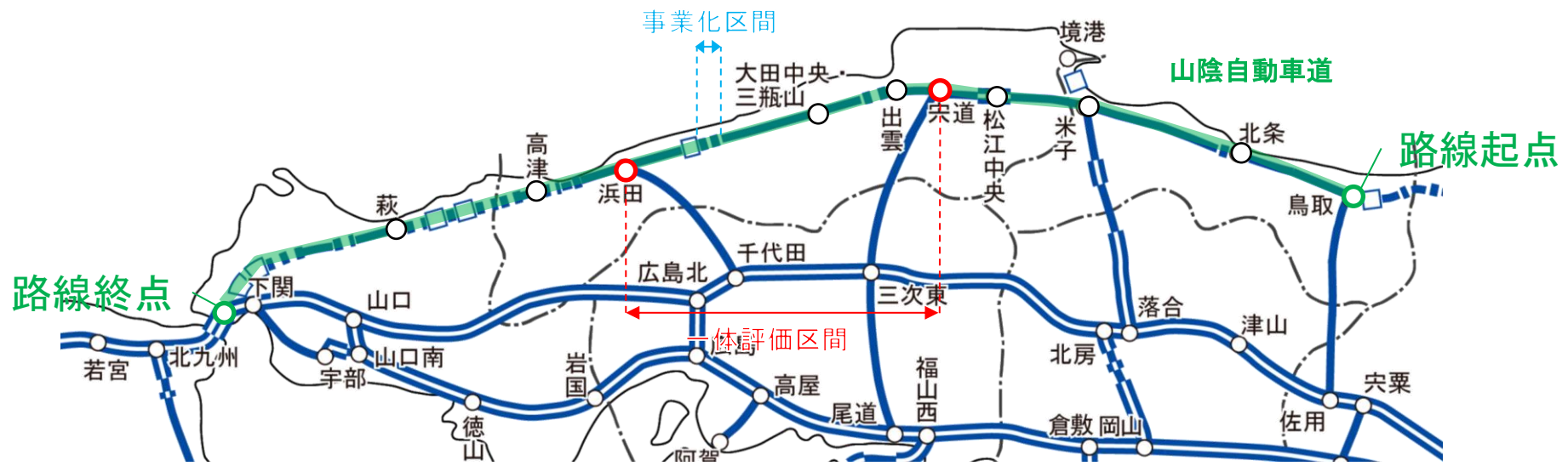
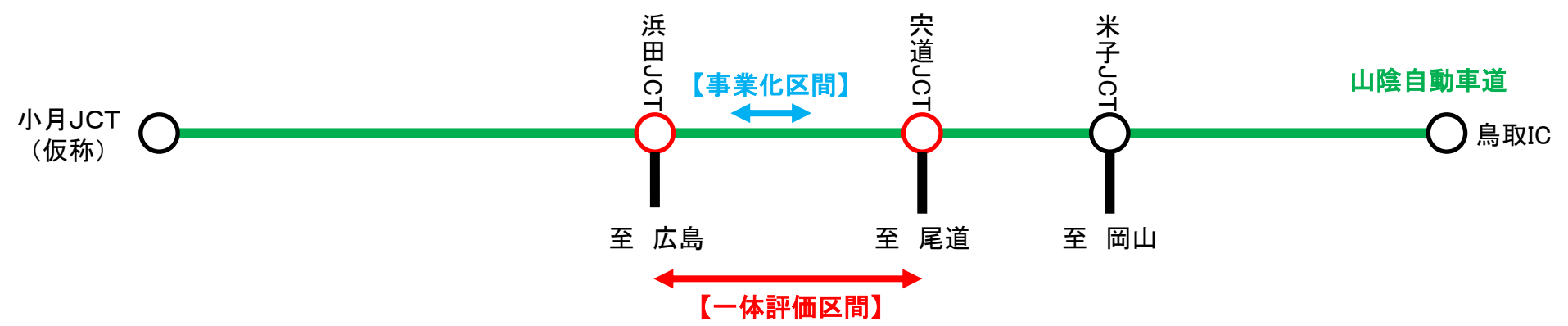
# (参考)起終点によらない区間設定をする事例

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



### ③費用便益分析の対象とする費用

○ 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から除外する。

■事業費内訳					参考様式1
区分	費目	工種	単位	数量	金額(百万円)
①工事費	改良費				
		土工	m3		
		軟弱地盤改良工	m3		
		法面工	m2		
		擁壁工	式		
		函渠工	m		
	橋梁費				
		100m以上	m		
		100m未満	m		
	トンネル費				
		NATM	m		
		シールド	m		
	IC・JCT費				
		IC	箇所		
		JCT	箇所		
	舗装費				
		車道舗装	m2		
		歩道舗装	m2		
	付帯施設費				
		交通管理施設工	式		
		遮音壁	m		
		電線共同溝	m		
②用地及補償費	用地費		m2		
		宅地	m2		
		田畑	m2		
		山林・原野	m2		
		補償費	式		
	③間接経費		式		



改築事業と併せて実施する電線共同溝は、ネットワークを繋ぐという本来の目的や効果に直接的に寄与しないため、B/C分析の対象外とする。