

【再評価】

No. 3 (都) 座間南林間線 街路整備事業

道路分野の事業における便益（B）の算出について

※算出典拠：「費用便益分析マニュアル」 令和7年8月（国土交通省 道路局 都市局）

○便益の算定手法

道路事業の便益は、道路整備によって得られる「渋滞の緩和」や「交通事故の減少」、「交流機会の拡大」、「新規産業立地に伴う生産増加」などの多種多様な効果を貨幣価値に換算して求める。総便益の算定の流れは以下のとおり。

（1）「走行時間短縮便益」：道路整備により走行時間が短縮される効果を貨幣価値として算定

走行時間短縮便益＝道路の整備が行われない場合の総走行時間費用※1
－道路の整備が行われる場合の総走行時間費用※1

※1 総走行時間費用(円/年)＝将来推計交通量(台/日)×走行時間(分)
×時間価値原単位※2 (円/分・台)×365(日)

※2 時間価値原単位(円/分・台)：自動車1台の走行時間が1分短縮された場合の時間価値を
貨幣評価したもの 例 乗用車・・・約4.4円/分・台
必要に応じて、休日、災害等による通行止め、冬期の交通状況を考慮することができる。

（2）「走行経費減少便益」：道路整備により走行速度が改善されることに伴う経費の減少を算定

走行経費減少便益＝道路の整備が行われない場合の総走行経費※3
－道路の整備が行われる場合の総走行経費※3

※3 総走行経費(円/年)＝ 将来推計交通量(台/日)×延長(km)
×走行経費原単位※4 (円/台・km)×365(日)

※4 走行経費原単位(円/台・km)：自動車1台が1km走行した場合の走行経費
例 乗用車（一般道・市街地・速度30km）・・・約2.5円/台・km

（3）「交通事故減少便益」：道路整備により周辺道路の交通量が減少することなどに伴う交通事故の減少効果を貨幣価値として算定

交通事故減少便益＝道路の整備が行われない場合の交通事故による社会的損失
－道路の整備が行われる場合の交通事故による社会的損失

交通事故損失額(千円/年)＝1130※5×将来推計交通量(千台/日)×走行延長(km)
＋280※5×将来推計交通量(千台/日)×主要交差点数(箇所)

※5 一般道・その他市街地・2車線の常数

○総便益（B）の算定

上記(1)～(3)それぞれについて、供用開始から50年分の便益額を算定し、合計して算定する。

総便益（B）＝走行時間短縮便益×換算定数※6＋走行経費減少便益×換算定数※6
＋交通事故減少便益×換算定数※6

※6 換算定数：各便益とも50年分について、評価時点の額(現在価値)に換算するためのもの。

費用便益補足資料（社会的割引率 4 %）

路 線 名	（都）座間南林間線
事 業 名	街路整備事業
延 長	L = 0.69 k m

□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	合 計
基 準 年	令和 8 年			
基準年における 現在価値（B）	76 億円	10 億円	3 億円	88 億円

□費用

	事 業 費	維持管理費	合 計
基 準 年	令和 8 年		
基準年における 現在価値（C）	24 億円	1 億円	25 億円

□算定結果

費用便益比（B / C）			
B / C	便益の現在価値の合計 （B）		88 億円
	費用の現在価値の合計 （C）		25 億円
	= 3.5		

注） 1. 費用及び便益額は整数止めとする。

2. 費用及び便益の合計額は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

費用便益補足資料（社会的割引率 1 %）

路 線 名	（都）座間南林間線
事 業 名	街路整備事業
延 長	L = 0.69 k m

□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	合 計
基 準 年	令和 8 年			
基準年における 現在価値（B）	150 億円	20 億円	5 億円	175 億円

□費用

	事 業 費	維持管理費	合 計
基 準 年	令和 8 年		
基準年における 現在価値（C）	21 億円	3 億円	23 億円

□算定結果

費用便益比（B / C）			
		便益の現在価値の合計 （B）	175 億円
B / C	=	費用の現在価値の合計 （C）	23 億円
	=	7.5	

注） 1. 費用及び便益額は整数止めとする。

2. 費用及び便益の合計額は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

【再評価】

N o . 1 (都) 丸子中山茅ヶ崎線 街路整備事業

道路分野の事業における便益（B）の算出について

※算出典拠：「費用便益分析マニュアル」 令和7年8月（国土交通省 道路局 都市局）

○便益の算定手法

道路事業の便益は、道路整備によって得られる「渋滞の緩和」や「交通事故の減少」、「交流機会の拡大」、「新規産業立地に伴う生産増加」などの多種多様な効果を貨幣価値に換算して求める。総便益の算定の流れは以下のとおり。

（1）「走行時間短縮便益」： 道路整備により走行時間が短縮される効果を貨幣価値として算定

走行時間短縮便益＝道路の整備が行われない場合の総走行時間費用 ※1
－道路の整備が行われる場合の総走行時間費用 ※1

※1 総走行時間費用(円/年)＝将来推計交通量(台/日)×走行時間(分)
×時間価値原単位 ※2 (円/分・台)×365(日)

※2 時間価値原単位(円/分・台)：自動車1台の走行時間が1分短縮された場合の時間価値を貨幣評価したもの 例 乗用車・・・約4.4円/分・台
必要に応じて、休日、災害等による通行止め、冬期の交通状況を考慮することができる。

（2）「走行経費減少便益」： 道路整備により走行速度が改善されることに伴う経費の減少を算定

走行経費減少便益＝道路の整備が行われない場合の総走行経費 ※3
－道路の整備が行われる場合の総走行経費 ※3

※3 総走行経費(円/年)＝ 将来推計交通量(台/日)×延長(km)
×走行経費原単位 ※4 (円/台・km)×365(日)

※4 走行経費原単位(円/台・km)：自動車1台が1km走行した場合の走行経費
例 乗用車（一般道・市街地・速度30km）・・・約2.5円/台・km

（3）「交通事故減少便益」： 道路整備により周辺道路の交通量が減少することなどに伴う交通事故の減少効果を貨幣価値として算定

交通事故減少便益＝道路の整備が行われない場合の交通事故による社会的損失
－道路の整備が行われる場合の交通事故による社会的損失

交通事故損失額(千円/年)＝1130 ※5 ×将来推計交通量(千台/日)×走行延長(km)
＋280 ※5 ×将来推計交通量(千台/日)×主要交差点数(箇所)

※5 一般道・その他市街地・2車線の常数

○総便益（B）の算定

上記(1)～(3)それぞれについて、供用開始から50年分の便益額を算定し、合計して算定する。

総便益（B）＝走行時間短縮便益×換算定数 ※6
＋走行経費減少便益×換算定数 ※6
＋交通事故減少便益×換算定数 ※6

※6 換算定数：各便益とも50年分について、評価時点の額(現在価値)に換算するためのもの。

費用便益補足資料（社会的割引率 4 %）

路 線 名	（都）丸子中山茅ヶ崎線
事 業 名	街路整備事業
延 長	L = 1. 02 k m

□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	合 計
基 準 年	令和 8 年			
基準年における 現在価値（B）	368 億円	35 億円	2 億円	405 億円

□費用

	事 業 費	維持管理費	合 計
基 準 年	令和 8 年		
基準年における 現在価値（C）	150 億円	3 億円	153 億円

□算定結果

費用便益比（B／C）			
B／C	便益の現在価値の合計 （B）		405 億円
	費用の現在価値の合計 （C）		153 億円
	= 2. 7		

注） 1． 費用及び便益額は整数止めとする。

2． 費用及び便益の合計額は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

費用便益補足資料（社会的割引率 1 %）

路 線 名	（都）丸子中山茅ヶ崎線
事 業 名	街路整備事業
延 長	L = 1.02 k m

□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	合 計
基 準 年	令和 8 年			
基準年における 現在価値（B）	755 億円	71 億円	4 億円	829 億円

□費用

	事 業 費	維持管理費	合 計
基 準 年	令和 8 年		
基準年における 現在価値（C）	118 億円	6 億円	124 億円

□算定結果

費用便益比（B / C）			
		便益の現在価値の合計 （B）	829 億円
B / C	=	費用の現在価値の合計 （C）	124 億円
	=	6.7	

注） 1. 費用及び便益額は整数止めとする。

2. 費用及び便益の合計額は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

【再評価】

No. 2 県道46号 相模原茅ヶ崎（上郷立体） 道路改良事業

道路分野の事業における便益（B）の算出について

※算出典拠：「費用便益分析マニュアル」 令和7年8月（国土交通省 道路局 都市局）

○便益の算定手法

道路事業の便益は、道路整備によって得られる「渋滞の緩和」や「交通事故の減少」、「交流機会の拡大」、「新規産業立地に伴う生産増加」などの多種多様な効果を貨幣価値に換算して求める。総便益の算定の流れは以下のとおり。

（1）「走行時間短縮便益」：道路整備により走行時間が短縮される効果を貨幣価値として算定

走行時間短縮便益＝道路の整備が行われない場合の総走行時間費用※1
－道路の整備が行われる場合の総走行時間費用※1

※1 総走行時間費用(円/年)＝将来推計交通量(台/日)×走行時間(分)
×時間価値原単位※2 (円/分・台)×365(日)

※2 時間価値原単位(円/分・台)：自動車1台の走行時間が1分短縮された場合の時間価値を
貨幣評価したもの 例 乗用車・・・約4.4円/分・台
必要に応じて、休日、災害等による通行止め、冬期の交通状況を考慮することができる。

（2）「走行経費減少便益」：道路整備により走行速度が改善されることに伴う経費の減少を算定

走行経費減少便益＝道路の整備が行われない場合の総走行経費※3
－道路の整備が行われる場合の総走行経費※3

※3 総走行経費(円/年)＝将来推計交通量(台/日)×延長(km)
×走行経費原単位※4 (円/台・km)×365(日)

※4 走行経費原単位(円/台・km)：自動車1台が1km走行した場合の走行経費
例 乗用車（一般道・市街地・速度30km）・・・約2.5円/台・km

（3）「交通事故減少便益」：道路整備により周辺道路の交通量が減少することなどに伴う交通事故の減少効果を貨幣価値として算定

交通事故減少便益＝道路の整備が行われない場合の交通事故による社会的損失
－道路の整備が行われる場合の交通事故による社会的損失

交通事故損失額(千円/年)＝1130※5×将来推計交通量(千台/日)×走行延長(km)
＋280※5×将来推計交通量(千台/日)×主要交差点数(箇所)

※5 一般道・その他市街地・2車線の常数

○総便益（B）の算定

上記(1)～(3)それぞれについて、供用開始から50年分の便益額を算定し、合計して算定する。

総便益（B）＝走行時間短縮便益×換算定数※6＋走行経費減少便益×換算定数※6
＋交通事故減少便益×換算定数※6

※6 換算定数：各便益とも50年分について、評価時点の額（現在価値）に換算するためのもの。

費用便益補足資料（社会的割引率 4 %）

路 線 名	県道 4 6 号 相模原茅ヶ崎（上郷立体）
事 業 名	道路改良事業
延 長	L = 0.8 k m

□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	合 計
基 準 年	令和 8 年			
基準年における 現在価値（B）	95 億円	1 億円	1 億円	97 億円

□費用

	事 業 費	維持管理費	合 計
基 準 年	令和 8 年		
基準年における 現在価値（C）	79 億円	2 億円	81 億円

□算定結果

費用便益比（B／C）			
B／C	便益の現在価値の合計 （B）		97 億円
	費用の現在価値の合計 （C）		81 億円
	= 1.2		

注） 1．費用及び便益額は整数止めとする。

2．費用及び便益の合計額は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

費用便益補足資料（社会的割引率 1 %）

路 線 名	県道 4 6 号 相模原茅ヶ崎（上郷立体）
事 業 名	道路改良事業
延 長	L = 0.8 k m

□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	合 計
基 準 年	令和 8 年			
基準年における 現在価値（B）	195 億円	2 億円	2 億円	198 億円

□費用

	事 業 費	維持管理費	合 計
基 準 年	令和 8 年		
基準年における 現在価値（C）	73 億円	5 億円	78 億円

□算定結果

費用便益比（B / C）			
B / C	便益の現在価値の合計 （B）		198 億円
	費用の現在価値の合計 （C）		78 億円
	= 2.5		

注） 1. 費用及び便益額は整数止めとする。

2. 費用及び便益の合計額は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

【再評価】

No. 5 浜見平地区 住宅市街地総合整備事業 [茅ヶ崎市]

住宅市街地総合整備事業における便益の算出について

※算出典拠：「住宅市街地総合整備事業費用対効果分析マニュアル」（令和5年12月）

（国土交通省 住宅局 市街地建築課 市街地住宅整備室）

○事業評価の方法

当該事業は拠点開発型の事業タイプに該当し、事業効果を相対的かつ客観的な観点から計測するための手法として主にヘドニック法を用いて便益を算定し、費用対効果の分析は社会費用便益比 CBR (B/C) により行う。なお、令和5年のマニュアルにより、事業を実施する場合 (with) 及び事業を実施しない場合 (with-out) のそれぞれについて費用と効用水準を算出して比較し、社会的割引率：4%を用い費用及び便益を算定することとなっている。また、最新の社会経済情勢と踏まえ、参考比較のため社会的割引率：1%を用いた結果についても確認している。

算定の流れは以下のとおり。

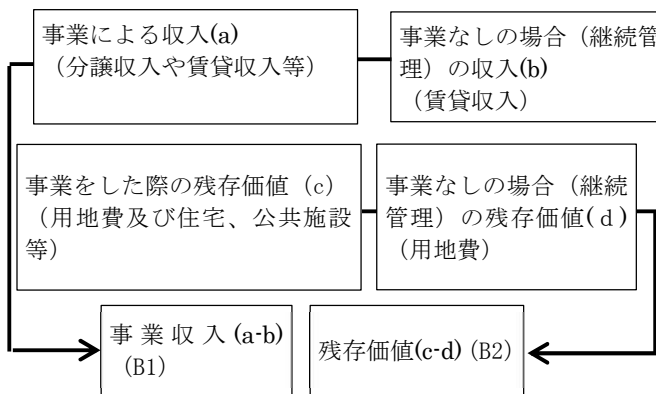
（費用の算定 (C)）

整備計画に定められた住宅・施設等に係るすべての事業費（用地補償費、工事費、測量試験費等）・維持管理費 (with) から、事業を実施せずに継続管理した場合の費用（用地費・整備費・維持管理費）(with-out) を差し引き、計上する。

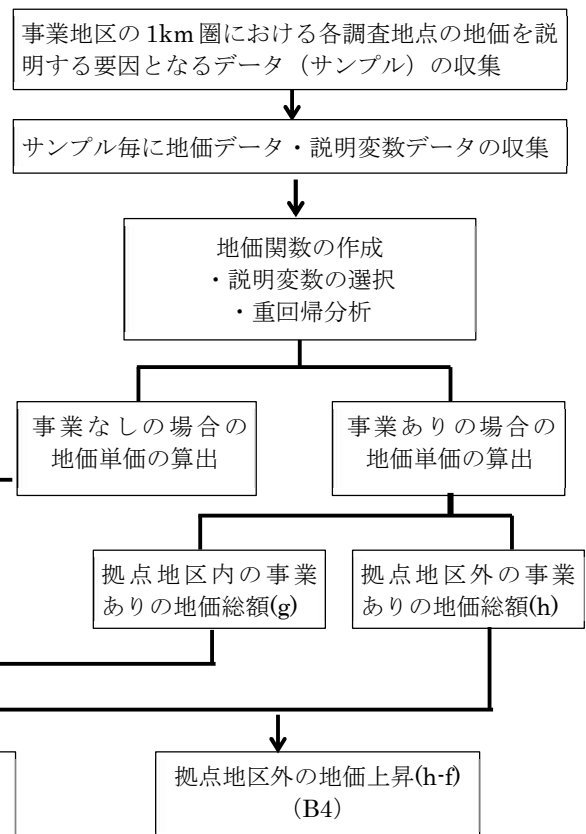
（便益の算定 (B)）

- ① 整備計画に定められた拠点地区内における事業の実施により発生する収益 (with) から、事業を実施せずに継続管理した場合の収益 (with-out) を差し引き、計上する。
- ② 事業の影響による効用水準の変化（ヘドニック法により計測）

（①拠点地区内における収益の計測）



（②ヘドニック法による便益の計測）



住市総事業における便益 (B)
(B1+B2+B3+B4)

費用便益補足資料（社会的割引率 4 %）

事業名	浜見平地区住宅市街地総合整備事業
-----	------------------

□ 便 益

	拠点地区内 B 1 + B 2 + B 3	拠点地区外 B 4	合計
基 準 年	令和 8 年		
基準年における 現在価値（B）	803億円	215億円	1,018億円

□ 費 用

	事業費・維持管理費
基 準 年	令和 8 年
基準年における 現在価値（C）	834億円

□ 算定結果

費用便益比（B／C）	
$B / C = \frac{\text{便益の現在価値の合計（B）}}{\text{費用の現在価値の合計（C）}} = \frac{1,018\text{億円}}{834\text{億円}}$ $= 1.2$	

- 注） 1． 費用及び便益額は整数止めとする。
 2． 費用及び便益の合計額は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

費用便益補足資料（社会的割引率 1 %）

事業名	浜見平地区住宅市街地総合整備事業
-----	------------------

□ 便 益

	拠点地区内 B 1 + B 2 + B 3	拠点地区外 B 4	合計
基 準 年	令和 8 年		
基準年における 現在価値（B）	988億円	348億円	1,336億円

□ 費 用

	事業費・維持管理費
基 準 年	令和 8 年
基準年における 現在価値（C）	783億円

□ 算定結果

費用便益比（B／C）	
$B / C = \frac{\text{便益の現在価値の合計（B）}}{\text{費用の現在価値の合計（C）}} = \frac{1,336\text{億円}}{783\text{億円}}$ $= 1.7$	

- 注） 1． 費用及び便益額は整数止めとする。
 2． 費用及び便益の合計額は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。