

令和7年度 第2回 公共事業評価手法研究委員会 議事概要

○日時：令和7年7月23日（水）16:00～18:00

○場所：中央合同庁舎3号館11階 インフラDXルーム

○出席者：

委員長	家田 仁	政策研究大学院大学 特別教授
委員	大串 葉子	同志社大学大学院ビジネス研究科 教授
委員	大野 英治	名城大学都市情報学部 副学長・教授
委員	加藤 一誠	慶應義塾大学商学部 教授
委員	小林 潔司	京都大学経営管理大学院 特任教授
委員	田中 里沙	事業構想大学院大学 学長・教授

（敬称略）

○議題：

- ・公共事業評価手法に関する検討

○主な意見

1. 評価の視点について

【小林委員】

- ・ 上位計画は社会情勢の変化により変わることがあり、上位計画が常に正しいとも限らない。そのような場合も念頭に再評価においても柔軟な対応が必要。
- ・ EU が提唱する「サーキュラーエコノミー（循環経済）」のように、インフラが果たす役割（例：長寿命化）を長いスパンで評価することは重要。設計段階までさかのぼって循環を考えるサーキュラーエコノミーにとって点検しやすいインフラ設計は模範事例。

【田中委員】

- ・ 各評価段階（計画段階、新規採択時、再評価）の役割や位置づけについてそれぞれの評価でどんな目的を持って何のためにやるのかという基本理念の部分を際立てながら明確化していくことも必要。
- ・ 評価の目的は、住民の生活向上や環境改善、長期的な社会インフラの形成など、本来の目的を忘れがちになるため、ビジョンを明確にし、評価軸を明確にすることで、理想の未来を描くツールとして評価を運用していくという「心得」のような認識が必要ではないか。
- ・ 評価する側とされる側に分かれるのではなく、目指す姿を実現するために皆で進むべきで、国交省がこれまで培ってきた知見を継承しつつ、社会と共有できる新しい概念の打ち出しができればいい

【大野委員】

- ・ 具体的なアイデアがすぐに出てこない問題であると思うが、5年ごとの再評価で突然中止にするのではなく、「イエローカード」のように、5年前から次の再評価では中止になる可能性があることを示唆する仕組みがあってもいいのではないか。

【大串委員】

- ・ 事業の初期段階で期待される効果が狭い範囲で捉えられがちであり、事業が完了した際の「派生効果」も重要であるとし、例えば道の駅が道路の付随効果として地域の産業に貢献する事例などの派生効果も積極的に評価し、横展開して知恵を共有できるようにすると思う。

【加藤委員】

- ・ 特に運輸系の政策の視点から、空港や航空のインフラ整備は、国際競争力や国際情勢といった、地域だけでなく国レベルでの大きな目的があるので、「魅力向上」は地域だけでなく、「地域と国の魅力向上」というようにより広域的な視点を入れるような修文を検討してほしい。
- ・ 資料中に「改善」となっている箇所があるが、改善して継続することがわかるように「改善継続」と明確に記載した方がよい。

【家田委員長】

- ・ おおむね事務局説明の資料に本日出た委員の意見を踏まえた修正を施すことで委員の了解が得られたと考える。
- ・ 公共事業の「使命（ミッション）」は、憲法の条文のようなものではなく、各事業の具体的なメイン目的（例：渋滞件数を半減させる、特定の事故をなくすなど）を明確にすべき。

- ・ 事業評価の方法において、機械的な計算手法の限界を認識し、費用便益分析では測りきれない効果があること、また、便益として計測しているものにも限界があることを正直にマニュアルに明記する必要がある。

2. カーボンニュートラルに関する評価の検討状況について

【田中委員】

- ・ 環境配慮型のインフラ整備は重要であり、多少コストがかかっても、将来において持続可能なインフラを作る観点から合意形成を図るべき。
- ・ 新しいグリーンインフラ（例：浸水公園）創出による環境効果も考慮したかどうか。
- ・ OECD や国連などでは、「ウェルビーイング」の指標を GDP に代わる評価として取組始めており、国民の生活の質を評価するという観点では、インフラ分野もカーボンニュートラルという指標だけでなく「ウェルビーイング」を評価することに行き着くのではないかと。

【小林委員】

- ・ CO2 問題は、非常に長期的な視点（2050 年）で捉えると同時に、中期・短期的な視点も考慮した厚みのある評価体系が必要である。
- ・ 地球温暖化は 20 世紀的な局所的環境問題からグローバルな環境問題への転換。Doomsday（終末論）的な視点から割引率を低く設定する研究成果もある。
- ・ 地球温暖化問題に対して先進国と発展途上国の間に過去の CO2 排出量に対する国際政治学的な問題があり CO2 削減の経済価値に関する国際的合意形成は困難。
グローバル企業が国際金融市場における資金調達を目指して（例えばカーボンニュートラルポートを選択）行動するため、短期的には国際経済競争の視点からインフラの脱炭素化を評価する必要。

【加藤委員】

- ・ 過去の事業評価の修正が「世間の常識」に合わせて行われてきた経緯を踏まえ、CO2 評価の導入も世間のパーセプション（認識）が重要。

【大串委員】

- ・ インフラを「作る際の CO2 排出」と「作ったことで使う際の CO2 削減」の 2 つの論点を明確に分けて考えるべきではないかと。
- ・ ニュージーランドのように、市場価格に上乗せして国が目標とする削減を促す価格設定は「野心的な試み」で合理的であり、日本において CO2 削減の貨幣換算原単位を 2006 年時点から見直ししていない現状を踏まえると、より短いスパン（5 年、3 年など）で CO2 削減の推計方法を見直すべき。

【大野委員】

- ・ 現在の CO2 原単位（10,600 円/t-C）は安すぎる。
- ・ 被害費用法は、地域によって温暖化による被害の差があるので、ヨーロッパで出された数字を日本に適用するという考え方、被害費用法を採用していることが間違っており、対策費用法で行うのがよいと思う。

- ・ 環境省のデータから、対策費用に基づく原単位(CO2 換算)は 4 万円～5 万円程度が妥当であり、2 万円を切ることはまずない。環境省はデータも多く持っているので、連携して、原単位の設定を行うといいと思う。

【家田委員】

- ・ CO2 削減の便益は地球全体に及ぶため、原単位は世界共通であるべきではないか。
- ・ 超長期的な問題である CO2 評価において、長期的なトレンドを踏まえて大まかに決めるべき。
- ・ CO2 削減は単に便益に CO2 効果を加えるだけで、我が国の脱炭素推進が十分なのか、あるいは別途、諸外国の事例も調べた上で事業実施の確認事項として評価する考え方も含めて議論すべきではないか。

以上