

令和8年度 第1回公共事業評価手法研究委員会

大臣官房技術調査課
公共事業調査室
令和8年10月7日

本日の内容について

1. これまでの議論と対応について

2. 直近の話題

3. 本日の議論

- 総合評価手法の改善
- 費用便益分析(社会的割引率)の見直し
- 事業評価制度について

1. これまでの議論と対応について

これまでの議論を踏まえた対応

	委員の主な意見と対応内容
令和5年度	■社会的割引率について ・社会的割引率は2%とし、4%と1%で感度分析する考えもある。 ➡これまで実施されてきた事業評価の結果との比較や継続性の観点から 4%と合わせて、新たに参考比較をするための値を設定(令和6年新規事業から適用) 参考比較の値として、国債の実質利回りより、 ・<u>過去20年</u>(平成15年～令和4年(2003年～2022年))の<u>平均値</u>(0.96%)を踏まえ1% ・<u>過去30年</u>(平成5年～令和4年(1993年～2022年))の<u>平均値</u>(1.58%)を踏まえ2%
令和6年度	■貨幣換算が困難な効果の評価 社会資本が果たす役割は広範でその全てを貨幣換算化することは困難であるが、多様な効果を定量化することは必要ではないか。 ➡時間信頼性便益やCO2排出削減便益等を加えたB/Cを参考値と設定して公表
令和7年度	■事業評価における「評価の視点」 事業評価の方法において、費用便益分析では測りきれない効果があることをマニュアルに明記する必要がある。 ➡事業評価要領へ記載

昨年度委員会の整理

「今後の取組の方向性(案)」 (令和7年度 第2回 公共事業評価手法研究委員会)

論点	今後の取組の方向性(案)
事業評価における「評価の視点」	■実施要領の改定 ＜計画段階評価における評価の目的・視点＞ ○ありたい未来像を踏まえて策定された中長期を見据えた上位の計画・ビジョンと地域計画との整合を図った上で事業を進めていけるよう、評価の視点を拡充する。 ＜新規事業採択時評価における評価の目的＞ ○当該公共事業の果たすべき使命（ミッション）を明確化し、<u>そのインフラが将来にわたって利用されることによる地域の価値や魅力向上への貢献や社会への波及的影響等の観点について考慮することを明記。</u> ＜再評価における評価の目的・視点＞ ○事業の効率性及びその実施過程の透明性の一層の向上を図るため、<u>社会的要請や新たなニーズ等への対応による事業実施環境の変化などを踏まえて、事業手法や事業計画の改善を図ることができるよう、評価の視点を拡充。</u> ○事業の対応方針について、事業の改善を図る意図が伝わるよう「見直し継続」から「改善継続」と表現を変更。
総合的な評価について	○事業の投資効率性は、費用便益分析に加えて貨幣換算が困難なあらゆる効果を含めて評価を行うものであり、波及的影響や実施環境などのほか、インフラが将来にわたって利用され地域の価値を高めていくという観点を含め、多様な視点から総合的に事業評価を行うよう、引き続き総合的な評価の実施に向け検討していく ○今後、国内外の動向を踏まえ、CO₂の排出抑制による便益の推計方法について、見直しを検討

実施要領改訂への対応

次ページ以降

総合的な評価について

2. 総合評価手法の改善について

事業評価における評価の目的・視点について(事前評価)

- 「あるべき姿」を示した上位の計画等を踏まえ、達成すべき事業目的を評価できるよう、事業着手前の計画段階評価において、以下の通り目的・視点の改定を行う。
- また、新規事業採択時評価の評価の目的において、総合的な評価を行う上で考慮すべき重要な観点を明記。

計画段階評価実施要領の「目的」の改定(案)

第1 目的

公共事業の効率性及びその実施過程の透明性の一層の向上を図るため、新規事業採択時評価の前段階において、計画段階評価（以下「評価」という。）を実施する。評価については、**上位の計画・ビジョン**や地域の**計画**課題、達成すべき目標、地域の意見等を踏まえ、複数案の比較・評価を行い、事業の必要性、事業内容の妥当性を検証するものである。

計画段階評価実施要領の「評価の視点」の改定(案)

第5 評価の手法 > 3 評価の視点

- ①事業目的となる解決すべき課題・背景を把握し、その原因を分析する。
- ②**上位の計画・ビジョンや地域計画との整合を図った上で**、達成すべき政策目標を明確化する。
- ③政策目標に応じて必要な評価項目を設定し、事業内容の妥当性等について、複数案を提示した上で、具体的データやコスト等により比較、評価を行う。

新規事業採択時評価実施要領の「目的」の改定(案)

第1 目的

公共事業の効率性及びその実施過程の透明性の一層の向上を図るため、新規事業採択時評価を実施する。新規事業採択時評価は、**公共事業の果たすべき使命（ミッション）を明確化し、インフラが将来にわたって利用されることによる地域の価値や魅力向上への貢献、社会への波及的影響等の観点や費用対効果分析を含め、総合的に実施するものである。**

計画段階評価における上位計画との位置付けの事例(砂防の例)

○ 手稲山地区地すべり対策における計画段階評価の例

手稲山地区周辺の土地利用②:都市計画

札幌市の都市計画および北海道の地域防災計画に基づいている

- 手稲山地区に隣接するエリアは、札幌市中心部のベッドタウンとして発展した人口集中地区となっている。現在は、札幌市の都市機能誘導区域や集合型居住誘導区域に指定されているほか、手稲区役所や消防署等の公共施設、病院、学校、老人ホーム、幼稚園等の要配慮者利用施設が多数あり、地すべりが発生すれば甚大な被害が生じることが懸念される。
- 手稲山地区の直下の札幌自動車道及び国道5号は、北海道地域防災計画において第一次緊急輸送路に位置付けられており、災害直後の緊急的な輸送を円滑かつ確実に実施するために不可欠な道路である。また、有珠山や樽前山の噴火時の代替路や緊急事態発生時の避難路としても重要な役割を果たす。

※平成12年に発生した有珠山の噴火時は、南回りルート(国道36・37号や道央自動車道、JR室蘭本線等の重要な交通網が数か月にわたり寸断され、北回りルート(国道5号やJR函館本線)は不通期間の代替路として機能した。



防災拠点・緊急輸送路及び人口集中地区の分布

※札幌市 令和2年度 緊急輸送路ネットワーク計画図(抜粋)に一部追記

平成12年3月に発生した有珠山噴火



有珠山噴火による交通への影響

7

再評価における「評価の視点」改定の方向性

再評価の実施要領における「評価の視点」について、総合的な評価の実施や事業の透明性の一層の向上の観点から事業内容の変更において施設(事業計画・構造等)の改善の必要性を考慮した事業継続の評価を実施できるよう改定。

＜改善継続事業の対象＞

「コスト縮減や代替案立案の可能性」に加え、国民へのアカウンタビリティの観点から、有識者委員へ事前に議論いただくべき内容として再評価における主たる事業内容の変更が、**事業全体の計画や主たる施設の構造に影響するもので、**

- 「社会的要請」「事業実施環境」の観点で変更される場合や
- 事前調査との現地条件の乖離によって、変更される場合

社会的要請 (社会の価値観の変化など)

- ・上位計画の変更
- ・災害等を踏まえた基準見直し

事業実施環境 (合意形成・地元協議など)

- ・合意形成や地元協議等に伴う変更や新たなニーズへの対応

現地条件 (事前調査との乖離など)

- ・現地調査結果を踏まえた変更

改善継続事業

改善継続事業の事例(道路の例)

○ 一般国道175号 神出バイパスの例

3. 事業費の見直し

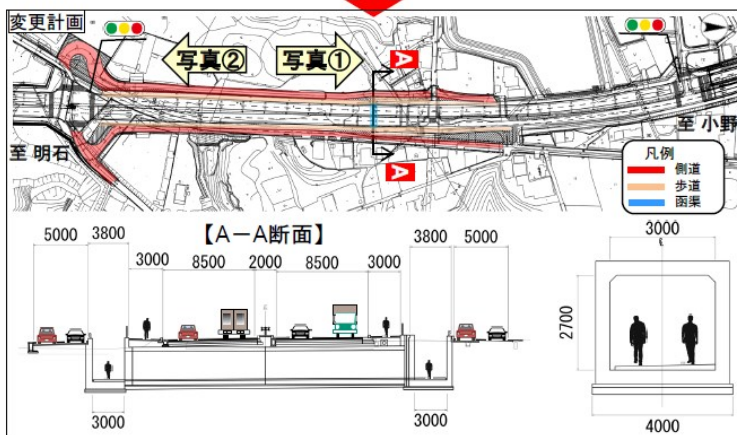
○交差点計画の見直しによる増 (+13.2億円)

- 北古口交差点は、現在信号機を設置している交差点である。
- 関係機関との協議の結果、交通の安全確保と円滑化を図る観点から、北古口交差点を閉鎖する計画とした。
- 見直した計画に基づき設計検討を実施した結果、地下道および側道による機能復旧が必要となったことから増額が生じた。

<主たる施設の構造等に関する事業計画等の改善>

- 交差点閉鎖により分断される東西の歩行者、自転車の往来が、地下道の設置により容易となり、平面交差点の横断が無いことから、安全性が向上する。また、信号交差点が少なくなることから、神出バイパスの更なる交通の円滑化が期待される。

事業計画の変更により、安全性の向上や交通の更なる円滑化が期待されることから「改善継続」と評価



8. 対応方針 (原案)

一般国道175号 神出バイパス

神出バイパスは、事業の必要性等に関する視点、事業の進捗の見込みの視点から継続が妥当と判断できる。さらに、主たる施設の構造等に関する事業計画等の改善を実施することで事業の効率化が図られることから、改善継続が妥当と判断できる。

引き続き事業を推進し、早期の開通を目指すことが適切である。

事業改善継続

改善継続事業の事例(河川の例)

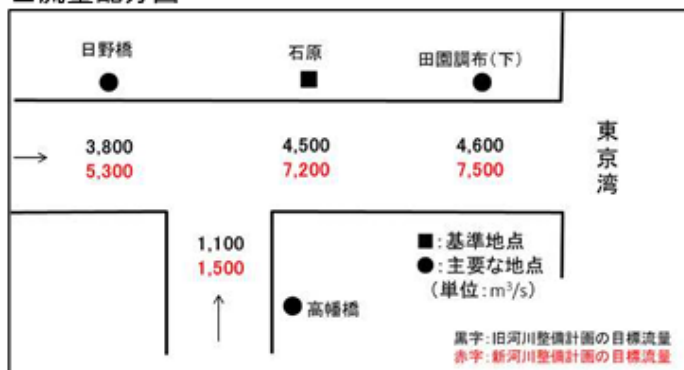
○ 多摩川直轄河川改修事業の例

河川整備計画の変更

○主たる施設の構造等に関する事業手法や事業計画 (多摩川河川整備計画変更)

河川整備計画(変更)の目標流量は、基準地点石原において目指す安全の水準を気候変動を踏まえた年超過確率1/70~1/80とし、河道整備において対象とする流量は7,200m³/sとして、洪水による災害の発生防止又は軽減を図る。

■流量配分図



(4) 貨幣換算が困難な効果等による評価※¹ (事業投資効果による評価) 【1/2】※1「水害の被害指標分析の手引き」(H25試行版)に沿って実施したもの

■ 河川整備基本方針規模の洪水において、多摩川右岸14.4kmで破堤した場合、事業実施により最大孤立者数は約209,000人から約172,000人に低減されます。

最大孤立者数(1/200確率規模)

【※被害額が最大となる右岸14.4km(R1ブロック内)で破堤した場合を選定】

「最大孤立者数の考え方」

氾濫とともに刻々と変化する孤立者数の最大数を推計する。

・氾濫による孤立者数を時系列的に算出し、その最大値を抽出する。
・なお、避難が困難となる浸水深については、閾値を原則50cmとして設定する。ただし災害時要援護者についてはより低い浸水深で避難が困難になると考えられるがその詳細については明確な基準がないため、現段階においては、子供の避難が困難となる浸水深30cmを原則の閾値として設定する。

河川整備基本方針規模の洪水による最大孤立者数

現時点(R07)	
項目	被害
浸水面積	28.33km ²
最大孤立者数	約209,000人

※最大孤立者数は、避難率40%として算出



整備後	
項目	被害
浸水面積	24.85km ²
最大孤立者数	約172,000人

※最大孤立者数は、避難率40%として算出

(4) 貨幣換算が困難な効果等による評価※¹ (事業投資効果による評価) 【2/2】 ※1「水害の被害指標分析の手引き」(H25試行版)に沿って実施したもの

■ 河川整備基本方針規模の洪水において、多摩川右岸14.4kmで破堤した場合、事業実施により電力の停止による影響人口は約144,000人から約111,000人に低減されます。

電力の停止による影響人口(1/200確率規模)

【※被害額が最大となる右岸14.4km(R1ブロック内)で破堤した場合を選定】

「電力が停止する浸水深の考え方」

浸水により停電が発生する住宅等の居住者数を推計する。

・浸水深70cmでコンセント(床上50cm+コンセント設置高20cm)に達し、屋内配線が停電する。
・浸水深100cm以上で、地上に設置された受変電設備(高圧で受電した電気の電圧を低下させる設備)及び地中線と接続された路上開閉器が浸水するため、集合住宅等の棟全体が停電する場合がある。
・浸水深340cm以上で受変電設備等の浸水により、棟全体が停電とならない集合住宅においては、浸水深に応じて階数ごとに停電が発生する。

河川整備基本方針規模の洪水における電力の停止による影響人口

現時点(R07)	
項目	被害
浸水面積	28.33km ²
電力停止による影響人口	約144,000人



整備後	
項目	被害
浸水面積	24.85km ²
電力停止による影響人口	約111,000人

河川整備計画の変更を踏まえた整備を行うことにより、
防災・減災の強化が図られることから「改善継続」と評価

2. 直近の話題

社会的割引率に関する直近の動き

－令和8年4月27日(月)第5回経済財政諮問会議 議事要旨(社会的割引率関係抜粋)－

- 令和8年4月27日に開催された経済財政諮問会議において、民間議員より、社会的割引率を含む公共事業評価の仕組みについて言及がなされた。

<略>

(永濱議員)

私から二点。<略>社会的割引率の見直しである。<略>日本の割引率は一律4%となっている。ただ、近年の実質利回りの水準や長期的な不確実性を踏まえると、将来世代が享受する便益を過小評価している懸念があると思う。なので、ベースラインを諸外国の基準に近い2%程度へ下げることが必要と考えられる。

加えて、貨幣換算できない効果を適切に評価するといったことをして、質の高い投資が正しく評価される基盤を整えることが重要だと思う。そうすれば、意思決定の透明性を高めて、国民や市場に対して、なぜこの投資が必要かという強力な説明責任を果たせるのではないかと思う。

<略>

(若田部議員)

私からは二点、補足する。<略>第二に、社会的割引率の見直しである。資料2の3ページでご覧いただいたように、現在の社会的割引率4%は2004年に当時の国債実質利回りを参考に設定されたものだが、その後、実質金利や物価の環境は大きく変わっている。これは単なる技術論にとどまらず、何を国家戦略投資として適切に評価するかという話である。人口減少の下では、予防保全、広域連携、防災・減災、地域のレジリエンス強化、生活圏単位での機能維持など、便益が長期にわたって現れる投資の重要性が高まる。にもかかわらず、古い前提のまま評価を続ければ、本来必要な投資が十分に評価されないおそれがある。

その際に重要なのは、社会的割引率の見直しをその時々判断に委ねるのではなく、客観的に指標に基づいて定期的に点検し、必要があれば見直す仕組みとして整えることだと思う。あわせて、変更の根拠や便益評価への影響を丁寧に示し、説明責任を果たすことが重要。例えば一定期間ごとの点検、参照する金利指標や物価指標の明確化、複数ケースでの感応度分析の提示など、見直しのルール自体を透明化することが必要だと思う。そうした形であれば納得性のある評価基盤の刷新につながると思う。

もっとも、社会的割引率の見直しだけで公共事業の予算額が自動的に増えるわけではない。その点は別途、現在の公共事業予算額が必要十分なものであるかどうかの精査、点検を行うべきである。その際、急速に老朽化が進むインフラの更新をいかに進めるかだけでなく、戦略が必要。地域社会の成長に資する公共事業を行うべく、日本成長戦略、地域未来戦略と併せて国家・国土戦略の策定が望まれる。<略>まずはこの社会的割引率の見直しを含む評価基盤の刷新を1つの突破口として前に進めるべきだと思う。

<略>

(金子臨時議員)

冒頭に申し上げたとおり、「日本列島を、強く豊かに」するインフラ整備の推進ということで、先ほど若田部議員からお話があった、中長期的な見通しの下で安定的、持続的に公共投資を行うことが必要だと思っている。

社会的割引率の見直しについて、先ほどお話があったように費用と便益の比、B/Cを算定する際に用いる社会的割引率については、2004年に当時の10年物国債の実質利回りなどを参考に4%と設定しているところであるが、国土交通省としては、有識者のご意見を伺いながら、公共事業がもたらす多様な効果を適切に評価できるよう、評価手法や社会的割引率の検討を進めていきたい。

- 令和8年7月、“より総合的な評価手法へ見直すこと”、“現行の社会的割引率を見直すこと”について、骨太の方針2026に記載がなされた。

(3) 戦略的な社会資本整備の推進

「強い経済」の実現には、危機管理投資・成長投資を支える社会資本を戦略的に整備することが重要である。

社会資本の整備に不可欠な建設産業における、フィジカルAIの導入を始めとする生産性の向上や、賃上げ等の処遇改善、多様な人材の確保・活躍環境の整備等を通じ、地域のインフラの整備力を強化する。中長期的な見通しの下、安定的・持続的な公共投資を推進しつつ、労務費確保の必要性や近年の資材価格の高騰の影響等を考慮しながら適切な価格転嫁が進むよう促した上で、必要な事業量を確保するとともに、効率的・重点的な取組を進める。「PPP／PFI推進アクションプラン

(令和8年改定版)」に基づき官民連携投資等を促進する。公共事業評価について、費用便益比等に過度に依拠せず、国家戦略、防災・減災、国土強靱化、地域の命と暮らしを守る基盤機能等を踏まえた総合評価へ見直すとともに、近年の金利状況等を踏まえ社会的割引率を見直す。

3. 本日の議論

〔1〕 総合評価手法の改善

(現状認識)

- ・社会資本が果たす役割は、広範かつ長期間に及ぶもの。
- ・インフラが将来にわたって利用されることによる地域や国の価値・魅力・競争力向上への貢献、社会への波及的影響等の観点や費用対効果分析も含め総合的に事業評価を実施。

(論点案)

- ・事業のミッションや地域において果たす役割を明確化した上で、事業の実施によりそれらがどのように達成されるのかを整理し、費用便益分析や事業実施による影響の評価を経て総合評価に至るといった、一連の評価プロセスを体系化することについて検討すべきではないか。
- ・公共事業がもたらす多様な効果を評価できるよう総合評価手法を改善すべきではないか。
※事業の特性に応じ、事業実施による影響(改善度)の評価を各事業において検討等。

〔2〕費用便益分析(社会的割引率)の見直し

(現状認識)

- ・費用便益分析の精緻化には本質的な限界性や課題を内包しており、便益として測りきれない効果がある。
- ・費用便益比に用いている社会的割引率は2004年に設定以降見直しが実施されていない。
- ・一方、海外では社会的割引率の水準や考え方について継続的な見直しが行われている国を確認。

(論点案)

- ・費用便益分析における評価指標(EIRR、B/Cなど)の取り扱いについて検討すべきではないか。
※EIRRの名称が分かりづらいため、通称(例えば、個別事業の利回り、 $B/C=1$ となる社会的割引率等)を設けてはどうか。
- ・昨今の社会経済情勢等を踏まえ、2004年に設定された社会的割引率を見直すべきではないか。
また、10年国債実質利回り等、どのような指標等や考え方を参考とすればよいか
- ・社会経済情勢等の変化に応じて、この社会的割引率は定期的に見直すべきではないか。
見直しの判断に用いる指標や考え方をあらかじめ整理しておくべきではないか。

〔3〕事業評価制度について

(現状認識)

- ・今後、インフラマネジメントへの転換が進み、既存施設の機能改善等が増加していくことが見込まれる。
- ・一方、現行の事業評価制度は新規整備事業を念頭に制度設計されている面もあり、機能改善等の特性を踏まえた評価制度のあり方について検討が必要となっている。

(論点案)

- ・インフラマネジメントへの転換として、既存施設の機能改善等が増加しつつある状況において、機能改善等の事業評価プロセスのあり方を検討すべきではないか。

総合評価手法の改善について

新規採択時評価におけるカルテの記載例(ダム事業の例)

新規

事業名 (箇所名)	旭川ダム再生事業			担当課 担当課長名	水管理・国土保全局治水課 笠井 雅弘			事業 主体 評価 年度	中国地方整備局 令和7年度		
実施箇所	右岸:岡山県加賀郡吉備中央町、左岸:岡山県岡山市										
主な事業 の諸元	型式:重力式コンクリートダム、ダム高:約48m、総貯水容量:約59百万m ³ 、湛水面積:約4.3km ²										
事業期間	事業採択	令和2年度	完了	令和22年度							
総事業費 (億円)	1,100										
目的・必要 性	<解決すべき課題・背景> ・主な洪水被害は、既往最大洪水である昭和9年9月洪水(室戸台風)のほか、昭和20年9月、昭和47年7月豪雨、平成10年10月洪水、平成30年7月豪雨であり、旭川流域で大きな被害が発生している。 昭和9年9月 (台風) 流潰家屋 2,929戸、浸水家屋 35,214戸 昭和20年9月 (台風) 流出家屋 77戸、浸水家屋 2,110戸 昭和47年7月 (梅雨前線) 床上浸水 1,225戸、床下浸水 3,084戸 平成10年10月 (台風) 床上浸水 358戸、床下浸水 615戸 平成30年7月 (梅雨前線) 床上浸水 1,697戸、床下浸水 702戸 <達成すべき目標> 洪水調節 <政策体系上の位置付け> ・政策目標:水害等災害による被害の軽減 ・施策目標:水害・土砂災害の防止・防災を推進する										
便益の主 な根拠	年平均浸水軽減世帯数:326世帯 年平均浸水軽減面積:18ha										
事業全体 の投資効 率性	基準年度		令和7年度								
	B:総便益 (億円)	3,777	C:総費用(億円)		744	全体B/C (社会的割引率2%) (社会的割引率1%)	5.1 (7.9) (10.0)	B-C	3,033	EIRR (%)	14
感度分析	残事業費 (+10% ~ -10%) B/C(4.7 ~ 5.5) 残工期 (+10% ~ -10%) B/C(4.9 ~ 5.2) 資産 (-10% ~ +10%) B/C(4.6 ~ 5.5)										
事業の効 果等	・旭川水系河川整備計画【大臣管理区間】変更の目標規模(年超過確率1/40程度)の洪水を想定した場合、浸水世帯数約63,000世帯、浸水面積約2,700haの被害が想定されるが、事業実施により浸水世帯数約60,900世帯、浸水面積約2,400haの軽減がみられる。 ・また、最大孤立者数(避難率40%)は、約44,600人から大幅に減少、電力停止による影響人口は、約23,300人から大幅に減少すると想定される。										
その他	<第三者委員会の意見・反映内容> 予算化については妥当である。 <都道府県の意見・反映内容> 旭川ダム再生事業の予算化について、同意します。 本事業は、旭川流域における治水安全度の向上を図るものであり、とりわけ人口や資産が集中する岡山市中心部の水害リスク低減に不可欠な事業であることから、早期完成を強く望みます。 また、事業実施にあたっては、徹底したコスト縮減はもとより、ダムを活用した水力発電や地域振興など、流域全体で事業効果が一層高まるよう、関係自治体等との合意形成に向けて丁寧な対応をお願いします。										

新規採択時評価における事業影響の評価(道路事業カルテ例)

事業評価結果(総合評価)

事業採択の前提条件	
☒ 便益が費用を上回っている ☒ 事業実施環境が整っている	

費用便益分析	B/C		(参考)	EIRR	総費用	6,107億円	総便益	28,345億円	感度分析		基準年
	[4%]	4.6 (1.1)	5.7	23.0% (4.3%)	事業費: 4,884億円 維持管理費: 1,033億円 更新費: 189億円	走行時間短縮便益: 26,514億円 走行経費減少便益: 1,524億円 交通事故減少便益: 306億円	(参考) 時間信頼性向上便益: 6,398億円 CO2排出削減便益: 31億円	交通量変動	B/C = 4.2～5.1 (変動ケース:±10%)	令和6年	
	[2%]	5.1 (1.6)	6.3					事業費変動	B/C = 4.5～4.8 (変動ケース:±10%)		
	[1%]	5.5 (2.1)	6.8					事業期間変動	B/C = 4.6～4.6 (変動ケース:±20%)		

※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価格に社会的割引率(4%)を用いて基準年の価値に集約し集計したものである。
※B/Cは東海JCT〜宮木曽川ICを対象とした場合の値、() 番号の値は事業化区間を対象とした場合の費用便益分析結果。
※B/Cの内訳は、社会的割引率を用いて計算した場合の費用便益分析結果。また、比較のために参考として1%及び2%を設定し、それに対応する費用便益分析結果を参考として併記している。() 内は社会的割引率の値。

事業の影響	評価項目		評価	根拠
	自動車や歩行者へ の影響			
社会全体への影響	渋滞対策	◎	・道路ネットワークの階層化により、現道国道22号の渋滞が緩和し、旅行速度が向上。 【国道22号の旅行速度】 現況:平均14km/h ⇒ 整備後:平均32km/h	
	事故対策	○	・速度低下に起因する追突事故等が減少し、交通安全性が向上。 【国道22号の死傷事故率】 現況:60件/億台キロ ⇒ 整備後:48件/億台キロ(約2割減少)	
	歩行空間	○	・幅員の拡幅により、歩行者の安全性が向上。	
	住民生活	○	・電柱の倒壊等により道路が寸断し、緊急輸送路としての機能が喪失する可能性。 ・無電柱化により、道路の防災性の向上に貢献。 ※中部圏広域地方計画 中間とりまとめ(素案)「強靱な国土の構築」に対応 ※中部ブロックにおける社会資本整備重点計画「防災・減災が主流となる社会の実現」に対応	
	地域経済	◎	・当該地域は日本の航空宇宙産業の拠点であり、岐阜地域で製造された部品等の多くが名古屋港周辺まで運搬されているが、速達性に課題。 ・名古屋と岐阜地域を結ぶ最短距離の自専道ネットワークの整備により、速達性や時間信頼性が向上し、日本の航空宇宙産業等の地域経済の発展に寄与。 < 貨幣換算困難な効果 > [岐阜地域(部品工場)～名古屋港周辺(組立工場)までの所要時間] 現況:79分 ⇒ 整備後:65分(約14分短縮) ※中部圏広域地方計画 中間とりまとめ(素案)「ものづくりを礎に世界をリードし続ける産業への進化」に対応 ※中部ブロックにおける社会資本整備重点計画「経済の好循環を支える基盤整備」に対応	
	災害	○	・当該道路に並行する高速ネットワークは東海北陸自動車道のみであり、災害等におけるリダンダンシーが確保されていない。 ・高速ネットワークの構築により、太平洋側と日本海側を結ぶ南北軸の多重性・代替性が確保され、住民の避難や復旧活動、緊急輸送道路の強化に貢献。 ※中部圏広域地方計画 中間とりまとめ(素案)「強靱な国土の構築」に対応 ※新広域道路交通ビジョン 広域ネットワーク基本方針「多重性・代替性の確保」に対応	
	環境	○	・本事業により、年間24,128tのCO2排出削減が期待され、カーボンニュートラル等に貢献。	
	地域社会	◎	・北陸圏・中部圏では、広域観光周遊ルートである昇龍道プロジェクト等にて、インバウンド観光を促進しており、リニア開業により更なる需要増加が見込まれるが、交通拠点から世界遺産の白川郷をはじめとする観光地へのアクセスには、高速ネットワーク上にボトルネック箇所が存在しているため、渋滞時間を考慮したツアー計画となり、観光地の滞在時間減少等が課題。 ・高速がボトルネック箇所を通過しない時間信頼性の高い自専道ネットワークの構築により、ゲートウェイとなるリニア駅等から観光地へのアクセスが向上し、観光産業の活性化に貢献。 < 貨幣換算困難な効果 > [高速がボトルネック箇所(一宮IC⇄宮木曽川IC)の最大所要時間] 現況:33分 ⇒ 整備後:7分(約26分短縮) ※中部ブロックにおける社会資本整備重点計画「経済の好循環を支える基盤整備」に対応 ※新広域道路交通計画 中部ブロック版「空港・港湾等の交通拠点へのアクセス強化」に対応	

事業実施環境
・計画段階評価手続き完了(R1.12)、都市計画手続き完了(R6.10) ・名岐道路整備促進期成同盟会、名岐道路整備促進期成協議会などより早期事業化を要望

総合評価手法の改善（カルテ様式イメージ案）

- 果たすべきミッションを明確化し、課題解決や地域への貢献、事業の将来にわたる効果等、総合評価を実施
- 総合評価の結果の欄は、個別事業の有識者会議の委員長名で評価結果を記載。

□改善すべき項目案

- ①社会課題・政策課題
- ・地域課題の解決
 - ・上位計画・地域計画との整合

- ②目的(事業が果たすべきミッション)
- ・事業の歴史的経緯、地域との関係性、現場の問題意識、国・地域にとっての意義等を記載

- ③目的(ミッション)に対する達成度
- ・事業実施により目的(ミッション)がどのように達成されるか、地域や国の課題がどのように解決していくのか等を記述

- ④成果・効果〔費用便益分析;事業の利回り、B/C(参考B/C)、感度分析〕

事業の影響		評価項目	評価	根拠	道路の例
	自動車や歩行者への影響	渋滞対策	◎	〇〇バイパスへの交通転換により、現道の交通混雑が緩和。 【対象区間の平均旅行速度】現況：－km/h → 整備後：－km/h 【国道〇号現道の混雑度】現況：－ → 整備後：－	
		事故対策	○	渋滞緩和により、事故の減少が見込まれる。 【死傷事故率】現況：一件/億台キロ → 整備後：一件/億台キロ	
	社会全体への影響	住民生活	◎	・〇〇医療センターへの所要時間短縮により、地域医療に貢献。 ＜貨幣換算が可能な効果＞ 救急医療施設への速達性向上による救急救命率の向上効果：約一億円/50年 ＜貨幣換算困難な効果＞ [市役所～医療センターの所要時間] 現況 一分 ⇒ 整備後 一分（約一分短縮）	
		地域経済	△	・〇〇道路の渋滞緩和により、製品輸送時などの速達性が向上 ＜貨幣換算が可能な効果＞ 〇〇道路等のインフラ整備による〇〇地域の経済波及効果：約一兆円/10年 ＜貨幣換算困難な効果＞ [企業集積地※～〇〇港の所要時間] 現況 一分 ⇒ 整備後 一分（約一分短縮）	

- ⑤事業実施環境〔地元調整状況、災害リスク、事業の進捗 等〕

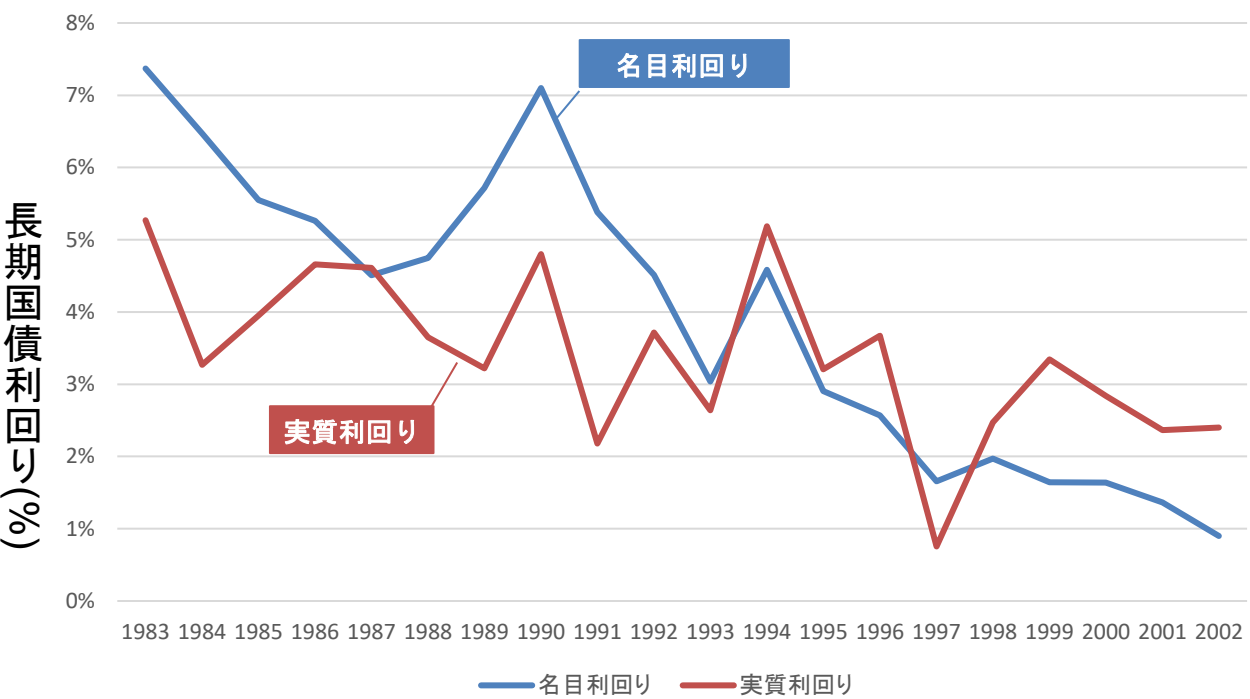
- ⑥総合評価〔総合評価結果を記述（有識者会議の評価結果）】【委員長名を記載】

社会的割引率について

社会的割引率 4 % の設定根拠（2004年検討当時）

○ 現在の社会的割引率は、公共事業の費用便益分析に関する統一的な取扱いを定めた2004年当時における過去複数年にわたる10年国債の実質利回りなどを参考に設定。

■ 日本の国債（10年もの）利回り推移（1983年～2002年）



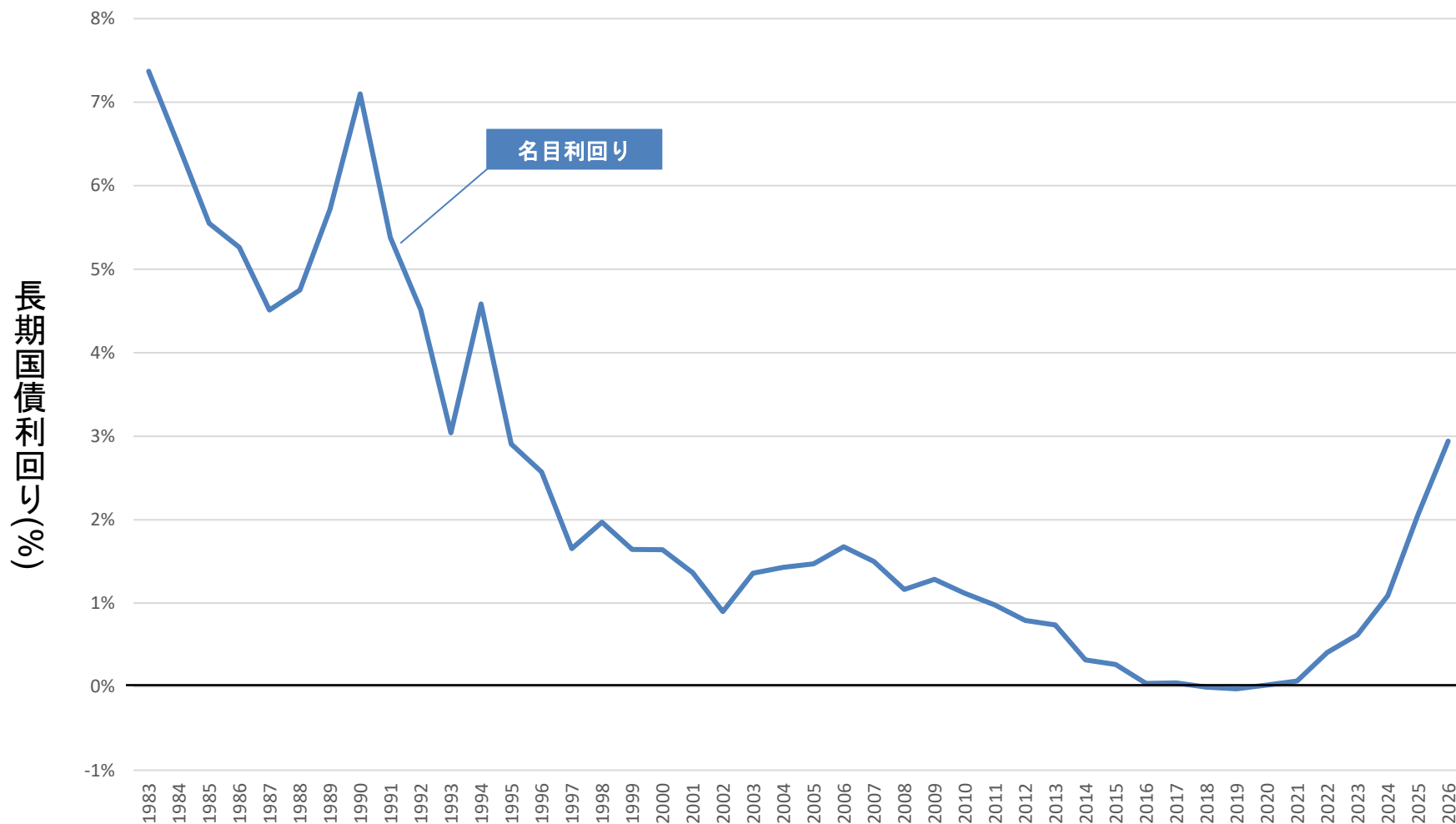
■ 4%割引率の設定根拠（平成16年（2004年））

	国債(10 年もの) 名目利回り平均	国債(10 年もの) 実質利回り平均 (GDP デフレーター調整後)
H3～H7* (1991～95)	4.09%	3.91%
S61～H7* (1986～95)	4.78%	3.85%
H5～H14 (1993～2002)	2.23%	3.10%
S58～H14 (1983～2002)	3.95%	3.52%

* 「運輸関係社会資本の整備に係る費用対効果分析に関する基本方針（平成11年3月運輸省）」における参考値

(出典) 長期国債利回り:
 1983-1997年分: 「東証上場国債(10年物指標銘柄・年末)」経済統計年報(日本銀行調査統計局)
 1998-2002年分: 「長期国債(10年)新発債流通利回」金融経済統計月報(日本銀行調査統計局)

日本の国債（10年もの）名目利回り推移（1983年～2026年）



(出典)長期国債利回り:

1983-1997年分:「東証上場国債(10年物指標銘柄・年末)」経済統計年報(日本銀行調査統計局)

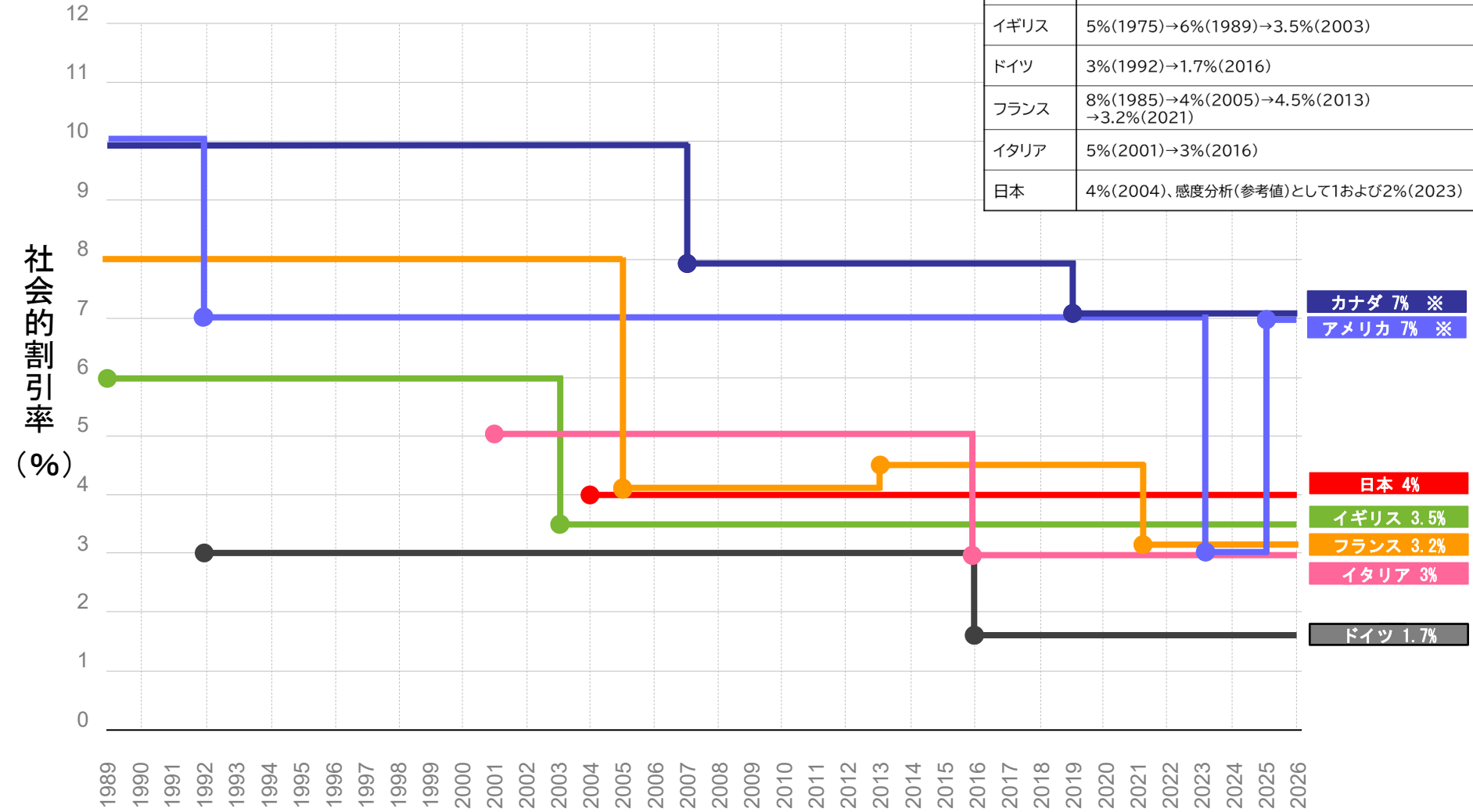
1998-2022年分:「長期国債(10年)新発債流通利回」金融経済統計月報(日本銀行調査統計局)

2023-2026年分:「統計ダッシュボード」(総務省)

※各年の年末期の値を使用 ※2026年については8月期の値を使用

- 各国は、当初の設定値から見直しを実施している。
- 日本は2004年の当初の設定値4%から、見直しを行っていない。

国名	割引率の変遷
アメリカ	10%(1972)→7%(1992)→3.1%(2023) →7%(2025)
カナダ	10%(1976)→8%(2007)→7%(2022)
イギリス	5%(1975)→6%(1989)→3.5%(2003)
ドイツ	3%(1992)→1.7%(2016)
フランス	8%(1985)→4%(2005)→4.5%(2013) →3.2%(2021)
イタリア	5%(2001)→3%(2016)
日本	4%(2004)、感度分析(参考値)として1および2%(2023)



※アメリカ、カナダは参考値として3%を使用。

社会的割引率を算定する代表的な手法

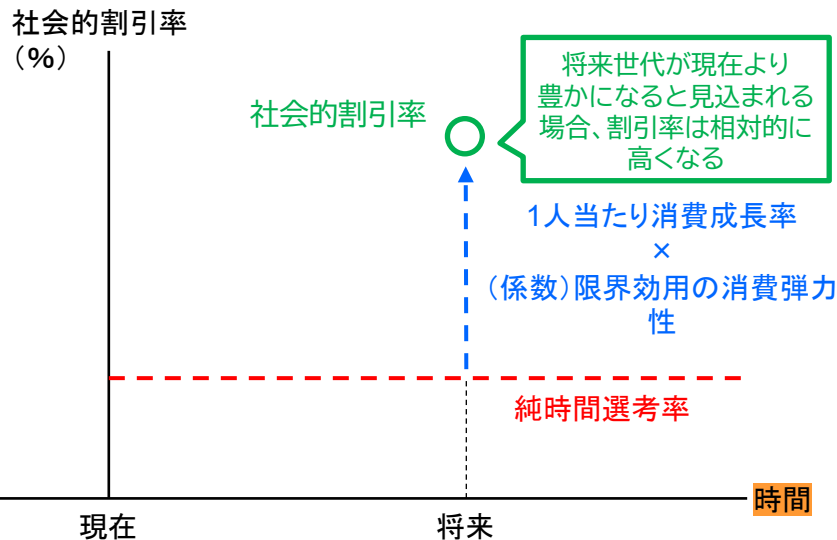
- 社会的割引率の算定にあたっては、代表的な手法として、①資本の機会費用と②社会的時間選好の二つの方法が考えられる。
- 日本では、2004年設定当時、実務的に②社会的時間選好の考え方に基づき社会的割引率を設定することは困難とし、課題はあるものの①資本の機会費用の考え方に基づき市場利子率を参考に設定。

	①資本の機会費用を用いる方法	②社会的時間選考を用いる方法		
考え方	公共投資は民間投資と同等に効率的であるべきという立場から、公共投資をやめて民間投資をする場合に得られる収益率(市場利子率等)などを適用する手法。	「将来よりも現在をどの程度重要視するか」と「将来の豊かさへの見込み」によって決定		
設定方法	社会的割引率＝公共投資の収益率 ＝民間投資の収益率(市場利子率)	社会的割引率＝社会的時間選好率＋限界効用の消費弾力性×消費の成長率 (Ramsey式)		
必要なパラメータ	長期国債金利	社会的時間選好率	限界効用の消費弾力性	消費の成長率
パラメータの設定方法	・日本は国債(10年もの)利回りからGDPデフレータを用いて割り戻し実質化した金利を使用	・イギリスは専門家へのアンケートから純時間選好率の中央値を求め、景気や災害のリスク確率を加えて、1.5に設定。 ・ドイツは気候政策報告書(2006年)より将来世代の不確実性から時間選好率を0.1と設定。	・イギリスは、既存文献のメタ分析から1.0と設定。 ・ドイツは、世界各国の所得と幸福度に関するパネルデータ推計値を活用し1.26を設定。	・各国が公表する、一人当たり消費の成長率を設定。
採用国	日本、米国、カナダ等	イギリス、ドイツ、フランス、イタリア等		

Ramsey式の考え方

- 将来の価値を現在と比較する際に用いられる指標(社会的割引率)は「将来よりも現在をどの程度重要視するか」と「将来の豊かさへの見込み」によって決定。この両者は性質の異なる要因であり、考慮しないと将来の価値を適切に評価・判断できない(過大や過小に評価してしまう)。
- 「将来よりも現在をどの程度重要視するか」は、純時間選好率にて、経済状況や所得水準にかかわらず単に将来というだけで将来よりも現在をどの程度重要視するかを表したもの
- 「将来の豊かさへの見込み」は将来世代が今よりも豊かになると見込まれるか(=成長率)と、消費水準の違いによってその効用の度合いがどの程度変化するか(弾力性)により表している
- 前者(純時間選好率)は、「今100万円もらうのと、将来100万円もらう時の差」、後者(豊かさへの見込み)は、「将来世代がより豊かになる」ことで、同じ金額の価値(効用)が変わるもの

【Ramsey式】社会的割引率 = 社会的時間選好率 = $\underbrace{\text{純時間選好率}}_{\text{将来よりも現在をどの程度重要視するか (経済状況にかかわらず)}} + \underbrace{\text{限界効用の消費弾力性} \times \text{1人当たり消費成長率}}_{\text{将来の豊かさへの見込み (成長率とその感度)}}$



項目	説明
純時間選好率	- 将来の価値を現在の価値に換算する際に用いられる数値。経済状況にかかわらず、将来よりも現在をどの程度重要視するかを表すもの。 - 数値が大きいほど現在の利益を重視することとなる。
限界効用の消費弾力性	- 所得などが増加した場合における消費行動の変化の度合い。 1より大きければ、1人あたりの消費成長率の追加1単位よりも大きい。 - お金の価値は、豊かな人よりも貧しい人にとって大きい 時間(現代・将来)」の概念が含まれていない。
1人当たり消費成長率	- 国民1人あたりの消費額が将来どれ位増減するかを示す指標。 - 経済成長が続けば、未来の消費は今より価値が低く感じられるため、成長率が高いほど、将来の価値を割り引く度合いは大きい。

事業評価制度について

今後のインフラのマネジメントのあり方について 中間答申(案)概要

○ 設計段階から維持管理のしやすさやリダンダンシーの確保を考慮すべきであり、公共事業における新規事業採択時評価や再評価において重要な評価軸となる。

第6回インフラマネジメント戦略小委員会（R8.9.30）資料より引用

主旨

これまでのインフラメンテナンスの取組や実態調査を踏まえた地方公共団体における現状と課題を踏まえ、**インフラメンテナンスからインフラマネジメントへの戦略的な転換に関する基本的な方向性**及び**国土交通省等が重点的に講ずべき施策**に関して、技術部会インフラマネジメント戦略小委員会（令和7年12月設置）において審議し、取りまとめたもの。

第1章 現状と課題

- インフラを取り巻く社会経済情勢
- これまでの取組と地方公共団体における現状・課題
 - 施設の重要度や役割等を踏まえて優先度を設定した取組が十分にできていない
 - 市民へインフラの状況を公表する取組が半数にとどまる
 - 管理者への見える化のための新技術導入が十分に進んでいない
 - 地域の維持管理を担う担い手の減少
 - 首長及び地方議会等の理解醸成や地域住民との協働の推進等が課題
 - 群マネの導入等が十分に進んでいない

第2章 インフラマネジメントへの戦略的転換に関する基本的な方向性

社会インフラの信頼性に対する国民の懸念を払拭し、安全・安心で持続可能な社会の実現に向け、インフラメンテナンスからインフラマネジメントへの戦略的転換が必要。戦略的転換に向けた5つの方策を整理

- 「メリハリ」の推進
- 「見える化」の徹底
- インフラの「自分事化」と「モーメンタム」の醸成
- 担い手に「もっと光を」当てるインフラマネジメント産業の構築
- 統合的「マネジメント」の構築

第3章 インフラマネジメントへの戦略的転換に向けて重点的に講ずべき施策

現在直面している課題を克服するため、国土交通省等が重点的に講ずべき具体的な施策を提言

1. 「メリハリ」を推進するための取組

- 点検箇所や方法等のメリハリを付けた重点化
- メンテナンスの優先度設定の考え方を整理した上で、地方公共団体に対して研修等を通じて周知
- 劣化メカニズム等の研究推進

3. インフラの「自分事化」と「モーメンタム」を醸成するための取組

- インフラの劣化状況等のマッピングによる見える化
- インフラメンテナンス市区町村長会議等を通じた首長や地方議会にインフラマネジメントの重要性に関する理解を促進
- SNS等を活用した情報発信の強化

5. 統合的「マネジメント」を構築するための取組

- インフラの統合的マネジメントを推進するための制度の検討
- 群マネの手引きの充実、包括的民間委託導入の手引きの周知
- 産学官のアドバイザーによる職員の技術力向上を図る体制の構築
- BIM/CIMを活用したデータ連携の推進

2. 「見える化」を徹底するための取組

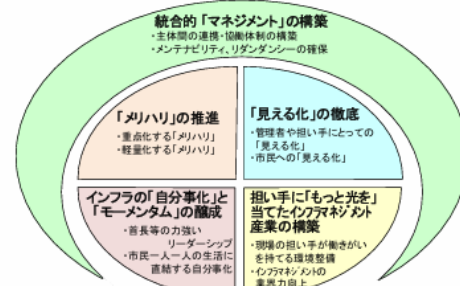
- 新技術の性能カタログ等の策定・充実
- 長寿命化に貢献する技術等を積極的に評価・活用
- データの標準化やデジタル化の推進
- インフラの劣化状況等のマッピングによる見える化

4. 担い手に「もっと光を」当てるインフラマネジメント産業を構築するための取組

- 更なる処遇改善や働き方改革、表彰制度の推進
- 地域の維持管理を合理的・効率的に受発注できる仕組み等の検討
- インフラマネジメント産業の健全な発展を図るための仕組みの検討
- 新たなインフラ老朽化対策技術の開発・現場実装の推進

- 計画段階からのメンテナビリティ、リダンダンシーの確保の検討
- 過去のデータも踏まえ、改築、新設の仕様の検討
- 地方公共団体等への財政的支援の充実
- 補助金や交付金の制度の解説や先進事例等の整理

インフラマネジメント※



※インフラマネジメントとは、点検・対策等に「メリハリ」を付け、その基礎となるインフラ状況等の「見える化」とそれを通じた変革への「モーメンタム」の醸成を図り、担い手に「もっと光を」当てる取組を進め、その上で、様々なインフラ分野や主体間の連携・協働（機能的）、地上や地下等に分散して存在する種々のインフラを一体的に捉えること（空間的）、計画・設計・整備・維持管理・更新等のライフサイクルを一連として考えること（時間的）を踏まえ、それらを統合的にマネジメントすることにより、全体として最適化すること。