

2. これまでの議論等と論点整理

主な意見	論点
<ul style="list-style-type: none"> ・ 過去何十年も4%で計算しているので<u>比較の意味で4%の算定は残す必要</u>。 ・ 将来の人口減少や少子高齢化により金利が上昇する可能性を鑑み<u>4%を維持するべき</u>。 ・ <u>4%は時代にそぐわないのも事実であり下げるべき</u>。 ・ 便益計測の観点から、消費の満足度の考えを考慮する<u>Ramsey式が良いのではない</u>か。 ・ 割引率に依存しないEIRRを「利回り」として定着させてはどうか。 ・ <u>社会的割引率は何%がいいかを示すことは困難</u>。4%は残しつつ、2%、3%など複数の社会的割引率のB/Cを併記してはどうか。 ・ B/Cに対しての社会的割引率の影響が認知されていないことが問題。 	<p>(1) 社会的割引率 4%の適用の 妥当性</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・ B/C > 1にこだわる必要はない。B/Cのみで評価するのではなく、貨幣換算が困難な効果も含めて総合的に判断すべき。 ・ 簡易な評価方法としてB/Cにも意味はあるが限界もある。これからは機械的な評価だけでなく、あらゆる定量・定性的評価により<u>1つ1つの事業を人間が丁寧に判断</u>することが理想。 ・ <u>国防、安全、文化継承などは効率性とは別の基準で評価</u>すべき。 ・ <u>コロナ禍で、グローバルサプライチェーンなど貨幣換算困難な効果の方が大きい</u>ことが分かった。 ・ <u>政策的な上位計画との整合や多様な効果をチェックリストで示してもよい</u>のではない 	<p>(2) 貨幣換算が 困難な効果の 評価</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・ 事業費の変動は多くの事業で抑えられており、<u>リスクコントロールはな</u>されている。 ・ <u>コスト抑制に対する事業者の努力</u>のようなポジティブな面も忘れてはならない。 	<p>(3) 事後評価の 活用方策</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・ インフラの使い方は人により異なるため、<u>評価の多様性を考慮</u>する必要。 ・ コロナや地球温暖化対策など全国に影響する効果については全国で評価するなど、<u>区間ごとではない評価も必要</u>。 ・ デジタル技術を活用することで<u>データを揃え、評価の根拠の見える化</u>を図るべき。 ・ 移動手段の多様化を踏まえ、<u>スモールモビリティの走行環境整備の評価</u>なども必要。 ・ 事業評価自体の評価にコストをかけるべきではない。 	<p>その他</p>

(1) 社会的割引率4%の適用の妥当性

- ・ 現在用いている社会的割引率4%は国債等の実質利回りを参考値として設定
- ・ 設定当時と比較して、近年は金利が低水準で推移
- ・ 他方、学術的には社会的時間選好による設定手法も存在(欧州諸国を中心に採用)

これらの状況を踏まえ、社会的割引率として4%を適用することの妥当性について再検討すべきではないか。

(2) 貨幣換算が困難な効果の評価

- ・ 公共事業評価は、費用便益分析を含め、事業の影響、事業実施環境等を踏まえ総合的に実施
- ・ 費用便益分析では適切に評価が難しい事業も存在(安全・安心、防災など)
- ・ 便益に含まれない「貨幣換算が困難な効果」も多く存在

等を踏まえ、より幅広く「貨幣換算が困難な効果」を考慮した評価を実施すべきではないか。

(3) 事後評価の活用方策(次回以降)

- ・ 蓄積されてきた事後評価結果から得られる便益・費用の変動要因について、新規事業採択時評価にフィードバックする仕組みを検討すべきではないか。
- ・ 実施された事業が発揮した貨幣換算困難な効果等を、必要に応じ新規事業採択時評価の評価項目に追加するなど、評価手法の改善に活かすべきではないか。