

開発調査の フォローアップ評価



実施地域 タイ、インドネシア、ボリヴィア、パラグアイ

1. 評価調査の経緯と目的

近年、ODAの透明性確保の観点から、評価実施にかかる内外のニーズが高まっている。また、透明性の確保、いわゆるアカウンタビリティ確保の目的のみならず、ODA事業自体の質の向上のためにも、評価の実施促進と評価結果の事業実施への十分なフィードバックが必要とされている。

こうしたなか、開発調査に対する評価の実施も、今後さらに促進されていくことが期待されている。開発調査は、年間300件以上実施されており、JICA実績額に占める割合もほぼ一定で推移してきている。

プロジェクト方式技術協力や無償資金協力、有償資金協力のプロジェクト型のスキームは、15年以上前から外務省、JICAまたは国際協力銀行（JBIC）：旧海外経済協力基金の評価対象とされており、評価件数が累積されているのに対し、開発調査はこの数年で外務省、JICAで評価の対象となったばかりであり評価の累積件数が少ない。過去に実施された全案件に対する評価の実施率は、無償・有償のそれらに比べて低いことから、今後開発調査に対する評価を、さらに促進していくことが必要である。

本評価は、以下の目的の下、開発調査の実施段階から実施後段階までを全体的にとらえながら、実施後段階のインパクトに重点を置いて評価を行った。

- 1) 開発調査の評価を実施することにより、評価結果から教訓を導き出し、今後の開発調査事業の質的向上に役立てる。
- 2) 開発調査の評価実施を通じて、評価手法について検討し評価自体の質的向上に役立てる。

2. 評価対象案件

評価対象は、アジアと南米地域の開発調査実施済案件の22件を対象とし、アジアについてはタイとインドネシアから、南米についてはボリヴィアとパラグアイから案件を選定した。対象分野は運輸・交通、水資源開発（治水、水供給も含む）を中心とした分野に焦点をあてながら、対象国ごとに次のような観点から評価した。

（タイ）

タイ政府により推進されてきた東部臨海開発計画に関連して実施された地域開発、運輸・交通、水資源開発分野における開発調査実施済案件の計13件を、東部臨海地域への投入として総合的にとらえて評価する。

（インドネシア）

水資源開発分野に焦点をあてて、南スラウェシ州のジェネベラン河の治水計画及び下流の都市マカッサル市における上水道整備に係る開発調査の計3件を評価する。

（パラグアイ）

運輸・交通分野に焦点をあてて、ラ・コルメナ市の地方道路、アスンシオン首都圏及びパラグアイ国全土を対象とした交通計画に関連する開発調査計4件を評価する。

（ボリヴィア）

同じく運輸・交通分野に焦点をあてて、サンタクルス市のビルビル国際空港及び同国の首都であるラ・パス市のエル・アルト空港に係る開発調査の計2件を評価する。

対象案件は表1のとおりである。

3. 調査団構成

(インドネシア・タイ)

総括・調査企画：唐澤 拓夫 JICA 企画・評価部
評価監理室

開発調査：藍澤 淑男 (財)国際開発センター

(パラグアイ・ポリヴィア)

総括・調査企画：武藤 亜子 JICA 社会開発調査部
計画課

開発調査：奥田 浩大 (財)国際開発センター

4. 調査団派遣期間(調査実施時期)

(インドネシア・タイ)

2000年2月6日～2月27日

(パラグアイ・ポリヴィア)

2000年1月30日～2月8日

5. 評価の方法

(1) 評価範囲

本評価は、開発調査の実施段階から実施後段階までを全体的にとらえながら、実施後段階のインパクトに重点を置いて評価を行う。実施段階とは、実際

に調査団が対象国において本格調査を開始した時点から、調査が終了し報告書が先方政府に提出されて、協議を踏まえて最終報告書として取りまとめられるまでの段階である。一方、実施後段階とは、本格調査が終了して最終報告書が取りまとめられた後のことである。調査結果が、対象地域の計画策定や個別事業の実施に利用されるなど、活用される段階、さらに活用されたことによる効果が発現する段階も評価範囲に含んでいる(図1参照)。

図1 本調査における評価の対象範囲

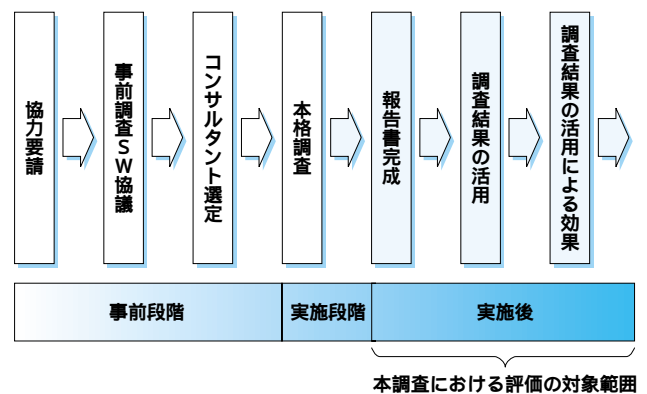


表1 評価対象プロジェクト

対象国	分野	案件名	開発調査の種類	実施期間
タイ	総合・地域開発計画	ラムチャバン臨海部開発計画	M/P + F/S	84.1 ~ 85.3
		パタヤ地区総合開発計画	M/P	89.3 ~ 90.7
	運輸・交通(港湾)	東部工業港湾開発計画	M/P + F/S	82.7 ~ 83.11
		船舶修理ヤード建設計画	F/S	84.7 ~ 85.5
		効果的港湾システム調査	その他	86.8 ~ 88.3
		ラムチャバン港輸送施設計画	M/P	88.3 ~ 89.7
		中央部道路網整備計画	M/P + F/S	87.8 ~ 89.3
		有料高速道路計画	M/P	90.2 ~ 91.6
		都市間有料高速道路建設計画	F/S	93.8 ~ 95.3
		社会基盤(水資源開発)	東部水資源開発計画	F/S
	公共事業(上水道)	東部海岸パイプライン建設実施設計	D/D	81.11 ~ 82.8
		東部水資源開発計画フェーズ2	F/S	82.7 ~ 83.3
インドネシア	社会基盤(河川・砂防)	ジェネベラン河下流域治水計画	F/S	79.6 ~ 80.2
		ジェネベラン河治水計画フェーズ2	F/S	81.1 ~ 82.3
	公共事業(上水道)	ウジュンバンダン市水道整備計画	M/P + F/S	84.6 ~ 85.10
パラグアイ	運輸交通(都市交通)	アスンシオン首都圏都市交通整備計画	M/P	84.8 ~ 86.8
		アスンシオン首都圏都市交通施設整備計画	F/S	87.9 ~ 88.10
		ラ・コルメナ道路アフターケア	その他	76.9 ~ 77.1
		総合交通計画	M/P	90.3 ~ 92.1
ポリヴィア	運輸交通(航空・空港)	ビルビル国際空港計画	F/S	77.4 ~ 77.12
		エル・アルト空港近代化計画	M/P + F/S	87.1 ~ 88.2

M/P : マスタープラン調査、F/S : フィージビリティ調査、D/D : 詳細設計調査

(2) 評価の視点

開発調査を実施段階及び実施後に分け、実施段階については、開発調査実施の必要性、調査団・カウンターパートの協力体制及び先方政府の開発調査活用に向けての体制整備の観点から、実施後段階については、1) インパクトの観点から、開発調査による提案事項の相手国政府の開発方針への反映、次段階調査への発展、事業化への発展、及び事業化によりもたらされた波及効果、及び2) 開発調査実施後の持続性の観点から、開発調査結果の活用過程にみられる実施体制や自助努力を検証した。

(3) 調査実施方法

本評価の実施は、1) 国内における情報収集、2) 現地調査（開発調査当時の関係者への聞き取り調査など）、3) 現地コンサルタントを活用した情報収集、及び4) 国内分析作業の4部からなる。

6. 評価結果：タイ

開発調査において成功か失敗かを判断する場合、日本側と先方政府側双方の取り組みにかかる実施段階と、先方政府による取り組みに大きく影響される実施後段階の2つの側面から検証することが必要である。

本評価では、タイの東部臨海開発に直接的・間接的に関係して80年代に集中して実施された開発調査13案件を対象として、これらを地域全体への投入の一群としてとらえた総合的評価を行った。この結果、東部臨海開発のために実施された一連の開発調査は、実施段階及び実施後段階全体を検証した結果、おおむね成功であると判断できる。



タイ/ラムチャバン港のコンテナパース(ラムチャバン臨海部開発計画)

実施段階においては、1) 東部臨海開発に向けた日本の開発調査は当時のニーズを適切に反映していたこと、2) 日本側・タイ側双方の協力体制もおおむね満足の行くものであったこと、そして3) 当時からタイ政府により東部臨海開発計画が国家プロジェクトとして重要視されていたことを背景に、開発調査活用に向けての体制が整備されていたことなどの観点から総合的に判断し、おおむね成功であったと判断できる。

他方、実施後段階においては、開発調査による総合的なインパクトは非常に大きいことが確認された。これらのインパクトには、1) 開発調査により提案された計画が、タイ政府の開発計画と整合を保ちながら、主に事業化に向けた具体化方針に大きく反映されたこと、2) パタヤ市局では開発調査の結果を市の開発指針と位置づけているなど地方レベルの開発方針・計画への活用がみられたこと、3) 数多くの提案事項が次段階調査及び事業化へ発展したこと、4) 東部臨海地域における経済活動の活発化、チョンブリ県及びラヨン県の製造業及び鉱業によるタイ経済への寄与率向上、民間投資の拡大及び雇用創出の拡大などにも表れているように東部臨海地域にもたらされた効果が非常に大きいこと、の4点があげられる。

調査対象地域への経済的インパクトについての実例をあげると、1982年から1996年までの実質GDPの平均成長率は、チョンブリ県、ラヨン県ともタイ全体の平均を大きく上回っている。また、1990年には、タイ全体での付加価値生産に対するチョンブリ県の製造業部門の占める割合は約6%であったが、1996年にはすでに10%まで拡大している。企業件数増加率に関しても、1981年以降タイ全体で企業件数の増加率が減少傾向にあるのに対して、チョンブリ県やラヨン県は1987年ごろから逆に増加傾向にあり1990年を境にタイ全体の企業増加率を上回っている。企業数の増加とともに、東部臨海地域では新規の雇用が創出されている。東部臨海開発計画(第1フェーズ、1981年～1994年)により創出された雇用機会数は、46万に上る。東部臨海開発事業により工業化が進捗した結果、特に工業とともにサービス業における雇用機会が増加したといわれる。

実施段階及び実施後段階を通じて、東部臨海開発

計画に関係して実施された開発調査を成功に導いた要因としては主に以下の5点が考えられる。

- (1) タイ政府による東部臨海開発計画という開発の枠組みが明確であったこと。
- (2) この枠組みのなかで日本の開発調査は実施当初から活用することが念頭に置かれていたこと。
- (3) タイ政府の主導による東部臨海開発の事業化などにかかる意志決定が明確であったこと。
- (4) (1) 及び (2) を背景に、実施段階及び実施後段階において開発調査により導出された提案・計画の活用体制が整備されていたこと。
- (5) プラザ合意後に投資が増加しタイ経済が活性化したこと。

上記(1)から(4)までは、東部臨海開発計画がタイ政府のオーナーシップのもと推進されてきたことに深く関係している。こうしたオーナーシップは、東部臨海開発計画を推進するため組織体制の強化をもたらし、綿密な検討とともに具体的事業の推進を促してきた。また、(5)は、開発調査の実施後段階にプラスの影響を及ぼした外的要因といえよう。

ただし、技術移転に関しては、開発調査が当時インフラ整備に重点を置いて実施されていたため、技術移転というよりは青写真的な役割への期待が大きく、開発調査を技術協力ととらえた技術・知識の移転には重点が置かれていなかったのも事実である。

なお、本評価対象の開発調査が対象とした地区の地方自治組織には、レムチャバン自治局、マプタプット自治局及びパタヤ市局が含まれる。このなかで、レムチャバン自治局及びマプタプット自治局は開発調査により検討・提案された計画を実施する主体となっていない。これは、マプタプット及びレムチャバンの工業開発が中央政府の関係実施機関及び省庁が中心となって実施を推進してきたためである。このため、レムチャバン自治局及びマプタプット自治局は、当該開発調査が終了してから開発調査結果のフィードバックを受けておらず、県の中央政府事務所との連携もほとんど見られない。しかし、パタヤ市に関しては、「パタヤ地区総合開発計画」実施当時、カウンターパートとして参加していた市の職員もあり、開発調査結果は実施段階から随時フィードバックされている。パタヤ市職員によれば、開発調査の結果は現在でも、市の開発指針として青写真的

に利用されているとのことである。

7. 評価結果：インドネシア

対象3案件は、調査の実施段階、実施過程における体制、及び調査実施後の活用状況、活用体制から判断し、おおむね成功であったと判断できる。対象3案件を成功に導いた要因について、調査実施段階及び調査実施後における体制、調査のニーズ並びに調査実施後のインパクトの発現などの観点から以下に概観する。

本件評価対象である3案件とも、当時のニーズを反映しており、調査の実施は時宜を得たものであった。「ジェネベラン河下流域治水計画」及び「ジェネベラン河治水計画(第2フェーズ)」の場合は、洪水調整の必要性が高かったこと、「ウジュンパンダン市水道整備計画」の場合は、当時から将来的な水需要の増加が見込まれていたことを背景として実施された。

調査実施過程については、対象案件が70年代末から80年代半ばにかけて実施されたため、すでに15年から20年近く経過した現在において、当時の実施状況に関する情報を収集するには、十分な情報源を得ることが不可能であった。しかし、当時のカウンターパートは、日本側とインドネシア側チームのコミュニケーションに問題はなく、カウンターパートが調査に積極的に参加していたことを記憶している。

また、実施機関であった公共事業省(現居住・地域開発省)が中心となって、調査実施段階から実施後の調査結果が十分に活用される体制にあったこと



完工間近のソンパ・オブ浄水場(2000年2月時点)
(ウジュンパンダン市水道整備計画)

も考えると、調査は効率的に実施されたものと思われる。

調査実施段階で提案された計画はジェネベラン下流域における洪水調整と水源開発及びマカッサル市上水道整備の開発方針において十分に活用された。

事業化による波及効果として、洪水調整に関しては、2000年に入り過去数十年で最大の降雨に見舞われたにもかかわらず、ジェネベラン河の洪水調整は完全であり、河川の氾濫が防御できていることが確認できた。また、水道水供給の拡大に関しては、浄水場整備による浄水供給能力の向上及び配水管網の拡張などにより水道受給率が向上するなどが確認できた。

一方、開発調査の活用体制に関しては、実施段階から対象3案件のカウンターパート機関であった公共事業省が積極的であったため、開発調査の活用に向けた取り組み体制が整っており、実施後においても、スムーズに活用につながってきた。

8. 評価結果：パラグアイ

本調査では、運輸・交通分野に焦点をあてて、ラ・コルメナ市の地方道路、アスンシオン首都圏及びパラグアイ国全土を対象とした交通計画に関連する開発調査計4件を評価した。対象4案件の開発調査は、調査の実施段階及び実施後においてパラグアイ国のニーズに対応したものであったことから総じて成功であったと評価する。対象4案件の調査実施段階と調査実施後の評価結果の概要は以下のとおりである。

開発調査とパラグアイ側のニーズとの整合性につ



パラグアイ/ラ・コルメナ市の居留地内の道路
(ラ・コルメナ道路アフターケア)

いては、「ラ・コルメナ道路アフターケア」は、パラグアイ国の国家経済社会開発計画（1977年～1981年）の陸上輸送分野の重点目標を反映した調査、「アスンシオン首都圏都市交通整備計画（M/P）」及び「アスンシオン首都圏都市交通施設整備計画（F/S）」は首都圏の人口増加、産業の集中へ対応した調査であり、また、「総合交通計画」は、1980年以降のモータリゼーションに対応した調査であった。

調査過程においては、全対象4案件で、JICA調査団とカウンターパートとの間での十分なコミュニケーション、定期的な会合の実施、セミナーの開催、調査団によるカウンターパートへの技術移転などがあったことが確認されていることから、調査実施段階において調査団及びカウンターパートの間で十分な協力体制があったと思われる。開発調査実施段階における開発調査活用に向けての体制の整備についても、関係機関の代表者で構成される運営委員会を編成し、調査・計画に必要な助言、判断、協力をそれぞれ行政的あるいは技術的レベルにおいて行える体制を整備した。このような体制づくりは、政府内の調査に対する理解と関心を深めたとともに、計画の早期事業化において重要な役割を果たしていると思われる。

対象4案件のうち、「アスンシオン首都圏都市交通整備計画（M/P）」「アスンシオン首都圏都市交通施設整備計画（F/S）」及び「総合交通計画」の3案件は、次段階調査に発展し、その後計画の一部が事業化している。「アスンシオン首都圏都市交通施設整備計画（F/S）」については、環状道路の拡幅（マダムリンチ通りの拡張工事）、主要交差点の改良、バスターミナルの新設、交通管制センターによる信号の集中管理などの事業が、アスンシオン市の独自財源、世界銀行の融資などによってすでに着手されたと報告されている。「総合交通計画」については、提案された計画のうち、いくつかの道路案件が事業化された、あるいは実施中であることが現地調査で確認された。また、我が国のOECF（現JBIC）は、1990年/1998年の2度にわたり「道路整備事業」に借款を供与している。

事業化されたことによる間接的な経済・社会効果についてみると、計画内容のすべてが事業化された「ラ・コルメナ道路アフターケア」では、地域住民

の利便性・効率性の向上、地域の重要性の向上、公共施設へのアクセス向上などで大きな貢献を果たしたことが確認された。「アスンシオン首都圏都市交通施設整備計画（F/S）」では、道路の舗装・拡幅による走行性の向上、アスンシオン市における交通事故件数の減少などで効果が見られた。「総合交通計画」についても他と同様に、時間距離の短縮、輸出入回廊の整備による貿易の振興などの間接的効果があったことが確認された。

開発調査の持続性は、計画の事業化に向けた内部の体制整備と、調査実施時に調査団から移転された技術が現在も相手国側に定着しているかどうかという観点から評価することができる。「アスンシオン首都圏都市交通計画施設整備計画（F/S）」については、1989年のクーデターとその後の市政再編成などで、アスンシオン首都圏都市交通施設整備調査に関与したカウンターパートが、ほとんどいなくなってしまったため、体制という観点からは持続性がなかった。「総合交通計画（M/P）」については、運輸行政における国家計画という形で統合され、公共事業通信省の運輸担当部門（OPIT）の中に設置された運輸総合計画部が事業化のための優先順位の決定、モニタリングを一括して行うなどして、事業化を推進していることが確認された。

技術移転の定着という観点からは、「アスンシオン首都圏都市交通整備計画（M/P）」及び「総合交通計画（M/P）」の調査実施過程において技術移転を受けた当時のカウンターパートによれば、本調査を通じて習得した交通土木技術の基礎知識、信号機及び交通計画にかかる知識は、調査終了から10数年以上経った現在の職場でも役に立っていることが確認されており、持続性はあったと評価できる。

9. 評価結果：ポリヴィア

本調査では、運輸・交通分野の特に空港案件に焦点をあてて、サンタクルス市に位置する「ビルビル国際空港」及び同国の首都であるラ・パス市に位置する「エル・アルト空港」に関する開発調査の計2件を評価した。対象2案件の開発調査は、調査の実施段階及び実施後においてポリヴィア国のニーズに対応したものであったことから、総じて成功であったと評価する。

調査実施過程においては、対象2案件ともにJICA調査団とカウンターパート間での定期的な会合の実施、調査団によるカウンターパートへの技術移転（データの収集方法、空港改修・拡張事業にかかる計画立案技術、航空機騒音測定技術のノウハウ）などがあったことが確認されていることから、調査実施段階での調査団及びカウンターパートの間には十分な協力体制があったと思われる。

開発調査実施段階における開発調査活用に向けての体制の整備については、「ビルビル国際空港計画」で、調査終了と同時に事業化に向けて組織体制づくりが行われた。一方、「エル・アルト空港近代化計画」は、調査終了直後に政権が交代したことで本調査のカウンターパートの大半が退職または転職したため、プロジェクト実行委員会は組織化されることはなかった。

事業化についてみると、調査2案件はともに、計画の一部が事業化に至っている。「ビルビル国際空港計画（F/S）」は、旧OECDにより1979年（108億円）と1983年（66.89億円）に円借款が供与され、1984年に事業が完工した。「エル・アルト空港近代化計画（M/P + F/S）」についてみると、1994年（8.93億円）、1995年（23.74億円）、1996年（2.78億円）の3回にわたり我が国の無償資金が供与され、滑走路の改良、管制塔の新設、航行援助施設、通信施設などの整備と通信機材、着陸援助関連機材の購入などが実施された。

事業化された案件が地域にもたらした経済・社会効果としては、1) 運輸サービスの向上と空港利用者の快適性の向上、2) 航空旅客需要の増加、3) 貨物取り扱い量の増加、4) サンタクルス県の雇用機会の拡大、5) 新空港の建設による各種費用の節約で効果が見られたことが確認された。

同様にエル・アルト空港の開発調査の事業化による効果を見たが、事業化された施設が空港の安全性にかかる管制施設の整備に限られていること、また、事業化されてから2年程度しか経っていないため、これらの事業化から実質的な効果を測ることは不可能であった。聞き取り調査で確認された効果には、安全性の向上及び航空技術の近代化などがあげられる。

今後、本対象2案件の残りの事業が実施されるか

否かは、空港の管理を所管する SABSA 社の判断に大きく委ねられている。事業化の妨げになっているのは主に資金面と航空輸送需要（旅客・貨物）の伸びであり、これらが解決すれば提案に従って事業化される可能性が高い。また、運輸省は将来的に「全国総合交通マスタープラン」の策定を考えており、「ビルビル国際空港計画」及び「エル・アルト空港」の開発調査で提案されている内容がこのなかで見直されれば、事業化にも拍車がかかると思われる。

一方、対象 2 案件で調査当時のカウンターパートが政権交代などを機にほぼ全員入れ代わっているため、人材面でみた技術移転の持続性は低いといわざるを得ない。しかしながら、本対象 2 案件の調査報告書は、引き続き現 SABSA の重要参考資料となっていることから、調査結果の内容そのものについての持続発展性はあるといえる。

10. 教訓・提言

(1) 開発調査の質的向上のための提言

1) 開発調査の目的の再確認 ～技術協力の観点から～

開発調査の実施に際しては、それが技術協力の一環としての事業であるという特徴を最大限に引き出すため、調査の目的について再確認する必要がある。

これまでの日本の協力では、計画の策定を支援するという目的は果してきているが、技術移転については一般にその達成度は低い。今後、技術移転にもさらに重点を置いていくのであれば、以下の点を強化していく必要がある。

- a) 協力相手国政府による要請段階からすでに開発調査のなかに技術移転に関しての要請が含まれるように、技術協力としての日本の開発調査に対する理解の深度を求めてもらうとともに、プロジェクト選定確認調査（プロジェクト形成調査等）の段階で、協力相手国政府に技術協力にも重点を置いた開発調査案件を提示する。
- b) コンサルタント選定段階で、技術移転に重点を置くような提案書を作成できるような公示を出す。また、開発調査の日本側チームの中に技術移転を専門に行う長期専門家の導入も行う。
- c) 日本側チームから協力相手国側のチームへの



ボリヴィア / ビルビル国際空港内の手荷物引き渡し所（ビルビル国際空港計画）

技術移転を可能にするためのサポート体制を整える。

2) 協力相手国の開発計画における開発調査の役割の明確化

開発調査の実施に際しては、協力相手国政府の国家開発計画及び所管省庁の開発計画のなかにおける当該開発調査の位置づけを明確化する必要がある。

協力相手国が重点を置いている計画のなかで、開発調査が担うべき役割が明確にされ、また、その役割を念頭に置き開発調査が実施されていれば、協力相手国側の開発方針への反映や個別事業への活用度は高くなる。

3) 開発調査の活用目標の明確化

開発調査実施の目的は、調査の種類や対象により異なり、また、目的の違いによって開発調査の実施後の活用のされ方も異なってくる。開発調査実施後に活用状況を判断するときには、当該案件の目的に見合った活用状況を検証することが必要であるため、開発調査の実施前段階もしくは実施段階から活用の目標を明確にしておく必要がある。

4) 外的条件の変化に応じたシナリオの想定

マスタープラン調査で提案された計画や、フィージビリティ調査で検討された計画は、実施後に外部条件の変化により計画が中止になる可能性も考え、予測が可能な範囲でシナリオづくりをしておくことが望まれる。

開発調査で提案・検討された計画が活用結びつかない例のなかで、原因として最も多いのは協

力相手国側による予算措置が講じられないことである。これに対応するためには、規模を縮小した場合の計画や最小規模の計画から段階的に規模を拡張していくことができるような計画を検討することも有効であろう。

(2) 開発調査の評価方法を改善していくための提言

1) 実施経過年、開発調査の形態及び開発調査の目的による活用目標の設定

開発調査の事後評価は、実施後の経過年度、開発調査の形態（マスタープラン調査、フィージビリティ調査、詳細設計調査など）及び調査の目的別に、活用目標を設定する必要がある。これを設定することにより、どの時期・形態・目的で評価を実施しても、開発調査の達成度を適切に測ることが可能となる。

2) 終了時評価の導入

開発調査実施後には、その実施段階における効率性を評価するために終了時評価を導入することが望ましい。

事後評価対象の開発調査が実施された時期が15年もしくは20年近くさかのぼる場合、開発調査の実施段階を評価するにあたり情報の収集が困難であり、仮に情報を収集できたとして、その情報の信憑性の低さゆえに、明確な評価結果を導出することが困難な場合が多いと考えられる。

終了時評価を導入することにより、具体的に調査実施段階にどのような技術移転がなされたか、協力相手国との連携は十分であったかなどの観点が明確になり、開発調査実施段階で効率的に調査が実施されたか判断材料の信憑性も高くなる。

3) 評価手法検討の必要性 ～ PDM の論理構成による開発調査の位置づけ～

日本のODA評価事業のなかで、特にプロジェクト評価の場合にはPDMの論理構成に基づきその評価内容が決定される評価5項目（効率性、目標達成度、効果（インパクト）、妥当性、自立発展性）が評価の視点とされてきた。PDMの「投入・活動」「成果」「プロジェクト目標」「上位目標」の構成と外部要因の関係をマトリックス化したPDMは、プロジェクトの一連の流れに沿って設定してあり、論理的には非常に明確である。しかし、開発調査をプロジェクト方式技術

協力などのプロジェクトと同様にとらえて、PDMの論理構成を利用した評価を行う場合には、十分にその論理構成のなかにおける開発調査の実施段階から実施後の流れの位置づけを検討する必要がある。

4) 評価5項目を使った評価手法以外の方法の検討
評価の手法は、必ずしも5項目を視点とする必要はなく、他に開発調査を評価するためにより適切な手法があれば、それを適用することも可能であろう。

今後、開発調査にかかる評価手法を確立していくための方向性としては、a)あくまでも評価5項目による評価を基準として、これに改善を加えて評価手法とすること、もしくは、b)評価5項目を参考にしながらも、さらに新しい評価手法の検討を行うことの2つがある。