

2-3 個々の政府開発援助についての評価

(要旨)

(1) 評価の枠組み

- ① 政府開発援助については、外務省及び政府開発援助の実施機関を中心(注1)に、政策、施策(プログラム)、事業(プロジェクト)の各レベルの対象について、評価が行われてきている。こうした枠組みの中で、外務省では、i)個々の政府開発援助についての事前評価、ii)個々の政府開発援助についての未着手・未了案件の事後評価及びiii)政策レベルの「政府開発援助」についての事後評価が行われている。
- ② 個々の政府開発援助の事前評価については、供与限度額が10億円以上のプロジェクト関連の無償資金協力及び供与限度額が150億円以上のプロジェクト関連の有償資金協力を対象に行われている。
- ③ 個々の政府開発援助の事後評価については、政策決定後5年を経過した時点で資金協力が実施されていないもの(未着手のもの)及び政策決定後10年を経過した時点でそれが終了していないもの(未了のもの)を対象に行われている。

(注1) 政府開発援助に係る評価は、外務省以外の府省においても行われているが、評価法で義務付けられている個々の政府開発援助の評価に該当する評価については、外務省のみが行っている。このことから、本項目においては、外務省が実施した個々の政府開発援助の評価について整理している。

(2) 評価の実施状況

ア プロジェクト・レベルの事前評価 43件(無償資金協力22件、有償資金協力21件)

- ① 外務省の基本計画では、政策評価の基本的な観点として必要性、有効性、効率性の三つが掲げられている。しかし、行われた評価をみると、特に有償資金協力に係る評価において、有効性、効率性の観点の分析が不十分である例がみられる。
- ② 無償資金協力に係る評価においては、成果目標について達成水準が特定されているものが多いが、有償資金協力に係る評価においては、それが特定されていないものが多い。

イ プロジェクト・レベルの事後評価 25件(すべて有償資金協力)

未着手・未了案件の事後評価については、主として当該事業の継続の必要性を判断するために行われるものである。

今回審査の対象とした25件すべての評価について、対象国内におけるニーズが高く、早期の効果の発現を図る必要があること等からいずれも資金協力を「継続」との対応方針が示されている。

(3) 今後の課題

(事前評価における評価の観点の充実)

政府開発援助の実施機関である独立行政法人国際協力機構(注2)が行った評価の定量的な分析などを活用して、評価の観点の充実を図っていくことは、的確な政策の採択や実施の可否を検討する上で有益である。

また、行政支出総点検会議の指摘事項(平成20年12月1日)において、政府開発援助について、一層のコスト縮減を図り、その成果を各年度の予算に反映させるとともに国民に分かりやすい形で説明すべきであると提言されており、今後、特に効率性の観点からの評価を充実させることが望まれる。

(事前評価における成果目標の達成水準の明確化)

事前評価における成果目標については、実施機関が定量的な成果目標を活用した評価を行っており、また外交的な目標は定量化しにくいという事情はあるものの、外務省においても当該プロジェクトの直接的な効果を特定しておくことが望まれる。

(注2) 平成20年9月以前は、技術協力の実施や無償資金協力の事前調査等は独立行政法人国際協力機構(JICA)、有償資金協力の貸付けは国際協力銀行が担当していた。しかし、独立行政法人国際協力機構法(平成14年法律第136号)の改正により、平成20年10月より、政府開発援助の実施については、新JICAが技術協力、有償資金協力、無償資金協力を一元的に担う体制となった。

(説明)

(1) 評価の枠組み

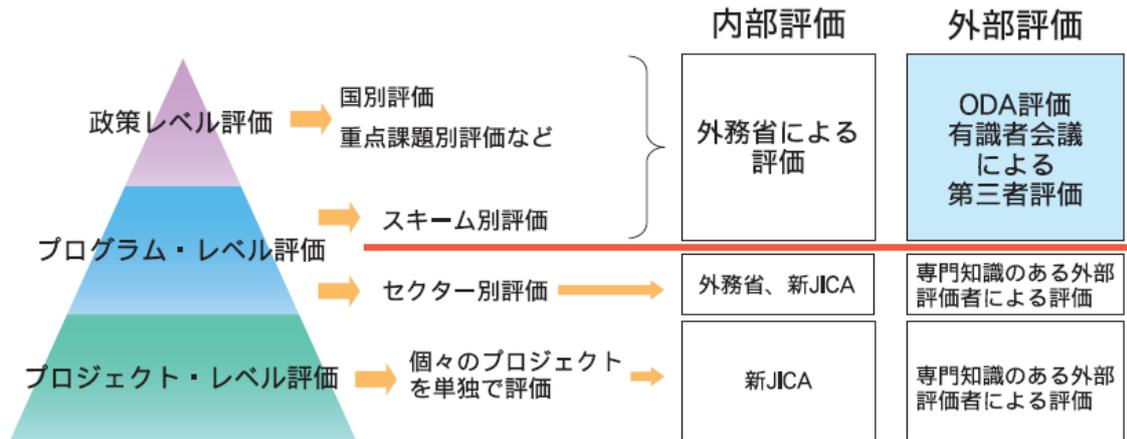
(政府開発援助をめぐる評価の体系)

これまで政府開発援助については、評価法施行以前から、外務省及び政府開発援助の実施機関によって評価の取組が行われてきた。現在では、政策、施策(プログラム)、事業(プロジェクト)の各レベルの対象について、外務省、第三者等(注3)、実施機関がそれぞれ主体となって評価が行われている。

こうした枠組みの中で外務省では、評価法に基づき、①個々の政府開発援助(事業(プロジェクト)レベル)についての事前評価、②個々の政府開発援助(事業(プロジェクト)レベル)についての未着手・未了案件の事後評価及び③政策レベルの「国別援助政策」、「重点課題別援助政策」についての事後評価が行われている。外務省の政府開発援助についての評価の関係を整理すると、図表I-2-3-①及び図表I-2-3-②のとおりとなる。

(注3) 第三者等とは、第三者、対象国政府・機関又は合同によるものをいう。

図表 I - 2 - 3 - ① 外務省における政府開発援助の実施体制と評価対象



(注) 外務省「経済協力評価報告書 2008」による。

図表 I - 2 - 3 - ② 外務省における政府開発援助の評価 (平成 20 年度現在)

| レベル | 名称 | 対象 | 事前段階 | 事後段階 |
|------------|----------------------|--------------------------------|--------------------------|--|
| 政策レベル | ・国別評価 ・重点課題別評価 | ・国別援助政策 ・重点課題別援助政策 | | ○ <u>評価法に基づく評価 (総合評価)</u> ● 第三者評価 ● 合同評価 |
| プログラム・レベル | ・セクター別評価 ・スキーム別評価 | ・1か国1セクターにおける援助活動全般 ・援助スキーム | | ● 第三者評価 ● 被援助国政府・機関評価 ● 合同評価 |
| プロジェクト・レベル | ・事業評価 | ・無償資金協力・技術協力 | ○ <u>評価法に基づく評価 (注 2)</u> | ● 外務省による評価 (無償) ● 第三者評価 |
| | | ・有償資金協力 | ○ <u>評価法に基づく評価 (注 3)</u> | ○ <u>評価法に基づく評価 (未着手・未了の案件(注 4))</u> |

- (注) 1 外務省「経済協力評価報告書 2008」を参考に作成した。
 2 評価法第9条及び評価法施行令第3条第5号に定める供与限度額が10億円以上の主としてプロジェクト関連の無償資金協力に対する事前評価
 3 評価法第9条及び評価法施行令第3条第5号に定める供与限度額が150億円以上のプロジェクト関連の有償資金協力に対する事前評価
 4 未着手案件は、政策決定後5年を経過した時点で貸付契約等が締結されていない、あるいは、締結されているが貸付実行等が開始されていない経済協力案件。未了案件は、政策決定(閣議決定)後10年を経過した時点で貸付実行等が未了である経済協力案件。(なお、無償資金協力は、これまで未着手・未了の案件はない。)

(個々の政府開発援助の評価の対象)

評価法の下では、個々の政府開発援助のうち、供与限度額が10億円以上のプロジェクト関連の無償資金協力及び供与限度額が150億円以上のプロジェクト関連

の有償資金協力について、事前評価を行わなければならないとされている（評価法第9条及び評価法施行令第3条第5号）。また、各府省の実施計画において、政策決定後5年を経過した時点で未着手であるもの及び政策決定後10年を経過した時点で未了であるもの等について、事後評価の方法を定め、行うこととされている（評価法第7条第2項、第8条及び評価法施行令第2条）。

個々の政府開発援助については、評価法の施行に先立って評価の取組が行われてきた経緯があり（注4）、事前の評価についても、実施機関によって行われるなど、事前の評価に必要な政策効果の把握の手法その他の事前評価の方法が開発されていると考えられたことから、事前評価の実施が評価法の下で義務付けされることとなったものである（資料I-2-3-①参照）。

（注4） 個々の政府開発援助については、昭和50年代から外務省及び実施機関において事後評価が行われてきており、また、平成13年から実施機関において事前評価が行われてきている。

また、政府開発援助については、経済協力開発機構（OECD）の開発援助委員会（DAC）上級会合（1991年12月）において「DAC評価原則」（評価項目としては、妥当性、有効性、効率性、インパクト及び自立発展性の5項目）が採択されており、外務省及び実施機関では、同原則を参考にして政府開発援助について、評価を行っている。

（評価の時点）

個々の無償資金協力及び有償資金協力については、当該資金協力に係る取極^{とりきめ}（交換公文）の締結についての閣議決定を行うことにより「政策の決定」がなされたものとして扱われている。

外務省では、対象国から資金協力の要請を受けた後、交換公文の締結について閣議請議を行う前に個々の無償資金協力及び有償資金協力に係る事前評価が行われている。また、交換公文の締結について閣議決定が行われ、更に対象国と日本国との間で交換公文に署名を行った後に、評価書が総務大臣に送付されるとともに公表されている（注5）（資料I-2-3-②及びI-2-3-③参照）。

また、事後評価は、交換公文について閣議決定を行った後5年を経過しても資金協力が実施されていないもの（未着手のもの）又は資金協力は実施されているが10年を経過してもそれが終了していないもの（未了のもの）を対象として行われる。

（注5） 閣議決定により政府としての方針を決定した後、更に対象国との間で資金協力に係る交換公文に署名を行った後に事前評価の評価書の公表を行っていることについて、外務省では、公表等に当たり、対象国との二国間関係等慎重な外交配慮が必要なことをその理由として挙げている。

（2）評価の実施状況

ア 審査の対象

個々の政府開発援助については、外務省が評価を行い、評価書を総務大臣に送付している。平成20年1月1日から12月31日までに送付された計68件を審査の対象とした。その内訳は、プロジェクト・レベルの事前評価が43件（無償資

金協力 22 件及び有償資金協力 21 件)、プロジェクト・レベルの事後評価が 25 件 (すべて有償資金協力) である。

イ プロジェクト・レベルの事前評価

(ア) 評価の枠組み

外務省では、基本計画の下で「外務省における事前評価の実施について－実施方針－」(平成 15 年 4 月外務省経済協力局調査計画課評価室。平成 19 年一部変更。以下「実施方針」という。)を定め、これらに基づき個々の政府開発援助についての事前評価を行うこととしている(資料 I-2-3-④参照)。実際には、実施機関による事前評価(無償資金協力については基本設計調査等の事前の調査を指し、有償資金協力についてはプロジェクトについての調査・審査を指す。以下同じ。)を基に、これらの評価に加えて、より政策的な側面からの評価を行うこととしている。

実施方針においては、資金協力の必要性、有効性、効率性のほか、「環境社会配慮・外部要因リスクなど留意すべき点」の分析を行うこととされている。

(イ) 評価の内容

① 有償資金協力

必要性については、開発のニーズ及び我が国の基本政策との整合性の観点から具体的に分析している。

有効性については、課題である状況の改善、二国間関係の増進といった観点から定性的な評価がなされている。一方、実施機関の行う評価では、図表 I-2-3-③のように定量的な目標値が算出されている。

効率性については、すべての案件において「進捗状況を適切に監理することにより、案件の効率性が確保される。」と記載されており、具体的な分析がなされていない。一方、実施機関の行う評価では、図表 I-2-3-④のように、事業の実施により得られると見込まれる効果と費用の関係について定量的な分析が行われている事業もある。

なお、事後の評価の枠組みについては、実施機関が事後評価を行う旨が明記されている。

図表 I-2-3-③ 評価の対象とされた資金協力のうち、実施機関の事前評価で成果指標に達成水準が設定されている例

| 援助対象事業 【対象国】 | 外務省の評価書における資金協力案件の有効性に係る評価 | 実施機関の評価における成果の目標 | | | | | | | | | | | | | | |
|--|---|---|------------------|------------|---------------------|---------------------|--------------|--------|---------------|--------|-------------|--------|-------------|-------|-------------------|-------|
| <p>東西道路改修事業（国道70号線）（Ⅰ） 【パキスタン・イスラム共和国】</p> | <p>本計画の実施により、両州を結ぶ輸送機能を向上させ、都市部と地方部のアクセスを強化するとともに、地域経済の発展に資することが見込まれる。さらには、パキスタンの経済・社会発展を通じた我が国との二国間関係の強化が期待される。</p> <div data-bbox="411 616 853 869" style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <p>実施機関の評価においては、当該事業の目標の達成水準が具体的に設定されているにもかかわらず、外務省の評価においては定性的なものとなっている。</p> </div> | <p>評価指標（運用・効果指標）</p> <table border="1" data-bbox="884 414 1406 660"> <thead> <tr> <th>指標名</th> <th>基準値（2005年）</th> <th>目標値（2014年）〔事業完成2年後〕</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>年平均日交通量（PCU/日）</td> <td>2,959</td> <td>7,760</td> </tr> <tr> <td>所要時間（分）</td> <td>133</td> <td>48</td> </tr> </tbody> </table> <p>受益者数：約1,000万人（本事業対象区間を含む国道70号線沿線（ムルタン〜クエッタ間。一部国道50号線を含む）の人口（1998年））</p> | 指標名 | 基準値（2005年） | 目標値（2014年）〔事業完成2年後〕 | 年平均日交通量（PCU/日） | 2,959 | 7,760 | 所要時間（分） | 133 | 48 | | | | | |
| 指標名 | 基準値（2005年） | 目標値（2014年）〔事業完成2年後〕 | | | | | | | | | | | | | | |
| 年平均日交通量（PCU/日） | 2,959 | 7,760 | | | | | | | | | | | | | | |
| 所要時間（分） | 133 | 48 | | | | | | | | | | | | | | |
| <p>南部ハイウェイ建設事業（Ⅱ） 【スリランカ民主社会主義共和国】</p> | <p>本計画の実施により、首都圏と南部地域間の道路交通の円滑化を図ることが見込まれる。さらには、スリランカの経済・社会発展を通じた我が国との二国間関係の強化が期待される。</p> | <p>評価指標（運用・効果指標）</p> <table border="1" data-bbox="884 918 1406 1294"> <thead> <tr> <th colspan="2">指標名：年平均日交通量（台/日）</th> </tr> <tr> <th>区間（インターチェンジ間）</th> <th>目標値（2013年【事業完成2年後】）</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>コッタワ〜カハトゥドゥワ</td> <td>27,279</td> </tr> <tr> <td>カハトゥドゥワ〜ゲラニガマ</td> <td>34,294</td> </tr> <tr> <td>ゲラニガマ〜ドダンゴダ</td> <td>21,925</td> </tr> <tr> <td>ドダンゴダ〜ウェリペナ</td> <td>8,387</td> </tr> <tr> <td>ウェリペナ〜クルンドゥガハヘテクマ</td> <td>7,922</td> </tr> </tbody> </table> <p>受益者数：約54万人</p> | 指標名：年平均日交通量（台/日） | | 区間（インターチェンジ間） | 目標値（2013年【事業完成2年後】） | コッタワ〜カハトゥドゥワ | 27,279 | カハトゥドゥワ〜ゲラニガマ | 34,294 | ゲラニガマ〜ドダンゴダ | 21,925 | ドダンゴダ〜ウェリペナ | 8,387 | ウェリペナ〜クルンドゥガハヘテクマ | 7,922 |
| 指標名：年平均日交通量（台/日） | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 区間（インターチェンジ間） | 目標値（2013年【事業完成2年後】） | | | | | | | | | | | | | | | |
| コッタワ〜カハトゥドゥワ | 27,279 | | | | | | | | | | | | | | | |
| カハトゥドゥワ〜ゲラニガマ | 34,294 | | | | | | | | | | | | | | | |
| ゲラニガマ〜ドダンゴダ | 21,925 | | | | | | | | | | | | | | | |
| ドダンゴダ〜ウェリペナ | 8,387 | | | | | | | | | | | | | | | |
| ウェリペナ〜クルンドゥガハヘテクマ | 7,922 | | | | | | | | | | | | | | | |

（注）外務省の評価書及び実施機関の事業事前評価表を基に作成した。

図表 I - 2 - 3 - ④ 評価対象とされた資金協力のうち、実施機関の事前評価において費用便益分析が実施されている例

| 援助対象事業 【対象国】 | 実施機関における分析の内容 | | | |
|---|-----------------|---------------------|---|-----------|
| | 分析項目 | 分析の前提 | | |
| | | 費用 | 便益 | プロジェクトライフ |
| バンコク大量輸送網整備事業(パープルライン) (I) 【タイ王国】 | 経済的内部収益率：13.2% | 事業費(税金を除く)、運営維持管理費 | 走行経費削減効果、走行時間節約効果等 | 30年 |
| ヴァルナ港及びブルガス港コンテナターミナル整備事業 【ブルガリア共和国】 | 経済的内部収益率：22.0% | 事業費、運営・維持管理費(税金を除く) | 船舶大型化に伴う輸送費削減、陸上運送費削減 | 30年 |
| チェンナイ地下鉄建設事業 【インド】 | 経済的内部収益率：10.95% | 事業費(税金を除く)、運営・維持管理費 | 従来交通機関及び道路のコスト節約効果、本線利用者及び他交通機関利用者の移動時間の節約効果、道路混雑緩和によるバス等輸送システムの運転費の節約効果、事故減少及び公害緩和効果 | 30年 |

- (注) 1 外務省の評価書及び実施機関の事業事前評価表を基に作成した。
 2 「経済的内部収益率」は、費用便益分析における指標の一種である。その定義は、プロジェクトから得られる経済的便益の現在価値が、プロジェクトに要する経済的費用の現在価値と等しくなるような割引率とされる。
 3 便益は、各事業の「運用・効果指標」をも基に算出されている。

② 無償資金協力

必要性については、被援助国の現状説明や被援助国が必要とする援助内容等が述べられている。

有効性については、事業の達成水準が定性的、定量的に分析されているほか、被援助国の開発基本計画や我が国の当該被援助国への援助方針との整合性の観点からも評価が行われている。また、二国間関係強化への効果も言及されている。一方、実施機関の基本設計時の事業事前計画表(注6)においても、図表 I - 2 - 3 - ⑤のように、事業の達成水準が定量的に特定されているものが多くみられる。

効率性については、定量的には示されていないものの、設計方法や事業範囲選定の工夫等の観点から評価がなされている。なお、実施機関の基本設計時の事業事前計画表では、効率性については言及されていない。

- (注6) 無償資金協力によるプロジェクトの実施に先立ち、実施機関は事前の調査を行い、当該プロジェクトの必要性、妥当性を技術的な観点から検討した上で、事業計画の立案、概算事業費の積算を行っている。事業事前評価表は、これをまとめたものである。

図表 I-2-3-⑤ 有効性の記述についての外務省の評価書と実施機関の基本設計時の事業事前計画表との比較

| 援助対象事業 【対象国】 | 外務省の評価書における資金協力案件の有効性に係る評価 | 実施機関の基本設計時の事業事前計画表における成果の目標 | | | | | | | | | | | | |
|---|--|--|------|------------------|------------------|---------------|-------|-------|-----------------------|-------|-------|-------------------|----------|------------|
| <p>シカソ地域飲料水給水計画 【マリ共和国】</p> <div data-bbox="172 589 392 920" style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <p>実施機関の事業事前計画表においては、当該事業の目標の達成水準が具体的に設定されているが、外務省の評価においては定性的なものとなっている。</p> </div> | <p>(1) 本計画対象村落において、約 70 村落の無給水村落に衛生的な給水施設が建設され、安全な飲料水を利用できる住民が増加することが期待される。</p> <p>(2) マリは「貧困削減戦略文書」に基づき、水供給分野において 3つの戦略文書を策定して、2015年までに安全な飲料水と基礎的な衛生施設を利用できない人の割合を半減する、との目標を定めており、本計画の実施は同国の開発計画に合致する。また、我が国の対マリ援助方針は、基礎生活分野（水供給、教育、保健・医療）や基礎インフラ分野に重点を置いて支援を行う方針であり、本計画は我が国の援助方針にも合致する。また、我が国は、1980年代より給水施設の建設を実施してきており、このような我が国の継続的な支援は、同国の不衛生な水の利用により発生する「ギニア虫症」（ギニア・ウォーム）対策に大きく貢献することから外交的意義は大きい。</p> <p>(3) 本計画の実施により、日本とマリの二国間関係強化への効果が期待される。</p> | <p>プロジェクト全体計画の目標達成を示す 成果指標</p> <table border="1" data-bbox="938 443 1417 808"> <thead> <tr> <th>成果指標</th> <th>事業実施前 (2007年)</th> <th>事業実施後 (2011年)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>シカソ州の対象5県の給水率</td> <td>68.8%</td> <td>73.3%</td> </tr> <tr> <td>シカソ州の対象5県における無給水施設村落数</td> <td>285村落</td> <td>211村落</td> </tr> <tr> <td>シカソ州の対象5件における給水人口</td> <td>991,300人</td> <td>1,054,600人</td> </tr> </tbody> </table> <div data-bbox="986 875 1361 1077" style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <p>外務省の評価では、開発基本計画との関係や二国間関係への寄与といった政策的な観点が定性的に説明されている。</p> </div> | 成果指標 | 事業実施前 (2007年) | 事業実施後 (2011年) | シカソ州の対象5県の給水率 | 68.8% | 73.3% | シカソ州の対象5県における無給水施設村落数 | 285村落 | 211村落 | シカソ州の対象5件における給水人口 | 991,300人 | 1,054,600人 |
| 成果指標 | 事業実施前 (2007年) | 事業実施後 (2011年) | | | | | | | | | | | | |
| シカソ州の対象5県の給水率 | 68.8% | 73.3% | | | | | | | | | | | | |
| シカソ州の対象5県における無給水施設村落数 | 285村落 | 211村落 | | | | | | | | | | | | |
| シカソ州の対象5件における給水人口 | 991,300人 | 1,054,600人 | | | | | | | | | | | | |

| <p>カトマンズーバクタプール間道路改修計画【ネパール】</p> | <p>(1) 本件の実施により、以下のような成果が期待される。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・カトマンズーバクタプール間の交通量が約2倍（現在：約4万台/日→2021年：約8万台/日（ジャリプティ付近））に増加するとともに、交通渋滞の緩和により、カトマンズーバクタプール間の所要時間が約半分（現在：48分（渋滞時→2021年：23分）に短縮されることが期待される。 ・道路拡幅と交差点改良及びバス停整備により、大型車両と歩行者、バイク、自動三輪車等が分けられ、交通事故の減少が期待される。 <p>(2) また、ネパールにおいては、今後20年間の方針として「戦略道路網整備計画」を2005年12月に策定し、効率的、効果的、安全かつ信頼性のある戦略道路を連結することで人々のより良い生活を目指すこととしており、本件の実施は、同国の開発計画に合致する。また、我が国の対ネパール援助方針においても、「地方における貧困削減」や「民主化・平和構築支援」を重視した支援を行う方針であり、また、地方の貧困削減にも不可欠である経済成長の基盤となる、道路、電力等の基礎インフラ整備を促進することとしており、我が国の援助方針とも合致する。</p> <p>(3) さらに、本計画の実施により、日本とネパールの二国間関係強化への効果が期待される。</p> | <p>プロジェクト全体計画の目標達成を示す成果指標</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>成果指標</th> <th>現状の数値 (2006年12月)</th> <th>計画値 (2021年)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>交通量の増加（ジャリプティ交差点）</td> <td>40,000台/日</td> <td>80,000台/日</td> </tr> <tr> <td>走行時間の短縮（ティンクネ〜スルヤピナヤク間）</td> <td>48分</td> <td>23分</td> </tr> <tr> <td>交通事故の減少（事故車両台数）</td> <td>340台/年</td> <td>交通事故車両台数が減少する。</td> </tr> </tbody> </table> | 成果指標 | 現状の数値 (2006年12月) | 計画値 (2021年) | 交通量の増加（ジャリプティ交差点） | 40,000台/日 | 80,000台/日 | 走行時間の短縮（ティンクネ〜スルヤピナヤク間） | 48分 | 23分 | 交通事故の減少（事故車両台数） | 340台/年 | 交通事故車両台数が減少する。 |
|----------------------------------|---|---|------|---------------------|----------------|-------------------|-----------|-----------|-------------------------|-----|-----|-----------------|--------|----------------|
| 成果指標 | 現状の数値 (2006年12月) | 計画値 (2021年) | | | | | | | | | | | | |
| 交通量の増加（ジャリプティ交差点） | 40,000台/日 | 80,000台/日 | | | | | | | | | | | | |
| 走行時間の短縮（ティンクネ〜スルヤピナヤク間） | 48分 | 23分 | | | | | | | | | | | | |
| 交通事故の減少（事故車両台数） | 340台/年 | 交通事故車両台数が減少する。 | | | | | | | | | | | | |

実施機関の事業事前計画表で用いられている定量的指標の一部が取り込まれている。

(注) 外務省の評価書及び実施機関の基本設計時の事業事前計画表を基に作成した。

ウ プロジェクト・レベルの事後評価

(ア) 評価の枠組み

事後評価は、政策の決定後において、政策効果を把握し、これを基礎として、政策の見直し・改善や新たな政策の企画立案及びそれに基づく実施に反映させるための情報を提供する見地から行うものとされている（基本方針I-5-A）。未着手・未了案件の事後評価については、主として当該事業の継続の必要性を判断するために評価が行われるものであり、外務省ではニーズが依然として存在するか、遅延要因があるか等を検討している。

(イ) 評価の内容

今回審査の対象とした未着手・未了案件に係る評価について、評価書の様式をみると、「経緯・現状」及び「今後の対応方針」の記載項目がみられる（資料I-2-3-⑤参照）。このことから、外務省における個々の政府開発援助

についての事後評価においては、未着手又は未了となっている経緯やプロジェクトの現状を明らかにした上で、プロジェクトに係る評価を行い、資金協力についての今後の対応方針を決定する仕組みとなっていることがうかがえる。

政策決定後5年を経過した時点で未着手である1件及び政策決定後10年を経過した時点で未了となっている24件の合計25件の有償資金協力についての評価結果をみると、すべての案件において、対象国内におけるニーズが高く、工事が進ちょくしていること等から資金協力を「継続」するとしている。また、資金協力を「継続」するとしている案件が未了となっている理由については、すべての案件において対象国の事情により遅延したものであることが明らかにされている。

(3) 今後の課題

(事前評価における評価の観点の充実)

事前評価における評価の観点について、実施機関が行った評価における見込まれる効果と費用の関係についての定量的な分析などを活用して、効率性の観点など評価の観点の充実を図っていくことは、的確な政策の採択や実施の可否を検討する上で有益である。行政支出総点検会議の指摘事項(平成20年12月1日)においても、政府開発援助について、一層のコスト縮減を図り、その成果を各年度の予算に反映させるとともに国民に分かりやすい形で説明すべきであると提言されており、今後、特に効率性の観点からの評価を充実させることが望まれる。

(事前評価における成果目標の達成水準の明確化)

政策の実施によって何らかの効果が得られることは、当該政策の必要性が認められるための前提である。どのような効果が発現したことをもって得ようとする効果が得られたとするのか、その状態を具体的に特定することが必要である。また、どのような効果が発現すれば得ようとする効果が得られたといえるのかがあらかじめ具体的に特定されていなければ、政策効果が発現した段階において、把握した効果を基に有効性について検証することが困難である。このため、得ようとする効果の状態について具体的に示す取組が重要である。

外務省における個々の政府開発援助に係る事前評価の成果目標については、実施機関が定量的な成果目標を活用した評価を行っており、また外交的な目標は定量化しにくいという事情はあるものの、外務省においても当該プロジェクトの直接的な効果や直接達成しようとする水準を特定しておくことが望まれる。また、事後的な検証を行う時期や効果把握の方法を特定することが望まれる。