

海外における追跡評価の事例

2012年3月23日(金)

田原 敬一郎

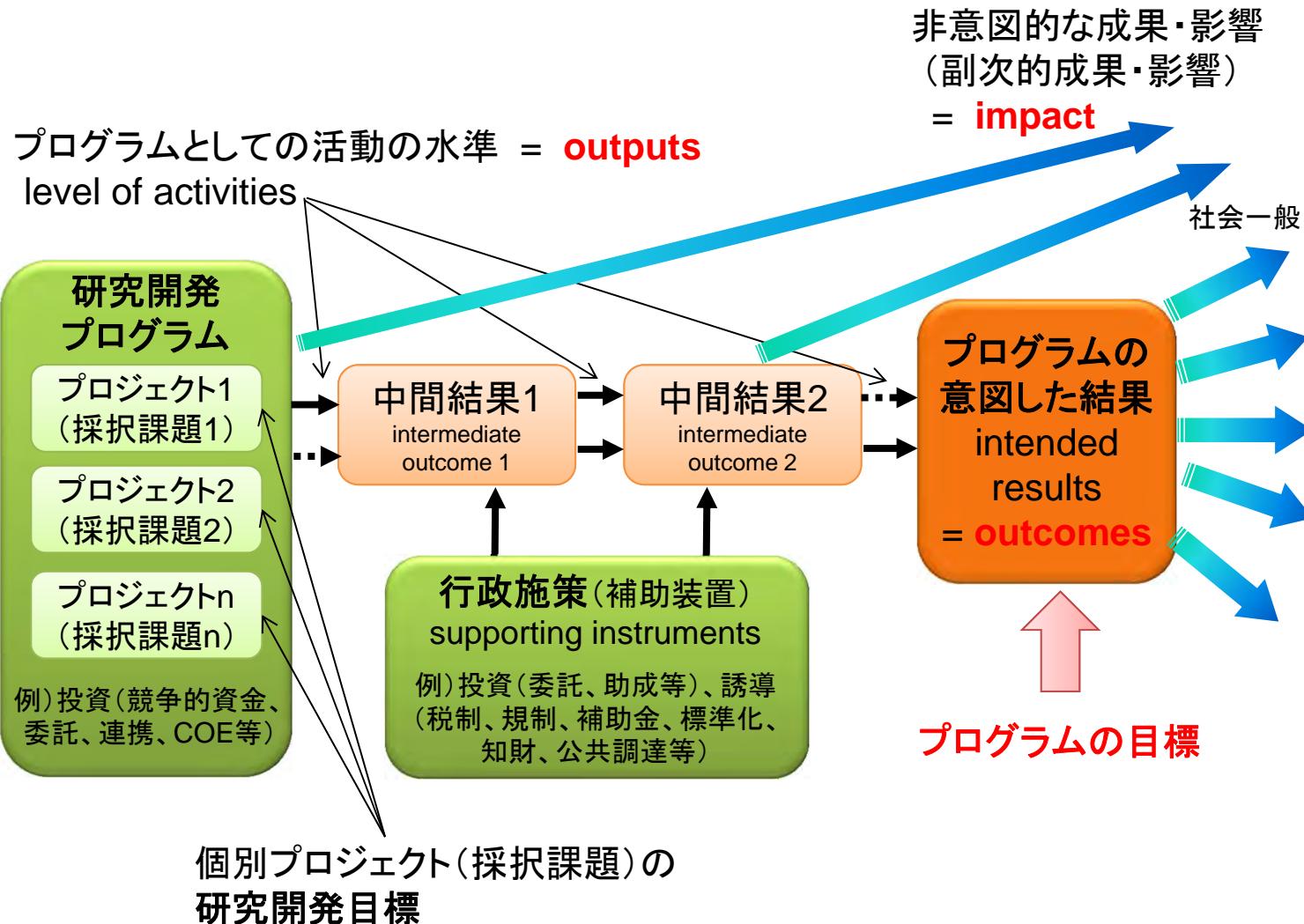
k.tahara@ifeng.or.jp



追跡評価を考える上でのポイント

- 追跡評価の範囲
 - 終了したプログラム、継続しているプログラム
- 追跡評価の目的
 - アカウンタビリティ
 - 設定した目標に向けたプログラム・マネジメントの改善
 - 行政施策(補助装置)を組み込むための教訓の導出
- 調査・分析－評価－意思決定の関係
 - 評価のための調査と分析(MeasurementとMetrics)
 - 評価結果の活用(形骸化させないための工夫)
- 大綱的指針(上位枠組み)と各機関の取り組みの関係

プログラムの目標と成果の関係



事例1:UKにおけるAlvey Programme①

- Alvey Programme
 - 1983～1987年、UKにおいて実施の情報通信分野の研究開発事業
- リアルタイム評価制度に基づく追跡評価の仕組み
 - ①プログラム開始直後から、研究開発推進側とは別の外部評価者が定期的に主題毎の報告書を管理者にフィードバック
 - 知財に係る問題等、多くはプログラムに付随する複雑な問題
 - プログラムの抱える問題点を専門性を持った外部の第三者が常時把握、プログラム・マネジメントの改善に活用。
 - ②プログラム終了の2年後に最終評価(追跡評価)報告書を提出
 - アウトカムを含めた実績や、プログラム実施期間中には顕在化しない長期的視点からの問題点を把握するとともに、次の取り組みのための教訓を導出。(単なるアカウンタビリティのための評価ではない)
 - 研究実施者やステークホルダーに対するアンケート等の実施
 - プログラムを管理する担当課の所掌範囲を超える問題の存在。プログラム・マネジメントの改善だけでは追いつかない問題。

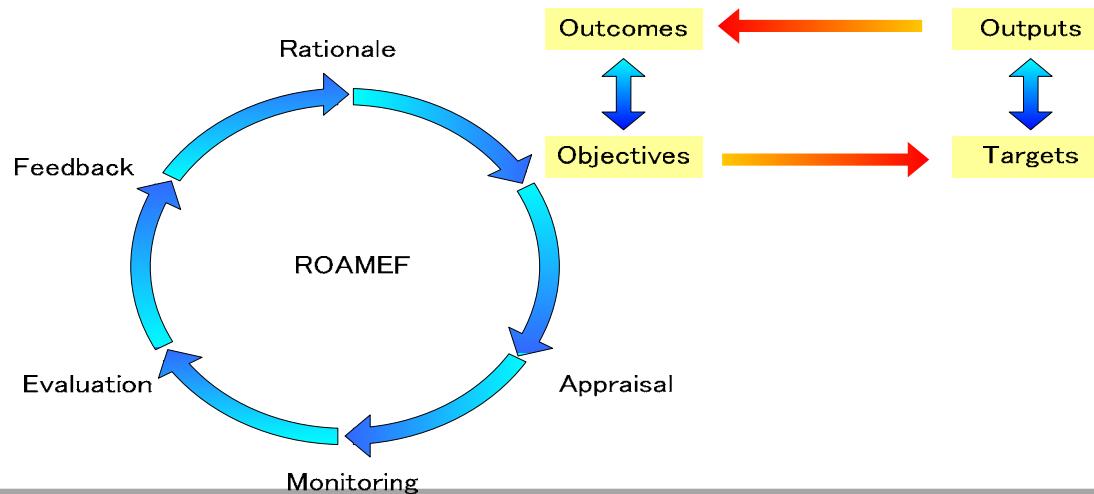
事例1: UKにおけるAlvey Programme②

- 追跡評価の結果
 - 技術的目標の達成と产学間の共同研究文化の育成には成功したが、IT産業の再活性化という商業目的に対しては不成功(期間中の英国IT企業の市場での地位が技術的能力を超えた原因によって著しく低下)
- 得られた教訓
 - ①設定された目的・目標自体に問題があった、つまり総合的に対応が本来必要な産業政策の代替制度として、研究開発制度を設定した。(目的と手段の乖離)
 - 「発見—発明—[死の谷(1)]—開発—[死の谷(2)]—事業化—[ダーウィンの海]—産業化」の各フェーズを考慮し、研究開発投資、政府調達、税制、規制等の政策手段を組み合わせる必要があった。
 - ②このようなプログラムは多様で、時に矛盾する目的・目標を持つが、評価のために行う調査に適した形で表現されていなかった。
評価可能な形で目的・目標を再構築する必要があった。

Georghiou, L. & D. Roessner (2000), "Evaluating technology programs: tools and methods," Research Policy 29: 657-678.

事例1:UKにおけるAlvey Programme③

- 評価の経験に基づく評価システムの改善
 - ROAME(or ROAMEF)システムの導入:プログラムの事前評価の評価項目として次の項目が詳細に記述されていることを求める。
 - プログラム設定の理由・位置づけ(Rationale)
 - 検証可能な目標(Objectives)
 - プロジェクトの事前評価(Appraisal)、途上評価(Monitoring)、事後評価(Evaluation)のための計画
 - プロジェクトの評価結果のフィードバック(Feedback)手順の設定
 - プロジェクトレベルとプログラムレベルの評価をつなぐ



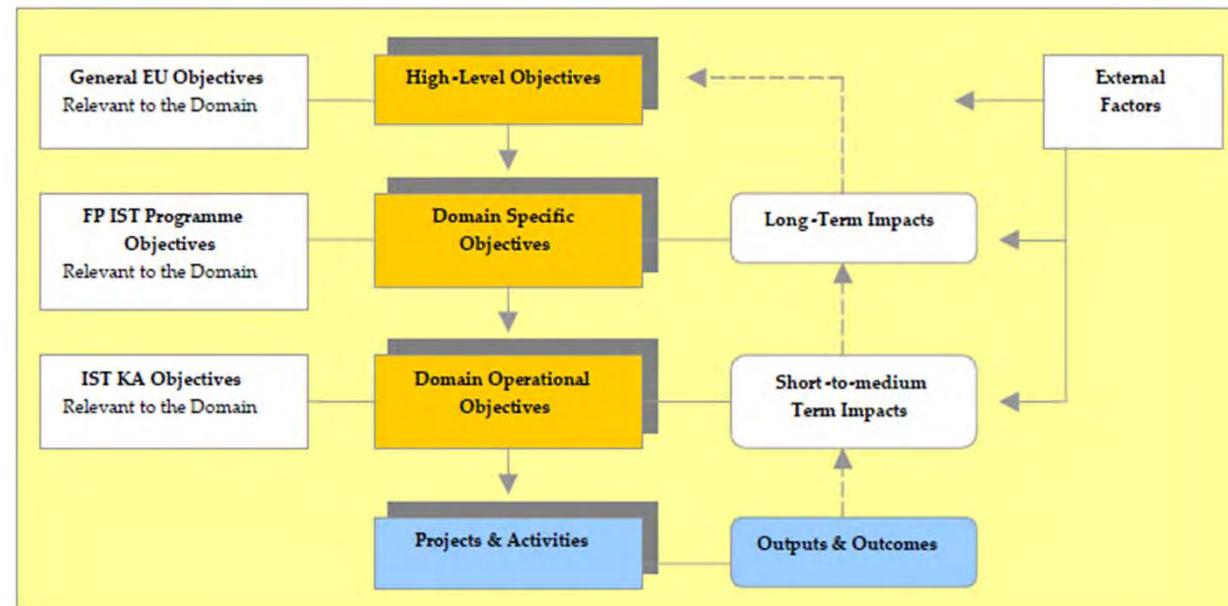
事例2:EUにおけるインパクト分析・評価①

- 欧州のFP5(1998~2002年)における「運輸のための情報通信技術」領域についてのインパクト分析・評価
 - 評価対象: 欧州委員会情報社会とメディア部門が行った①運輸インフラと将来の自動車のための情報通信技術・システムの開発(RTD)、②システムの実現を支援するための法的枠組みの開発など(non-RTD)を行うプログラム
 - 121個のプロジェクトに合計1億9,100万ユーロを配分: 74のRTDプロジェクト(1億5,550万ユーロ)と47のNon-RTDプロジェクト(3,550万ユーロ)
 - 外部の専門シンクタンク・コンソーシアム(WING)に委託、2009年に報告書のとりまとめ(European Commission. *Impact analysis in the domain of ICT for Transport*, April 2009.)
- 次のようなカテゴリのインパクトを測る
 - 1)科学技術的インパクト(scientific and technological impacts)
 - 2)経済的インパクト(economic impacts)
 - 3)政策と規制へのインパクト(policy and regulations impacts)
 - 4)社会的インパクト(social impacts)
 - 5)環境へのインパクト(environmental impacts)

事例2: EUにおけるインパクト分析・評価②

- インパクト分析・評価の方法論
 - 目的階層モデル(Objectives Hierarchy Model)の利用
 - 目的とインパクトを階層的に把握するためのもの
 - 1)目的と(当初計画された)インパクトが各階層においてどのようなものであるかを検討、2)インパクトのエビデンスと、3)コンテクスト情報(科学・技術と社会経済上のコンテクスト)の分析を実施

Exhibit 1 Objectives Hierarchy Model



事例2:EUにおけるインパクト分析・評価③

計画された・期待されたインパクト

インパクトの種類	計画されたインパクトの内容
1)科学技術的インパクト	<ul style="list-style-type: none"> ・先端的な統合システムの研究、情報マネジメント・コントロールシステムのフィジビリティ・信頼性・ディペンダビリティの試験・実証等を世界レベルの水準で実施することを通じて、将来の輸送分野における革新的な製品やサービスを生み出すための要素を作ること。 ・最先端レベルでの技術インパクトを達成し、技術的リーダーシップを欧州にもたらし、欧州の研究キャパシティを開発すること。
2)経済的インパクト	<ul style="list-style-type: none"> ・輸送関係の製造産業やサービス産業における世界レベルの水準のイノベーションを創造すること。先進的な輸送マネジメント情報システム、アクティブな安全システム、特に環境情報(ambient intelligence)関連のものについて。 ・企業の競争力の強化、新製品や新サービス、雇用機会の増大を図る。
3)政策と規制へのインパクト	<ul style="list-style-type: none"> ・間接的な効果を期待(複雑な統合システムの開発等を目的とするプロジェクトが多いため)。例えば、政策決定者の間において、情報通信技術が輸送情報システムを改善することについての知識を持たせることができることとして期待できる。
4)社会及び環境へのインパクト	<ul style="list-style-type: none"> ・間接的なインパクトの潜在的な大きさは大きい。例えば、輸送条件の向上による環境へのインパクト、欧州市民の生活の質へのインパクト等である。

事例2:EUにおけるインパクト分析・評価④

- エビデンス:定量的なものと定性的なものの双方を含む
 - アンケート調査
 - プロジェクト責任者1,048人に配布し、218通の回答(うち156人はRTDプロジェクト関係者、62人はNon-RTDプロジェクト関係者)
 - 専門家インタビュー(25人)
 - 研究プログラムの実施によって影響を受けるステークホルダーであり、プログラムやプロジェクトの成功の程度やその要因、技術成果の実現のバリアー等についての質的な情報を聴取。
 - ケーススタディ(10件)
 - 例示的なプロジェクトとコアな参加者について取り上げる。ケーススタディの目的はプロジェクトやステークホルダーのレベルでの主要なインパクトとそれをもたらした要因についての理解を深めること。

事例2:EUにおけるインパクト分析・評価⑤

- インパクト分析・評価の結果①
 - ①プログラムは、科学技術の発展、技術的リーダーシップ、研究開発のキャパシティ開発に非常にポジティブなインパクトを与えた。
 - 最先端技術の進展は、更なる研究のための基礎的なインプットを提供、高度に統合された製品やサービスの開発につながる。
 - 共同研究はインターディシプリンアリーな特性を持ち、多くの分野の様々なステークホルダーを関与させることが可能となった。その結果、欧洲全域における強くて持続可能なインパクトをこの領域においてもたらすことが可能となり、欧洲のこの分野における研究コミュニティの統合へ寄与。