事前評価表（技術協力プロジェクト）

作成日：平成18年4月18日
担当：JICAベトナム事務所

1．案件名：

ベトナム社会主義共和国 ハノイ交通安全人材育成プロジェクト

2．協力概要

（1）協力内容

本プロジェクトでは、首都ハノイ市の交通安全の向上を図るため、交通取締まり（注1）、交通技術（注2）、交通安全教育（注3）の3つの観点から、ハノイ市の交通安全対策（改善案）をモデル事業として実施・検証するとともに、同事業の成果も踏まえ短期研修コースを立ち上げ、ハノイ市の交通安全を担う行政職員の能力向上を図る。

モデル事業では、オートバイ社会というベトナムの特殊事情を踏まえ、自動車・オートバイの分離車線の導入や左折・直進を分離する矢印付き信号機の導入等の施設を改善するとともに、交通取締り、交通安全広報活動を組み合せた総合的な交通安全キャンペーンの実施を予定している。

なお、交通安全対策では、交通取締り（Enforcement）、交通技術（Engineering）、交通安全教育（Education）を併せて3Eと呼び（緊急医療（Emergency Medical Care）を加えて4Eともいう。）、3Eが相互に連携した総合対策が不可欠である。

注1）わが国では、交通警察官が交通規制・取締りの任を負っているが、ベトナムでは、通行車両の交通規制・取締り、事故分析等は交通警察官、駐停車違反車両の取締り・過積載の取締り等については交通監査官が担当し、交通警察官・交通監査官の両者で交通安全に係る法規制の実施を担っている。

注2）適切な交通施設（道路、交差点）の設計、道路交通全体の管理・運用等の技術。

注3）交通安全教育は、小中学校を対象とした教育のほか、ドライバーへの再訓練や市民への啓蒙活動を広く含むものであり、本プロジェクトでは、市民・ドライバーへの啓蒙活動に重点を置くことを予定している。

（2）協力期間

2006年7月～2009年3月（約3年間）

（3）協力総額（日本側）

3.89億円

（4）協力相手先機関

ハノイ市人民委員会（公共事業局、交通警察部、交通安全委員会（注4））

公安省人民警察学院

交通運輸省研修センター

注4）ハノイ市交通安全委員会は、ハノイ市人民委員会副委員長を議長とし、公共事業局、警察局、教育訓練局の代表者から構成されており、交通安全対策のための政策の審議や関係機関の調整を担っている。事務局は公共事業局に設定されている。

（5）国内協力機関

警察庁

（6）受益対象者

直接裨益者：ハノイ市の交通安全を担う行政職員等

（交通警察官：約700名、交通監査官：約270名、その他公共事業局関係職員約100名）

間接裨益者：ハノイ市民約300万人

3．協力の必要性・位置づけ

（1）現状と問題点

ベトナム社会主義共和国（以下「ベトナム」）では1986年の刷新（ドイモイ）政策が取られて以後1980年代終わりから急速に経済を成長させてきた。これに伴い、交通量も年々増大し、交通事故は増加の一途を辿った。2001年には交通事故死亡者数で全国1万人を越え、2002年には1万3千人というピークを記録した。その約96％が道路交通事故である。

ベトナム政府は、このような事態を憂慮し、交通安全を重大な社会問題と認識し1997年、中央に国家交通安全委員会（NTSC：National Traffic Safety Committee）、地方省ごとに交通安全委員会を設立し、本格的に交通安全への取組みを開始した。とくに、交通事故死者数がピークとなった2002年の11月には、交通安全に係る首相決議が出され、「国家及び人民に対し、重大な人的損失及び財産の損害をもたらすもの」として、国家を挙げて交通事故減少に取り組む姿勢を鮮明にした。同決議を踏まえ、交通警察官による取締りが強化され、翌2003年以降交通事故は減少に転じたが、交通事故死者数は依然として1万人を越えたままである。事故原因の7から8割が、運転手の交通安全意識の欠如によるものであるが、ドライバーのマナー向上に対し、有効な手段がとられていないのが現状である。これに加えて、交通規則・制度や交通事故の基礎的なデータベースなども十分に整備されていない。

首都ハノイ市では、近年交通安全対策を強く推進するなかで、交通事故数については減少してきているが、1999年以降急増し2002年に532名とピークに達した交通事故死者数は、以後横這いのまま、依然として多い。オートバイ、自動車、自転車など様々な交通手段が渾然として交じり合うなか、ドライバーの交通マナーの悪さと相まって、交通環境は極めて劣悪な状況にある。こうしたハノイ市の交通環境に対し、世界銀行、JBICによるハノイ市内の道路インフラ整備事業により信号機や立体交差が徐々に整備されつつある。このような状況のなかで、交通施設の整備から、道路利用者や沿道住民の安全意識の向上、効率的な取締りまでの、より総合的な対応が求められており、交通安全を担う行政職員の能力向上が強く必要とされている。

これまでJICAでは、「ハノイ市における道路交通安全にかかる基礎調査（在外基礎調査、2003～2004年度）」、「交通安全強化促進プログラム（フェーズ1（2001年度）、フェーズ2（2003～2004年度））」を通じて、ハノイ市の交通安全状況調査とキムマ-コーザイ区間を対象区間としたモデル事業の実施・検証を行い、1つの交通安全の改善モデルを提示した。今般、こうした実績を踏まえ、ベトナム政府から、ハノイ市を対象とした、交通安全を担う行政職員の能力向上に係るプロジェクトをわが国に要請してきたものである。

本プロジェクトは、ハノイ市の交通安全の向上を図るため、上記改善モデルをさらに継続・発展させて、交通取締り、交通技術、交通安全教育の3つの観点から、ハノイ市の交通安全対策（改善案）をモデル事業として実施・検証するとともに、同事業の成果を踏まえた研修コースを立ち上げ、ハノイ市の交通安全を担う行政職員の能力向上を図るものである。

なお、現在、世界銀行及びJBICが交通安全プロジェクトを実施・計画しているが、これらのプロジェクトは主に都市間の国道上の交通安全を対象とするものであり、本プロジェクトが都市内の交通安全を対象とすることで、相互補完的な相乗効果を得ることができる。

また、ハノイ市の交通安全改善のためには、本プロジェクトを通じた関係職員の能力向上による対策の改善だけではなく、都市交通インフラの整備、公共交通機関の整備、交通需要管理の政策導入などを含む適切な都市交通計画が必要であるが、JICAでは、ハノイ総合都市開発調査（2004～2006年度）において、都市交通のマスタープラン作りも支援している。

（2）ベトナム国家政策上の位置づけ

ベトナム政府は、交通安全を国家の喫緊の課題と捉え、1997年に、中央に国家交通安全委員会（議長：運輸交通大臣）、各省ごとに交通安全委員会を設立し、交通安全対策への取組みを強化している。2002年には、首相決議により、交通インフラの整備、交通取締りの強化、交通安全啓蒙活動等

を含む包括的な取組みの強化が指示され、特に、ハノイ市・ホーチミン市の都市における交通事故の減少・交通渋滞の緩和は、第一の優先課題とされている。本プロジェクトは、こうしたベトナム政府の方針に合致するものである。

（3）日本の援助政策、JICAの国別事業実施計画上の位置づけ

我が国の国別援助計画において、運輸交通セクターは成長促進を支える重要分野とされ、その中で、交通安全は「運輸交通安全支援」として重点項目に位置付けられており、本プロジェクトはその趣旨に合致するものである。

また、JICAの国別事業実施計画の運輸交通セクターにおいては、「交通安全にかかる支援を拡充する」としており、本プロジェクトはその趣旨に合致するものである。

4. 協力の枠組み

（1）協力の目標（アウトカム）

1）協力終了時の達成目標（プロジェクト目標）と指標・目標値

[プロジェクト目標]

ハノイ市における交通安全対策が改善される。

＜指標・目標値＞

- 交通安全対策の改善
  （交通警察官・交通監査官による交通規制・交通取締り活動の改善、交通安全啓蒙活動の定期活動化等）
  （測定手段：具体的な指標・目標値についてはベースライン調査で設定し、モニタリング調査により測定する。）

2）協力終了後に達成が期待できる目標（上位目標）と指標・目標値

[上位目標]

ハノイ市において道路交通状況が改善される。

＜指標・目標値＞

- 交通事故数、交通事故死者数・負傷者数の減少
- ハノイ市民の交通マナーの向上度（交通違反のモニタリング調査）

（2）成果（アウトプット）と活動

成果1：

ハノイ市で交通安全対策に係る立案、実施、評価の体制が確立される。

活動1-1 プロジェクトの実施体制を確立する。

活動1-2 ハノイ市の交通安全にかかる課題及び改善点を整理する。

活動1-3 ハノイ市の総合的な交通安全対策を策定する。

活動1-4 ハノイ市の交通安全人材育成計画を策定する。

活動1-5 モデル事業の評価結果を踏まえて、上記の対策の見直しを図る。

＜指標・目標値＞

1. カウンターパートの計画通りの配置
2. ハノイ市の交通安全対策の策定及び改定

3．ハノイ市の人材育成計画の策定及び改定

成果2：

ハノイ市交通警察部の交通警察官の交通取締り（交通規制・取締り）能力が向上する

活動2-1 交通安全改善のためのモデル事業の立案・実施・評価を行う。

活動2-2 交通警察官の研修プログラム（交通取締り）のカリキュラムを開発する。

活動2-3 交通警察官の研修プログラム（交通取締り）の教材を開発する。

活動2-4 実地訓練を通じて講師を育成する。

活動2-5 研修、セミナーの実施・評価・改善を行う。

活動2-6 国家交通安全委員会に対して、制度・規則の改善を提案する。

＜指標・目標値＞

1．交通警察官の研修カリキュラム
2．交通警察官の研修用教材の数
3．育成された講師の数（40名）
4．研修を受けた交通警察官の数（120名）
5．制度・規則の改善提案

成果3：

ハノイ市公共事業局の交通監査官の交通取締り（交通規制・取締り）に関する能力が向上する

活動3-1 交通安全改善のためのモデル事業の立案・実施・評価を行う。

活動3-2 交通監査官の研修プログラム（交通取締り）のカリキュラムを開発する。

活動3-3 交通監査官の研修プログラム（交通取締り）の教材を開発する。

活動3-4 実地訓練を通じて講師を育成する。

活動3-5 研修、セミナーの実施・評価・改善を行う。

活動3-6 国家交通安全委員会に対して、制度・規則の改善を提案する。

＜指標・目標値＞

1．交通監査官の研修カリキュラム
2．交通監査官の研修用教材の数
3．育成された講師の数（30名）
4．研修を受けた交通監査官の数（90名）
5．制度・規則の改善提案

成果4：

ハノイ市公共事業局職員の交通技術（交通管理・交通技術）に関する能力が向上する。

活動4-1 交通安全改善のためのモデル事業の立案・実施・評価を行う。

活動4-2 ハノイ公共事業局職員の研修プログラム（交通技術）のカリキュラムを開発する。

活動4-3 ハノイ公共事業局職員の研修プログラム（交通技術）の教材を開発する。

活動4-4 実地訓練を通じて講師を育成する。

活動4-5 研修、セミナーの実施・評価・改善を行う。

活動4-6 国家交通安全委員会に対して、制度・規則の改善を提案する。

＜指標・目標値＞

1．交通技術者の研修カリキュラム
2．交通技術者の研修用教材の数
3．育成された講師の数（15名）
4．研修を受けた交通技術者の数（90名）
5．制度・規則の改善提案

成果5：

ハノイ市交通安全委員会職員の交通安全教育・啓発活動に関する能力が向上する。

活動5-1 交通安全改善のためのモデル事業の立案・実施・評価を行う。

活動5-2 実地訓練を通じて、ハノイ市交通安全委員会の担当職員を育成する。

活動5-3 国家交通安全委員会に対して、制度・規則の改善を提案する。

活動5-4 テレビ、ラジオ、新聞等のマスメディアを活用して、広報活動を行う。

＜指標・目標値＞

1．交通安全教育・啓発活動用事例集・マニュアルの数
2．育成された中核となる職員の数
3．制度・規則の改善提案

注5）講師数及び研修人数以外の指標・目標値については、ベースライン調査で設定する。

注6）活動2-1、3-1、4-1、5-1のモデル事業は、1つの総合的な交通安全キャンペーンについて、交通取締り、交通技術、交通安全教育・啓発活動の各側面から記載したものである。

（3）投入（インプット）

1）日本側（総額389百万円）

- 専門家派遣（短期）：
  チーフアドバイザー／交通安全計画、交通管理計画／交通施設計画、交通規制・取締り計画、交通安全教育、交通安全広報活動、研修計画／モデル事業計画
- 供与機材：研修用機材、事務機器等
- 現地業務費：研修／セミナー開催費用、研修用テキスト製作費用、交差点・道路の改良工事費、広報活動費用等
- 研修員受け入れ（注7）：年間3～5名程度

注7）プロジェクトの運営あるいは講師となるカウンターパートについては、ベトナムでのよい手本となる交通安全対策が学べるよう、日本での実例を学ぶ機会を研修として行うことを予定している。

2）ベトナム側

- カウンターパート人件費
- 執務室及び研修会場の提供と光熱費等維持関連費用
- 研修費用等必要な予算の確保

（4）外部要因（満たされるべき外部条件）

1）上位目標のための外部条件

- ハノイ市の交通安全対策実施のための適切な予算が確保される。
- 本プロジェクトで開発された研修プログラムを活用して、ハノイ市が研修を継続する。
- ハノイ市交通安全委員会が、国家交通安全委員会と連携し、プロジェクトによる制度・規則の改善提案を推進する。

2）プロジェクト目標達成のための外部条件

- 訓練を受けるカウンターパートが同じ職場に留まる。

3）前提条件

- 国家交通安全委員会及び関連機関の積極的な支援が確保される。

5．評価5項目による評価結果

（1）妥当性：

本プロジェクトは、以下の理由から妥当性は高いと判断される。

- 本プロジェクトは、3．（2）（3）でも述べたように、ベトナム政府国家政策、我が国の国別援助計画及びJICAの国別事業援助計画に合致している。
- 本プロジェクトが目的とする交通規制・取締り、交通技術、交通安全教育に関する行政職員の能力向上は、交通安全に対する取組み経験の乏しいベトナムにとり、早急に改善すべき課題であり、ベトナム側のニーズに合致している。特に、交通警察官、交通監査官、交通技術者については、それぞれのニーズに合わせた研修を行うことにより、各ターゲットグループのニーズに十分対応できるものと考える。また、本プロジェクトは、3.（1）で述べたとおり、他ドナーの支援によるプロジェクトとの相互補完的な役割を持ち、相乗効果が期待される。

（2）有効性：

本プロジェクトは、以下の理由から有効性が見込める。

- 交通安全では、交通取締り（Enforcement）、交通技術（Engineering）、交通安全教育（Education）の3E（これに緊急医療（Emergency Medical Care）を加えて4Eともいう。）個々に対策を講じるのではなく、相互に連携した総合対策が不可欠である。本プロジェクトは、交通取締り（交通警察官・交通監査官）、交通技術、交通安全教育の3つの分野において、それぞれのニーズに合わせて支援を行うとともに、モデル事業の実施を通じて、各関係省庁・関係部局が連携して、総合的な交通安全対策を実施することで、効果的な交通安全対策を実施する能力を高めることができる。
- 本プロジェクトでは、協力期間内に、交通警察官については160名（全職員数の約2割）、交通監査官については120名（約4割）の研修を予定しており、管轄区域ごとに編成された交通警察チームから偏りなく研修員を募ることで、チームごとに中核となる人材の育成が見込まれる。交通技術についても105名の研修を予定し、ハノイ市公共事業局の担当職員（約30名）をカバーするだけでなく、公共事業局傘下の関係機関（プロジェクト管理局他）の研修も計画しており、幅広い人材の育成が見込まれる。以上のことから、プロジェクト期間内でも、研修成果が効果をあげるのに必要な数の人材が育成されると考える。

（3）効率性：

本プロジェクトは、以下の理由から効率的な実施が見込める。

- 本プロジェクトの研修コースについては、研修内容をモジュール化し、交通警察官、交通監査官、交通技術者の3者で共有可能なものは共通の研修教材として作成する。また、公安省人民警察学院（対象：交通警察官）、交通運輸省研修センター（対象：交通監査官）から協力を得ることで、経験豊富な講師と既存の教材を活用でき、効率的な人材育成を可能とするよう配慮している。

（4）インパクト：

本プロジェクトは、以下のように予測できる。

- ハノイ市の交通安全対策の立案・実施・評価の能力向上を実現するためには、プロジェクト終了後もハノイ市が関係職員を対象とする研修活動を継続して実施していくことが必要である。中核となる講師の育成と、講師用マニュアルを整備することは、その継続実施を支援し上位目標の達成の側面支援に寄与する。
- ハノイ市は、交通安全を喫緊の解決すべき課題の1つとして認識し、非常に力を注いでおり、政

策的なコミットメントが高い。また、ベトナム政府、ハノイ市の交通安全への取組みに呼応して、各ドナーも交通安全対策への支援を強化している。こうしたことから、プロジェクト終了後も引き続き、事業が継続実施される可能性は高く、上位目標の達成が期待される。

（5）自立発展性：

本プロジェクトは、以下の理由から自立発展性が見込まれる。

- 本プロジェクトの中では、ハノイ市の交通安全を担う行政職員を講師として養成することから、本プロジェクト終了後も研修事業の継続に必要な人材の確保が可能である。さらに、講師育成のためのマニュアル整備も行うことで、ハノイ市内で自立的に研修の実施が可能となるための仕組みを整備している。こうした仕組みづくりを通じて、本プロジェクトの自立発展性が確保できる見込みである。
- 本プロジェクトの研修は、研修講師及び研修会場もハノイ市の自前の人材・施設を活用するものであり、業務の一環として実施されることから、研修の継続にあたっても、特段大きな費用負担は生じない。また、公共事業局では交通監査官の研修費用を例年確保しており、プロジェクト終了後も引き続き手当てされること、交通警察部についても、費用の手当てを言明していることから、研修の継続実施については、財政的にも支障ないものと考える。
- ハノイ市では、ベトナム政府とドナーが共同して交通安全対策に関わる取り組みが活発に実施されており、本プロジェクトの成果もその一部がこれらの取り組みと統合され、発展する可能性が期待される。こうしたことから、ハノイ市の交通安全対策の立案・実施・評価に対する政策支援は、プロジェクト終了後も期待できる。

6. 貧困・ジェンダー・環境等への配慮

- 交通安全教育・啓発活動にあたっては、高齢者・児童をはじめとする交通弱者の保護についても配慮したものとする。また、研修講師及び研修対象者については、可能な限りジェンダーバランスにも配慮したものとする。

7. 過去の類似案件からの教訓の活用

ベトナム「交通安全強化促進プログラム」

交通安全については関係者が多岐にわたり、その連携が不可欠であることから、関係者間での合意プロセスに留意したプロジェクト運営を行う必要がある。本プロジェクトでは、関係機関を合同調整委員会、プロジェクト運営委員会に関係機関を構成員とすることで、関係者による合意プロセスをプロジェクトの活動過程に取り込むものとしている。

8. 今後の評価計画

- 中間評価：プロジェクト開始後1年以後を目処に実施予定。
- 終了時評価：プロジェクト終了の約6ヶ月前に実施予定。
- 事後評価：プロジェクト終了後3年後に実施予定。