# 評価調査結果要約表

| 1. 案件の概要 | | |
|---|---|---|
| 国名:ベトナム国 | | 案件名:ハノイ交通安全人材育成プロジェクト |
| 分野:運輸交通一般 | | 援助形態:技術協力プロジェクト |
| 所轄部署:ベトナム事務所 | | 協力金額(評価時点): 約 4.5 億円 |
| 協力期間 | (R/D): 2006 年 7 月<br>～2009 年 3 月 | 先方関係機関:ハノイ市人民委員会(交通局、交通警察部、交通安全委員会)、公安省人民警察学院、交通運輸省研修センター<br>(英名)Hanoi People's Committee (Hanoi Department of Transport, Hanoi Traffic Police Division, and Hanoi Traffic Safety Committee), People's Police Academy, and Institute of Training, Enhancing Cadres & State Officials of Transport Sector |
| | | 日本側協力機関:警察庁 |
| | : | 他の関連協力:なし |

**1-1 協力の背景と概要**

ベトナムでは、急速な経済成長に伴い交通量が増大した結果、2002 年の全国の交通事故死亡者数は 1 万 3 千人というピークを記録した。このためベトナム国政府は、交通事故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、地方省ごとに交通安全委員会を設立し、本格的に交通安全に対する取組みを開始したが、依然として交通事故死者数は 1 万人を超えたままである。首都ハノイ市でも、市交通安全委員会が設立され、交通安全対策を強く推進してきたが、事故死亡者数は 2002 年に 532 名のピークを記録して以後横這いで、交通施設整備から、道路利用者や沿道住民の安全意識の向上、効果的な取締りまでの、より総合的な対策と、交通安全を担う行政職員の能力向上が強く求められている。

このような状況下、ハノイ市人民委員会は、交通安全を担う行政職員の能力向上に係る技術協力プロジェクトを我が国に対して要請し、JICAは、2005 年 11 月に実施協議調査団を派遣し、「ハノイ交通安全人材育成プロジェクト」に関する討議議事録(R／D)が 2006 年 5 月に署名交換され、本プロジェクトが開始された。

同プロジェクトでは、ハノイ市の交通安全の向上を図るため、交通取締り、交通技術、交通安全教育という3つの観点から、ハノイ市の交通安全対策(改善案)をパイロット事業として実施・検証するとともに、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ことを目的としている。

**1-2協力内容**

**(1)上位目標**

ハノイ市において道路交通状況が改善される。

**(2)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。

**(3)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。
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。
3) ハノイ市交通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。
4) ハノイ市交通局職員の交通技術(交通管理・交通技術)に関する能力が向上する。
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。

**(4) 投入**(2008 年 12 月時点)

**日本側:**

専門家派遣: 14 名(約 85 人月)
機材供与: 約 25,410 千円
研修員受入: 20 名 (更に 9 名が、ベトナム側とのコストシェアリングで参加。)
現地業務費負担: 97,530 千円(ローカル専門家の傭上を含む。)

総合交通安全対策パイロット事業工事費: 約 71,730 千円

**相手国側**:

カウンターパート配置:37 名

ローカルコストの費用負担: 約 13,910 千円(120,763 米ドル)

総合交通安全対策パイロット事業工事費: 約 28,800 千円(250,000 米ドル)

施設提供: プロジェクト事務所・研修室(2 か所)

**2. 評価調査団の概要**

| | | |
|---|---|---|
| 調査者 | (担当分野:氏名 職位)<br>1. 勝田 穂積(団長/総括) JICA ベトナム事務所 企画調査員(運輸インフラ)<br>2. 小林 謙一(調査企画) JICA ベトナム事務所 所員<br>3. 嶋岡 和美(評価分析) グローバル・リンク・マネージメント株式会社 研究員<br>4. Hoang Thi Tuat JICA ベトナム事務所 プログラム・オフィサー | |
| 調査期間 | 2008 年 11 月 20 日～2008 年 12 月 3 日 | 評価種類:終了時評価 |

**3.評価結果の概要**

**3-1 実績の確認**

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--ハノイ市交通警察部及び交通局による交通安全対策の向上の度合い。】

ハノイ市交通警察部及びハノイ市交通局による交通安全対策が着実に向上しており、プロジェクト目標は終了時評価時点で概ね達成された。交通安全に関わる各関係機関における人材の業務実施能力も向上してきている。ただし、こうした人材が今後も継続的に総合的な交通安全対策を実施していくためには、新しい知識や技術を定期的に身につけていく必要がある。プロジェクト目標を更に達成し、それを持続させていくために、総合的な交通安全対策に係る合理的な計画、実施、評価能力を向上させることが引き続き求められている。

成果

***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。***

成果 1 は、部分的に達成されていると判断される。すなわち、成果1は、主にカウンターパート機関における総合交通安全対策の計画能力の向上を目指すものであるが、毎年交通安全計画を策定するハノイ市にあって、プロジェクトが取り組む科学的なデータ分析に基づく合理的な計画立案の向上及び交通安全5ヶ年行動計画の策定促進は、完全ではないものの部分的には達成をみており、プロジェクト期間終了までには更に進展すると見込まれる。

ただし、「ハノイ市交通安全計画」及び「交通安全人材育成計画」を含む総合交通安全対策の策定作業は、これまでも進められてきたが、2008 年 8 月のハノイ市・ハタイ省の合併により拡大したハノイ市において交通問題が一層複雑化してきており、市省合併による行政組織改編に伴う HTSC の再編を踏まえ、交通安全対策の策定に向けた更なる努力と日本人専門家及びHTSCをはじめとする先方カウンターパート機関とのー層の協力が必要となっている。

なお、国家交通安全委員会に対する制度・規則の改善提案については、今後、本プロジェクトからの提案を現在実施中のJICA開発調査「道路交通安全マスタープラン策定計画調査」の中に統合して提案する予定である。

***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。***

成果 2 は、概ね達成されていると判断される。プロジェクトが実施した短期研修コースやセミナー及び各種のパイロット事業に参加した市交通警察部の交通警察官及び関係者の交通取り締まり能力は向上している。人民警察学院及び建設大学校等外部の教育機関の協力を得て開発された短期研修コースには、交通警察部関係者 359 名(交通警察官 130 名、一般の秩序警察官 229 名)が参加し、最終試験では全員が合格基準を上回る 7 割以上のハイスコアを獲得している。また、交通安全の現場での実地訓練による能力向上を目的に計画・実施された総合交通安全対策パイロット事業と課題別人材育成パイロット事業に対する関係者の認識は高く、新しい知識や技術を実用的に学ぶ機会が与えられた

と評価されている。特に、3つの課題別人材育成パイロット事業:「パイロット交通警察署(交通違反取締まり)」、「交通管制センター(交通信号制御)」及び「交通事故分析(交通事故データ管理・分析システム)」は、現場の警官・職員を対象に行われ、日々の活動の中で業務能力(交通取締まり、事故データの収集など)の向上が確認されている。他方、日本人専門家は、交通警察官における交通工学の基礎知識及び合理的な計画業務経験の不足による計画能力の不十分さを指摘しており、計画立案能力の向上が課題である。

**成果 3**: ***ハノイ市交通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。***

成果 3 は、概ね達成されていると判断される。すなわち、プロジェクトが実施した短期研修コースやセミナー及び各種のパイロット事業に参加することで、市交通局交通監査官の交通取締まり能力は向上している。短期研修コースには、市交通局交通監査官 90 名が参加し、最終試験では全員が合格基準に達する6割以上のスコアを獲得した。また、総合交通安全対策パイロット事業と駐車管理及び排気ガス・騒音管理を扱う課題別人材育成パイロット事業「交通安全管理プロジェクト」に対する関係者の認識は高く、「交通監査官の活動に対する他機関・部局からの認識が高まった」や新しい知識や機材及びノウハウを実用的に学ぶ機会が与えられたと評価されている。他方、交通警察官と同様に、日本人専門家は交通監査官についても、交通工学の基礎知識及び合理的な計画業務経験の不足による計画能力の不十分さを指摘しており、計画立案能力の向上が課題である。

**成果 4**: ***ハノイ市交通局職員の交通技術(交通管理・交通技術)に関する能力が向上する。***

成果 4 は、一定程度達成されていると判断される。すなわち、プロジェクトが実施した短期研修コースやセミナー及び各種のパイロット事業に参加した市交通局職員の交通技術に関する能力はある程度向上している。短期研修コースには、交通局の技術職員 86 名が参加し、最終試験で受講生の 8 割以上が合格基準(6 割)に達した。また、総合交通安全対策パイロット事業に対する市交通局技術職員の認識及びオーナーシップは高く、この事業の計画・実施には市交通局がベトナム側の中心機関として当初から積極的に関わってきたことが確認された。他方、交通安全対策の計画・実施能力の向上を目的とした「交通安全対策チーム・プロジェクト」への参加状況は芳しくなく、日本人専門家からの技術移転は限定的なものとなった。日本人専門家が共通して指摘するのは、交通局技術者における交通工学の基礎知識及び合理的な計画業務経験の不足による計画能力の不十分さであり、計画能力の向上を目的に実施される「交通安全対策チーム・プロジェクト」への、市交通局の積極的な関与・参加が必要と考えられる。

**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。***

成果 5 は、ほぼ達成されていると判断される。すなわち、プロジェクトが実施した実地研修やセミナー及び各種のパイロット事業への参加を通じて、中核スタッフが育成され、市教育委員会職員の交通安全教育に関する能力は大きく向上している。総合交通安全対策パイロット事業で、ハノイ市のみならず全国を対象にテレビ、ラジオ、新聞などのマスメディアを活用した交通安全キャンペーンなど、様々な広報活動を行ったが、多くの関係者が指摘するのは、こうした広報活動が大きな啓発効果をもたらし、交通安全に対する一般市民(運転者及び歩行者)の認識を高めたことであり、交通ルールを順守するという行動変容につながったことである。さらに、総合交通安全対策パイロット事業により導入された新技術(方向別制御タイプの信号機や車種別車線分離など)は、積極的な広報活動によって政策決定者にも影響を与え、他所への導入にもつながっている。さらに、プロジェクトで実施した交通安全教育・啓発活動による人的ネットワークの拡充が進み、「ハノイ道路交通安全ジャーナリスト・クラブ」の設立や地域コミュニティ及び地元のグループとの活動が始まっている。

### 3-2 実施のプロセス

#### (1) モニタリングに必要な具体的な指標・目標値の未設定

本プロジェクトは、交通安全という活動対象分野が多様で関係機関の多い分野を対象としている。プロジェクト目標及びそれぞれの成果の達成状況を測る指標については、当初、第 1 年次の現地調査時に、ハノイ市の交通安全に係る現状分析・課題抽出(ベースライン調査)の結果を踏まえて設定される予定であったが、その作業が為されぬまま、「策定状況」や「能力向上の度合い」といった客観的に

計測することの容易でない指標が維持されてきた。このため、関係者間でプロジェクトの全体像を共有し、進捗状況や達成状況を共同でモニターすることを困難にした。

**（2） 内的及び外的要因の変化への柔軟な対応**

本プロジェクトは、2006 年 7 月の開始時以降、様々な内的及び外的要因の変化に柔軟に対応しながら、試行錯誤で進められてきた。

主たる内的要因の変化としては、①開始早々に直面したプロジェクト実施体制（PMU）立ち上げの遅れ、及びカウンターパートの配置の遅れが、当初のプロジェクト活動の実施に影響を与えたこと、並びに②人材育成について、当初の計画では短期研修コースの講師をカウンターパート機関内（HTPD 及び HDOT）の人材から育成することを想定していたが、交通工学の基礎知識に欠けるなど適当な候補者を見出すことは困難との判断から、外部の教育機関との連携によりカリキュラム及び教材の作成を行い、講師を招聘して短期研修コースを実施する方針に変わったことなどが挙げられる。

外的要因の変化としては、2008 年 8 月の（突然の）ハノイ市・ハタイ省合併による組織改編で、これによりハノイ市の「公共事業局」は、「交通局」となり、また、同年 10 月に交通安全委員会が交通安全対策に対する社会・政治的なニーズの急速な高まりを背景に再編されたことなどが挙げられる。

こうした変化に迅速かつ柔軟に対応しながら活動を進めることが、プロジェクトには求められた。

**（3） 短期研修コースの方針転換と、課題別人材育成パイロット事業の導入**

基礎知識の取得を目的とする短期研修コースは、ハノイ市内部に講師を養成するのではなく、外部の教育研究機関との連携（外部講師の活用）により立ち上げられた。また、個々の部局で必要とされる業務遂行能力を向上させるために、現場での実地訓練（OJT）によって新しい知識や技術を移転させる方法として、各組織（部局）のニーズに対応した課題別人材育成パイロット事業が導入・実施された。こうした活動の柔軟な変更は、プロジェクト目標の達成に大きく貢献したと考えられる。

## 3-3 評価結果の要約

**（1） 妥当性**

プロジェクトの妥当性は、非常に高いと判断される。

ベトナム政府及びハノイ市とも、交通安全対策の推進を最重要課題の一つに掲げていることから、ベトナム側の政策との整合性は高い。また、交通安全に関する新しい知識や技術を学び習得することの必要性を表明しているハノイ市の交通安全を担う行政職員（交通警察部の交通警察官、交通局の交通監査官及び技術者、及び交通安全委員会の教育担当者：ターゲットグループ）のニーズにも適合している。更に、対ベトナム国別援助計画における重点分野「経済成長促進と国際競争力強化」下の「都市開発・運輸交通・通信ネットワーク整備」に位置付けられ、日本の援助政策との整合性も高い。

**（2） 有効性**

本プロジェクトの有効性は高い。終了時評価時点において、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）は概ね達成されており、ハノイ市の交通安全対策に必要な人材育成に関する全ての分野で、能力向上が確認された。

全ての成果はプロジェクト目標の達成に必要であり、その達成に貢献している。交通安全3分野（取締まり、エンジニアリング、及び交通安全教育）に携わる職員の能力向上の取り組みは、パイロット事業ベースでありながら、現場の職員が行う交通安全業務の向上として直ちに成果を見せている（成果2、3、4、5）。ただし、プロジェクトの残された期間内に、ハノイ市の総合的な交通安全対策の計画、実施及び評価体制の確立に向けての更なる取り組みが必要とされている（成果1）。

当初意図されたカウンターパート機関内での短期研修コースの講師育成は、人材不足により困難と判断され、人材育成の方針は、基礎知識の取得を目的とする人民警察学院や建設大学校等外部の教育研究機関との連携による短期研修コースの設立に切り替えられた。また、個々の部局（交通警察部、交通局及び交通安全委員会）で必要とされる業務遂行能力の向上に向け、現場での実地訓練（OJT）により新しい知識や技術の移転を行う課題別人材育成パイロット事業が導入された。このように、第 1 年次の活動から得られた教訓を基にプロジェクトの活動を変更し、PDM の改定が行われたが、この改訂は適切であり、プロジェクト目標の達成に大きく貢献した。

**（3） 効率性**

日本及びベトナム両国による投入は、当初カウンターパートの配置が遅れるなどの障害はあったものの、目標達成に向け期待される成果を創出するために概ね十分なものであった。

多くの日本人専門家が、その派遣期間について(6 分野 14 名で、2006 年 7 月から 2009 年 3 月までの見込みで、合計 85.54 人月(M/M))、人材育成のための技術移転を行うには不十分と指摘していたが、日本人専門家の不在による活動の停滞を補うとともに、日本人専門家に現地理解に必要な知見を提供するため、ローカル専門家が傭上され(本評価時点で、延 35 人、191.53 人月(M/M))、重要な戦力となった。

日本側は、技術移転に必要な機材を供与したが、交通取り締まりに使用する一部の機材に関する数量の不足や機能(仕様)の不備が、日本人専門家及びカウンターパートから指摘された。

**（4） インパクト**

本プロジェクトでは、交通安全教育の広報・啓発活動により、計画時の意図を超えたプラスの効果が得られ、また発展しつつあることが確認された。総合交通安全対策パイロット事業では、テレビ、ラジオ、新聞などのマスメディアを利用し、ハノイ市に留まらず全国に向けてパイロット事業の様子を伝え、交通安全キャンペーンを展開した。メッセージは広く市民に届き、交通安全に対する市民の意識を高め交通ルールを守るという行動変容を惹起したことが認められている。さらに、パイロット事業の広報活動は、政治家や政策立案者にも影響を与え、本プロジェクトで導入された左折信号機及び歩行者用信号機や車種別車線分離の新技術の他所への展開が決定・実施に移された。また、総合交通安全対策パイロット事業の実施を通じて、本プロジェクトは、交通安全に関わる他の教育訓練機関や組織との連携も強化した。負のインパクトは、特に観察されなかった。

**（5） 自立発展性**

以下に示す理由から、自立発展性の見通しを示唆する要素はあるものの、現段階ではやや不明瞭と判断される。

まず、交通安全対策は、ベトナム国及びハノイ市の最重要課題を位置付けられ、これまでに交通安全対策推進に向けた国の通達や市の決定が出されており、ハノイ市・ハタイ省の合併を受け、2008 年 10 月にはハノイ市交通安全委員会が再編され、交通安全対策の政策立案と実施を担う執行部が設置された。市交通警察部及び市交通局など傘下の関係機関の組織・調整も執行部の役割とされている。こうした進展は、プロジェクト効果の政策・制度面での高い自立発展性を示唆するものといえる。

財政的自立発展性については、予算措置を含め如何に短期研修コースを継続的に実施していくかがプロジェクト終了後の課題となる。再編されたハノイ市交通安全委員会は、独自の予算及び執行権を持つことから、時宜を得た予算作成によりハノイ市の交通安全対策全体に有効利用されることで、プロジェクト効果の自立発展性が期待できる。また、市交通警察部及び市交通局などのカウンターパート機関については、本プロジェクトが開発した短期研修コースを継続実施していくため、各機関の限られた予算に加え、ハノイ市交通安全委員会からの更なる予算措置を追求する必要があろう。

技術的自立発展性について、本プロジェクトでは、日本人専門家との実地訓練(OJT)により、カウンターパートが日常行っている交通安全業務の基本的な遂行能力を向上させることを目的とした課題別人材育成パイロット事業を導入した。これにより、能力を向上させた個々の職員が日常業務を通じて同僚職員へ技術移転を行うこと、及び組織(チーム)内での技術の更新が意図されていた。従って、個人レベルでの技術的自立発展性の確保という点で、ある程度の成果を収めたといえる。しかしながら、組織レベルでの自立発展性の確保には組織的な関与が不可欠であり、それには日本人専門家とカウンターパート機関が協同で「交通安全人材育成計画」を策定する必要があると考えられる。

## 3-4 効果発現に関する貢献・阻害要因

**（1）貢献要因**

・政府のコミットメント：交通安全対策に対する市民のニーズに応えることがベトナム政府(ハノイ市)の重要な課題であることを多くの関係者が認めている。今回の市交通安全委員会の再編は、合併により誕生した新ハノイの交通安全に対する政府の更なるコミットメントを示す好例と言える。

**（2）阻害要因**

・開始時期の遅れ：PMU 立ち上げの 4 か月以上の遅れ及びカウンターパート配置の遅れ。

・組織再編：ハノイ市とハタイ省の合併後、交通安全対策に関わる多くの機関がその組織と機能を強化させたが、一部でカウンターパート職員の人事異動がみられた。
・多くの日本人専門家が、現在の複雑化するハノイ市の交通安全問題に対処するためには、科学的な現状認識（データ分析）に基づく総合的な交通安全対策の立案とその実施の向上が必要だが、それが困難であると感じている。

**3-5 結論**

終了時評価調査時において、プロジェクト目標は、概ね達成されたと言える。カウンターパートの活動現場の状況を考慮した実用的なアプローチの採用により、ハノイ市交通警察部及びハノイ市交通局職員等の能力（プロジェクト目標の指標）が向上したと評価されたからである。具体的には、短期研修コースでは交通安全に関する基礎知識の習得が行われ、受講生のコース終了時のテストで高得点が記録された。また、日常業務の遂行能力については、短期研修コースのように数値的には示されていないが、総合交通安全対策パイロット事業及び課題別人材育成パイロット事業による実地訓練を通じた能力向上が確認された。

ただし、プロジェクト目標である「交通安全対策の向上」が更に達成されるためには、交通安全5ヶ年行動計画の策定及びハノイ市の総合交通安全対策の計画、実施、評価体制の確立を通じて、プロジェクト効果の自立発展性を高めることが必要である。

**3-6 提言**

プロジェクト終了時までに、以下の（1）から(5)の活動を実施することが求められる。また以下の（6）のとおり、プロジェクト延長の必要性についても確認された。

**（1）計測可能な客観的指標の再設定**

プロジェクト目標や成果を計測するために定められている指標は、プロジェクト開始時に日本側とベトナム側との間で設定されたものだが、客観的に計測することが難しい。よって、日本人専門家は、上位目標、プロジェクト目標および成果の達成度を計測するためのより適切な指標を、プロジェクト関係者（HDOT, HTPD, HTSC 他）に提案し、その合意を得ることとする。

**（2）交通警察官、交通監査官、交通技術者に対する研修コースの持続性の確保**

人民警察学院や建築大学の協力により立ち上げられた新しい短期研修コースの持続性を確保することが、HDOT と HTPD には求められる。

**（3）課題別人材育成パイロット事業の技術の定着化**

カウンターパートには、課題別人材育成パイロット事業を通じて獲得された技術を組織内で共有し、蓄積すべく活動を行うことが、求められる。

**（4）総合的交通安全パイロット事業の残務の実行**

プロジェクト関係者には、一年次および二年次に実施した総合交通安全パイロット事業に関して、必要な追加対策を検討し、プロジェクトを完了させる業務が残されている。

**（5）「交通安全計画」と「人材育成計画」の作成における連携**

ハノイ市交通安全委員会とプロジェクトが、より緊密に連携して、ハノイ市の交通安全計画を策定していく必要がある。さらにプロジェクトは、ハノイ市交通安全委員会に対して、関連する交通安全計画の実施に関し、助言を行う必要がある。

**（6）プロジェクトの延長**

成果1における「交通安全対策に係る立案、実施、評価の体制」の確立は、詳細調査に係る時間不足や行政改革の影響により、十分には達成されていない。結果として、TRAHUDの活動では、「人材育成計画」を含む「交通安全計画」が共同で作成される見込みは、かなり低い。また、成果2から成果5に関しては、各組織がそれぞれの分野ごとに交通安全計画素案を作成し、その素案をハノイ交通安全委員会に提出し協議することが、残された課題となっている。

以上を考慮して、プロジェクト期間を 2010 年 3 月までの一年間、延長することを提言することにつき、日本側とベトナム側の両者で確認がなされた。さらに延長期間で求められる活動は、ハノイ交通安全委員会の十分な調整のもと実施されるべきであるという点も、確認された。

## 3-7 教訓

**（1）交通安全の基礎的知識を教える教育機関の役割について**

短期研修コースの講師に関して、ハノイ市の内部人材を講師に育成するという当初のアプローチが、プロジェクトの実施を通じて、人民警察学院や建設大学などの講師を活用するアプローチに変更された。交通計画に関する基礎知識を教えることは、教育機関との連携が効果的であり、現実的な変更であったということができる。講師が変更されたことで研修コースの持続性に影響が出る可能性もあるが、それは、ハノイ市と関係教育機関が提携関係を強固に構築することにより防ぐことができる。さらにハノイ市と関係教育機関の連携により、教材とカリキュラムの改善に関するフィードバックが得られれば、将来の研修の向上にも資することができる。よって、この新しい試みは、教育機関と交通安全を実施する行政機関とが役割分担することの好例となるであろう。

**（2）OJTによるパイロット事業の効果について**

プロジェクトが実施される過程で、課題別人材育成パイロット事業を通じたOJT活動が追加され、実用的な技術とノウハウの移転がなされた。この方法は、技術移転を進めるうえで効果的な方法であったと評価できる。

**（3）ベースライン調査の強化と複雑なプロジェクトを緊密にモニタリングすることの必要性について**

本プロジェクトは、交通安全に関わる幅広い分野を対象とし、関係する部署も多岐にわたるという特徴を有している。このようなプロジェクトを上手く管理していくためには、事前のベースライン調査をしっかり行うこと、さらにプロジェクト実施中のモニタリングを緊密に進めていくことが不可欠である。

以上