事業事前評価表（技術協力プロジェクト）

作成日：平成 22 年 3 月 3 日

担当部署：ベトナム事務所

１．案件名

（和文） 交通警察官研修強化プロジェクト

（英文） Project for Strengthening the Traffic Police Training in People's Police Academy and Various Police Training Institutions in Vietnam

２．協力概要

（１） プロジェクト目標とアウトプットを中心とした概要の記述

ベトナム社会主義共和国(以下、ベトナム)の人民警察学院（以下ＰＰＡ）において、「交通違反取締り」や「交通規制と交通管理」等の技術に関わる教育内容と方法が向上するとともに、交通事故対策への政策提言機能の強化を支援することにより、ＰＰＡにおける交通警察指導教官の能力が向上することを目的とする。

（２）協力期間	**（３）協力総額（日本側）**
2010 年 6 月頃～2013 年 6 月頃（3 年間）	3.5 億円
（４）協力相手先機関	**（５）国内協力機関**
人民警察学院（People's Police Academy: PPA）	警察庁

（６）裨益対象者及び規模、等

直接裨益者：ＰＰＡの教官等（校長１名、副校長１名、教官１８名）

間接裨益者：交通警察学科の学生（毎年約 60 名の卒業生×3 年：180 名程度）、および他学科の学生

人民警察大学と人民警察高等学校の教官とその学生

公安省幹部職員（鉄道道路交通警察局ほか）

３．協力の必要性・位置付け

（１） 現状及び問題点

ベトナムでは、近年の急激な経済成長に伴い、車両の増加、道路インフラの整備が進む一方で、道路利用者の危険な交通行動、道路交通安全に必要な行政による対策の遅れなどにより、交通事故が増加し 2007 年には交通事故死者数は 13000 人を超え、大きな社会問題となっている。

ベトナム公安省と各地方の公安部は、道路交通に関しては、道路交通法違反者の取り締まりや交通指導、信号機操作などの交通管理、交通事故処理、事故データの収集分析などを担当業務として行っており、同省傘下の PPA は、これら人材（交通警察官）の養成・輩出を行うとともに、幹部職員の再訓練を行う組織として位置づけられている。また PPA は、地方における警察官の教育・養成機関（人民警察大学、人民警察高等学校）を統括し、その講師を養成する役割も持った組織である。

しかし、現在、PPA やこうした関連教育機関（人民警察大学、人民警察高等学校）における研修内容は、近年の急激な交通状況の変化に十分に対応したものではないため、その改善が喫緊の課題となっている。

また、ベトナム全国から収集される交通事故データを分析し、効果的な政策提言を行なう機能を強化するため、PPA は、公安省からの支援も得つつ、「交通安全研究センター」を立ち上げる準備を開始している。

（２） ＪＩＣＡの過去の取り組み・実績

国際協力機構（ＪＩＣＡ）は、これまでハノイ市人民委員会を対象に「ハノイ交通安全人材育成プロジェクト」を実施（2006 年 7 月～2010 年 3 月）し、ＰＰＡと連携しながらハノイ市の現職交通警察官向けの再訓練研修を立ち上げるとともに、交通指導取り締まりや、事故データの収集・分析などの技術支援を行った。ハノイ市における様々な実績、経験を全国レベルに波及させることも、本案件の要請があった目的の一つとなっている。なお、ハノイのプロジェクトにて提案・作成された新しい交通事故データ入力用フォーマットは、2009 年 12 月に公安省大臣により全国における使用の決定がされている。

（３） 相手国政府国家政策上の位置付け

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。2007 年には、政府通達(No.32/2007/NQ-CP)で「交通の安全と混雑対策の強化」が出されているほか、2009 年全国交通安全会議[1]においても「交通違反の取締り強化」が重点課題の一つに掲げられ、公安省、運輸交通省など関係省庁がそれぞれ交通事故の減少に向けた取り組みを行なっているところである。

（４） 我が国援助政策との関連、JICA 国別援助実施方針上の位置付け（プログラムにおける位置付け）

わが国外務省の対ベトナム国別援助計画（平成２１年７月）では、「道路交通安全対策」が、４重点分野のひとつ「経済成長促進・国際競争力強化」の「都市開発・運輸交通・通信ネットワーク整備」における開発課題として位置づけられている。

４．協力の枠組み

〔主な項目〕

（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】PPAにおける交通警察指導教官の能力が向上する

（指標）・シラバス、教科書が PPA において正式に確定される。

・学科においてプロジェクト成果（1～5）を利用した授業・実習が正式に開始される。

・公安省などに対して政策提言を含む研究報告がされる

② 協力終了後に達成が期待される目標（上位目標）と指標・目標値

【上位目標１】PPAにおける教育に参加した交通警察官の能力が向上する

[1] 副首相或いは運輸大臣主催の年次会議。当該年の総括と次年度の重点課題が議論される。

（指標）・PPA での新しい教育内容を活用して、現場の交通警察が新たな活動を開始する。

【上位目標２】人民警察大学／専門学校における交通警察指導教官の能力が向上する

（指標）・PPA で作成した教材が他大学・専門学校で活用される。

・PPA で新しい研修を受けた教官による指導が開始される

【上位目標３】PPAによる交通事故対策への提言がベトナム政府の政策立案に貢献する

（指標）・交通安全政策に PPA の提言が反映される。

（２） 成果（アウトプット）と活動

【成果１】「道路交通法と交通安全教育」に関わる教育内容と教育方法が向上する

（指標）

1－1 新しいシラバス、教材が作成される

1－2 学科において新しい教材による授業・実習が試行される

（活動）

1-1 詳細活動計画の特定／最終化（共同作業）

1-2 シラバスの作成（共同作業）

1-3 教材の作成（共同作業）

1-4 教材を使った授業の実施（ベトナム側主導）

1-5 試験の実施とそれに基づくシラバスと教材の見直し（ベトナム側主導）

【成果２】「交通規則と交通管理」技術に関わる教育内容と教育方法が向上する

（指標）

2－1 新しいシラバス、教材が作成される

2－2 学科において新しい教材による授業・実習が試行される

（活動）

2-1 詳細活動計画の特定／最終化（共同作業）

2-2 シラバスの策定（共同作業）

2-3 教材の策定（共同作業）

2-4 教材を使った授業の実施（ベトナム側主導）

2-5 試験の実施とそれに基づくシラバスと教材の見直し（ベトナム側主導）

【成果３】「交通違反取締り」技術に関わる教育内容と教育方法が向上する

（指標）

3－1 新しいシラバス、教材が作成される

3－2 学科において新しい教材による授業・実習が試行される

（活動）

3-1 詳細活動計画の特定／最終化（共同作業）

3-2 シラバスの策定（共同作業）

3-3 教材の策定（共同作業）

3-4 教材を使った授業の実施（ベトナム側主導）

3-5 試験の実施とそれに基づくシラバスと教材の見直し（ベトナム側主導）

【成果４】「交通事故データの収集と分析」技術に関わる教育内容と教育方法が向上する

（指標）

4－1 新しいシラバス、教材が作成される

4－2 学科において新しい教材による授業・実習が試行される

（活動）

4-1 詳細活動計画の特定／最終化（共同作業）

4-2 シラバスの策定（共同作業）

4-3 教材の策定（共同作業）

4-4 教材を使った授業の実施（ベトナム側主導）

4-5 試験の実施とそれに基づくシラバスと教材の見直し（ベトナム側主導）

【成果５】交通事故対策への政策提言などの機能が強化される

（指標）

5-1　全国交通安全研究レポートが PPA の名のもとに発行される

（活動）

5-1 交通安全研究センターの法的枠組みについて承認を得る（ベトナム側主導）

5-2 活動内容、予算、人員、機材を含む初期活動計画を作成する（共同作業）

5-3 研究センターによる初期活動の開始（共同作業）

（３） 投入（インプット）

①日本側（総額 3.5 億円）

専門家派遣

以下の分野のコンサルタント専門家を派遣予定

チーフアドバイザー、道路交通法、交通安全教育、交通規制と交通管理、交通違反取締り、交通事故データ収集分析、教授法

機材供与

演習・訓練用機材、ミニライブラリー用の図書や参考資料など

本邦研修の実施

年間 10 名程度(必要性と分野はプロジェクト開始後に決定)

②ベトナム側

カウンターパートの配置

施設の提供：プロジェクト事務所、研修施設、研究センター施設

ローカルコスト：研修、セミナー経費、管理費、土木工事費、その他

（４） 外部要因（満たされるべき外部条件）

①前提条件

・特になし。

②成果達成のための外部条件

・特になし。

③プロジェクト目標達成のための外部条件

・研修を受けた教官がＰＰＡを辞めない。

④上位目標達成のための外部条件

・他大学・専門学校が PPA 新教材を評価する

・公安省、関連機関（交通安全委員会、運輸交通省など）の理解が得られる。

・必要な財源が確保される。

５．評価５項目による評価結果

以下の視点からプロジェクトを評価した結果、協力の実施は適切と判断される。

（１） 妥当性

以下の理由から妥当性が高いと見込まれる。

①ベトナム国のニーズ・政策に対する整合性

この事前評価表「３．協力の必要性・位置付け」で記述したとおり、ベトナム国では急激な車両台数の増加による交通事故の多発と、都市部を中心とした交通混雑が深刻な社会問題となっており、2007 年政府通達(No.32/2007/NQ-CP)として「交通の安全と混雑対策の強化」が出されているほか、2009 年全国交通安全会議においても「交通違反の取締り強化」が重点課題の一つに掲げられ、交通警察を所管する公安省としても、交通警察官の増強と能力の向上に取組んでいるところである。

②ターゲットグループ選定の妥当性

PPA は、公安省の傘下にあり、交通警察官、特に幹部クラスを養成する中心的な教育機関となっている。学科と大学院コースを通じた新たな警察官の養成のほか、現役警察官や幹部クラスを対象とした実務研修も実施しており、PPA を協力対象とすることの妥当性は高いものと判断される。

③日本の援助事業としての妥当性

対ベトナム国別援助計画（平成２１年７月）において、「道路交通安全対策」に向けた支援は、４つの重点分野のひとつである「経済成長促進・国際競争力強化」の「都市開発・運輸交通・通信ネットワーク整備」における開発課題として位置づけられている。

④当該セクターにおける我が国の比較優位性

我が国における交通警察行政は、1970 年代の交通戦争と呼ばれた時代を乗り切り、現在も、

交通の安全と秩序の確保において重要な役割を演じているという点で、十分な人材と経験を有しており、この分野におけるわが国の経験の比較優位性は高く、援助事業としての妥当性は高い。特に、警察官の訓練機関である警察大学や都道府県警察学校などの教育機関での活動は、本件の実施においても貴重な参考となる。

（２） 有効性

以下の理由により、有効性は高いと見込まれる。

①プロジェクト目標と成果の因果関係

・本プロジェクト目標は「PPA における交通警察指導教官の能力が向上する」ことである。

・現在のベトナムの交通警察指導教官に求められる課題として、「道路交通法と交通安全教育」、「交通規則と交通管理」、「交通違反取締り」、「交通事故データの収集と分析」に関する教育内容を実際のニーズにあったものに改善し、それを効果的、実践的に教えること、が挙げられ、本プロジェクトでは、その 4 つの領域における教育内容と方法を向上させることが成果として、設計されている。

・またカウンターパート（交通警察学科の教官）が中心となって「交通安全研究センター」を立ち上げ、交通事故対策への政策提言などの活動を開始する、というもうひとつの成果を達成することは、カウンターパートが交通事故データに基づき事故対策を自ら検討するとともに、その結果を教育内容にも反映するという、科学的かつ主体的なアプローチを身につけることを意味しており、より効果的、持続的な能力向上に資することが期待できる。

・よって、これらの取り組みが、プロジェクト目標の達成に有効に結びつくものと考えられる。

②プロジェクト目標・成果に係る指標

・目標に掲げられる「PPA における交通警察指導教官の能力向上」を図る指標として、「本件で作成されるシラバス・教科書が PPA における正式な指導教材として認定される」こととした。「能力向上」を「正式な教材として認定される」に相応しい内容のシラバスや教科書を作成･活用できる能力として客観的な指標とした。また、正式な指導教材として認定されることにより指導教官はそれに沿った指導が義務付けられ、「能力の向上」がより現実的なものとして確認できるものと考える。

・なお、これらの指標が確実に「能力向上」を評価するものとなるためには、PPA 指導教官自らが新たな指導内容や研究開発の成果や結果について、JCC、関係者連携会議（Consultative Group）、セミナーやワークショップにおいて十分な説明や報告を行うことが求められる。そして、専門家チームはその説明や報告をモニタリングし、客観的な評価を行うことが重要である。

③プロジェクト目標に至るまでの外部条件

・外部条件として、「PPA で養成された教官が継続して警察官教育に従事する」ことが上げられるが、現在対象とされる指導教官の勤務状況から判断して、「継続性」は非常に高いもの

と判断される。

（３） 効率性

以下の理由により、効率的は高いと見込まれる。

・本プロジェクトの主な活動である教材作成、学生等への指導は、PPA の本来業務として明確に位置づけられており、教官、教育システム、公安省とのネットワーク等、既存のリソース、ノウハウなどを活用することが十分に可能である。

・また、2006 年 7 月からハノイ市で実施されている技術協力プロジェクト「ハノイ交通安全人材育成プロジェクト」を通じて得られた経験、人的ネットワーク、成果などを活用することで、効果的な活動を推進することができる。

・さらに、今後、「ベトナム北部国道交通安全強化事業」（2006 年度承諾円借款）や世界銀行による「ベトナム交通安全事業」により、現場の交通警察官の活動支援や能力向上支援が予定されており、これらと本プロジェクトとの連携を図ることで、交通警察行政の現場と教育現場の両方に対して支援を行なうことができ、より効率的、効果的な成果の発現を期待できる。

（４） インパクト

この案件の正のインパクトは、以下のとおり見込まれる。

①上位目標に対するインパクト

・上位目標である「交通警察官の能力の向上」に関しては、プロジェクト終了後（概ね 3～5 年）に、新しい教育内容と教材に基づく専門科目を履修した学生が卒業し、交通警察の現場での業務を始めることで、徐々に達成されていくことが見込まれる。

・もうひとつの上位目標である「人民警察大学／専門学校における交通警察指導教官の能力の向上」に関しても、PPA が毎年実施している人民警察大学や専門学校など PPA 以外の教育機関の交通警察指導教官を対象とした再研修コースを通じて、達成が見込まれる。

・リスクとしては、人民警察大学や専門学校が、PPA における新しい研修内容を十分に理解し、作成された教材を活用できるかどうか、そして必要な資機材を整備できるかどうかという点が上げられる。しかし、PPA と関連組織との情報交換のために設立される関係者連携会議（Consultative Group）では、これらの教育機関の代表者や指導的立場にある公安省幹部をメンバーとしており、研修内容に対する理解や教材の積極的な活用とともに、資機材の調達に必要な財源の確保についても積極的な対応が期待され、リスクは低いと判断される。

・また、本プロジェクトを通じて設立される交通安全研究センターによる政策提言などの活動が開始され、関係者連携会議（Consultative Group）が活用されることにより、公安省を含むベトナム行政機関の交通安全政策への反映も、達成させることが見込まれる。

②上位目標以外に予測されるインパクト

・ＰＰＡは、公安省からの指示を受け、全国の交通警察チーム長レベルを対象にした短期研修を年一回立ち上げることを予定している。本プロジェクトの成果がこの研修に活用され

ることで、ベトナム全国の交通警察に対するより大きなインパクトも期待される。

（５） 自立発展性

以下の理由により、自立発展性は高いと見込まれる。

① 政策・財政支援

2008 年の道路交通法の改正を初め交通問題に対する重要性を意識した行政が展開される中、PPA ならびに警察大学/専門学校を付属機関とする公安省は、交通警察行政の現場とその教育現場との融合を図ることを重要な課題としており、PPA などの教育機関に対する公安省からの協力や財政支援が継続されることは確実と考えられる。

② 技術面

PPA では指導教官の他学科への移動もほとんどなく、移転された技術が流出する懸念がほとんど無いと考えられる。また本プロジェクトを通じて設立予定の交通安全研究センターにおいて、PPA の教官が中心となって,教育内容の充実と蓄積がされる予定であり、技術的な自立発展性は非常に高いと考えられる。

③ 組織・体制面

設立が予定されている交通安全研究センターはプロジェクトを通じて取得する技術・経験を蓄積するとともに、ＰＰＡが自立的に交通安全対策を研究発信していく場として重要な機能を持つものである。今後ＰＰＡが設立に向けて調整を始めるところだが、すでに公安省による設立許可は取得し、公安省における唯一の交通安全対策研究機関となることから、公安省の協力のもとで自立発展性を担保する環境は十分に整っているものと見込まれる。

６．貧困・ジェンダー・環境等への配慮

特になし。

７．過去の類似案件からの教訓の活用

・教科書等を作成するすべてのプロジェクトに共通の留意点として、本案件での教科書・冊子等の作成にあたっては、著作権の扱いに留意する。

・ベトナム国「道路建設技術者養成計画」／技術協力プロジェクト(2001 年 1 月～2006 年 1 月)の事後評価の結果、当該国におけるカリキュラムを作成する際の留意点として、カリキュラム策定規定等を十分に把握することが重要、などの教訓が残されており、参考とすることが望まれる。

・ベトナム国「ハノイ交通安全人材育成プロジェクト」／技術協力プロジェクト(2006 年 7～2010 年 3 月)では、規定されている法律や制度と、交通警察官の現場とが乖離している現状（問題）を踏まえ、実際の現場に必要とされている改善内容を技術移転する工夫がなされた。このような実績を、本プロジェクトでも参考とすることが重要と考えられる。

８．今後の評価計画

・運営指導或いは中間評価調査：プロジェクト開始後、約 13 ヵ月後（2011 年 6 月頃）

・終了評価調査：プロジェクト終了前 6 ヶ月以内（2012 年 12 月頃）

・事後評価調査：プロジェクト終了 3～5 年後を想定