

事業事前評価表

国際協力機構 社会基盤・平和構築部
運輸交通グループ

1. 案件名

国名：タイ王国（タイ）

案件名：交通安全に関する組織能力および実施能力向上プロジェクト

Project on Capacity Improvement for Road Traffic Safety Institutions and Implementation in Thailand

2. 事業の背景と必要性

(1) 当該国における道路交通セクターの開発の現状・課題及び本事業の位置付け

タイ王国（以下、「タイ」という。）は、世界銀行（WB）の公表データによると2018年GDPが約5,050億米ドルに達し、10年前の2008年GDPと比較すると1.73倍になる等、順調な経済成長を遂げてきた。一方で、経済成長に伴う同国のモータリゼーションが加速しており、それに伴う交通混雑の深刻化や交通事故の多発など交通環境の悪化が顕著となっている。2015年に世界保健機関（WHO）が公表した「Global Status Report on Road Safety 2015」によると、2012年データに基づくタイにおける人口10万人あたりの交通事故死者のWHO推計値は36.2人に達し、ASEAN諸国の中で1番目、世界でも2番目に多い状況であった。同国運輸省（Ministry of Transport。以下、「MOT」という。）も交通事故死者数がワーストクラスである状況を深く憂慮しており、国際連合（UN）が2010年3月2日に決議した「交通安全のための行動の10年（UN Decade of Action for Road Safety 2011-2020）」（国際連合総会決議64/255号。以下、「国連決議」という。）に沿って、2020年までに交通事故死者数を2010年比で半減させることを目標として交通安全対策を進めているが、期待通りの効果が上がっていない。先頃公表された「Global Status Report on Road Safety 2018」では、同国の人口10万人あたり交通事故死者数は32.7人と推計されており、ASEAN諸国で1番目、世界でも9番目に多い状況であり、高止まりしている。

JICAプロジェクト研究「開発途上国における交通安全への取り組み」（2016年6月）では、タイにおける交通死亡事故の7割がオートバイ（含む三輪自動車）によるもので、事故要因の多くがスピード超過や車線変更時の確認不足、車間距離不保持といったヒューマンエラーに起因していることが報告されている。加えて、MOT、タイ王国国家警察（Royal Thai Police。以下、「RTP」という。）、保健省（Ministry of Public Health。以下、「MOPH」という。）、病院・保険会社を始めとする民間組織等の各機関・組織で異なる交通事故データが保持されており、各々の情報共有が成されないことで交通事故の実態や事故要因が把握されていない、といった問題点が指摘されている。

このような現状に鑑み、MOT 大臣から日本の国土交通大臣に対して、交通安全対策についてのノウハウを日本に学びたい旨、要請があり、2016 年 8 月 6 日に両大臣間で覚書が締結された。この覚書に基づき、同国政府機関及び日本国国交省の担当職員からなる Working Group (WG) が設置され、同国職員の日本での研修の実施や、国交省による交通安全分野の産官学関係者の現地派遣を通じ、交通事故多発地点の対策についての議論・助言が行われてきた。これまで数次に渡る WG 実施を通じて、同国の交通安全状況の改善に対する協力がなされてきたところであるが、同 WG の活動にて、より体系的かつ中長期的に改善に取り組む必要性が確認され、この度 MOT は我が国に対して「交通安全に関する組織能力および実施能力向上プロジェクト」の実施を要請した。

(2) 道路交通セクターに対する我が国及び JICA の協力方針等と本事業の位置付け

我が国の「対タイ王国国別援助方針」(2012 年 12 月)では、持続的な経済の発展と成熟する社会への対応が重点分野として掲げられ、社会の成熟化に伴い生じる取り組むべき課題に対して、タイだけでは解決が困難なものについては日本の知見・経験も活用した支援に取り組むことが述べられており、本事業は我が国援助方針及び JICA の支援の考え方に合致する。

また本事業は、SDGs ゴール 3「あらゆる年齢のすべての人々の健康的な生活を確保し、福祉を促進する」に貢献する。

(3) 当該セクターにおける他の援助機関の対応

アジア開発銀行 (ADB) では、交通・輸送に関する融資案件が約 3 割を占めており、「道路安全アクションプラン (Road Safety Action Plan)」を策定し、ADB 事業における安全に対する取組みを強化することとしている。世界銀行 (WB)、国際自動車連盟 (FIA)、ADB 他の国際機関が共同で、アジア太平洋地域の交通安全に資する枠組み (Road Safety Observatory) にて事故データベースの共通項目設定等を働きかけている。また、本邦の公益財団法人国際交通安全学会 (International Association of Traffic and Safety Sciences。以下、「IATSS」という。)では、交通安全に係る研究活動を開発途上国で継続的に実施してきており、現在も「東南アジアのモデル地区における情報共有型交通安全対策スキームの社会実装」を実施中である。また同国に進出している日本企業 (特に自動車メーカー) は、旧正月やソンクランと呼ばれる祭事に合わせて交通安全キャンペーンを開催するなど独自の活動を行っている。

3. 事業概要

(1) 事業目的

本事業は、タイのパイロット地域において、交通事故データの信頼性及び利用状況の向上、交通事故分析・対策立案の精緻化、交通安全行動・文化の普及、運転免許制度の改善、商用車両運行管理の統制強化を行うことにより、MOT および関係機関の道

路交通安全に関する組織能力および実施能力の向上を図り、もって同国の交通環境を改善し交通事故による死者数の減少に寄与するもの。

(2) プロジェクトサイト/対象地域名

タイのパイロット地域。パイロット地域¹は開始後早期に選定する。

(3) 本事業の受益者（ターゲットグループ）

直接受益者：MOT・交通安全オペレーションセンター（Transport Safety Operation Center。以下、「TSOC」という。）、事務次官室（Office of Permanent Secretary。以下、「OPS」という。）、情報通信技術センター（Information Communication Technology Center。以下、「ICTC」という。）、国道局（Department of Highways。以下、「DOH」という。）、地方道路局（Department of Rural Roads。以下、「DRR」という。）、陸上交通局（Department of Land Transport。以下、「DLT」という。）、RTPの職員、及びパイロット地域の自動車及びオートバイドライバー、同地域の地域住民

最終受益者：タイ国民

(4) 総事業費（日本側）

約4.3億円を想定

(5) 事業実施期間

2020年5月～2023年4月（計36ヵ月）を想定

(6) 事業実施体制

MOT・TSOC、OPS、ICTC、DOH、DRR、DLT及びRTP

(7) 投入（インプット）

1) 日本側

① 専門家派遣：

短期専門家（合計約100M/M）

- (ア) 総括／交通安全計画・政策
- (イ) 交通事故データベース及びマクロ分析
- (ウ) 交通事故詳細分析
- (エ) 交通事故捜査
- (オ) 道路交通工学
- (カ) 交通取締り
- (キ) 運転免許制度

¹ 成果1では、開始後に指定される特定地域でMOTが構築する新交通事故管理システムであるNew-TRAMSの信頼性向上策等の実装を試行する。成果2では、国道及び／又は高速道路上の一部区間を対象地域とする。また成果3では、対象とする県道及び／又は市町村等の地域を選定し、同地域で事故対策、取締り、交通教育・開発活動を進めていく。成果4では、特定の地域を対象としたオートバイ免許取得の促進活動を予定している。これらの地域を総称して「プロジェクトで介入した地域（＝パイロット地域）」とする。なお、各成果の対象地域は、個別に設定する計画であるものの、重複する可能性もある。本事業のリソースや実施期間が限られているため、バンコクからのアクセスが良いかつ2～3サイト程度で実施することを想定する。

- (ク) 交通運行管理
- (ケ) 交通安全教育／研修計画・運営
- (コ) 啓発・PR／業務調整

- ② 供与機材（必要な場合）
- ③ 研修員受け入れ：10名／年×3回

2) タイ側

- ① カウンターパート（C/P）の配置
プロジェクト・ディレクター、プロジェクト・マネージャー、副プロジェクト・マネージャー、TSOC、OPS、ICTC、DOH、DRR、DLT 及び RTP の職員
- ② 日本側専門家への便宜供与（本事業用オフィス及び電気・水道・空調・インターネット回線等の機能設備の提供を含む）
- ③ パイロットプロジェクトに係る費用
- ④ タイ国内での交通安全教育活動・キャンペーン等及びタイ国内でのセミナー・研修参加者の旅費・日当・開催費用

(8) 他事業、他援助機関等との連携・役割分担

1) 我が国の援助活動

バンコク都を対象として「モデル地域交通管制システムの構築を通じたバンコク都渋滞改善プロジェクト」が実施中であり、同事業ではパイロットエリアへの Area Traffic Control（ATC）システムの導入が予定されている。交通環境改善に係り実施されている交通安全対策などの内容や結果について、適宜情報共有していくことを想定している。

2) 他援助機関等の援助活動

2. (3) のとおり。

(9) 環境社会配慮・横断的事項・ジェンダー分類

1) 環境社会配慮

- ① カテゴリ分類：C
- ② カテゴリ分類の根拠：本事業は「国際協力機構環境社会配慮ガイドライン」（2010年4月公布）上、環境への望ましくない影響は最小限であると判断されるため。

2) 横断的事項：特に無し。

3) ジェンダー分類：【対象外】 ■GI（ジェンダー主流化ニーズ調査・分析案件）

<活動内容／分類理由>

本事業では、ジェンダー主流化ニーズが調査・確認されたものの、ジェンダー平等や女性のエンパワーメントに資する具体的な取組みを実施するに至らなかったため。他方、実施中においてジェンダー視点が排除されることの無いように留意して進める。

- (10) その他特記事項
特に無し。

4. 事業の枠組み

- (1) 上位目標：
タイ全国の道路交通事故による死者数が減少する。
指標：1. プロジェクト終了5年後までに道路交通事故による死者数が人口 10 万人あたり XX 人になる。
- (2) プロジェクト目標：
道路交通安全に関する組織能力および実施能力が向上する。
指標：1. プロジェクトで介入した地域において、道路交通事故による死者数がプロジェクト開始時から終了時まで XX%減少する。
- (3) 成果
成果 1：新交通事故管理システム（New-TRAMS）の信頼性および活用状況が改善される。
成果 2：国道および／または高速道路上のパイロット区間での活動を通じて、安全な道路対策が策定・実施される。
成果 3：パイロット地域の県道および／または市町村道において、包括的な交通安全プログラムが実施される。
成果 4：運転免許制度および商業車両の運行管理にかかる交通安全のために陸運行政が改善される。

5. 前提条件・外部条件

- (1) 前提条件
・交通安全関係機関から全面的な協力が得られる。
- (2) 外部条件
・交通安全に関する国家政策の方向性が、タイ政府によって継続的に維持される。
・本事業で育成される MOT および関係機関のスタッフが各担当部署で業務を継続する。

6. 過去の類似案件の教訓と本事業への適用

- (1) 類似案件の評価結果
円借款附帯プロジェクト「ベトナム国 交通警察官研修強化プロジェクト」外部事後評価報告書（2017年11月）によると、当該事業ではプロジェクト指標として入手困難なデータが設定されていたことから、実施機関によるモニタリングの視点を取り入れた指標設定とすることが重要と指摘されている。更に、道路利用者が標識を正確

に理解していない、歩行者が歩道橋を利用せず国道を横切るといった事例が多く見受けられており、交通安全ルールの理解を一層深めるためにドライバーの視認頻度の高い場所へのポスター掲示や運転免許交付・更新時のリーフレット配布など、工夫が必要であると述べられている。

プロジェクト研究「開発途上国における交通安全への取り組み」ファイナルレポート（2016年6月）では、現状把握する際には、一般的な交通状況に加え、普段と異なる行動になりがちな季節的な祭りや儀式についても考慮すべきと述べられている。

(2) 本事業への教訓

本事業では、成果1で改善される New-TRAMS により、統一化された道路交通事故による死亡者数を既存情報として把握することができるようになると想定している。また、プロジェクト活動では交通安全プログラムの有効性評価に必要な手法を策定するとともに、モニタリング・評価の視点を踏まえた指標設定及びデータ収集を行えるように、本件プロジェクトのデザインを行った。

また、交通安全ルールの周知徹底を図り交通安全に一層の効果をもたらすよう、プロジェクト活動では交通違反者や免許更新者を対象とした再教育や啓発活動を行うこととしており、パイロット地域の対象群の特性を適切に捉え、実施手法についても留意する。さらに、タイでは、旧正月やソンクランの際に交通死亡事故が急増する傾向にあるため、これらの時期に特別な措置（啓発・PR 活動の促進など）を遂行するように活動計画に組み込むとともに、交通安全教育、啓発・PR に係る専門家の配置も計画している。

7. 評価結果

本事業は、タイの開発課題、開発政策並びに我が国及び JICA の協力量針・分析に合致し、MOT および関係機関の道路交通安全に関する組織能力および実施能力の向上を通じて同国の交通環境を改善し交通事故死者数の減少に寄与するものであり、SDGs ゴール3「あらゆる年齢のすべての人々の健康的な生活を確保し、福祉を促進する」及びゴール11「包括的で安全かつ強靱で持続可能な都市及び人間居住を実現する」に貢献すると考えられることから、事業の実施の意義は高い。

8. 今後の評価計画

(1) 今後の評価に用いる主な指標

4. のとおり。

(2) 今後の評価スケジュール

事業開始 6 か月以内 ベースライン調査
事業終了 5 年度 事後評価