

No.

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
終了時評価調査報告書

平成 20 年 12 月
(2008 年)

独立行政法人国際協力機構
ベトナム事務所

ベト事
JR
10-51

目次

序文

目次

写真

略語表

評価調査結果要約表

第1章 終了時評価調査の概要

1-1 調査団派遣の経緯

1-2 調査の目的

1-3 調査団の構成

1-4 調査日程

1-5 終了時評価の方法

1-6 主要面談者

1-7 団長所感

第2章 評価の方法

2-1 評価設問と必要なデータ・評価指標

2-2 データ収集方法

2-3 データ分析方法

2-4 評価調査の制約と限界

第3章 プロジェクトの実績

3-1 投入実績

3-2 実施プロセスにおける特記事項

3-3 活動実績

3-4 アウトプットの達成状況

3-5 プロジェクト目標の達成状況

3-6 上位目標の見込み

第4章 評価5項目による評価結果

4-1 妥当性

4-2 有効性

4-3 効率性

4-4 インパクト

4-5 自立発展性

4-6 結論

第5章 提言と教訓

5-1 提言

5-2 教訓

付属資料

1. Minute of Meetings
2. 評価グリッド(和文)
3. 質問票
4. 質問票の回答(集計結果)
5. 訪問先面談録

写真



合同調整会議



カウンターパートとのMM案協議



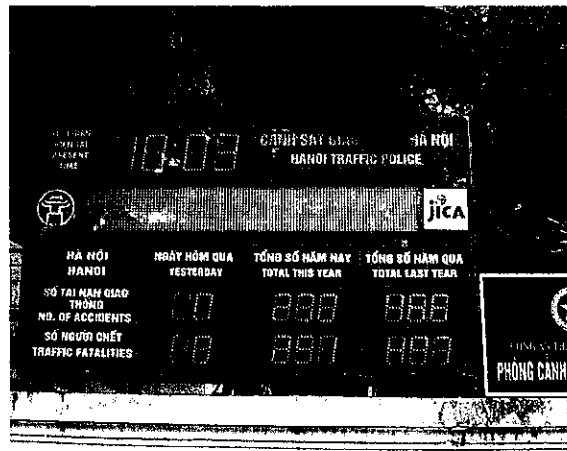
民間委託による駐車帯管理



交通警察部チーム3による交通整理



交通事故のデータ入力チーム



交通警察の事務所前に設置された交通事故
データ表示板

略語表

HDOT	Hanoi Department of Transport	ハノイ市交通局
HPC	Hanoi People's Committee	ハノイ市人民委員会
HTPD	Hanoi Traffic Police Division	ハノイ市交通警察部
HTSC	Hanoi Traffic Safety Committee	ハノイ市交通安全委員会
JCC	Joint Coordination committee	合同調整委員会
JICA	Japan international Corporation Agency	国際協力機構
M/M	Minutes of Meeting	協議議事録
NTSC	National Traffic Safety Committee	国家交通安全委員会
PDM	Project Design Matrix	プロジェクト・デザイン・マトリックス
PMC	Project Management Committee	プロジェクト運営委員会
PMU	Project Management Unit	プロジェクト運営ユニット
PO	Plan of Operation	活動計画表
R/D	Record of Discussion	討議議事録
TRAHUD	The Project for Traffic Safety Human Resource Development in Hanoi	ハノイ交通安全人材育成プロジェクト

評価調査結果要約表 (案)

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 5.0 億円
協力期間	(R/D): 2006 年 7 月 ～2009 年 3 月
	(延長):
	(F/U):
	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(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	
<p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>	
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)	

<p>日本側:</p> <p>専門家派遣: 14名(約85人月)</p> <p>機材供与: 約25,410千円</p> <p>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。)</p> <p>現地業務費負担: 97,530千円(ローカル専門家の備上を含む。)</p> <p>総合交通安全対策パイロット事業工事費: 約71,730千円</p> <p>相手国側:</p> <p>カウンターパート配置: 37名</p> <p>ローカルコストの費用負担: 約13,910千円(120,763米ドル)</p> <p>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)</p> <p>施設提供: プロジェクト事務所・研修室(2か所)</p>

2. 評価調査団の概要

調査者	(担当分野: 氏名 職位)	
	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)
	2. 小林 謙一(調査企画)	JICA ベトナム事務所 所員
	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
	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一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、ローカル専門家が備上され(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术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、ハノイ市と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る。

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、そのためのデータが十分にはそろっていないこと、並びに上位下達的な計画策定方法が一般的であることにより、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、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方で確認がなされた。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える。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

Summary of Terminal Evaluation

I. Outline of the Project	
Country : Socialist Republic of Vietnam	Project title : The Project for Traffic Safety Human Resource Development in Hanoi
Issue/Sector : Transport/Traffic	Cooperation scheme : Technical Cooperation Project
Division in charge : JICA Vietnam Office	Total cost : 500 million yen
Period of Cooperation	(R/D): July, 2006-March, 2009 Partner Country's Implementing Organization : 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
	(Extension): (F/U) : Supporting Organization in Japan : National Police Agency, Japan
Related Cooperation :	
I-1 Background of the Project	
<p>Since the late 1980s, Vietnam has been experiencing a rapid economic growth and increased motorization. In parallel, the improvement of infrastructure has enabled high mobility and velocity. As a consequence, the number of traffic accidents and fatalities has constantly increased over the last years. Recognizing that traffic safety is one of critical social issues facing the country, the Government of Vietnam (GOV) established in 1997 the National Traffic Safety Committee (NTSC) and local traffic safety committees in each province to implement traffic safety measures. In Hanoi, the capital city of Vietnam, the Hanoi Traffic Safety Committee (HTSC) was established and various traffic safety measures have been conducted. Despite the decrease in the number of traffic accidents, there still are a constant number of fatalities of more or less 500 persons per year. In response to this situation, the number of flyovers and traffic signals were introduced through the infrastructure development projects finance by JBIC (then) and the World Bank. JICA also conducted a number of technical studies and model projects in Hanoi.</p> <p>It is within this context that GOV requested the Government of Japan to conduct a technical cooperation project on traffic safety human resource development for Hanoi based on the results of the technical studies and model projects. In June 2006, the Record of Discussion and the Minutes of Meeting were concluded for "the Project for Traffic Safety Human Resource Development in Hanoi (TRAHUD, hereinafter referred to as the Project)." JICA and Hanoi People's Committee (HPC) started the Project in July 2006.</p>	
I-2 Project Overview	
(1) Overall Goal	
The road traffic conditions are improved.	
(2) Project Purpose	
Traffic safety measures in Hanoi are improved.	
(3) Outputs	

Output 1: To establish a system for planning, implementation and evaluation of comprehensive traffic safety measures in Hanoi;
 Output 2: To improve abilities of traffic policemen of the Hanoi Traffic Police Division (hereinafter referred to as "HTPD") for traffic enforcement;
 Output 3: To improve abilities of traffic inspectors of the Hanoi Transport & Urban Public Works Service (hereinafter referred to as "HDOT") for traffic enforcement;
 Output 4: To improve abilities of officers of HDOT for traffic management and road facilities;
 Output 5: To improve abilities of officers of the Hanoi Traffic Safety Committee (hereinafter referred to as "HTSC") for traffic safety education.

I-3 Inputs (as of December 2008)

Japanese side

Experts: 14 persons (85 M/M)
 Provision of machinery/equipment: 25,409,209 Japanese yen (220,635USD)
 Trainees received: 20 (excluding 9 co-funded by the Vietnamese government)
 Operational expenses support: 97,530,000 Japanese yen (846,879 USD)
 Pilot Project Construction Cost: 71,731,740 Japanese yen (622,866 USD)

Vietnamese side

Counterpart: 37
 Operational cost: 13,907,550 Japanese yen (120,763 USD)
 Pilot Project Construction Cost: 28,791,000 Japanese yen (250,000 USD)
 Facilities: 2 Project offices at the Traffic Control Center of Public Security and the Building of Inspectorate Division, HDOT.

II. Evaluation Team

Members of Evaluation Team	Mr. Hozumi KATSU TA (Leader) Senior Program Formulation Officer, JICA Vietnam Office Mr. Kenichi KOBAYASHI (Evaluation and Planning) Officer, JICA Vietnam Office Ms. Kazumi SHIMAOKA (Evaluation and Analysis) Researcher, Global Link Management, Inc. Ms. Hoang Thi Tuat Program Officer, JICA Vietnam	
Period of Evaluation	20/Nov/2008~ 3/ Dec/ 2008	Type of Evaluation : Terminal Evaluation

III. Results of Evaluation

III-1 Project Performance

-Project Purpose: Traffic safety measures in Hanoi are improved.

【Indicator】

Degree of improvement of traffic safety measures conducted by HTPD and HDOT

The project purpose is mostly achieved because the traffic measures conducted by HTPD and HDOT have been improving steadily. The actual ability of human resources in counterpart agencies has been enhanced. It is therefore required that new knowledge is to be regularly updated and provided to concerned officers to enable them to implement comprehensive traffic safety measures in a sustainable manner. In order to achieve project purpose and ensure project sustainability, the remaining issue is to improve rational planning, implementation and evaluation of comprehensive traffic safety measures in Hanoi.

- Outputs

Output 1: To establish a system for planning, implementation and evaluation of comprehensive Traffic safety measures in Hanoi.

Output 1 has been achieved partially and will be achieved further toward the end of the Project period. Mainly Output 1 under TRAHUD aims at the improvements of planning capacity of counterpart agencies in development of comprehensive traffic safety measures in Hanoi. Hanoi People's Committee has established annual traffic safety plan which includes traffic safety and congestion alleviation measures. Nonetheless, in order to address such a current rapid motorization, it is necessary to improve rational planning and promote the development of traffic safety 5 year action plan. In addition to supports in sectors like engineering, education and enforcement, TRAHUD also helps to improve planning capacity.

- The establishment of the PMU, instead of PMC, of the Project had taken more than 4 months after the dispatchment of Japanese Experts in July 2006 resulting in the delay of the allocation of the Vietnamese counterparts, although the Vietnamese government took action immediately after the establishment of PMU by making quick decisions on budget for the Project activities.
- The development of comprehensive traffic safety plans (including Traffic Safety Plan and Human Resource Development Plan) is undertaken in the context that traffic safety situation is getting complicated in expanded Hanoi while the City Traffic Safety Committee has been re-structured under Decision 1189/QĐ-UBND ngày 09/10/2008. Therefore, completion of development of traffic safety measures in Hanoi requires more efforts and enhanced cooperation between JICA Experts and HTSC and other counterpart agencies.
- The Project planned to incorporate proposals on institutional and regulatory improvement into on-going JICA Study for National Road Safety Master Plan.

Output 2: To improve abilities of traffic policemen of Hanoi Traffic Police Division for traffic enforcement.

The achievement level of Output 2 is high. The ability of traffic policemen of HTPD and others taking part in training activities for traffic enforcement has been improved very much.

- The training curriculum and materials on traffic enforcement have been developed and utilized in training programs, which have been prepared and organized in collaboration with training institutes. The numbers of traffic policemen who attended the short-term training amounts already 359 including 130 traffic policemen and 229 social order policemen. The result of the examination at the end of the course marked high score.
- On-the-job training (OJT) through 2 Comprehensive Traffic Safety Pilot Projects and 3 CDP Projects were highly considered as an access to new knowledge and technology in a practical manner and they improved traffic enforcement and traffic accident data collection practice.
- However, it was observed by most Japanese experts that the planning ability of traffic police should be further improved in terms of fundamental knowledge on traffic engineering and experience in rational planning.

Output 3: To improve abilities of traffic inspectors of Hanoi Transport & Urban Public Works Service (hereinafter referred to as "HDOT") for traffic enforcement

The achievement level of Output 3 is high. The ability of traffic inspectors of HDOT for traffic enforcement has been gradually improving.

- The training curriculum and materials on traffic enforcement have been developed and utilized in training programs, which have been prepared and organized in collaboration with training institutes. The numbers of traffic inspectors who attended the short-term training amounts to more than 90. The result of the examination at the end of the course marked high score.
- OJT through 2 Comprehensive Traffic Safety Pilot Projects and "Traffic Safety Inspector CDP Project" dealing with parking and noise & gas emission control was considered as an access to new knowledge, equipment and know-how in a practical manner and they improved traffic enforcement practice. Part of the CDP Project implemented in Hoan Kiem District had been

developed to form a new parking management pilot activity.

- Most Japanese experts observed that the planning ability should be further improved in terms of fundamental knowledge on traffic engineering and experience in rational planning.

Output 4: To improve abilities of officers of HDOT for traffic management and road facilities

The achievement of Output 4 was considered to be moderate. The improvement degree of the ability of HDOT officers, engineers and staff including those from some companies for traffic management and road facilities, the improvement of ability had not been highly recognized.

- The training curriculum and materials on traffic management have been developed and utilized in training programs, which have been prepared and organized in collaboration with training institutes. The numbers of HDOT officers who attended the short-term training amounts to more than 86. The result of the examination at the end marked satisfactory score.
- OJT through 2 Comprehensive Pilot Projects and “Traffic Safety Standing Group CDP Project” were considered as a practical access to new knowledge and technology.
- HDOT officers had been highly involved in the Comprehensive Pilot Projects, while their participation in the CDP Project had not been very active due to the workload of other duties, and therefore technology transfer from the Japanese experts was limited.
- Most Japanese experts observed that the planning ability of HDOT’s officers also should be further improved. “Traffic Safety Standing Group CDP Project” was intended to develop the capacity of HDOT in planning, coordinating and implementing traffic safety measures. However, the further involvement of HDOT had been expected.

Output 5: To improve abilities of officers of Hanoi Traffic Safety Committee (hereinafter referred to as “HTSC”) for traffic safety education

Output 5 has been highly achieved. Ability of HTSC officers for traffic safety education has improved very much.

- The Project conducted various publicity activities as part of Comprehensive Pilot Projects by organizing campaigns and utilizing TV, radio and newspapers covering the whole country. Most stakeholders stressed that their message on traffic safety clearly reached to the public and raised the people’s awareness and changed their behaviour to follow traffic rules. Furthermore some stakeholders even pointed out that publicity activities of Comprehensive Pilot Projects caused large impact on political leaders’ and decision makers’ minds.
- HTSC for traffic safety education dispatched one full time officer for the Project for about one year to produce core staff dealing with traffic safety education. OJT through 2 Comprehensive Pilot Projects along with training programs in Japan were considered as an access to new knowledge and technology, improving capacity to organize publicity activities.
- The Project activities in traffic safety education also had been successful in expanding the network of stakeholders through organizing journalists into “Hanoi Road Safety Press Club” and working with communities and local groups at the grassroots level.

III-2 Implementation Process

- The Project dealing with traffic safety covers a variety of areas and activities with many stakeholders. The indicators which were previously set jointly by the Japanese and Vietnamese sides were not well objectively verifiable; therefore, they made it difficult for the stakeholders to share the overall picture and to monitor the progress and performance of the Project in a harmonized manner.
- The Project had been facing many challenges and had to manage by trial and error. Externally, it encountered an unexpected municipal merger in August 2008 and the following institutional restructuring of HDOT and HTSC against the rapidly growing social and political needs for traffic safety measures caused by heavy motorization and congestion. Major

internal challenges among others were the delay of establishment of PMU and the allocation of counterparts at the beginning of the Project, and the necessity to change strategy after finding it difficult to produce lecturers for training courses from within HTPD and HDOT. Quickness and flexibility were must to cope with them and go ahead.

- In its new direction of human resource development, the establishment of training courses to provide fundamental knowledge was channelled for mobilizing external lecturers to produce sustainable training programs by enhancing collaboration with other institutions, and the Project also focused on OJT to transfer new knowledge and technology through practical exercise on the ground. There is no doubt that this change have contributed greatly to the achievement of Project Purpose.

III-3 Summary of Evaluation Results

(1) Relevance

The relevance of the Project is very high.

The overall goal and project purpose are highly relevant to the Vietnamese policy. The Project was appreciated by the Vietnamese side with its responsiveness to the acute need for traffic safety measurements in Hanoi and the country. Also, it is consistent with the needs of the target group, “traffic policemen,” “traffic inspectors,” “traffic engineers” and other related officers to traffic safety in Hanoi. In addition, it is positioned as part of “promotion of economic growth and strengthening of international competitiveness” approach in Country Assistance Program for Vietnam. Thus the objective of the Project is consistent with the Japanese ODA policy.

(2) Effectiveness

At the time of terminal evaluation, the project purpose is mostly achieved. The actual ability of human resources in counterpart agencies, the key factors attributing to such improvement, has been enhanced. Nonetheless, Output 1: “To establish a system for planning, implementation and evaluation of comprehensive traffic safety measures in Hanoi” should continue to be improved.

All 5 outputs are essential for the Project Purpose to be realized and they have been contributing to the achievement of the Project Purpose. Stakeholders have observed that capacity development of personnel engaged in 3E of traffic safety, i.e., enforcement, engineering and education (Output 2, 3, 4 and 5) had shown immediate effects in improving traffic safety practice on the ground even on a pilot basis. The establishment of traffic safety measures in the form of “Traffic Safety Plan” and “Human Resource Development Plan” (Output 1) was considered to construct the enabling machinery, within which traffic safety stakeholders would play their roles in a harmonized and effective manner so that traffic safety measures as an integrated system could produce maximum benefit to the public.

The necessity to change strategy on human resource development was identified after finding it difficult to produce lecturers for training courses from within HTPD and HDOT. The new direction was agreed and the establishment of training courses to provide fundamental knowledge was channelled for mobilizing external lecturers to produce sustainable training programs, by enhancing collaboration with other institutions such as Police Academy and Construction University. In addition, the Project also added on-the-job training components for technology transfer by introducing Capacity Development Pilot Projects for each counterpart organization. This modification of PDM based on the lessons learnt from the first year’ s performance was appropriate and has contributed greatly to the achievement of Project Purpose.

(3) Efficiency

The efficiency of the Project is high. Input by both Japanese and Vietnamese sides were mostly necessary and sufficient to produce the intended out pit for the following reasons.

[Input from Japanese Side]

- Short-term experts were dispatched in various field and played the role in each designated area of the Project. The quality and quantity of the dispatch of Japanese experts were mostly appropriate. However, most Japanese experts pointed that the duration of total assignment

- was rather short to conduct technology transfer activities for human resource development.
- To cover the absence of Japanese experts and to provide local insights to the Japanese experts, the local experts have been mobilized during the implementation of the Project.
 - The Japanese side provided necessary equipment for technology transfer. Some Japanese experts and Vietnamese counterparts, however, pointed that some equipment were not enough in quantity and/or in quality.
[Input from Vietnamese Side]
 - Delay of the allocation of counterparts affected the smooth implementation of the Project at its early stage, although the Vietnamese government took immediate action to cover the delay by making quick decisions on budget to implement the Project activities.

(4) Impact

The effects of the projects reached much broader beyond the group of stakeholders in Hanoi by the transmission of mass media like TV, radio and newspaper organized by publicity activities of the Project. The message on traffic safety clearly reached to the public and raised the people's awareness and changed their behaviour to follow traffic rules. Furthermore the publicity activities of the projects caused large impact on political leaders and decision makers, leading to new plans to utilize new technology such as left-turn signals, lane separation and pedestrian signals which contributed to the improvement of road users' awareness in Hanoi. The projects have also strengthened the coordination with other educational and training institutions, and organizations in traffic management and road facilities.

No negative impacts have been observed.

(5) Sustainability

The sustainability of the Project effects remains still uncertain although there are a couple of prospective indicators as follows:

GOV's commitment to traffic safety is very decisive. The Government and Hanoi City issued a couple of Decrees and Decisions on traffic safety measures, and led to the recent restructuring of HTSC with its executive office responsible for policy making and implementation of traffic safety measures by organizing and coordinating its umbrella organizations. This improvement indicates the sustainability of the Project's effects.

In terms of financial sustainability, human resource development is essential to development of comprehensive traffic safety measures in a sustainable manner. A post project challenge is how to deliver training programs including budget availability. Under Decision 1189 to establish HTSC, HTSC is given its own budget to perform traffic safety measures in the city. Therefore, the budget can be utilized for traffic safety measures as a whole with the timely development of a rational plan. In doing so, TRAHUD achievement would have a good prospect for being sustained. Although the CP agencies do have regular budget for operation, they are in need for budget from HTSC so as to continue training programs that they had carried out in cooperation with Police Academy, the Construction University.

As for technical sustainability, the significant challenge of the Project for technology transfer was the introduction of CDP Project which was designed as on-the-job training with Japanese Experts to improve the essential ability to conduct normal duties. Therefore, once skills were acquired through the CDP Projects, then they should be shared and transferred from one to another by working together in a team and updated within as institutional capacity. This is the concept of CDP Project to ensure technical sustainability on an individual basis, and it was somehow successful. To promote technical sustainability at an organizational level, JICA experts and TRAHUD counterpart agencies should jointly work on Human Resource Development Plan, i.e., the Output 1 of the Project, to ensure technical sustainability.

III-4 Factors promoting sustainability and impact

(1) Promoting factors

- It is commonly agreed that the Government pay strong attention to traffic safety issues and is eager to respond to the public demand as the traffic congestion in Hanoi

has become more and more chronic and damaging. The restructuring of HTSC is the best example to show the Government's commitment to the traffic safety of new Hanoi.

(2) Factors inhibiting sustainability and impact

- 4 months' delay of the establishment of implementing machinery of the Project, i.e., Project Management Committee, in practice Project Management Unit, together with the delay of Vietnamese counterparts' deployment had affected the smooth implementation of the Project at its early stage although the City government immediately responded after the establishment of PMU by making quick decisions on budget for the Project activities.
- After Hanoi – HaTay merger, many agencies which were involved in comprehensive traffic safety, have their functions & organizations enhanced. However under TRAHUD, replacement of some counterpart personnel due to the municipal merger had affected the smooth technical transfer from Japanese experts to some extent.
- Most Japanese experts felt that the rational planning and practice of comprehensive traffic safety measures need to be improved to cope with current complicated traffic safety situation in Hanoi.

III-5 Conclusion

Project purpose is mostly achieved by the end of the Project period as follows:

Capacity development, which is the most essential portion of the Project, has been almost achieved due to the application of practical approach considering actual situation of counterparts. Acquiring of basic knowledge through short term training has been successfully implemented. Result of the test conducted at the end of training showed relatively high score. Capacity to practice normal duties was upgraded through the OJT (Comprehensive Pilot Projects and Capacity Development Pilot Projects). Though the level of improvement attained by the OJT is not shown in a quantitative manner unlike short term training, the evaluation by Japanese experts showed high achievement in most of the fields.

On the other hand, Project purpose "improvement of traffic safety measures" will be more completely achieved with the establishment of traffic safety 5 year action plan, establishment of a system for planning, implementation and evaluation of comprehensive traffic safety measures in Hanoi through ensure project sustainability will be ensured.

III-6 Recommendations

(1) Measures to be implemented before the termination by the Project

- Review of objectively verifiable indicators;
- Sustainable training programs for traffic policemen, inspectors and traffic engineers
- Institutionalization of Capacity Development Pilot Projects
- Comprehensive Traffic Safety Pilot Projects
- "Traffic Safety Plan" and "Human Resource Development Plan"

(2) Extension of project period

Both the Japanese and Vietnamese sides confirmed that it was strongly recommended to extend the project's cooperation term for another one year until 31st March, 2010. In addition, both confirmed that recommended activities during the said extension period of the Project should be implemented with sufficient coordination from the HTSC leadership.

III-7 Lessons Learned

- Role of educational institutions for teaching basic knowledge on traffic safety
- Effectiveness of pilot project as OJT
- Necessity of intensified baseline survey and close monitoring of complicated project

END

第1章 終了時評価調査の概要

1-1 調査団派遣の経緯

ベトナム国（「ベ」国）では、急速な経済成長に伴い、交通量も増大し、さらに交通事故も増加した結果、2002年の全国の交通事故死者数は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（主としてバイク事故）である。）このため「ベ」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。事故原因の7～8割が、運転手の交通安全意識の欠如によるものであるが、ドライバーの交通マナー向上に対して有効な手段は取られておらず、さらに交通規制・制度や交通事故の基礎的なデータベースも十分には整備されていない。

首都ハノイ市でも、ハノイ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ため、交通事故数については減少してきているものの、事故死者数は2002年に532名のピークを記録して以後、横這いのままの状態である。こうした中、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、効果的な取締りまでの、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求められている。

このような状況下、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ー（通り）～コーザイ（通り）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てきた。

このような実績から、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を行い、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、上記改善モデルをさらに継続・発展させ、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、同事業の成果を踏まえた国内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。

今般、協力期間が残り5ヶ月となったところ、終了時評価調査を実施し、評価の結果について、合同調整委員会（Joint Coordination Committee: JCC）を開催して、ベトナム国側、日本側関係者への報告、意見交換を行い、協議議事録（Minute of Meetings: M/M）において合意内容を確認した。

1-2 調査の目的

- (1) R/D 及び PDM 等の資料に基づき、これまでのプロジェクト活動について実績及び実施のプロセスの検証を行う。
- (2) (1)の検証を踏まえて、評価5項目(妥当性、有効性、効率性、インパクト、自立発展性)の観点から、プロジェクトの評価を行う。
- (3) (2)の評価結果を踏まえ、提言、教訓を導き出す。
- (4) (1)~(3)の内容を M/M として取りまとめ、ベトナム側 C/P と共通認識を形成する。
- (5) 上記評価結果を踏まえ、フォローアップの必要性を検討する。

1-3 調査団の構成

- ・総括：勝田 穂積 (JICA ベトナム事務所 企画調査員 (運輸インフラ))
- ・評価分析：嶋岡 和美 (グローバル・リンク・マネージメント(株)社会開発部 研究員)
- ・調査企画：小林 謙一 (JICA ベトナム事務所 所員)
- ・調査企画サポート：Hoang Thi Tuat (JICA ベトナム事務所 所員)

1-4 調査日程

Date	総括・評価企画	評価分析
17 Nov (mon)	TV meeting (対処方針会議)	
18 Nov (Tue)	Distribute QA to C/P	
19 Nov (Wed)		Flight (Tokyo18:15⇒Hanoi21:50)
20 Nov (Thu)	AM: <u>Explain about QA to C/P.</u> PM: Meeting with JICA and Expert	
21 Nov (Fri)	AM: <u>CC to Director of Hanoi Traffic Police Dep.,</u> <u>CC to Director of Inspectors Dev.</u> PM: <u>CC to Director of Hanoi Department of Transport</u> Collect answers of QA from C/P	
22 Nov (Sat)		Analyzing answers of QA
23 Nov (Sun)		Analyzing answers of QA
24 Nov (Mon)		Interview from C/P
25 Nov (Tue)	AM: Interview from C/P PM: <u>CC to Vice Chairman of HPC</u>	
26 Nov (Wed)		Interview from C/P
27 Nov (Thu)	Drafting M/M	

28 Nov (Fri)	<u>Discussion of M/M with C/P</u>	
29 Nov (Sat)	Modifying M/M	
30 Nov (Sun)	Preparation for JCC	
1 Dec (Mon)	<u>Discussion of M/M with C/P</u>	
2 Dec (Tue)	<u>PM : JCC(Joint Coordination Committee) and Signing of M/M</u>	
3 Dec (Wed)	Report to Embassy of Japan Report to JICA office	Flight (Hanoi23:55 ⇒Tokyo(+))07:20)
4 Dec (Thu)	Arrive in Tokyo	

1-5 終了時評価の方法

本調査における評価の視点は経済協力開発機構開発援助委員会（Organization for Economic Cooperation and Development:Development Assistance Committee:OECD-DAC）が提唱する評価5項目（後述）を用い、JICA評価ガイドライン 2004年2月版に示される要領を基本とした。本件終了時評価での主な調査分析方法は以下のとおり。

- (1) 既存の文献、報告書等をレビューし、プロジェクトの実績（投入、活動、成果、プロジェクト目標達成等）や実施プロセスを整理、分析する。
- (2) 既存のPDMを確認し、評価5項目ごとの調査項目とデータ収集方法、調査方法を検討し評価グリッドを作成、さらに実施機関関係者、プロジェクト専門家、C/P等に対する質問票を作成する。
- (3) 上記質問票の回答を収集し、整理分析を行う。
- (4) プロジェクト・サイクル・マネジメント（Project Cycle Management:PCM）手法に基づき、2008年11月時点におけるプロジェクトの評価を実施し、ベトナム国側、日本側の双方でプロジェクトの実績と実施プロセスでの重要事項の検証を行う。
- (5) 本件は日本側の評価調査団による評価調査であり、日越の合同評価ではないが、今後のプロジェクト運営や教訓活用のためにハノイ市のプロジェクト運営関係者とはミニッツ協議を通じて共通認識を形成する。

評価5項目の定義

評価五項目	JICA 事業評価ガイドラインによる定義
妥当性	プロジェクトの目指している効果（プロジェクト目標や上位目標）が受益者のニーズに合致しているか、問題や課題の解決策として適切か、相手国と日本側の政策との整合性はあるか、プロジェクトの戦略・アプローチは妥当か、公的資金であるODAで実施する必要があるかなどといった「援助

	プロジェクトの正当性・必要性」を問う視点。
有効性	プロジェクトの実施により、本当に受益者もしくは社会への便益がもたらされているのか（あるいはもたらされるのか）を問う視点。
効率性	主にプロジェクトのコストおよび効果の関係に着目し、資源が有効に活用されているか（あるいはされるか）を問う視点。
インパクト	プロジェクトが実施によりもたらされる、より長期的、間接的効果や波及効果を見る視点。この際、予期しなかった正・負の効果・影響も含む。
自立発展性	援助が終了しても、プロジェクトで発現した効果が持続しているか（あるいは持続の見込みはあるか）を問う視点。

出所：プロジェクト評価の手引き（JICA 事業評価ガイドライン）、2004年2月。

1-6 主要面談者

ベトナム側

ハノイ市人民委員会：HPC

- Mr. Nguyen Van Khoi (Deputy Chairman)

ハノイ市交通局：HDOT/ Hanoi Department of Transport

- Mr. Nguyễn Quốc Hùng (HDOT's Director, PMU's Director)
- Mr. Phạm Hữu Nam (Head of Urban Traffic Division, Project Coordinator, Head of Engineering Working Group)

ハノイ市交通局監査室：HDOT Inspection

- Mr. Thach Nhu Sy (Chief Inspector of Hanoi Department of Transport, Head of Propaganda Working Group)
- Mr. Hoàng Văn Mạnh (Deputy Chief Inspector of HDOT)
- Mr. Trần Nhật Quang (Deputy Chief Inspector of HDOT)
- Mr. Nguyễn Mạnh Cường (Head of Hoan Kiem Inspector)
- Mr. Trần Đăng Hải (Deputy Chief Inspector of HDOT)
- Mr. Hà Vinh Quang (Head of Transport Inspection Team)
- Mr. Phạm Thành Lâm (Inspector of Transport team)
- Mr. Vũ Văn Dũng (Deputy Head of Personnel Dept. Inspection Division)

ハノイ市交通局技術者グループ：HDOT Engineer Group

- Mr. Nguyen Minh Truc (Deputy Head of Traffic Safety Division, Deputy Chief Administration of Executive Office of the restructured HTSC),
- Mr. Tran Anh Tuan (Deputy Head of Urban Traffic Division),
- Mr. Pham Thanh Tung (Deputy Head of UTD),
- Mr. Luong Duc Thang (UTD)、4名

ハノイ市交通警察部：HTPD

- Dao Cong Hai (Director of Hanoi Traffic Police Department)
- Mr. Nguyễn Văn Ngoàn (Deputy Head of Traffic Police Department, Head of TRAHUD Enforcement Working group)
- Mr. Nguyễn Hồng Thái (Head of Traffic Accident Examination working group)

- Ms. Nguyễn Hồng Nhung (General Affairs)
- Mr. Đặng Thành Trung (Officer of Traffic Police No.3,)
- Mr. Trần Đức Thắng (Officer of Traffic Signal Center)
- Mr. Phạm Quang Minh (Officer of Traffic Signal Center)
- Mr. Tran Ngọc Anh (Head of General Affairs Section)
- Mr. Nguyen Trong Nho (Leader of Team3)
- Mr. Doan Van Hoa (Leader of Escort Team)

ハノイ市交通安全員会交通安全教育小委員会：HTSC

- Mr. Nguyen Van Bong (Chief of HTSC's Propaganda & Education Committee, Deputy Chairman of Ideological Propaganda & Education Commission of Hanoi Committee of the Communist Party Vietnam,
- Mr. Pham Quoc Ban (Director of Hanoi Information & Communications Department, Deputy Chairman of HTSC)
- Mr. Nguyen Hong Long (Head of Ideological Indoctrination Division)
- Ms. Dang Thuong Hoai (Deputy Head of Public Opinion Division)

公安省人民警察学院：Police Academy

- Dr. Pham Trung Hoa (Dean of Traffic Police Faculty, Captaint, People's Police Academy)

日本側

技術協力プロジェクト・チーム

- Mr. Michimasa Takagi (Chief Advisor, Traffic safety planning)
- Mr. Hisao Akiyama (Traffic regulation & Enforcement)
- Mr. Shigeru Yanai (Traffic regulation & Enforcement)
- Mr. Takeshi Saito (Traffic regulation & Enforcement)
- Mr. Yosui Seki (Traffic Safety Campaign)

国際協力機構ベトナム事務所：JICA Vietnam Office

- Mr. Mr. Hozumi KATSU TA (Senior Program Formulation Officer)
- Mr. Kenichi KOBAYASHI (Officer in charge)

1-7 団長所感

(1) 当該分野における先駆的事例

都市化は開発の過程で必ず起こる事象であり、とりわけ都市交通はその要として人・物の移動を通じて経済活動を支える役割を果たすだけに、この機能強化は途上国にとって開発上きわめて重要な課題である。これまで多くの国で経済発展に伴い増大する都市交通需要をさばくための対策が講ぜられ実施されてきた。その中では、ややもすると抜本的な容量増を可能とするインフラ面の対策が重要視されてきた。

今回のプロジェクトは、インフラ開発の重要性を十分認識しつつも、その拡充によっても引き起こされる、いわば陰の部分に光を当てたプロジェクトである。すなわち、交通安全は開発国、途上国を問わず発展に伴い発生する大きな社会問題であり重要な課題ではあったが、経済成長などへの直接的な貢献を考えにくい点もあり、経済協力を考える面では

優先度が必ずしも高くなかった分野であると言えよう。従って、JICAにとって、交通安全を前面に取り上げ、行政組織を対象とした人材育成を図る協力として、本技術協力プロジェクトは先駆的といえる。しかも本プロジェクトは業務実施契約に基づきコンサルタントが実施しているものであり、その点でも新しい。

技術協力プロジェクトは、本分野での主流であった開発調査によるマスタープランやフイービリティ調査とは先方への対応が異なるため、以下にも記すように経験不足と思われる対応がいくつか見られる。ただし今後も、こういったソフト面への対応の必要性がますます強まってくると思われるだけに、今後続くプロジェクトに対する一つの重要な事例を提供するものである。しかも、交通混雑に対しても大規模なインフラの整備とともに交通管理面での強化の必要性が叫ばれており、交通安全と交通管理とは共通面が多いだけに、本案件はこういった動きへの対応も併せ持っている。

交通分野において、今後ますます増加するであろう交通管理などのソフト面への協力の先駆者として、本件が実施された意義は大きいといえる。

(2) 人材育成面で十分な進展が認められ、プロジェクト目標は概ね達成される見込みである

(3) でも触れるが、人材の育成の面では、現状を踏まえた取り組みにより確実な進展が認められる。

基礎的な知識習得を重視した短期研修では、それぞれの分野で研修後行われたテストで好成績を収めており、基礎知識の取得が着実になされたものと考えている。一方、実務に対する能力は、総合的パイロットプロジェクトおよび課題別パイロットプロジェクトを通じその向上が図られた。パイロットプロジェクトについては短期研修ほどの定量的な達成レベルの指標は示されていないが、日本人専門家によるレベルの確認などが行われている。これによると、部門によってばらつきはあるものの、交通技術分野の一部を除きそれぞれの分野で、一定水準以上の能力の向上が認められている。課題別パイロットプロジェクトは、警察、監査、技術、教育にかかる組織の一部の業務を対象としたものではあるが、それらは交通安全上重要な柱となる業務であり、これらの多くにおいて能力向上が認められていることは、今後全体として実務面での能力向上につながっていくことが期待できることを示すものである。

一方、人材育成が本件プロジェクトで最も重要な部分ではあるものの、人材が構成する組織、そして、交通安全の場合には制度的な枠組みがある程度しっかりしないと、交通安全対策の真の意味での改善につながらない。なぜなら、交通安全対策は、一部局による活動ではなくまさに総合的な施策であり、関連する多くの機関の協力を持ってはじめて十分な機能が発揮される課題だからである。このために、PDMでは成果1で交通安全対策に関する立案、実施、評価の体制の確立を掲げている。しかし、この点については更なる努力の必要性が残っており、依然として改善の余地が大きい。この原因については、別の項目

で触れるが、このため5項目評価の自立発展性の部分で十分な評価にならなかった。

ただし、縦割り組織同士が合理的な計画を持ち寄りきちんと調整を取りながら一つの計画（交通安全計画）を作成し、その下に一つの目標に向かって行動できる、ということはかなり難しいことであり、その達成に長期間を要することは発展国においても経験してきているところといえよう。特に、ベトナムの場合、上意下達的な考え方が一般的であったように思われ、下からの積み上げによる計画作りはあまりなじみがないとも言える。したがって、この点を必要以上に強調し、目標の達成が低いと評価するのは現実的とは言えないが、自立発展性の確保へ向けた更なる努力が不可欠であると考えます。

(3) 現状への適合を重視した人材育成計画の実施

今回のプロジェクトでは人材育成については現実を直視し当初の PDM の考え方を修正しつつ現状への適合をどう図るかを模索しながら進められた。PDM を見るだけではわかりにくいですが、大きな点は2つある。

まず第1は基礎的な技術の研修には、その講師のほとんどを人民警察学院や建設大学などいわば教育機関の外部講師を活用することとした点である。こうなったのは、もともとはカウンターパート（C/P）の能力不足が原因ではあるが、交通計画などの基礎知識は常識等で押し量れる単純なものではないので、それなりにしっかりしたところでその基礎を学んでおくことも重要な点である。確かに、このことにより自前の講師がいない形となり、当初予定していた自立発展性に問題を残すのではないかと危惧はあるが、それは、これら教育機関との連携をきちんとつけることで、今後への継続は可能であると考えます。むしろ、今回の技術協力を通じてカリキュラムや研修テキストが作成されており、現場からのフィードバックした教育の材料ややり方が検討されしかもその結果が教育機関にも蓄積された点はよかったと思われる。このことは、特に交通計画などの技術の教育については、教育機関と実務機関とでそれなりに役割分担があるべきであり、その分担関係を本分野ではある程度明確にされたと考えられることも出来る。

2つ目は総合交通安全対策パイロットプロジェクトに加え、課題別キャパシティデーベロブメント（CD）のためのパイロット事業による取り組みがなされた点である。実務に根ざした実用的な技術は、その多くは現場や事務所での日常の活動中に使われるものであり、基礎技術の上に立ってそれぞれの事象に応用されていくもので、座学よりはむしろ毎日の仕事の中で学習されていくべき類のものが多い。このため、日常業務を通じた OJT が理想だといえ、当初の計画でも総合交通対策パイロットプロジェクトを人材育成の柱としていた。しかし、交通安全といっても幅広いだけに、この総合的パイロットプロジェクトを通して得られる個別分野の技術は限定的でもある。そこで個別分野ごとに日常業務でも交通安全上重要と思われる業務のいくつかをピックアップして、それにパイロット事業という形で焦点を当て、その技術を優先的に移転していくという手法を取ってきた。ここで取り上げてきた技術に関しては、それらの重要性に対するきちんとした判断が事前になさ

れていたかどうか計画性には若干疑問もあるが、こういった取り組みが OJT による技術移転としては望ましい形態と思われる。

先方の機関からは、こういった取り組み方であっても人員や予算面での不足が問題点として指摘された。しかし、パイロットプロジェクトで取り上げられた技術は、まさにそれら組織の本来業務そのものであり、将来的に定着していくことにより技術導入時の人員や予算の不足は漸次解消していくものと考えられる。ともかく、この努力により、それぞれの担当部局における交通安全面での主要な業務に関する実務能力の向上が認められ、ばらつきはあるものの、確実な進展が図られつつある。

(4) 今後ともレベルアップの努力が必要な計画調整能力

(2) で述べたように、個別の部局で行うべき交通安全上の日常業務に関する能力の向上はあったものの、全体として合理的な交通安全計画を策定するまでにはさらなる努力が要る。この背景は次の2つが挙げられる。

まず第1は、ハノイ市において市長を議長とする交通安全委員会が設立されていたものの、複雑化する交通環境の中で十分に機能してきているとはいえなかった。2008年8月のハタイ省の併合など市政をめぐる大きな出来事がプロジェクト期間中にあったことなどもある。2008年10月になって交通安全委員会の新体制が発足し関係部局からの22名のメンバーにより構成されることとなった。交通安全委員会は交通安全計画の策定も任務としており、取りまとめ役ともなる市交通局 (HDOT) では長を含め常勤6人の体制で活動を開始している。ただし、まだ始まったばかりであり残念ながら確立には時間がかかると考えられる。

交通安全は、一つの活動だけではなく、さまざまな活動を総合的に適切な形で組み合わせることで効率的で着実な進展が図られるだけに、個別部局の活動計画案を集め重要度や緊急性ならびに予算など調整した上で交通安全計画としてまとめることが必要となる。個別部局の活動は、この全体計画に基づき着実に実施していくことになる。この際の計画調整を実施するのが交通安全委員会であり、その要が事務局である。調整任務は困難を伴うが、すでに、本プロジェクトにおいても、総合交通安全対策パイロットプロジェクトでの活動を始め課題別パイロットプロジェクトにおいても必要に応じ警察、監査、技術及び教育などの各部局間の連絡調整活動が進められてきており、交通安全委員会は事務局を含め、これらの経験からも学びつつしっかりとした体制にする必要がある。

もう一つは、計画づくりに必要なデータの不備をはじめとする論理的な作業不足である。交通安全に関わる担当部局はそれぞれ日常業務をこなしてきていたものの、それはいうなればその場しのぎ的な対応であった。交通事故を例にとって見ても、死傷者の数を確認したり法的な処置を行うためのデータは取られていたが、交通安全対策を念頭に置いたデータではなく、そのデータを交通安全対策の立案に利用することには無理があった。今回のプロジェクトでは、取得すべきデータの中身をその後の交通安全対策に生かせるよう改め

るとともにこれによって集められるデータをデータバンクとして形成しつつある。

このようにして、対策を論理的に考えていく素地が形成されてきつつあるものの、これの活用、すなわち、データを分析してそれを計画まで持っていくことは決して容易ではない。PDMのアウトプット1で交通安全対策にかかる計画・実施・評価の体制整備を掲げている以上、そこまでを含めた能力向上を目指していたと考えることが妥当と考えるが、現時点で判断する限り、アウトプット1とそれ以外のアウトプットとの間のギャップはかなり大きなものがあるのは事実である。

とはいえ、これまでの努力により今まさに、いくつかの部局は計画立案の入り口に立っているわけであり、個別部局の活動計画作りに取り組み始めるべき段階になりつつある。経験の積み重ねこそが重要との観点から、まずは、現在得られるデータに基づき関係機関とも相談しながら交通安全計画を策定してみることが第一歩と考えられる。

(5) 今後の課題

ア. プロジェクト終了時まで達成に向けて努力すべき課題

終了時までに残された4ヶ月弱の期間に、次のような努力が求められる。

① 交通警察官、交通監察官及び交通技術者に対する短期研修の継続実施体制の確立

短期研修は自前の講師ではなく、外部教育機関の講師を活用して実施された。この過程で作成されたカリキュラム及び研修テキストを有効に活用して外部講師による短期研修は今後とも必要であり、継続される必要がある。そのため、外部機関による実施を前提として、場所や予算等の基本条件を当該機関と外部機関とで合意することが必要である。

② 課題別 CD パイロットプロジェクトに対する定着性を見定め

課題別 CD パイロットプロジェクトとして取り上げられた課題は、当初は、組織にとって若干目新しいものであったとしても本来業務であり、きちんとした定着が図られる必要がある。その多くはすでに一定の水準に達しているとされているが、残期間においてより一層の徹底を図り定着を見定める必要がある。

③ 総合交通安全対策パイロットプロジェクトに関する残務の実施

第3年次は新たなパイロットプロジェクトを実施するのではなく第1、第2年次に実施した対策を継続的に調査・分析し必要な改善策をまとめることとなっているが、まだ多くが、今後の作業として残っている。この業務を着実に実施する。

④ 人材育成計画を含む交通安全計画の準備

交通安全計画はこれまで準備されてきたが、C/Pの関与はほとんど限定的で不十分である。とはいえ、Decree16によりハノイ市は交通安全がらみの計画を準備しているところであり、両者の調整を今後計るものとする。なお、その調整は交通安全委員会の決定に基づく指示によることが望ましい。

イ. 中期的な課題

・ 計画・調整能力面の強化

プロジェクトを真に自立発展性を有するものにするためには、現 PDM で掲げているアウトプット1を何らかの形で満足させる必要がある。その要は現在不足している計画・調整能力の強化であり、その鍵は次の2つである。

(ア) 関連機関との十分な調整機能を有する組織の確立と調整能力

(イ) 交通安全計画の内容に関する論理的な組み立て能力

このことについては、既に(4)で細かく書いたが、まとめると次のようになる。計画立案にとっては、現状に関する理解がまず必要であり、そのための基礎となるのがさまざまなデータである。従って、まずデータを調査・収集し、それを整理する必要がある。そのデータを使って現状を分析し場合によっては将来予測も行う。計画立案は、こういったデータを使った作業とともに、問題箇所の現場調査や関係者からの意見などを勘案し作成した計画案を基に関係機関間で合意形成を図るプロセスである。従って説得力のある計画とするにはデータに裏打ちされた合理性と、関係者間の調整が何より求められるところである。

しかしながら、こういった面で、個別部局の基礎データの蓄積不足・計画的業務の経験不足、交通安全委員会の計画・調整業務における経験不足は事実であって、これらの問題を克服するには、データの蓄積・分析、計画案の準備・議論・修正などの経験を通じてレベルアップを図っていく以外になく、時間のかかるプロセスである。特に新しいハノイ市交通安全委員会が本格活動を開始したのはつい最近のことであり、組織としての確立はこれからと考えられる。

今回のプロジェクトでは、個別部局でのデータの蓄積作業が一部開始されているものの、少なくとも日本人専門家と C/P による共同作業での交通安全計画としての計画作りが実施されておらず、残期間で何らかの形の「計画」が作られることになろうが、C/P は計画作りのプロセスについては、あまり経験をしないままとなる可能性が強いものと考えられる。

このため、各部局でのデータ収集及び部局計画案作成能力の強化を含め交通安全委員会での活動を中心とするこのプロセスを経験させるため、プロジェクトの短期(1年程度)の延長の可能性を検討し、自立発展性へ向けた活動への支援を継続することが望ましいと考えられる。

(6) その他の示唆

ア. 業務実施契約による技術協力プロジェクトでのローカル専門家の活用

業務実施契約の技術協力プロジェクトでは、従来の直営の技術協力プロジェクトにくらべ日本人専門家の現地貼り付け期間がどうしても短くなる。このため、日本人専門家の空白期間を穴埋めし、良好な技術移転やコミュニケーションを確保するという観点からローカル専門家(現地人)を活用することが必要となる。今回のプロジェクトでは、このローカル専門家が日本人専門家と C/P との意思疎通をよりよいものにしたばかりでなく、ロー

カル専門家の多くが先方組織の OB であつたりしたことから調整や技術移転上も大きく貢献したことは間違いない。

この意味で、今後ますます増加が予想される業務実施契約型の技術協力プロジェクトにおいて、ローカル専門家をきちんと明示的に扱っていくことも必要ではないかと考えられる。ただし、ローカル専門家が日本人専門家と C/P の間に入った形となることから、極端な場合にはローカル専門家はあたかも C/P のような役回りとなり、本来 C/P が果たすべき機能の阻害要因となる可能性がある、といった点も指摘できる。ローカル専門家は増加傾向にある業務実施契約型の技術協力プロジェクトに不可欠なものだけに、きちんとした役割分担とそれを踏まえた対応が必要となる。

イ. 対象が多岐にわたるものへの対応に不可欠な緊密なモニタリング活動

今回のプロジェクトは、交通安全と一言で言われるが内容的には多岐にわたるものを対象とし、また組織的にはいくつかの異なる部局を相手にした行政能力向上プロジェクトであり、かなり複雑な構造であつた。総合交通安全対策パイロットプロジェクトを柱にして、そこから得られる課題を中心にした人材育成を念頭においていたものと想定されるが、改善を図る対象を具体的に明示しきれていなかったように思われるし、それぞれの個別部局の対応姿勢や課題も異なるため対応も複雑なものが求められた。

このようなことから、個別部門ごとの課題を見出し、その達成の目安をつけるのがなかなか難しく試行錯誤的な取り組みがなされてきた。その結果、技術移転対象内容や達成目標への曖昧さが残り、また、人材育成面でも複数の組織間にバラツキが出ているように思われる。人事異動があつて人が変わってしまったなど個別部門ごとに個別の事情があるので、この結果はある程度やむを得ぬ面もあるが、結局のところ、事前にどこまで調べるか、まだ途中段階でどういった軌道修正をするかであり、そのためには技術協力プロジェクトにおける事前ならびに途中段階での緊密なモニタリング活動の重要性が示されていると思われる。

なお交通分野では従来開発調査といった形態での技術協力が相対的に多かったことから、技術協力プロジェクトに対するなじみが薄く不慣れであつたことも上げられる。これは先方受け入れ機関ばかりでなく、実施するコンサルタントやそれを管理する JICA にも言えることである。

第2章 終了時評価の方法

2-1 プロジェクト・デザイン・マトリックスによる評価手法

本調査では、(1)プロジェクト・デザイン・マトリックス(PDM:プロジェクトの諸要素を論理的に配置したプロジェクトの概要表)に基づいた評価のデザイン、(2)プロジェクトの実績・実施プロセスを中心とした必要情報の収集、(3)「妥当性」、「有効性」、「効率性」、「インパクト」、「自立発展性」という5つの評価の観点(評価5項目)からの収集データの分析、(4)分析結果からの提言・教訓の導出及び報告、という流れに沿って調査を行った。評価5項目の詳細については、後述の「2-3 データ分析方法」を参照のこと。

なお、当該評価手法において活用されるPDMの構成要素の内容は下に示す通り。

表1 PDMの構成要素

上位目標	プロジェクトを実施することによって期待される長期的な効果。プロジェクト終了後3年～5年程度で対象社会において発現する効果。
プロジェクト目標	プロジェクト実施によって達成が期待される、ターゲットグループや対象社会に対する直接的な効果。
アウトプット	プロジェクト目標達成のためにプロジェクトが生み出す財やサービス。
活動	アウトプットを産出するために、投入を用いて行う一連の具体的な行為。
指標	プロジェクトのアウトプット、目標および上位目標の達成度を測るもので、客観的に検証できる基準。
指標データ入手手段	指標を入手するための情報源。
外部条件	プロジェクトでコントロールできないが、プロジェクトの成否に影響を与える外部要因。
前提条件	プロジェクトが実施される前にクリアしておかなければならない条件。
投入	プロジェクトのアウトプットを産出するために必要な資源(人員・資機材・運営経費・施設など)。

出所:プロジェクト評価の手引き(JICA事業評価ガイドライン)、2004年2月。

プロジェクトは、その開始時以降PDMの変更を行い(2008年7月22日のJCCで承認)、活動の一部を変更した。本評価では、プロジェクトの最新のPDMに基づいて評価デザインを確定し、調査を実施した。

2-2 主な調査項目とデータ収集方法

2-2-1 主な調査項目

まず、R/D(2006年5月29日付け、プロジェクト内容の概略を定めたもの)、ミニッツ(2008年7月22日に改定されたPDMを含む)、終了時評価調査に係る事前資料、その他プロジェクトの関係文書、報告書等に基づき、終了時評価の実施手順と調査項目案を策定した。

主な調査項目は次表のとおりである。なお、評価グリッドは、付属資料1を参照のこと。

表 2 調査項目

大項目	中項目	調査項目
0. プロジェクト実績／実施プロセス プロジェクトは何を達成したか(する見込みか)	0-1 投入実績	ベトナム側および日本側の投入実績
	0-2 活動実績	各アウトプットを達成するための活動実績
	0-3 各アウトプットの達成状況	アウトプット1～5の達成状況
	0-4 プロジェクト目標達成度	「ハノイ市における交通安全対策が改善される。」 ハノイ市交通警察部及び市交通局による交通安全対策が改善されたことを示すデータ、情報。
	0-5 上位目標の達成度(見込み)	「ハノイ市において道路交通状況が改善される」ことなるかどうかの見込みを示唆するデータ・情報
	0-6 活動の進捗状況	プロジェクト進捗状況、モニタリング状況
	0-7 実施上の課題とこれまでの取り組み	左記のとおり
	0-8 実施体制と部署間の連携状況	実施体制、連携状況
	0-9 C/Pの業務遂行状況	C/Pの数や能力の適切性、コミュニケーション、積極性
	0-10 相手国実施機関の主体性	ハノイ市(交通局、交通警察部、交通安全委員会)のプロジェクトに対するオーナーシップ
1. 妥当性 プロジェクト実施の正当性、必要性はあるか	1-1 ベトナムの交通安全セクターにおける本プロジェクトの必要性	ベトナム国及びハノイ市の交通安全政策との整合性
2. 有効性 プロジェクト目標は達成されたか	1-1 ハノイ市の道路交通状況を改善するための手段としての適切性	ターゲットグループ(ハノイ市の交通安全を担う職員)のニーズとの適合性
	1-2 日本の開発援助政策との適合性	日本の国別援助計画との整合性
3. 効率性 プロジェクトは効率的に実施されているか	2-1 プロジェクト目標の達成度合い	上記「0-4 プロジェクト目標達成度」に同じ
	2-2 プロジェクト目標達成とアウトプットとの因果関係	アウトプットの実現により、プロジェクト目標が達成されているか。
	2-3 阻害・促進要因、アウトプット・外部条件との因果関係	促進・阻害要因の確認
4. インパクト プロジェクトの長期的、波及的効果はあるか	3-1 「投入」の適正度	C/Pの配置・供与施設の適正度、C/Pの業務管理体制 専門家派遣、研修員受入、供与機材、現地業務費の適正度
	3-2 アウトプット、プロジェクト目標の達成度	上記「0. プロジェクト実績」に既述
	3-3 プロジェクトの支援体制	JCCの実施状況、日本側の支援体制の状況
5. 自立発展性 JICAの協力終了後、その効果は持続するか	4-1 上位目標達成の見込み	上記「0-5 上位目標の達成度(見込み)」に同じ
	4-2 他のプラスのインパクト	プラスの波及効果の事例
	4-3 マイナスのインパクト	マイナスの波及効果の有無確認
5. 自立発展性 JICAの協力終了後、その効果は持続するか	5-1 組織的自立発展性	交通安全対策の制度的・政策的位置づけ プロジェクトの継続実施体制の今後の位置付け
	5-2 財政的自立発展性	カウンターパート機関の予算の確保、財政支援の継続性を確認できる情報
	5-3 技術的自立発展性	研修プログラムの定着性、活用度 課題別人材育成モデル事業の定着性、活用度 養成されたベトナム側人材の定着・活用度 供与機材維持管理能力
	5-4 自立発展性の阻害・促進要因	本プロジェクト効果の自立発展性に対する阻害・促進要因など

2-2-2 データ収集方法

上述の評価デザインに沿って、PDM 記載事項の実績データを中心に、以下の情報源およびデータ収集手法を用いて情報を収集した。

- 1) R/D、M/M、PDM 等のプロジェクト計画文書
- 2) 日本人専門家およびカウンターパートからの聞き取り及び質問票への回答
- 3) 日本側及びベトナム側の投入に関する記録
- 4) 総合交通安全対策モデル事業及び課題別人材育成モデル事業サイト視察
- 5) その他プロジェクトによる記録及び成果品

2-3 データ分析方法

開発プロジェクトを評価する際に国際的に使用される評価 5 項目の観点から、収集したデータを分析し、総合的に価値判断した。評価 5 項目のそれぞれが示す内容は以下の通りである。

- 1) 妥当性： プロジェクトの目指している効果（プロジェクト目標や上位目標）が、評価を実施する時点において妥当か（受益者のニーズに合致しているか、問題や課題の解決策として適切か、相手国と日本側の政策との整合性はあるか、プロジェクトの戦略・アプローチは妥当かなど）を確認する。
- 2) 有効性： プロジェクトの実施により、本当に受益者もしくは社会への便益がもたらされているのかを確認する。また、そのための戦略（アウトプットのたて方）がプロジェクト目標達成に貢献しているのかどうかを確認する。
- 3) 効率性： プロジェクトのコストと効果の関係に着目し、資源が有効に活用されているかを確認する。
- 4) インパクト： プロジェクト実施によりもたらされる、より長期的・間接的効果や波及効果を確認する。予測していなかった正・負の効果・影響を含む。
- 5) 自立発展性： 援助終了後も、プロジェクトにより発現した効果が持続していく見込みがあるかどうかを確認する。

第3章 プロジェクトの実績

3-1 投入実績

R/D、M/MとPDMに沿って、以下に示すとおり概ね予定どおりの投入が行なわれた。

3-1-1 日本側投入

1) 専門家派遣

本件プロジェクト（業務実施型）で終了時評価時までに派遣された短期専門家は、6分野において合計14名である。2009年3月までの見込みで、合計85.54人月(M/M)分が技術移転を目的として投入された。

また、終了時評価時までに備上されたローカル専門家は、延べ35名で、合計191.53人月(M/M)分が投入された。

表3 日本人短期専門家リスト

分野 (指導科目)	専門家氏名
チーフアドバイザー/交通安全計画	高木 通雅
交通規制・取締まり計画（交通規制・取締まり1）	斎藤 威
交通規制・誘導（交通規制・取締まり2）	秋山 尚夫
交通取締まり（交通規制・取締まり3）	津村 武雄
交通事故分析（交通規制・取締まり4）	菊池 厚躬
交通規制演習（交通規制・取締まり5）	野内 茂
交通管理・交通施設計画（交通管理・交通施設1）	増島 哲二
信号制御（交通管理・交通施設2）	山崎 友義
交通安全教育	小林 實
交通安全教育・交通安全広報活動	星 忠通
交通安全広報活動	西 則光
交通安全広報活動	関 陽水
研修計画・モデル事業計画	土井 正昭
業務調整	長谷 眞宏

出所：プロジェクト事務所

表 4 日本人専門家及びローカル専門家の実績

年度		2006	2007	2008	合計
日本人専門家 (短期)	人数	13	11	11	-
	人・月 (M/M)	30.10	28.17	27.27*	85.54*
ローカル専門家	人数	15	10	10	-
	人・月 (M/M)	50.27	81.76	59.50	191.53

出所:プロジェクト事務所

* :2008年度は2009年3月までの見込み。

2) 資機材供与

プロジェクト実施期間中の日本側の機材供与の実績は合計 220,635 米ドル (25,409,209 円相当¹⁾) である。主な機材は、速度計、騒音計などの取締り機材、GPS、デジタルカメラなどの事故調査機材、コピー機、プロジェクター、事務機などのオフィス機器である。詳細は、合同評価レポート別添 8 を参照のこと。

3) 日本におけるカウンターパート研修

本プロジェクト実施期間中に、これまで合計 20 名のカウンターパートが本邦研修に派遣されている (ハノイ交通安全人材育成プロジェクトにかかる国別研修「日本の交通安全」)。これに加え、ベトナム政府のコストシェアリングにより、9 名が 2007 年度の本邦研修に参加している。詳細は、合同評価レポート別添 7 を参照のこと。

4) 現地業務費

プロジェクト開始時点から本件調査実施時までの期間中に、日本側が支出した現地業務費は、合計 97,530,000 円 (846,879 U 米ドル相当) である。これには、通訳やローカル専門家備人費、資料等作成費、車両借上費、及びローカル・コンサルタント再委託費などが含まれる。

表 5 現地業務費実績

(千円)

年度	2006	2007	2008	合計
一般業務費	30,896	26,808	16,349	74,053
ローカル・コンサルタント再委託	10,597	7,695	5,185	23,477

出所:プロジェクト事務所

5) 総合交通安全対策モデル事業の工事費用

¹ 換算レートは、1 米ドル=115,164 円

プロジェクト開始後、第1年次（2006年度）には Thai Ha-Chua Boc 区間を対象とした、第2年次（2007年度）には Dai Co Viet-Tran Khai Chan 区間を対象にした総合交通安全対策モデル事業が実施され、日本側が支出した工事費用は、合計 622,866 米ドル（71,731,740 円相当）である。

6) セミナー講師派遣

プロジェクト開始後、これまでに開催されたセミナーには、運営指導調査団等を含め合計9名の講師が日本から派遣された。

3-1-2 ベトナム側投入

1) カウンターパートの配置

プロジェクト・ダイレクターとしてハノイ市人民委員会副委員長が任命され、その下に、ハノイ市交通局長がプロジェクト・マネージャーとして任命されている。終了時評価時点で主要なカウンターパートと位置付けられているのは37名であるが、大学講師などを含む76名がプロジェクトに関わったベトナム側関係者として記録されている。更に、ハノイ市交通安全委員会の交通安全教育小委員会から専任のカウンターパート1名が、2007年6月から2008年8月までプロジェクトに派遣されていた。主要カウンターパートの詳細は、合同評価レポート別添6を参照のこと。

2) ローカルコストの費用負担

プロジェクト開始時点から本件調査実施時までの期間中に、ベトナム側が支出した現地業務費（PMU 運営費用）は、合計 120,763 米ドル（13,907,550 円相当）である。

3) 総合交通安全対策モデル事業の工事費用

プロジェクト開始後、第1年次（2006年度）には Thai Ha-Chua Boc 区間を対象とした、第2年次（2007年度）には Dai Co Viet-Tran Khai Chan 区間を対象にした総合交通対策モデル事業が実施され、ベトナム側が支出した工事費用は、合計 250,000 米ドル（28,791,000 円相当）である。

4) 施設供与

カウンターパート機関により、プロジェクトに必要な施設（プロジェクト事務所2か所：交通管制センター内及び交通局交通監査課建物内）が提供された。

3-2 活動実績

PDM に示された内容に従ってプロジェクトは活動を進めていることが確認された。

3-3 アウトプットの達成状況

R/D、M/MとPDMに示される内容に沿って活動が実施されており、概ねアウトプットを達成している。その根拠は、以下に示すとおりである。

アウトプット 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。

アウトプット1の達成状況を測る指標として、「交通安全対策の策定状況」といった具体的判断の難しい漠然とした指標が設定されていることから、本終了時評価では、アウトプット1を達成するために計画・実施された活動の実績及びそれに対する日本人専門家及び先方カウンターパート等の考察を基に達成状況を確認した。その結果、アウトプット1は、部分的には達成されていると判断された。すなわち、アウトプット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HPC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。その根拠は以下の理由による。

指標
ハノイ市の交通安全対策の策定状況

- (活動)
- 1-1 プロジェクトの実施体制を確立する。
 - 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。
 - 1-3 ハノイ市の総合的な交通安全対策を策定する。
 - 1-4 ハノイ市の交通安全人材育成計画を策定する。
 - 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。
 - 1-6 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。
- プロジェクト実施体制の確立（活動1-1）について、当初はプロジェクト運営委員会（PMC）の設置が計画されたが、ベトナム側の事情によりプロジェクト運営ユニット（PMU）に変更され、事業資金を扱うための口座開設等に時間を要し、設置が遅れた。その結果、カウンターパートの配置も日本人専門家着任（2006年7月）の4か月後となり、ベトナム側と共同で行うプロジェクト活動（活動1-2、1-3、1-4）の実施に影響を与えた。ただし、PMU設置後、ベトナム側による総合交通安全対策モデル事業などの予算承認は迅速に行われた。
- 「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、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する中で、着手されている。市省合併による行

政組織改編に伴い²、HPC は 10 月に HTSC の再編を行っていることから、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一層の協力が必要となっている（活動 1-2、1-3、1-4、1-5）。

- ▶ 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（活動 1-6）、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」³の中に統合して提案する予定である。

アウトプット 2：ハノイ市交通警察部の交通警察官の交通取り締まり（交通規制・取締り）能力が向上する。

アウトプット 2 の達成状況を測る指標として、「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設定されていることから、本終了時評価では、アウトプット 2 を達成するために計画・実施された活動の実績及びそれに対する日本人専門家及び先方カウンターパート等の考察を基に達成状況を確認した。その結果、アウトプット 2 は、概ね達成されていると判断された。すなわち、プロジェクトが実施した研修プログラムやセミナー及び各種のモデル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。その根拠は以下の理由による。

指標
市交通警察部・交通警察官の交通取り締まり能力向上の度合い

(活動)

- 2-1 交通安全改善のための総合交通安全対策モデル事業の立案・実施・評価を行う。
- 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。
- 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。
- 2-4 教育機関と調整し、自立発展的な研修プログラムの講師を育成する。
- 2-5 市交通警察部のための課題別人材育成モデル事業の立案・実施・評価を行う。
- 2-6 研修プログラム及びセミナーの実施・評価・改善を行う。

- ▶ 交通取り締まりに関する研修のカリキュラム及び教材が、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、短期研修プログラムに使用された（活動 2-2、2-3、2-4、2-6）。短期研修プログラムには、これまでに交通警察部関係者 359 名（交通警察官 130 名、一般の秩序警察官 229 名）が参加しており、交通警察官用コースの評価レポートには、終了時の最終試験では受講生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たことが報告されている。短期研

² 合併が公表されたのは 2008 年 5 月

³ 開発調査の受注企業は、本技術協力プロジェクトの受注企業と同じ。

修プログラムでは、交通安全業務に携わる上で必要とされる基礎知識の習得が行われた。

- 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モデル事業（2区間で実施⁴）と3つの課題別人材育成モデル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（活動 2-1、2-5）。特に、市交通警察部に求められる個別課題への対応能力の向上を目的に実施された3つの課題別人材育成モデル事業：「モデル交通警察署（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）」では、当該業務にあたる現場の警官・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。
- しかしながら、日本人専門家が共通して指摘するのは、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であり、計画立案能力の向上が課題とされている。

アウトプット3：ハノイ市交通局の交通監査官の交通取り締まり（交通規制・取締まり）に関する能力が向上する。

アウトプット3の達成状況を測る指標として、「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設定されていることから、本終了時評価では、アウトプット3を達成するために計画・実施された活動の実績及びそれに対する日本人専門家及び先方カウンターパート等の考察を基に達成状況を確認した。その結果、アウトプット3は、概ね達成されていると判断された。すなわち、プロジェクトが実施した研修プログラムやセミナー及び各種のモデル事業に参加した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。その根拠は以下の理由による。

指標
市交通局・交通監査官の交通取り締まり能力向上の度合い

(活動)

- 3-1 交通安全改善のための総合交通安全対策モデル事業の立案・実施・評価を行う。
- 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。
- 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。
- 3-4 教育機関と調整し、自立発展的な研修プログラムの講師を育成する。

⁴ 第1年次の Thai Ha-Chua Boc 区間では左折信号機を、第2年次の Dai Co Viet-Tran Khai Cha 区間では車種別車線分離を導入。

3-5 市交通局のための課題別人材育成モデル事業の立案・実施・評価を行う。
3-6 研修プログラム及びセミナーの実施・評価・改善を行う。

- ▶ 交通取り締まりに関する研修のカリキュラム及び教材が、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、短期研修プログラムに使用された（活動 3-2、3-3、3-4、3-6）。短期研修プログラムには、これまでに市交通局交通監査官 90 名が参加しており、交通監査官用コースの評価レポートには、終了時の最終試験では受講生全員が合格基準に達する 6 割以上のスコアを獲得したことが報告されている。短期研修プログラムでは、交通安全業務に携わる上で必要とされる基礎知識の習得が行われた。
- ▶ 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モデル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モデル事業「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（活動 3-1、3-5）。「交通安全管理プロジェクト」で試みた民間業者を活用した駐車管理⁵は、モデル地区（Hoan Kiem District）で成功をおさめ、ハノイ市内他地域への拡大が検討されている。
- ▶ しかしながら、日本人専門家が共通して指摘するのは、交通監査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であり、計画立案能力の向上が課題とされている。

アウトプット 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。

アウトプット 4 の達成状況を測る指標として、「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設定されていることから、本終了時評価では、アウトプット 4 を達成するために計画・実施された活動の実績及びそれに対する日本人専門家及び先方カウンターパート等の考察を基に達成状況を確認した。その結果、アウトプット 4 は、一定程度達成されていると判断された。すなわち、プロジェクトが実施した研修プログラムやセミナー及び各種のモデル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。その根拠は以下の理由による。

⁵ 路上駐車管理業務のアウトソーシング。違反者からの罰金の徴収を業者に委託し、徴収金の一部を、業者から市へ税金として納めさせる。

指標
市交通局職員の交通管理・交通技術に関する能力向上の度合い

(活動)

- 4-1 交通安全改善のための総合交通安全対策モデル事業の立案・実施・評価を行う。
- 4-2 市交通局職員の研修プログラム（交通管理・交通技術）のカリキュラムを開発する。
- 4-3 市交通局職員の研修プログラム（交通管理・交通技術）の教材を開発する。
- 4-4 教育機関と調整し、自立発展的な研修プログラムの講師を育成する。
- 4-5 市交通局のための課題別人材育成モデル事業の立案・実施・評価を行う。
- 4-6 研修プログラム及びセミナーの実施・評価・改善を行う。

- 交通管理に関する研修のカリキュラム及び教材が、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、短期研修プログラムに使用された（活動 4-2、4-3、4-4、4-6）。短期研修プログラムには、これまでに市交通局の技術職員 86 名が参加しており、交通技術者用コースの評価レポートによれば、終了時の最終試験で受講生の 8 割以上が合格基準（6 割）に達している。短期研修プログラムでは、交通安全業務に携わる上で必要とされる基礎知識の習得が行われた。
- 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モデル事業と課題別人材育成モデル事業「交通安全対策チーム・プロジェクト」については、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（活動 4-1、4-5）。
- 特に、前者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、総合交通安全対策モデル事業の計画・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（活動 4-1）。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、日本人専門家との現場調査に参加するメンバーが毎回異なるような状況であった。これは、他の業務に時間をとられプロジェクトの活動に参加できなかったのが主要因と思われるが、そのため日本人専門家からの技術移転は限定的なものとなった（活動 4-5）。
- 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、「交通安全対策チーム・プロジェクト」は市交通局に求められる計画能力の向上を目的に実施されていることから、市交通局の積極的な関与・参加が必要とされている。

アウトプット 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。

アウトプット5の達成状況を測る指標として、「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設定されていることから、本終了時評価では、アウトプット5を達成するために計画・実施された活動の実績及びそれに対する日本人専門家及び先方カウンターパート等の考察を基に達成状況を確認した。その結果、アウトプット5は、ほぼ達成されていると判断された。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モデル事業への参加を通じて、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。その根拠は以下の理由による。

指標
市交通安全委員会職員の交通安全教育に関する能力向上の度合い

(活動)

- 5-1 交通安全改善のための総合交通安全対策モデル事業の立案・実施・評価を行う。
- 5-2 実地訓練を通じて、交通安全教育及び啓発活動担当職員を育成する。
- 5-3 市交通安全委員会のための課題別人材育成モデル事業の立案・実施・評価を行う。
- 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。

- ▶ 本プロジェクトでは、総合交通安全対策モデル事業で、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（活動5-1、5-4）。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た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、総合交通安全対策モデル事業の広報活動により広く伝えられた新技術（方向別制御タイプの信号機や車種別車線分離など）は、政策決定者にも影響を与え、他所への導入につながっている。
- ▶ HTSCの交通安全小委員会は、本プロジェクトに専任の職員一名を派遣し（2007年6月から2008年の8月）、中核職員の育成に取り組んだ（活動5-2）。2つの総合交通安全対策モデル事業での広報活動及び課題別人材育成モデル事業「交通安全文化構築プロジェクト」で、日本人専門家との共同作業という実地訓練を通じ、日々の活動の中で業務能力（交通安全教育・啓発）の向上が確認されている。日本での研修と合わせ、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（活動5-1、5-2、5-3、5-4）。
- ▶ 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」との連携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。

3-4 プロジェクト目標の達成状況

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。

市交通警察部及び市交通局による交通安全対策が着実に向上していることから、プロジェクト目標は終了時評価時点で概ね達成されていると判断できる。そのような向上は、交通安全に関わる全ての関係機関の人材について業務実施能力の向上として認められる。そうした人材が継続的に交通安全対策の実施を行えるよう、知識や技術が定期的に更新され提供される必要があり、プロジェクトの効果を自立発展させるために、ハノイ市の総合的な交通安全対策に係る計画、実施、評価を向上させる更なる取り組みが必要とされている（アウトプット1）。

上記判断の根拠を以下に示す。

指標
市交通警察部及び市交通局による交通安全対策の向上の度合い

- 人材育成に関しては、高い達成状況を示している（アウトプット2、3、4、5）。市交通警察部の交通警察官及び市交通局の交通監査官の交通取り締まり能力は、短期研修プログラムによる交通安全に関する基礎知識の習得、及び総合交通安全対策モデル事業や課題別人材育成モデル事業での現地訓練による新しい知識や技術の習得を通じて大きく向上している。特に、路上での交通取り締まりや交通事故データの収集に関して業務実施能力が高まったことを関係者の多くが認識している。交通安全委員会の交通安全教育担当職員も、広報活動やキャンペーン活動の実施を通じて実践的な訓練を受け、セミナーや日本での研修に参加し、実務能力を伸ばした。市交通局の交通管理・交通技術担当職員（技術者）についても、短期研修プログラム及び各種モデル事業での日本人専門家との現地調査等に参加し、新しい知識や技術を学んだ。他方、このように訓練を受けたカウンターパート職員による同僚への技術移転（再訓練）が必要とされている。
- 日本人専門家が共通して指摘するのは、ハノイ市職員の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、計画立案能力の向上が課題である。
- 総合交通安全対策モデル事業は、関係機関間の連携・調整促進を目的に計画・実施されたが、対象区間について実際に交通混雑の緩和を示したことで、交通安全に関する一般市民の意識の向上及び政策立案者に対する新技術導入の有効性アピールの点で大きな成功を収めた。

- 総合交通安全対策の策定については（アウトプット 1）、ある程度の達成が認められたが、プロジェクトの終了に向け、2008 年 10 月に再編された交通安全委員会との緊密な協力体制による更なる取り組みが必要である。ベトナム側にとっては、日本人専門家とともにこれまでの取り組みを見返し、十分な論議により体系化された総合計画を作成することが重要である。

3-5 上位目標の達成の見込み

上位目標：ハノイ市において道路交通状況が改善される。

本件評価時において、上位目標の指標が具体的に設定されておらず、上位目標の達成見込みを予測することはできないが、中央政府及びハノイ市における近年の交通安全対策導入以降、交通事故に関する各種統計が減少傾向を示していることを背景に、多くの関係者が、ハノイ市における交通安全対策が改善されれば「上位目標はほぼ達成する」と考えている。

指標
指標 1：ハノイ市の交通事故数の減少
指標 2：ハノイ市の交通事故死者数・負傷者数の減少
指標 3：ハノイ市民（運転者及び歩行者）の交通マナー向上の度合い

（指標 1）交通事故の減少：ハノイ市の交通事故件数（重大事故）は、2005 年の 1,132 件から 2006 年の 899 件、2007 年の 847 件と減少傾向にある。なお、総合交通安全対策モデル事業を実施した 2 か所の道路区間では、交通事故数が減少し、利用者（運転手及び歩行者）から安全性の向上や混雑の緩和が認識されている。

（指標 2）交通事故死者数・負傷者数の減少：ハノイ市の交通事故死者数は、2006 年に減少し、その後横ばい状態にあり、交通事故負傷者数は、概ね事故件数と比例して減少傾向にある。なお、総合交通安全対策モデル事業を実施した 2 か所の道路区間では、交通事故死者数及び負傷者数とも減少している。

（指標 3）ハノイ市の運転者及び歩行者の交通マナーの向上度：交通需要の増加による混雑もあり、運転者と歩行者の交通マナーや意識は改善しつつある。本プロジェクト終了時（2009 年 3 月）までに、信号順守、ヘルメット着用、無謀な追い越し、歩行者保全などのマナー、安全意識への短期集中的な変化についてアンケート調査が実施される予定である。

3-6 実施プロセス

評価グリッドに従って実施プロセスが確認されたが、以下の点は留意に値する。

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ことから、複雑な構成の実施体制をもっている。プロジェクト目標及びアウトプット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。それが、関係者間でプロジェクトの全体像を共有し、協同的に進捗状況や達成状況をモニターすることが困難にした。また、プロジェクト開始時のインセプションレポート説明以降、JCCが開催されたのは、PDMを改定した2008年7月22日の1回のみであった。

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。

内的要因の変化としては、まず、①開始早々に直面したプロジェクト実施体制立ち上げの遅れである。当初はPMCの設置が計画されていたが、ベトナム側の事情によりPMUの設置に変更され、そのための手続き（事業資金を扱う口座の開設等）に時間を要し、4か月以上の遅れとなった。また、当初計画されていた部局横断型の3つのワーキンググループ（「交通規制・取締まり」「エンジニアリング」及び「交通安全教育」）による実施体制が実情に即さないとのベトナム側の判断から、部局ごとの5グループに再編された。こうした経緯からカウンターパートの配置も遅れ、当初のプロジェクト活動の実施に影響を与えた。次に、②人材育成について、当初の計画では研修プログラム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プログラムを実施する方針が変わった。

外部要因の変化は、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ある。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（権限、構成、活動等についてプロジェクトで確認中）。

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) 人材育成の方針転換と活動の変更

人材育成の方針転換により、基礎知識の取得を目的とする短期研修プログラムの創設は、外部の教育研究機関との連携（外部講師の活用）による自立発展型の研修プログラムに切り替えられた。また、個々の部局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）による新しい知識や技術の移転が重視され、各組織（部局）のニーズに対応する課題別人材育成モデル事業の計画・実施につながった。こうした活動の変更は、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。

第4章 評価5項目による評価結果

本終了時評価の全調査活動をとおして得られた情報から、プロジェクトの妥当性、有効性、効率性、インパクト、自立発展性について検討した結果明らかになったことは、以下のとおりである。

4-1 妥当性

終了時評価時点で、ベトナム国の政策及びターゲット・グループのニーズとの整合性、及び日本の援助事業としての正当性・必要性を検証するのが妥当性をみることであるが、本プロジェクトの妥当性は以下の理由から、非常に高いと判断される。

1) ベトナム政府及びハノイ市の交通安全政策との整合性

交通安全に対する社会的要請が非常に高いことから、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に掲げ、近年各種の通達や決定が出されている。本プロジェクトの上位目標及びプロジェクト目標とも、そうしたベトナム側の交通安全施策と高い整合性を有しており、交通安全分野への協力はベトナム側の深刻なニーズに対応しているといえる。

2) ターゲットグループのニーズ

道路交通に関する基礎知識を習得する機会、及び業務遂行能力向上のための実地訓練の場を提供する本プロジェクトは、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）のニーズに適合している。深刻な交通渋滞や交通事故を引き起こしている急速なモータリゼーションと対峙しながら、ターゲットグループの職員は、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。

3) 日本の開発援助政策との整合性

本プロジェクトは、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」の下の「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は高い。

4-2 有効性

プロジェクト目標がどの程度達成されたのか、また、その達成がアウトプット達成の貢献によるものなのか否かをみることで有効性を確認することであるが、本プロジェクトの有効性は、以下の理由から高いと判断される。

1) プロジェクト目標の達成度

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」は概ね達成されている。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ている。ただし、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ついては、さらなる向上が課題である。(「3-4 プロジェクト目標の達成状況」参照)

2) アウトプットのプロジェクト目標達成への貢献度

5つのアウトプットは全てプロジェクト目標の達成に必要であり、その達成に貢献した。関係者は、本プロジェクトによる交通安全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ったにせよ、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たとしている（アウトプット2、3、4、5）。「交通安全計画」及び「交通安全人材育成計画」による交通安全対策の策定は、交通安全関係者がそれぞれの役割を調和良く効果的に担うことのできる枠組み作りであり、それによって総合的なシステムとしての交通安全対策が一般市民に最大の便益を提供するとみなされていた（アウトプット1）。

3) プロジェクト活動の柔軟な変更

本プロジェクトの第2年次（2007年度）、カウンターパート機関内（HTPD 及び HDOT）の人材から研修プログラムの講師を育成することは困難なことが明らかとなり、人材育成の方針見直しの必要が確認された。新しい方向が合意され、基礎知識の取得を目的とする短期研修プログラムの創設は、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（外部講師の活用）による自立発展型の研修プログラムに切り替えられた。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、現場での実地訓練により新しい知識や技術の移転を行う課題別人材育成モデル事業が導入された。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すべく、PDMの改定が行われた。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。

4) 促進要因・阻害要因

プロジェクト目標達成の促進要因としては；

ハノイ市における交通渋滞が慢性化・悪化していく中、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成は、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。

プロジェクトの目標達成の阻害要因としては；

本プロジェクト実施体制 (PMU) 立ち上げの4か月以上の遅れは、カウンターパート配置の遅れと合わせて、プロジェクト開始時期における活動の実施に影響を与えた。(ただし、PMU 設置後、ベトナム側は、直ちに総合交通安全対策モデル事業等のための予算措置を行っている。)

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、カウンターパート職員の人事異動は、日本人専門家からの技術移転に少なからぬ影響を与えている。

また、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。

4-3 効率性

効率性とは、プロジェクト実施過程における生産性のことであり、投入がアウトプットにどれだけ効率的に転換されたかを検討する。本プロジェクトの効率性は高く、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アウトプットを産出するために概ね十分なものであったと判断される。詳細は以下に示すとおりである。

1) 投入の適切度

日本及びベトナム両国による投入は、期待されるアウトプットを産出するために概ね必要かつ十分なものであった。

[日本側]

- 14名の日本人専門家 (短期) が、交通規制・取締まり、交通管理・交通施設、交通安全計画、研修計画・事業計画など6分野に派遣され、それぞれの担当分野で技術移転を行った。日本人専門家の人数及び専門分野の能力は概ね適切であったが、多くの専門家が、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の活動を行うには不十分と指摘している。
- 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、ローカル専門家が備えられ (終了時評価時点で、延べ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。ただ、一部の機材について、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。交通取り締まりに使用する機材の多くが外国製のため (日本仕様ではない)、使用についてはメーカーによる講習会が設けられた。供与機材の詳細は、合同評価レポートの別添8を参照。

[ベトナム側]

- 実施機関（交通警察部、交通局、交通安全委員会）については、37名がカウンターパートとして任命された。カウンターパートの配置の遅れは、プロジェクトの円滑な開始に影響を与えたが、ベトナム側は、プロジェクトの実施体制（PMU）立ち上げ後、直ちに総合交通安全対策モデル事業などの予算措置を行った。

2) アウトプットの達成状況

プロジェクトは当初期待したアウトプットを概ね達成した（「3-3 アウトプットの達成度」参照）。また、プロジェクト目標も概ね達成している（「3-4 プロジェクト目標の達成状況」参照）。

4-4 インパクト

インパクトとは、プロジェクトが実施されたことにより生じる直接的、間接的な正負の効果のことである。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。

総合交通安全対策モデル事業では、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モデル事業の様子を伝え、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、モデル事業の広報活動は、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术の他所への展開が決定・実施に移された。また、総合交通安全対策モデル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。

4-5 自立発展性

自立発展性とは、我が国の協力が終了した後も、プロジェクト実施による効果が持続されるかどうかを、検討する評価項目である。本プロジェクトでは、以下に示すとおり、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。

1) 政策・制度・組織的自立発展性

妥当性及びインパクトの項目でも言及したとおり、交通安全対策は、ベトナム国及びハノイ市が最重要分野として力を入れている。これまでも、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・ハタイ省合併を受け、本年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。

2) 財政的自立発展性

人材育成は、総合交通安全対策の継続的な実施の基本であり、予算措置を含め如何に研修プログラムを実施していくかがプロジェクト終了後の課題である。

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、本プロジェクトが人民警察学院や建設大学校等の教育機関と開発した短期研修プログラムを継続実施していくため、各機関の限られた予算に加え、交通安全委員会からの更なる予算措置を迫る必要がある。

3) 技術的自立発展性

本プロジェクトの技術移転に向けた取り組みの中で特筆すべきは、カウンターパートが、日本人専門家との実地訓練により、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モデル事業の導入である。これにより、基本的な業務遂行能力を向上させた個々の職員が、日常業務を通じて同じチームの同僚の職員に学んだ技術を移転していくこと、更には、組織（チーム）内でその技術を更新させていくことが意図されていた。従って、課題別人材育成モデル事業は、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、組織レベルでの技術的自立発展性を確保するためには、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（アウトプット1）。

4-6 評価結果の結論

終了時評価調査時において、本プロジェクトの最も基本的な課題であるところの能力向上は、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向上として発現していること（プロジェクト目標の指標）を根拠に、プロジェクト目標は、概ね達成している。短期研修プログラムにより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は高得点がマークされている。他方、日常業務を遂行する能力については、短期研修プログラムのように数値的には示されていないが、総合交通安全対策モデル事業及び課題別人材育成モデル事業による実地訓練を通じて能力向上が確認されている。

プロジェクト目標の「交通安全対策の向上」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、評価体制の確立によりプロジェクト効果の自立発展性を高めることで、更なる達成を遂げると考えられる。

第5章 提言と教訓

5-1 提言

5-1-1 プロジェクト終了時までには達成に向けて努力すべき課題

プロジェクト終了時までには、以下の活動を実施することが求められる。

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。このことにより、プロジェクト終了の約3年後にJICAが実施する事後評価で上位目標の達成度を評価する際にも、活用されることができる。

2) 交通警察官、交通監査官、交通技術者に対する持続的な研修コース

本プロジェクトでは、研修カリキュラムや研修教材の作成に関して、交通警察学院や建築大学の協力を取り付けることにより、HDOT と HTPD に対する新しい短期研修コースを立ち上げた。HDOT と HTPD は、その教材の利用者として、必要に即した教材を作るためのコメント提供という形で、改善研修プログラムの構築に参加してきた。HDOT と HTPD はこの短期研修コースの持続性を確保することが求められる。

3) 課題別人材育成パイロット事業の制度化

課題別人材育成パイロット事業は、交通安全に関わる職員が、その通常業務において必要な技術を向上させることを目的に、OJT研修の形で導入・実施された。このパイロット事業を通じて獲得された技術は、組織の能力として、日々の業務を通じて、組織内で共有されるとともに、更新されていくべきものである。カウンターパート機関は、職員の能力の現状を再確認するとともに、同プロジェクトを通じて獲得された技術が、組織内で共有され、蓄積される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

一年次および二年次の総合交通安全パイロット事業に関しては、現状をレビューするとともに、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。プロジェクト関係者には、この業務を確実に実施することが求められる。

5) 「交通安全計画」と「人材育成計画」

重要なカウンターパート機関である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、HTSC が、法令16号に基づく交通安全対策を実施できるようにするため、プロジェクトは、HTSC に対して定期的に助言を行う必要がある。

5-1-2 プロジェクトの延長

- ・成果1に関して、「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、TR

AHUDの活動において、「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。

- ・成果2から成果5に関しては、各組織成果それぞれの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方で確認がなされた。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。

5-2 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容易ではなく、教育機関に所属する講師が教えるべきものであり、現実な変更であったとすることができる。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った特徴を有している。このため個別部門ごとの課題を見出し、その達成の目安をつけるのに長い時間を要した。実際、多くの試行錯誤がなされ、プロジェクトの実施過程で、柔軟に活動内容の変更されてきた。

このような特徴ある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と行うこと、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。

MINUTES OF MEETING
BETWEEN
THE JAPANESE TERMINAL EVALUATION TEAM
AND AUTHORITIES CONCERNED OF THE GOVERNMENT OF
THE SOCIALIST REPUBLIC OF VIETNAM
ON JAPANESE TECHNICAL COOPERATION FOR
THE PROJECT FOR TRAFFIC SAFETY HUMAN RESOURCE DEVELOPMENT
IN HANOI (TRAHUD)

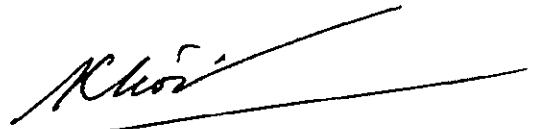
The Japanese Terminal Evaluation Team (hereinafter referred to as "the Japanese Team"), organized by the Japan International Cooperation Agency (hereinafter referred to as "JICA"), and headed by Mr. KATSUTA Hozumi, conducted the terminal evaluation on the achievement of the Project for Traffic Safety Human Resource Development in Hanoi (hereinafter referred to as "the Project"), jointly with the authorities concerned of the Government of the Socialist Republic of Vietnam (hereinafter referred to as "the Vietnamese side").

As a result of the discussions based on the findings of the terminal evaluation, both sides mutually agreed upon the matters referred to in the document attached hereto.

Hanoi, 2 December, 2008



Mr. KATSUTA Hozumi
Leader,
Japanese Terminal Evaluation Team
Japan International Cooperation Agency



Mr. Nguyen Van Khoi
Vice Chairman,
Hanoi People's Committee
Vietnam

Attached Document

1. Approval of the Joint Terminal Evaluation Report

Both sides confirmed that the contents of the Joint Terminal Evaluation Report for the Project were accepted by the Joint Coordinating Committee as Appendix 2

2. Implementation of the recommendations in the Joint Terminal Evaluation Report

For the further expansion of the Project benefits, both sides agreed to faithfully implement the recommendations raised in the Joint Terminal Evaluation Report.

3. Extension of the Project

Both sides confirmed that it is strongly recommended to extend the project's cooperation term for one year until 31st March, 2010 as written in the recommendations in the Joint Terminal Evaluation Report.

Tentative Plan of Operation (PO) of activities for the extended period is attached in Appendix 1.

Appendix:

1. Recommended tentative Plan of Operation(PO) for the extended period
2. Joint Terminal Evaluation Report

APPENDIX 1 Recommended tentative Plan of Operation(PO) for the extended period

	Year	2008												2009			
	Month	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3				
	Monitoring & Evaluation	★ICC												★ICC			
Activities																	
1. To establish a system for planning, implementation and evaluation of comprehensive traffic safety measures in Hanoi																	
1-1 To establish the system for project implementation																	
1-2 To extract traffic safety issues and subjects to be improved in Hanoi																	
1-3 To develop the comprehensive traffic safety programme in Hanoi																	
1-4 To make human resource development program in Hanoi																	
1-5 To revise the above-mentioned measures, based on the evaluation of the pilot projects.																	
1-6 To propose institutional and regulatory improvement to National Traffic Safety Committee																	
2. To improve abilities of traffic policemen of HTPD for traffic enforcement																	
2-1 To plan, implement and evaluate the pilot projects for improving traffic safety																	
2-2 To develop training curriculum on traffic enforcement																	
2-3 To develop teaching materials for training program on traffic enforcement																	
2-4 To Coordinate with training institutes and to train instructors for the sustainable trining program																	
2-5 To develop, implement and evaluate Capacity Development Pilot Project(s) for the organization																	
2-6 To carry out, evaluate and improve seminars and training programs																	
3. To improve abilities of traffic inspectors of HDOT for traffic enforcement																	
3-1 To plan, implement and evaluate the pilot projects for improving traffic safety																	
3-2 To develop training curriculum on traffic enforcement																	
3-3 To develop teaching materials for training program on traffic enforcement																	
3-4 To Coordinate with training institutes and to train instructors for the sustainable trining program																	
3-5 To develop, implement and evaluate Capacity Development Pilot Project(s) for the organization																	
3-6 To carry out, evaluate and improve seminars and training programs																	
4. To improve abilities of officers of HDOT for traffic management and road facilities																	
4-1 To plan, implement and evaluate the pilot projects for improving traffic safety																	
4-2 To develop training curriculum on traffic management and road facilities																	
4-3 To develop teaching materials for training program on traffic management and road facilities																	
4-4 To Coordinate with training institutes and to train instructors for the sustainable trining program																	
4-5 To develop, implement and evaluate Capacity Development Pilot Project(s) for the organization																	
4-6 To carry out, evaluate and improve seminars and training programs																	
5. To improve abilities of officers of HTSC for traffic safety education																	
5-1 To plan, implement and evaluate the pilot project for improving traffic safety																	
5-2 To train staff in charge of traffic safety education, including public awareness activity, on traffic safety																	
5-3 To develop, implement and evaluate Capacity Development Pilot Project(s) for the organization																	
5-4 To conduct publicity activities by utilizing such mass media as TV radio and newspapers																	

JOINT TERMINAL EVALUATION REPORT
FOR
THE PROJECT FOR TRAFFIC SAFETY HUMAN
RESOURCE DEVELOPMENT IN HANOI
IN THE SOCIALIST REPUBLIC OF VIETNAM
(TRAHUD)

December , 2008

Hanoi People's Committee
Japan International Cooperation Agency

CONTENTS

CONTENTS	1
1. Introduction	1
1-1 Objectives of the evaluation	1
1-2 Members of the JICA evaluation team	1
1-3 Schedule of the Mission	1
2. Outline of the Project	2
2-1 Background of the Project	2
2-2 Summary of the Project	3
3. Methodology of evaluation	3
3-1 Evaluation questions and indicators	3
3-2 Data collection method and analysis	4
3-2-1 Data collection method	4
3-2-2 Criteria of evaluation for analysis	4
4. Project performance and implementation process	5
4-1 Input	5
4-2 Activities	6
4-3 Output	6
4-4 Project purpose	12
4-5 Overall Goal	13
4-6 Implementation Process	13
5. Results of evaluation by five criteria	14
5-1 Relevance	14
5-2 Effectiveness	15
5-3 Efficiency	16
5-4 Impact	17
5-5 Sustainability	17
6. Conclusion of evaluation	19
7. Recommendation	19
7-1 Measures to be implemented before the termination by the Project	19
7-2 Extension of project period	20
8. Lessons learned	21

ANNEX

- ANNEX-1 Evaluation Mission Schedule
- ANNEX-2 List of Stakeholders Consulted by the Mission
- ANNEX-3 Project Design Matrix
- ANNEX-4 Evaluation Grid
- ANNEX-5 List of Japanese Experts Dispatched to the Project
- ANNEX-6 List of Vietnamese Counterparts
- ANNEX-7 List of Counterpart Personnel Trained in Japan
- ANNEX-8 List of the Machinery and Equipment Provided by the Japanese Side

AKK

ABBREVIATIONS

CDP Project	Capacity Development Pilot Project
HDOT	Hanoi Department of Transport
HPC	Hanoi People's Committee
HTPD	Hanoi Traffic Police Division
HTSC	Hanoi Traffic Safety Committee
JCC	Joint Coordinating Committee
JICA	Japan International Cooperation Agency
M/M	Minutes of Meeting
MOT	Ministry of Transport
NTSC	National Traffic Safety Committee
ODA	Official Development Assistance
PCM	Project Cycle Management
PDM	Project Design Matrix
PMC	Project Management Committee
PMU	Project Management Unit
PO	Plan of Operation
R/D	Record of Discussions
TRAHUD	The Project for Traffic Safety Human Development in Hanoi

MK

1. Introduction

1-1 Objectives of the evaluation

The evaluation activities were performed with the following objectives:

- 1) To conduct a comprehensive assessment of the achievements and implementation process of TRAHUD Project (hereinafter referred to as “the Project”), based on the Record of Discussion (R/D) dated on May 29, 2006 and Project Design Matrix (PDM) which was revised by JCC on July 22, 2008.
- 2) To identify obstacles and/or facilitating factors that have affected the implementation process,
- 3) To analyze the achievement of the Project in terms of the five evaluation criteria (Relevance, Effectiveness, Efficiency, Impact and Sustainability).
- 4) To make recommendations on the Project regarding the measures to be taken for improvement of the project as well as to draw the lessons learned from the Project.

1-2 Members of the JICA evaluation team

- (a) Mr. Hozumi KATSU TA (Leader)
Senior Program Formulation Officer,
JICA Vietnam Office
- (b) Mr. Kenichi KOBAYASHI
Officer
JICA Vietnam Office
- (c) Ms. Kazumi SHIMAOKA
Researcher
Global Link Management, Inc.
- (d) Ms. Hoang Thi Tuat
Program Officer
JICA Vietnam
(Hereinafter referred to as “the Team”)

1-3 Schedule of the Mission

The detailed schedule of the terminal evaluation mission is attached as Annex 1.

2. Outline of the Project

2-1 Background of the Project

Since the late 1980S, Vietnam has been experiencing a rapid economic growth and increased motorization. In parallel, the improvement of infrastructure has enabled high mobility and velocity. As a consequence, the number of traffic accidents and fatalities has constantly increased over the last years. The number of fatalities caused by traffic accidents exceeded over 10,000 persons in 2001 and recorded a peak figure of 13,000 persons in 2002, 95% of which occurred on the road and was mostly from motorcycle accidents.

Recognizing that traffic safety is one of the critical social issues facing the country, the Government of Vietnam (GOV) established in 1997 the National Traffic Safety Committee (NTSC) and local traffic safety committees in each province to implement traffic safety measures. In Hanoi, the capital city of Vietnam, the Hanoi Traffic Safety Committee (HTSC) was established and various traffic safety measures have been conducted. Despite the decrease in the number of traffic accidents, there still are a constant number of fatalities of more or less 500 persons per year. In response to this situation, the number of flyovers and traffic signals were introduced through the infrastructure development projects finance by JBIC (then) and the World Bank. In parallel, JICA also conducted a number of technical studies and model projects in Hanoi.

It is within this context that GOV requested the Government of Japan to conduct a technical cooperation project on traffic safety human resource development for Hanoi based on the results of the technical studies and model projects. In June 2006, the Record of Discussion and the Minutes of Meeting were concluded for “the Project for Traffic Safety Human Resource Development in Hanoi (TRAHUD, hereinafter referred to as the Project).” JICA and Hanoi People’s Committee (HPC) started the Project in July 2006.

In November 2008, based on the agreement of the Project, JICA and HPC are requested to conduct Terminal Evaluation of the Project, which is scheduled to end in March 2009.

2-2 Summary of the Project

The objectives and outputs of the Project stated in the R/D remain the same as follows:

Overall Goal: The road traffic conditions are improved.

Project Purpose: Traffic safety measures in Hanoi are improved.

Output:

- 1) To establish a system for planning, implementation and evaluation of comprehensive traffic safety measures in Hanoi;
- 2) To improve abilities of traffic policemen of the Hanoi Traffic Police Division (hereinafter referred to as “HTPD”) for traffic enforcement;
- 3) To improve abilities of traffic inspectors of the Hanoi Transport & Urban Public Works Service (hereinafter referred to as “HDOT”) for traffic enforcement;
- 4) To improve abilities of officers of HDOT for traffic management and road facilities; and
- 5) To improve abilities of officers of the Hanoi Traffic Safety Committee (hereinafter referred to as “HTSC”) for traffic safety education.

3. Methodology of evaluation

In the first step of evaluation, the evaluation team (hereinafter referred to as the Team) assessed the degree and prospects of achievement of the project purpose and output based on the PDM attached as Annex 3. In the second step, the Team analyzed and evaluated the Project from the viewpoints of “Relevance”, “Effectiveness”, “Efficiency”, “Impacts” and “Sustainability”.

Finally, the team made the conclusion and recommendation of the Project, and also identified the lessons learned from the Project.

3-1 Evaluation questions and indicators

The evaluation grid is attached as Annex 4.

3-2 Data collection method and analysis

3-2-1 Data collection method

Following data and data collection methods were used for this evaluation study.

- 1) Project planning documents such as R/D, PDM and M/M;
- 2) The report of the Japanese Project Consultation Team;
- 3) Interviews with and questionnaires to Japanese experts and Vietnamese counterpart personnel;
- 4) Record of input from both sides;
- 5) Observation of the Comprehensive Traffic Safety Pilot Project sites; and
- 6) Other reports by the Project

3-2-2 Criteria of evaluation for analysis

The evaluation is proceeded along with the following five criteria, which are the major points of consideration when assessing development projects.

- 1) **Relevance:** Relevance is to question whether the project purpose and overall goal are still in keeping with the priority needs and concerns at the time of evaluation.
- 2) **Effectiveness:** Effectiveness concerns the extent to which the project purpose has been achieved, or is expected to be achieved, in relation to the output produced by the project.
- 3) **Efficiency:** Efficiency is a productivity of the implementation process: how efficiently the various inputs are converted into output.
- 4) **Impact:** Impact is intended and unintended, direct and indirect, positive and negative changes as a result of the project.
- 5) **Sustainability:** Sustainability of the development project is to question whether the project benefits are likely to continue after the external aid has come to an end.

4. Project performance and implementation process

4-1 Input

The Team confirmed that the Project has mostly fulfilled the following input along with the plan stated in the R/D and PDM.

[Japanese side]

1) Dispatch of experts to Vietnam

14 short-term experts were dispatched to the Project for technology transfer.

2) Provision of machinery/equipment

Machinery and equipment in total valued at 25,409,209 Japanese yen (220,635 USD¹) were provided for the project activities. The detailed list of equipment is shown in Annex 8.

3) Training of counterpart personnel in Japan

20 counterpart personnel were dispatched to Japan for training, and additional 9 counterpart personnel were dispatched to Japan co-funded by the Vietnamese government.

4) Operational expenses support

A total amount of 97,530,000 Japanese yen (846,879 USD) was disbursed as direct operational costs for project activities at the time of the Terminal Evaluation.

5) Pilot Project Construction Cost

A total amount of 71,731,740 Japanese yen (622,866 USD) was disbursed at the time of the Terminal Evaluation.

[Vietnamese side]

1) Appointment of counterpart personnel and other staff

In total, 76 officers, lecturers and staff were assigned to the Project, of which 30 are currently serving as major counterparts. One (1) HTSC counterpart was assigned to the Project to work full-time from June 2007 to August 2008. The list of counterpart personnel is shown in Annex 6.

¹ 1USD= 115.164 Japanese yen

Handwritten signature

2) Allocation of operational cost

The total budget was allocated to the project operational cost was 13,907,550 Japanese yen (120,763 USD) at the time of the Terminal Evaluation.

3) Pilot Project Construction Cost

A total amount of 28,791,000 Japanese yen (250,000 USD) was disbursed at the terminal Evaluation

4) Provision of facilities

2 Project offices at the Traffic Control Center of Public Security and the Building of Inspectorate Division, HDOT were provided by the Vietnamese side.

4-2 Activities

The Team confirmed that the Project has fulfilled the activities along with the plan stated in the PDM.

4-3 Output

The Team confirmed that most of the Project activities, as stated in the R/D and PDM, have been implemented to fulfill the following output. The reasons of the statement are shown under each output.

Output 1: To establish a system for planning, implementation and evaluation of comprehensive Traffic safety measures in Hanoi.

Indicator
Status of development of traffic safety programs in Hanoi

Output 1 has been achieved partially and will be achieved further toward the end of the Project period. While indicators established during the project design stage are not objectively verifiable or measurable to fully determine TRAHUD achievements.

Mainly Output 1 under TRAHUD aims at the improvements of planning capacity of counterpart agencies in development of comprehensive traffic safety measures in Hanoi. Hanoi People's Committee has established annual traffic safety plan which includes traffic safety and congestion alleviation measures. Nonetheless, in order to address such a current rapid motorization, it is necessary to improve rational

planning and promote the development of traffic safety 5 year action plan. In addition to supports in sectors like engineering, education and enforcement, TRAHUD also helps to improve planning capacity.

The Project had set activities to carry out the Output 1 by developing traffic safety programs in Hanoi: 1-1) to establish the system for project implementation; 1-2) to extract traffic safety issues and subjects to be improved in Hanoi; 1-3) to develop the comprehensive traffic safety measures in Hanoi; 1-4) to make human resource development program in Hanoi; 1-5) to revise the above-mentioned measures, based on the evaluation of the pilot projects; and 1-6) to propose institutional and regulatory improvement to National Traffic Safety Committee (NTSC)

During evaluation of Output 1, the Team made following findings:

- The Team found that the establishment of the PMU, instead of PMC, of the Project had taken more than 4 months after the dispatchment of Japanese Experts in July 2006 resulting in the delay of the allocation of the Vietnamese counterparts, although the Vietnamese government took action immediately after the establishment of PMU by making quick decisions on budget for the Project activities.
- Development of comprehensive traffic safety plans (including Traffic Safety Plan and Human Resource Development Plan) is undertaken in the context that traffic safety situation is getting complicated in expanded Hanoi while the City Traffic Safety Committee has been re-structured under Decision 1189/QĐ-UBND ngày 09/10/2008. Therefore, completion of development of traffic safety measures in Hanoi requires more efforts and enhanced cooperation between JICA Experts and HTSC and other counterpart agencies.
- The Project planned to incorporate proposals on institutional and regulatory improvement into on-going JICA Study for National Road Safety Master Plan.

Output 2: To improve abilities of traffic policemen of Hanoi Traffic Police Division for traffic enforcement.

Indicator
Degree of improvement of abilities of traffic policemen of HTPD for traffic enforcement

The achievement level of Output 2 is high. The ability of traffic policemen of HTPD and others taking part in training activities for traffic enforcement has been improved very much. Although the indicator which was previously set jointly by the Japanese and Vietnamese sides is not well objectively verifiable, the Project had set activities to carry out the Output 2: 2-1) to plan, implement and evaluate Comprehensive Traffic Safety Pilot Projects (hereinafter referred to as "Comprehensive Pilot Project"); 2-2) to develop training curriculum on traffic enforcement; 2-3) to develop teaching materials for training program on traffic enforcement; 2-4) to coordinate with training institutes and to train instructors for the sustainable training program; 2-5) to develop, implement and evaluate Capacity Development Pilot Projects for the organization (hereinafter referred to as "CDP Project"); and 2-6) to carry out, evaluate and improve seminars and training programs.

- The training curriculum and materials on traffic enforcement have been developed and utilized in training programs, which have been prepared and organized in collaboration with training institutes. The numbers of traffic policemen who attended the short-term training amounts already 359 including 130 traffic policemen and 229 social order policemen. The course evaluation report indicates that the result of the examination at the end of the course marked high score.
- On-the-job training (OJT) through 2 Comprehensive Traffic Safety Pilot Projects² and 3 CDP Projects³ were highly recognized to have offered access to new knowledge and technology in a practical manner and improved traffic enforcement and traffic accident data collection practice on sites.
- However, it was observed by most Japanese experts that the planning ability of traffic police should be further improved in terms of fundamental knowledge on traffic engineering and experience in rational planning

² Chua Boc–Thai Ha Road: Model Project for the first year, and Dai Co Viet-Tran Khai Chan Road: Lane Separation Model Project for the second year.

³ Model Traffic Police Team project, Traffic Accident Analysis project, and Traffic Signal Control Center

19/11

Output 3: To improve abilities of traffic inspectors of Hanoi Transport & Urban Public Works Service (hereinafter referred to as "HDOT") for traffic enforcement

Indicator
Degree of improvement of abilities of traffic inspectors of HDOT for traffic enforcement

The achievement level of Output 3 is high. The ability of traffic inspectors of HDOT for traffic enforcement has been gradually improving. Although the indicator which was previously set jointly by the Japanese and Vietnamese sides is not well objectively verifiable, the Project had set activities to carry out the Output 3: 3-1) to plan, implement and evaluate the Comprehensive Pilot Projects for improving traffic safety; 3-2) to develop training curriculum on traffic enforcement; 3-3) to develop teaching materials on traffic enforcement; 3-4) to coordinate with training institutes and to train instructors for the sustainable training program; 3-5) to develop, implement and evaluate CDP Projects for the organization; and 3-6) to carry out, evaluate and improve seminars and training programs

- The training curriculum and materials on traffic enforcement have been developed and utilized in training programs, which have been prepared and organized in collaboration with training institutes. The numbers of traffic inspectors who attended the short-term training amounts to more than 90. The course evaluation report indicates that the result of the examination at the end of the course marked high score.
- OJT through 2 Comprehensive Traffic Safety Pilot Projects and "Traffic Safety Inspector CDP Project" dealing with parking and noise & gas emission control was recognized to have offered access to new knowledge, equipment and know-how in a practical manner and improved traffic enforcement practice on sites. In addition, part of the CDP Project implemented in Hoan Kiem District had been developed to form a new parking management pilot activity, which would be developed into appropriate model in Hanoi.
- However, it was observed by most Japanese experts that the planning ability of traffic inspectors should be further improved in terms of fundamental knowledge on traffic engineering and experience in rational planning.

Output 4: To improve abilities of officers of HDOT for traffic management and road facilities

Indicator
Degree of improvement of abilities of officers of HDOT for traffic management and road facilities

The Project had set activities to carry out the Output 4: 4-1) to plan, implement and evaluate the Comprehensive Pilot Projects for improving traffic safety; 4-2) To develop training curriculum on traffic management and road facilities; 4-3) to develop teaching materials on traffic management and road facilities; 4-4) to coordinate with training institutes and to train instructors for the sustainable training program; 4-5) to develop, implement and evaluate CDP Projects for the organization; and 4-6) to carry out, evaluate and improve seminars and training programs. During the consultation with stakeholders about the improvement degree of the ability of HDOT officers, engineers and staff including those from some companies for traffic management and road facilities, the improvement of ability had not been highly recognized. Although the indicator which was previously set jointly by the Japanese and Vietnamese sides was not well objectively verifiable, the achievement of Output 4 was considered to be moderate.

- The training curriculum and materials on traffic management have been developed and utilized in training programs, which have been prepared and organized in collaboration with training institutes. The numbers of HDOT officers who attended the short-term training amounts to more than 86. The course evaluation report indicates that the result of the examination at the end of the course marked satisfactory score.
- OJT through 2 Comprehensive Pilot Projects and “Traffic Safety Standing Group CDP Project” were recognized to have offered access to new knowledge and technology in a practical manner.
- HDOT officers had been highly involved in implementing the Comprehensive Pilot Projects, while their participation in the CDP Project had not been very active due to the workload of other normal duties according to some officer, and therefore technology transfer from the Japanese experts was limited.
- It was observed by most Japanese experts that the planning ability of HDOT’s officers should be further improved in terms of advanced knowledge on traffic engineering and experience in rational planning. “Traffic Safety Standing

Group CDP Project” was intended to develop the capacity of HDOT in planning, coordinating and implementing traffic safety measures. However, the further involvement of HDOT had been expected.

Output 5: To improve abilities of officers of Hanoi Traffic Safety Committee (hereinafter referred to as “HTSC”) for traffic safety education

Indicator
Degree of improvement of abilities of officers of HTSC for traffic safety education

Output 5 has been highly achieved. Ability of HTSC officers for traffic safety education has improved very much, although the indicator is not well objectively verifiable or measurable. The Project had set activities to carry out the Output: 5-1) to plan, implement and evaluate the comprehensive pilot project for improving traffic safety; 5-2) to train staff in charge of traffic safety education, including public awareness activity, on traffic safety through OJT; 5-3) to develop, implement and evaluate Capacity Development Pilot Project(s) for the organization; and 5-4) to conduct publicity activities by utilizing such mass media as TV radio and newspapers.

- The Project conducted various publicity activities as part of Comprehensive Pilot Projects by organizing campaigns and utilizing TV, radio and newspapers covering the whole country not only Hanoi. Most stakeholders stressed during interviews that their message on traffic safety clearly reached to the public and raised the people’s awareness and changed their behavior to follow traffic rules. Furthermore some stakeholders even pointed out that publicity activities of Comprehensive Pilot Projects caused large impact on political leaders’ and decision makers’ minds.
- HTSC for traffic safety education dispatched one full time officer to the Project for about one year to produce core staff dealing with traffic safety education. OJT through 2 Comprehensive Pilot Projects along with training programs in Japan were recognized to have offered access to new knowledge and technology and improved capacity to organize publicity activities.
- The Project activities in traffic safety education also had been successful in expanding the network of stakeholders through organizing journalists into “Hanoi Road Safety Press Club” and working with communities and local groups at the grassroots level.

Handwritten signature

4-4 Project purpose

Project Purpose: Traffic safety measures in Hanoi are improved.

Indicator
Degree of improvement of traffic safety measures conducted by HTPD and HDOT

At the time of terminal evaluation, the project purpose is mostly achieved because the traffic measures conducted by HTPD and HDOT have been improving steadily. The actual ability of human resources in counterpart agencies, the key factors attributing to such improvement, has been enhanced. It is therefore required that new knowledge is to be regularly updated and provided to concerned officers to enable them to implement comprehensive traffic safety measures in a sustainable manner. In order to achieve project purpose and ensure project sustainability, the remaining issue is to improve rational planning, implementation and evaluation of comprehensive traffic safety measures in Hanoi (Output 1).

- Human resource development has been highly achieved (Output 2, 3, 4, and 5). Ability of traffic policemen (HTPD) and traffic inspectors (HDOT) for traffic enforcement are considered to have been improved by attending training courses to learn fundamental knowledge and by participating OJT trainings through Comprehensive Pilot Projects and CDP Projects to learn and exercise new knowledge and technology practically on sites. Traffic enforcement operations and data collection are recognized to have improved very much by stakeholders. HTSC traffic safety education's staff in charge has been trained through implementing publicity activities/campaigns and participating in seminars and trainings including one in Japan. HDOT officers for traffic management and road facilities also have learned new knowledge, technology and planning procedures through training courses and site inspections with Japanese experts. Nonetheless, CPs after being trained should provide re-training to their peers in Vietnam.
- Most Japanese experts observed that the planning ability of personnel should be further improved in terms of fundamental knowledge on traffic engineering and experience in rational planning,
- The Comprehensive Pilot Projects have shown great success in terms of raising traffic safety awareness among the public and appealing of the effectiveness of new technology to leaders, by actually reducing traffic congestion.
- The development of traffic safety programs by the Project has shown certain

AKC II

progress (Output 1) and will be achieved further toward the end of the Project period in close collaboration with the new HTSC, which was restructured in October 2008 following the municipal merger of Hanoi City and Hatay Province in August 2008. It is critical for the Vietnamese side together with the Japanese experts to review their works and formulate a well considered and organized comprehensive plan toward the termination of the Project.

4-5 Overall Goal

Overall Goal: The road traffic conditions are improved.

Indicator
<ul style="list-style-type: none"> · Reduction of the number of traffic accident in Hanoi · Reduction of the number of fatalities and injuries in Hanoi · Degree of improvement of traffic manners of drivers and pedestrians in Hanoi

At the time of evaluation, the objectively verifiable indicators had not been identified in the PDM, however many stakeholders considered that the road traffic conditions would be improved if traffic safety measures were improved, and some recent traffic accident statistics shows decrease in traffic accident after the Government interventions to strengthen traffic enforcement had come in.

4-6 Implementation Process

Implementation process was evaluated along with the evaluation grid. The following are the major points to mention;

- The Project dealing with traffic safety covers a variety of areas and activities with many stakeholders. The indicators which was previously set jointly by the Japanese and Vietnamese sides were not well objectively verifiable, therefore, they made it difficult for the stakeholders to share the overall picture and to monitor the progress and performance of the Project in a harmonized manner.
- The Project had been facing many internal as well as external challenges and had to manage by trial and error. Externally, it encountered an unexpected municipal merger in August 2008 and following institutional restructuring of HDOT (former TUPWS) and HTSC against the rapidly growing social and political needs for traffic safety measures caused by heavy motorization and congestion. Major internal challenges among others were the delay of establishment of PMC and allocation of counterparts at the beginning of the Project, and the necessity to change strategy on

Handwritten signature/initials

human resource development after finding it difficult to produce lecturers for training courses from within HTPD and HDOT. Quickness and flexibility were must to cope with them and go ahead.

- In its new direction of human resource development, the establishment of training courses to provide fundamental knowledge was channeled for mobilizing external lecturers to produce sustainable training programs by enhancing collaboration with other institutions, and the Project also focused on OJT to transfer new knowledge and technology through practical exercise on the ground. There is no doubt that this change have contributed greatly to the achievement of Project Purpose.

5. Results of evaluation by five criteria

Through the evaluation study, the Team assessed the project's relevance, effectiveness, efficiency, impact, and sustainability.

5-1 Relevance

The relevance of the Project is very high as follows:

1) Responsiveness to acute need for traffic safety in Hanoi and Vietnamese policy:

The overall goal and project purpose are highly relevant to the Vietnamese policy. The Project was appreciated by the Vietnamese side with its responsiveness to the acute need for traffic safety measurements in Hanoi and the country.

2) Needs of target group:

The project purpose is consistent with the needs of the target group, "traffic policemen," "traffic inspectors," "traffic engineers" and other related officers to traffic safety in Hanoi. To cope with the rapid and unprecedented motorization causing heavy traffic congestion and accidents, they expressed their serious needs to learn and acquire new knowledge and technology for traffic safety.

3) Consistency with Japanese ODA policy:

The Project is positioned as part of "promotion of economic growth and strengthening of international competitiveness" approach in Country Assistance Program for Vietnam. Thus the objective of the Project is consistent with the Japanese ODA policy.

Handwritten signature

5-2 Effectiveness

The effectiveness of the Project is high as shown below in detail:

1) Degree of achievement of the project purpose

At the time of terminal evaluation, the project purpose is mostly achieved. The actual ability of human resources in counterpart agencies, the key factors attributing to such improvement, has been enhanced.. Nonetheless, Output 1: “To establish a system for planning, implementation and evaluation of comprehensive traffic safety measures in Hanoi” should continue to be improved. (See 4-4)

2) Contribution of output to project purpose achievement

All 5 outputs are essential for the Project Purpose to be realized and they have been contributing to the achievement of the Project Purpose. Stakeholders have observed that capacity development of personnel engaged in 3E of traffic safety, i.e., enforcement, engineering and education (Output 2, 3, 4 and 5) had shown immediate effects in improving traffic safety practice done by these personnel on the ground even on a pilot basis. The establishment of traffic safety measures in the form of “Traffic Safety Plan” and “Human Resource Development Plan” (Output 1) was considered to construct the enabling machinery, within which traffic safety stakeholders would play their roles in a harmonized and effective manner so that traffic safety measures as an integrated system could produce maximum benefit to the public.

3) Flexible adjustment of Project activities

In the second year of the Project, the necessity to change strategy on human resource development was identified after finding it difficult to produce lecturers for training courses from within HTPD and HDOT. The new direction of human resource development was agreed and the establishment of training courses to provide fundamental knowledge was channeled for mobilizing external lecturers to produce sustainable training programs, by enhancing collaboration with other institutions such as Police Academy and Construction University. In addition, the Project also added on-the-job training (OJT) components for technology transfer by introducing Capacity Development Pilot Projects for each counterpart organization, i.e., HTPD, HDOT and HTSC. This modification of PDM based on the lessons learnt from the first year’s performance was appropriate and has contributed greatly to the achievement of Project Purpose.

HC
11/

4) Promoting factors and inhibiting factors

Promoting factor

It is commonly agreed that the Government pay strong attention to traffic safety issues and is eager to respond to the public demand as the traffic congestion in Hanoi has become more and more chronic and damaging. The restructuring of HTSC is the best example to show the Government's commitment to the traffic safety of new Hanoi.

Inhibiting factor

4 months' delay of the establishment of implementing machinery of the Project, i.e., Project Management Committee, in practice Project Management Unit, together with the delay of Vietnamese counterparts' deployment had affected the smooth implementation of the Project at its early stage although the City government immediately responded after the establishment of PMU by making quick decisions on budget for the Project activities such as the first year's Model Project

After Hanoi – HaTay merger, many agencies which were involved in comprehensive traffic safety, have their functions & organizations enhanced. However under TRAHUD, replacement of some counterpart personnel due to the municipal merger had affected the smooth technical transfer from Japanese experts to some extent.

Most Japanese experts felt that the rational planning and practice of comprehensive traffic safety measures need to be improved to cope up with current complicated traffic safety situation in Hanoi

5-3 Efficiency

The efficiency of the Project is high. Detailed assessment of efficiency is as follows:

1) Appropriateness of input

Input by both Japanese and Vietnamese sides were mostly necessary and sufficient to produce the intended output for the following reasons.

[Input from Japanese Side]

- Short-term experts were dispatched in various field and played the role in each designated area of the Project. The quality and quantity of the dispatch of Japanese experts were mostly appropriate. However, many Japanese experts pointed that the duration of total assignment period was rather short to conduct technology transfer

Handwritten signature

activities for human resource development.

- To cover the absence of Japanese experts and to provide local insights to the Japanese experts, the local experts have been mobilized during the implementation of the Project.
- The Japanese side provided necessary equipment for technology transfer. Some Japanese experts and Vietnamese counterparts, however, pointed that some equipment were not enough in quantity and/or in quality. (The detailed items of equipment are listed in ANNEX 8.)

[Input from Vietnamese Side]

- Delay of the allocation of counterparts affected the smooth implementation of the Project at its early stage, although the Vietnamese government took immediate action to cover the delay by making quick decisions on budget to implement the Project activities.

2) Degree of achievement of output

The Project has obtained the intended output to a satisfactory degree.

(See 4-3)

5-4 Impact

The effects of the projects reached much broader beyond the group of stakeholders in Hanoi by the transmission of mass media like TV, radio and newspaper organized by publicity activities of the Project. The message on traffic safety clearly reached to the public and raised the people's awareness and changed their behavior to follow traffic rules. Furthermore the publicity activities of the projects caused large impact on political leaders and decision makers, leading to new plans to utilize new technology such as left-turn signals, lane separation and pedestrian signals which contributed to the improvement of road users' awareness in Hanoi. The projects have also strengthened the coordination with other educational and training institutions, and organizations in traffic management and road facilities.

No negative impacts have been observed.

5-5 Sustainability

At the time of the evaluation, the sustainability of the Project effects remains still uncertain although there are a couple of prospective indicators as follows:

1) Policy and Institutional sustainability

As is mentioned in 5-2, the Government commitment to traffic safety is very decisive. The Government and Hanoi City issued a couple of Decrees and Decisions on traffic safety measures, and led to the recent restructuring of HTSC and the establishment of its executive office responsible for policy making and implementation of traffic safety measures by organizing and coordinating stakeholders as its umbrella organizations. Above-mentioned improvements indicate the sustainability of the Project's effects.

2) Financial sustainability

Human resource development is essential to development of comprehensive traffic safety measures in a sustainable manner. A post project challenge is how to deliver training programs including budget availability.

Under Decision 1189 to establish HTSC, the Team finds that HTSC is given its own budget to perform traffic safety measures in the city. Therefore, budget can be utilized for traffic safety measures in the city as a whole with the timely development of a rational plan. In doing so, TRAHUD achievement would have a good prospect for being sustained.

In addition, during interview with counterpart agencies such as HDOT, HTPD, the Team finds that those CP agencies do have regular budget for operation, however they are in need for budget from HTSC so as to continue training programs that they had carried out in cooperation with Police Academy, the Construction University.

3) Technical sustainability:

Significant challenge of the Project for technology transfer was the introduction of CDP Project which was designed as on-the-job training with Japanese Experts to improve the essential ability of traffic safety personnel to conduct normal duties. Therefore, once they acquire skills through the CDP Projects, then the skills should be shared and transferred from one to another by working together in a team and updated within as institutional capacity. This is the concept of CDP Project to ensure technical sustainability on an individual basis, and it was somehow successful during the Project.

However, to promote technical sustainability at an organizational level, commitment to human resource development is essential. Therefore, JICA experts and TRAHUD counterpart agencies shall jointly develop Human Resource Plan i.e. the Output 1 of the Project to ensure technical sustainability

Handwritten initials: MK Th

6. Conclusion of evaluation

Project purpose is mostly achieved by the end of the Project period as follows:

Capacity development, which is the most essential portion of the Project, has been almost achieved due to the application of practical approach considering actual situation of counterparts. Acquiring of basic knowledge through short term training has been successfully implemented. Result of the test conducted at the end of training showed relatively high score. Capacity to practice normal duties was upgraded through the OJT (Comprehensive Pilot Projects and Capacity Development Pilot Projects). Though the level of improvement attained by the OJT is not shown in a quantitative manner unlike short term training, the evaluation by Japanese experts showed high achievement in most of the fields.

On the other hand, Project purpose "improvement of traffic safety measures" will be more completely achieved with the establishment of traffic safety 5 year action plan, establishment of a system for planning, implementation and evaluation of comprehensive traffic safety measures in Hanoi through ensure project sustainability will be ensured.

7. Recommendation

The Team recommends Governments of Vietnam and Japan following points based on the conclusions of evaluation.

7-1 Measures to be implemented before the termination by the Project

The Project implements the following necessary actions before the termination of the cooperation period.

- 1) The current indicators to measure the achievement of the Project Purpose as well as the Output which were set by the Japanese and Vietnamese sides are not well objectively verifiable. Therefore, the Japanese experts propose to the Project stakeholders (HDOT, HTPD, HTSC, and related organizations) to agree more appropriate indicators to measure the achievement level of the current Overall Goal, Project Purpose and Output so that the progress towards the overall goal can be measured objectively at the time of ex-post evaluation which will be conducted by JICA approximately three years after the project termination.
- 2) Sustainable training programs for traffic policemen, inspectors and traffic engineers
The Project has developed a new package of short-term training for HDOT and HPTD by

ME TW

mobilizing cooperation from Police Academy and Construction University to produce training curriculum and materials. In this context, HDOT and HPTD have participated in the production of training program as users to provide comments to improve the materials on their demands. It is recommended that HDOT and HPTD should make sure of the sustainability of short-term training developed by the Project.

3) Institutionalization of Capacity Development Pilot Projects

CDP Projects were designed as on-the-job training for traffic safety personnel to improve essential skills used in conducting their normal duties and responsibility. The skills acquired through the CDP Projects, therefore, should be transferred from one to another by working together and updated within as institutional capacity. It is recommended that CP organizations should review the capacity status of the staff and take action to make sure that the skills acquired through the Project can be shared and accumulated within.

4) Comprehensive Traffic Safety Pilot Projects

For the Comprehensive Traffic Safety Pilot Projects for the first and second year of the Project, there are remaining tasks to review them and find necessary countermeasures to complete the projects. Therefore, the Project stakeholders surely work on them.

5) "Traffic Safety Plan" and "Human Resource Development Plan"

Development of traffic safety plan in Hanoi by the Project need to be carried out with enhanced joint cooperation between the project and HTSC – a project key counterpart agency. In addition, the project should also regularly advise HTSC on traffic safety following Decree 16 so as HTSC could organize implementation.

7-2 Extension of project period

Based on analytical evaluation of Outputs 1, 2, 3, 4, 5, the Team recommend as follows:

- With regards to the Output 1: "the system for planning, implementation and evaluation of comprehensive traffic safety measures" is likely to be fully established because of some following reasons; lack of time for detailed examination, administrative restructuring, etc. Eventually, the prospect for the joint formulation of "Traffic Safety Plan" including "Human Resource Development Plan" with TRAHUD activities is rather low.
- With regards to the Output 2 - 5, the preparation of the draft plan of each organization for traffic safety to be submitted to the new HTSC, will be remaining issues.

Handwritten signature

Taking these situations into consideration, both sides confirmed that it was strongly recommended to extend the project's cooperation term for another one year until 31st March, 2010. In addition, both sides confirmed that recommended activities during the said extension period of the Project should be implemented with sufficient coordination from the HTSC leadership.

8. Lessons learned

1) Role of educational institutions for teaching basic knowledge on traffic safety

In this Project, almost all lecturers of basic training courses are called to help from Police Academy and Construction University and so on, which is contrary to initial idea in which most of lecturers should be raised from internal persons in order to sustain the basic training course by their own capacity in the future.

However, this change can be recognized an opportunity to provide more appropriate system of training for basic course on traffic safety. Basic knowledge of traffic planning is not so simple that lectures should be given by persons with academic background.

Although the sustainability of the basic training course may be affected to some extent by the change of lecturers, it should be consolidated by establishing concrete partnership between Hanoi municipality and educational institutions. Rather, the feedback on training materials and curriculums to be given through the consultation between the educational organizations and traffic-safety related departments of HPC should be beneficial for the future training. This new arrangement will become one example of training by sharing roles among educational organizations and implementing organizations of traffic safety measures.

2) Effectiveness of pilot project as OJT

In the course of the Project, OJT component through Capacity Development Pilot Projects in each field was added and plays a very important role for human resource development. Practical technique and know-how should be learned through OJT during usual daily work rather than through specially arranged lectures. In this regards, the addition of CDP Projects, in the second year, targeted at each department as OJT should be judged as an effective method for technology transfer. By this addition, some practical techniques pick-upped for the pilot projects are highlighted for technology transfer, thus technology transfer has been implemented in a smooth and effective manner.

3) Necessity of intensified baseline survey and close monitoring of complicated project

The Project has a big characteristic that it covers not only a wide range of traffic safety duties but also several departments in charge. Therefore it takes a long time to identify

CHC
TL.

relevant issues and the level of achievement to be targeted by the Project. Actually, great efforts on the basis of trials and errors have been made. In the course of implementation, changes of project activities were flexibly incorporated into the whole plan.

In order to successfully manage this kind of project, intensified preliminary investigation on the baseline and the close monitoring of the progress during the project implementation are very crucial.

END

ANNEX

- ANNEX-1 **Evaluation Mission Schedule**
- ANNEX-2 **List of Stakeholders Consulted by the Mission**
- ANNEX-3 **Project Design Matrix**
- ANNEX-4 **Evaluation Grid**
- ANNEX-5 **List of Japanese Experts Dispatched to the Project**
- ANNEX-6 **List of Vietnamese Counterparts**
- ANNEX-7 **List of Counterpart Personnel Trained in Japan**
- ANNEX-8 **List of the Machinery and Equipment Provided by the Japanese Side**

ANNEX-1

Terminal Evaluation for
Hanoi Traffic Safety Human Resource Development Project (TRAHUD)
Schedule

Date	(Leader, Eva. Planning)	(Consultant)
17 Nov (Mon)	Internal meeting	
18 Nov (Tue)	Distribute QA to C/P	
19 Nov (Wed)		Flight (Tokyo18:15⇒ Hanoi21:50)
20 Nov (Thu)	Kick-off meeting of Terminal Evaluation (Explain about QA to C/P) Meeting with JICA and Expert	
21 Nov (Fri)	CC to Director of Hanoi Traffic Police Dep. , CC to Director of Inspectors Dev. CC to Director of Hanoi Department of Transport Collect answers of QA from C/P	
22 Nov (Sat)		Analyzing answers of QA
23 Nov (Sun)		Analyzing answers of QA
24 Nov (Mon)		Interview from C/P at HTSC CC to Director of Hanoi Information& Communications Department
25 Nov (Tue)	Interview from C/P at HDOT Inspection CC to Vice Chairman of HPC	
26 Nov (Wed)		Interview from C/P at HTPD
27 Nov (Thu)	Drafting M/M	
28 Nov (Fri)	Discussion of M/M with C/P	
29 Nov (Sat)	Modifying M/M	
30 Nov (Sun)	Preparation for JCC	
1 Dec (Mon)	Discussion of M/M with C/P	
2 Dec (Tue)	JCC(Joint Coordination Committee) and Signing of M/M	
3 Dec (Wed)	Report to Embassy of Japan Report to JICA office	Flight (Hanoi23:55 ⇒ Tokyo(+))07:20)
4 Dec (Thu)		Arrive in Tokyo

NR
Th

ANNEX-2

List of Stakeholders Consulted by the Mission

Vietnamese side

HPC

- Mr. Nguyen Van Khoi (Deputy Chairman)

HDOT: Hanoi Department of Transport

- Mr. Nguyễn Quốc Hùng (HDOT's Director, PMU's Director)
- Mr. Phạm Hữu Nam (Head of Urban Traffic Division, Project Coordinator, Head of Engineering Working Group)

HDOT Inspection

- Mr. Thach Nhu Sy (Chief Inspector of Hanoi Department of Transport, Head of Propaganda Working Group)
- Mr. Hoàng Văn Mạnh (Deputy Chief Inspector of HDOT)
- Mr. Trần Nhật Quang (Deputy Chief Inspector of HDOT)
- Mr. Nguyễn Mạnh Cường (Head of Hoan Kiem Inspector)
- Mr. Trần Đăng Hải (Deputy Chief Inspector of HDOT)
- Mr. Hà Vinh Quang (Head of Transport Inspection Team)
- Mr. Phạm Thành Lâm (Inspector of Transport team)
- Mr. Vũ Văn Dũng (Deputy Head of Personnel Dept. Inspection Division)

HDOT Engineer Group

- Mr. Nguyen Minh Truc (Deputy Head of Traffic Safety Division, Deputy Chief Administration of Executive Office of the restructured HTSC),
- Mr. Tran Anh Tuan (Deputy Head of Urban Traffic Division),
- Mr. Pham Thanh Tung (Deputy Head of UTD),
- Mr. Luong Duc Thang (UTD). 4 名

HTPD

- Dao Cong Hai (Director of Hanoi Traffic Police Department)
- Mr. Nguyễn Văn Ngoan (Deputy Head of Traffic Police Department, Head of TRAHUD Enforcement Working group)
- Mr. Nguyễn Hồng Thái (Head of Traffic Accident Examination working group)
- Ms. Nguyễn Hồng Nhung (General Affairs)
- Mr. Đặng Thành Trung (Officer of Traffic Police No.3,)
- Mr. Trần Đức Thắng (Officer of Traffic Signal Center)
- Mr. Phạm Quang Minh (Officer of Traffic Signal Center)
- Mr. Tran Ngoc Anh (Head of General Affairs Section)
- Mr. Nguyen Trong Nho (Leader of Team3)
- Mr. Doan Van Hoa (Leader of Escort Team)

HTSC

- Mr. Nguyen Van Bong (Chief of HTSC's Propaganda & Education Committee, Deputy Chairman of Ideological Propaganda & Education Commission of Hanoi Committee of the Communist Party Vietnam,
- Mr. Pham Quoc Ban (Director of Hanoi Information & Communications Department, Deputy

Nguyen Th

Chairman of HTSC)

- Mr. Nguyen Hong Long (Head of Ideological Indoctrination Division)
- Ms. Dang Thuong Hoai (Deputy Head of Public Opinion Division)

Police Academy

- Dr. Pham Trung Hoa (Dean of Traffic Police Faculty, Captaint, People's Police Academy)

Japanese side

Japanese Experts for TRAHUD

- Mr. Michimasa Takagi (Chief Advisor, Traffic safety planning)
- Mr. Hisao Akiyama (Traffic regulation & Enforcement)
- Mr. Shigeru Yanai (Traffic regulation & Enforcement)
- Mr. Takeshi Saito (Traffic regulation & Enforcement)
- Mr. Yosui Seki (Traffic Safety Campaign)

JICA Vietnam Office

- Mr. Mr. Hozumi KATSU TA (Senior Program Formulation Officer)
- Mr. Kenichi KOBAYASHI (Officer in charge)

END

MR
Th

ANNEX 3

The Project for Traffic Safety Human Resource Development in Hanoi: Project Design Matrix (PDM)

Project Summary	Evaluation Index	Sources	Major External Conditions
<p>Super Goal : Well-ordered and safe road traffic conditions, which follow traffic safety rules, are achieved in Hanoi, and those results are applied nationwide.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Reduction of the number of traffic accident in Hanoi • Reduction of the number of fatalities and injuries in Hanoi • Degree of improvement of traffic manners of drivers and pedestrians in Hanoi • Number of application of the project's results to other areas 	<ul style="list-style-type: none"> • Traffic accident statistics • Ditto • Monitoring survey for traffic manner of drivers or pedestrians at intersections or on roads • Hearing investigation to related organizations 	
<p>Overall Goal : The road traffic conditions are improved.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Reduction of the number of traffic accident in Hanoi • Reduction of the number of fatalities and injuries in Hanoi • Degree of improvement of traffic manners of drivers and pedestrians in Hanoi 	<ul style="list-style-type: none"> • Traffic accident statistics • Ditto • Monitoring survey for traffic manner of drivers or pedestrians at intersections or on roads 	<ul style="list-style-type: none"> • Based on cooperation of the central government, promotion of the traffic safety policy is secured. • Traffic safety measures are positively promoted in Hanoi. • NTSC positively supports to develop the traffic safety training programs and the proposed institutional & regulatory improvements, to nation-wide areas.
<p>Purpose of the Project : Traffic safety measures in Hanoi are improved.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Degree of improvement of traffic safety measures conducted by HTPD and HDOIT. 	<ul style="list-style-type: none"> • Monitoring survey on state of implementation of traffic safety measures in Hanoi 	<ul style="list-style-type: none"> • Budget for implementation of the traffic safety program in Hanoi is appropriately assigned. • Training activities are continuously conducted by the relevant organizations in Hanoi themselves by utilizing the training program developed through this project. • HTSC will promote the proposed institutional & regulatory improvements in cooperation with NTSC.
<p>Expected Outputs :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. To establish a system for planning, implementation and evaluation of comprehensive traffic safety measures in Hanoi 2. To improve abilities of traffic policemen of Hanoi Traffic Police Division (hereinafter 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Status of development of traffic safety programs in Hanoi 2. Degree of improvement of abilities of traffic policemen of HTPD for traffic enforcement 3. Degree of improvement of abilities of 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Project's records 2. Evaluation test for each training, Hearing from the boss of each participant, etc. 3. Evaluation test for each training, Hearing from the boss of each participant, etc. 4. Evaluation test for each training, Hearing 	<ul style="list-style-type: none"> • C/P who took training program continue to work at the same department

<p>referred to as "HTPD") for traffic enforcement</p> <ol style="list-style-type: none"> 3. To improve abilities of traffic inspectors of Hanoi Transport & Urban Public Works Service (hereinafter referred to as "HDOI") for traffic enforcement 4. To improve abilities of officers of HDOI for traffic management and road facilities 5. To improve abilities of officers of Hanoi Traffic Safety Committee (hereinafter referred to as "HTSC") for traffic safety education 	<p>traffic inspectors of HDOI for traffic enforcement</p> <ol style="list-style-type: none"> 4. Degree of improvement of abilities of officers of HDOI for traffic management and road facilities 5. Degree of improvement of abilities of officers of HTSC for traffic safety education 	<p>from the boss of each participant, etc.</p> <ol style="list-style-type: none"> 5. Hearing from the boss of each participant, etc. 	
-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--

<p>ivities:</p> <ul style="list-style-type: none"> 1) establish a system for planning, implementation and evaluation of comprehensive traffic safety measures in Hanoi 2) establish the system for project implementation 3) extract traffic safety issues and subjects to be improved in Hanoi 4) develop the comprehensive traffic safety measures in Hanoi 5) make human resource development program in Hanoi 6) revise the above-mentioned measures, based on the evaluation of the pilot projects. 7) propose institutional and regulatory improvement to National Traffic Safety Committee (NTSC) 8) improve abilities of traffic policemen of HTPD for traffic enforcement 9) To plan, implement and evaluate the comprehensive pilot projects for improving traffic safety 10) develop training curriculum on traffic enforcement 11) To develop teaching materials for training program on traffic enforcement 12) To coordinate with training institutes and to train instructors for the sustainable training program 13) To develop, implement and evaluate Capacity Development Pilot Project(s) for the organization 14) To carry out, evaluate and improve seminars and training programs 15) To improve abilities of traffic inspectors of HDOT for traffic enforcement 16) To plan, implement and evaluate the comprehensive pilot project for improving traffic safety 17) To develop training curriculum on traffic enforcement 18) To develop teaching materials on traffic enforcement 19) To coordinate with training institutes and to train instructors for the sustainable training program 20) To develop, implement and evaluate Capacity Development Pilot Project(s) for the organization 21) To carry out, evaluate and improve seminars and training programs 22) To improve abilities of officers of HDOT for traffic management and road facilities 23) To plan, implement and evaluate the comprehensive pilot project for improving traffic safety 24) To develop training curriculum on traffic management and road facilities 25) To develop teaching materials on traffic management and road facilities 	<p>Inputs :</p> <p>Japan side: Expertise Chief advisor/Traffic safety planning Traffic engineer Traffic enforcement Traffic safety education Traffic safety public relations Training and pilot project planning Coordinator Equipment provision Training equipment etc.</p> <p>Vietnamese government side : C/P assignment Provision of office spaces and training spaces Allocation of necessary budget</p>	<p>Presumptions:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Positive supports from NTSC and other relevant agencies are secured.
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

To coordinate with training institutes and to train instructors for the sustainable training program
 To develop, implement and evaluate Capacity Development Pilot Project(s) for the organization
 To carry out, evaluate and improve seminars and training programs
 To improve abilities of officers of HTSC for traffic safety education
 To plan, implement and evaluate the comprehensive pilot project for improving traffic safety
 To train staff in charge of traffic safety education, including public awareness activity, on traffic safety through OJT
 To develop, implement and evaluate Capacity Development Pilot Project(s) for the organization
 To conduct publicity activities by utilizing such mass media as TV radio and newspapers

ANNEX 4






Evaluation Grid for Terminal Evaluation for The Project for Traffic Safety Human Resource Development in Hanoi

Evaluation Criteria	Evaluation Questions	Data needed	Data source, Data collection method
1-1 Achievement of the overall goal (likelihood)	The road traffic conditions are improved.	Data, facts and observations to indicate the following: • Reduction of the number of traffic accident in Hanoi • Reduction of the number of fatalities and injuries in Hanoi • Degree of improvement of traffic manners of drivers and pedestrians in Hanoi Other data, facts and observations to indicate the Overall Goal is likely to be achieved, if any.	• Traffic accident statistics • Monitoring survey for traffic manner of drivers or pedestrians at intersections or on roads • Project records • Interviews/questionnaires with JPN experts and Vietnamese C/P
1-2 Achievement of the Project purpose	Traffic safety measures in Hanoi are improved.	Data to indicate the Degree of improvement of traffic safety measures conducted by HTPD and HDOT. e.g. 1. Performance of the improvement of traffic enforcement by traffic policemen and traffic inspectors; 2. Educational activities about traffic safety on a regular basis. Other data, facts and observations to indicate the Project purpose is achieved, if any.	• Survey on the performance of traffic safety measures in Hanoi • Project records • Interviews/questionnaires with JPN experts and Vietnamese C/P • Project records • Interviews/questionnaires with JPN experts and Vietnamese C/P
1-3 Achievement of Outputs	Output 1 To establish a system for planning, e.g. implementation and evaluation of comprehensive traffic safety measures in Hanoi	Data to indicate the Status of development of traffic safety programs in Hanoi e.g. 1. Allocation of CP, 2. Performance of the development of the traffic safety plan; 3. Performance of the development of Human resource development plan; 4. Proposals for institutional and regulatory improvement to the National Traffic Safety Committee Other data, facts and observations to indicate the Output 1 is achieved, if any.	• Project records • Interviews/questionnaires with JPN experts and Vietnamese C/P • Project records • Interviews/questionnaires with JPN experts and Vietnamese C/P
1-4 Achievement	Output 2 To improve abilities of traffic policemen of Hanoi Traffic Police Division (hereinafter referred to as "HTPD") for traffic enforcement	Data to indicate the Degree of improvement of abilities of traffic policemen of HTPD for traffic enforcement e.g. 1. Achievement of comprehensive pilot projects for improving traffic safety; 2. Performance of the development of training curriculum for traffic policemen; 3. Performance of the development of training materials for traffic policemen; 4. Performance of the coordination and cooperation with other training institute; 5. Number of traffic policemen who attended the trainings; 6. Performance of the planning, implementation and evaluation of Capacity Development Pilot Projects; 7. Performance of the planning, implementation, evaluation and improvement of seminars and training programs. Other data, facts and observations to indicate the Output 2 is achieved, if any.	• Project records, Evaluation test reports of training programs; • Interviews/questionnaires with JPN experts and Vietnamese C/P including supervisors of trainees who attended training programs. • Project records • Interviews/questionnaires with JPN experts and Vietnamese C/P
1-5 Achievement	Output 3 To improve abilities of traffic inspectors of Hanoi Transport & Urban Public Works Service (hereinafter referred to as "HDOT") for traffic enforcement	Data to indicate the Degree of improvement of abilities of traffic inspectors of HDOT for traffic enforcement e.g. 1. Achievement of comprehensive pilot projects for improving traffic safety; 2. Performance of the development of training curriculum for traffic inspectors; 3. Performance of the development of training materials for traffic inspectors; 4. Performance of the coordination and cooperation with other training institute; 5. Number of traffic policemen who attended the trainings; 6. Performance of the planning, implementation and evaluation of Capacity Development Pilot Projects; 7. Performance of the planning, implementation, evaluation and improvement of seminars and training programs. Other data, facts and observations to indicate the Output 3 is achieved, if any.	• Project records, Evaluation test reports of training programs; • Interviews/questionnaires with JPN experts and Vietnamese C/P including supervisors of trainees who attended training programs. • Project records • Interviews/questionnaires with JPN experts and Vietnamese C/P

Evaluation Criteria	Evaluation Questions	Data needed	Data source, Data collection method
3. Relevance	3-1 Relevance to the Vietnamese needs and priority 3-2 Relevance to the Japanese priority 3-3 Appropriateness as a strategy	<ul style="list-style-type: none"> Relevance to the traffic safety policies of the Vietnamese government and Hanoi city government Relevance to the Japanese assistance policies to Vietnam including JICA's development assistance program Relevance to the needs of target group Appropriateness of project sites selection (see also 1-2 Achievement of the Project purpose) 	<ul style="list-style-type: none"> Project records Interviews/questionnaires with JPN experts and Vietnamese C/P Policy papers; Interviews with EOJ and JICA Vietnam Interviews/questionnaires with JPN experts and Vietnamese C/P
4. Effectiveness	4-1 Achievement of the Project 4-2 Causality between the outputs and the project purpose 4-3 Causality with inhibiting factors, promoting factors and external conditions	<ul style="list-style-type: none"> Causality between the outputs and the project purpose Inhibiting and promoting factor Change in external conditions Government's and/or other donors' interventions to improve road conditions in TRAHUD project areas 	<ul style="list-style-type: none"> Project records Interviews/questionnaires with JPN experts and Vietnamese C/P Project records Interviews/questionnaires with JPN experts and Vietnamese C/P Project records Interviews/questionnaires with JPN experts and Vietnamese C/P
5. Efficiency	5-1 Appropriateness of Inputs 5-2 Achievement of Outputs 5-3 Supporting machinery to the Project	<ul style="list-style-type: none"> Counters, offices, equipment, operational expense Work management of C/Ps Japanese experts, Local consultants, counterpart training, equipment (see also 1-3 Achievement of Outputs) Coordinating machinery among HDOT, HTPD and HTSC Activities of Joint Coordination Committee Support from JICA Vietnam and JICA HQs Support from National Police Agency, Japan 	<ul style="list-style-type: none"> Project records Interviews/questionnaires with JPN experts and Vietnamese C/P Project records Interviews/questionnaires with JPN experts and Vietnamese C/P Project records Interviews/questionnaires with JPN experts and Vietnamese C/P
6. Impact	6-1 Extent to which the Overall Goal is likely to be achieved 6-2 Positive impact 6-3 Negative impact	<ul style="list-style-type: none"> Achievement of the overall goal (likelihood) Positive impact of the project implementation Negative impact of the project implementation 	<ul style="list-style-type: none"> Project records Interviews/questionnaires with JPN experts and Vietnamese C/P Project records Interviews/questionnaires with JPN experts and Vietnamese C/P Project records Interviews/questionnaires with JPN experts and Vietnamese C/P
7. Sustainability	7-1 Institutional/organizational sustainability 7-2 Financial sustainability 7-3 Technical sustainability 7-4 Inhibiting and promoting factors to sustainability	<ul style="list-style-type: none"> Continuity of policy support to the comprehensive traffic safety measures developed /improved by the Project even after the termination of the Project. Continuity of organizational structure and jurisdiction of GP organization (HDOT, HTPD and HTSC) and supporting organization (People's Police Academy and Institute of Training, Enhancing Cadres & State Officials of Transport Budget allocation Continuity of the implementation by Vietnamese themselves of the comprehensive traffic safety measures developed/improved by the Project. Turnover of trained staff by the Project Continuity of technology transfer and human resource development by Vietnamese themselves Sustainability of maintenance of equipment Inhibiting and promoting factors to sustainability of the Project's outcomes 	<ul style="list-style-type: none"> Project records Interviews/questionnaires with JPN experts and Vietnamese C/P Project records Interviews/questionnaires with JPN experts and Vietnamese C/P Project records Interviews/questionnaires with JPN experts and Vietnamese C/P Project records Interviews/questionnaires with JPN experts and Vietnamese C/P Project records Interviews/questionnaires with JPN experts and Vietnamese C/P

ANNEX-5

List of Japanese Experts Dispatched to the Project

 <p>Dự án Phát triển Nguồn nhân lực An toàn giao thông tại Hà Nội (TRAHUD) The Project for Traffic Safety Human Resource Development in Hanoi (TRAHUD)</p>	 <p>Michimasa TAKAGI Chief Advisor/ Traffic Safety Planning Trưởng ban cố vấn/Quy hoạch an toàn giao thông</p>
 <p>Takeshi SAITO Luật lệ giao thông và thực thi luật lệ 1 (Quy hoạch) Traffic Regulation & Enforcement 1 (Planning)</p>	 <p>Hisao AKIYAMA Luật lệ giao thông và thực thi luật lệ 2 (Luật lệ giao thông) Traffic Regulation & Enforcement 2 (Traffic Regulation)</p>
 <p>Takeo TSUMURA Luật lệ giao thông và thực thi luật lệ 3 (Thực thi luật lệ giao thông) Traffic Regulation & Enforcement 3 (Traffic Enforcement)</p>	 <p>Atsumi KIKUCHI Luật lệ giao thông và thực thi luật lệ 4 (Phân tích tai nạn giao thông) Traffic Regulation & Enforcement 4 (Traffic Accident Analysis)</p>
 <p>Shigeru YANAI Luật lệ giao thông và thực thi luật lệ 5 (Thử nghiệm mô hình) Traffic Regulation & Enforcement 5 (Traffic Safety Dry Run)</p>	 <p>Tetsuji MASUJIMA Quản lý giao thông/Công trình giao thông 1 (Quy hoạch) Traffic Management / Transport Facilities 1 (Planning)</p>
 <p>Tomoyoshi YAMAZAKI Quản lý giao thông/Công trình giao thông 2 (Kiểm soát tín hiệu) Traffic Management / Transport Facilities 2 (Signal Control)</p>	 <p>Minoru KOBAYASHI Giáo dục an toàn giao thông 1 Traffic Safety Education 1</p>
 <p>Tadamichi HOSHI Traffic Safety Education 2 / Traffic Safety Campaign 1 Giáo dục an toàn giao thông 2 Chiến dịch ATGT 1</p>	 <p>Norimitsu NISHI Chiến dịch ATGT 2 Traffic Safety Campaign 2</p>



Masaaki DOI

Quy hoạch các dự án đào tạo
và mô hình giao thông

Planning for Training & Model
Projects



Masahiro HASE

Điều phối

Coordination



Yosui SEKI

Chiến dịch ATGT 3

Traffic Safety Campaign 3

ANNEX-6 List of Major Counterparts in Traffic Safety Human Resource Development

	Name	Position
1. General for the whole TRAHUD		
1	Nguyễn Quốc Hùng	HDOT's Director PMU's Director
2	Phạm Tuấn Sơn	HDOT's Vice Director
3	Đỗ Kim Tuyền	Vice Director, Hanoi Police
4	Phạm Hữu Nam	Head of Urban Traffic Division, <i>Contact Person</i> Project Coordinator, Head of Engineer Working Group
5	Nguyễn Văn Ngoàn	Deputy Head of Traffic Police Department, Head of TRAHUD Enforcement Working group
6	Thạch Như Sỹ	Chief Inspector of HDOT, Head of Propaganda Working group
2. Hanoi Traffic Police Department		
1	Nguyễn Văn Ngoàn	Deputy Head of Traffic Police Department, <i>Contact Person</i> Head of TRAHUD Enforcement Working group
2	Nguyễn Hồng Thái	Head of Traffic Accident Examination working group,
3	Nguyễn Hồng Nhung	General Affairs
4	Nguyễn Sỹ Thọ	Head of Traffic Police No.3,
5	Đặng Thành Trung	Officer of Traffic Police No.3,
6	Trần Đức Thắng	Officer of Traffic Signal Center
7	Phạm Quang Minh	Officer of Traffic Signal Center
8	Phạm Trung Hoà	Dean of Traffic Police Faculty- Police Academy
9	Hoàng Đình Ban	Teacher of Traffic Police Faculty- Police Academy
10	Phạm Tuấn Dũng	Officer of Hanoi Public Security
3. HDOT Inspection		
1	Thạch Như Sỹ	Chief Inspector of HDOT, <i>Contact Person</i> Head of Propaganda Working group
2	Hoàng Văn Mạnh	Deputy Chief Inspector of HDOT
3	Trần Nhật Quang	Deputy Chief Inspector of HDOT
4	Nguyễn Mạnh Cường	Head of Hoan Kiem Inspector
5	Trần Đăng Hải	Deputy Chief Inspector of HDOT
6	Hà Vinh Quang	Head of Transport Inspection Team
7	Phạm Thành Lâm	Personnel in charge of Transport Inspection Team
8	Vũ Văn Dũng	Deputy Head of HDOT Information & General Affairs
4. Engineer Group		
1	Phạm Hữu Nam	Head of Urban Traffic Division, <i>Contact Person</i> Project Coordinator, Head of Engineer Working Group
2	Trần Anh Tuấn	Deputy Head of Urban Traffic Division
3	Phạm Thanh Tùng	Deputy Head of Urban Traffic Division
4	Lương Đức Thắng	Officer of Urban Traffic Division
5	Đinh Xuân Bắc	HDOT Officer
6	Vũ Ngọc Thắng	Deputy Head of Urban Traffic Division
7	Nguyễn Minh Trực	Deputy Head of Traffic Safety Division - Member
5. Ideological Propaganda & Education Commission- Hanoi Traffic Safety Committee		
1	Nguyễn Văn Bông	Chief of HTSC's Propaganda & Education Committee, Deputy Chairman of Ideological Propaganda & Education Commission of Hanoi Committee of the Communist Party Vietnam, <i>Contact Person</i>
2	Phạm Quốc Bàn	Director of Hanoi Information & Communications Department Deputy Chairman of HTSC
3	Nguyễn Hồng Long	Head of Ideological Indoctrination Division
4	Đặng Thương Hoài	Deputy Head of Public Opinion Division

ANNEX-7

List of Counterpart Personnel Trained in Japan

FY2006

No 番号	Name 氏名	Agency 所属先	Position / Title 役職
1	MR. PHAM HUU NAM ファム・フウ・ナム	Hanoi Transport and Urban Public Works Service (TUPWS) ハノイ市公共事業運輸局	Manager of Urban and transport management Dept. 都市・交通管理部 部長
2	MR. NGUYEN HOANG GIAP グエン・ホアン・ザップ	Hanoi Transport and Urban Public Works Service (TUPWS) ハノイ市公共事業運輸局	Deputy Director of Inspector Agency 監査部 副部長
3	MS. PHAM THI THANH HUONG ファム・ティ・タイン・フオン	Hanoi Transport and Urban Public Works Service (TUPWS) ハノイ市公共事業運輸局	Officer 職員
4	MR. NGUYEN VAN NGOAN グエン・ヴァン・ゴアン	Hanoi Police ハノイ市警察局	Deputy Manager of Traffic Police Department 交通警察部 副部長
5	MR. DAO XUAN LAM ダオ・スアン・ラム	Hanoi Police ハノイ市警察局	Leader of politics and service team 政務チーム リーダー
6	MR. TRAN MINH HAI チャン・ミン・ハイ	Hanoi Police ハノイ市警察局	Officer 職員
7	MR. NGUYEN SY THO グエン・スイト	Hanoi Police ハノイ市警察局	Chief of Traffic Police Team No. 3 交通警察部 交通警察署No.3 署長
8	MR. NGUYEN KIM THUAN グエン・キム・トゥアン	Institute of Training, Enhancing Cadres and State Official of Transport (INTECSOTS) - Ministry of Transport	Director 所長
9	MR. PHAM TRUNG HOA ファム・チュン・ホア	People's Police Academy 人民警察学院	Head of Traffic Police Faculty 交通警察科 主任教授
10	MR. HOANG DINH BAN ホアン・ディン・バン	People's Police Academy 人民警察学院	Lecturer of Traffic Police Faculty 交通警察科 講師

HAK

ハノイ交通安全人材育成プロジェクトにかかる国別研修「日本の交通安全」研修員リスト

FY 2007

No 番号	Name 氏名	Agency 所属先	Position / Title 役職
1	MR. LUONG DUC THANG リューン・ドック・タン	Hanoi Transport and Urban Public Works Service (TUPWS) ハノイ市公共事業運輸局	Officier 公務員
2	MR. TRAN DUC THANG タン・ドック・タン	Hanoi Police ハノイ市警察局	Chief of Traffic Signal Operation Team 交通管制センター チームリーダー
3	MR. NGUYEN HONG THAI グエン・ホン・タイ	Hanoi Police ハノイ市警察局	Chief of accident investigation team 交通事故捜査 チーム リーダー
4	MR. DONG TRAN QUY ドン・タン・キー	TRAHUD PMU	Counterpart member of Propaganda working group 広報グループメンバー
5	MR. NGUYEN HOANG LONG グエン・ホアン・ロン	Hanoi Ideology and Culture (Propaganda) Committee ハノイプロパガンダ委員会	Head of Division of Hanoi Ideology and Culture (Propaganda) Committee プロパガンダ委員会のマネジャー

NGC-TV

ハノイ交通安全人材育成プロジェクトにかかる国別研修「日本の交通安全」 研修員リスト

FY 2008

No 番号	Name 氏名	Agency 所属先	Position / Title 役職
1	MR. NGUYEN TIEN MINH グエン・ティエン・ミン	Hanoi Department of Transportation ハノイ市交通運輸局	Deputy Director 副局長
2	MR. HOANG VAN MANH ホアン・バン・マイン	Hanoi Department of Transportation ハノイ市交通運輸局	Vice Chief of Inspectorate division インスペクター副課長
3	MR. DINH HONG PHONG ディン・ホン・フオン	Peoples's committee of Hoan Kiem District ホアン・キエム区人民委員会	Head of Culture and Information Office 文化・情報課長
4	MR. PHAM QUANG MINH ファン・クワン・ミン	Hanoi Public Security ハノイ警察	Officer of Control Center - HTPD 交通管制センター・ハノイ交通警察署・ 職員
5	MR. NGUYEN CONG DUNG グエン・コン・ズン	Hanoi Public Security ハノイ警察	Officer of Hanoi Police Office ハノイ警察署・職員

10/11/08

9 counterpart personnel co-funded by the Vietnamese Government

No.	Name	Agency	Position/Title
1	MR. PHAM QUOC BAN ファム コック バン	Hanoi Ideology & Propaganda Committee	Vice Standing Director
2	MR. DAO CONG HAI ダオ コン ハイ	Hanoi Police Department	Head of Traffic Police Division
3	MR. NGUYEN XUAN VIET グエン クアン ヴィエト	Kinh te & do thi Newspaper	Chief Editor
4	MR. LUU VAN SUU ルー バン スウ	Hanoi Ideology & Propaganda Committee	Head of Propaganda Division
5	MR. DAO LE BINH ダオ リー ビン	An ninh Thu do Newspaper	Chief Editor
6	MS. PHAM THI TUYET MAI ファム チ トウエット マイ	Hanoi Ideology & Propaganda Committee	Vice Chairman of Education and Science Division
7	MS. PHAM THI KIM THANH ファム キム タム	Hanoi Ideology & Propaganda Committee	Official of Party History Division
8	MR. TRAN TRUNG SON トラン ツルン ソン	Hanoi Ideology & Propaganda Committee	Official of Party History Division
9	MS. DANG THUONG HOAI ダン ツオン ホアイ	Hanoi Ideology & Propaganda Committee	Official of Office Division

12/11

ANNEX-8

List of the Machinery and Equipment provided by the Japanese Side

NO.	EQUIPMENTS	QUANTITY	SUPPLIERS	CURRENT USERS	
				TRAHUD OFFICE	OTHERS
1	Projector	2	KHAI QUOC CO.,	TRAHUD office (2)	
2	Screen	2	KHAI QUOC CO.,	TRAHUD office (2)	
3	Digital camera sony cyber-shot DSC-W100	8	TECAPRO CO.,	TRAHUD office (8)	
4	DVD Player SONY DVP-NS 764	2	TECAPRO CO.,	TRAHUD office	
5	Monitor TV SONY Multi System	2	TECAPRO CO.,	TRAHUD office	
6	Digital Handycam	8	TECAPRO CO.,	TRAHUD office	
7	Recorder (JVJ 8X - TF MP3 512MB)	2	TECAPRO CO.,	TRAHUD office	
8	Copy Machine	2	DAI PHONG CO.,	TRAHUD office	
9	Fax Machine (Epson GT-15000)	2	DAI PHONG CO.,	TRAHUD office	
10	Desktop Type Computer Unit (HP DX 7200)	2	DAI PHONG CO.,	TRAHUD office	
11	B/W Laser Printer HP 5200	2	DAI PHONG CO.,	TRAHUD office	
12	Color Laser Printer HP 5550	2	DAI PHONG CO.,	TRAHUD office	
13	Scanner	2	DAI PHONG CO.,	TRAHUD office	
14	Desktop Computer For Analysis (HP DX 7200)	8	DAI PHONG CO.,	TRAHUD office (7)	Hanoi Traffic Police Division (1)
15	Notebook For Training (HP NX 6320)	8	DAI PHONG CO.,	TRAHUD office (7)	Traffic Accident Analysis Team (1)
16	Software License For PCs		DAI PHONG CO.,	TRAHUD office	
17	Guide Post	20	VILEXIM CO.,	TRAHUD office	
18	Speed Gun LaserCam II	4	ACHISON CO.,	TRAHUD office	
19	Alcohol Detector RBTIV-VN	2	ACHISON CO.,		Traffic Police Team 3 (1) + Traffic Escort Team (1)
20	Noise Detector, Normal	4	VILEXIM CO.,	TRAHUD office (2)	HDOT's Inspectors (2)
21	Gas Analyzer SCANGAS	2	ACHISON CO.,		HDOT's Inspectors (2)

List of the Machinery and Equipment provided by the Japanese Side

NO.	EQUIPMENTS	QUANTITY	SUPPLIERS	CURRENT USERS	
				TRAHUD OFFICE	OTHERS
22	Walking Measure	8	VILEXIM CO.,	TRAHUD office	
23	LED Warning Lamp	2	VILEXIM CO.,	TRAHUD office	
24	Instruction Stick	10	VILEXIM CO.,	TRAHUD office	
25	Compact Generator HONDA	1	TIN THINH CO.,		Traffic Police Team 3 (1)
26	Air Conditioner CARRIER	10	Northern Electronics and Machinery Joint Stock Company	TRAHUD office	
27	Accident Experimental Dummy Unit	1	VILEXIM CO.,	TRAHUD office	
28	Canon Power Shot A560	15	DELPHI COMPUTER	TRAHUD office (1)	Traffic Police Teams (14)
29	GPS handdle - TRITON 200	20	DAI QUANG CO.,	TRAHUD office (6)	Traffic Police Teams (14)
30	Lighting equipments				
	- Steel pole 2,9m and concrete pedestal M200	7	HAPULICO	TRAHUD office	
	- Steel pole 3,4m and concrete pedestal M200	7	HAPULICO	TRAHUD office	
	- Pedestrian lamp D300 Led	7	HAPULICO	TRAHUD office	
	- 3 color lamp 3xD300 Led	7	HAPULICO	TRAHUD office	
	- Narrow lamp 1xD200 Led	7	HAPULICO	TRAHUD office	
	- 3 color narrow lamp 3xD300 Led	3	HAPULICO	TRAHUD office	
	- Paints (m2)	1	HAPULICO	TRAHUD office	
	- Concrete barrier	12	HAPULICO	TRAHUD office	

R.L.V

付属資料 2

評価グリッド(案): ベトナム国 ハノイ交通安全人材育成プロジェクト(終了時評価調査用)

【注】C/Pと専門家へのインタビューはアンケート(質問票)にもとづく

【凡例】C/P=カウンターパート

評価項目	調査項目	必要な情報・データ	情報源・情報収集方法
1. プロジェクト実績	1-1 上位目標の達成度(見込み) (終了時評価時点では、「上位目標」がプロジェクト終了3～5年後に達成されるべく、プロジェクトが計画・実施されているかを確認する。) 「ハノイ市において道路交通状況が改善される。」	(指標1)交通事故の減少。 (指標2)交通事故死者数・負傷者数の減少。 (指標3)ハノイ市の運転者及び歩行者の交通マナーの向上度、を示唆する何らかの情報、データ、関係者の意見。 上記の指標以外で、上位目標である「ハノイ市において道路交通状況が改善される。」ことを示唆する事象や関係者の意見が、あれば。	交通事故統計、交差点または路上における運転者または歩行者の交通マナーに関する調査、プロジェクト資料、C/P・専門家・地域住民へのインタビュー プロジェクト資料、C/P・専門家へのインタビュー、アンケート
	1-2 プロジェクト目標達成度 ハノイ市における交通安全対策が改善される。	(指標1)ハノイ市交通警察部及び同交通局による交通安全対策の改善度、を示すデータ・情報。 (事前評価表には、「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」とした上で、以下の詳細指標が記載されている。) 1. 交通警察官・交通監査官による交通規則・交通取り締まりの改善、 2. 交通安全啓発活動の定期活動化等。 上記の指標以外にプロジェクト目標「ハノイ市における交通安全対策が改善される。」の達成を示す何らかの情報が、あれば。	ハノイ市における交通安全対策の実施状況調査 プロジェクト資料、C/P・専門家・地域住民へのインタビュー、アンケート プロジェクト資料、C/P・専門家へのインタビュー、アンケート
	アウトプットの達成度 1-3 アウトプット1 ハノイ市で総合的な交通安全対策に係る立案、実施、評価の体制が確立される	(指標1)ハノイ市の交通安全対策の策定状況、を示すデータ、情報。 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計画の策定及び改定 3. ハノイ市の人材育成計画の策定 4. 国家交通安全委員会への制度・規則の改善提案、を示す記録、情報。 上記の指標以外にアウトプット1「ハノイ市で総合的な交通安全対策に係る立案、実施、評価の体制が確立される。」の達成を示す何らかの情報が、あれば。	プロジェクト資料、C/P・専門家へのインタビュー、アンケート プロジェクト資料、C/P・専門家へのインタビュー、アンケート
	1-4 アウトプット2 ハノイ市交通警察部の交通取締り(交通規則・取締り)能力が向上する	(指標2)ハノイ市交通警察部・交通警察官の能力向上度、を示すデータ・情報。 1. 総合的な交通安全対策モデル事業の立案・実施・評価 2. 交通警察官の研修カリキュラム 3. 交通警察官の研修用教材の数 4. 他の研修機関との連携協力 5. 研修を受けた交通警察官の数(120名) 6. 課題別人材育成パイロット事業の立案・実施・評価 7. セミナーや研修プログラムの実施・評価及び改善、を示す記録やデータ・情報。 上記の指標以外にアウトプット2「ハノイ市交通警察部の交通取締り(交通規則・取締り)能力の向上」を示す何らかの情報が、あれば。	プロジェクト資料(各研修の評価試験報告など)、C/P(研修参加者の上司を含む)・専門家へのインタビュー、アンケート プロジェクト資料、C/P・専門家へのインタビュー、アンケート
	1-5 アウトプット3 ハノイ市交通局の交通監査官の交通取締り(交通規則・取締り)に関する能力が向上する	(指標3)ハノイ市交通局・交通監査官の能力向上度、を示すデータ・情報。 1. 総合的な交通安全対策モデル事業の立案・実施・評価 2. 交通監査官の研修カリキュラム 3. 交通監査官の研修用教材の数 4. 他の研修機関との連携協力 5. 研修を受けた交通監査官の数(90名) 6. 課題別人材育成パイロット事業の立案・実施・評価 7. セミナーや研修プログラムの実施・評価及び改善、を示す記録やデータ・情報。 上記の指標以外にアウトプット3「ハノイ市交通局の交通監査官の交通取締り(交通規則・取締り)能力の向上」を示す何らかの情報が、あれば。	プロジェクト資料(各研修の評価試験報告など)、C/P(研修参加者の上司を含む)・専門家へのインタビュー、アンケート プロジェクト資料、C/P・専門家へのインタビュー、アンケート
	1-6 アウトプット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	(指標4)ハノイ市交通局職員の交通技術に関する能力向上度、を示すデータ・情報。 1. 総合的な交通安全対策モデル事業の立案・実施・評価 2. 交通技術者の研修カリキュラム 3. 交通技術者の研修用教材の数 4. 他の研修機関との連携協力 5. 研修を受けた交通技術者の数(90名) 6. 課題別人材育成パイロット事業の立案・実施・評価 7. セミナーや研修プログラムの実施・評価及び改善、を示す記録やデータ・情報。 上記の指標以外にアウトプット4「ハノイ市交通局職員の交通技術(交通管理・交通技術)に関する能力の向上」を示す何らかの情報が、あれば。	プロジェクト資料(各研修の評価試験報告など)、C/P(研修参加者の上司を含む)・専門家へのインタビュー、アンケート プロジェクト資料、C/P・専門家へのインタビュー、アンケート
	1-7 アウトプット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	(指標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向上度、を示すデータ・情報。 1. 総合的な交通安全対策モデル事業の立案・実施・評価 2. 育成された中核となる職員の数 3. 課題別人材育成パイロット事業の立案・実施・評価 4. TV、ラジオ、新聞などのマスメディアを活用した広報活動の実施、を示す記録やデータ・情報。 上記の指標以外にアウトプット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の向上」を示す何らかの情報が、あれば。	プロジェクト資料、C/P(実地訓練参加職員の上司を含む)・専門家へのインタビュー、アンケート プロジェクト資料、C/P・専門家へのインタビュー、アンケート
	投入の実績 1-8 ベトナム側	* プロジェクトに必要な人員(カウンターパート、サポート・スタッフ) * プロジェクト実施に必要な施設(日本人専門家執務室、研修室)、及び資機材(日本側が供与するもの以外) * プロジェクト実施に必要な経費(日本人専門家の国内出張費用)、その他の支援 * プロジェクトの広報 (R/Dより)	プロジェクト資料 プロジェクト資料 プロジェクト資料 プロジェクト資料
	1-9 日本側	* 専門家派遣 * 研修員受入(=日本でのカウンターパート研修) * 供与資機材 * 現地業務費にあたる経費	プロジェクト資料 プロジェクト資料 プロジェクト資料 プロジェクト資料
	2. 実施プロセス	2-1 活動の進捗状況	* プロジェクト進捗状況、活動の進捗に影響を及ぼしている要因や外部条件はあるか * プロジェクトのモニタリングは適切に行われているか * 軌道修正は適切に行われているか
2-2 実施上の課題とこれまでの取り組み		* プロジェクトの運営実施上の課題とこれまでの取り組み	プロジェクト資料、C/P・専門家インタビュー、アンケート
2-3 実施体制と関係部署との連携状況(マネジメント体制)		* 実施体制図 * プロジェクト・チームと先方関係機関(実施機関:ハノイ市交通局、交通警察部、交通安全委員会、及び協力機関:公安省人民警察学校、交通運輸省研修センター等)との間の連携・コミュニケーション状況 * プロジェクト運営実施上の問題・課題の協議や意思決定は適切に行われているか * 日本が支援する他の事業やその他ドナー事業との連携状況(もし、あれば)	プロジェクト資料、C/P・専門家インタビュー プロジェクト資料、C/P・専門家インタビュー、アンケート C/Pと専門家へのインタビュー、アンケート プロジェクト資料、C/P・専門家インタビュー、アンケート
2-4 C/Pの業務進捗状況		* 数・配置時期・能力(経歴)の適切性 * C/Pと専門家とのコミュニケーションはとれているか。	C/P・専門家へのインタビュー、アンケート C/P・専門家へのインタビュー、アンケート

評価項目	調査項目	必要な情報・データ	情報源・情報収集方法
		・CPの意思決定プロセスへの参加の度合い	C/P・専門家へのインタビュー、アンケート
3. 妥当性	3-1 ベトナムの交通安全セクターにおける本プロジェクトの必要性	・ベトナム国及びハノイ市の交通安全政策との整合性	プロジェクト資料、専門家・C/Pへのインタビュー、アンケート
	3-2 日本の開発援助政策との適合性	・日本の国別援助計画との整合性	国別援助計画資料、プロジェクト資料、大使館・JICAベトナム事務所へのインタビュー
	3-3 ハノイ市の道路交通状況を改善するための手段としての適切性	・ターゲット・グループ(ハノイ市の交通安全を担う行政職員)のニーズとの適合性 ・プロジェクト・サイトの適切性	専門家・C/Pへのインタビュー、アンケート プロジェクト資料、専門家・C/Pへのインタビュー
4. 有効性(目標達成度)	4-1 プロジェクト目標の達成度合い	(「プロジェクト実績」に既述)	
	4-2 プロジェクト目標達成とアウトプットとの因果関係	・アウトプットの実現によりプロジェクト目標が達成されていることを示すデータ	プロジェクト資料、C/P・専門家へのインタビュー、アンケート
	4-3 阻害・促進要因、外部条件との因果関係	・阻害・促進要因の確認 ・外部条件の変化の有無 ・プロジェクト対象地域内に、ハノイ市の道路状況改善を目的とした政府及び他ドナーの活動はあるか	プロジェクト資料、C/P・専門家へのインタビュー、アンケート プロジェクト資料、C/P・専門家へのインタビュー、アンケート
5. 効率性	5-1 「投入」の適正度	・C/Pの配置、供与施設、プロジェクト運営費の適正度 ・C/Pの業務管理体制 ・専門家派遣、研修員受入、供与機材の適正度	プロジェクト資料、C/P・専門家へのインタビュー、アンケート 専門家へのインタビュー、アンケート プロジェクト資料、C/P・専門家へのインタビュー
	5-2 「アウトプット」の達成度	(「プロジェクト実績」に既述)	
	5-3 プロジェクトの支援体制	・ハノイ市(交通局、交通警察部、交通安全委員会)の状況および合同調整委員会の実施状況 ・日本側の支援体制の状況(JICA事務所・本部、警察庁) (注:本プロジェクトに国内委員会が設置されていない?要確認)	プロジェクト資料、専門家・C/Pへのインタビュー、アンケート 専門家へのアンケート、インタビュー
6. インパクト	6-1 上位目標の達成の見込み	(「プロジェクト実績」に既述)	
	6-2 上位目標以外のプラスの影響	・プラスの波及効果の事例・その要因	C/P・専門家へのインタビュー、アンケート
	6-3 マイナスのインパクト	・マイナスの波及効果の有無確認・その要因	C/P・専門家へのインタビュー、アンケート
7. 自立発展性	7-1 組織的自立発展性	・「総合的な交通安全対策」及び「人材育成プログラム」の制度的位置づけ・実施状況 ・プロジェクトの継続実施体制: 実施機関(ハノイ市交通局、交通警察部、交通安全委員会)、及び協力機関(公安省人民警察学校、交通運輸省研修センター)への今後の位置付け	C/Pと専門家へのインタビュー、アンケート C/Pと専門家へのインタビュー、アンケート
	7-2 財政的自立発展性	・予算の確保、財政支援の継続性	C/Pと専門家へのインタビュー、アンケート
	7-3 技術的自立発展性	・ハノイ市職員(交通局、交通警察部、交通安全委員会)、及び協力機関(公安省人民警察学校、交通運輸省研修センター)への技術移転やその受け入れ度合い ・研修を受けたハノイ市職員の定着度 ・ベトナム人自身による技術移転の拡大 ・機材維持管理能力	プロジェクト資料、C/Pと専門家へのインタビュー、アンケート プロジェクト資料、C/Pと専門家へのインタビュー、アンケート プロジェクト資料、C/Pと専門家へのインタビュー、アンケート プロジェクト資料、C/Pと専門家へのインタビュー、アンケート
	7-4 自立発展性の阻害・促進要因	・本プロジェクト効果の自立発展性に対する阻害要因、促進要因が、もし、あれば。	プロジェクト資料、C/Pと専門家へのインタビュー、アンケート
	JICAの協力終了後の持続性を検証します。		

付属資料 3-1

日本人専門家に対する質問票：「ベトナム国 ハノイ交通安全人材育成プロジェクト(2008年11月 終了時評価用)」

この度は、ご協力を大変ありがとうございます。この質問表は、JICA事業評価ガイドラインに沿って作成されました(全7頁)。回答の分析結果はプロジェクト終了時評価のために使用され、個々の回答はCONFIDENTIALとし、秘密は厳守致します。

ご多忙のところ大変に急なお願いで誠に恐縮致しますが、回答返送について、**可能であれば今週末前に(11月14日・金)**、電子メールにて嶋岡和美(終了時評価調査団 評価分析担当。Email: shimaoka.kazumi@glm.co.jp)までご返送ください。それ以降となる場合でも11月17日(月曜日)の未明までにご回答をいただきたく、何卒よろしくご願ひ申し上げます。ご不明な点などありましたら、嶋岡までお気軽にご連絡ください。

* 選択式の質問に対する回答入力は、選んだ回答が明らかに示されていれば、如何なる形式でもかまいません(色づけ、ハイライト、チェックマーク等)。

ご回答者の担当分野

0. プロジェクト実施のプロセス(Implementation Process)に係る質問

大質問	小質問	1	2	3	0	理由・候補・コメント
0.1 プロジェクトの進捗状況	0.1.1 プロジェクトの当初計画と比較し、現在の進捗は順調ですか。	進捗している	ほぼ計画どおり	計画どおり		
	0.1.2 計画通りでない場合、計画と乖離した理由をお伝えください。					
	0.1.3 計画通りでない場合、今後の対処をお伝えください。					
0.2 プロジェクト活動のモニタリング	0.2.1 プロジェクト活動をどのようにモニタリングされていますか。(誰が、いつ・頻度、どのように、誰に報告しているか、等)					
	0.2.2 いつもPDMを基本に(参照して)モニタリングをしていますか。	していない	ほぼしている	十分にしている		
	0.2.3 モニタリング結果は、どのように活用していますか。					
0.3 C/Pの配置状況	0.3.1 C/Pの数は適切ですか。	不足	ほぼ適切	適切	わからない	
	0.3.2 C/Pの配置時期は適切でしたか。	不適切	ほぼ適切	適切	わからない	
	0.3.3 C/Pの担当業務に対する能力や経験は十分ですか。不十分な場合、それはどのような点をお伝えください。	不十分	ほぼ十分	十分	わからない	
	0.3.4 C/Pの業務に対する姿勢は十分に積極的ですか。	不十分	ほぼ十分	十分	わからない	
	0.3.5 C/Pの英語力は技術移転を受けるのに十分ですか。	不十分	ほぼ十分	十分		
	0.3.6 上記(0.3.1~0.3.5)に問題がある場合、現在どのように対処なさっていますか。					
0.4 ベトナム側のオーナーシップ	0.4.1 ハノイ市交通局、交通警察部及び交通安全委員会のプロジェクトに対するオーナーシップは十分ですか。	不十分	ほぼ十分	十分		
0.5 プロジェクト実施の阻害要因	0.5.1 現在、プロジェクトのスムーズな実施を阻害する要因や問題があれば、お伝えください。					

Questionnaire to Counterpart Personnel for

Terminal Evaluation for Hanoi Traffic Safety Human Resource Development Project (TRAHUD)

Your position & Organization:
Your Name:

This Questionnaire has been formulated based on the Project Design Matrix (PDM) of the Project for Traffic Safety Human Resource Development in Hanoi.

There are 7 pages including this page, consisting of 0. About Implementation, 1. About outputs of the project, 2. About Relevance, 3. About Efficiency, 4. About Effectiveness and Impact, and 5. About Sustainability.

* Grade box (1, 2, 3, —): Please answer each question by checking the relevant box i.e., marking a tick (✓) or changing the cell color.

* Reason(s)/Comments: Please provide reason(s) behind your judgment. Also please give your comments when applicable.

* Please fill out the blank spaces of the questionnaire, and return it by Friday 21 Nov. 2008 to JICA Evaluation Team. If you can send by email, please send it to shimoaka.kazumi@jica.go.jp

0. About Implementation Process

Note: C/P=Vietnamese Counterpart Personnel

Main Question	Sub Question	1	2	3	0	Reasons/Comments
0.1 Progress of the Project	0.1.1 Has the TRAHUD project been progressed as originally planned?	No.	Yes.	Yes, very much so.		
	0.1.2 If the progress has not been made as originally planned, could you tell the reasons for it?					
	0.1.3 If the progress has not been made as originally planned, how did you cope with such situation?					
0.2 Monitoring of the Project	0.2.1 How do you monitor the Project? (when/how often, how, report to whom, etc)					
	0.2.2 Have you been always monitoring based on the current PDM?	No.	Yes.	Yes, very much so.		
	0.2.3 How do you utilize outputs/results of the monitoring?					
0.3 Allocation of Japanese Experts	0.3.1 Do you think that the number of Japanese experts is appropriate?	No.	Yes.	Yes, very much so.	Don't know.	
	0.3.2 Do you think that the timing of the experts' dispatchment is appropriate?	No.	Yes.	Yes, very much so.	Don't know.	
	0.3.3 Do you think that fields of expertise of the experts are appropriate?	No.	Yes.	Yes, very much so.	Don't know.	
	0.3.4 Do you think that the experts are active enough in their expected role?	No.	Yes.	Yes, very much so.	Don't know.	
	0.3.5 Do you think that the experts have communication difficulties with C/P for the technology transfer?	No.	Yes.	Yes, very much so.	Don't know.	
	0.3.6 If there are some problems on the above mentioned points (0.3.1~0.3.5), how do you currently cope with such problems?					
0.4 Allocation of C/P	0.4.1 How much of your total working hours do you think you have committed to TRAHUD project?	Less than 20%	40%	60%	more than 80%	
0.5 Ownership of Vietnamese side	0.5.1 Do you think that the positive response of HDOT, HTPD and HTSC is sufficient?	No.	Yes.	Yes, very much so.	Don't know.	
0.6 Inhibiting factors in project implementation	0.6.1 If you find any inhibiting factors or problems against the smooth implementation of the project, could you explain them?					

この度は、ご協力を大変ありがとうございます。この質問票は、JICA事業評価ガイドラインに沿って作成されました(全7頁)。回答の分析結果はプロジェクト終了時評価のために使用され、個々の回答はCONFIDENTIALとし、秘密は厳守致します。

ご多忙のところ大変に急なお願いで誠に恐縮致しますが、回答返送について、可能であれば今週末前(11月14日(金))、電子メールにて嶋岡和美(終了時評価調査団 評価分析担当。Email: shimaoka.kazumi@jica.go.jp)までご返送ください。それ以降となる場合でも11月17日(月曜日)の未明までにご回答をいただきたく、何卒よろしくお願い申し上げます。ご不明な点などありましたら、嶋岡までお気軽にご連絡ください。

ご回答者の担当分野

0. プロジェクト実施のプロセス(Implementation Process)に係る質問

大質問	小質問	1	2	3	4	理由・指摘・コメント
0.1 プロジェクトの進捗状況	0.11 プロジェクトの当初計画と比較し、現在の進捗は順調ですか。	進捗している	1 ほぼ計画どおり	6 計画どおり	0	<ul style="list-style-type: none"> 総合交通安全対策事業の一環として、交通安全教育・広報は概ね計画通り実施されたが、交通安全教育に係る担当職員の育成に課題が残っている。 本プロジェクトの目的は、人材育成である。人材育成プロジェクトの進捗状況は、相手側の対応状況によって大きく左右される面がある。相手側の対応状況によって支配されるといえることである。このような面でも、想定していたよりも進捗がやや遅いものもあり、そのことを踏まえて、評定は「ほぼ計画通り」ということになる。なお、このような状況が生じているのは、組織体制の特性によるものと考えられることから、長期的な取り組みによる改善の必要性も示唆されている。
	0.12 計画通りでない場合、計画と乖離した理由をお伝えください。					<ul style="list-style-type: none"> された幹部・リーダー層において、個々の業務におけるスキルはあるものの指導者としての基礎的かつ総合的な知識に対する能力が十分でないこと、日常業務が忙しく講師としての知識を身に付けるための時間的な余裕がなかったことなどが上げられる。また、「アクトブート」体制の確立について、ハノイ市とハイナム省との間に伴った組織改革が行われたため、一部CP組織の編成が困難に行われていた。 交通安全に関するデータベースの現状を確認すると、分析可能な事故データベースが存在していないことから、交通のデータベースを構築するところから始めた。 当初、総合交通安全モデル事業を通じて、安全教育や広報活動に係る能力の向上を図ることを目的として実施していたが、モデル事業の完了後その活動の継続性や自立稼働性が確保できなかった。一つの理由として、道路改良を中心とした総合交通安全対策事業であり、社会における交通安全教育活動が主体となっていなかった。
	0.13 計画通りでない場合、今後の対応をお伝えください。					<ul style="list-style-type: none"> 上記「講師の育成」における問題は、ポリスアカデミー、建設大学、交通大学等との連携を図り、これら高等教育機関の指導者を対象として、当該人材育成プログラムに係るカリキュラムや教材の作成にかかる技術移転を行うこととした。この変更については、合同調整委員会に4回に亘る変更を行って実施している。 現在、一応の交通安全データベースのシステムを作り、2008年1月の事故からデータの入力を始めている。1年分の事故データ入力が完了した時点で、データを集計しハノイ市の「交通統計」を作成べく集計フォーラムを提案している。 交通安全委員会教育部を中心とした職員の能力向上のために、社会、住民組織を主体とした交通安全教育活動の推進を目的として、第3年次から「交通安全文化の構築」をテーマとしたパイロットプロジェクトを実施することとし、現在取組んでいるところである。総合交通安全策を促進するために、3年次の進捗が不可欠であるが、その前にそれぞれが機能することが重要であり、その面で教育活動の自立が求められる。
0.2 プロジェクト活動のモニタリング	0.21 プロジェクト活動をどのようにモニタリングされていますか。(種が、いつ・頻度、どのように、種に報告しているか、等)					<ul style="list-style-type: none"> 基本的に毎週月曜日に各活動の進捗状況の把握を行っている。それをもとに、交通安全警察、交通安全監査、交通安全技術者など作業部会ごとに、作業部会責任者とプロジェクト専門家とで中間点と課題を確認している。なお、モニタリング活動から得られた進捗状況や効果、問題点、課題などについては、セミナーやJICAなどの機会を通じて、メディアを含む関係者に広く広報している。 個々の活動について個別専門家、ローカル専門家・スタッフがチーフアドバイザーにアサイン期間中に週別報告(文章・口頭)。 TRAIの事務所や日本人専門家と現地専門家と連携して活動状況を随時チェックし、CPと協理の場を持っている。 種が、毎週月曜日の全員ミーティングで、プロジェクト責任者および他の専門家、スタッフ等に口頭で報告している。不在の時は現地アドバイザーが代わりに行っている。月曜日以外でも、相談すべき事項が生じれば随時報告、相談している。 各専門家は、一つの会議、活動を終了した直後「種別/現地視察・活動記録」にまとめて、チーフアドバイザー(高木)にメールおよび口頭報告。 日本人専門家のアサインが限られているため、毎週月曜日の定例会議においてローカル専門家を含むCPメンバーが各活動の報告を日本人専門家に対してしている。また、月1回ペースでローカル専門家がJICAベトナム事務所ローカルスタッフへの報告を行っている。 各月曜日の定例会議において活動状況をモニタリングしている。定例会議では、ローカル専門家も各担当者がCPの活動状況等を報告し、問題点等があれば解決策等について種別、ワーキンググループの責任者と対策を検討している。
	0.22 いつもPDMを基本に(参照して)モニタリングをしていますか。	していない	ほぼしている	6 十分にしている	1	
	0.23 モニタリング結果は、どのように活用していますか。					
0.3 CPの配置状況	0.31 CPの数は適切ですか。	不足	ほぼ適切	5 適切	2 わからない	<ul style="list-style-type: none"> WGリーダーとの連携が取れており、数的には問題がなかった。 計画変更があったため、データベース作成には遅っていた。
	0.32 CPの配置時期は適切でしたか。	不適切	ほぼ適切	7 適切	0 わからない	<ul style="list-style-type: none"> 1年次において配置が遅れたこと、3年次で組織改革により配置に変更があった。 フルタイムでプロジェクトにアサインされているわけではない。 現状確認をどんな方法で行ったかにもよるが、ほぼ適切であった。
	0.33 CPの担当業務に対する能力や経験は十分ですか。不十分な場合、それはどのような点をお伝えください。	不十分	1 ほぼ十分	6 十分	0 わからない	<ul style="list-style-type: none"> 科学的な分析に基づく計画策定が出来ない。交通工学など基礎的知識の不足。5年計画などに基づく計画的な施策を実施していくなどの業務経験も不足している。 システム構築に不十分な点がある。データベースの運営管理が不十分。 一部の担当者の専門能力が不十分であるために、組織全体としては、「ほぼ十分」と評定している。
	0.34 CPの業務に対する姿勢は十分に積極的ですか。	不十分	ほぼ十分	5 十分	2 わからない	<ul style="list-style-type: none"> 交通安全が大きな社会問題となっていることや、首相選連なども出ており、指導者レベルでのモチベーションは非常に高い。
	0.35 CPの英語力は技術移転を受けるのに十分ですか。	不十分	7 ほぼ十分	0 十分		<ul style="list-style-type: none"> 英語が理解できるCPは非常に限られている。 不十分である点については、ローカル専門家も補完しているので問題とはなっていない。
	0.36 上記(0.31~0.35)に問題がある場合、現在どのように対応なさっていますか。					<ul style="list-style-type: none"> CPの基礎的な能力の不足に対しては、課題別CPプロジェクトにおいて、データの収集分析をそのもとに基づく施策の検討という手続きについて、OJT的な指導を繰り返して実施している。また、英語力の不足に対しては、通訳の強化を図るとともにベトナム人専門家を活用し日本人専門家とCPとのより緊密なコミュニケーションの確保に努めている。 通訳を配置している(英語力は技術移転を受けるための必要条件なのだろうか)。 経過を見ている。 英語力は不十分ですが、通訳を介して意思は通じたと思います。 CPの英語力が不十分のため、ローカル専門家を配置して対応している。
0.4 ベトナム側のオーナーシップ	0.41 ハノイ市交通局、交通安全警察及び交通安全委員会のプロジェクトに対するオーナーシップは十分ですか。	不十分	ほぼ十分	0 十分		
0.5 プロジェクト実施の阻害要因	0.51 現在、プロジェクトのスムーズな実施を阻害する要因や問題があれば、お伝えください。					<ul style="list-style-type: none"> 外部要因としては、本年8月に実施されたハノイ市全体の組織改革と人事異動 さらに、日常業務と平行して実施されているだけでなく、モチベーションの確保に伴い、日常業務が益々忙しくなっている。 プロジェクト実施に阻害され、CPはパートタイムで参加しているため、本来業務との時間的な調整が難しいこと。また、組織としてのプロジェクト活動への対応が遅れることがある。これは組織としての決定がないと職員は独自に動けないため。これらは本プロジェクトに限ったことではなく、ベトナムでの案件全てに言えることである。 交通安全対策チーム(TUPWS-HDO)については、ハノイ市の組織改革により、体制や人員が入れ替わってしまった。 現場活動の指揮に関しては、時間的な制約やコミュニケーションの問題。さらに長年続けられてきたベトナムでの取組方法があり、限られた時間内で十分な技術移転が出来なかった。日本人専門家の教育や派遣期間等を見直すべきではなかったか。 交通安全委員会教育部には様々な組織が参加しているが、全てのメンバーが所属先の本来業務としており、交通安全教育対策を専門的に扱う体制が整っていないことが、重大な問題である。 総じて、「交通安全」にかかわる組織は、道路管理、交通管理、交通安全教育、市民と多様であるが、これを統括すべき交通安全委員会の力がやや不足しているように感じる。今後は、交通安全委員会の立場を上位に置くような組織改革を行うことが必要不可欠である。 なお、担当の「交通規制・取締計画」分野に関しては、これらの業務に必要となる「交通規制」、「交通管理技術」が交通安全警察の所管業務になっていない点とともに、これらを「担当する人材の配置」という点で問題があり、これを解決していくための方策の検討が急務として必要である。

付属資料4-2 質問票回答集計(カウンターパート: 回答数5)

Questionnaire to Counterpart Personnel for
Terminal Evaluation for Hanoi Traffic Safety Human Resource Development Project (TRAHUD)

Your position & Organization:
Your Name:

This Questionnaire has been formulated based on the Project Design Matrix (PDM) of the Project for Traffic Safety Human Resource Development in Hanoi.

There are 7 pages including this page, consisting of 0. About Implementation, 1. About outputs of the project, 2. About Relevance, 3. About Efficiency, 4. About Effectiveness and Impact, and 5. About Sustainability.

* Grade box (1, 2, 3, ...): Please answer each question by checking the relevant box i.e., marking a tick (✓) or changing the cell color.

* Reason(s)/Comments: Please provide reason(s) behind your judgment. Also please give your comments when applicable.

* Please fill out the blank spaces of the questionnaire, and return it by Friday 21 Nov. 2008 to JICA Evaluation Team. If you can send by email, please send it to shimaoka.kazumi@glm.co.jp

0. About Implementation Process

Note: C/P=Vietnamese Counterpart Personnel

Main Question	Sub Question	1	2	3	4	5	Reasons/Comments		
0.1 Progress of the Project	0.1.1 Has the TRAHUD project been progressed as originally planned?	No.	Yes.	2	Yes, very much so.	3	Project achievement has surpassed original plan such as Traffic Safety Culture, Human Resource Development. Achievements has been acquired.		
	0.1.2 If the progress has not been made as originally planned, could you tell the reasons for it?								
	0.1.3 If the progress has not been made as originally planned, how did you cope with such situation?	Work items are in conformity to the original plan, if any items fall behind schedule, time originally designated thereto shall be considered to be extended.							
0.2. Monitoring of the Project	0.2.1 How do you monitor the Project? (when/how often, how, report to whom, etc)	Regularly. Consistently reporting to higher levels and relevant stakeholders such as Hanoi People's Committee, HDOT, HTSC. Through routine reports. Information is reported by members and related persons to leader of WG through regular meetings.							
	0.2.2 Have you been always monitoring based on the current POM?	No.	Yes.	3	Yes, very much so.	2			
	0.2.3 How do you utilize outputs/results of the monitoring?	Monitoring outputs/results are used in revising detailed implementation plan. Outputs are used in treatment of blackspots and in traffic safety promotion & propaganda.							
0.3 Allocation of Japanese Experts	0.3.1 Do you think that the number of Japanese experts is appropriate?	No.	Yes.	3	Yes, very much so.	2	13 Japanese experts have been despatched to VN. Their expertise cover all areas except Medical Emergency.		
	0.3.2 Do you think that the timing of the experts' dispatchment is appropriate?	No.	Yes.	3	Yes, very much so.	2	Appropriate in basic term. Timing of Japanese expert deployment is in compliance with actual demand		
	0.3.3 Do you think that fields of expertise of the experts are appropriate?	No.	Yes.	3	Yes, very much so.	2	13 Japanese experts have been despatched to VN. Their expertise cover all areas except Medical Emergency.		
	0.3.4 Do you think that the experts are active enough in their expected role?	No.	Yes.	1	Yes, very much so.	4	They work in a very active, very responsible manner. Good examples are seen on Thái Hà-Chùa Bộc, Trần Khát Chân- Đại Cồ Việt TS Comprehensive projects that Japanese experts have worked closely and come up with proper contents for public information campaigns.		
	0.3.5 Do you think that the experts have communication difficulties with C/P for the technology transfer?	No.	4	Yes.	1	Yes, very much so.	Don't know.		
	0.3.6 If there are some problems on the above mentioned points (0.3.1~0.3.5), how do you currently cope with such problems?	No major problems. Japanese experts and Vietnam CPs see each other so often. If problems incur, two sides discuss and agree to solutions in a timely manner. Increasing meetings and exchanges							
0.4 Allocation of C/P	0.4.1 How much of your total working hours do you think you have committed to TRAHUD project?	Less than 20%	1	40%	3	60%	1	more than 80%	Depending on actual demand that everytime, demand from TRAHUD incurs, we all find enough time and extend satisfactory cooperation.
0.5 Ownership of Vietnamese side	0.5.1 Do you think that the positive response of HDOT, HTPD and HTSC is sufficient?	No.	Yes.	4	Yes, very much so.	1	Don't know.	Vietnam CPs such as HPC, TRAHUD PMJ, HDOT and HTSC have been working closely with TRAHUD Team	
0.6 Inhibiting factors in project implementation	0.6.1 If you find any inhibiting factors or problems against the smooth implementation of the project, could you explain them?								

付属資料 5

面談録

1. ハノイ市交通警察部 (HTPD) ディレクター

日時: 2008年11月21日(金) 9:15-9:40

場所: HTPD

出席者: Mr. Dao Cong Hai

面談者: 勝田団長、小林団員、嶋岡

同行者: 通訳 (JICA 現地職員 Ms. Tuat)、TRAHUD ローカル・コンサルタント

TRAHUD プロジェクトの達成状況及び自立発展性について

● 短期研修プログラム

(調査団) 本プロジェクトでは、人民警察学院 (ポリス・アカデミー) の支援を得て短期研修プログラムを実施しており、TRAHUD 終了後も継続して実施されることが望まれる。これについてどのようにお考えか?

(先方) 交通警察官の研修については、人民警察学院 (ポリス・アカデミー) との包括的な契約/合意に基づく密接な協力関係の下で、現場の警察官及び幹部に対する研修を行っている。研修は定期的に行われており、その内容は、ハノイ市の交通状況及び HTPD の要請を反映するものとなっている。

● 課題別キャパシティ・ディベロップメント・パイロット・プロジェクト

(調査団) 3つの課題別キャパシティ・ディベロップメント・パイロット・プロジェクト (「モデル交通警察署 (交通取締まり) PP」、「交通管制 (交通信号制御) PP」及び「交通事故分析 PP」) に対する評価は如何?

(先方) 個人的な意見だが、開始当初は大変うまくいったと思うが、継続して実施するにはフルタイムの職員配置と予算の確保が必要である。新しい技術が導入され定着するには時間がかかるので、そのための新しい活動に人が必要となる。

(調査団) 交通事故分析データベースの開発整備に関し、支援延長の可能性も考えたいが如何か?

(先方) データ分析のための新規の人材採用 (ICT 分野) を計画している。JICA には、データベース・システムの完成に向けた支援を期待している。

以上

付属資料 5

2. ハノイ市交通局主任監査官

日時:2008年11月21日(金) 10:40-11:45

場所:HDOT Inspection

出席者:Mr. Thach Nhu Sy、及び監査部職員 10名

面談者:勝田団長、小林団員、嶋岡

同行者:通訳(JICA 現地職員 Ms. Tuat)、高木 TRAHUD リーダー、同ローカル専門家

TRAHUD プロジェクトの達成状況及び自立発展性について

● 全体的な評価(達成度)

(調査団) TRAHUD プロジェクト(短期研修プログラム、課題別キャパシティ・ディベロップメント・パイロット・プロジェクト「交通安全対策チーム PP」及び「交通安全管理 PP」、他実施機関との連携、総合交通安全対策パイロット・プロジェクト)に対する評価は如何?
(先方)

- ① 監査部の活動について、JICA、PMU 及び他部門の職員の関心を集めることができた。
- ② 400人の職員のうち100人が研修を受講した。能力が強化され、仕事にやりがいを見出すことができた。職員全員が研修を受講できると良く、本来ならば自ら講師を養成し、研修を実施することが望ましいが、現状では難しい。TRAHUD が作成したテキストについて、現場には配布されているが、我々(幹部?)のところには届いていない。
- ③ 総合交通安全対策パイロット・プロジェクトについては、そのアイデアが明確でなかった。車線分離について、半分で終わっているが、延長し続けてもらいたい。新しい技術や習慣の定着には時間を要するので、続けないと忘れ、失ってしまう。個人的な意見だが、自立発展性のためには、活動の拡張が望まれる。
- ④ CDパイロット・プロジェクト(「交通安全管理 PP」)は、当初うまくいき、ハノイ市人民委員会高官の注目を得て他所への展開が期待されたが、職員及び予算の不足により、限定的な取り組みで終わってしまった。
- ⑤ 国内研修は、もっと多く実施してもらいたい。日本での研修については、草の根(対市民)レベルで活動する職員が1、2名参加できると良い。TRAHUD のフェーズ2で行われると良い。

(調査団) 今のお話から、達成度は高い(Achieved highly)という評価と理解する。

● 課題別人材育成モデル事業の自立発展性

(調査団) 職員の4分の1しか TRAHUD の課題別人材育成モデル事業に参加できなかったとのことだが、TRAHUD 終了後、HDOT 監査部自身による研修(モデル事業)の継続実施についての見通しは?

付属資料 5

(先方)

- ① 監査部には、内部研修と外部研修の2つのシステムがあり、内部研修に関しては、監査部自ら実施している。TRAHUD が課題別人材育成モデル事業で作成したカリキュラムを利用し、更に扱う項目(テーマ)を追加し、これまで30人以上の職員を研修している。駐車帯管理、車輛の過重積載、交通安全規則、市民参加などを扱っている。女性組合(Women's Union)の参加促進のための助言をいただきたい。
- ② 交通運輸省研修センターの研修では、TRAHUD の教材を使用していないので、右センターへの支援も含め、更なる支援が望まれる。
- ③ TRAHUD の研修プログラムの継続実施については、外部講師招請費用を申請することになるので、資格要件を備えた外部講師のリストを提供していただきたい。「交通安全」は、大変に重要な研修項目である。

(この後、同建物の最上階で実施中の研修を見学。)

以上

3. ハノイ市交通局長

日時:2008年11月21日(金) 午後2:10-3:30

場所:HDOT

出席者:Mr. Nguyễn Quốc Hùng、市交通安全委員会の新任ディレクター(Mr. Kha)を含む交通局職員のスタッフ5名

面談者:勝田団長、小林団員、嶋岡

同行者:通訳(JICA 現地職員 Ms. Tuat)、高木 TRAHUD リーダー、同ローカル・コンサルタント

TRAHUD プロジェクトの達成状況及び自立発展性について

● 全体的な評価(達成度)

(調査団) TRAHUD プロジェクト(短期研修プログラム、課題別キャパシティ・ディベロップメント・パイロット・プロジェクト「交通安全対策 PP」及び「交通安全管理 PP」、他実施機関との連携、総合交通安全対策パイロット・プロジェクト)に対する評価は如何?

(先方)

- ⑥ 関係者の意見によると、達成状況は良い(Achievement is good)。
- ⑦ 課題別人材育成モデル事業は、職員の態度のあり様に良いインパクトを与えている。
- ⑧ 研修プログラムは、交通警察官及び監査官の能力を向上させた。
- ⑨ 車線分離の総合交通安全対策パイロット・プロジェクトは、市民の利用者(運転者)

付属資料 5

の態度は良くないが、始まったばかりのプロジェクトで、新しい技術の導入には時間を要する。我々は、予算を確保して、今後も継続していくよていである。

- ⑩ 短期研修プログラムについては、現地の講師だけでは効果が限定的なので、日本人講師と現地講師の協働が望まれる。

● 短期研修プログラムの自立発展性

(先方)

- ① TRAHUD 終了後には、ベトナム人自身により研修コースが作られなければならない。既に研修施設 (250 人収容) は整備されており、来年の 1 月から新コースを開設する予定である。TRAHUD の成果 (カリキュラム及び教材) を活用することになる。外部講師の活用については、交通安全委員会に予算申請する。

● ハノイ市交通安全計画の策定について

(先方)

- ① 通達 16 号に対応するハノイ市の交通安全計画策定作業を、関係各課との連携のもとに進めており、来週の金曜日に年度計画が出される予定である。この交通安全計画はインフラストラクチャー、車輛、交通管理を扱う包括的なものである。この計画策定及び実施の事務局となる交通安全委員会は、この 8 月に新体制発足。ヘッド (Mr. Kha) と 5 人の常勤職員で構成されている。

(調査団) TRAHUD プロジェクトでも、交通安全計画の作成作業を進めていたので、今後、新しい交通安全委員会に協力していきたい。

(先方) 協力は、大変重要である。

以上

4. ハノイ市交通警察部 (HTPD) 職員

日時:2008 年 11 月 24 日(月) 8:30-10:30

場所:HTPD

出席者:Mr. Ngoan (Deputy Head of HTPD)、幹部職員 2 十一般警察官 6 人(女性 1 人)、

Dr. Pham Trung Hoa (Dean of Traffic Police Faculty, Captaint, People's Police Academy)

面談者:嶋岡

同行者:通訳 (TRAHUD Mr. Hoang)、TRAHUD ローカル・コンサルタント

TRAHUD の達成状況及び自立発展性について

● 全体的に

付属資料 5

- ・新しい知識・技術を実用的に導入した点が素晴らしい。
- ・市民への情報提供が進んだ。

● 短期研修プログラム

- ・これまでの短期研修プログラム参加者は132人。
- ・今後は、人民警察学校（PA）から講師を8人派遣してもらい、警察官に対するイン・サービス研修を続けていく。PAからは、これまでインターンシップの受け入れをしていた。TRAHUDの研修は、基礎的知識の習得に焦点を当てていたが、今後は、ニーズに応じて工夫・対応していく。
- ・PAとは、今回のパイロット・プロジェクトで開発整備されたデータベースを活用するシステム作りでも協力して行く予定。

● 総合交通安全対策モデル・プロジェクト（Thai Ha 通り）

- ・道路が改善され、市民の裨益が何より大きい。限定的な区間を対象とするプロジェクトだが、メディアを通じて全国に情報が伝えられ、大きな影響を与えた。他所への展開も検討中である。全国展開のための支援を日本へ要請している。
- ・市民に好感をもって受け止められており、新しい信号システムにも慣れてきた。
- ・取り締まり技術の向上、広報（public information）、実用的で業務に役立つ知識の獲得。
- ・これまで非常に混雑していたが、状況は激変し、事故も減少している。

● 課題別キャパシティ・ディベロップメント・パイロット・プロジェクト

- ・CD プロジェクトは大変成功している。一般的な知識を学び、取締まりの実務能力を強化した。技術情報など新しい情報へのアクセスを提供してくれた。
- ・以前は、ただ取り締まっているだけだったが、実技の前に講習を受け必要な知識を習得でき、大変役立った。

● TRAHUDに参加した警察官から「一番興味を持ったこと、役にたったこと」等

- ・情報へのアクセス（3Eによる総合的なアプローチ）及び技術へのアクセス（速度取り締まり、交通フローの調整の仕方など）を得たことが自分にとって大きな成果。今では、スピード・ガンを使いこなしている。
- ・Thai Ha 道路の変化（混雑の改善）に驚いた。自分自身も、取締まりについての実用的な指導を受け、また、機材も使いこなせるようになった。
- ・以前は混雑地点に多くの警察官を配していたが、減った。
- ・市民が、警察について知るようになった。警察の情報が手に入るようになった。
- ・事故分析の新しい技術と情報を得ることができた。毎日最新情報が入手できるようになった。自分は若いので、もっともっと新しいことを知りたい。

付属資料 5

- ・交差点での交通整理の方法と、ハノイとホー・チ・ミンにしかない新しい技術（交通信号の中央管理システム）について学べた。日本人の専門家からもっと教わりたい。コミュニケーションなどの問題はない。
- ・コンピュータによる investigation analysis はすぐに役にたった。これまで報告は、ただ報告するだけだったが、何を報告しなければならないのか具体的に分かった。
- ・ブラック・スポット・プログラムでの危険個所の発見：1995 年から行われていたが旧式だったものが、今回アップデートされた。
- ・事故分析データベース。まだ開始して 10 か月程しか経過していないので、ここで評価するのは早すぎる。
- ・研修内容で難しかったのは、事故分析と事故調査 (accident investigation)。

● 職員の定着状況

- ・これまでのところ、定年以外で職員の離職はなく、安定している。

以上

5. ハノイ市交通安全委員会 (HTSC) の「プロパガンダと教育」小委員会メンバー

日時:2008 年 11 月 24 日(月)午後 2:00- 3:10

場所:Propaganda and Education Department

出席者:Mr. Nguyen Van Bong (Head of Sub-Committee for Propaganda and Education- HTSC)、
Mr. Nguyen Hong Long, Ms. Dang Thuong Hoai 他メンバー2名 (計5人)

面談者:嶋岡

同行者:通訳(TRAHUD Mr. Hoang)

TRAHUD の達成状況及び自立発展性について

● HTSC 及び「プロパガンダと教育」小委員会 (Sub-Committee) について

- ・HTSC は、10 月 9 日に新体制が発足。22 名のメンバーによる定例会が設けられている。
- ・8 月 1 日に Mr. Nguyen Van Bong が「プロパガンダと教育」小委員会の委員長に就任。
- ・「交通安全 (?)」小委員会には、2008 年度 3 億 VDN の予算がついた。
- ・今週金曜日 (28 日) に第 1 回目の定例会が開催され、交通安全教育の取り組みのレビューが行われる予定。

● TRAHUD プロジェクトの評価

- ・2つの総合交通安全対策モデル・プロジェクトを行ったが、ハノイ市民の交通安全に対するニーズに答えている。新しい文化の形成である。
- ・3E のアプローチは新しく、その定着には時間を要するが、政府関係者や都市住民には理

付属資料 5

解されている。この新しいアイデア及び交通安全文化の定着に向け、TRAHUD の 2 年の延長を希望する。

・ホアンキエム区で実施中の第 3 年次モデル・プロジェクトは、ハノイ人民委員会のリクエストによるものである。過去の 2 つのモデル・プロジェクトの成功は、交通安全教育プログラムに必要な知識・経験・方法（メソドロジー）を示してくれた。それらを使って地域社会に交通安全文化を定着させるパイロット・プロジェクトと位置付けており、HPC が資金の 80%を供出している。教訓を生かして他地域に展開したい。

● HTSC の能力向上

・2 つのモデル・プロジェクトの実施や日本での研修参加を通じて、OJT で日本人専門家から多くのことを学んだ（日本人の働き方、細かい業務管理、キャンペーンのプランニング、広報ターゲットの絞り方、事業実施の方法、ビデオクリップの制作、テレビ放映仕方など）。例えば、これまでは漠然とスローガンを作っていたが、どのようにスローガン作成に取り組むのかを学んだ。（Ms. Dang Thuong Hoai の感想）

・2007 年の 6 月から 2008 年の 8 月まで Ms. Dang Thuong Hoai を TRAHUD の専任につけ、HTSC で計画立案・実施できる状態に達した。

・日本での研修には、教育部門ではなく、プロパガンダ部門のスタッフ 10 名が参加したが、それは、全ての情報伝達はプロパガンダ委員会の承認を受けなければならないというベトナム特有の教育システムを背景にしている。

● TRAHUD の連携体制について

・当初提案された TRAHUD の実施体制（実施機関横断型の 3 つのワーキング・グループによる連携体制）は、not capable なため、前任の「プロパガンダと教育」小委員会委員長（Mr. Ban）の時に、実施機関毎の部会で構成される現在の「List of Major Counterparts in Traffic Safety Human Resource Development Project」に変更された。

以上

6. ハノイ市交通安全委員会（HTSC）副議長

日時:2008 年 11 月 24 日(月)午後 4:00- 5:00

場所:Department of information and Communication

出席者:Mr Pham Quoc Ban (Deputy chairman of Hanoi Traffic Safety Committee)、他 1 名

面談者:嶋岡、Ms. Dang Thuong Hoai (Sub-Committee for Propaganda and Education, HTSC)

同行者:通訳(TRAHUD Mr. Hoang)

TRAHUD の達成状況について

付属資料 5

● 全体的に

- ・HTSCのキャパシティ・ディベロップメントのニーズに大変よく応えている。
- ・経験と知識を持ちこみ、「調査→分析→計画立案（→実施）」の新しいプランニング手法を導入してくれた。
- ・例として、以前は、交通事故のニュース（現場の様子）を新聞に載せたりTVに映してはいけないとされていた。しかし、TRAHUDの日本人専門家の助言で新聞に載せるように変えたところ、大衆に大きなインパクトを与えた。
- ・TRAHUDのプロジェクトで最も成果を上げたのは、第1年次のモデル・プロジェクトであろう。3Eのコンビネーションによるアプローチが大衆に与えたインパクトは大変大きい。（第2年次のモデル・プロジェクトは、サイト選定に問題があった。）

● TRAHUDの連携実施体制（WG体制）について

- ・当初提案されたTRAHUDのWGによる実施体制は、自分が2006年12月頃（TRAHUDのPMUが立ち上がり、CPが配置された頃）に現在のものに変更した。プロパガンダ（教育）はHTSCが責任を持つべきことであり、それを扱うWGのヘッドに他部局の人間を配することはできなかった。
- ・しかしながら、現在の実施体制のメンバーリストは、未だ上位の委員会の承認を得ていないため、メンバーとして活動するのを難しくしている。
- ・交通安全推進のための3Eのアプローチの実現には、関係部局の連携が不可欠であり、連携促進を担うのはHTSCである。この10月からHTSCの新体制が発足したが、委員会メンバーは関係機関の代表で構成されている。この新しい考え方は、TRAHUDの星専門家の助言によるもので、それを実現した。
- ・今週金曜日のHTSC初会合で、HTSCの3Eの活動実績について報告するが、報告する活動の10%程はTRAHUDと何らかの関係をもつと認識している。

以上

7. ハノイ市交通局監査部

日時:2008年11月25日(火)午前8:30-10:30

場所:HDOT Inspection

出席者:Mr. Thach Nhu Sy (Chief Inspector)、

課題別キャパシティ・ディベロップメント・プロジェクトの担当者等5名

面談者:嶋岡

同行者:通訳(TRAHUD Mr. Hoang)、TRAHUD ローカル専門家

課題別キャパシティ・ディベロップメント・プロジェクトの達成状況について

付属資料 5

● 駐車対策・プロジェクト

・TRAHUD を通じて学んだ計画プロセス（サーベイ・データ収集→分析・テスト→サイト選定・アセスメント・現場でのテスト→実施計画）に沿って、ハノイ市の典型的な問題である路上駐車への対策を検討し生まれた駐車管理のプロジェクトである。路上駐車改善・取締まりについては、市人民委員会の決定（Decision 0.2 及び 20）も出ていた。駐車違反の罰金徴収を民間会社に委託し（アウトソーシング）、徴収金の一部を市に税金として納めさせることで、市の税収にもなっている。現在、1 区域でモデル事業が実施されているが、市民も協力的で成功している。今後、対象地域を拡大する予定である（区域面積 17,000 平米、委託会社 6 社、路上監視員 1, 200 名）。

● 排気ガス・コントロール・プロジェクト

・2007 年の 3 月ごろ、最初のワークショップを開催し、進め方について協議した。このワークショップにはスイス人のクリーン・エア・プロジェクトの専門家も参加した。ここで、排気ガス・コントロールの必要性が確認された。現場での具体的な対応策が明確でなかったことから、その後、タスク・フォースを立ち上げ、供与機材（排気ガス・メーター）の使い方の研修を行った。機材は使えるようになったが、全市に展開するには、もっと多くの人材が必要である。

● 供与機材について

・機材が少なく、また、機能も不十分で（バッテリーなど）、効果的に使用できないため、機材を使用する能力はついたが、効果は限定的である。全市で使えるようになりたい。ベトナム人からの技術移転による人材育成についても、機材があればできる。
・予算を増やしてほしい。

以上。

8. ハノイ市人民委員会 副議長

日時: 2008 年 11 月 25 日(火) 午後 2:15-3:00

場所: HPC

出席者: Mr. Nguyen Van Khoi (Chief Inspector)、他事務官 2 名

面談者: 勝田団長、小林団員、嶋岡

同行者: 通訳(JICA 現地職員 Ms. Tuat 及び TRAHUD Mr. Hoang)、

高木 TRAHUD リーダー、同ローカル専門家 2 名

TRAHUD の達成状況及び今後の支援について

付属資料 5

● 全体的に

- ・昨年同様本年も、TRAHUD はポジティブな成果を収めた。
- ・ハノイ市では、近年、交通事故数、交通事故での死者数及び負傷者数とも減少しており、また混雑も大幅に改善している。これは、人民委員会及びハノイ市が、通達 16 号に記載されている次に示す対策を講じてきたことによる：①多くの関係者を巻き込んでの大衆向けキャンペーンの展開、②違反に対する取り締まりの強化、③車線分離や信号機設置による交通流の管理、④道路インフラの整備、⑤公共交通の強化、⑥製造業施設の郊外への移転。これらに加え、明日、交通安全計画が承認される予定である。
- ・TRAHUD の貢献は大きい：取締まりの訓練、交通安全の方法論と内容、3E のコンビネーション。こうした TRAHUD の努力と貢献を、今後は、交通安全に加え、環境保護の向上 (Improvement Environmental Protection) 分野にお願いしたい。

● TRAHUD の評価について

- ・研修コース、交通管理のための経験と知識の提供、及び 2 つの総合モデル事業により交通安全文化を大衆に知らせたことは大変有効 (effective) であった。
- ・他方、予算に制約があり、ハノイ市が共同出資した。今後、TRAHUD のようなプロジェクトでは予算を増やしてほしい。
- ・TRAHUD に参加し、中核的な職員は能力を向上させた。しかし、自立発展性は人々の中に交通安全の理解が広がって初めて確保できる。一か所だけでは不十分である。2010 年のハノイ市 1000 周年に向け、「Green Urban City」の建設を進めているので、全市に拡大したい。そのときまで TRAHUD を延長支援していただけるなら有意義 (meaningful) だ。
- ・また、交通安全文化を広げるような (心理的な) 取り組みは、ベトナム人だけで進めるよりは、外からの人々の協力を得ることで効果的に進められる。

● ハノイ市交通安全委員会 (HTSC) の新体制について

- ・この 10 月に再構築された。交通安全政策の決定機関となり、関係機関間のコーディネーションを行う。議長はハノイ市長が務め、公安省、交通局、情報コミュニケーション局等の主要機関の長が副議長を務める。
- ・相当な予算が充てられ (2009-2010 年度は 260 億 VDN)、その用途について (事故多発地点の改善や一方通行路の整備など) 迅速な意思決定が可能となった。
- ・ハノイ市交通安全計画は、インフラストラクチャー、車輛・交通管理、交通安全教育、公共交通整備、人材育成などを扱う包括的なものである。TRAHUD チームとは今後も協力を続たく、特に交通安全教育分野の活動で協力したい。

以上。

付属資料 5

9. ハノイ市交通局交通安全チーム (Traffic Safety Standing Group/Engineering Group, メンバーは主に Urban Traffic Division)

日時: 2008年11月26日(水)午前9:15-11:00

場所: HDOT

出席者: Mr. Nguyen Minh Truc (Deputy Head of Traffic Safety Division、及び Deputy Chief Administration of Executive Office of HTSC), Mr. Tran Anh Tuan (Deputy Head of UTD), Mr. Pham Thanh Tung (Deputy Head of UTD), Mr. Luong Duc Thang (UTD)、4名

面談者: 嶋岡

同行者: 通訳 (TRAHUD Mr. Hoang)、TRAHUD ローカル専門家 1名

● HTSC の組織改編及び Traffic Safety Standing Group/Engineering group について

- ・本年10月に再編成されたハノイ市交通安全委員会の Executive office (5人の専任職員を配置)の Deputy Chief of Administration に Mr. Nguyen Minh Truc (Deputy Head of Traffic Safety Division) が指名された。この Executive office が交通安全行政の計画立案及び実施管理を行い、関係各機関・部局に業務指示を出す。
- ・これまでの Traffic Safety Standing Group が HTSC の Executive office に昇格したと考えられてもよいが (ステータスの変更)、業務範囲は広がっている。従って、交通安全行政の計画及び業務指示は Executive office が出すが、例えば、それに伴う業務 (調査分析、実施計画・設計、実施、モニタリング・評価など) は、技術専門家を抱える個々の部局部署 (例えば HDOT の Urban Traffic Division など) が行う。
- ・この度の市・省合併に伴う組織改編で、Urban Traffic Division は、これまでのハノイ市エリアを管轄対象とし、ハタイ省部分は新しく設置された Suburban Traffic Division (名称、要確認) で扱う。
- ・TRAHUD のカウンターパートである Traffic Safety Standing Group/Engineering group について、「メンバーが頻繁に変わり体制が確立していない」という指摘には賛同しかねる。メンバーは当初から変わっていない。今回の組織改編で Executive office となりステータスと業務分掌が変わる。TRAHUD の CP を Executive office にするのか、Engineering group (Urban Traffic Division 等) にするのかは、今後協議が必要と思われる。

● TRAHUD の達成状況・評価について

(今日集まったメンバーのうち3人は、TRAHUD の研修プログラムやモデル・プロジェクトの計画立案の時から関わっており、日本人専門家とブラックスポッツ調査も行っている。)

- ・TRAHUD は、ハノイが抱える交通安全に対する切実なニーズに明確に答えている。
- ・総合交通安全対策モデル事業がメディアを通じて全国に発したメッセージのインパクトの影響範囲は大変に大きく広く、一般市民から政府機関・リーダーにまで及んでいる。人々

付属資料 5

の価値観やメンタリティーを変えたといえる。市民の交通安全に対する意識は非常に低かったが、大きく向上し、交通ルールを守るようになった。また、導入された新技術（左折信号機、車線分離など）の有効性は政府リーダーに大きく評価され、他の場所で適用され始めている。道路利用者（運転者及び歩行者）も慣れてきている。民間業者を利用（アウトソーシング）した駐車管理事業も今後拡充される予定である。

- ・ TRAHUD は、事故や混雑の緩和につながっている。事故減少のためには、対策の実施に至る前の準備（データ収集と分析）が重要であることや合理的で適切な計画手順（危険個所の発見・対応策立案・実施・評価）について、現場の OJT で学んだ。
- ・ Traffic Safety Standing Group の活動では、交通安全教育や危険個所の発見・対策の実施などを行った。交通安全教育では、様々な関係者（女性組合、農民組合、青年クラブなど）と調整しながら活動を進めた。
- ・ 3E のコンビネーション・アプローチの重要性が OJT を通じて理解できた。
- ・ 日ごろの業務に追われ、日本人専門家とのワークショップや現地調査に参加できないメンバーも多かったし、毎回参加することは難しかった。

●研修プログラムについて

- ・ 集中講義型の短期研修プログラムと現場 OJT で学ぶ研修があり有意義だった。短期研修プログラムでは、講師や日本人専門家と新しい技術や知識について意見交換ができた。
- ・ (自立発展性に関し、) TRAHUD の研修以外にも、毎年、MOT や Vietnamese Road Authority が実施する研修事業に参加しており、今後も研修は継続していく。

●今後への要望

- ・ 日本での研修では、ベトナムの現場では得ることのできない知識や経験が得られるので、他のスタッフも参加させてもらいたい。(交通安全グループからは2人しか日本での研修に参加していない。)

調査団注：短期研修プログラムや課題別キャパシティ・ディベロップメント・プロジェクトの成果について、「職員の能力向上がみられたか」という質問には、具体的な回答・言及はなかった。

以上