

帰国研修員巡回指導班  
(交通警察行政セミナー)  
報告書

昭和60年12月

国際協力事業団  
研修事業部

107  
43  
TAD

研 管

JR

86 - 6



JICA LIBRARY



1013739[6]

国際協力事業団	
受入 月日 '86. 5. 27	107
登録No. 12685	43
	TAD

## はじめに

この報告は、我が国が実施してきた集団研修交通警察行政セミナーに参加した帰国研修員に対するアフターケア業務の一環として、昭和60年9月22日から10月11日までの20日間、インド、シンガポール及びインドネシアの3ヶ国に派遣した交通警察行政セミナー巡回指導班の業務報告である。

本書が、帰国研修員の活動状況、彼らが抱えている諸問題、要望等について関係各位の一層深いご理解をいただくための一助となり、今後の研修コース、また研修員受入事業の改善に資することができれば幸いである。

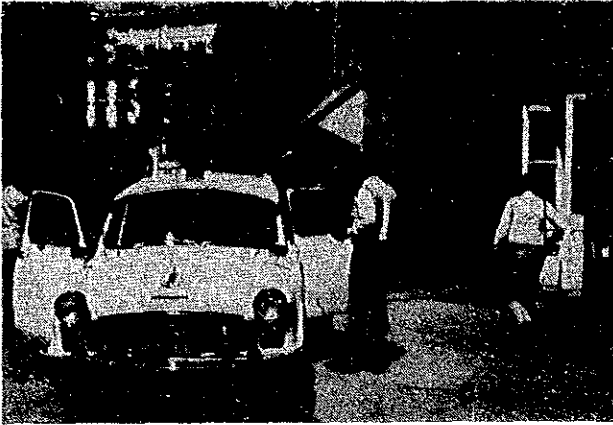
なお、本件の実施のためご協力を賜った外務省、警察庁及び現地において数々のご指導とご協力を賜った在外公館並びに関係機関の指導に深甚の謝意を表したい。

昭和60年12月

研 修 事 業 部

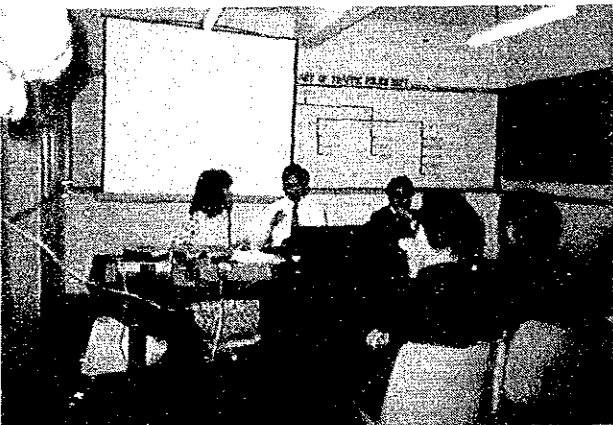
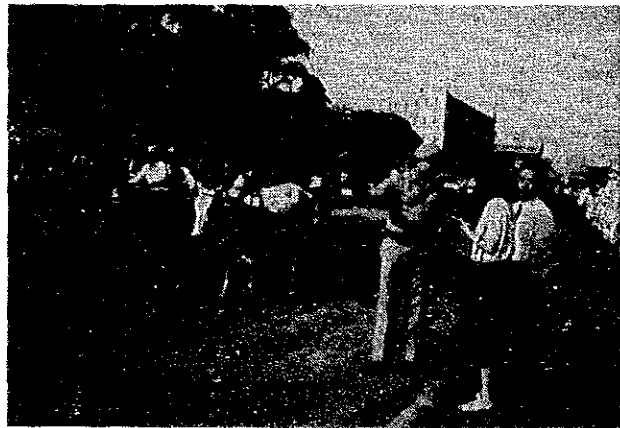
宮 本 守 也





ボンベイ警察にて

マドラス市中心部路上にて  
交通部長 Mr. Balachandran  
より交通事情の説明を受ける



シンガポール警察にてセミナー  
を実施する①

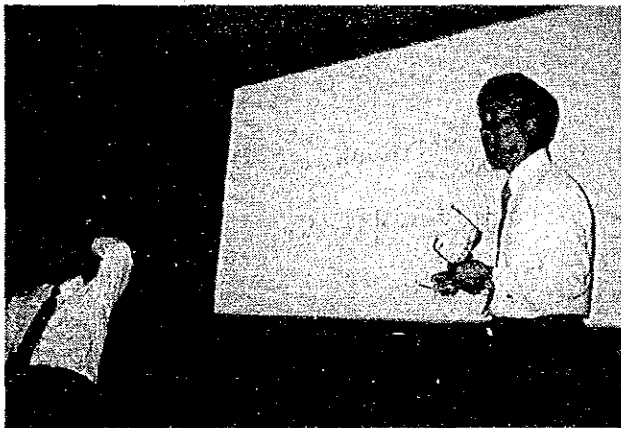






シンガポール警察にてセミナー  
を実施する②

ジャカルタ 運転免許試験場



ジャカルタにてセミナー  
を実施する



# 目 次

I 概 論 .....	1
1. 交通警察行政セミナーの概要 .....	1
2. 巡回指導の目的 .....	1
3. 巡回指導の内容・方法 .....	1
4. 巡回指導チームの団員構成 .....	2
5. 派遣国・派遣期間 .....	2
6. 巡回指導の日程 .....	2
II 調査・指導の詳細内容 .....	5
1. 現地における調査の内容・結果 .....	5
2. アンケート調査の内容・結果 .....	13
3. 公開講義の概要 .....	15
4. 現 地 報 告 書 .....	16
III 総 括 .....	22
1. 現地交通警察及び帰国研修員からの意見 .....	22
2. 巡回指導チームからの提言 .....	23
付 表 .....	
1. 帰国研修員リスト .....	25
2. 主な面会者リスト .....	29
3. アンケート ( Questionnaire ) 及びその回答 .....	31



# I 概 要

## 1. 交通警察行政セミナーの概要

本セミナーは、わが国の交通事情、交通警察の組織・活動全般に亘り広く紹介し、参加者の理解を深めるほか、参加各国の交通警察に関する重要な諸問題について、情報の交換、施策の検討を行なう場を提供し、各国の交通警察分野における知識と技術の向上に貢献すること、ひいては関係各国の民生の安定向上と経済開発に寄与することを目的として、昭和41年度に設立以後現在までに8回実施されており、参加研修員はのべ39ヶ国111名に達している。

第2回まではアジア地域を対象としたが、第3回以降は全地域を対象とし、隔年に実施している。また第7回（昭和57年実施）より参加資格要件を限定し、準高級待遇コースとしている。

なお、本セミナーは警察庁と国際協力事業団の協力により、関係都道府県警察等の支援も受けて実施されている。

## 2. 巡回指導の目的

今般の巡回指導チームの派遣目的は以下のとおりである。

- ① わが国の交通警察分野の技術・法令・統計に関し、最新情報の提供及び新技術導入のための指導を行い訪問国の交通警察行政の水準向上に資すること。
- ② 帰国研修員及び関係職員の本セミナーに対する評価・要望を聴取し、本セミナー成果の適用度を調査・評価して本セミナーの改善に資すること。
- ③ 訪問国の交通事情、交通警察の組織・活動状況・技術水準等の実態を認識し、本セミナーに対するニーズを把握して本セミナー運営の参考とすること。
- ④ 帰国研修員の動向を調査し、本セミナー運営の参考とするとともにフォローアップ事業に対するニーズを把握すること。

## 3. 巡回指導の内容・方法

今般の巡回指導チームによる調査・指導の内容・方法は以下のとおりである。

- ① 調査内容
  - ・本セミナーに対する評価・意見・要望
  - ・本セミナーで得られた知識の実際の運用度及び波及効果
  - ・訪問国の交通事情及び交通警察の実状と問題点
  - ・帰国研修員の動向

- ・フォローアップ事業に対する意見・要望

② 調査方法

- ・訪問国の交通警察・関係機関の訪問・視察
- ・帰国研修員及び関係職員との面接・懇談
- ・Questionnaireの配布・回収
- ・資料収集

③ 指導内容

主に、交通規制・交通事故防止に関し、問題点の改善、新技術導入等

④ 指導方法

- ・公開講義（スライド、16ミリフィルム使用、統計資料等配布）
- ・質疑応答
- ・関係機関訪問助言

4. 巡回指導チームの団員構成

- 大塚博保（団長） 警察庁科学警察研究所交通安全研究室長
- 延壽憲男 警察庁交通局交通企画課事務官
- 吉森良恵 JICA研修事業部研修第一課

5. 派遣国・派遣期間

インド、シンガポール、インドネシア

昭和60年9月22日～同年10月11日（20日間）

6. 巡回指導の日程

月日	曜	行程	評価日程
9/22	日	東京→デリー	22:00 デリー着
23	月		10:30 JICAニューデリー事務所訪問、打合せ、在インド日本国大使館（堀内公使）表敬 12:30 大蔵省経済局（Mr. Pillai 他）訪問 15:00 内務省警察局（Mr. Nath）訪問
24	火		10:30 ニューデリー警察、交通部長（Mr. Kumar）訪問 11:00 ニューデリー警察、次長（保安・交通担当）（Mr. Kaul）訪問

月 日	曜	行 程	詳 細 日 程
9/24	火		11:30 ニューデリー警察本部内見学 13:00 ニューデリー警察交通部長主催による昼食会 15:00 ニューデリー・オールドデリー市内交通事情視察
25	水		10:30 帰国研修員 ( Mr. Bhanot ) 訪問 12:00 帰国研修員 ( Mr. Mander ) 訪問 13:30 J I C A 事務所にて打合せ
26	木	デリー→ボンベイ	19:20 ボンベイ着
27	金		10:00 在ボンベイ日本国総領事館 ( 坂井総領事他 ) 表敬, 打合せ 11:00 ボンベイ警察交通部長 ( Mr. Kapoor ) 訪問 14:30 帰国研修員 ( Mr. Narvane ) 訪問
28	土		10:00 ボンベイ市内交通事情視察 19:00 日本国総領事主催による夕食会
29	日	ボンベイ→マドラス	15:10 マドラス着
30	月		10:00 在マドラス日本国総領事館 ( 矢畑総領事他 ) 表敬, 打合せ 11:00 マドラス警察交通部長 ( Mr. Balachandran ) 訪問 14:00 マドラス市開発公団 ( Mr. Dattatri ) 訪問
10/ 1	火		10:00 帰国研修員 ( Mr. Veer araghavan ) 訪問 14:00 マドラス市内交通事情視察 19:00 日本国総領事主催による夕食会 23:45 マドラス発
2	水	マドラス→ →シンガポール	6:05 シンガポール着 10:00 J I C A シンガポール事務所訪問, 打合せ 在シンガポール日本国大使館 ( 浅海公使他 ) 表敬 15:00 シンガポール警察 ( 次長 Mr. Tee Tua Ba 他 ) 訪問
3	木		10:00 警察大学校 ( 校長 Mr. Lee Kim Hock 他 ) 訪問, 視察 12:00 警察大学校主催による昼食会

月 日 曜	行 程	詳 細 日 程
3 木		14:00 警察交通部(部長Mr. Chua Chin Kiat 他) 訪問 16:00 シンガポール安全運転教習所(木戸所長他) 訪問, 視察 19:30 シンガポール安全運転教習所長主催による 夕食会
4 金		9:30 公開セミナー 13:30 帰国研修員招待による昼食会 15:00 交通安全公園(Mr.Ng) 訪問, 視察 19:30 巡回指導チーム主催による夕食会
5 土		( 休日 )
6 日	シンガポール→ジャカルタ	9:00 ジャカルタ着 10:30 JICAジャカルタ事務所担当者と打合せ
7 月		10:30 JICAジャカルタ事務所訪問, 打合せ 在インドネシア日本国大使館(永井公使他)表敬 14:00 大統領府技術協力調整委員会(Mr.Widodo) 訪問
8 火		9:00 国家警察本部(Mr. Soejoko 他) 訪問 10:15 ジャカルタ警察交通部(Mr. Harsono 他) 訪問 11:40 交通管制センター(Mr. Mofid 他), 運転免許 試験場(Mr. Harsono 他), ナンバープレ- ト工場等視察 15:00 警察大学校訪問
9 水		9:00 公開セミナー 13:00 警察主催による昼食会 19:00 JICAジャカルタ事務所・巡回指導チーム 共催による夕食会
10 木	ジャカルタ→	19:05 ジャカルタ発
11 金	→東京	6:25 東京着



## Ⅱ 調査・指導の詳細内容

### 1. 現地における調査の内容・結果

交通警察関係機関及び帰国研修員からの事情聴取や現地視察を通じ、本セミナーに関する事項をはじめ、各国の交通事情及び交通警察の実状、問題点、あるいは都市計画等に関し、広範に及ぶ情報の収集及び交換があった。以下、その概略について訪問先別に列挙する。

#### ① インド

##### (1) デリー

##### a. 大蔵省経済局にて

( J I C A に対する質問 )

- ・ J I C A のプロジェクトにはどのようなものがあるか。
- ・ 交通警察行政セミナーにはどのような国から参加しているか。

( インドの事情説明 )

- ・ インドの警察幹部のポストは変化が激しく次々と部署が変り定着性がない。

##### b. 内務省にて

( 巡回指導チームに対する質問 )

- ・ 本セミナーへのインド人研修員はセミナー参加者として適当か。
- ・ インド人研修員はセミナーにおいてまじめによくやっているか。

( インドの事情説明 )

- ・ 本セミナー参加研修員は帰国後交通分野から離れ他の職務についていることが多い。

##### c. 警察本部にて

( 巡回指導チームに対する質問 )

- ・ 市街地にマーケットが建設される時日本では警察はどのような対応をしているか。
- ・ 東京での車両台数は？
- ・ 交通警察官への教養は？
- ・ J I C A の交通警察セミナーのカリキュラムは？

( デリーの事情説明 )

- ・ 警察官の制服、勤務制について。
- ・ 運転免許試験は運輸省が実施しており、日本のように警察が管理できない。
- ・ 交通法規違反者に対する処置内容。
- ・ 交通事故は事故事件として別扱いしている。
- ・ 違反者への安全教育は行っていない。

- 乗合バス等の重要な職業運転者には安全教育を警察が行っている（交通安全教室を見学した）。
- インドでは象，バイク，牛が交通手段となっている。
- 乗合バスをバッテリー駆動車にしたいとの考えがある。
- オーナードライバーが増加している。

d. 帰国研修員 バノート氏

（帰国後の活動）

- 現在，空港警備の仕事をしている。
- 帰国後セミナーで知った日本の交通巡視員制度を導入した。

e. 帰国研修員 マンデル氏

（帰国後の活動）

- 交通事故調査方式の導入をはかった。
- 交通コントロールの集中化を提案した。
- 安全教育推進を提案した。

(2) ボンベイ

a. 州警察本部にて

（ボンベイの事情説明）

- ボンベイ市は，南北に細長く，3本の道路あり。朝は南下，夕は北上の車で渋滞。現在43～45万台の車両を保有。10年毎に増倍している。渋滞対策が最大の課題。
- 交通違反切符の処理は道路上ではできず，法廷で行うが，手続きが厄介。

b. 交通部長

（ボンベイの事情説明）

- ボンベイ市は南にオフィス，商店，市場，港等の諸施設が集中し，朝は南へ，夕方は北へのラッシュ。
- 東側には，港がありトラックが多い。西側には，オフィス，上流階級の人が多く，乗用車が多い。西側ではトラックの通行を禁止している。
- 市内6カ所でコンピュータ信号コントロールをやっている。（実際には，リレー式コントロールのようである）
- 交通量調査は人手問でやり，信号提示に役立っている。
- 車線区分は，上り下りの交通量に応じ，時刻によって自由変移方式としている。それは，現場の警察官の判断で，セーフティーコーンを適宜移動させてレーン設定をやる。
- 信号機のあるところには，警察官を必ず配置している。1,404人の交通警察官の

のうち 60 % を街頭に出している。これは、現場交通安全教育、つまり通行者に信号に従って通行することを教えるという意味である。

- 交通、外勤から上申される交通状況報告書を交通工学の技術者が利用している。
- 交通事故の情報、調書は現場警察署と州本部交通部に来る。
- 交通違反は、示談でその場で罰金を払うか、法廷に行くか決める。
- 交通違反の記録はとらない。
- 交通違反の罰金は現認した巡査が扱わず、呼んできた Sub inspector が取扱う。

c. 帰国研修員 ナルバネ氏

(ボンベイの事情説明)

- ボンベイは牛車も入り、混合交通で、交通状況は日本と差がありすぎる。
- 路上を店が占拠。歩行者は歩道を歩けない。
- 安全教育ができない。日本では子供のときからやっているが、こちらは意識が低い。
- 安全施設への投資の金がない。日本の真似をしたくとも予算の制約あり、金がない。
- 車が整備されてない。
- 免許の発給元は運輸省であり、警察ではできないが、その運用は警察の所管である。免許行政の一元化ができず、運転者管理に困っている。
- 違反の罰金は法廷で課す。
- 牛車は税を出さず、道路を汚し、交通の流れを乱している。
- 日本での研修はよかったが、基礎的条件がそろっていないので知識の現場への導入はむずかしい。
- ボンベイは、すべての機能が中心部に集中している。
- 日本の警察は交番を通じ市民に親しまれているが、ここでは、種々な民族を守るため、警察は高圧的にならざるを得ない。

(セミナーに対する要望)

- 高級な技術を教えてもらってもだめ、無意味。子供、ドライバーに対する方策、交通教育をすることの内容をセミナーカリキュラムの主体にしてほしい。
- 交通分野に限らず日本の警察組織、教育、採用等すべてを教えてほしい。
- セミナー期間を 6 カ月に延長し、交番勤務や家庭訪問をやらせてほしい。

d. ボンベイ市内交通視察

- チャーチゲート駅前交通監視所では、1 日 200 件の違反を扱う。
- 違反は、駐車、右左折などどれも 50 ルピーの罰金が課せられる。その場で現金

支払いとし、違反事実は免許証に記入する。現金のないときは、切符を渡し、免許証を預る。歩行者の信号無視は罰金 200 ルピー。

- ほとんどの交差点に交通警察官が立っている。チャーチゲート駅前信号とその先の信号とは系統式になっている。

### (3) マドラス

#### a. 州警察交通部長

( J I O A に対する要望 )

昨年、セミナー参加を申し込んだが採用されなかった。

今回は是非。

( マドラスの事情説明 )

- 当市は都市化が急速に進んでいる。そのため、マドラス市街整備公団がある。同公団が中心になって都市計画を進めている。市郊外 50 km 圏に居住区を設定し、計画的に学校、病院を作ることが考えられている。現在のところ、都市計画として市場等を新設するとき交通を含めた計画はない。
- 5 ～ 6 年前にニューデリーに全国交通委員会ができた。マドラス、その他の人口 300 万人以上の都市が参加している。同委員会では、交通関係について討議しているが、具体的な成果はない。
- 警察には、運転免許、車両整備についての権限はない。車両、運転者が増加しても、あと処理の負担がくるばかりである。
- 安全教育には、人々の基本的教育水準の高さが要求されるが、46 % が文盲なので困難が大きい。
- 自転車のりは地方からの出身者に多い。彼らは教育レベルが低い。職場で交通安全教育したくとも、警察にも安全教育のための人材がない。
- 街頭には多くの警官が出て、自動車の整理に対応している。歩行者、自転車までは手が回らない。
- 自転車乗りのために左側を走れ、ライトをつけろとタミール語、イラスト入りでパンフレットを作成し、配布している。
- 当市の主要交差点 24 ケ所に信号がつけてある。
- 交通違反書式は 3 枚で、本人、法廷、警察へ各 1 枚。免許証はノートになっている。
- 法廷で罰金を払う。事故、違反の記録保管は法廷です。警察には記録は来ない。
- バイクのノーヘル規制をするのに、中央政府から許可が出るまで 4 年かかった。
- 全国共通の道交法があり、更に州法がある。

- ・道交法違反の罰金は車種別で駐車違反 20 ～ 25 ルピー，スピード違反 50 ～ 75 ルピー。酔払い違反は罰金 150 ～ 200 ルピー及び 3 カ月の免停。酒酔の判定は医師が動作，目の動き意識のチェックの 3 点から行う。

b. マドラス市開発公社にて

( マドラスの事情説明 )

- ・ボンネルク，エッセン方式は，車も少なく金もかかるので採用していない。
- ・これから自動車専用道を設ける。
- ・新住民街区を作るときの人々の輸送は，現在のものを利用することとしている。新たな鉄道，道路等は作らない。
- ・道路予定地買収には先手を打っている。
- ・北海道大学に留学した者が技術スタッフにいる。

c. 帰国研修員 ベララガバン氏

( セミナーに対する意見・要望 )

- ・帰国し，近代交通の機械のことを提案しても，みんなが理解できない。現物を見せれば理解させられるがお金がないので現物の調達ができない。従って日本がそのような機械（できれば超音波感知器も）貸してくれればありがたい。
- ・日本でいいものを見ても，こちらで現物への適用ができないので残念である。
- ・インドでは，ボンベイ，マドラス，ハイデラバード，デリーが進んでおり，この四つの都市から各 1 人，4 人 / 回でセミナーに出れるよう希望する。
- ・セミナーは，交通のことを中心にし，それに大部分の時間を使ってほしい。交通以外の警察全般のことよりも，交通についてやってほしい。
- ・セミナー内容は高度な技術に関するものでよい。

( 帰国後の活動 )

地点感応式をループ埋め込みでやった。インド電話会社にやってもらった。

( マドラスの事情説明 )

- ・当市には交通巡視員は 100 人いる。彼らは奉仕で無給である。
- ・交通巡視員は駐車違反の取扱いはしない。交通整理のみを行い，違反については警察に通報するのみ。
- ・交通巡視員の制服は警官と同じで，ヘルメットの徽章が異なる。
- ・交通巡視員は社会的地位の高い人に委嘱している。うまくいっている。
- ・駐車料金は 1 時間 1 ルピー，係が領収書を渡す。
- ・信号機の設定・保守は警察通信部がする。

d. スペンサーストアー前交差点における交通状況の観察及びバラカンドラン氏の説明

から

- この交差点は当市最大交通量の場所、3,000台/時。14種の車両等が走っている。
- 大型貨物、軽車両には時間別通行規制。
- 交通整理協力員はこの交差点近くの大学、高校生から来てもらっている。
- 自家用車を持つ金持も交通巡視員として80人ほど参加。
- 道路中央及び歩車道間に1.5mないし1mほどのフェンスを設け、単路における歩行者横断阻止をしている。
- 子供のときからの交通（安全）教育が大切だが、ここでは行われていない。
- 歩道が商店、物売りに占拠されている。整理したい。
- 主要道路以外の道路には歩道のないところ、道路幅員の狭いところが多い。

## ② シンガポール

### (1) 警察大学校にて

(セミナーについて)

セミナー研修員には、帰国後報告書の提出を求めている。

JICAでは、セミナー研修員資格を本省課長以上としているが、シンガポールは1国1市なので行政ポストが少ない。従って、下位のポストの者でも同レベルのステータスの者なら参加できるようにしてほしい。

(警察大学校について)

警察学校組織についての説明。

### (2) 警察交通局にて

(シンガポールの事情説明)

- 交通対策になかなか予算がつかない。
- 交通安全施設、道路標識、標示、信号機などはすべて公共事業省で担当している。警察には直接の権限がない。
- 一般車の増加を抑制し、バスの利用率を高めるためバス専用レーンを設定した。これにより、バスを60%増発できた。ただし、バス専用レーンの道路標示の仕方に若干の問題点があり、日本での方式を参考にすることも考えている。
- みどりのおばさんは漸次減少傾向にある。学校用務員に対し、警察が訓練を施し、有給でやってもらっているもので5年前まではたくさんいたが、今は少ない。女性に限らず男性にもやってもらっているが、学校内の清掃などの役務を専門会社に委託するところが増加しつつあるため学校用務員が減少していることが原因で、少なくなってきた。
- 最近、現金を持つことが少なくなったことから、今後、交通関係の罰金等の支払

をどのような方法にするかが課題となっている。

- シンガポール安全運転教習所が本年4月から業務を開始したが、小さい車の運転者養成に大きな役割を果たしている。
- 運転免許の試験は警察が行っている。

(3) シンガポール安全運転教習所にて

(シンガポールの事情説明)

- シンガポールでは、最近交通事故が多発し、先進国に比べ死亡率が3倍と高い。仮免での事故が多い。日本では、10年間に事故が半減した実績があり、それに教習所制度が寄与しているとの理解から、日本からの教習所設置が要請された。そのモデルケースが当所である。内務省の局長が当所の役員を兼ねている。
- 警察で行う免許試験での合格率は、当教習所卒業者で48%、それ以外の一般者で20%強。
- 運転実技の試験は日本におけるよりむずかしい。

③ インドネシア

(1) 現地日本大使館, JICAにて

(専門家派遣要請)

- インドネシア警察から、交通警察における諸課題解決のため、日本からの専門家派遣による技術援助の要望が強く示されている。
- 交通取締, 交通規制, 運転免許など広範に亘る交通警察領域での専門家による助言, 指導がほしい。できれば2年間ほどとのこと。日本を見倣ってという意識が高い。

(インドネシアの事情説明)

- 交通事故死亡者はインドネシア全国で1日30人位。
- 死亡事故の賠償額は300万ルピア、ただし、運転者に支払能力がないので6カ月の懲役で代替。重傷事故は3カ月の懲役で代替する。
- ジャカルタの市民は30km圏に居住し、都心に通勤。バスは朝夕満員。
- 交通マナーの向上が急務。

(2) 大統領府技術協力調整委にて

(本セミナー, その他の研修について)

- 交通警察セミナーに関しては、帰国した研修員からの報告書はない。口頭による報告も受けてない。
- 交通状況改善のため、フィリピンのTTCに警察からだけでなく、運輸省からも4人を派遣し、勉強させている。

( ジャカルタの事情説明 )

- ・ジャカルタでは、足踏三輪自転車、自動三輪車、電車、バスが主要交通機関。
- ・交通渋滞の解消方策の樹立が、現在の最重要課題。
- ・交通管制の理論、方式を導入しても、現状ではそれを使用こなせるかどうかは疑問である。

( J I C A に対する要望 )

- ・交通警察についての専門家を是非派遣してほしい。
- ・交通関係機器材の供与をしてほしい。

(3) 国家警察本部にて

( インドネシアの事情説明 )

- ・現在、道路交通問題が緊急解決課題となっている。
- ・ジャカルタ市を中心としての都市計画は、100年以上も前のもので、問題点が多い。
- ・最近、大規模工場、自動車産業が急速に進み道路交通を悪化させる一因となっている。日本からの協力による立体交差道路の設置で解決を急いでいるが思うようにいかない。
- ・東京では、交通管制センターである地区、ある地点の交通状況の現況を把握し、きめ細かい対応をしているが、ジャカルタ市のみでなく全国的にそれを見倣いたい。
- ・予算を考えなくてはならず、最小予算最大効果の努力はしている。

( J I C A に対する要望 )

- ・ハード面のみでなく、運用面についても日本の協力を望む。ただし、文化的、民族的相異点の十分な配慮が必要である。

(4) 市警交通部にて

( ジャカルタの事情説明 )

- ・一般犯罪は減少傾向にある。
- ・自動車(含自動二輪車)は増加傾向にあり、昨年は1年間で12,532台増加した。これに対し道路延長は1年間2.97%の増。
- ・警察官1人当りの市民負担率は700人。
- ・ジャカルタ市警の長は国警の次長を当てている。
- ・治安維持には相当の力を注いでいる。現在の目標は、社会秩序の維持、防犯、集団犯罪の防止の3つの柱。
- ・交通事故減少には相当の力を注いでおり、1985.7.25～1985.10.5の間のゼブラオペレーション(Operetion Zebra 85)という交通秩序強化を狙いとした交通安全キャンペーンを実施したばかり。高い評価を得ている。交通機能の向上を目指



した。ピーク時の機動隊員も含めた全警察官の街頭配備，地域別キャンペーン目標の樹立，交通犯罪者の逮捕を実施，道路網の整備，交通パトロールの強化，道路標識，標示の改善等を実施した。

- 信号制御により交通整理をしたが，混雑してくると警察官が手信号に切替えている。
- 道路網整備が必要。これが交通問題解決の一つの柱である。
- 現在のところ，路上駐車対策は解決できていない。
- バス輸送は都市交通の重要課題としている。それには，法律整備も考えている。現在バス輸送負担率は全輸送の 3.5 % 程度。公共輸送手段の不足を痛感している。現在，バス専用，優先は不可能である。
- 現在のところ，都市計画，都市開発に，人口の都市流入，車両の生産増等の社会的要因，環境問題が十分に入っていないことが問題である。
- 市民の交通行政への理解が不足。精神的協力態度が不十分。土地利用についての協力も不足。
- 交通情報の提供をしている。しかし，情報内容が不十分。ドライバーは，車内ラジオは音楽番組ばかりを聞いており，交通情報を利用しない。交通情報に従い迂回路をとってくれない。
- 交通現場で，警察官がハンディトーカーで車に交通情報を提供したり，迂回を指示している。当面交通コントロールセンターからの警察官への情報提供を強化してゆく。市警にはハンディトーカーは 100 台。白バイは最近 50 台を増強。

#### (5) 警察学校にて

##### ( J I C A に対する要望 )

- 警察学校の組織作り，教養内容の改善，充実に日本の助言，協力を得たい。
- 交通警察教養課程の内容改善，充実に日本の助言，協力を得たい。
- できれば，日本からの学校教養についての専門家の派遣を望む。

##### ( 警察学校組織について )

- 巡回指導班から，日本における県，管区，本庁における警察学校組織を説明し，特に交通警察教養内容を紹介した。

## 2. アンケート ( Questionnaire ) 調査の内容・結果

巡回指導チーム派遣の約 7 週間前にアンケート票を配布し，訪問時に回収してきた。回収数はインド 5，シンガポール 3，インドネシア 10 の計 18。アンケートの設問及び回答の詳細は付表 - 3 のとおり。集計結果の主なものを以下に抜すいする。

• 現 職 ( Ⅲ - 1 )	
◦ セミナーとかかわっている。	8 名 ( 44.4 % )
◦ セミナーと直接関係ない	10 ( 55.6 )
• セミナー成果をどのような形で利用しているか ( Ⅲ - 3 )	
◦ 自分の仕事の能率・内容を高める	14 ( 77.8 )
◦ 個人的に他の人に伝達する	9 ( 50.0 )
◦ 専門誌へ論文を書く	4 ( 22.2 )
◦ 講 演	12 ( 66.7 )
• 特に役立っている研修項目 ( Ⅳ - 11 )	
◦ 交通安全教育	10 ( 55.6 )
◦ 交 通 工 学	7 ( 38.9 )
◦ 交 通 管 制	7 ( 38.8 )
◦ 運転免許制度	5 ( 27.8 ) 等
• 特に価値のあった視察先 ( Ⅳ - 13 )	
◦ 教 習 所	6 ( 33.3 )
◦ 東京都内 ( 管制等の現場 )	4 ( 22.2 )
◦ 交通管制室・施設	4 ( 22.2 ) 等
• 視察の割合 ( Ⅳ - 12 )	
◦ 不 十 分	7 ( 38.9 )
◦ ちょうどよい	11 ( 61.1 )
• セミナーの運営全般 ( Ⅳ - 1 )	
◦ 良	7 ( 38.9 )
◦ や や 良	2 ( 11.1 )
◦ 普 通	9 ( 50.0 )
• 講義のアレンジ ( Ⅳ - 4 )	
◦ 良	3 ( 16.7 )
◦ や や 良	3 ( 16.7 )
◦ 普 通	10 ( 55.6 )
◦ 不 良	2 ( 11.1 )
• 視察のアレンジ ( Ⅳ - 5 )	
◦ 良	6 ( 33.3 )
◦ や や 良	3 ( 16.7 )
◦ 普 通	7 ( 38.9 )

○不良	2	(11.1)
• 講師とのコミュニケーション (V-8)		
○良	12	(11.1)
○普通	2	(66.7)
○やや不良・不良	4	(22.2)
• コーディネーター、JICAスタッフとのコミュニケーション (V-10)		
○良	4	(22.2)
○やや良	1	(5.6)
○普通	11	(61.1)
○やや不良・不良	2	(11.1)
• 警察庁スタッフとのコミュニケーション (V-12)		
○良	3	(16.7)
○普通	13	(72.2)
○やや不良	1	(5.6)
• アフターケアの必要性 (VI-1)		
○必要性大	4	(22.2)
○必要性あり	10	(55.6)
○必要性なし	4	(22.2)
• どのようなアフターケアが有効か (VI-2)		
○最新情報紹介のための出版物の定期的支給	6	(33.3)
○リフレッシュのためのセミナー開催	5	(27.8)
• セミナー内容向上のための提言		
○視察を増やす・充実させる	5	(27.8)
○テキスト類をもっと充実させる	3	(16.7)
○質疑応答にもっと時間をあてる	2	(11.1)
○言葉の問題をなくす(通訳をよりよいものにする、 英語のできない研修員を選ばない等)	5	(27.8)等

### 3. 公開講義の概要

公開講義は、シンガポール及びジャカルタにおいて行った。その概要は、次の通りである。  
なお、インドにおいては、帰国研修員が国内各地に分散しており、集合することが不可能であったことから、公開講義を実施することができなかった。

(1) 講 義

a. 題目：事故多発運転者の性格特性

b. 内容の概要

- (a) 大数観察によると交通量と交通事故発生数との間には高い相関がある。 $r = 0.75$
- (b) しかし、個々の運転者についてみると事故惹起には個体差がある。
- (c) 事故惹起には、偏りがみられ、少数運転者多事故負担であり、それは固定的傾向である。
- (d) 要するに、事故は特定運転者によって起されている。
- (e) 事故と違反との間には密接な関係がある。取締り件数と事故死傷者との間には $r = -0.971$ 。
- (f) 違反にも個体差、偏り、固定傾向がある。
- (g) 違反の多い者は事故も多く、違反と事故は同次元のもの。
- (h) 事故、違反は、人間性に根源がある。  
不安全行動+環境 → 事故
- (i) 事故者、違反者には心理的素因に問題がある。
- (j) 事故者、違反者は知的能力に問題がある。
- (k) 事故者、違反者は、性格、気質に問題がある。
- (l) 運転適性検査によって事故、違反傾向を診断し、安全指導をする。

(2) 映 画 供 覧

a. 題目：最近交通管制技術について

b. 内容の概要

わが国における交通管制、交通情報提供のための電子技術を駆使した最新の状況を紹介したもの。

4. 現地報告書

巡回指導班訪問先各地の交通警察における交通事情改善のため、以下のような提言を英文でまとめ各地の交通警察部門に提供した。

(1) デリー地区について

- a. オールドデリー地区における四輪車一方通行路の改善について、われわれが過去において試行錯誤の結果得られた類似課題の解決結果を基礎に、次のような改善の提言を試みる。
  - (a) 両側の商店への四輪車による貨物の搬入を妨げないようにする。
  - (b) 歩行者、自転車等の安全を確保するため及び通行を確保するため、四輪車等の大き

な車両の通行を抑制する。

(c) (a)及び(b)の条件を充すため、現在のまま、四輪車の一方通行規制を存続させる。

(d) 貨物搬入、取扱いのための駐車を比較的長い時間について許可する。

(e) 上記(c)(d)を前提として、四輪車の通行規制(制限)を行う。これは、貨物搬入の実態、歩行者、自転車、物資購入者の動向実態を調査の上実施しなければならない。

(f) 時間規制は、たとえば、四輪車の通行について午前9時から午前11時及び午後2時から4時とする。この時刻帯には四輪車の進入は一切行わせない。

(g) このような規制を実施するに当たり、商店会(もしあれば)あるいは組合を通じ、役員より、混雑緩和のための四輪車通行制限の必要性を理解させる。

(h) 実施されたときは、街頭に警察官を配置し、これに従わせる。また、商店会有志あるいは役員にも交通整理に参加、協力させる。

b ロータリー部分における渋滞緩和方策について

(a) ロータリーを撤去し、信号制御にする。

(b) 歩道部分を拡幅し、車道を整備する。

(c) 交通流、車両走行軌跡を統一化するため、車両導流帯の設置、道路マーキングによる車線のチャンネルゼーションを行う。

(d) できるだけ、信号燈器の設置方法を工夫し、方向別によく見えるようにする。

(e) できるだけ方向別交通流量の実態に合わせ、定周期に依らず、方向別青配分をして、適切な現示となるようにする。

(2) ボンベイ地区について

a 現状の評価と改善の方向

急激な人口の増加、それに伴う車両の増加により、交通事情の悪化、その解決に相当頭を痛め、諸種の対策がなされているが、現状を拝見し、評価するに、苦心の結果はよく示されており、相当の成果が挙げていると見ることができる。

もちろん、一挙に交通問題を解決する妙手は、誰も持たないが、長い時間をかけながら、徐々に交通の近代化に進むことが望ましいと考えられる。

日本においても、道路の新設、道路交通環境の急激な変革を行ったところ、沿道住民を始め、道路利用者が新しい道路交通状況に適應できず、死亡事故を始め、事故が多発したことがある。自動車の円滑な流れを確保するには、道路環境整備、新交通規制のみでなく、沿道、その附近及び全市民の新交通状況への適應のための長い時間をかけた施策が必要である。

従って、当市において、東、中、西の3本の南北幹線道路の整備が今後更に進められるであろうが、その推進に当って次の点への配慮をされることを提案する。

b 貨物輸送の確保

- (a) 車種規制は現在のものも有効であるが、更にとえば、トラックの大きさによる規制、時間帯規制を導入することにより、西道路沿線における貨物移動（通過貨物でなく、搬入、搬出に限定）を確保する。

その際、トラック進入時間帯はたとえば午後 10 時から午前 8 時までのようなことが考えられる。

また、低速車の通行禁止、そして走行に不安定さがみられる二輪車の三人以上の乗車の禁止などを併せて行う。

- (b) そして、これに加えて、不可欠なことは、歩道の確保である。

c 道路が整備され、信号の系統化が整理され、車両がスムーズに走行できることになると、平均車速が高まり、横断歩行者への対策が必要となる。そのためには、

- (a) 歩行者への正しい横断行動を指導、教育しなくてはならない。

- (b) 横断待ち歩行者が赤信号なのに少しずつ車道へ出て、その結果 2 ないし 3 車線の道路のうち 1 車線が全く利用できなくなっている。そのような横断待ちとならないよう、チャーチゲート駅東側横断歩道で朝のラッシュ時に警察官が綱を張って赤信号中の横断阻止をしているが、綱を使わないでも警察官の強い指導により、横断行動の正しい方法を歩行者に覚え込ませる必要がある。

- (c) 要するに、近代自動車交通に変化しつつある当市では、交通流の円滑、交通量の確保への努力は当然ながら、交通現象が全都市機能の高水準化によって初めて確保されるものであることを十分に配慮し、そのため、自動車運転者への交通近代化への適応のための安全教育はもちろんのこと、歩行者、住民への徹底した安全教育が望まれる。それは、極く簡単にいえば、高速で走行する車は簡単に止らないこと、高速で重量のある車両の運動エネルギーは極めて高いもので、事故発生時には重傷、死亡となりやすいことである。

(3) マドラス地区について

日本においても、人工の都市集中化に伴い多くの問題が発生しているが、当市と同様、人と物資の移動、輸送については特に解決すべき大きな課題となっている。われわれの経験から自動車道路交通についての提言をすると次のようである。

- a 少なくとも両方向四車線以上とれる道路では、車線区分のための道路標示をペイントで明確に示す。たとえば、混雑のはげしい主要道路においてこれを試みに実施する。
- b 追越し禁止の規制をしたときは、警察官による取締りを強力に行う。
- c 車線区分を明確に設定したときは、可能な限り、車種別車線割当てをし、自転車、バイク、そして場合によっては原付三輪車にはより左の低速車線を利用させ、中央寄りの

車線は四輪専用とする。

d 道路幅員に余裕のあるときは、右折専用車線を設ける。

e 市内の自動車等交通量実態調査資料が完備していることから、その資料を利用して、主要交差点信号機の現示を調査実態に合わせ、自動化するのが好ましい。

出来れば、信号は定周期とせず、いくつかの交差点信号機を系列化して、同期作動させる。

f このようにして、自動車交通が斉一化すると平均走行速度が上昇し、車両間間隔が詰まり、横断しようとする歩行者、自転車には、その機会がなくなる。また、横断を強行すると事故発生が増加することから、歩行者、自転車への交通行動についての教育、指導を徹底することが必要となる。

g たとえば、横断歩道によることを指導する。そのため、横断歩道は交差点のみでなく、横断者の多い地域では単路にも横断歩道を設置し、もし可能にして必要なら歩行者横断専用の信号機付き横断歩道をさらに多く設置する。

h いずれにしろ、近代交通への適応のため、自動車運転者を中心とし、また歩行者、自転車に、高速で走行する自動車のこわさ、事故抑止の大切さについての安全教育を徹底することが必要と考えられる。

#### (4) シンガポールについて

当地区については、本年1月から2月にかけて、警察庁スタッフによる交通教育関係技術協力事前調査が実施され、改善方策についての方向付け及びそれに伴う技術指導、協力が予定されているところから、当指導班は敢えて巡回中現地提言は行わないこととした。

#### (5) ジャカルタ地区について

極めて限られた範囲での交通状況の観察、そして交通警察関係当局者からのインドネシア国及びジャカルタ市における交通、運輸状況についての説明から、早計に交通問題解決のための提言を行うことは冒険に過ぎる観があるが、敢えて、提言を試みることにする。

なお、以下に述べることは、日本において、特に東京、大阪、名古屋など大都市において相当な苦心、努力そして高額投資、長い時間を費して得られた経験に基づく知見の一部によるものである。従って、以下のことについては帰国研修員の方々にはすでに東京におけるセミナーで、ある程度まで理解されていることである。

##### a 交通体系の見直し及び確立

道路建設、道路環境整備には、相当な努力が払われていることがうかがわれる。

しかし、自動車交通問題解決に当っては、ジャカルタ市中心部及び周辺部における人員、物資輸送に関する自動車、鉄道その他の輸送機関のすべてを含めた交通、運輸体系を設定することが望まれる。もちろん、それは都市計画そのものに波及するものである。

そのような作業の実施に当って配慮すべき点は非常に多いが、たとえば、一例を挙げれば、都心部からの会社、事務所の都心部から比較的近い地域への移転、工場あるいはトラックターミナルの周辺部への移転、外郭環状道路、バイパスなどの設定による都心部通過交通の排除などへの配慮が必要である。

b 当面の交通問題としての都心部道路における渋滞解決、朝及び夕方交通渋滞の解消、対応のための交通警察官が道路に出て、非常な努力を払われていることがうかがわれた。

(a) 本市警察には交通問題解決についての相当な知識を持った方々が存在することから、ある程度の期間をかけ、当面の交通実態把握による解決戦術（方策）の樹立、実施をされることをおすすめる。

たとえば、OD調査、ある道路、地点における方向別、車種別交通量調査、ある地点、ある地域における交通需要、交通発生量予測調査などを実施し、それに見合う信号システム設計を行う。設定、実施後もきめの細かい実態分析による手直しをすることが望まれる。

(b) また、現在の交通を分散させるため、一方通行、右左折禁止などの規制の見直し、場合によっては時間規制の導入を行う。同時に迂回道路、代替道路への誘導を行う。

(c) 東京では1965年頃までにすべての交差点ロータリーが撤去された経験から、当市におかれてもロータリーについての大きな決断の必要性があるように観察された。ロータリーは、ある交通量水準までは極めて有効な交差交通処理についての効力を持つが、ある水準を超えた交通量に対しては無効とさえ言え、なおかつ、ロータリーに接続する道路における重大なボトルネックの威力を発揮する。従って、ロータリーにおける交通警察官は、非常な努力を払っているにもかかわらず、残念ながら効果を得るには至っていない。できれば、早い機会に信号制御方式に移行することが望ましいのではなからうか。（ロータリー撤去については、ロータリー設置についての歴史、伝統があり、強く言うことの是非、判断がつきにくいので、上記表限とした）

c 広幅員道路における横断歩行者対策

交通量の増加、車両走行速度の高速化に伴い、横断歩行者、路側歩行者への十分な配慮、対策が必要である。

特に、広幅員道路においては、横断歩行者のための横断施設のきめ細かい設置が必要である。もちろん、横断施設の設定に際しては、バス停、商店、生活関連施設、附近居住者等についての動向実能を十分に把握の上、自動車交通への影響を考え、できるだけ自動車交通を阻害することなく実施することが望ましい。

歩行者への対策は交通事故における死亡ないし重傷といった重要な事故の抑止に著効があるものである。



- d 交通マナーの向上，交通安全確保への交通参加者の参加  
道路交通は市民生活そのものである。

従って，自動車交通における安全の確保，交通秩序の維持，交通事故防止は警察だけの仕事ではない。自動車等利用者，自転車利用者，歩行者などすべての交通参加者が交通安全を確保，交通の秩序の形成，維持のための努力をするよう誘導する必要がある。簡単に言えば，すべての市民が交通安全確保に関心を持ち，警察と協力して，よき交通社会形成に努力するようキャンペーン活動をする事が望まれる。

### Ⅲ 総 括

#### 1. 現地交通警察及び帰国研修員からの意見

各地の交通警察の関係者や帰国研修員から聴取したセミナー自体やアフター・ケアその他に関する評価・要望等をまとめると以下のようになる。

##### ① セミナーに対する評価

###### (1) 講義水準について

高技術についての講義はそのままよいとする評価と、現地に適合する低水準のものという評価と講義水準評価は区々(いずれもインド)。

###### (2) 全般について

好感、期待を以て高い評価をしている(インド、シンガポール、インドネシア)。

##### ② セミナーで得られたことの適用

###### (1) 技術水準の格差について

日本における技術を現地に導入するには余りにも技術格差があり過ぎ、適用不能(インド、インドネシア)。

交通に関する基礎条件が充たされていないことから、導入は困難(インド)。

###### (2) 導入を試みた事項

- ・交通巡視員制度の発足(インド)。
- ・交通事故調書の整備(インド)。
- ・交通コントロール集中化の提言(インド・インドネシア)。
- ・交通安全教育の開始(インド)。

(導入、適用されるものは、ほとんど予算の裏打ちを必要としない事項である)

##### ③ セミナーへの要望

###### (1) セミナーの期間について

6カ月間位にしてほしいという意見あり(インド)。

###### (2) セミナー参加者の資格、人員について

本省課長以上でなく、若手の参加も可能にしてほしい。行政機構の特殊性がある場合への配慮を望む(シンガポール)。

- ・1国からの参加人員を増員を(インド、1つの州が1つの国の規模を持っていることを配慮してほしい)。

###### (3) セミナーの内容について

- ・交通の分野のみについての講義を高密度でしてほしい(インド)。
- ・警察全般についての講義もしてほしい(インド、インドネシア)。

- ・交通教育の方策についても加えてほしい(インド, シンガポール, インドネシア)。
- ・日本の警察が民衆に親しまれ, 溶け込んでいる実態を実体験で理解したいので警察実務実習, 交番勤務実習, 家庭訪問実習等に加えてほしい(インド)。

#### ④ アフター・ケアへの要望

- ・帰国後セミナーの内容を自国の現場で説明, 伝達教養したいので交通管制, 交通規制, 交通取締等の機器材を貸与してほしい(インド)。
- ・セミナーで学んだことを実験的に現場に適用したいので, たとえば系統信号機及び関連機器材の供与をしてほしい(インドネシア)。
- ・セミナーで学んだ交通管制センターシステム導入についての直接的指導を希望する(インドネシア)。

#### ⑤ その他の要望

- ・取締, 規制, 免許など交通警察に関する専門家の長期派遣を希望する(インドネシア)。
- ・セミナーカリキュラムの中あるいはそれとは別に, 警察組織全般について, 及び警察官の採用, 教養などについて, 指導, 助言をしてほしい(インド, インドネシア)。
- ・警察官の教養, 資質向上のために, 警察学校の組織, 教養内容等を改善, 充実したいので指導者に来てほしい(インドネシア)。
- ・都市計画, 土地利用についての指導, 協力を希望する(インドネシア)。
- ・日本の協力を望むが文化, 民族性への配慮もしてほしい(インドネシア)。
- ・警察は, 日本のように民主的でなく高圧的である。親しまれる警察となるため, 日本警察の実態を体験的に理解したい(インド)。

## 2. 巡回指導チームからの提言

今回の帰国研修員に対する巡回指導及び訪問先各国の警察幹部, 交通担当幹部等からの意見聴取の結果, 今後の本セミナー充実のため, われわれは次のような提言を試みることにする。

### (1) セミナーの内容及び講義水準について

現在, 隔年実施されている交通警察行政セミナーのカリキュラム及び講義内容, あるいはその水準については, それぞれについて今後より充実したものとするための検討, 配慮を必要とするであろうが, 現行するものを引続き実施することは問題のないことがわかった。

### (2) セミナー内容改善のため留意すべきこと

- ・わが国の科学技術の粋を尽した高水準な交通管制システムを始めとする交通警察運用の現況を紹介することは極めて有効なことである。しかし, できればそれに加えて, 現在

の状況に至るまでの過去の交通現象処理，あるいは1970年代における交通事故死者減少への諸対策にみられる努力，苦心の歴史を織り込むことについても一考の余地があるのではないだろうか。セミナー参加者派遣国の現況から交通の近代化への段階的対策，進展への過程を理解するのに役立つものと思料される。

- 「警察庁交通局第8回国際交通警察行政セミナーの記録1984年」にも触れているように，講義と視察ないし実習に近いものを有機的に組合せたカリキュラムとすることは，わが国の交通警察の実態を理解させるのに有用である。
- 交通警察部内各課相互の連繋の状況及び交通警察と他の部門との有機的関連性の実態の紹介に関する講義及び現場での活動状況の視察は，警察行政機構全般の効率性の高いことを理解させるのに役立つものと考えられる。
- 講義は，テキストの読み上げのみでなく，内容の概要に触れたあと質問，討議に多くの時間を配当するようにした方がよいのではないだろうか。

### (3) 実務推進者への教養課程について

- 交通警察行政業務を実務的に推進する地位にある者（わが国でいうと本省課長補佐程度）に交通処理技術，交通関係法体系整備等についてのコースの新設も一考の要があるものと考えられる。
- ある特定の課題を設けて，臨時のコースを設けることも有用と考えられる（1981年のインドネシアからの集団コースもその一例）。

### (4) 帰国研修員に対するアフターケアあるいは研修員派遣国への技術援助

- それぞれの国情によって異なると思われるが，今回の巡回指導班訪問先では，個々の帰国研修員に対するアフター・ケアの必要性は感ぜられず，この点に関しては，今後の課題としたい。
- ただし，帰国研修員が持ち帰ったセミナーでの経験，知識，見聞が，研修員派遣国の交通警察関係者に伝えられ，新知識が浸透し，多くの者の知るところとなると，より具体的に，より实际的にそれを知り，自国の交通事象改善に適用しようとの気運が高まってくるようである。しかし，帰国研修員の総括的概略的知識だけでは，そのような要求に対応できず，交通警察各分野についての，専門家からのより具体的な指導を得たいとの要望となっている。

従って，これまでの総論的セミナー成果の現地への適用として，それぞれの派遣国の国情に合った具体的アフターケアとして，交通事象改善への気運，動機の高まった国にわが国から専門者を技術顧問として長期に亘り派遣し，指導に当らせることが必要となるのではないだろうか。なお，その際資器材の供与についての考慮を要するものと考えられる。

付表-1 帰国研修員リスト

① イ ン ド

(氏名及び現職)

(セミナー参加年度及び当時の役職)

Mr. M.L. Bhanot  
Director  
Civil Aviation (Security)  
Technical Centre  
Opposite Safdarjang Airport  
New Delhi-110003.

1973  
Senior Superintendent of Police  
Chandigarh Administration  
Ministry of Home Affairs

Mr. G.S. Mander  
Inspector General  
Director General of Border Security  
Force  
Room No. 5/8, 5th Floor  
Block No. 10  
C.G.O. Complex  
Lodhi Road  
New Delhi-110003.

1974  
Superintendent of Police, Traffic  
Delhi

Mr. M.G. Narvane  
Assistant Inspector General of Police  
(Establishment)  
State Police Headquarters  
Old Council Building  
Bhagat Singh Road  
Bombay-400039.

1976  
Deputy Commissioner of Police,  
Traffic, Bombay

Mr. G. Veeraraghavan  
Deputy Inspector General of Police  
(Protection of Civil Rights)  
10, Basu Street  
Kilpauk  
Madras-600010.

1978  
Deputy Commissioner of Police,  
Traffic, Madras

Mr. H.T. Sangliana  
Inspector General of Police  
Food & Civil Supplies Enforcement Cell  
Directorate of Food & Civil Supplies  
No. 8, Cunningham Road  
Bangalore-560001.

1982  
Deputy Commissioner of Police,  
Traffic, Bangalore

Mr. A.S. Khan  
Assistant Inspector General of Police-I  
Police Headquarters  
Aizawl  
Mizoram-796001.

1984  
Deputy Commissioner Police,  
Traffic Police Headquarters,  
Delhi Traffic Police,  
Ministry of Home Affairs

② シンガポール

K. Mathew Cheriyan  
(Retired)

1964  
Deputy Superintendent of Police  
Singapore Police Force

Aiden Glenn Aeria  
(Retired)

1973  
Acting Officer-in-Charge, Traffic  
Division, Singapore Police Force

Seng Kuang Meng  
Toa Payoh Police Station  
Head, Investigation

1974  
Officer-in-Charge, Reports Section  
Traffic Division  
Singapore Police Force

Gan Boon Leong  
Marine Division  
"OC" Kallang

1976  
Officer-in-Charge, Mobil Squad,  
Traffic Police

Yee Teck Yong  
C.I.D. Robinson Rd

1978  
Officer-in-Charge, Reports Section  
Traffic Police, Police HQ.  
Singapore Police Force

Vendesani Somo  
Police Academy  
Thomson Rd

1980  
Asst. Superintendent of Police,  
Traffic Division,  
Singapore Police Force

Lim Eng Chye  
Maxwell Road

1982  
Asst. Superintendent of Police,  
Traffic Police Department,  
Singapore Police Force

Lam Chit Pwan  
Staff Officer 1  
Training Dept., Phoenix  
Park. HQ, Singapore Police  
Force

1980  
(個別研修員として参加)

③ インドネシア

Mr. Urisinus Elias Medellu (Retired)	1966 Director of Traffic Ministry of Police Force
Mr. Soebiono (Retired)	1966 Deputy Director of Traffic Ministry of Police Force
Mr. Soenadi	1973 Commandant of Traffic Police Training Centre
Mr. Moh Hartantyo	1974 Chief of Traffic Police Headquarters Secretariat
Mr. Harimas	1976 Staff Officer Administration Section, Directorate of Traffic Police
Mr. Agus Sarman	1980 Chief of Operational Section, Traffic Police Department, Ministry of Police Force
Mr. Poerwanto Lenggono Deputy Chief of Traffic Police National Police Headquarters	1981, 1984 Police Traffic Headquarters Jakarta Traffic Police
Mr. F.X. Soekarno National Police Headquarters	1981 Traffic Education Centre Traffic Police
Mr. Soebarliyono National Police Headquarters	1981 Community Guidance on Traffic Problem Traffic Police Headquarters
Mr. Soedarno National Police Headquarters	1981 Planning Section National Police Headquarters

Mr. Moelyantno Jakarta Metropolitan Police	1981 Chief of Building Society Jakarta Metropolitan Traffic Police
Mr. Moelyanto	1981
Mr. M.B. Hutagalung	1981 Chief of City Traffic Police Surabaya City Police Ngemplak St No.22 Surabaya
Mr. Bambang Hermawan	1981 Chief of City Traffic Police Bandung City Police Jalan Merdeka Nomor 20 Bandung
Mr. Soekamto	1981 Traffic Police Jalan Jendral Sudirman Number 1F Y06 Yakarta
Mr. Yan Laya National Police Headquarters	1984 Chief of Traffic Law Enforcement Unit Traffic Police Headquarters National Police



付表-2 主な面会者リスト(帰国研修員を除く)

① インド

(1) デリ

日本国大使館公使 堀内伸介氏

" 一等書記官 宮永豊司氏

" 二等書記官 松本太氏

Mr. G.M. Pillai, Deputy Secretary,

Dept. of Economic Affairs, Ministry of Finance

Mr. Kanwal Nath, Director (Police), Ministry of Home Affairs

Mr. Gautam Kaul, Additional Commissioner of Police (Security & Traffic)  
Police Headquarters

Mr. Neeraj Kumar, Deputy Commissioner of Police (Traffic)

(2) ボンベイ

日本国総領事館 総領事 坂井隆介氏

" 領事 内田功氏

" " 堂坂清氏

Mr. Hasan Kapoor, Deputy Commissioner of Police (Traffic)

Mr. D.S. Soman, Commissioner of Police

(3) マドラス

日本国総領事館 総領事 矢畑昇氏

" 副領事 加藤憲一氏

" 渡辺信裕氏

Mr. N. Balachandran, Deputy Commissioner of Police (Traffic)

Mr. N. Dharumalingam, Senior Deputy Planner,

Madras Metropolitan Development Authority

② シンガポール

日本国大使館 公使 朝海和夫氏

" 一等書記官 若木文男氏

" 三等書記官 椎尾法久氏

Mr. Minoru Kido, Managing Director,  
Singapore Safety Driving Centre Ltd.  
Mr. Hiromi Koizumi, Deputy General Manager,  
Singapore Safety Driving Centre Ltd.  
Mr. Tee Tua Ba, Deputy Commissioner, Singapore Police Force  
Mr. Lee Kim Hock, Director, Police Academy  
Mr. F.J. Samuel, Director (Training)  
Mr. Noor Mohamed, Police Academy  
Mr. Law Sah, Police Academy  
Mr. Chin Fook Leong, Police Academy  
Mr. Chua Chin Kiat, Commander (Traffic)  
Mr. Ong Kian Min, Officer-in-Charge Road Traffic  
Mr. Lo Boon Teck, Officer-in-Charge  
Mr. Ivan Ng, Road Safety Park

③ インドネシア

日本国大使館 公使 永井重信氏  
" 参事 高島有終氏  
" 一等書記官 上原美都男氏  
Mr. Moh. Widodo Gondowardojo, Bureau of Technical Cooperation  
Secretariat Cabinet  
Mr. Soejoko, Deputy Chief of Administration,  
National Police Headquarters  
Mr. Azhar Kasim, Director of Uniformed Police  
National Police Headquarters  
Mr. Djauhar Asmara, Chief of Traffic Police  
National Police Headquarters  
Mr. Abdoel Djalal, Deputy Chief of NCB Interpol  
National Police Headquarters  
Ms. Sri Yasril, Chief of International Cooperation Division,  
NCB Interpol, National Police Headquarters  
Mr. Sonny Harsono, Chief of Traffic Police  
Jakarta Metropolitan Police  
Mr. Jusuf Mofid, Police Academy

付表-3 アンケート ( Questionnaire ) 及びその回答

Please give answers to the following questions in typewriting or by circling the appropriate number(s).

I. ABOUT YOURSELF

- 1) Name
- 2) Country
- 3) Date of birth
- 4) Home address

5) Year of participation

6) Occupation

(1) present position ( since 19 )

Name and address of Employer:

Post:

(2) previous position (from 19 to 19 )

Name and address of Employer:

Post:

(3) position prior to the participation in the Seminar

Name and address of Employer:

Post:

II. ABOUT THE PRE-COURSE INFORMATION

1) To what extent did you know about the Traffic Police Administration in Japan before you participated in the Seminar?

1	}	no idea at all	4人(22.2%)
2			3 (16.7)
3			3 (16.7)
4			1 ( 5.5)
5		fully informed	7 (38.9)

2) (for those who choose 2-5 in the former question)  
How did you get the information?

3) When did you read the general information?

1	— not read at all	2人(11.1%)
2	— before coming to Japan	12 (72.2)
3	— before applying for the Seminar	3 (16.7)

4) (for those who choose 2 or 3 in the former question)  
To what extent did you expect yourself to digest the program when you saw in the General Information the tentative program of the Seminar?

III. ABOUT YOUR OCCUPATION

1) How are your present duties connected with the Seminar?

直接かわりがない ..... 10人(55.6%)

2) In what specific area are you making use of the results of the Seminar?

Traffic Control	5人 (27.8%)
Driver's Licence	4 (22.2)
Lane Markings	2 (11.1)
Law Enforcement	2 (11.1)
Traffic Engineering	(11.1)
Driving School	2 (11.1)

等

3) How are you making use of the results of the Seminar?

1 — by trying to improve the efficiency and quality of your work	14人 (77.8%)
2 — by trying to inform others on personal basis	9 (50.0)
3 — by writing reports or articles in technical publications	4 (22.2)
4 — by giving lectures	12 (66.7)
5 — other way(s):	

#### IV. ABOUT THE CONTENTS OF THE SEMINAR

1) Duration

1 — too short	8人 (44.4%)
2 — appropriate	9 (50.0)
3 — too long	0

2) (for those who choose 1 or 3 in the former question) To make the duration appropriate, what specific contents do you think should be added/omitted or prolonged/shortened?

1 — add: (please write the subjects to be added)
2 — prolong: (subjects to be prolonged)
3 — omit: (subjects to be omitted)
4 — shorten: (subjects to be shortened)

3) Level

1	—	too elementary	0人
2	—		1 ( 5.6)
3	—	appropriate	17 (94.4)
4	—		0
5	—	too adanced	0

4) Coverage

1	—	incomplete	2人(11.1)
2	—	appropriate	16 (88.9)
3	—	too broad	0

5) (for those who choose 1 or 3 in the former queation) To make the coverage appropriate, what specific subjects do you think should be added/ommitted?

6) Intensity

1	—	too leisurely	0人
2	—	appropriate	13 (72.2)
3	—	too intensive	1 ( 5.6)

7) Commencement (present: October)

1	—	too early	2人(11.1%)
2	—	appropriate	15 (83.3)
3	—	too late	1 ( 5.6)

8) (for those who choose 1 or 3 in the former question) What is the reason for your answer, and what is the appropriate month to commence the Seminar?

9) What do you think is the appropriate age of participants?

1 — 20's	1人 ( 5.6%)	} ( 複数回答あり )
2 — 30's	7 (38.9)	
3 — 40's	4 (22.2)	
4 — 50's	2 (11.1)	
5 — any age group is OK	9 (50.0)	

10) What is the main reason for your answer to the former question?

等

等

11) What are the main subjects you have found useful, and what are the reasons? (please give three subjects if possible.)

(1) subject:	Safety Education & Public	
reason:	Information	10人(55.6)
	Traffic Engineering	7 (38.9)
(2) subject:	Traffic Control System	7 (38.9)
reason:	Licensing System & Control of	
	Drivers	5 (27.8)
(3) subject:	Insurance & Aid System	3 (16.7)
reason:	Safety Facilities	2 (11.1)

等

12) Percentage of observation

1 — not enough	7人(38.9%)
2 — appropriate	1 (61.1)
3 — too much	0

13) What are the main places of observation you thought worth to visit, and what are the reasons? (please give three places if possible.)

(1) place:	}	Driving School	6人(33.3)
reason:		Tokyo	4 (22.2)
(2) place:	}	Traffic Control Command Room &	
reason:		Devices	4 (22.2)
(3) place:	}	Manufacturing Factories	
reason		(Koito Industries etc.)	5 (27.8)
		Driving Training Center (Suzuka)	3 (16.7)
		Police Academy	2 (11.1)
		Police Stations	2 (11.1)

等

14) Please give any comments you think useful to improve the contents of future Seminars.

#### V. ABOUT THE ADMINISTRATION OF THE SEMINAR

1) Administration of the Seminar as a whole

1	}	very poor	0人
2			0
3		good	9 (50.0)
4			2 (11.1)
5		excellent	7 (38.9)

2) Orientation of the program

1	}	very poor	2人(11.1)
2			2 (11.1)
3		good	10 (55.6)
4			3 (16.7)
5		excellent	1 ( 5.5)



3) Arrangement of the program as a whole

1		very poor	0	
2			0	
3		good	11	(61.1)
4			2	(11.1)
5		excellent	5	(27.8)

4) Arrangement of the lectures

1		very poor	2	(11.0)
2			0	
3		good	10	(55.6)
4			3	(16.7)
5		excellent	3	(16.7)

5) Arrangement of the observations

1		very poor	1	( 5.55)
2			1	( 5.55)
3		good	7	(38.9)
4			3	(16.7)
5		excellent	6	(33.3)

6) Communication among the participants

1		very poor	3	(16.7)
2			1	( 5.6)
3		good	8	(44.4)
4			2	(11.1)
5		excellent	3	(16.7)

7) (for those who choose 1 or 2 in the former question) What is the reason(s) for your answer?

1	— language	1	( 5.6)
2	— too diversified backgrounds and careers	6	(33.3)
3	— other reason(s):	1	( 5.6)

8) Communication with the lecturers

1		very poor	3	(16.7)
2			1	( 5.6)
3		good	12	(66.7)
4			0	
5		excellent	2	(11.0)

9) (for those who choose 1 or 2 in the former question) What is the reason(s) for your answer?

1	—	lack of time and opportunity	5	(27.8)
2	—	lack of understanding of the situation of participants	1	( 5.6)
3	—	language	5	(27.8)
4	—	other reason(s):	1	( 5.6)

10) Communication with the coordinator and other JICA staff

1		very poor	1	( 5.6)
2			1	( 5.6)
3		good	11	(61.0)
4			1	( 5.6)
5		excellent	4	(22.2)

11) (for those who choose 1 or 2 in the former question) What is the reason(s) for your answer?

1	—	lack of time and opportunity	2	(11.1)
2	—	lack of understanding of the situation of participants	1	( 5.6)
3	—	language	1	( 5.6)
4	—	other reason(s):	1	( 5.6)

12) Communication with the staff of National Police Agency

1	— very poor	0
2	—	1 ( 5.6)
3	— good	13 (72.2)
4	—	0
5	— excellent	3 (16.7)

13) (for those who choose 1 or 2 in the former question) What is the reason(s) for your answer?

1	— lack of time and opportunity	0
2	— lack of understanding of the situation of participants	0
3	— language	1 ( 5.6)
4	— other reason(s):	0

14) Please give any comments you think useful to improve the administration of future Seminars.

セミナー期間を延長すべきだ	4 (22.2)
視察時間を増やすべきだ	4 (22.2)
視察と講義の内容をもっとマッチさせるべきだ	1 ( 5.6)
交番, 刑務所, 事故処理現場等視察すべきだ	1 ( 5.6)
質疑応答の時間を増やすべきだ	2 (11.1)
通訳をよりよいものとするべきだ	2 (11.1)
もっとコミュニケーションを図るべきだ	2 (11.1)
研修員は英語力があるべきだ	1 ( 5.6)
テキストをもっと充実させるべきだ	2 (11.1)
セミナー結果の報告書を発行すべきだ	1 ( 5.6)
GIをもっと詳しいものにするべきだ	1 ( 5.6)

等

VI. ABOUT THE AFTERCARE

1) Have you ever felt or do you feel the necessity of aftercare services of the Seminar?

1	— yes, very strongly and often	4 (22.2)
2	— yes	10 (55.6)
3	— no	4 (22.2)

2) (for those who choose 1 or 2 in the former question) What kind of aftercare services do you think is useful, and when do you think they should be provided?

最新情報紹介のための出版物の定期的支給	6 (33.3)
リフレッシュのためのセミナーの日本での開催	5 (27.8)
必要経費実費を支払うことにより必要な助力(機材の貸出し等)が得られるというシステム	1 (5.6)

VII. OTHER

If you have ever participated in a training course or seminar conducted by a foreign government other than JICA's Traffic Police Administration Seminar, please explain it.

1) Name of the course/seminar	}	アメリカ合衆国(U.S. AID) 参加経験者	2
2) Country		フランス (General Police Course)	1
3) Duration		イギリス (British Council)	1
4) Contents			







JICA