

フィリピン道路交通訓練センター 総合報告書

昭和58年5月

国際協力事業団

フィリピン道路交通訓練センター 総合報告書

JICA LIBRARY

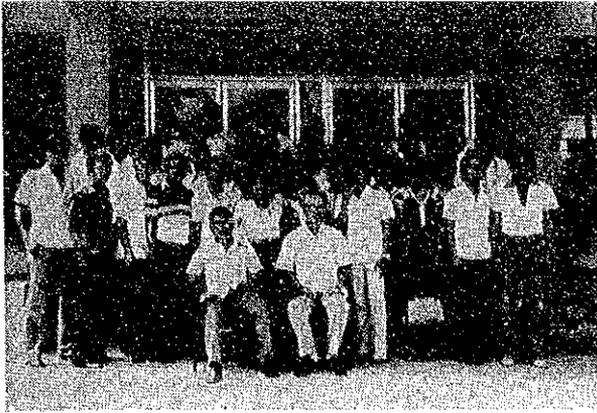


1046760[3]

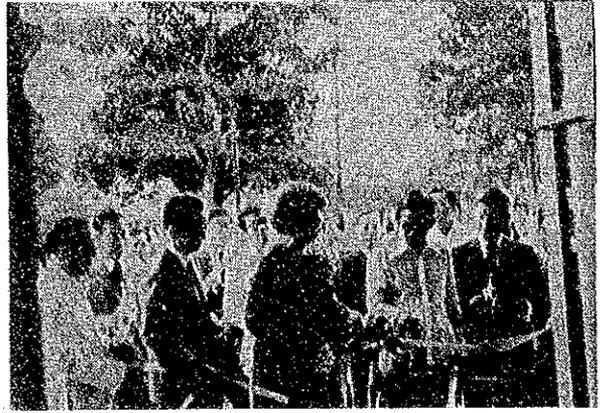
昭和58年5月

国際協力事業団

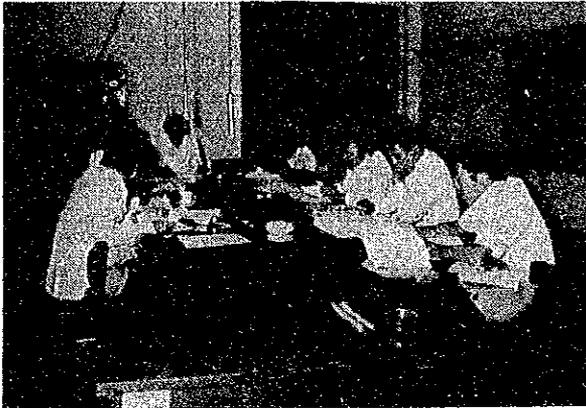
国際協力事業団	
受入 月日 '84. 3. -9	118
登録No. 10024	71
	SDC



第1期訓練生とTTCレイヤス所長及び
石戸チームリーダー



TTC建物完成のリボンカット



顧問委員会



第9期の開講式



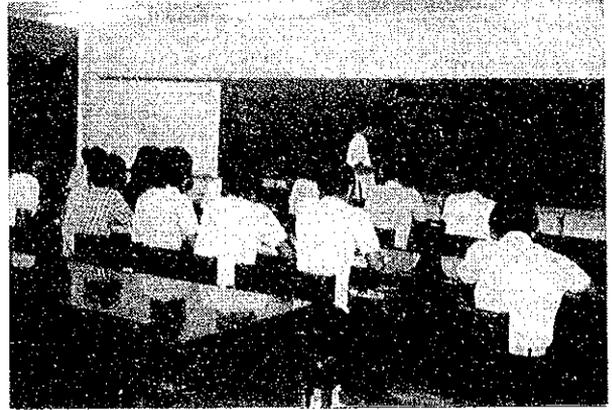
JICA主催の閉所式



TTC主催の閉所式
(前列左より 大川大使、ダンスMOTC大臣、バル
ディカニマスMOTC次官補、プエノ CHPG 将軍、
三浦 JICA 事務所所長、中野元建設省都市局技術
参事官)



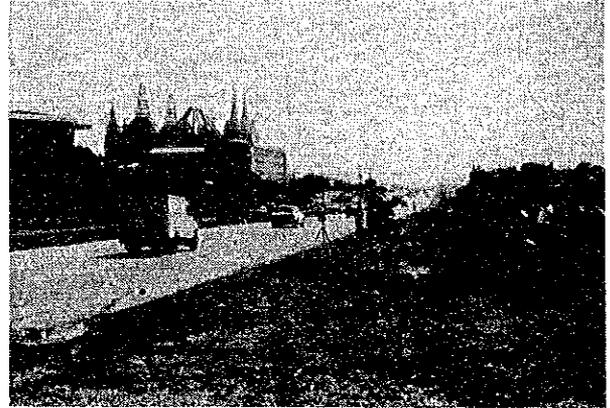
第三国研修 バギオ市視察



講義



交通量調査訓練



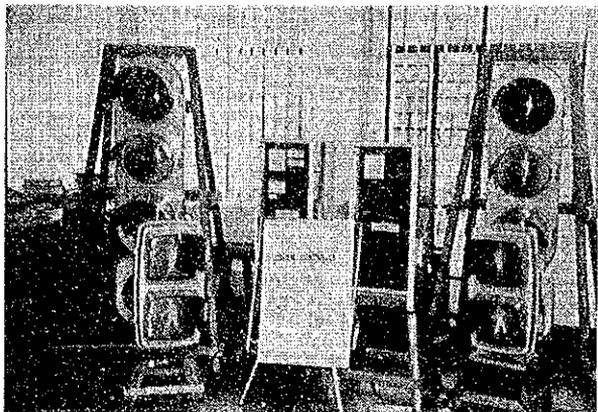
交通量調査訓練



TTCビル内部



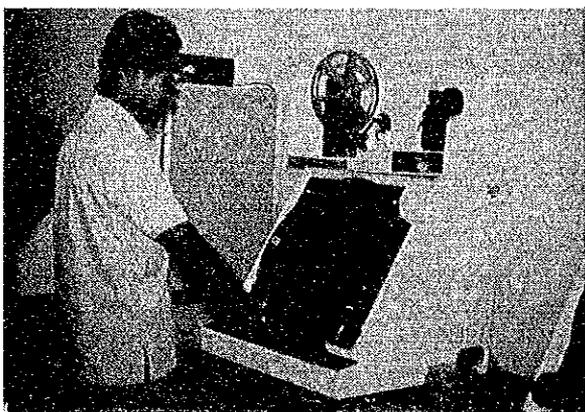
TTCビル正門



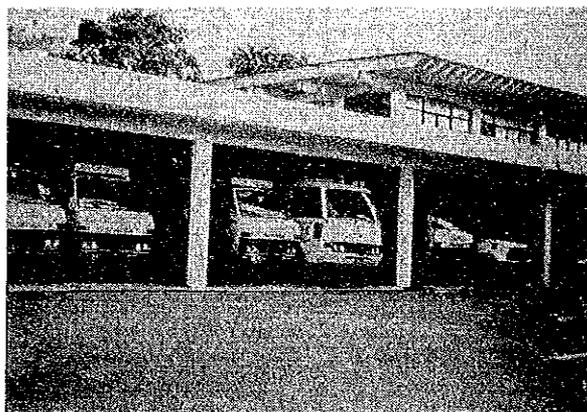
供与機材



供与機材 — 信号 —
フィリピン大学の正門



供与機材 — メモーション・フィルムアナライザー



供与機材 — 車 —



図書室



コンピュータ室

フィリピン道路交通訓練センター総合報告書

目 次

TTCの概要	1
1. 概 説	9
1. 1 事業の概要	9
1. 2 事業の背景と経緯	10
1. 2. 1 第1回討議議事録(1977年4月)とその背景	11
1. 2. 2 当初協力期間(1977年4月~81年4月)の経過	18
1. 2. 3 第2回討議議事録(1980年10月)とその背景	21
1. 2. 4 延長協力期間(1981年4月~1983年4月)の経過	22
1. 3 日本側の事業	26
1. 3. 1 専門家の派遣	26
1. 3. 2 機材の供与	30
1. 3. 3 研修員の受入れ	37
1. 4 フィリピン側の対応	40
1. 4. 1 大統領教書 厩 428, 厩 1080, 大統領令 厩 1295	40
1. 4. 2 敷地と建物及び施設	47
1. 4. 3 予 算	47
1. 4. 4 組 織	54
1. 4. 5 運営委員会、共同委員会、顧問委員会	59
1. 4. 6 カウンターパート	65
2. 訓練活動	73
2. 1 訓練活動の概要	73
2. 1. 1 訓練活動の概要	73
2. 1. 2 訓練活動の年間スケジュール	75
2. 2 定常訓練	75
2. 2. 1 定常訓練コースの概要	75
2. 2. 2 定常訓練コースカリキュラムの変遷	79
2. 2. 3 交通計画コース	82
2. 2. 4 交通工学コース	88

2. 2. 5	交通管理コース	99
2. 2. 6	各コース主要課目の技術移転度	103
2. 2. 7	インストラクターの技術移転度	107
2. 2. 8	定常訓練コース訓練生の主要所属先リスト及び受講結果	110
2. 3	地方セミナー	123
2. 3. 1	概要	123
2. 3. 2	地方セミナーの内容	125
2. 4	短期セミナー	134
2. 4. 1	概要	134
2. 4. 2	短期セミナーの内容	134
2. 5	第三国研修	140
2. 6	訓練活動の評価と問題点	160
3.	供与機材	163
3. 1	概要	163
3. 2	供与機材	163
3. 3	機材の活用状況	191
3. 4	機材の維持管理状況	194
3. 5	評価	196
4.	研修員受入	197
4. 1	概要	197
4. 2	研修日程	197
4. 3	研修の評価	199
5.	調査研究活動	201
5. 1	概要	201
5. 2	調査研究活動の内容	201
6.	その他の活動	209
6. 1	SEATAC	209
6. 2	SOP I	211

7. 事業の評価と展望	213
7. 1 評価のまとめ	213
7. 2 将来の展望	215
附録 1. 年 表	225
2. 主な来訪者	229
3. T T C 職員名簿	232
4. 定常訓練コース訓練生名簿	235
5. 新聞による T T C 活動の紹介	251
6. プロジェクト終了パーティーのスピーチ	253

フィリピン道路交通訓練センター総合報告書

T T C の 概 要

1. T T C 設立の背景・経緯

フィリピン道路交通訓練センター（Transport Training Center 略してT T C）は、1977年（昭和52年）に日比両国政府の共同事業として始められた。国立フィリピン大学の緑濃い構内の一角にその籍を置く「道路交通技術者の養成機関」である。1977年7月に建物の建造に着手。11ヶ月でこれを完成させ、1978年5月に第10期の教育を終了するに至るまで合計392名（交通計画104名、交通工学100名、交通管理188名）の技術者を養成し、各省庁に送り返している。

フィリピン政府は、急速な都市化による交通問題に対処するため、日本等の協力を得て総合的な交通計画の立案・実施を推進してきたが、これに必要な技術者の不足が痛感されていた。

特に1971年から73年にかけてJICAの前身OTCAにより実施された「マニラ大都市圏都市交通施設計画調査」、および1974年から75年にかけて実施された「マニラ都市交通放射道路R-10計画調査」において、現地技術者との共同作業の際、現地側技術者の不足が問題となり、それが直接の契機となってその改善がフィリピン政府から日本政府へ強く要望されるに至った。

その結果、JICAによる人材養成を主目的としたセンター事業の存在が紹介され、フィリピン政府は1975年から外交ルートを通して、TTC設立に対する協力要請を提出した。JICAは1976年に事前調査団を、また1977年に実施協議チームを派遣し、この実施協議チームは、1977年4月、両国実施機関の合意覚え書きであるR/D(Record of Discussion, 討議議事録)に調印を行い、ここにTTC構想が具体化することとなった。

日本政府はこの事業を建設省、警察庁の協力のもとに、日本道路公団、首都高速道路公団の参加を得て進めており、JICAを通して長期専門家(1~3年)および短期専門家(1~3週)の派遣、機材の供与、フィリピン研修生の日本受入れ等を実施している。これに対してフィリピン政府は、建物の建設、インストラクターおよびその他の要員の雇用、運営費の負担を行っている。

協力期間は、日比両国により調印されたR/Dにより、当初1977年4月12日から4ヶ年とすることが決定されていたが、1980年10月にTTCの成果が両国により評価された結果、新しいR/Dが調印され、協力期間の2ヶ年間延長が決定され、1983年（昭和58年）4月11日まで通算6ヶ年とされた。

また両国政府は、1981年10月、通常の訓練とは別に毎年1回、TTC施設を利用して近

隣諸国の技術者を集め、TTCの技術者養成の成果を第三国にまで波及させる第三国研修の実施についてのR/Dに調印し、その紹介セミナー（Seminar on Road Transport in Asian Countries, 略称 SORTAC）を1982年3月に実施、さらに実質第1回となる本番の第三国研修をASCOTT（A Senior Course on Transport Technology）と銘うって1982年11月～12月にかけて実施した。

なお、上述の第三国研修（ASCOTT）に先立ち、1982年10月下旬、日本政府評価ミッションが来比、TTCの成果について評価報告書を作成、同年11月5日、両国で承認サインの交換を行っている。

かくして6ヶ年の協力期間も残り少なくなり、1983年4月8日には、フィリピン側主催による協力期間終了感謝記念パーティがTTC構内で盛大に催され、両国関係者和気あいあいのうちに実質的協力期間に終止符をうつとともに、4月11日の協力最終日も無事過ぎて、4月13日には大半の専門家は帰国する運びとなった。

しかし、上述の4月8日の感謝パーティの席上、コンピューターを利用する交通関連技術の移転促進を目的とする本プロジェクトのフォローアップ協力のR/Dが調印され、この意味で本プロジェクトの協力期間は、4月11日、一応の終了をみたとはいうものの、TTC内での訓練活動その他は、従前と変ることなくそのまま続けられている。

本報告書においては、主として本年4月に至るまでの協力期間中の概要について記述するが、上記フォローアップ協力の事情もこれあり、1983年5月27日、第10期正規訓練コース終了までをその内容として報告することとする。

以下、主な経緯を示すと次の通りである。

1974～1975年（昭49-50） フィリピン政府からの協力要請

1976年 7月2日 大統領教書428号 TTC設立を指示

1977年 4月12日 R/D調印

7月1日 TTC設立、建物着工

12月～次年4月 長期専門家9名赴任

1978年 4月 インストラクターへの指導開始、5月建物完成

6月2日 正規訓練コース第1期の教育開始

9月2日 開所式

1980年 10月17日 新しいR/D調印、協力期間2年延長が決定

11月11日 大統領教書1080号、延長期間に関する指示

1982年 3月7日～20日 第三国研修紹介セミナー（SORTAC）

11月5日 日本政府TTC評価使節団、評価報告書作成

11月8日～12月17日 第三国研修（ASCOTT）実施

4月8日 フォローアップ協力のR/D調印、1ヶ年間のフォローアップ決定

1983年 4月11日
4月13日
5月27日

1980年10月締結R/Dによる協力期間の終了
TTCの長期専門家大半帰国
正規訓練コース第10期の終了

2. TTCの概要

(1) 組織及び位置付け

日比両国政府の共同事業として始められた道路交通技術者の養成期間であり、MPH（公共道路省）の予算下であり、その後1980年の新しいR/D以降はMOTC（運輸通信省）の予算下に管理される国立フィリピン大学内の特別ユニットである。国立フィリピン大学内の位置付けは、図-1に示すように、工学部の各研究機関を統合している国立工学センターの傘下におかれていることになっているが、実際の運営は、同図に示す顧問委員会の議決によって進められている。

なお、これらTTCの組織、位置付け、運営等については、1976年7月公布の大統領教書428号によって告示されたものであるが、以下に述べるより具体的なTTCの目的、訓練の内容等については、1977年4月調印のR/Dにおける合意によっている。また、1980年10月に調印された新しいR/Dは、合意事項の内容については殆んど変更することなく、協力期間の2年間延長について合意されたもので、フィリピン政府はこれを追って同年11月、改めて大統領教書1080号を公布して期間延長を裏付けるとともに、TTCを将来、国立フィリピン大学の正規ユニットとして取り込むことを指示している。

(2) 訓練・教育

交通計画、交通工学、交通管理の3コースがあり、それぞれのコースにおいて政府関係技術者等の理論・実務両面からの教育訓練とインストラクター（カウンターパート）の育成を行うことをその内容としている。

〔訓練生〕

原則として大学卒業の資格をもつ交通関係職員を全国から参加させ、訓練後は出身機関へ帰任させる。出身機関の主なもの公共事業道路省、道路交通警察軍、首都圏警察、居住環境省、運輸通信省等である。

〔期間・員数〕

1期15週間、定員（各期標準）40名

交通計画コース10名、交通工学コース10名、交通管理コース20名

（第11期より定員60名、各コース20名ずつに増員の予定）

〔訓練方法〕

日本人専門家の指導、助言を受けて、フィリピン人インストラクターが講義、講習を実施する。出席率85%以上の訓練生に認定書を付与するとともに、総合点に応じて成

績を3種類に評価する。

Completion with Distinction (優秀修了証)

Satisfactory Completion (修了証)

Attendance (出席証)

なお、出欠時間、課目別評点、平均点は本人ならびに出身機関に通知されることになっている。

〔実績〕

訓練期	期 間	交通計画コース	交通工学コース	交通管理コース	計
1	1978年6月~10月	15	11	18	44
2	1979年1月~6月	9	14	24	47
3	7月~11月	9	8	19	36
4	1980年1月~6月	9	10	15	34
5	7月~11月	7	6	17	30
6	1981年1月~4月	8	11	20	39
7	8月~11月	9	9	19	37
8	1982年2月~5月	10	4	20	34
9	7月~11月	12	11	21	44
10	1983年2月~5月	16	16	15	47
1~10期 合計		104	100	188	392

(3) 日本人専門家

日本から派遣の長期専門家は首席顧問、調整員および各コースの専門家7名(交通計画コース2名、交通工学コース2名、交通管理コース3名)の計9名である(表-1)。それぞれ任期は1~3年間で、各コースとも第2~第3代目に引き継がれている。

このほか、供与した機材の設置のため、あるいは特別講義のため、必要な人材が短期専門家として随時派遣されている。

なお、1983年4月より1ヶ年間のフォローアップ協力が決定された結果、3名の長期専門家を1984年4月まで派遣することとなった。

(交通工学コースの藤井専門家は1984年4月まで任期延長、交通計画コースの高橋専門家が新たに1983年4月~1984年4月まで1ヶ年間派遣、交通管理コースは長期専門家に替えて、数名の短期専門家派遣で対応。)

表 1 長期派遣専門家

歴 年	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983
首 席 顧 問		1月 石戸 明 (建設省)	1月 菊田 聡裕 (首都高速道路公団)	5月 近藤 正 (日本道路公団)	6月 木倉正美 (日本道路公団)		
交 通 計 画 コ ー ス		1月 椎名 彪 (建設省)	10月 井田 徹 (日本海外コンサルタンツ特)	4月 小浪博英 (建設省)			
交 通 工 学 コ ー ス		4月 柴田正雄 (建設省)	3月 不破 真 (建設省)	3月 米倉俊治 (建設省)			
交 通 管 理 コ ー ス		1月 波羅芳武 (首都高速道路公団)	1月 吉田信二 (首都高速道路公団)	1月 藤井敏雄 (首都高速道路公団)			
調 整 員		12月 金丸守正 (JICA)	12月 中村光夫 (JICA)	9月 三好誠一 (JICA)			

(4) 訓練機材の供与

日本政府の援助の一つは訓練に必要な機材の供与である。これら機材を供与するとともに、それらの設置および取扱い等に関して、長短期の派遣専門家が必要な助言・指導を行っている。供与機材の種類は非常に多岐にわたり、金額的には協力期間終了(1983年4月まで)までの総額は約6億円に達する。

供与されている主な機材は次のとおりである。

[交通調査機器] レーダースピードメーター、イベントオッシュログラフ、自記式トラフィック・カウンター、旅行時間解析装置、その他

[電気音響機器] ラジオカセットレコーダー、カセットレコーダー、騒音計、メモリースコープ、信号発生器、ビデオテープレコーダー、トランシーバー、ナグラテープレコーダー、13レンジ交通電圧計、動ひずみ計、マルチデータライター、デジタル騒音計オクターブ分析計

〔光学関係機器〕 16mmメモーションカメラとフィルムアナライザー、モータードライブカメラ、スライド作成用セット、プロジェクター、アイマークレコーダー、ステレオカメラ・コンパレーター、スリットカメラ、照度計、輝度計

〔測量機器〕 運転者反応測定機材

〔道路関係測定機器〕 スキッドメーター、加速度計、プロフィールメーター、路面温度計、振動計

〔心理・生理的反応測定器〕

〔車 両〕 普通乗用車、ライトバン、ランドクルーザー、マイクロバス、道路標示用車、μメーター用車

〔交通制御機器〕 定周期式信号機、交通管制システム装置

〔汎用電子計算機〕 ファコムM-140-Fシステム

〔パーソナルコンピューター〕 富士通FM-8、パーソナルコンピューター

このうち、交通制御機器には信号機（フィリピン大学構内3交差点、ケソン大通り8交差点）、車両感知器、電子計算機（ファコムU-400）が含まれ、実地・応用訓練や交通データ収集解析など、実際の交通処理を通じての教材を提供している。

また、1982年度分として、新規10数台のパーソナルコンピューターを供与し、プロジェクトのニーズに対応することとした。

(5) 調査・研究その他

政府関係機関の実施する交通計画、交通調査等のプロジェクトへ参加・協力するほか、独自の基礎的研究を指導実施し、さらに短期セミナーを開催して関係機関の要請にこたえている。

特に1980年10月、協力期間2年間延長の際の1つの眼目は「調査・研究」部門の拡張強化にあった。このため協力期間2年間延長後の1981年以降は、従前より調査・研究活動がよりいっそう活発化している。

主な調査・研究は次のようである。

A. 完了したもの

- ① マリクノール交通調査
- ② セブ市の土地利用計画及び交通調査への参画
- ③ ダバオ市の都市内交通調査並に土地利用計画研究への参画
- ④ マニラ市内歩行者事故解析
- ⑤ 大量輸送機関割当てモデル
- ⑥ 軽軌条鉄道（LRT）の将来予想調査
- ⑦ 自動車教習所の適地及び設計調査
- ⑧ 全国交通量データ解析調査（第1期）

⑨ ケソン大通り交通コントロールシステムの研究

⑩ UPキャンパス内交通調査

B. 継続中のもの

① 全国交通量データ解析調査(第2・3期)

② マニラ首都圏交通解析プロジェクト

③ 運輸交通関係データバンク調査

なお、正規訓練コース以外に短期セミナー、地方主要都市で行う地方セミナー等がある。こ

れまで実施したすべてのセミナーを示せば次のようである。

訓練プログラム(セミナー)	学期数 (回数)	終了訓練生数
(1) 正規訓練コース	10	392
交通計画コース		(104)
交通工学コース		(100)
交通管理コース		(188)
(2) 全上内コンピュータープログラ ミングコース(オプション)	5	22
(3) 地方セミナー	11	612
(4) 上級警察官交通管理セミナー	3	98
(5) 交通安全教育セミナー	1	54
(6) 第三国研修	2	43
SORTAC	(1)	(23)
ASCOTT	(1)	(20)

(6) 日本への研修員受入れ

カウンターパート研修と称して、フィリピンでは見ることのできない施設や事例の研修のために、訓練スタッフを対象とした日本での2ヶ月程度の研修を実施している。これもTTCの技術援助の一貫である。

日本へ受け入れた研修員の数は、1983年4月の第1期協力期間終了までに34名に達した。

(7) 事業経費

	フィリピン			日本	合計
	運営費	施設費	小計	機材費	
1977年	0.4 (12)	4.0 (120)	4.4 (132)	4.0 (120)	8.4 (252)
1978年	1.1 (33)		1.1 (33)	9.3 (280)	10.4 (313)
1979年	1.6 (48)	2.3 (68)	3.9 (116)	4.1 (122)	8.0 (238)
1980年	1.8 (54)		1.8 (54)	1.0 (30)	2.8 (84)
1981年	1.6 (48)		1.6 (48)	0.7 (20)	2.3 (68)
1982年	2.1 (63)		2.1 (63)	0.7 (20)	2.8 (83)
計	8.6 (258)	6.3 (188)	14.9 (446)	19.8 (592)	34.7 (1,038)

(注) 日本側には、長期・短期専門家の派遣費用、日本への研修員受入れ費用は含まれていない。

(8) 今後の拡充の方向

当初のR/D及び1980年10月のR/Dによる協力期間は、1983年4月11日をもって一応終了した。しかし、R/Dに記載されているTTCの活動を全うし、目標を達成するためには、特に各コースにおける実務的なコンピュータアプリケーション技術の移転が必要とされる。

その必要性が両国政府で認められた結果、1983年4月8日、本プロジェクトのフォローアップに関する新しいR/Dが調印され、コンピューターの技術移転を中心に、計画、工学、管理各1名の専門家のさらに1ヶ年間の派遣（しかし、管理については長期専門家の代りに何名かの短期専門家でこれを補う）が決定された。

それ以降の方向については今のところ未定であるが、フィリピン側で検討されている今後の拡充の方向は次のようである。

- (i) コンピューターの応用技術を中心とした訓練活動及び調査・研究活動の一層の充実
- (ii) 調査・研究活動の拡充、フィリピン大学の学位授与権を有する大学院修士課程の開設を内容とする交通研究所構想とその移行へ実現化への努力
- (iii) 第三国研修を更に発展させた国際研究研修センターとしてのASEAN諸国等からの研究者や訓練生の受入れ

1. 概 説

1. 1 事業の概要

フィリピン道路交通訓練センターは、大統領教書(LGI)428号に基づき1977年に日比両国政府の共同事業として始められた「道路交通技術者の養成機関」である。国立フィリピン大学の特別ユニットとして同大学構内の緑濃い一角に設立され、1978年6月に第1期の教育を開始して以来、途中2年間の協力期間延長を狭み、1983年5月第10期の教育を終了するに至るまで、合計392名(交通計画104名、交通工学100名、交通管理188名)の技術者を養成した。

フィリピン政府は、急速な都市化による交通問題に対処するため、日本等の協力を得て、総合的な交通計画の立案・実施を推進してきたが、その過程でこれに必要な技術者の不足が痛感されていた。特に、1971年から73年にかけてJICAの前身OTCAにより実施された「マニラ大都市圏都市交通施設計画調査」(Urban Transport Study Manila Metropolitan Area, 略称UTSMMA)、および1974年から75年にかけて実施された「マニラ都市交通放射道路R-10計画調査」(Radial Road R-10 Feasibility Study

)において、現地技術者との共同作業の際、現地側技術者の不足が痛感され、それが直接的な契機となって、その改善がフィリピン政府から日本政府へ強く要望されるに至った。

その結果、JICAによる人材養成を主目的としたセンター事業の存在が紹介され、フィリピン政府は1975年から外交ルートを通じて、TTC設立に対する協力要請を提出した。JICAは1976年に事前調査団を、また1977年に実施協議チームを派遣し、この実施協議チームは、1977年4月、両国実施機関の合意覚え書きであるR/D(Record of Discussion 討議議事録)に調印を行い、ここに、TTC構想が具体化することとなったのである。

日本政府はこの事業を建設省、警察庁の協力のもとに、日本道路公団、首都高速道路公団の参加を得て進めており、JICAを通して長期専門家(1~3年)および短期専門家(1~3週)の派遣、機材の供与、フィリピン研修生の日本受入れ等を実施している。これに対してフィリピン政府は、建物の建設、インストラクターおよびその他の要員の雇用・運営費の負担を行っている。

協力期間は、日比両国により調印されたR/Dにより、当初1977年4月12日から4ヶ年とすることが決定されていたが、1980年10月にTTCの成果が両国により評価された結果、新しいR/Dが調印され、協力期間の2ヶ年間延長が決定され、1983年(昭和58年)4月11日まで通算6ヶ年とされた。

また両国政府は、1981年10月、通常の訓練とは別に毎年1回、TTC施設を利用して近隣諸国の技術者を集め、TTCの技術者養成の成果を第三国にまで波及させる第三国研修の実

施についてR/Dに調印し、すでにその紹介セミナー(SORTAC, Seminar on Road Transport in Asian Countries)を1982年3月に実施、さらに実質第1回となる本番の第三国研修ASCOTT(A Senior Course on Transport Technology)を1982年11～12月に実施している。

なお、上述のASCOTTに先立つ1982年10月下旬、日本政府評価ミッションが来比、TTCの成果について評価報告書を作成、同年11月5日、両国で合意の調印が行なわれたが、席上フィリピン側はR/Dという技術移転を全うするため引き続いての専門家の派遣を要望し、評価ミッションはこれを日本政府に伝えることを約束した。その結果、1983年4月新しいR/Dが締結されて、コンピューターの技術移転を中心とする専門家派遣を内容としたさらに1ヶ年間のフォローアップ協力実施が決定した。

かくして、1983年4月8日には、フィリピン側主催による協力期間終了感謝パーティがTTC構内で盛大に催され、実質的協力期間に終止符を打つとともに、4月11日の協力最終日も無事過ぎて、4月13日には大半の専門家は帰国するに至った。しかし、上述のフォローアップ協力が決定された経緯もこれあり、本プロジェクトの協力期間は一応終了をみたとはいうものの、単に派遣専門家の人数が減っただけで、TTC内での訓練活動その他は従前と変ることなくそのまま続けられている。

本報告書においては、主として本年4月第1期協力期間終了までの概要について記述するが、上記フォローアップの経緯もあり、1983年5月27日、第10期正規訓練コース終了までをその内容とすることとする。

1. 2 事業の背景と経緯

以上、事業の概要と背景は上述の通りであるが、TTC発足から第10期正規訓練コース終了に至るまでの主な経緯を示すと次の通りである。

1974～1975年(昭49～50)

1976年7月2日	大統領教書428号、TTC設立を指示
1977年4月12日	R/D調印
7月1日	TTC設立、建物着工
12月～次年4月	長期専門家9名赴任
1978年4月	インストラクターへの指導開始
5月	建物完成
6月2日	正規訓練コース第1期の教育開始
9月2日	開所式
1980年10月17日	新しいR/D調印、協力期間2年延長が決定
11月11日	大統領教書1080号、延長期間に関する指示

1982年3月7日~20日	第三国研修紹介セミナー（SORTAC）
11月5日	日本政府評価使節団、TTC成果について 評価報告書作成（両国で承認署名）
11月8日~12月17日	実質第一回の第三国研修（ASCOTT）実施
1983年3月25日	日本側主催による終了記念式典
4月8日	比側主催による協力終了感謝パーティ 縮少延長のRD調印、1ケ年のフォローアップ決定
4月11日	1980年10月締結RDによる協力期間の終了
4月13日	TTCの長期専門家大半帰国
5月27日	正規訓練コース第10期の終了

以下、事業の背景と経緯についてもう少し詳しく述べる。

1. 2. 1 第1回討議議事録（1977年4月）とその背景

フィリピン共和国では、急速な都市化によってもたらされた交通問題に対処するため総合都市交通計画の立案及びその実施を進めていたが、計画の立案・実施のために必要な道路交通専門技術者がフィリピン政府機関には不足しており、その解決の一環としてマニラ市に道路交通訓練センターの設立を計画し、日本国政府に設立にかかる技術協力を要請してきた。

その要請に基づき国際協力事業団は、1976年2月に事前調査団を、また1977年3月には実施協議チーム（団長：建設省都市局技術参事官 中野三男氏）を派遣し、同チームは協力対象であるフィリピン道路交通訓練センターの設置に係る具体的諸事項につき、フィリピン側関係当局と討議しその結果を討議議事録（R/D）に署名した。

1977年4月12日、両国政府によって承認署名されたこのR/Dの内容は、参考資料-1に示す通りであるが、要約すると次のような合意が成立している。

《TTCの目的》……………交通問題に対処する技術者の養成に必要な理論的、実際の訓練を集中的に行うこと。

《訓練コース》……………交通計画、交通工学、交通管理の3コースとすること。

《運営》……………フィリピン側の運営委員会（のちに顧問委員会と改称）とセンターの所長とが責任を持ち、日本側の首席顧問はフィリピン側と協力し、日本人専門家の助言を得て技術的事項の運営についてアドバイスすること。

《訓練》……………訓練は1期5ヶ月間（のちに15週間に短縮）で、訓練生は毎期40名（交通計画コース10名、交通工学コース10名、交通管理コース20名）とすること。

訓練は、日本人専門家の協力により、フィリピン側インストラ

クターが行うこと。

《訓練生の資格》……………訓練生は大学卒または同等者で、主として交通問題に携わっている政府関係機関の職員とすること。

《協力期間》……………本討議議事録署名の日から4年間とすること。

(参考資料-1) 1977年4月12日討議議事録

なお、上記討議議事録を含み、同協議チームの現地におけるR/Dに係る折衝経緯、合意ならびに協力計画関係調査、協議内容等については、次の資料にまとめられているので参照されたい。

国協(社・セ)77-05「フィリピン道路交通訓練センター実施協議チーム報告書」
昭和52年7月、国際協力事業団

討 議 議 事 録

両国政府はその関係当局を通じて、フィリピン共和国における道路交通訓練センター(以下「センター」という)技術協力プロジェクト(以下「プロジェクト」という)の設立・実施に協力する。

I センターの概要

- (1) センターの目的は、フィリピン共和国における交通問題に対処する技術者の養成に必要な理論的及び実地的な訓練を行うものとする。
- (2) センターに設ける訓練コースは、次のとおりとする。
 - a. 交通計画
 - b. 交通工学
 - c. 交通管理
- (3) 訓練期間は各コース5ヶ月とする。
- (4) 訓練生は大学卒業生もしくは同等のものとする。
- (5) 訓練定員は、交通計画コース10名、交通工学10名、交通管理20名とする。
- (6) 各コースの訓練生に対する訓練は、日本人専門家の協力によりフィリピン側職員により行われる。
- (7) センターは1977年の可能な限り早い時期に活動を開始する。

II 日本国政府のとるべき措置について

- (1) 日本国政府関係当局は、日本国内において施行されている法令に基き、付表1に掲げる日本人専門家の派遣を、自己の負担において実施するため必要な措置を、コロンボプラン技術協力計画に基づく通常の手続きを通じ講ずるものとする。
- (2) i 日本国政府関係当局は日本国内において施行されている法令に基づき、付表2に掲げるセンターに必要な機械装置及び器具を、自己の負担において供与するため必要な措置を、コロンボプラン技術協力計画に基づく通常の手続きを通じ講ずるものとする。
 - ii 上記II-(2)-iに示された物品は、フィリピンの港においてC. I. F. 建てでフィリピン側関係当局に引き渡された時点で、フィリピン共和国政府の財産となる。
但しこれらの物品は、本センターのためにのみ活用されるものとする。
- (3) 日本国政府の関係当局は、日本国内において施行されている法令に基づき、センターに関係するフィリピン側カウンターパートを、日本国内において、自己の負担において技術研修を受けさせるため必要な措置を、コロンボプラン技術協力計画に基づく通常の手続きを通じ

講ずるものとする。

Ⅲ フィリピン共和国政府のとるべき措置について

- (1) フィリピン共和国政府は、フィリピン国内において施行されている法令に基づき、フィリピン側関係当局を通じ自己の負担において下記のを提供するため必要な措置を講ずるものとする。
 - ⅰ 実習場及び付表 3 に掲げる建物及び付帯施設
 - ⅱ Ⅱ-(2)-ⅰ に示された日本側関係当局によって供与される機材以外で、センター運営に必要な設備、機械、器具、車輛、道具、補充部品、事務用設備、文房具及び原材料の調達又は取り替え。
 - ⅲ 付表 4 に掲げるフィリピン側センター職員の役務
 - ⅳ 執務中の日本人専門家に対するフィリピン人秘書と運転手の役務
 - ⅴ コロンボプラン技術協力計画に基づく日本人専門家に対する住宅手当
- (2) フィリピン共和国政府は、フィリピン国内において施行されている法令に基づき、下記の経費を負担するため必要な措置を講ずるものとする。
 - ⅰ Ⅱ-(2)-ⅰ に示された物品のフィリピン国内における輸送及び据付、操作、維持修理に必要な経費
 - ⅱ Ⅱ-(2)-ⅰ に示された日本国政府から供与される機材でフィリピン国内に輸入する際に課される関税、内国税、その他課徴金がある場合はその経費
 - ⅲ センターの運営に必要な運営費及び情報収集費
 - ⅳ コロンボプラン技術協力計画に基づく日本人専門家の業務上必要な国内旅費
 - ⅴ コロンボ・プラン技術協力計画に基づく日本人専門家及びその家族に対する医療サービスと便宜
- (3) フィリピン側職員が、日本国内において修得した知識及び技術はセンター事業の実施のために活用されるものとする。
- (4) 日本人専門家及び家族は、フィリピン国内において施行されている法令に基づき、フィリピン国内において以下の税金等に関して特権、免除及び便宜をコロンボ・プラン技術協力計画に基づき供与されるものとする。即ち関税、身廻り品及び家財に対する課税、専門家 1 人につき 1 台の乗用車（業務完了後、売却され、しかるべき税金の支払いが行われる事態が起らない場合は再輸出されるものとする）に係る税金、さらに所得税の免除を含む。

Ⅳ センターの運営

- (1) 公共道路省長官、公共事業運輸通信省長官及びフィリピン大学学長は、大統領指令 4 2 8 号により設立された国家経済開発庁長官により組織された運営委員会を通じ、共同してセン

ターの設立及び運営に係る全責任を負うものとする。

上記目的の為に運営委員会は、センターの効果的運営に必要な規制、政策、方針等を制定する。

(2) 付表 5 のメンバーで設立されたジョイントコミッティーはプロジェクトの効果的実施に必要なあらゆる事柄につき運営委員会にアドバイスするものとする。運営委員会は上述の事柄を考慮し、ジョイントコミッティーに相談するものとする。

(3) センター所長は、フィリピン大学学長の監督と指示の下に、センターの運営に責任を負うものとする。

一方日本側首席顧問は、日本人専門家の助力の下で、技術的事項につき適切な注意を払い、同時に、フィリピン側カウンターパートと密接な連絡をとりながらセンターに必要な技術的及び運営に係るアドバイスを行うものとする。

V 日本人専門家に対するクレームについて

フィリピン共和国政府は、日本人専門家のフィリピン国内における職務の遂行に起因し、その遂行中に発生し、又その遂行に関連する日本人専門家に対するクレームが生じた場合は、そのクレームに関する責任を負うものとする。

但し日本人専門家の故意又は重大な過失により生ずる責任については、この限りではない。

VI 相互の協議

本討議議事録から発生する、若しくは関連するいかなる事項に関しても、両国政府は協議するものとする。

VII 協力期間

本討議議事録に基づく（日本の）協力期間は、本討議議事録署名の日から 4 年間とする。

付表 1 日本人専門家
首席顧問
調整員

下記分野の専門家：

交通計画

交通工学

交通管理

必要な場合は、本センターに短期専門家を派遣するものとする。

付表 2 日本側の機材供与

日本側関係当局より供与される主な機材は次の通り：

自動交通量測定機

レーダー・スピードメーター

イベント・オシロ

テープレコーダー

ビデオコーダー

16 m/m解析装置

メモ・モーションカメラ

座標読取り機

振 動 計

騒 音 計

ステレオカメラ

ステレオ図化機

アイ・マークレコーダー

計 算 機

計 図 機

トランシット

レ ベ ル

塗 線 車

塗 線 機

試 験 車

散 水 車

トランシーバー

信 号 機

集中制御式信号機

付表 3 必要な実習場、建物及び施設

(1) 実 習 場

(2) 建物及び付帯施設

建物には次の部屋が用意されるものとする。

職 員 室

日本人専門家室

空気調整装置付き機材室

講 議 室
ワーキングショップ
製図及びケース・スタディ室
図 書 室
そ の 他

付表 4 フィリピン側センター職員：

所 長

下記訓練コースの指導員9名：

交 通 計 画

交 通 工 学

交 通 管 理

上記3分野の技能者

事務所職員

事 務 員

物 品 管 理 人

運 転 手

倉 庫 管 理 人

付表 5 ジョイント・コミッティの構成員

日 本 側

首 席 顧 問

JICA マニラ海外事務所長

フィリピン側

運営委員会委員長

センター所長

関係機関代表

1. 2. 2 当初協力期間（1977年4月～81年4月）の経過

大統領教書（LOI）428号に基づき開始されたTTC事業の当初協力期間内の経過は次のようである。

1977年4月12日	R/D調印
7月1日	TTC設立、建物着工
1978年1月～4月	長期専門家9名赴任
4月	インストラクターへの指導開始
5月	建物完成
6月2日	正規訓練コース第1期の教育開始
9月2日	開所式
1979年1月	第2期訓練コース開始（～6月）
7月	第3期 "（～11月）
1980年1月	第4期 "（～6月）
7月	第5期 "（～11月）
10月17日	新しいR/D調印、協力期間2年延長が決定
11月11日	大統領教書1080号、延長期間に関する指示
1981年1月	第6期訓練コース開始（～4月）

すなわち、1977年4月12日、R/Dが締結されるや、同年7月1日にはTTCの設立が現実のものとなり、同日建物の建造に着工した。TTCの建物はR/Dによりフィリピン側の支出によるものであるが、この建造は7月に着工してから約11ヶ月間、フィリピンの国情としては奇跡的な短期日で1978年5月完成した。

この間、1978年1月より同年4月にかけて第1期の日本人専門家が、カウンターパート指導のためTTCへ陸続と赴任することとなる。これら日本人専門家の氏名を赴任順に示すと次のようである。

1978年1月11日赴任

石戸 明（首席顧問、建設省）
椎名 彪（計画コース専門家、建設省）
波羅 芳武（工学コース専門家、首都公団）
金丸 守正（調整員、JICA）

1978年1月20日赴任

小林 実（管理コース専門家、警察庁）
松永 典昭（管理コース専門家、警察庁）

1978年3月1日赴任

遠藤 豊孝（管理コース専門家、警察庁）

1978年4月1日赴任

松原重昭(計画コース専門家、建設省)

1978年4月11日赴任

柴田正雄(工学コース専門家、建設省)

以上9名が第1期派遣の日本人専門家であった。なおこれら専門家は、当初協力期間終了に至る1981年4月までに、次の各専門家にバトンタッチすることとなる。

○首席顧問

石戸明 → 菊田聰裕(首都公団、1979年12月16日～)

○交通計画コース専門家

椎名彪 → 井田徹(日本海外コンサル、1978年11月1日～)

松原重昭 → 不破真(建設省、1980年5月15日～)

○交通工学コース専門家

柴田正雄 → 米倉俊治(建設省、1981年3月24日～)

波羅芳武 → 吉田信二(首都公団、1979年12月16日～)

○交通管理コース専門家

小林実 → 西田泰(警察庁、1981年3月9日～)

松永典昭 → 岡崎征(「」、1980年3月10日～)

遠藤豊孝 → 属憲夫(「」、1979年10月17日～)

1979年4月、これら第1期の専門家9名全員が揃うや直ちにインストラクターへの指導が開始された。そして、同年5月TTCの建物完成、6月2日には正規訓練コースの第1期訓練が開始されたのである。

(訓練)

TTCの訓練は、その教科(下表参照)からみると、訓練というよりも教育と呼ぶにふさわしい内容をもっている。しかも教科は、単に講義のみならず、問題を解かせる演習、機材を用いた実習を重視し、理論面とともに実際面にも重点をおいた構成である。

訓練方法は、日本人専門家の指導・助言を受けて、フィリピン側インストラクターが講義・演習を実施する。

以上のような訓練教科・訓練方法は、第1期訓練開始時に検討・討議され始められたものであるが、結局1983年5月現在に至るまでこの方法が踏襲されている。ただR/Dに決められた1期5ヶ月間の訓練期間は、のちに15週間に短縮された。

訓練開始と同時に始められたもう一つの重要な業務は、訓練の核となる教科書の作成であった。訓練教科は、この教科書と各インストラクターにより進められたが、最終的な教科書の作成は、結局協力期間終了まで持込され、後程、1983年4月になってJICAの手

表一 訓練教科(第5期訓練の例)

数字:時限

共通コース	専門コース						
	交通計画コース		交通工学コース		交通管理コース		
交通計画入門	3	総合交通計画	28	交通特性	20	交通規制	30
交通工学入門	5	交通施設計画	21	交通調査	45	交通事故分析	30
交通管理入門	4	交通工学	48	道路設計	66	交通信号	30
経済評価	4	データ収集	30	交通信号	24	交通指導取締り	25
交通資料収集	2	交通解析予測	36	交通安全解析・施設	14	交通調査	32
交通システムズアナリシス	4	プロジェクト評価	24	路線選定	10	交通安全計画	25
		交通管理計画	14	統計・EDP	37	道路付帯施設	18
		統計・EDP	47	OD調査・予測	24	データ処理	30
		計画学	13	プロジェクト評価	16	交通計画	10
		特別研究	35	道路構造	14	交通特性	20
				特別設計	24	道路設計	10
						特別講義	4
						特別研究	30
計	23		294		294		294

② 1時間60分

により完成、印刷製本されることになる。しかし、この間、この最終教科書にはほぼ近い内容のものが、第1期より使用されたのであった。

訓練は、交通計画コース、交通工学コース、交通管理コースの3コースがあり、毎期40名(計画10名、工学10名、管理20名)を標準とする訓練生を養成することとなっているが、これら訓練生の所属機関の主なものは、交通計画コースが運輸通信省、居住環境省、交通工学コースが公共事業省、公共道路省、交通管理コースが道路交通警察軍、統合国家警察等である。訓練生は15週間の訓練が終了すると所属機関へ帰任する。

なお、訓練の終了にあたっては、出席率85パーセント以上の訓練に対して、総合成績に応じて次の3種類に評価した認定証書が付与されることとなっていたが、

Completion with Distinction (優秀修了証)

Satisfactory Completion (修了証)

Attendance (出席証)

のうち単なるAttendanceは廃止された。また出欠時間、科目別評点、平均点は本人と所属機関とに通知されることになっている。

当初R/Dという協力期間(1981年4月)中に養成した正規訓練生の総数は次のようである。

なお第4期より、訓練生の質と訓練成果を検定する一般試験(General Examination)を課しているが、その結果については後程1.2.4項においてまとめて記述するものとする。

1981年4月に至る訓練実績

訓練期	期 間	交通計画コース	交通工学コース	交通管理コース	計
1		15名	11名	18名	44名
2		9	14	24	47
3		9	8	19	36
4		9	10	15	34
5		7	6	17	30
6		8	11	20	39
1～6期 合計		57	60	113	230

1. 2. 3 第2回討議議事録(1980年10月)とその背景

1977年4月12日調印のR/Dにより、TTCの発足は当日付、協力期間は4年間と決定されたが、発足してみるとTTCの成果は高く、さらに当初の目的を達成し、かつ社会的に必要とされる調査研究部門を拡張充実するためには、今しばらくの協力期間延長が必須と考えられる情勢となってきた。

この結果、当初決定された協力期間終了(1981年4月11日)に先立つ1980年秋、協力期間延長の可否が両国政府で真剣に検討されることとなった。

1980年10月、JICAは岩井彦二氏(建設省 都市局)を団長とする評価チームをフィリピンに送り、同チームは同年10月6日より19日までマニラに滞在して、フィリピン側と多くの意見・討議を交換し、同年10月17日付次の点について合意、R/Dに署名した。

1. 両国政府は、TTCが理論、実務両面で所期の訓練目的をかなりの程度まで達成しているものと評価するが、TTCのいっそうの発展を期するためには、特に実務面で以下に述べる協力がさらに必要なものと認める。
 - a) これまで続けてきた3コースの正規訓練を、必要な短期コースも加えてさらに充実し継続すること。
 - b) 首席顧問、調整員を含む9人の日本人専門家と必要な短期専門家を延長期間中引続き派遣すること。
 - c) フィリピン側は、必要なカウンターパートを引続き送り込むこと。
 - d) 日本人におけるカウンターパート研修を引続き続行すること。
 - e) センターの効果的な訓練活動に必要な実務経験を得させるため、基礎的な研究活動を日本人専門家の助言を得て比例カウンターパートに行わしめること。
 - f) 必要な訓練機材を従前通りJICAより延長期間中供与すること。

2. 日本人専門家およびその家族に対する処遇は、前回の討議議事録(1977年4月12日)と同様とする。

3. 協力期間の延長は1981年4月12日より2ヶ年間とする。

なお、これに先立つ前日16日の日比両国政府代表による討議において、比側よりTTCの将来構想に関する重大な提案があった。それによると、比側はTTCの将来像を次のように考えているとし、

(1) TTCは将来ともその訓練活動を継続拡張すること。

(2) 基礎的、応用的研究に従事すること。

(3) 国立フィリピン大学における学位授与プログラムに参画すること。

日本側も、原則的にこの構想に賛意を示した。ここに示された構想が、後程1982年～1983年にかけて議論を呼ぶ、TTC将来構想の発端となるものである。

このようにして1980年10月17日調印された新しいR/Dは、合意事項の内容については殆んど変更することなく前のR/Dを継承し、協力期間の2年間延長について合意したものであるが、マルコス大統領は、これを追って同年11月11日改めて大統領教書1080号を公布し期間延長を裏づけるとともにセンターの活動を訓練にとどめず、調査・研究分野にまで拡張すること、TTCを将来国立フィリピン大学の正規ユニットに取り込むこと等を指示している。

なお、LOI1080号により指示されたもう一つの事項は、従来TTCの運営を行ってきた運営委員会を顧問委員会に移し、委員長を運輸通信省大臣の手にゆだねたことである。同時にTTCの運営管理費も、1982年1月より公共道路省(MPH)より運輸通信省(MOTC)の予算下に移され、MOTCより支出されることが指示されたのであった。

1. 2. 4 延長協力期間(1981年4月～1983年4月)の経過

延長協力期間に入り、TTCの運営上最も変ったことはLOI1080号の指示により、従来TTCの運営を行ってきた運営委員会の業務がそっくり顧問委員会に移されたこと、委員長が公共道路省のDavid氏から運輸通信省のDans大臣に交替となったこと等である。

ただ、1980年10月締結の新しいR/Dでも、LOI1080号によっても、新しい顧問委員会が従来の運営委員会の性格をそっくりすべて継承したかどうか明確でなく、委員長や委員構成の変更もあり運営上若干の齟齬を来すという問題が生じた。

その第1点は、TTCの運営が顧問委員会へ移されると同時に日本側への委員会招聘が数少なくなり、首席顧問の委員会出席への機会が減じ情報不足を来したことであり、第2点は、プロジェクトの効果的実施のためのあらゆる事項につき運営委員会に対しアドバイスすることを標榜した共同委員会は結局有名無実に終り、協力期間延長後はその存続すら明確でなくなり、本来の機能を果さず、この面でも日本側の運営参画の道が一時閉ざされたことである。

結局、この問題は首席顧問、JICA調整員の努力により解決したが、首席顧問は運営委員会(顧問委員会)のオブザーバーではなくて正式のメンバーとして必ず入っておくべきで

あることが反省点として残された。

運営上の問題を除けば訓練活動そのものは比較的順調に推移した。ただ、1981年から82年にかけて公共道路省(MPH)が公共事業者(MPW)と合併して公共事業道路省(MPWH)となり、そのあおりを受けて第8期には訓練生の数がかかなり減じたこと(特に交通工学コースが顕著な影響を受けた)、訓練生の質も6~8期にかけて若干低下したこと等である。しかし、これらも第9期、第10期に入り訓練生の質(後述のGeneral Exm.の結果により判断)量ともにこれまでの最高を記録するという成果を得、TTCの訓練活動に有終の美を飾ることができた。

正規訓練コースの各期毎実績を一括表示すれば次のようであり、1~10期合計392名の技術者を養成することができた。

(正規訓練コース実績一覧)

訓練期	期 間	交通計画コース	交通工学コース	交通管理コース	計
1	1978年6月~10月	15名	11名	18名	44名
2	1979年1月~6月	9	14	24	47
3	7月~11月	9	8	19	36
4	1980年1月~6月	9	10	15	34
5	7月~11月	7	6	17	30
6	1981年1月~4月	8	11	20	39
7	8月~11月	9	9	19	37
8	1982年2月~5月	10	4	20	34
9	7月~11月	12	11	21	44
10	1983年2月~5月	16	16	15	47
1~10期 合計		104	100	188	392

なお、研修生の資料判定のための一般試験(General Examination)というものを第4期以降課している。これは簡単な一般テスト、学力テスト、専門テストを課して研修生の学力の程度をみようとするもので(270点満点)、研修前に課して研修生の資質を占うとともに、研修後にも同じ試験を行い研修の成果を判定することとしている。その成果は表一にみるように約40~50%の学力向上があり、研修の成果は極めて著しい。

試験結果（研修期間の前後に行う試験）

	4 期			5 期			6 期			7 期			8 期			9 期			10 期			
	最低	平均	最高	最低	平均	最高	最低	平均	最高	最低	平均	最高	最低	平均	最高	最低	平均	最高	最低	平均	最高	
交通計画	前	110		147	111	136	166	109	136	156	79	109	143	71	106	154	72	122	175	49	109	173
	後	174		223	163	195	225	143	174	225	150	159	221									
交通工学	前	85		162	107	126	171	85	126	162	79	104	159	90	118	168	54	104	154	74	136	182
	後	126		228	137	165	206	139	174	213	95	142	204	132	165	221						
交通管理	前	50		78	42	94	198	50	89	147	43	82	155	35	78	130	36	84	141	45	107	178
	後	147		213	78	114	214	54	133	178	63	124	220	94	151	203						
計	前					114			111			94			90			99			117	
	後					161			152			136									182	

正規訓練コース以外にも、1～4週間の中期セミナー、2～3日の短期セミナー、地方主要都市で行う地方セミナー、第三国を対象として行う第三国研修等が行われている。これまで実施したすべてのセミナーを一括表示すれば次のようになる。

訓練プログラム（セミナー）

	学期数又は セミナー数	終了訓練生数
(1) 正規訓練コース	10	392
┌ 交通計画コース		(104)
├ " 工学 "		(100)
└ " 管理 "		(188)
(2) 同上コンピュータープログラ ミングコース（オプション）	5	22
(3) 地方セミナー	11	612
(4) 上級警察官交通管理セミナー	3	98
(5) 交通安全教育セミナー	1	54
(6) 第三国研修	2	43
┌ SORTAC	(1)	(23)
└ ASCOTT	(1)	(20)

このうち、第(4)～(6)項の上級警察官交通管理セミナー、交通安全教育セミナー、第三国研修等は協力期間延長後始められたセミナーである。

特に第三国研修については、1981年10月、両国政府間に、通常の訓練とは別に毎年1回、TTC施設を利用して近隣諸国の技術者を集め、TTCの技術者養成の成果を第三国にまで波及させようという構想が実っている。結果、その実施についてのR/D調印が同年10月8日成り、その紹介セミナー（Seminar on Road Transport in Asian Countries、略称 SORTAC）を1982年3月7日～20日にわたり実施、さらに実質第1回となる本番の第三国研修をASCOTT（A Senior Course on Transport Technology）と銘うって1982年11月8日～12月17日にかけて実施している。

かくして、訓練を終えた技術者総数は、正規訓練コースで392名、短期セミナー、地方セミナー等を加えると約1,250名の多きを数える。

なお、上述の第三国研修（ASCOTT）に先立ち1982年10月下旬、日本政府評価ミッションが来比、TTCの成果について評価報告書を作成、同年11月5日、両国で承認の署名交換を行っている。かつ、席上フィリピン側はR/Dという技術移転を全うし目標を達成するためにはさらに引続いての専門家派遣が必要なことを強調し、評価ミッションはこれを日本政府に伝えることを約束した。その結果、1983年4月8日、新しいR/Dが締結され

て、コンピューターの技術移転を中心とする専門家派遣（計画コース1名、工学コース1名、管理コースは短期専門家2～3名で継ぐ）を内容とした、さらに1ケ年のフォローアップ協力の実施が決定した。

かくして、1983年4月8日には、フィリピン側主催による協力期間終了感謝パーティがTTC構内で盛大に催され、実質的協力期間に終止符を打つとともに、4月11日の協力最終日も無事過ぎて、4月13日には大半の専門家帰国するに至った。しかし、上述のフォローアップ協力が決定された経緯もこれあり、本プロジェクトの第1期協力期間は一応終了をみたとはいうものの、単に派遣専門家の人数が減っただけで、TTC内での訓練活動その他は従前と変ることなくそのまま続けられている。

ちなみに、最終時の派遣専門家フォローアップ時の派遣専門家を列挙すると次のようである。

（最終時派遣専門家）

首席顧問	木倉正美（82年6月13日～83年6月12日）
交通計画コース	小浪博英（82年4月6日～83年4月13日）
〃	不破真（80年3月15日～83年3月14日）
交通工学コース	米倉俊治（81年3月24日～83年4月13日）
〃	藤井敏雄（82年1月13日～83年4月13日）
交通管理コース	西田泰（81年3月15日～83年4月13日）
〃	上高家耕一（81年9月17日～83年4月13日）
〃	石川正（81年10月17日～83年4月13日）
JICA調整員	三好誠一（81年9月9日～83年9月8日）

（フォローアップ時派遣専門家）

交通計画コース	高橋洋二（83年4月10日～84年4月9日）
交通工学コース	藤井敏雄（83年4月14日～84年4月13日）

1.3 日本側の事業

1.3.1 専門家の派遣

日本から派遣の長期専門家は首席顧問、調整員および各コースの専門家7名（交通計画コース2名、交通工学コース2名、交通管理コース3名）の計9名である（下表）。それぞれ任期は1～3年間で、各コースとも第2～第3代目に引き継がれている。

このほか、供与した機材の設置のため、あるいは特別講義のため、必要な人材が短期専門家として随時派遣されている。

(長期専門家)

○首席顧問

石戸明(建設省)	1978年1月11日～1980年1月10日
菊田聰裕(首都高速道路公団)	1978年12月16日～1981年4月20日
近藤正(日本道路公団)	1981年5月8日～1982年6月30日
木倉正美()	1982年6月13日～1983年6月12日

○交通計画コース専門家

椎名彪(建設省)	1978年1月11日～1978年10月31日
松原重昭()	1978年4月1日～1980年5月31日
井田徹(日本海外 コンサルタンツ)	1978年11月1日～1982年4月13日
不破眞(建設省)	1980年5月15日～1983年3月8日
小浪博英()	1982年4月6日～1983年4月13日

○交通工学コース専門家

波羅芳武(首都公団)	1978年1月11日～1980年1月10日
柴田正雄(建設省)	1978年4月11日～1981年3月31日
吉田信二(首都高速道路公団)	1979年12月16日～1982年1月21日
米倉俊治(建設省)	1981年3月24日～1983年4月13日
藤井敏雄(首都高速道路公団)	1982年1月13日～1984年4月13日

○交通管理コース専門家

小林実(警察庁)	1978年1月20日～1981年3月31日
松永典昭()	1978年1月20日～1980年3月31日
遠藤豊孝()	1978年3月1日～1979年10月31日
属憲夫()	1979年10月17日～1981年10月31日
岡崎征()	1980年3月10日～1981年9月30日
西田泰()	1981年3月15日～1983年4月13日
上高家耕一()	1981年9月17日～1983年4月13日
石川正()	1981年10月17日～1983年4月13日

○調整員

金丸守正(JICA)	1978年1月11日～1980年1月10日
中村光夫()	1979年12月13日～1981年6月13日
三好誠一()	1981年9月9日～1983年9月8日

なお、1983年4月8日、フォローアップのR/Dが調印され1ヶ年間のフォローアップが決定された結果、次の2名の長期専門家が引き続き勤務中である。

○交通計画コース専門家として

高橋洋二(建設省) 1983年4月10日～1984年4月9日

○交通工学コース専門家として

藤井敏夫(首都公団) 1983年4月14日～1984年4月13日

短期専門家(特別講師)

1978年

井上 孝	東京大学工学部 都市交通計画
越 正 毅	東京大学工学部 道路交通運用
金安公造	建設省土木研究所 交通環境問題
鵜 鶴 秀 明	警察庁通信局 交通管制システム

1979年

山 川 仁	東京都立大学工学部 土地利用と発生交通
三 谷 浩	建設省道路局 道 路 計 画
小 島 幸 夫	警察庁科学警察研究所 交 通 事 故

1980年

太 田 勝 敏	東京大学工学部 都市構造と交通ネットワーク
南 雲 貞 夫	建設省土木研究所 道 路 舗 装
古 賀 光 彦	警察庁警察大学校 総合交通規制
杉 恵 頼 寧	広島大学工学部 パーソントリップ調査
得 丸 正 哉	建設省近畿地方建設局 諸外国における道路計画
池上慶一郎	警察庁科学警察研究所 交通管理の手法と評価

1981年

加藤 晃	岐阜大学工学部 都市交通計画
大慈弥 雅 弘	日本自動車研究所 交通事故分析
吉岡 昭 雄	住宅都市整備公団 ニュータウンと交通計画
川嶋 辰 彦	学習院大学経済学部 交通経済
久楽 勝 行	建設省土木研究所 道路排水
達下文 一	東京都土木技術研究所 道路舗装
森崎 一 彦	運輸省道路運輸局 自動車の車検制度と技術
柳生 宣 秀	運輸省道路運輸局 自動車の車検制度と技術

1982年

小林 實	自動車安全運転センター 交通安全教育セミナー
久保田 英 之	大阪市土木局 交差点設計
林 良 嗣	名古屋大学工学部 コンピューター利用による 土地利用及び交通解析手法
内山 茂 樹	建設省関東地方建設局 交通安全施設
村田 隆 裕	警察庁科学警察研究所 交通管理のための調査
蓑原 敬	建設省都市局 土地利用計画と交通計画

第三 研修関係（特別講師）

1982年導入セミナー

石戸 明	建設省土木研究所
小林 實	自動車安全運転センター
荻原 達郎	建設省近畿地方建設局

1982年第1回本研修

太田 勝敏	東京大学工学部
藤田 大仁	建設省土木研究所
村田 隆裕	警察庁科学警察研究所

注) 所属はいずれも当時

この他、供与機材の仕様調査、据付、操作指導の短期専門家を1977年から1982年の間に延64名派遣した。

1. 3. 2 機材の供与

日本政府の援助に必要な機材の供与である。これら機材を供与するとともに、それらの設置および取扱い等に関して、長短期の派遣専門家が必要な助言・指導を行っている。供与機材の種類は非常に多岐にわたり、金額的には協力期間終了（1983年4月迄）までの総額は約6億円に達する。

供与されている主な機材は次のとおりである。

〔交通調査機器〕 レーダースピードメーター、イベントオッシュログラフ、自記式トラフィックカウンター、旅行時間解析装置、その他

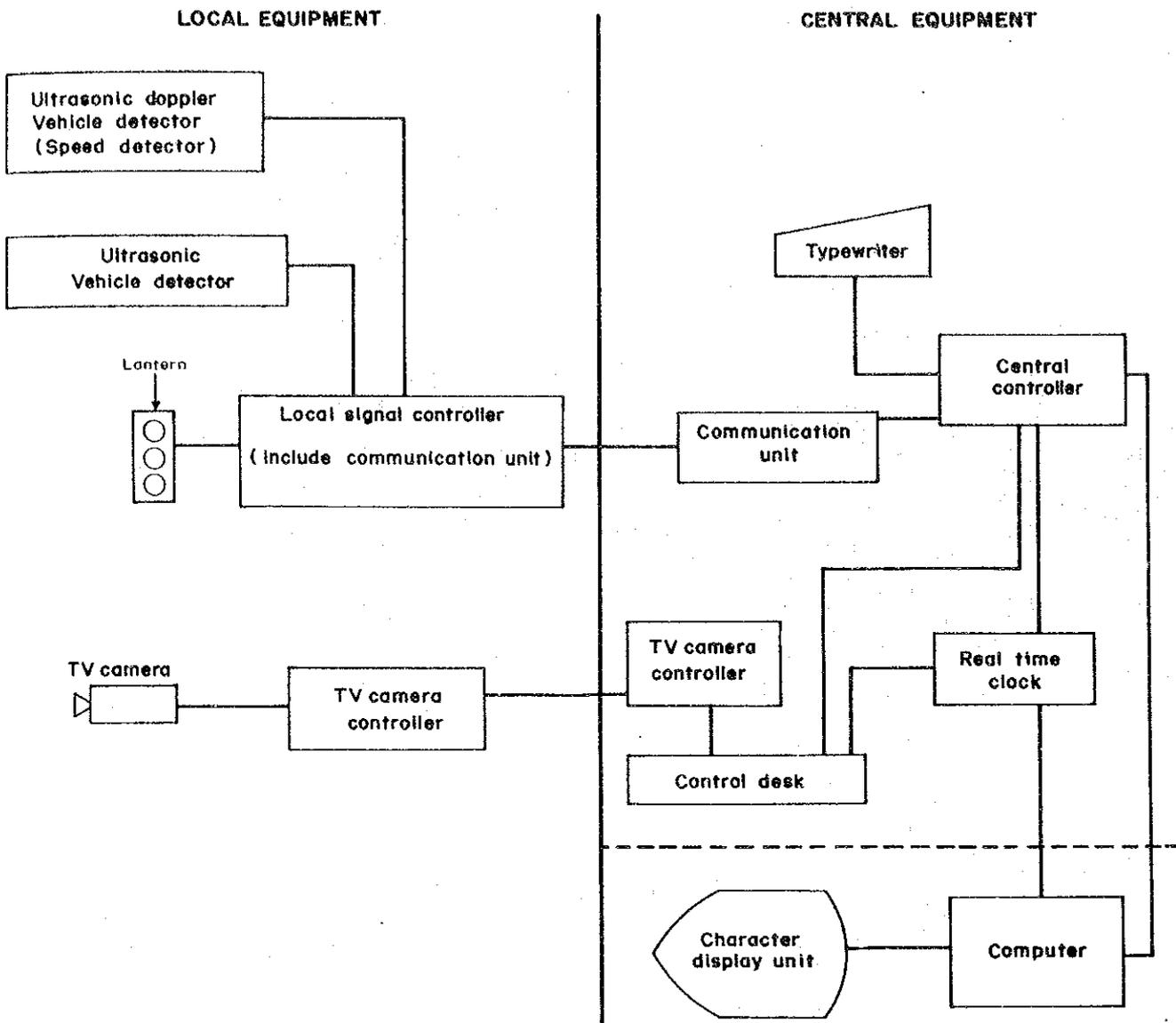
〔電気音響機器〕 ラジオカセットレコーダ、カセットレコーダ、騒音計、メモリースコープ、信号発生器、ビデオテープレコーダ、トランシーバー、ナグラテープレコーダー、13レンジ交通電圧計、動はずみ計、マルチデータライター、デジタル騒音オクターブ分析計

〔光学関係機器〕 16mmメモーションカメラとフィルムアナライザー、モータードライブカメラ、スライド作成用セット、プロジェクター、アイマークレコーダー、ステレオカメラ・コンパレーター、スリットカメラ、照度計、輝度計

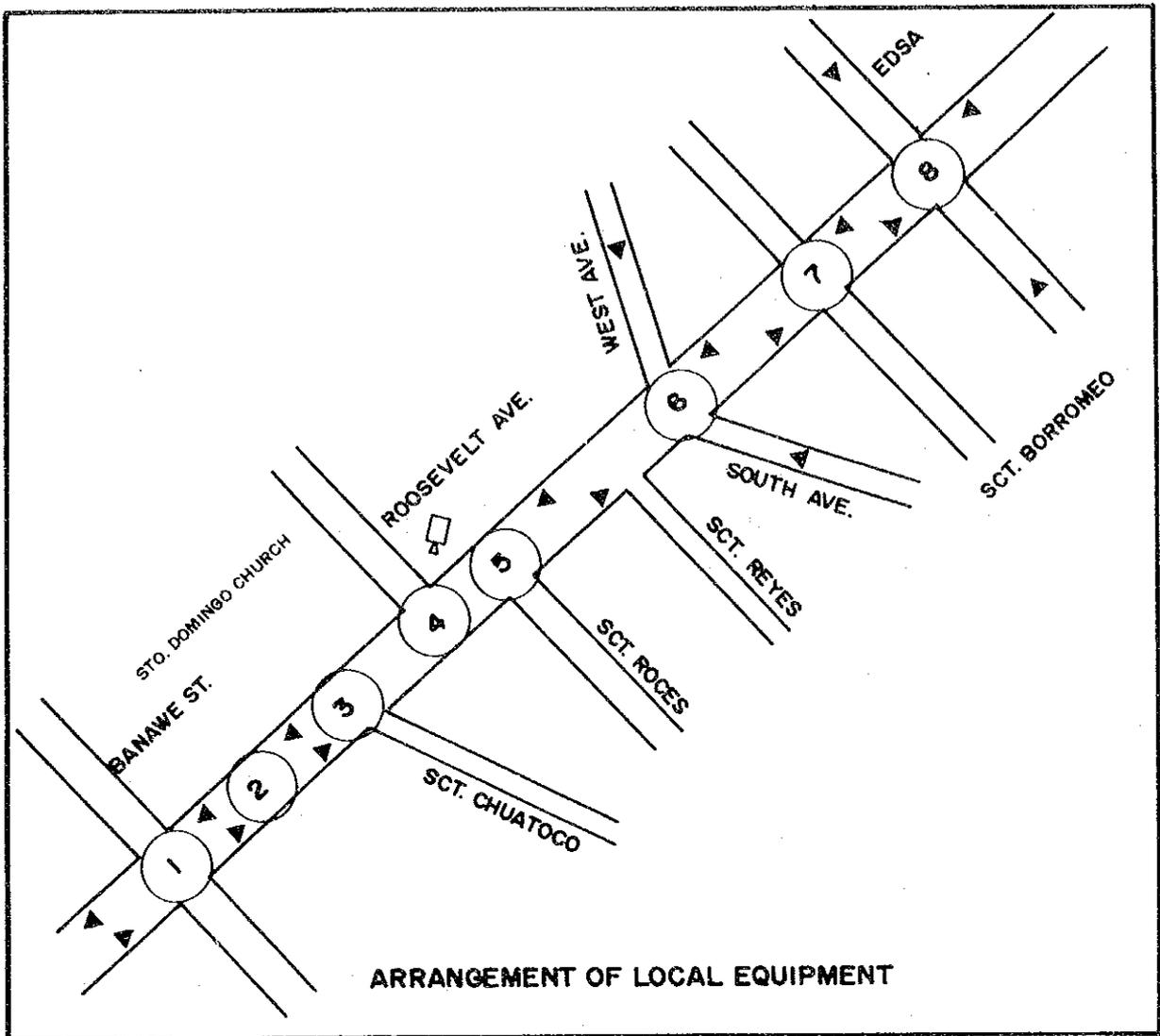
〔測量機器〕 運転者反応測定機械

〔道路関係測定機器〕 スキッドメーター、加速度計、プロフィールメーター、路面温度計、振動計

〔心理・生理的反応測定器〕



GENERAL CONFIGURATION OF THE TTC TRAFFIC CONTROL SYSTEM



LEGEND :



SIGNAL CONTROLLER

The signal in front of St. Domingo Church is for pedestrian crossing
 The controller for West-South Ave. controls only the signal for the pedestrian crossing at Sct. Reyes, since the installation of the signal lanterns at the South-West intersection has not been done. There are no lanterns at EDSA intersection



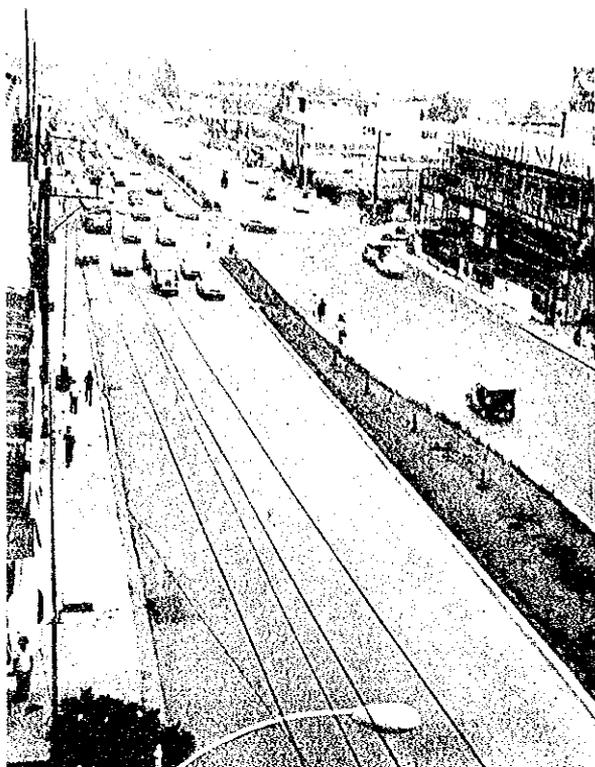
TRAFFIC DETECTORS (1-4 Detectors per point)

There are 44 traffic detectors including 2 speed detectors
 There is a plan to add 6 more detectors

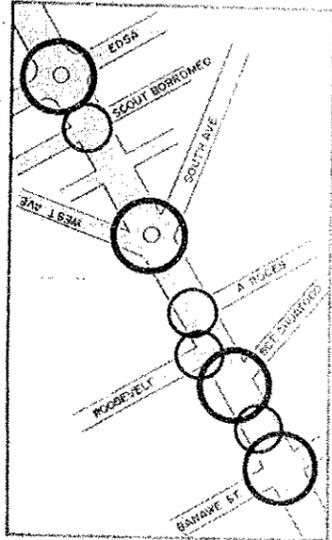


TV CAMERA

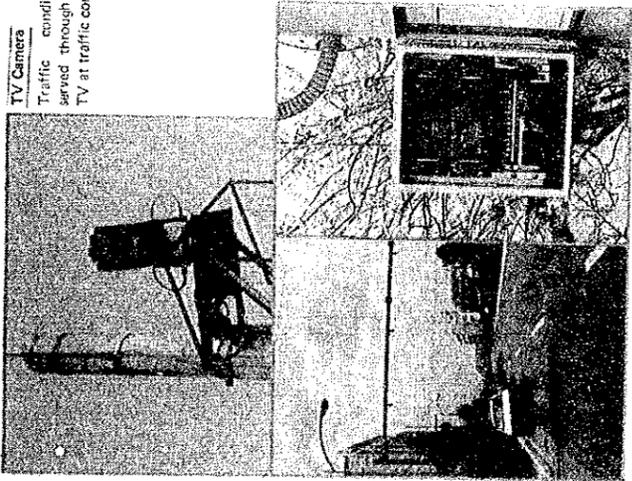
THE TRAFFIC SIGNALS
ALONG QUEZON AVENUE



TTC TRAFFIC CONTROL SYSTEM

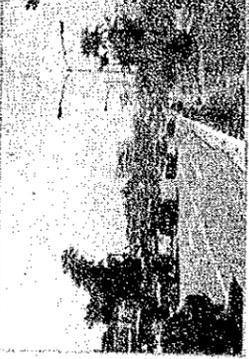
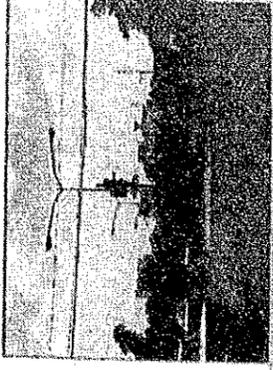


TV Camera
Traffic conditions are observed through the monitor TV at traffic control center.



Vehicle Detector

Vehicle detectors along major intersection approaches measure traffic volume, speed and occupancy automatically fed to the Traffic Control Center.

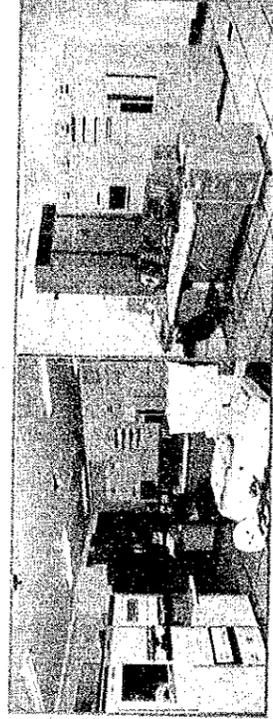


Signal

Signal switching time (green, yellow, red, green arrow) is automatically controlled by the computer at Traffic Control Center according to traffic conditions.

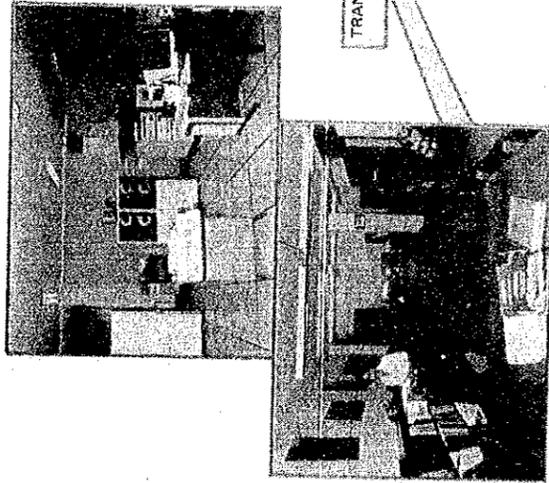
Control Console

The control console is located in the Transport Training Center. Traffic data are displayed on the traffic data display panel and the monitor TV.

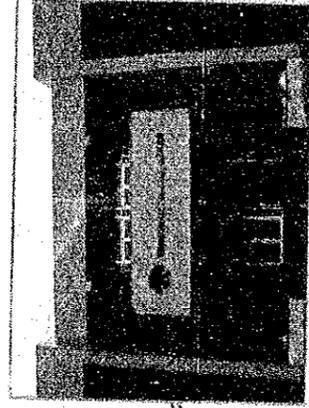


Computer Room
Traffic data from vehicle detectors are processed by a computer. Signal switch time (green, yellow, red, green arrow) is automatically controlled by the computer. These traffic data are also recorded and analyzed for studies on traffic safety.

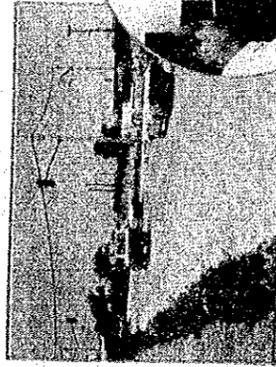
PRINCIPAL FUNCTIONS OF THE TRANSPORT TRAINING CENTER



TRANSPORT INFORMATION SERVICES



RESEARCH AND EXTENSION ACTIVITIES



TRAFFIC CONTROL SYSTEM



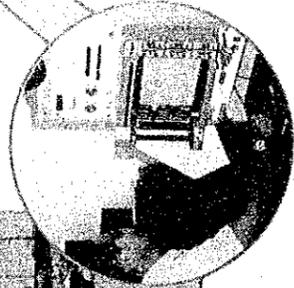
TRAINING ACTIVITIES



PRACTICE



TRANSPORTATION FIELD STUDY



RESEARCH



LECTURE

〔車両〕 普通乗用車、ライトバン、ランドクルーザ、マイクロバス、道路標示用車、
μメーター用車

〔交通制御機器〕 定周期式信号機、交通管制システム装置

〔汎用電子計算機〕 ファコムM-140-Fシステム

〔パーソナルコンピュータ〕 富士通FM-8、 パソナルコンピュータ

このうち、交通制御機器には信号機（フィリピン大学構内3交差点、ケソン大通り8交差点）、車両感知器、電子計算機（ファコムU-400）が含まれ、実地応用訓練や交通データ集取解析など、実際の交通処理を通じての教材を提供している（図、写真参照）。

④1. 1977年以降JICAにより供与された機材の総額は、約6億円に達する。

1977	1978	1979	1980	1981	1982	計
120	280	122	30	20	20	592百万円

④2. これら機材は現在は専ら、実務訓練用としてしか用いられていないが、将来は調査・研究用として用途大。

1. 3. 3 研修員の受入れ

TTCにおける技術援助の一つとして、フィリピンでは見ることのできない施設や事例の研修のために、訓練スタッフ等を対象とした日本での2ヶ月程度の研修を実施している。受入れた研修員は、高級・準高級・通常カウンターパート合計して、この6年間に34名に達した。

以下に一覧表で示す。

カウンターパート研修受講者リスト

カウンターパート	研修期間	当時の所属機関	現職	備考
1 David, Jose	1977.2.27~3.13	MPH(公共道路省)計画プロジェクト開発局長	MPWH次官補	視察研修(高級)
2 Sunga, Jesus	"	NEDA公共事業局長	同 左	"
3 Reyes, Salvador	"	初代TTC所長	フィリピン大学工学部教授 コンビューター関連会社社長	"
4 Arias, Metelo	1977.1.17~12.20	MPF(首都圏警察)所属出向インストラクター	同 左	(カナダ留学) 1982年10月帰国
5 Mortero, Jose	"	TTCプロポーザーインストラクター	同 左	(カナダ留学) 1983年1月帰国
6 Dalu, Cynthia	"	"	同 左	
7 Fernandez, Carlos	"	CHPG(道路交通警察軍)所属出向インストラクター	同 左	(アメリカ留学) 1982年7月帰国
8 Bernal, Ferdinand	"	TTCプロポーザーインストラクター	(オーストラリア留学中)	(タイ留学)
9 Cases, Esteban	"	"	同 左	
10 Esguerra, George	"	"	NEDA所属出向インストラクター	
11 Regalado, Ramiro	"	"	民間会社へ転職	
12 Mangoba, Melchor	"	MPH所属出向インストラクター	MPWH所属出向インストラクター	
13 Abaya, Antonio	1978.1.16~11.18	CHPG長官		視察研修(高級)
14 Valdecañas, Jose	"	MPWTC次官補	MOTC次官補	"
15 Abis, Leopoldo	"	フィリピン大学工学部副学長	NEC(国立工学センター)理事	"
16 Atienza, Tranquilino	1978.1.28~12.15	MPH TTC局長	MPWH TTC所長	視察研修(準高級)

カウンタースタート	研修期間	当時の所属機関	現職	備考
17 Felias, Herculana	1979.8.8~9.6	TTCOプロバインスストラクター	同 (日本留学中)	
18 Signa, Ricardo	"	"		
19 Nañas, Ricardo	"	訓練生 (CHPG所属)	CHPG	
20 Mandac, Elpidio	"	訓練生 (MPH所属)	MPWH	
21 Giongco, Leilani	1980.9.1~10.25	訓練生 (MPH所属)	MHS (居住環境省)	
22 Herrera, Pedro	"	"	MPWH	
23 Rodriguez, Tomas	"	"	"	
24 Villoria, Olegario	"	TTCOプロバインスストラクター	(アメリカ留学中)	
25 Gonzales, Gary	"	"	民間会社へ転職	
26 Garcia, Samuel	1981.12.20~1982.2.14	"	同	
27 Nuñez, Virgilio	"	"	同	
28 Alonzo, Geronimo	"	訓練生 (MPWH所属)	同	
29 Villagarcia, Eriberto	"	訓練生 (PC所属)	同	
30 Bueno, Ameante *	1982.7.5~7.18	CHPG司令官	同	視察研修 (準高級)
31 Selirio, Benedicto *	"	TTCO第二代所長	同	"
32 Desamito, Leah	1983.4.24~4.27	TTCOプロバインスストラクター	同	
33 Salazar, Elizabeth	"	TTCO職員 (広報担当)	同	
34 De Ia Paz, Eliseo	"	CHPG所属出向インストラクター	同	

※は第三国研修関連 研修枠

1. 4 フィリピン側の対応

1. 4. 1 大統領教書 428, 1080, 大統領令 1295

すでに述べたように、TTCは1976年7月12日公布の大統領教書(Letter of Instructions, 略称LOI)第428号に基づき、1979年に日比両国政府の共同事業として始められた「道路交通技術者の養成機関」であり、国立フィリピン大学に籍を置く同大学の特別ユニットである。マルコス大統領は、運輸交通分野における熟達した交通技術者養成の必要性を痛感し、交通計画・工学・管理各分野における集中的・実務的訓練を通じて関係政府機関職員の当該分野における能力の向上を期待し、本教書を公布するとともにTTC設立を指示したのである。

次いで、大統領令(Presidential Decree)第1295号(1978年1月28日公布)により、TTCは国立フィリピン大学の国立工学センターの傘下におくことが正式に決定された。

TTCの発足は1977年4月調印のR/Dにより1977年4月12日からであり、協力期間は当日より4年間と決定されたが、1980年10月にTTCの成果が両国政府により評価された結果、新しいR/Dが調印され、協力期間の2年間延長が決定された。

マルコス大統領は、これを追って同年11月11日改めて大統領教書1080号を公布して期間延長を裏づけるとともにセンターの活動を訓練にとどめず、調査・研究分野にまで拡張すること、TTCを将来国立フィリピン大学の正規ユニットに取り込むこと等を指示している。LOI1080号により指示されたもう一つの事項は、従来TTCの運営を行ってきた運営委員会(Steering Committee, 委員長は公共道路省局長)を顧問委員会(Advisory Committee)に移し、委員長を運輸通信省大臣の手にゆだねたことである。同時にTTCの運営管理費も、1982年1月より公共道路省(Ministry of Public Highway, 略称MPH)から運輸通信省(Ministry of Transportation and Communication, 略称MOTC)の予算下に移され、MOTCより支出されることとなった。

宛 先：公共道路大臣、UP総長、NEDA長官、公共事業・交通・通信大臣、CHPG長官

一つ、人口の増加と移動とによる急速な都市化に伴ない、現在推進中の国家発展計画は以前にも増して複雑な交通問題を悪化させるに至ったこと；

一つ、交通計画、更に交通工学及び交通管理の特別な分野に関する技術を十分に有する職員が緊急に必要とされていること；

一つ、国内外の限られたプログラムのみではこのような要請に十分応じ得ないこと；

一つ、T T Cが交通工学、交通計画及び交通管理の各分野で集中的かつ実際の訓練を実施することにより交通に関連する政府機関の多数の職員の能力とポテンシャルとを向上させ得ること；及び

一つ、J I C Aがそのような訓練に必要な機材及びフィリピン人インストラクターと共に訓練コースを指導する専門家を3年間にわたり供与することを申出ていること；

以上により、フィリピン大統領フェルデナンド・E・マルコスは、人と物との速く安全で便利な移動のための効率的交通システムを確立するため、次の通り指令する：

1. 公共道路大臣とUP総長とは共同してフィリピン大学のキャンパス内にT T Cを設立し、運営すること；
2. 公共道路大臣は1976年以降、T T Cの運営のため必要な毎年度の予算を自省予算に計上すること；
3. 公共事業・交通・通信大臣は1976年自省予算中にUPにおけるT T Cの建物の建築に必要な予算を計上すること；
4. N E D A長官はT T Cの所管官庁としての公共道路省の代表を議長とし、関係機関から一人ずつの代表を得てステアリングコミティを創設すること。この委員会はT T Cの運営を支障なく遂行するため必要となる方針及び運営に関し、指針となる規則や規定を作成すべきこと；
5. 全ての関係機関は以上の指令の目的を達成するためあらゆる可能な手段を構じてT T Cを支持するとともに、相互に密接な連けいをとり必要かつ適切な措置を講じること；

1976年7月12日 マニラ市内において。

(大統領サイン)

(Presidential Decree No. 1295)

NEC (National Engineering Center)

一つ、国家の発展と生活水準の向上を今後とも継続し促進するためには、高度な、かつ、適切な技術の活用と普及が必要とされていること；

一つ、より急速な国家の発展のためには、技術又は工学のあらゆる分野に対して専門的知識を有する技術職員を確実かつ十分に供給し、また、現在の技術職員の質の向上を図ることが要請されていること；

一つ、政府、企業及び大学の間における協調関係を保ち続けることは、相互に便益をもたらすと共に、国家発展のため好ましいことであること；及び

一つ、以上の要請に答えるためには、技術開発のための秀れた人材を養成し研究を推進する既存のプログラムを強化、改善、拡充すべく適切な援助を行うことが必要であること；

以上により、フィリピン大統領フェルディナンド・E・マルコスは憲法の定めるところに従い以下の通りここに布告する。

第 一 条 NECの創設 — UPSの一部としてNECを創設する。NECはUP工学部とは別の独立機関であり、UP Industrial Research Service Center, the National Hydraulic Research Center, the Training Center for Applied Geodesy and Photogrammetry, the Transport Training Center, 及び the Building Research Serviceを吸収する。純粋な学術機能はNECの資金的援助を受けつつ、よる大規模に、UP工学部において行われるものとする。

第 二 条 目的 — NECの目的は次の通りとする。

- (a) 官民を問わず技術的問題の解決のため必要な場合に活用できるよう技術的専門家をブールすること。
- (b) 開発途上国の要請に適合した地場資源の活用技術を開発する。

第 三 条 権能 — NECの権能は次の通りとする。

- (a) 民間企業、政府機関、他の技術学校と協力して地場技術の問題を解決するための調査研究を行い、かつ、それを促進する。
- (b) カリキュラム、研究室基準、教材、施設、その他の必要なプログラムを作成し教育文化省の活動に寄与すること。
- (c) セミナーや社会人教育を通じて新たな開発に携わる熟練技術者の近代化に資すること。
- (d) 水資源等の天然資源の開発、交通・通信、環境技術、地震及び台風に耐えるビルと

低価格住居の分野における調査研究を推進すること。

(e) 技術に関するあらゆる分野において、知識と技術の習得に資する調査研究及び開発計画に対する資金的援助を行うこと。

(f) 熟練技術者の利用のための情報を提供すること。

第 四 条 N E C 所 長 — N E C の 長 は 所 長 と し、 U P 総 長 の 推 せ ん に 基 づ き、 U P Board of Regents が 任 命 す る。 N E C 所 長 は U P 総 長 の 直 接 の 監 督 を 受 け る。

第 五 条 顧 問 委 員 会 — N E C の 予 定 及 び プ ロ グ ラ ム は 次 の 者 に よ り 構 成 さ れ る 顧 問 委 員 会 の 討 議 と 承 認 を 必 要 と す る；

(a) U P 副 学 長 (議 長 と す る。)

(b) U P 工 学 部 長

(c) 公 共 事 業 ・ 運 輸 ・ 通 信 省 次 官

(d) 産 業 省 次 官

(e) U P 工 学 部 同 窓 会 会 長

(f) 工 学 部 長 の 推 せ ん に 基 づ き U P Board of Regents が 任 命 す る 2 名 の 者。 任 期 は 3 年 と し、 1 回 だ け 3 年 間 の 延 長 を 認 め る。

第 六 条 科 学 者 及 び 技 術 職 員 の 助 力 — N E C は そ の 調 査、 研 究、 開 発 活 動 に 必 要 な 場 合、 U P の 他、 学 部 を 始 め、 あ ら ゆ る 政 府 機 関 に 属 す る 科 学 者 又 は 技 術 職 員 助 力 を 得 る こ と が 可 能。 こ の 場 合、 そ れ ら の 者 に 対 し N E C は 追 加 の 報 酬 を 与 え る も の と す る。 政 府 職 員 を 退 職 し た 者 が N E C に 雇 用 さ れ た 場 合、 政 府 か ら 支 給 さ れ た い か な る 退 職 金 及 び 年 金 も 返 還 の 必 要 は 無 く、 ま た、 そ の 額 を 減 額 し た り、 支 払 を 延 期 す る こ と も 無 い。

第 七 条 建 物 の 建 設 と 機 材 の 購 入 — N E C が、 そ の 機 能 を 発 揮 す る た め 必 要 な 建 物 や 施 設 を 建 設 し、 ま た、 必 要 な 機 材 を 国 内 外 か ら 購 入 す る こ と を、 こ こ に 認 め る。

第 八 条 運 用 費 — N E C は コ ン サ ル テ ィ ン グ 又 は そ の サ ー ビ ス 業 務 に つ い て 料 金 を 徴 収 す る こ と が 可 能、 そ の 収 入 を 当 該 業 務 の 経 費 に 充 て る こ と が 可 能 な ほ か、 研 究 資 材 の 購 入、 建 物 の 増 築 等 N E C の 運 営 の 改 善 に 充 て る た め の General Fund 特 別 会 計 に 繰 り 入 れ る こ と が 可 能。 但 し、 こ の 場 合、 政 府 機 関 及 び 民 間 企 業 に 対 す る サ ー ビ ス 業 務 は コ ン サ ル タ ン ト 料 率 等 に 関 す る 法 律 及 び 規 則 に 準 じ る も の と し、 更 に、 運 用 益 か ら U P 職 員 に 支 払 わ れ る 人 件 費、 報 酬、 契 約 金 は N E C に よ り 定 め ら れ た 基 本 方 針、 手 続、 料 率 に 基 づ く も の と す る。

第 九 条 職 位 分 類 及 び 給 与 — N E C 職 員 に 対 す る 職 位 分 類 及 び 給 与 は U P S に 準 じ る も の と し、 こ の 場 合、 報 酬 及 び コ ン サ ル タ ン ト 料 は 毎 年 の General Appropriations Law の 限 度 内 と す る。

第 十 条 特 別 監 査 規 則 — N E C に よ る 支 払 は U P 総 長 事 務 局 及 び 監 査 委 員 会 に よ り 作 成 さ れ

る特別監査及び会計規則によるものとし、当該規則の案は本 Decree 発効後 4 ヶ月以内にフィリピン大統領に提出して承認を受けなければならない。

第十一条 経過措置 — UP 工学部の全てのセンターは N E C に属するものとし、純粹な指導監督的経費の他のセンター予算は全て N E C に移管される。

これらセンターの施設のうち特別の施設だけは工学部の所属のままとするが、これらについても工学部と N E C との間で共同利用すべく調整するものとする。

第十二条 有効性の分離 — 本 Decree 又は個人に対するその適用が憲法に抵触することとなり無効とされた場合にあっても、他の場合に関してまで本 Decree が無効となるものではない。

第十三条 既存法令等の改廃 — 本 Decree に抵触することとなる全ての法令等は、それぞれ必要な範囲内で改廃されたものとする。

第十四条 効力 — 本 Decree は直ちに発効する。

1978年1月27日 マニラ市において

(大統領サイン)

宛 先：交通・通信大臣、公共道路大臣、公共事業大臣、NEDA長官、UP総長、
CHPG長官

一つ、引続き加速される国家発展プログラムと急速な都市化とにより、既に複雑な様相を示している交通問題が更に悪化するであろうこと；

一つ、交通計画、交通工学、交通管理の分野における訓練された人材が引続き緊急に必要であろうこと；

一つ、1976年7月12日付LOI 428により設立されたTTCの役割を強化し、交通に関する学術、技術の向上を目指し、かつ、フィリピン人交通専門家を養成する必要があること；
及び

一つ、1979年7月23日付Executive Order 646号によれば、MOTCの所掌事務は、信頼度が高く調和のとれた交通体系の整備とその運用について、政策、計画、許認可、調整、実施及び規制を仕る政府機関であるとされていること；

以上によりフィリピン大統領フェルデナンド・B・マルコスが憲法で定めるところに従い次の通り指令する。

1. 交通体系の整備に関する責任者である交通・通信大臣及びUP総長は、UPキャンパス内のTTCを引続き共同して運営し、これを学術、研究面で更に高度な能力を有すべくその資質の向上に努めること。
2. 1982年以降、TTCの運営経費はMOTC予算に含めることとする。1981年予算はMPHに計上されたところであるが、TTCは今後とも現行の組織的、財政的枠組の中で、UPのSpecial Unitとして運営されるべきであること；
3. LOI 428号により設置されたSteering Committeeに代えてAdvisory Committeeを設け、MOTC大臣の議長の下に次の6機関から各1名の代表をメンバーとして構成する。
MOTC、MPH、MPW、NEDA、UPS、CHPG
Advisory CommitteeはTTCの効率的かつ好ましい運営のために必要な方針を定める等、引続きTTCに関する規定等を定めるほか、TTCを将来UPSのRegular Unitとすることに関し計画を策定するものとする；及び
4. 全ての関係機関はこの指令の目的を達成するため、密接な連けいを取りつつ、可能なあらゆる手段を構じて支持するものであること。

1976年7月12日付LOI 428号は廃止し、関連する全てのExecutive Order, LOI,

Rule, Regulation 等の全部又は一部も、これにより改廃されたものと見做す。

本 LOI は直ちに効力を発する。

1980年11月11日 マニラ市にて

(大統領サイン)

1. 4. 2 敷地と建物及び施設

(1) 敷地と建物

LOI № 428に基づき、合意された1977年4月調印のR/Dによると、TTCは次のようである。その位置、敷地面積等が定められている。

- a) フィリピン大学はDilimanの工学部敷地内にTTC建設用地として少なくとも1,000㎡の敷地を用意しなければならない。
- b) 公共道路省は建物の設計及び建設に必要な資金を用意し、それを大学に配布しなければならない。

建物建設に要した費用は250万ペソ(7,500万円)であり、1977年7月に着工して1978年5月にこれを完成させた。

位置は国立フィリピン大学構内、工学部とコンピューターセンターに囲まれた一角にある。敷地、建物の見取図は次に示す通りである。

(2) コンピューター室

その後、JICAより立派なコンピューターの供与があることが決定し、公共道路省はさらに50万ペソの予算を配布してコンピューター室を用意した。

(3) 訓練用の部屋、及び訓練スタッフ室

訓練用のセミナー室として3室が用意されている。うち2室は収容人員15~20名、1室は収容人員30~50名である。特別講義や式典、その他外部の人達を呼んでの講演会等に利用されるAudio Visual Roomは80~100名の収容能力がある。

訓練スタッフ室は10区間に仕切られ、最少19名のインストラクター及び日本人専門家が収容できる。さらに部屋には主席顧問の個室とJICA調整員の個室が用意されている。

(4) 作業室及び機材収容室

JICA供与の機材を修理する作業室や機材の収容室、および写真用暗室も用意されている。

(5) その他

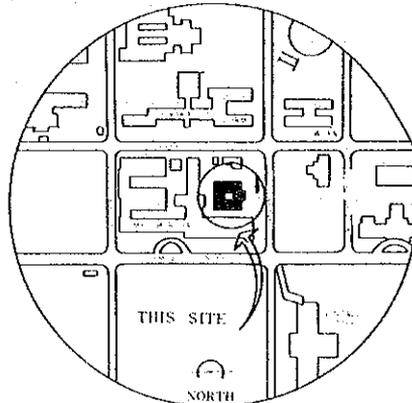
大工修理室、自動車ガレージがある。

1. 4. 3 予 算

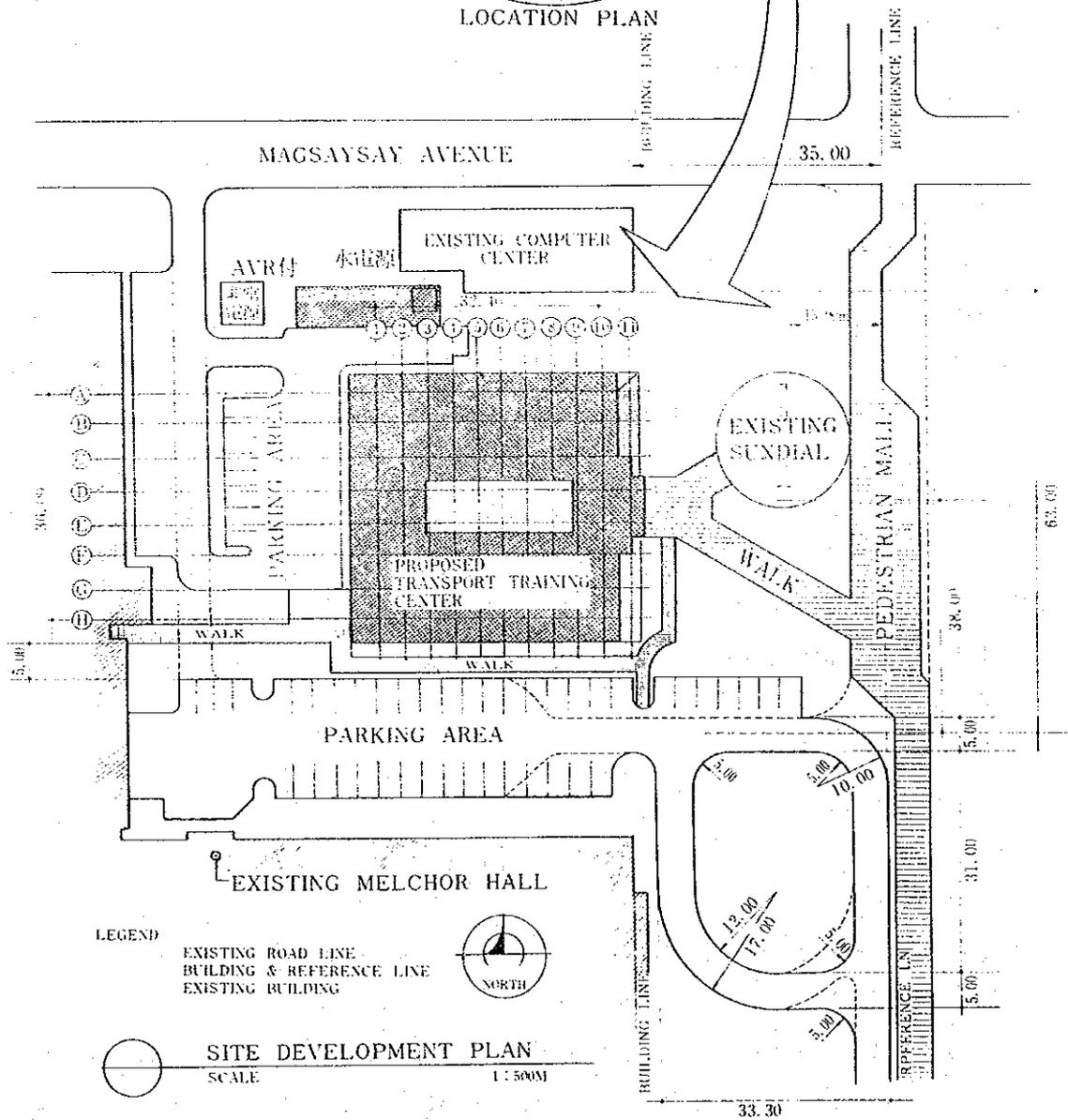
ここにいう予算とは人件費、運輸通信費等センターの運営経費をいう。

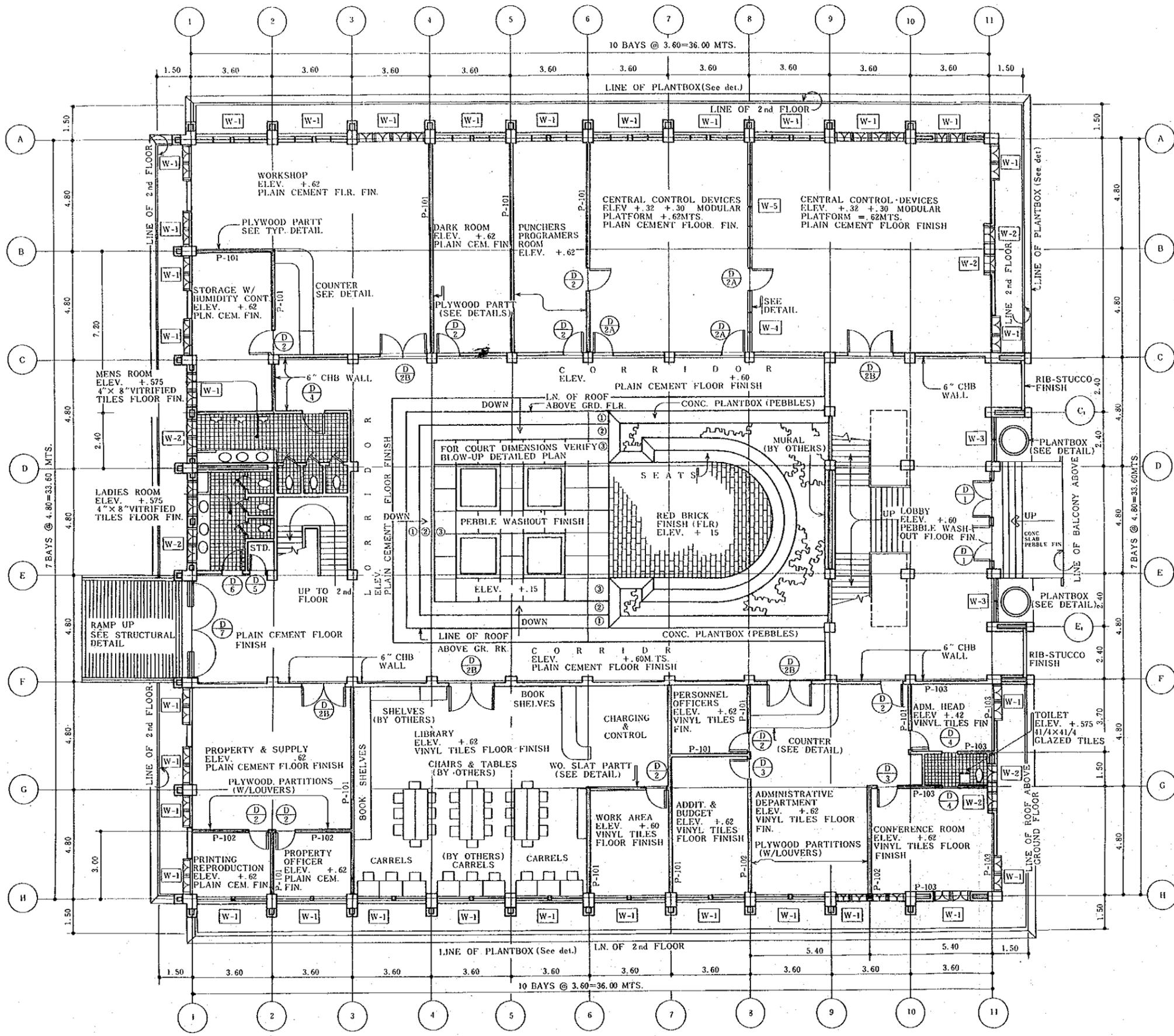
(1) 予 算 源

1976年より1981年迄は、先に述べた大統領教書428号の指示により、予算は公共道路省(Ministry of Public Highway, MPH)より配布された。しかし、1982年からは大統領教書1,080号に従い、予算源は運輸通信省(MOTC)に移された。



LOCATION PLAN





NOTE:
 ALL EXTERIOR WALLS ARE OF 6" CONCRETE HOLLOW BLKS.
 ALL INTERIOR PARTITIONS ARE OF 1/4" THICK PLYWOOD EXCLUDING TOILET ENCLOSURES & CUBICLE PARTITIONS.
 FOR ELEV. +0.60 REFER TO GROUND FLR LEVEL OF COMPUTER CENTER.

(2) 年度毎予算増加の傾向

1976年より1982年までを振り返ると、TTCの予算は平均して毎年5.7%増加していることになる。この中でも特に顕著な変化は1978年、1979年、1982年にみられる(表・図参照)。

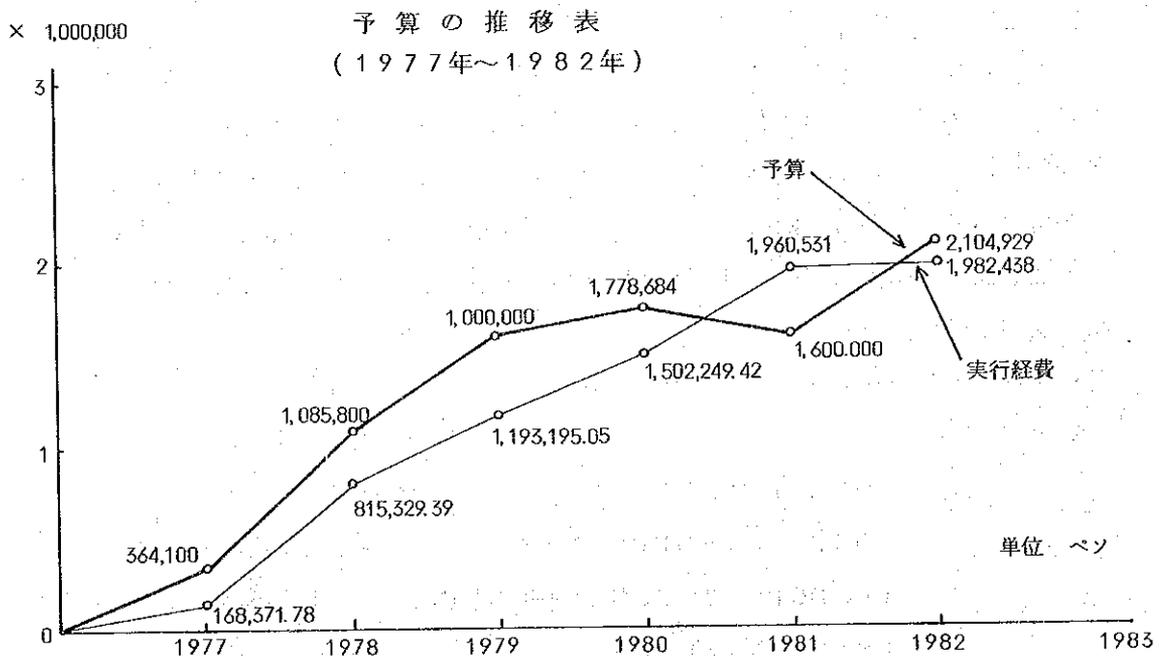
1978年はTTCの訓練活動が実際に始められた年であり、1982年は訓練活動のみならず調査・研究活動が活発化してきた年であり、つれて予算も膨張した。

(3) 実行経費

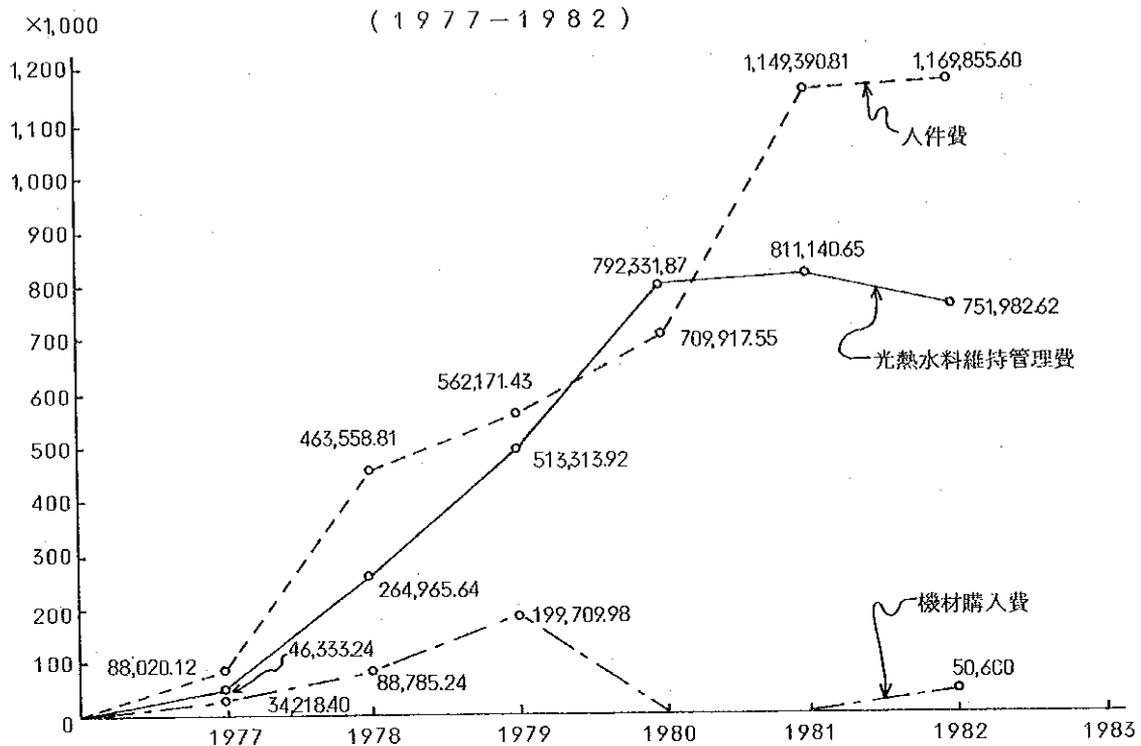
予算に対して実際に使われた経費はやはり次の表に示す通りであり、この間の平均な使途は、約50%が人件費、約39%が施設の維持管理費、11%が施設購入・更新費である。

表一 運営予算と実行経費の推移

年次	予算	増減率	実行経費	増減率
1977年	¥ 364,100		¥ 168,572	
1978	1,085,800	+198.2%	810,330	+380.7%
1979	1,600,000	+47.4	1,193,195	+47.2
1980	1,778,684	+11.2	1,502,249	+25.9
1981	1,600,000	-10.1	1,960,531	+30.5
1982	2,104,929	+31.6	1,982,438	+1.1



なお、毎年の運営経費を人件費、維持費、機材購入更新費に分けてその推移を図表で示すと次のようである。



1. 4. 4 組 織

このようにして設立されたTTCの位置付けは、国立フィリピン大学の一つの特別ユニット(MOTCの予算で運営されているため大学の特別ユニットと呼ばれる)であり、工学部の各研究機関を統合している国立工学センター(大統領令1295号にて設立される)の傘下におかれている。しかし実際の運営は図一に示す顧問委員会の議決によって進められている。顧問委員会は関連省庁の局長または機関の長クラスを委員として構成され、委員長には運輸大臣が就任している。

現行の顧問委員会メンバーは次の通りである。

(顧問委員会)

委員長	JOSE P. DANS, JR	運輸通信大臣
委員	JOSE R. VALDECANAÑAS	運輸通信省 次官補
	TEODORO T. ENCARNACION	公共事業道路省 大臣補佐官
	JESUS M. SUÑGA	国家経済開発庁インフラ局長
	AMANTE S. BUENO	道路交通警察軍グループ指令官

委員 LEOPOLDO V. ABIS

フィリピン大学国立工学センター所長

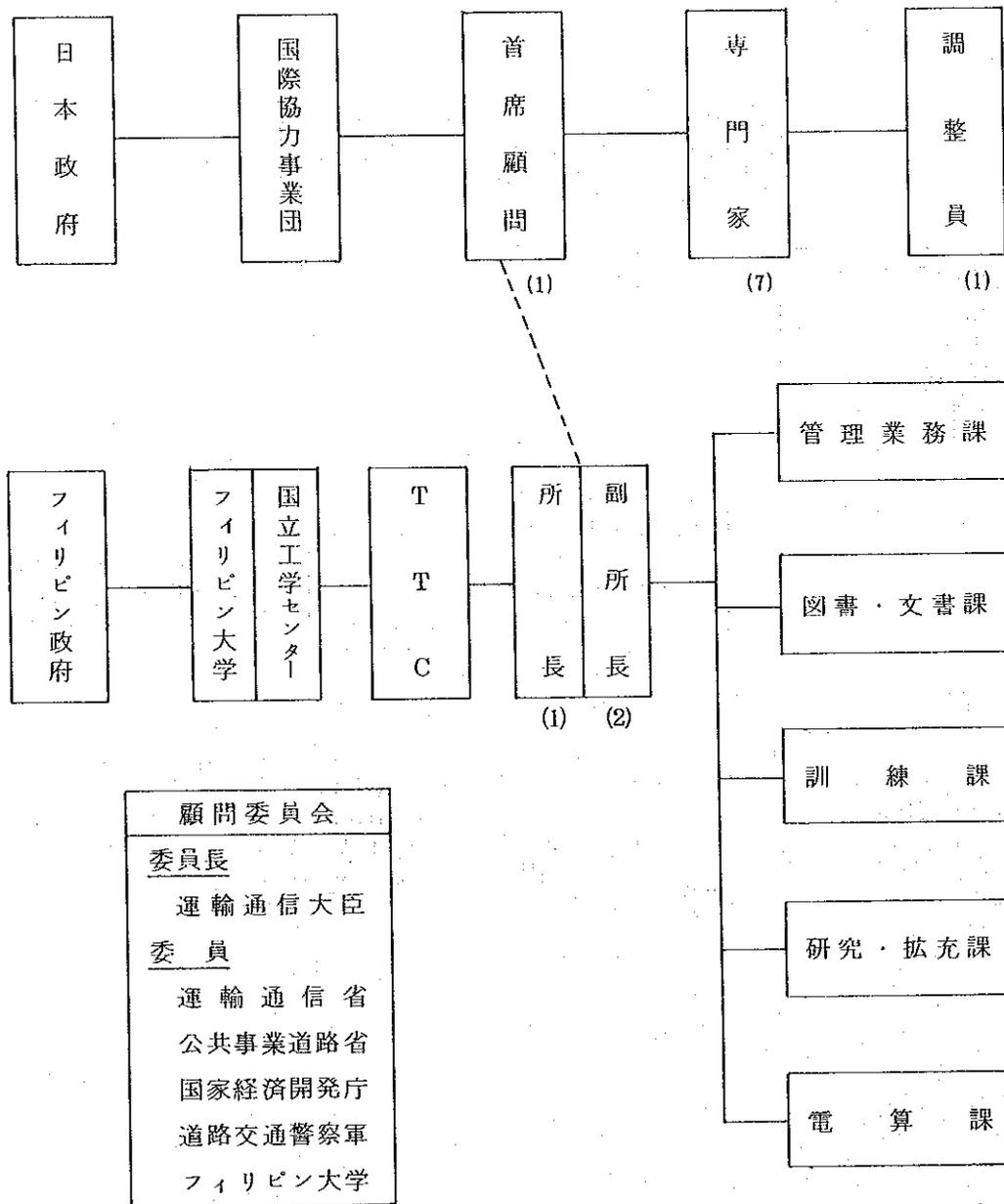
秘書 TRANQUILNO S. ATIENZA

マニラ大都市圏交通管理プロジェクト
(MMTEAM)所長代行、TCC所長

なお、1977年TTC設立当初は、センターは運営委員会により運営された。設立当時の組織と現在の組織を比較すると次のようである。

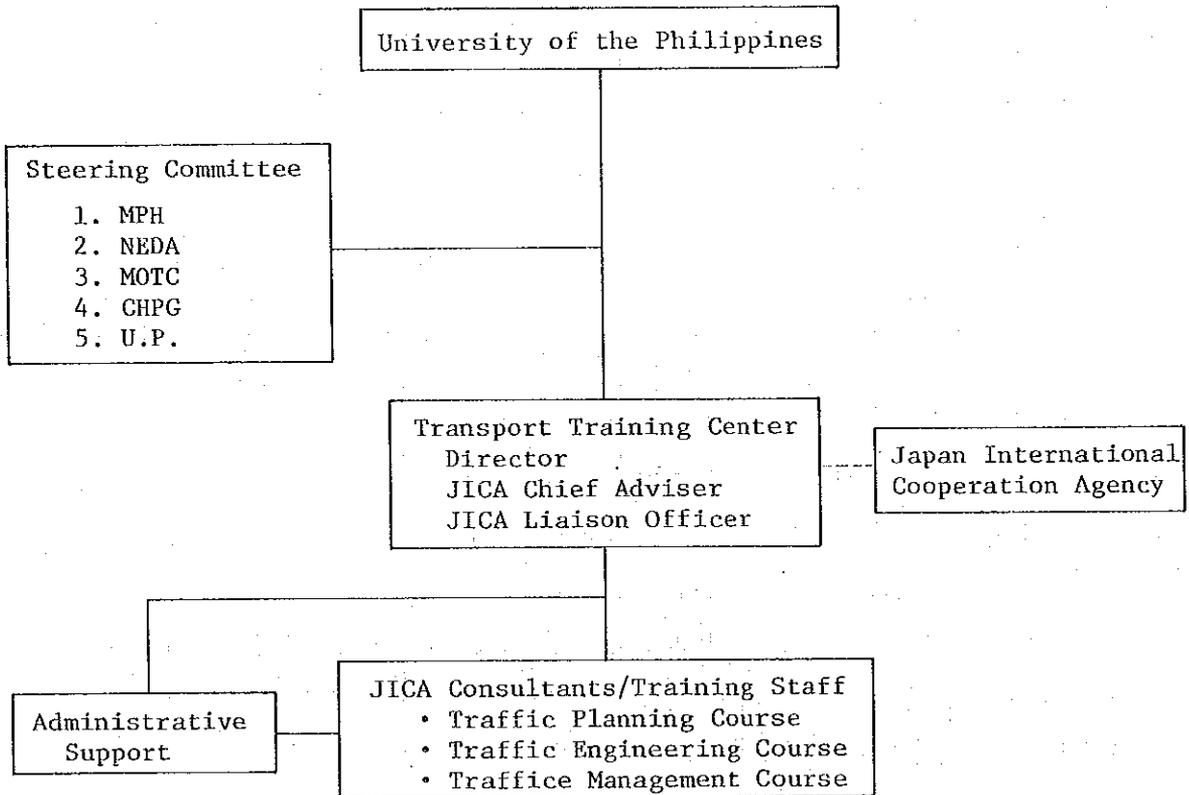
フィリピン道路交通訓練センター組織図

()員数

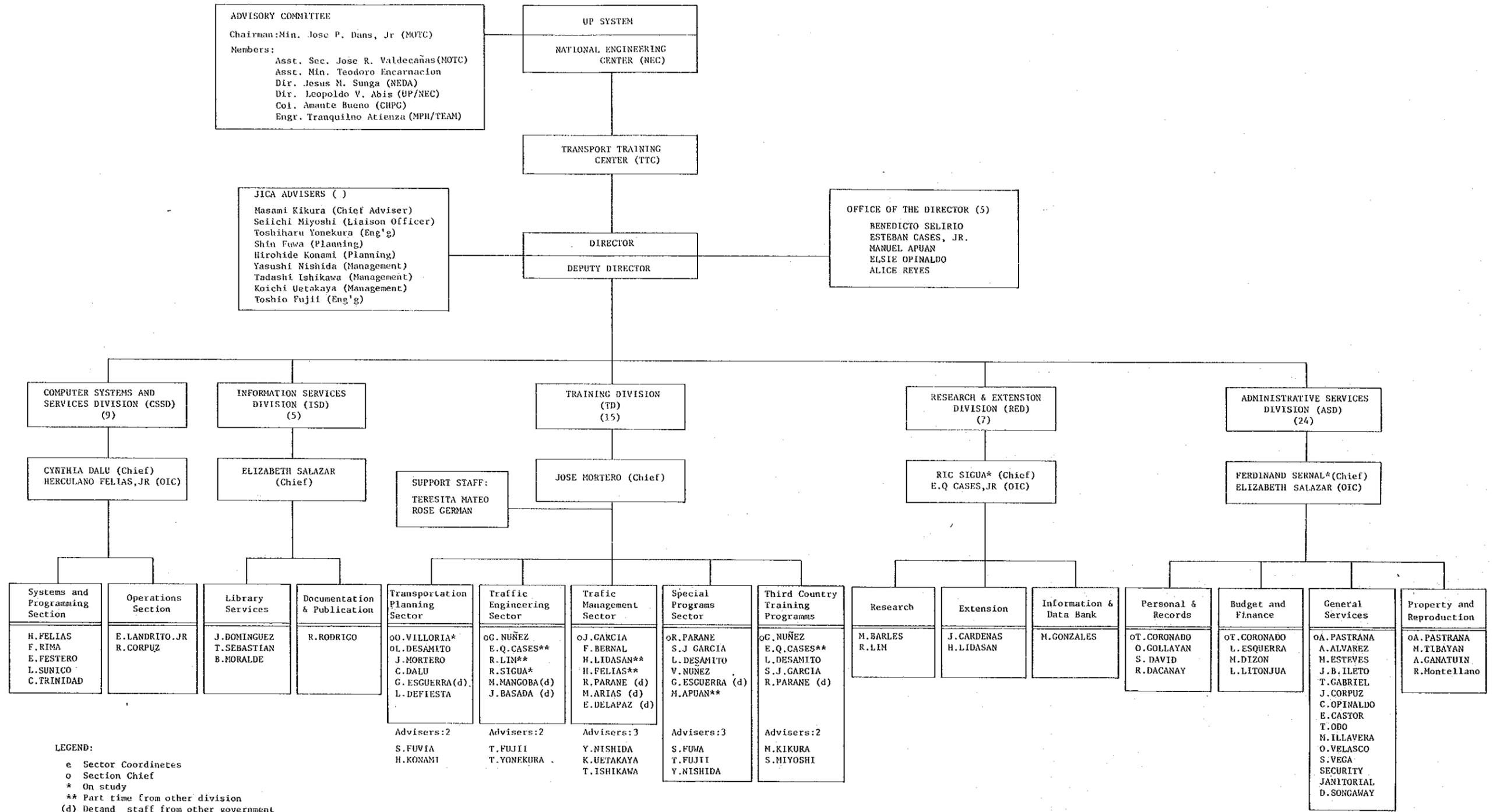


(計 49)

ORGANIZATIONAL CHART (1977)



ORGANIZATIONAL CHART (1982)



1. 4. 5 運営委員会、共同委員会、顧問委員会

LOI 第 428 に基づき、1977 年 4 月 12 日調印の当初 R/D では、センターの運営について次のように規定合意している。

- (1) 公共道路省長官、公共事業運輸省長官及びフィリピン大学学長は、大統領指令 428 号により設立され国家経済開発庁長官により組織された運営委員会を通じ、共同してセンターの設立及び運営に係る全責任を負うものとする。

上記目的の為に運営委員会は、センターの効果的運営に必要な規制、政策、方針等を制定する。

- (2) 下記のメンバーで設立されたジョイントコミッティーはプロジェクトの効果的実施に必要なあらゆる事柄につき運営委員会にアドバイスするものとする。運営委員会は上述の事柄を考慮し、ジョイントコミッティーに相談するものとする。

ジョイントコミッティー構成員

日本側

首席顧問

JICA マニラ海外事務所長

フィリピン側

運営委員会委員長

センター所長

関係機関代表

- (3) センター所長は、フィリピン大学学長の監督と指示の下に、センターの運営に責任を負うものとする。

一方日本側首席顧問は、日本人専門家の助力の下で、技術的事項につき適切な注意を払い、同時に、フィリピン側カウンターパートと密接な連絡をとりながらセンターに必要な技術的及び運営に係るアドバイスを行うものとする。

① 運営委員会 (Steering Committee)

すでに述べたように、TTC の位置づけは国立フィリピン大学の一つの特別ユニットとして、国立工学センター (National Engineering Center) の傘下におかれたが、実際の運営は下記関連各省庁の局長または機関の長クラスを委員とする「運営委員会」の議決によって進められたのである。

運営委員会の構成員

委員長	公共道路省 (MPH)
委員	運輸通信省 (MOTC)
	国家経済開発庁 (NEDA)
	道路交通警察車 (CHPG)
	フィリピン大学 (UPS)

運営委員会は1976年より1979年にいたる4年間、LOI, № 1080で規定する「顧問委員会」にバトンタッチするまで、公共道路省(MPH)のタビット次官(Assistant Minister)を委員長として、都合37回開催された。しかし、日本側首席顧問が単なるオブザーバーであったことは、後程、特に顧問委員会に運営が移されてから種々問題が生じた。

開催された運営委員会の日程一覧と、この4年間の構成メンバーの推移は、次のようである。

運 営 委 員 会 開 催 日 一 覧

運 営 委 員 会 日 程					
1979年	22回	7月20日	1980年	28回	1月4日
	23	8月3日		29	2月15日
	24	9月7日		30	3月7日
	25	10月5日		31	4月11日
	26	11月9日		32	5月2日
	27	12月5日		33	6月13日
				34	8月1日
				35	9月5日
				36	10月3日
				臨時	10月10日
				"	10月16日
				37	11月7日

ANNEX A - TTC STEERING COMMITTEE MEMBERS (運営委員会)

1976 (Under LOI № 428)

1. David, Jose F. (DPH) — Chairman
2. Abaya, Antonio P. (CHPG)
3. Abis, Leopoldo V. (UP)
4. Sunga, Jesus M. (NEDA)
5. Valdecañas, Jose R. (DPWTC)
6. Atienza, Tranquilino (MPH-TEAM) — Secretary

1 9 7 7

1. David, Jose F. (DPH) — Chairman
2. Abaya, Antonio P. (CHPG)
3. Abis, Leopoldo V. (UP)
4. Sunga, Jesus M. (NEDA)
5. Valdecañas, Jose R. (DPWTC)
6. Atienza, Tranquilino (MPH/TEAM) — Secretary

1 9 7 8

1. David, Jose (MPH) — Chairman
2. Abaya, Antonio P. (CHPG)
3. Abis, Leopoldo V. (UP)
4. Sunga, Jesus M. (NEDA)
5. Valdecañas, Jose R. (MPWTC)
6. Atienza, Tranquilino (MPH/TEAM) — Secretary

1 9 7 9

1. David, Jose F. (MPH) — Chairman
2. Abaya, Antonio P. (CHPG) — until Sept. 30, 1979 — Sembrano Oct. 1 '79
3. Adis, Leopoldo V. (UP)
4. Sunga, Jesus M. (NEDA)
5. Valdecañas, Jose R. (MPWTC)
6. Atienza, Tranquilino (MPH/TEAM) — Secretary

② 共同委員会 (Joint Committee)

このジョイントコミッティー構成の経緯については、1977年4月R/D締結チームの報告書である「フィリピン道路交通訓練センター実施協議チーム報告書(昭和52年7月、JICA)」に次のように述べられている。

「当初日本案では、事前調査団派遣時にフィリピン側よりえた回答に基づき、日本側首席顧問は運営委員会のメンバーとなる事となっていたが、フィリピン側より運営委員会のメンバーとはしない事を要求してきた。

その理由として、運営委員会が純粹にフィリピン国内部の組織であり、センターに関するフィリピン側予算まで決定する権限をもったセンター関係者間の調整機関である事、

事前調査団帰国後、昨年大統領通達（L O I № 428）に基づき既にメンバーを決定しており、変更は困難であることを主張してきた。

チームとしては、本委員会が当初日本側が考えていた性格とは異なる為、首席顧問がメンバーとなると逆に日本側が責任を負わされ苦境に陥る可能性もある事を考え、代案としてジョイントコミッティーを新たに設立することとした。

ジョイントコミッティーの役割はプロジェクトの効果的実施のためのあらゆる事項につき運営委員会に対しアドバイスをする事とし、運営委員会は、上記事項を考慮してジョイントコミッティーに相談することとした。

ジョイントコミッティーメンバーについては、チームとしては、フィリピン側メンバーを運営委員会と同一にすることを主張したが、フィリピン側としては、アドバイスする主体であるジョイントコミッティーと、アドバイスを受ける運営委員会を同一の構成員とすると、フィリピン内部で説明がつかない旨主張し、日本(案)に反対した。チームとしては、フィリピン側の言い分にも一理あるので、メンバーとして運営委員会議長をいれること、センター所長、センター関係機関代表者をフィリピン側メンバーとしていれることを主張し、フィリピン側はこれを了承した。

日本側メンバーには、首席顧問及びJ I C A マニラ海外事務所長をいれることとした。しかし、プロジェクトの効果的実施のためのあらゆる事項につき運営委員会に対しアドバイスすることを標榜したこのジョイントコミッティーは、

- アドバイスすべき構成員がほぼ運営委員会と同一メンバーであること。

- 最も強力なメンバーである運営委員会委員長とJ I C A マニラ海外事務所長が多忙なため、重複するジョイントコミッティーを必要に応じ開催し得なかったこと。

等の理由のため、ほとんど有名無実になった。特に、次に述べる「顧問委員会」に運営が移された以降は、ジョイントコミッティーの特性が残されたかどうか不明確でなく（すなわち、期間延長の新しいR/Dで、前のR/Dの内容をどの程度引継いだか明確でない）、日本側の運営参画、発言の場が限定されて、J I C A マニラ海外事務所長や首席顧問は多大の苦勞を背負うことになった。これらについては反省点として後述する。

③ 顧問委員会 (Advisory Committee)

1980年11月11日公布のL O I № 1080では、その第3項に次のような記述がある。

「L O I № 428号により設置されたSteering Committeeに代えてAdvisory Committeeを設け、M O T C大臣の議長の下に次の6機関から各1名の代表をメンバーとして構成する。

M O T C、M P W、M P H、N E D A、U P S、C H P G

Advisory CommitteeはT T Cの効率的かつ好ましい規定等を定めるほか、T T C

を将来フィリピン大学組織の Regular Unit とするに關し計画を策定するものとする
と。」

これにより、従来 TTC の運営を行ってきた運営委員会 (Steering Committee) の業務は顧問委員会 (Advisory Committee) に移されると同時に、委員長も MOTC 大臣の手にゆだねられた。

このようにして構成された顧問委員会のメンバーは LOI, 1080 号の指示により、次の 6 機関の代表者から成っていたが、1981 年に公共事業省 (MPW) と公共道路省 (MPH) が合併して公共事業道路省 (MPWH) となった結果、メンバーは 5 機関からの代表により構成されることになった。

顧問委員会の構成員

委員長	運輸通信大臣 (MOTC)
委員	公共事業省 (MPW) } 後合併 MPWH となる。 公共道路省 (MPH) } (1981 年より)
	国家経済開発庁 (NEDA)
	道路交通警察軍 (CHPG)
	フィリピン大学 (UPS)

開催された顧問委員会は、協力期間終了となった 1983 年 4 月 11 日までに 18 回 (特別委員会を入れると 21 回)、同年 6 月現在 20 回である。(特別委員会を入れると 23 回)。

以下に開催された顧問委員会の日程一覧とこの 3 年間の構成メンバーの推移を記す。

顧問委員会日程

回数	年	日	回数	日
第 1 回	1980 年	12 月 5 日	1982 年	9 回 1 月 13 日
2 回	1981 年	1 月 19 日		10 回
3 回		2 月 20 日		
4 回		5 月 8 日		
5 回		7 月 3 日		
特別		7 月 16 日		
6 回		8 月 17 日		
7 回		9 月 17 日		
特別		10 月 7 日		
8 回		11 月 11 日		

第 1 1 回	1982年	4月16日	
第 1 2 回		5月28日	(近藤チーフ、三好、小浪)
第 1 3 回		7月28日	(木倉チーフ)
第 1 4 回		9月8日	(木倉チーフ、三好、小浪)
(特別委員会)		(9月27日)	(同上に霜上書記官加わる)
第 1 5 回		12月17日	(木倉チーフ、三好)
第 1 6 回	1983年	1月21日	(三好、小浪 木倉はリーダー会議のため不在)
第 1 7 回		2月14日	(木倉チーフ、三好)
第 1 8 回		3月18日	(木倉チーフ、三好)
第 1 9 回		5月20日	(人事検討のため日本側出席せず)
第 2 0 回		6月3日	(木倉チーフ)

TTC Advisory Committee (顧問委員会)

1980

1. Dans, Jose Jr. P. (MOTC) — Chairman
2. David, Jose F. (MPH)
3. Abis, Leopoldo (UP)
4. Sembrano, Jose V. (CHPG)
5. Sunqa, Jesus M. (NEDA)
6. Valdecañas, Jose R. (MPW)
7. Atienza, Tranquilino (MPWH/TEAM) — Secretary

1981

1. Dans, Jose Jr. P. — Chairman
2. Encarnacion, Teodoro (MPWH)
3. Abis, Leopoldo V. (UP)
4. Sembrano, Jose V. (CHPG) — Until Sept. 30, 1981, Bueno, Amante S.
Oct. 1, 1981
5. Sunga, Jesus M. (NEDA)
6. Valdecañas, Jose R. (MOTC)
7. Atienza, Tranquilino (MPWH/TEAM) — Secretary