

青年海外協力隊

「これまでと、これから
の交通安全をめざして」

—海外交通安全対策研究会活動の報告—

平成4年3月

国際協力事業団
青年海外協力隊事務局

青派2

J R

'92-3

2Y

JICA LIBRARY



1099158(6)

23974

青年海外協力隊

「これまでと、これから
の交通安全をめざして」

—海外交通安全対策研究会活動の報告—

平成4年3月

国際協力事業団
青年海外協力隊事務局

国際協力事業団

23974

目次

交通安全確保のために

I 今後の交通安全確保に関する課題と提言

1 「提言」の取りまとめについての考え方	1
2 海外交通安全対策研究会からの提言	2
(1) 実態把握の重要性	2
(2) 交通安全対策の総合的構築	2
(3) 教育目的の再確認と教材の充実	3
(4) 派遣前二輪車安全運転訓練の充実	4
(5) 二輪車安全運転巡回指導の強化	5
(6) 運転適性検査の活用システムの充実	5
(7) 教育的展開の結果に対する評価	6
(8) 原則50cc車貸与の見直し	6
3 海外交通安全対策研究会分科会からの報告	8
(1) 安全対策システム構築分科会	8
(2) 教材の選択分科会	16
(3) 使用車両の検討分科会	23
(4) 各分科会の研究内容	26
(5) 交通安全アンケートの実施について	26
II 交通安全対策への取り組みと組織	
1 安全確保の考え方と取り組み開始	27
◇「絶対に死者を出さない」をモットーに	27
◇「組織をあげての交通安全対策開始へ」	28
2 対策推進の位置付けと仕組み	29

◇「交通安全対策への取り組みとその流れ」	30
◇「交通安全対策の内容一覧」	31
3 海外交通安全対策研究会の発足と活動	33
◇交通安全対策研究会の発足と活動	33
◇日本交通管理技術協会への業務委託内容一覧	34
III 派遣国の交通環境と具体的対策の展開	
1 隊員の交通手段確保と派遣国の交通事情	37
(1) 隊員の交通手段の確保	37
(2) 隊員の交通・移動の実態	39
(3) 派遣国の道路交通環境	39
2 隊員の交通事故発生状況と認識	49
(1) 事故類型と相手側	49
(2) 地域別二輪車事故発生状況	50
(3) 任期中の交通死亡事故	51
(4) 事故発生に対する隊員認識	51
3 派遣前と任国での交通安全対策	54
(1) 訓練所における対策	54
(2) 在外事務所における対策	61
(3) 交通安全委員会の仕組みと活動	65
(4) 交通安全委員会の活動成果と課題	72
1) 新隊員への交通安全講座も（マレーシア）	73
2) 全隊員9人がメンバーで（ヴァヌアツ）	74
3) 交通事情の撮影ビデオも使って（モロッコ）	75
4) 隊員の「マツ同乗事故」が多い（ケニア）	76
5) 先輩隊員から聞き、受け継いで（ドミニカ）	76

6) 運転者教育システムの確立を (パプアニューギニア)	77
7) こわれにくい二輪車の貸与を (ネパール)	78
8) 派遣前訓練を十分に (ニジェール)	78
(5) 現地における指導と調査研究	80
1) アフリカ3カ国での調査研究・指導状況	80
2) 二輪車安全運転巡回指導	81
◇受講隊員の感想	81
◇派遣指導者の感想	83
◇二輪車安全運転研修の主な課題 (海外交通安全ハンドブックより)	91
【海外交通安全対策研究会委員名簿】	94

IV 海外交通安全対策研究会活動報告書添付資料

1 青年海外協力隊員の交通安全に関するアンケート分析報告書	97
2 上記アンケートの自由意見集約	127
3 年度別交通安全発生状況比較	131
4 交通事故年度別比較	133
5 交通事故内容年度別比較 (1)(2)	135
6 事故事例発生時期についての国別表	137
7 協力隊員使用車両実態調査表	135
8 派遣国 (マラウイ、セネガル、ケニア、マレーシアKK・KL、ネパール) 単車走行距離表	139
9 海外交通安全に関する調査の集計	143
10 OD式安全性テスト評価分析	175
11 事故事例とOD式安全性テスト総合評価 (昭和63年度～平成3年12月まで)	177
12 単車の貸与基準・使用規定	195

—交通安全確保のために—

青年海外協力隊事業にとって、隊員の安全確保は最重要課題の一つである。とくに、過去26年間における隊員の死亡原因の過半数が交通事故であったことを考えると、交通安全対策は協力隊事務局の最大の責務ということが出来る。

隊員が「安全に」「活動する」ことを確保するためには、まず任地の交通事情と、個々の隊員の業務内容に則して、現地の人々と一緒に活動するという協力隊事業の原点を踏まえながら、安全と能率の上で最適な交通手段を確保する必要がある。

このような見地から、協力隊事務局は昭和61年以来、部外の専門家を交えて海外交通安全対策研究会を設立し、現地視察も交えながら、鋭意検討を重ねて来たところであるが、その成果がこの報告書である。貴重なご教示を頂いた専門家各位にこの場を借りて深甚な謝意を表したい。

私は、この報告書は協力隊事業のみならず、海外に進出しようとする邦人にとっても貴重な示唆を与えるものと考えている。

また、隊員の側においても、現地の交通事情を踏まえた運転技術の錬磨と、とくに劣悪な交通事情の中で自ら自分の身の安全を守っていく心構えをしっかりと植えつけるよう、事務局において指導しなければならない。

平成4年3月

国際協力事業団
青年海外協力隊事務局長

青木盛久

I 今後の交通安全確保に関する課題と提言

1. 「提言」取りまとめについての考え方
2. 海外交通安全対策研究会からの提言
3. 海外交通安全対策研究会分科会からの報告

1 今後の交通安全確保に関する課題と提言

ここでは、「海外交通安全対策研究会からの提言」を述べる。それは、青年海外協力隊事務局がこれまで、主体的に諸対策と取り組んで実効をあげてきた事実を確認・評価した上で、将来の協力隊事業における交通安全の確立が一層果たされていくことを願う立場から行うものである。同提言は、以下の「取りまとめについての考え方」に基づき、青年海外協力隊事務局が今後にわたって目指し、努力していくべきことにほかならない。

1 「提言」取りまとめについての考え方

日本の国際貢献の在り方については、青年海外協力隊の活動が先取的な存在として実効をあげてきた。この隊員活動を積極的に推進するためには、「安全に」「活動する」ことを確保することが必要である。その意味では、任国での交通安全の確保は、青年海外協力隊の活動の大きな要素の一つであり、立派に仕事を成し遂げ、心身ともに健やかに帰国するため、真剣に取り組むべき課題である。

海外交通安全対策研究会では、交通安全確保の取り組みを次のように考え、進めてきた。

- (1) 交通安全を確保する基本は、隊員一人ひとりが自らの問題としてとらえ、実践して成し遂げるものである。しかし、これを効果的に進めるには、その活動を支援し補完するシステムと具体的な活動が必要である。
- (2) その活動とシステムとは、協力隊事務局、現地事務所、交通安全委員会との間で役割分担を明確にすることと、その目標の設定にある。
- (3) 具体的な対策をたてる場合には、実態の把握をするための調査研究が不可欠であり、問題点を鮮明化しながら、実行し、改善することも重要である。

このような観点に立ち、昭和62年に本格的にスタートした海外交通安全対策研究会は、青年海外協力隊事務局と一体となり、取り組みの在り方を検討するとともに、具体的な活動を行ってきた。

海外における交通安全の確保は、協力隊自ら取り組むべき課題であり、自らの問題であるとの意識を持ち、より積極的に進める時期を迎え、その体制が整えられつつある。海外交通安全対策研究会は、協力隊自らが取り組む基盤整備をそのねらいとして活動してきたが、本提言は今後の組織的活動と方向を提言し、活動の骨格作りを示すものである。

今後は、青年海外協力隊において、自ら考え、実践してその目標を全うするよう、関係者各位が取り組まれ、成果を挙げられることを期待している。また、それらを進めるに当たって、海外交通安全対策研究会の提言が生きたものとなれば、研究会の初期の目標が達せられたと評価されるものと考えている。

(長江啓泰・海外交通安全対策研究会委員長・日本大学教授)

2 海外交通安全対策研究会からの提言

「提言」の内容は以下のとおりである。また、その取りまとめのために当該研究会は次項で述べる各分科会を組織したが、ここの提言内容はその分科会報告を踏まえたものである。さらに、提言内容と関連する三つの分科会からの報告全文も次項に掲載する。

(1) 実態把握の重要性

常に派遣国の総合的な実態把握に努め、現地と結び付いた交通安全研究と諸対策を将来にわたって進めていく必要がある。把握すべき実態で特に重要なものは、交通事故発生状況、道路交通環境、派遣隊員の意識面の三点である。その場合、定期的または必要に応じて、部外の専門家からの協力も得ながら実行していくことが望ましい。

海外交通安全対策研究会が発足して以来、特に力を入れて取り組んできたものの一つに、発生交通事故の分析及び解析作業がある。なかでも死亡重大事故については、現地交通事情調査時にできるだけ発生現場におもむくことも含め、総力をあげて実施してきたところであり、近年のものについては一層充実かつ詳細を極めた分析結果資料が得られ、当該研究会活動自身が、そこからの教訓に基づいて機能してきた要素も大きい。

また、道路交通環境、派遣隊員の意識、二輪車等の走行・移動実態面についても、これまでにない総合的なアンケート調査が実施され、その集計結果はすでに、分科会研究作業における基礎資料として活用されるなど、科学的・総合的な安全対策を進める上で実効性をみている。

したがって、今後とも「現地と結び付いた対策樹立を」という視点を堅持していくためには、なお一層、個別または総合的な形での実態把握研究が不可欠となり、その場合、いうまでもなく「何のために行うのか」という調査目的が常に明確にされた中で実施することが重要である。

◇関連添付資料＝第IV編－1～9、12

(2) 交通安全対策の総合的構築

青年海外協力隊事業を推進していく上で、なお一層、全体的な交通安全確保のためには「総合的な対策構築（システムの構築）」を検討していくべきである。この場合、機構整備、貸与車両の機能化検討、教育面、運転適性検査の活用システムなどを広範にとらえ、これらと本来の協力活動面が有効かつ安全に機能し合う観点から進められるべきである。

たとえば、機構整備問題を考えた場合、協力隊事務局に「交通安全対策推進本部」を、

また、在外事務所には「交通安全研究会」といったものの設置が考えられる。前者では、ともすれば教育的対策及び活動や規則などを、単に推進・伝達するのが交通安全の仕事、といった点を避けるためにも、広く部外の専門家を交えた組織・研究体制にすることが望ましい。そこでは特に、先取りしながら「交通安全を企画していく」ためのセクション設置、そのための研究体制の充実とが目指されるべきである。

一方、特に派遣隊員の多い在外事務所では、隊員が組織する現地交通安全委員会と表裏になる位置付けのもと、「交通安全研究会」といった機構設置が検討されるべきであろう。つまり、ともすれば、現在の「単車貸与担当調整員と交通安全委員会または隊員との関係」とみられがちな点を避けるためにも、在外事務所が一体的に安全対策を推進していくための機構整備と、その方策が重要である。

◇関連分科会報告＝第1編3－(1)及び(2)、(3)

(3) 教育目的の再確認と教材の充実

現行の交通安全指導・教育のさらなる高度化を目指す上で、使用教材の一層の充実を図る必要がある。このような時、特に重要となるのは、その選択の適切性及び何の目的でどのように活用するのかといった教育手法面などである。また、隊員をめぐる諸特性に配慮し、独自の立場から、現地交通事情（映像教材）や二輪車安全運転学習のための視聴覚教材などを新たに開発することも検討されるべきである。さらに、現行の各種教育プログラムについては、隊員の主体的な学習意欲を求めるなどその活性化を図るためにも、隊員当事者が参画する形により、その教育・修得目標が常に再確認されていくような手だても重要となろう。

協力隊員に対する指導・教育については、派遣後の集合教育が困難であること、2年間を原則とする限定された対象期間であることなどの諸特性を踏まえて推進される必要がある。それだけに、適切かつ実効性の高い教育教材が求められるのはいうまでもない。したがって、当該研究会・教材の選択分科会からは、あるべき教材の基本的な姿として以下のような項目を再確認するよう報告されている。

- 1) ニーズに応えた重点的な内容であること。
- 2) 現状に基づく最新のものであること。
- 3) 具体性があること。
- 4) 地域性を直接反映していること。
- 5) 個別指導を重視した内容であること。

また、すでにいくつかの派遣国では、独自に、任国の道路交通事情などに関するビデオ映像教材を作成し、新隊員オリエンテーションの際に使用して効果をあげているところもある。あるいは、交通安全ハンドブックや交通事故事例研究、交通安全指導マニュアルと

いった教本教材の作成もすでに行われているところである。

したがって、現行使用教材については、あるべき教育プログラムとその教育目標に基づいた形での改訂充実を検討すること、さらには途上国での二輪車安全運転に関する映像教材の開発なども考えていくことが必要であろう。加えて、いわゆるマンネリ化を排するためにも、上述のニーズに基づいた教材提供に努めるとともに、おりにふれて教育目標そのものが再確認されていくような働きかけも大切である。

◇関連分科会報告＝第I編3－(2)及び(1)

◇関連添付資料＝第IV編－1、2

(4) 派遣前二輪車安全運転訓練の充実

協力活動を行う場合の移動の足となる二輪車運転に関して、一定数の隊員において基本的な操作技能水準の低いものが認められる。そのため、安全技能のいわゆる「底上げ」を図るべく早急な対応が求められている。この場合、まず訓練候補生となる以前の段階において、一種の補修学習の観点から、たとえば自動二輪免許の取得勧奨をガイダンスすることなどの必要がある。次に、訓練所段階においては、個別的・自主的な実技学習プログラムとカリキュラムの開発、そのための指導体制や施設整備などが進められなければならない。さらには、将来にわたって、派遣前安全運転訓練の一層の充実を図るための総合的な方策が検討されるべきである。

派遣前の隊員候補生に対する交通安全学習のうち、特に二輪車実技指導については、従来から外部専門教育機関に委託して実施されており、今後とも継続すべきである。しかし、注意すべきことは、候補生個々人の運転技能水準がそれぞれ異なる場合が一般的である。このような時、たとえば運転技能水準が低い候補生において、任国での協力活動上、二輪車貸与が必要と判断され、かつ本人も派遣前にその運転水準の向上を意図しているような場合でも、そのための機会、施設コース、指導者などがなく、派遣後、必死に運転修得を目指したり、あるいは危険であるとの判断から貸与されずに終わる例もみられる。

したがって、訓練中と、それ以前の段階における安全運転技能修得の方策について、上述のような内容を参考に、できるだけ運転レベルを高めて派遣するという観点から、現行の対応方針を基本的に見直し、たとえば、必要な候補生には自動二輪免許取得のための研修を実施するなどの方策が必要であろう。

また、将来、新しい訓練所が整備されるような場合は、あらかじめ二輪車安全運転のための「個別・自主学习」などが可能な施設計画を考え、派遣前の安全運転研修の高度化が図られるべきである。このような時、敷地内の研修コースには、たとえば派遣国で特徴的なラウンドアバウト(ロータリー)、路肩段差・穴ぼこ道路などを再現し、現行の基本運転学習から一歩進めて、実際的な安全運転実体験学習を展開できるようにすることが望まし

い。

◇関連添付資料＝第Ⅳ－１、３～６、Ⅱ

(5) 二輪車安全運転巡回指導の強化

部外の専門家により、各国を巡回して行う在外事務所に対する交通安全確保のための指導助言と、派遣隊員に対する二輪車安全運転実技指導は、過去、実効があがっていること、また、その要望も多いところから、今後も継続して実施する必要がある。

昭和63年から年1～2回、毎年1～3人の部外専門家が分担して進めている巡回二輪車安全運転実技指導は、たとえば、アフリカにおける単独型事故を大幅に減らす効果につながったとみられるほか、各国からの要望も多いので、今後とも一層充実した形で推進していく必要がある。一方、在外事務所担当者や現地交通安全委員会に対する指導助言についても、その適切なアドバイスが多く求められているので、引き続いての実施が有効と考えられる。

(6) 運転適性検査の活用システムの充実

運転適性診断結果の総合的な分析管理手法を一層高度化するとともに、それが隊員の任期中をとおして個人的または全体的に活用される方策について引き続き検討されるべきである。この場合、その診断結果はあくまでも安全確保の見極めのための「めやす」となるものであると同時に、「在外事務所がこれを参考として個別的に安全指導を行う」という点を再確認し、たとえば、運転適性検査結果が二輪車の「貸与可否のメルクマール」ではないことを、常に念頭においておかなければならない。

昭和61年度から実施している隊員候補生を対象とした運転適性診断（OD式安全性テスト）については、何よりも受検者の「自己管理資料として意識付けを図る」ことを目的として、訓練所での交通安全講座でそのテスト結果の意味内容などを解説している。さらには、その適切な管理活用について、調整員候補者に対し派遣前オリエンテーションを通じて周知させている。加えて、そのテスト結果は、特にプライバシー問題に配慮しながら、運転記録証明書とともに任国に送付され、在外事務所が個別的に安全指導・管理を行う際の基本資料として活用されている。一方、協力隊全体の同診断結果を総合的に解析し、たとえば、テスト結果と事故者または無事故者との相関などを見極めるための調査研究も行われてきたところである。

したがって、今後さらに、まず個々の隊員がその診断結果をどのように活用すれば自己の安全行動と結び付いていくのか、といった観点からの具体的な指導手法が一層求められる。と同時に、前述のように隊員に対する個別的な指導助言を行う際の在外事務所による効果

的活用のほか、協力隊全体の診断結果解析については、総合的・個別的な交通安全対策を推進していく上で、引き続きその分析管理手法の確立に向けての調査研究が求められている。

◇関連添付資料＝第IV編－10、11

(7) 教育的展開の結果に対する評価

隊員及び同候補生、さらには在外事務所、派遣調整員に対する現行の多角的な交通安全指導教育や研修などを進めて行く中で重要なことは、その展開結果に対する評価の視点である。評価結果に基づき、「より教育効果のあがるものを」との観点から、指導教育の内容、展開手法、使用教材などのほか、たとえば派遣前と派遣後とにわたる有機的な教育整合性などを、常に総合的に見直すことによって、今後の教育的対策の高度化を目指すべきである。なお、在外事務所や隊員による交通安全委員会などが熱心な活動展開を行い、実効性を明らかにしたような場合は、それを顕彰するなどの方策も必要と考えられる。

派遣前の隊員候補生及び派遣後の各段階において、とりわけ近年の交通安全指導・教育は、いわゆる座学・実技両面にわたり、その充実が果たされてきているところである。一方、直接的に隊員の安全指導管理にあたる在外事務所調整員等についても、定期的会議などにおいて事故防止対策を重要議題と設定し、その趣旨徹底と対策推進の実効化を目指しているほか、調整員派遣前オリエンテーションでは、具体的な安全運転管理の考え方や方策、発生交通事故実態の把握などの研修が行われている。

このような中で、今後特に留意していくべき課題は、さまざまなこれらの教育プログラムないしはカリキュラムが、真に機能し事故防止に寄与しているのかといった「効果に対する評価」の視点である。したがって、追跡調査手法などにより、展開指導・教育の効果測定を求めるなどの対策も検討されるべきである。

(8) 原則50cc車貸与の見直し

現行の「一律50cc車貸与基準」の原則は、近年の派遣国における交通事情の変化や、より充実した協力活動を目指す観点から、この原則の見直しの検討が必要である。この場合、十分な交通安全対策の手当てが前提になり、また、いわゆる「モデル方式」などによる試行を重ねるといった具体的な検討方策も求められる。

かつて、協力活動を確保するための移動手段である二輪車貸与については、隊員の重大交通事故が頻発したことを背景に、「原則50cc排気量車の貸与」という基準が設けられた。これは、主に次の二点の基準方針に従って取られた措置である。

1)派遣国活動地域のさまざまな交通事情及び道路環境、協力活動上の使用形態の実状に整合する程度の車両であること。

2)隊員の交通事故防止のためと、保守点検の確保ができる程度の車両であること。

しかし、基本的にはこの方針を満たして今日に至っていると考えられる半面、一部の隊員や派遣国からは、たとえば山岳国で坂道が多いことによるパワー不足などを理由に、「原則50cc車規制」を見直すべきだという意見が従来から寄せられていることも事実である。

このことから、当該研究会では、現地調査も含めて同問題の研究などを従来から積み重ねてきたところであるが、それを踏まえて車両検討分科会は今回、以下のような各項目に配慮しつつ、使用車両の見直しを行う必要があるという報告を行っている。

1)任国の交通事情及び道路環境やモータリゼーションの変化に対応できること。

2)協力活動の積極的支援にふさわしい車両選択であること。

3)任国での交通規制や運転免許制度などが考慮された車両選択であること。

4)任国での車両入手の容易性や維持管理上のメリットなどに配慮した車両選択であること。

5)隊員の運転技能に見合う車両・車種の選択であること。

したがって、これまでより一歩進めた検討方策が求められるところとなっているが、この場合、一部の国では50cc以上の二輪車の使用を許可しているところもあり、そのような国の実績把握研究を深めると同時に、当該国あるいは新規の国を対象とした「50cc以上車のモデル（試験的）使用」方式などによる具体的な検討作業が着手されるべきである。

◇関連分科会報告＝第I編3－(3)

◇関連添付資料＝第IV編－7、8、12

3 海外交通安全対策研究会分科会から報告

当該研究活動を一層深め、「提言」取りまとめの作業設定をしたところから、とりわけ今年度は広範な取り組みが行われた。すなわち、後述のいくつかの研究分科会が設けられ、そこでは、個別の課題に向けて研究を進めたほか、研究活動に関連して行われたアンケート結果の分析をもとに研究作業を展開してきた分科会もある。

三つの分科会から報告された内容は以下のとおりである。なお、ここで述べられていない他分科会からの報告内容は、「第IV編」にも関連して収録されている。

(1)安全対策システム構築分科会

総合安全対策構築案

※当分科会の検討テーマは、青年海外協力隊の隊員が海外において行う諸活動に伴い、発生する交通事故を防止し、または交通事故に基づく受傷の軽減を図るための各施策の総合的構築を行うことにある。ただし、別途分科会において検討された『隊員使用車両』および『教材の選択』については、全体の構築の中での位置付けのみを示すに止めた。

1 重点対策

(1) 安全対策推進のための機構整備

青年海外協力隊事務局（以下、「事務局」という。）及び在外事務所（以下、「事務所」という。）の交通安全管理並びに交通安全教育に関わる機構を整備し、機能の強化を図る。

▷当面の重点対策

- ア 事務局、事務所、隊員の意識向上
- イ 現地交通安全委員会の活性化とサポート体制の強化
- ウ 事務所の安全指導機能の強化

(2) 貸与車両の機能化検討

任国の交通事情の変化に対応し、真に安全で、隊員活動の支援に相応しい車両の選定並びに部品等の供給体制について検討する。

(3) 教育重点と手法の検討

交通安全確保のため、最も重要な安全意識の構築と安全態度の育成に必要な働き掛けや教育の重点の設定と手法の改善を行う。

▷協力隊員の特殊な立場（ボランティア、途上国等での任務、年齢構成等）への考慮

(4) 教育教材の検討

上記(3)の教育重点に対応して①分かりやすく②具体性があり③地域特性を持つなど隊員のニーズに応えられる資機材及びAV・印刷資料等を提供するよう努めめる。

▷出来る限り最新の教材を提供できる研究・作成・供給体制の検討

(5) 運転適性検査結果の活用システムの検討

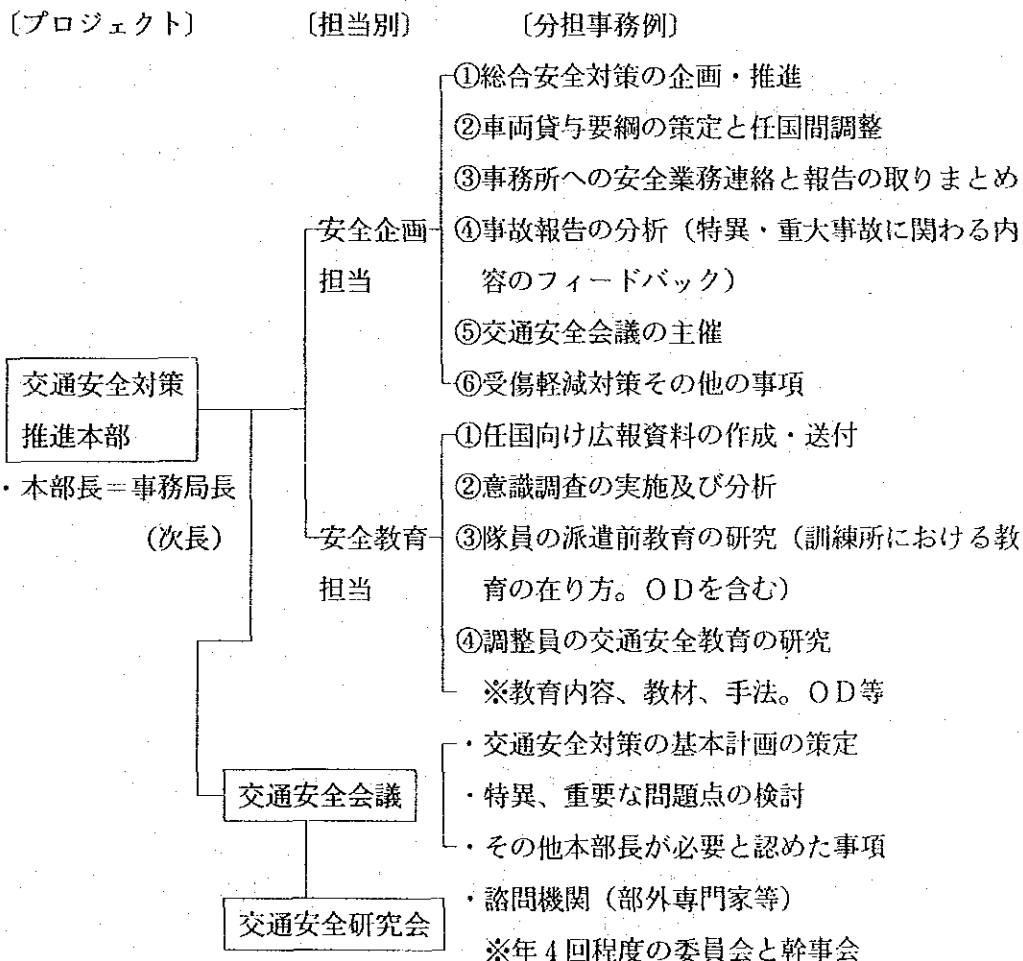
アンケート（H. 2年12月実施）結果とOD式安全性テストとの相関分析の結果から、同テストの診断結果と事故発生傾向の関連が相当程度確認されたことから、派遣前教育において自己管理資料としての意識付けを強化すると共に、事務所等における活用の機会の拡大と手法の充実について努める。

2 システム構築案

(1) 安全対策推進のための機構整備

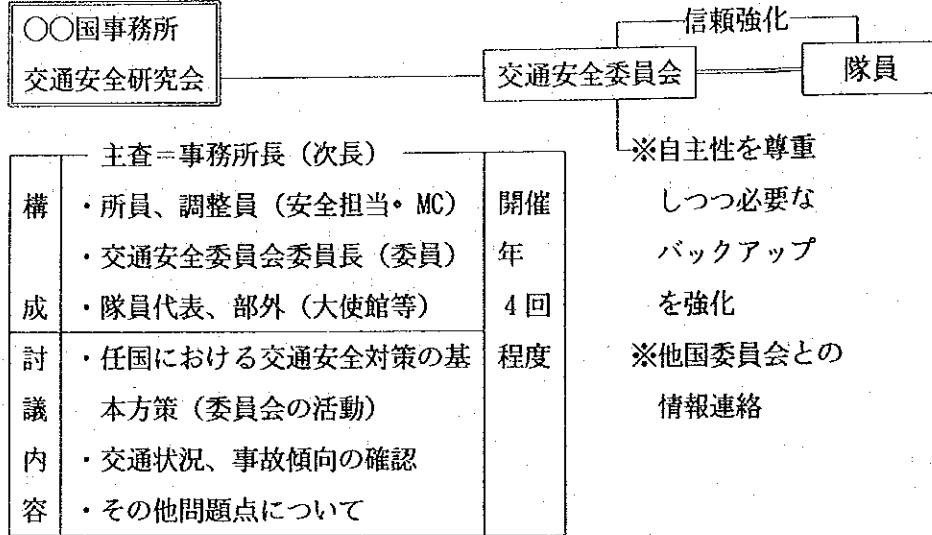
ア 事務局に『交通安全対策推進本部』を設置する。

※このフローは、プロジェクト機能を想定したもので、事務局（訓練所）のライン機構の事務と関連づけるものではない。（イについても同じ）



※交通事故分析については、年別、地域別、属性別、態様別等の他に、必要に応じて「国別」「季節別」等のデータを作成して、個別指導資料とする。

イ 在外事務所に『交通安全研究会』を設置する。



ウ 交通安全委員会の活性化

本委員会は、任国のほとんどのに設置されていて、交通安全のための自主的活動組織として隊員の信頼度も高く、実質的な成果も上がっている。ただし、一部にマンネリ化を指摘する意見もあるので、運用の方法等について研究すると共に、資機材・資料等の提供等事務所のバックアップ体制を強化する。

3 具体的推進対策

(1) 交通安全教育のレベル向上対策

※本内容は、交通安全アンケート(平成2年12月実施)および隊員OBの意見を要約し構成したもの。

区分	対策と重点	問題点等
1.派遣前の予備教育	①実技訓練→任国の交通事情を想定した基礎的訓練 ②知識・意識訓練→任国の交通環境、道路状況の実情の徹底 ③意識教育→一時停止、安全速度の遵守、酒気	・基礎的技能不十分 ・交通事情の認識不十分 ・③の違反等に

	帯び運転の危険性、状況に応じた運転	対する意識不 充分
2. 任国における教育	<p>①実技訓練→任国交通事情に応じた実際の運転訓練</p> <p>②知識・意識訓練〔先輩等の指導。討論等〕→交通環境（人、動物の飛び出し、現地人のマナー不良等）、道路状況（ラフロード、穴、段差等）の把握</p> <p>※新任者、若年者に対する重点指導</p> <p>③重大事故情報の各隊員への徹底伝達</p>	有責事故者 に対する車 両使用の抑 制等
3. 車両貸与時 審査	○技能テスト等→任国の状況を加味したものとする。（基本的運転未熟、事故に結び付く乱暴な運転、ルール無視をしがちな運転等を排除できる観察基準とする。）	・テスト内容の 国別不均衡
4. 運転適性検査結果の活用	○OD式安全性テストの結果に基づく安全指導 →隊員に自分の問題点を自覚させるよう常に配慮する。 活用方法は『運転適性の診断とその活用構図』による。	・自分の問題点 意識不足

(2) 運転適性の診断とその活用構図

ア 事務局における実施と活用

- ①隊員候補生になった直後に実施
- ②診断結果の分析管理……年次隊別のタイプ分類
- ③現地事務所への連絡……個人評価と分析資料

イ 訓練所における指導

- ①診断書の交付
- ②内容の解説
- ③自己管理資料としての意識づけ

ウ 任国事務所での活用

- ①任地配置前の指導……意識づけと自己管理
- ②事故発生時の照合と事後指導
- ③随時指導……集会または巡回指導等随時指導に役立てる

④帰国前の指導……帰国前の6か月前後に自己管理の啓発を図る

(3) 広報・連絡対策

ア 採用時に交通（手段）に関する広報の実施

「協力隊活動と交通安全」10ページ程度…①交通安全の必要性 ②二輪が移動手段の中心 ③現地の道路・交通状況など。

イ 効果的な交通安全資料の配付システムの確立…隊員の任国における立場の特殊性。

(4) 二輪実技能力の向上対策

ア 日本での二輪（小型）免許の取得勧奨

- ・二輪が移動手段の中心となる。
- ・任国免許の取得も事故防止につながる。

イ 訓練中の二輪教育のレベルアップ

- ・訓練中に行う二輪実技を、現地の実情に合ったものとする。

ウ 技能審査の統一基準の策定

- ・単車貸与時、技能審査を行っている国、行っていない国があり、整合が必要。
- ・交通安全委員会のメンバーが審査を行う場合は、隊員に対してその主旨説明が必要。（隊員が隊員を審査することに『苦しさ』がある）

エ 訓練基準の策定…①任国の交通事情とルール ②走行の基本 ③危険回避要領 ④先輩隊員による伴走訓練等

(5) 現地指導の継続的实施……有効な安全対策

(6) 『飲酒運転防止』『速度』『基本法令遵守』対策

協力隊事務局及び任国での特別研究テーマとして、継続的かつ徹底したキャンペーンの実施

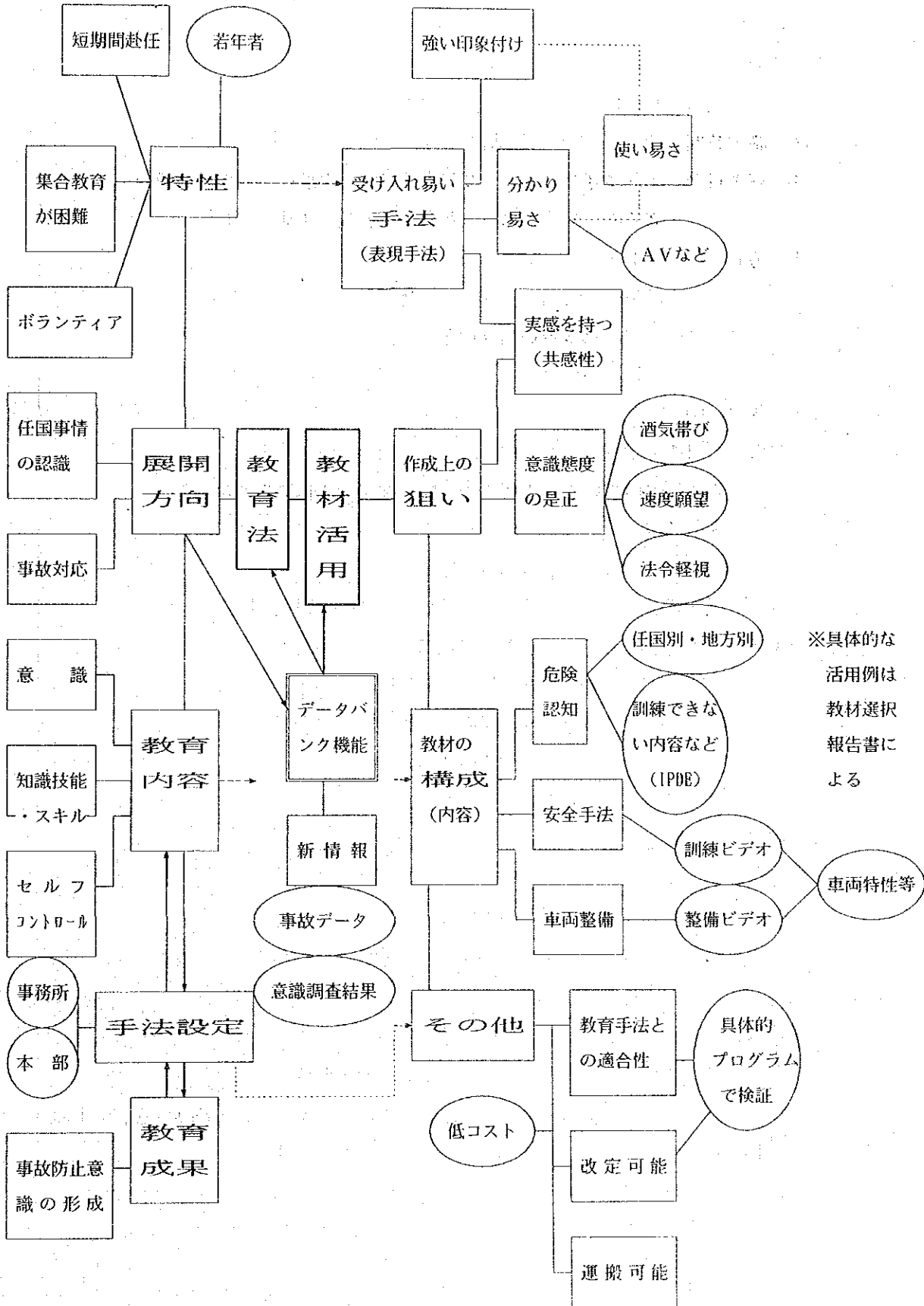
(7) その他事故防止対策

①事故発生時の特別指導の方法の研究

②現地の事故傾向の変化に応じた防止対策の検討

③事故防止のため『目立たせる』ことの検討〔車・服装・走行位置等〕

交通事故防止教育方法と教材活用の展開モデル



『追加講習』実施要領（DVR資料より抜粋・要約）

※この講習対象者は、協力隊員とは基本条件は異なるが、教育手法の検討には参考となる。

1 概要

- (1) 対象人員 6～12人
- (2) 講習時間 135分×4 + 運転演習
- (3) 講習目標 ①危険認識の改善 ②欠点の自覚と事態の誤った評価の修正
③危険に対するはっきりとした意識 ④新たな心得
- (4) 方式
 - グループ討論
 - 運転演習による運転の観察
 - 問題点の多い交通状態の分析
 - 情報の伝達

2 全体の計画

〔時限〕	〔目標・項目〕	〔内容〕
1	講習目標の明確化	①受講者の要望確認 ②目標の設定
2	運転演習	3名グループで、グループごとに135分 (話し合いを含む)
3	問題状況の分析	①危険の察知 / 危険の認知
4	”	①車両の熟知 / 走行の物理学 ②心得 / 運転動機
5	結論	・運転の改善をしない場合 ・欠点の認識 ・行動の選択

3 基盤となる問題点

- ①運転経験の浅さでは『危険の察知力・認知力』の不足となって表れてくる。
⇒実態を安全で、問題ないものと評価してしまう。
 - ・車両の動特性の知識（操作方法と物理的な動き）不足から危険状態を『認知できず』また『処理できない』。
- ②若年者の運転動機としては、その特性である『走ること自体への願望』から始まるがまだ社会的情緒性に欠け、慎重でないことが多い。
 - ・状況を自分に都合よく考える。⇒事故やニアミスを起こすまで危険性を自覚しない。
 - ・他者の行動を観察する余裕がない。

『初心・事故者対象追加講習プログラム』における重点

1. 具体的目標

- ①道路における潜在的危険の知識と認知の改善
- ②走行の物理学、技能、法令の誤った評価の修正
- ③速度選択の重要性の自覚（事故回避のため）
- ④意識の喚起、助長（危険運転の排除）
- ⑤交通における社会的協調
- ⑥違反継続の結果の自覚

2. 講習の構成

- (1)グループ構成 ①グループ作業の規定説明。②親しい雰囲気作り。③自己紹介
⇒『遠慮をすること』の最初の練習。④交通違反の説明。
※息抜きも必要
- (2)講習への要望 ①受講者に要望をのべさせる。②リーダーは根本的な目標と内容を説明。③問題点や困っている点を話合う。
- (3)通行者としての反省 ①体験した危険な状況、難しいと感じた運転操作、自分の弱点についてメモを取ることを提案する。②講習期間を通じて、意識して運転することや自分の運転を客観的に観察するよう提案する。
- (4)メモの回収と整理 ①受講者のメモは黑板等に掲示。見出し語を付けて、重要性順位ごとに区分する。この整理の過程で、危険察知/危険認知、車両の熟知、心得/運転動機などの能力の欠如等について討論する。
- (5)危険状況のモデル分析 上記(4)の資料は、この講習の核心となるべきものである。
①指導者の役割は、これらの状況のいくつかをこと細かく描写させ、全受講者と一緒に発生や状況経過を分析する。⇒危険状況の前提の明確化が大切。
- (6)運転演習 運転状況の直接改善の演習でなく、欠点を認識し、話し合いに役立たせるためのもの。3名の小グループで演習し討論を行う。
- (7)今後の結果 今後さらに違反を重ねたらどういふ結果を招くかを考えさせる。
- (8)行動の選択 講習の終わりに、受講者それぞれの運転の選択、改善策を練り上げグループで話合う。⇒個人個人の生活や運転状況を目標とすべきで、一般的な意図説明であってはならない。
- (9)批評：講習の印象⇒改善提案など
- (10)情報提供：アルコール等の情報

(2)教材の選択分科会

I 実施時期別に見た教材の在り方

- ・交通安全教育は生涯教育と言われ、その年代に応じた安全教育が必要であり、一時的にカンフル剤的な教育では決して望んだ結果は得られない。
- ・現在派遣隊員の交通安全に対する教育の実態としては、平成3年7月4日付け、事務局資料「隊員・調整員への安全対策の現状」に示されたカリキュラムと教材を使用して行われているものと、任国に於ける独自の安全教育（内容は十分に把握されていない）とがある。
- ・ここでは別添2「交通安全教材及び資料」についての回答を考慮し、実施時期に応じた教育の内容及び教材は基本的に次のようであることが望ましい。
- ・任期中の隊員の活動の大部分がバイクの運転と切り離せないこと、バイクの安全運転にとって、小型二輪の運転技能の修得が極めて効果的であることを考慮するとき派遣前に二輪（小型）免許を取得させることが、これらの教材を使つての教育の相乗的な効果をもたらすものと考えられる。

(1)派遣前教育（於日本）

◎全般教育

- ・スピードと運転
- ・性格と交通事故
- ・酒と運転
- ・予測と運転
- ・ルールと運転
- ・構造（車＝二輪）（別添1 市販教育用ビデオ例参照）

◎個別教育

①地区別の交通事情全般（ビデオ・スライド作成）

アジア地区、アフリカ地区、中近東地区
中南米地区、大洋州地区

②任国の法律（ルールブック日本語版作成）

③任国交通事情全般（ビデオ・スライド作成）

(2)派遣後着任時教育（於任国）

①任国の法律及び地域の規則等（運用を含む）

②任地の交通事情の特徴（ビデオ・スライド作成）

a 道路環境

道路形態

道路状態

b 任国の国民性

c ヒヤリ、ハットの特徴

③読みとり教育（ビデオ・スライド作成）

④体験談（ブレンストーミング方式）

スライド等発表者作成

a 事故失敗例

事故を起こしたときの状況等の事例発表

b 事故防止対策

事故を起こさないために特にこういう点に気をつけている等発表

⑤運転訓練A コース教材等は海外交通安全ハンドブック103～110頁を参照

運転訓練B 現地の道路にあった走行（路上教習）

⑥使用している車両の取り扱い・整備

・マニュアル（メーカー等作成）

・車載工具セット

*重点項目

パンク・燃料関係・制動関係・チェーン等（ビデオ・スライド）

(3)派遣後中間教育

前記(2)に示す教材等を利用しブレンストーミング方式を中心に徹底を図る。

*隊員の事故傾向を見ると帰国前数か月の発生が多い。

*「猿は低い木から落ちる」との教訓がある。慣れたから大丈夫だと思わせない教育を。

II 教材選択の基準等

1 選択の基準—次の各号を満たす必要がある—

①性格からみた内容

ア ニーズにこたえていること。

隊員に欠けていて、かつ、これを充足する必要がある事柄が含まれていることが大切である。

イ 現状に基づく最新のものであること。

時の推移、状況の変化を反映していることが肝要。

ウ 具体性があること。

事例を具体的に引用して理解を高める。

エ 地域性を直接反映していること。

任国、任地の身近にあったり、起きたりしていることを示す。

オ 個別性をなるべく反映し、又はできること。

隊員個々の個性、性格、能力、体格等と、結びつけて利用すると個別効果が高い。

(参考) 広告物に求められる「5せる」の機能(下記)に類する作用が、教材についても考慮されるべきであろう。

- 1 注意をひき、目をとませる(興味をそそる)
- 2 立ち止まらせる(教材に前向きで接する)
- 3 読ませる(教材を進んで読む)
- 4 考えさせる(安全な速度を考えさせる)
- 5 行動に移させる(危険な運転行動を改める)

②事柄からみた内容

現在までの事故分析、意識調査等によると、次のような事柄をとりあげ、その改善、対応策の内容となっていることが当面、必要である。

項目	内容	例示	
ア 道路環境	・予想をこえて悪いこと	穴ぼこ、路肩の大きな段差、冠水 動物の飛び出し 照明や信号等の不備 交通量の割に幅員のみ広い道 道路の欠陥による隊員事故の多発 異なるルールとマナー	
イ 車	・整備不良車両が多い	灯火等の不備 (前照灯・ウインカー・ミラー)	
ウ人	現地の人	・マナーが悪い	悪い運転マナー、車優先の運転 飲酒運転多い、歩行者の飛び出し
	隊員	・甘えがある ・任国の道路・交通への認識不足	甘え、おごり、安全意识不十分 飲酒運転多い 危険な速度での走行、現地人の交通行動に対する危険予測と慎重運転の不十分(現地人の考え方に立つ) 現地国民性の認識不足 追突される事故が多発
エ 隊員に在るべき基本的意識	◎現地人の立場の尊重 -日本と現地との大きな格差を埋められるのは隊員である-	(甘えや見くだしはダメ) ◎現地人の考え方に立つ(意識の切換) ◎防衛運転をする勇気を持つ (必ず元気で帰国する)	

2 教材の量と形態

①量的には欲張らず、少な目にする。

分厚い一冊の本にするよりも、シリーズ形式により焦点を絞った分冊にするとうい。 ※活字を大きく、見易くする。

②文章よりも絵画、写真、漫画、映像を用いた視聴覚教材をできるかぎり多用する。

③隊員が自習できるように、問題と回答の欄を設けたり、私的な時間に合わせて学習できるような小項目（1頁か2頁位）の組立て、構成となる工夫が望ましい。

④海外派遣前においては、集合教育が多いので、映画、スライド、OHPといった視聴覚教材をテキスト類や学習帳と併せて利用するのが効果的である。

派遣後においては、小グループか個別教育あるいは自主学习が大部分となると思われるのでビデオ、スライド、絵画を用いたKY（危険予知）学習や、パンフレット、チラシ、安全だより（月刊、旬刊など）とか、カード方式を用いた危険予知や安全運転のワンポイントアドバイスなどが便利と思われる。なお、ファクシミリがあれば、ファクシミリ通信も有用であろう。

⑤シミュレーター教育も効果的であるが、現時点においては機器（ハード）及び教材（ソフト）が十分でないので、将来の課題として検討を継続していくことが必要である。尚、教育機材が派遣先に設置された場合その活用を図る方法等が考えられる。

3 教材の準備

①市販の教材の活用

任国、任地の特殊事情と直結しない、次のような項目に係る映画、スライド、ビデオ等を利用する。

スピードの抑制

飲酒運転

疲労

性格と交通事故

危険予知

その他

②特別に制作する教材

任国、任地の特別な事情（1の②）からみた内容を参考にして作成、市販のものはないので現地の写真やビデオ、隊員対談などにより、特注して製作する必要がある。

4 教材の使用法

①指導に当たる者の養成

個々の教材毎にそれを使用するの教育のすすめ方を確立し、一定水準以上の効果が保てるようにする。

そのために、なるべく教材毎の指導員マニュアルを作成するとともに、指導者（例えば調整員など）の養成教育を行う必要がある。

②必要にして十分な時間を用意し、タイミングよく機会をつくって行うことが大切である。

③隊員の任期中、派遣前の基礎教育を補充し、復習し（忘れないように）、更新し、継続性をもたせて行われるよう計画することが肝要である。

5 定期的検討

①協力隊事務局、現地事務所、調整員、交通安全委員会等の体制を通じて、質量共に充実したシステム及び教材の整備、充実について、定期的に検討を加える。

別添1 市販教育用ビデオ例

課 題	内 容	時間	製 作 会 社	備 考
酒、アルコールと運転	酒、アルコールが心身機能にどのように影響し、それが「運転」にどのような危険となっているか	21分	企業開発センター	原作 ドイツ 安全協会
スピードから事故へ	スピードオーバーによって起きる数々の危険性と同時に安全速度遵守の必要	20分	東映(株)	平成元年 作品
検証ドライバーの性格と交通事故	運転者の性格や感情が運転にどう影響するか三つの事件事例を通して検討	26分	新生映画(株)	平成2年 作品
ライダーの条件	基本的な二輪車の運転技術の必要性と二輪の特性	20分	全日本交通安全協会	平成2年 作品
運転と疲労	自分の健康チェックと同時に疲労の原因を考える	20分	自動車事故対策センター	平成2年 作品
かくれた危険を予測する	交通ルールを守るだけでなく隠れた危険を予測して運転する大切さ	21分	全日本交通安全協会	
安全運転の必要条件と十分条件	交通ルールを守る必要条件と危険を読むという十分条件の重要性	24分	東映(株)	63年

別添2 『交通安全教材および資料』についての回答

(「海外交通安全に関する調査」アンケート回答)

平成3年9月24日作成

事務所で交通安全指導に用いる教材の有無	交通安全委員会で使用している教材、資料	今後、交通安全指導に使用したい教材、資料
<ul style="list-style-type: none"> ・教材有り (20か国) ・教材無し (12か国) 「使用している教材、資料」 ・海外交通安全ハンドブック ・THE HIGHWAY CODE-SRILANKA ・オフロードバイク・メンテナンス ・自転車メンテナンス ・交通規則指導書 (任国内市販物) ・交通標識一覧表 ・隊員任地道路事情スライド ・交通安全映画 ・マレーシアにおける交通事故と自動車保険 ・ニジェールにおける交通事情 ・交通安全実技編 ・道路標識・交通法規 ・HIGHWAY CODE (マラウイ交通法規) ・ケニア交通安全ハンドブック ・ホンデュラス運転マニュアル ・バイクの基本知識 ・ヤマハオートバイスクールテキスト ・コスタリカ教習所のルールブック及び試験問題集 ・単車整備の本 ・映画 (16mm) ・パラグアイ交通安全委員会製作のビデオ ・グアテマラ交通安全法規集 ・フィジー交通法規 	<ul style="list-style-type: none"> ・教材、資料を使用していない……5か国 「使用している教材、資料」 ・オフロードバイク。メンテナンス ・自転車メンテナンス ・交通標識一覧表 ・隊員任地道路事情スライド ・交通安全映画 ・マレーシアにおける交通事故と自動車保険 ・ニジェールにおける交通事情 ・交通安全実技編 ・たのしいホンダリング (交通安全委員会作成) ・オリジナル規定集 ・交通安全委員会会則 ・マラウイ交通安全ハンドブック ・HIGHWAY CODE (マラウイ交通法規) ・ケニア交通安全ハンドブック ・ビデオ (安全運転心のマナー) ・DT-50整備編(1X2) (交通安全委員会制作) ・バイクの基本知識 ・ヤマハオートバイスクールテキスト ・コスタリカ教習所のルールブックおよび試験問題集 ・単車整備の本 ・映画 (16mm) ・パラグアイ交通安全委員会製作のビデオ ・ヤマハDT-50サービスマニュアルビデオ ・トンガ交通安全委員会の交通安全パンフレット ・西サモア交通法規 ・PNG自主作成資料 ・「ベストバイク」より抜粋の整備用冊子 ・ホンダモーターサイクルライディングのビデオ ・自動車整備隊員制作のDT-50のための整備ビデオ 	<ul style="list-style-type: none"> ・視聴覚に訴える内容の物 ・正しい乗車方法のビデオ等 ・単車整備に関するビデオorスライド ・女性対象の単車走行法に関するビデオorスライド ・ヤマハMR50 (MR5) の日本語サービスマニュアル ・単車運転テクニック指導ビデオ ・二輪車運転テクニックのビデオ (ブレーキング、砂道走行、長持ちする乗り方等) ・交通安全シール (ステッカー) ・各国での最新交通事故事例集 ・事故事例とその分析ビデオ ・ショッキングな事故内容のビデオ ・指導者用の教材 ・実技講習用のビデオ ・整備手順等を教えるビデオ ・バイク整備点検ビデオ ・整備、運転モラルを確認できる試験問題 ・中近東向けの資料 ・充実した工具セット ・特に必要無し………7ヶ国

(3)使用車両の検討分科会

1. 使用車両の見直し・検討のねらい

隊員の活動を支援するための交通機関としては、これまで自転車または50ccの単車に限られ、貸与基準、使用規定にも定められている。その理由は、次の通りである。

- 1)活動地域の交通事情、生活水準の実情に合う車両
- 2)隊員の事故防止、保守点検の確保ができる車両

しかし、これまでの実績と近い将来を考慮し、一律的な規定を下記の項目に配慮しつつ、使用車両、使用規定等の見直しを行うことが必要である。

- 1)任国の交通事情・モータリゼーションの変化
- 2)隊員の活動を積極的かつ安全に支援するにふさわしい車両・車種の選択
- 3)現地調達等、任国との相互協力を配慮した選択
- 4)隊員の運転技能に見合う車両・車種の選択

2. 車両検討分科会の検討結果

車両検討分科会では、平成3年9月30日の研究会にて中間報告を行ったが、その際の資料である単車使用月報、事故報告書、アンケート調査報告より任国別の車両使用実態、気象・風土、隊員活動、事故発生要因を分析、検討し、次の知見を得た。

- 1)これまでの事故発生件数と使用車両台数から、1台当たりの月間走行距離と1万台当たり交通事故件数の関係は、走行距離に関係せず一定値をとると見ることが妥当である。また1台当たりの走行距離と使用車両10台当たりの事故件数との関係では、距離に比例して件数が増加すると考え、共に平均値を目安にして任国別に判断した。

結果は別図に示す通り、交通事故の発生状況が他の任国に比べ一段と厳しい任国は、ニジェール、グアテマラ、トンガ、ホンデュラス、マラウイである。これらの国の中でホンジュラスは四輪車を使用しているが、他の国は単車のみであり、全ての国での使用単車は50cc未満の車両である。

- 2)各任国には、業務によって月間走行距離が1,000kmを越える隊員が存在する。稼働日数を25日とした場合、1日の走行距離は40kmを超え、疲労の度合いを考慮することが必要である。特に、セネガルでは、使用中の全車の平均走行距離が月間1,000kmにせまっている。
- 3)使用規定には、積み荷の積載を制限しているが、現実には活動のために荷物を背負って乗車することもある。活動内容にふさわしい積み荷が可能な車種の選択が必要。
- 4)単車乗車中の事故の内容を検討すると、その多くが運転者の不注意または操作の

誤りに起因するものが目立つ。

5)現地人運転の車両に乗車中の事故が目立つ。

3. 車両検討分科会の答申

以上の検討結果から、使用車両について次のような詳細調査と検討が必要であることを答申する。

1)交通事故を抑止、隊員活動の積極支援のための調査は、事故発生率の高い任国に限定し、現地隊員、調整員の主観を排除するため、可能な限り第三者的立場で調査を行なうことが望ましい。

2)調査対象国は、トンガ、グアテマラ、ホンデュラス、マラウイ、ニジェール、セネガルが挙げられるが、次のような特色がある。

トンガは走行距離が短い。グアテマラは使用台数が少ないので除外しても良い。ホンデュラスは、単車より四輪車の方が台数が多い。マラウイは、事故件数が最も多い任国。ニジェールは、単車台数当たりの事故件数が多い。セネガルは、事故件数は比較的低い、月間走行距離が長い。

3)調査内容は、次の通りである。

地形、道路、交通状況は任国別でなく、隊員の活動地域を中心とする。

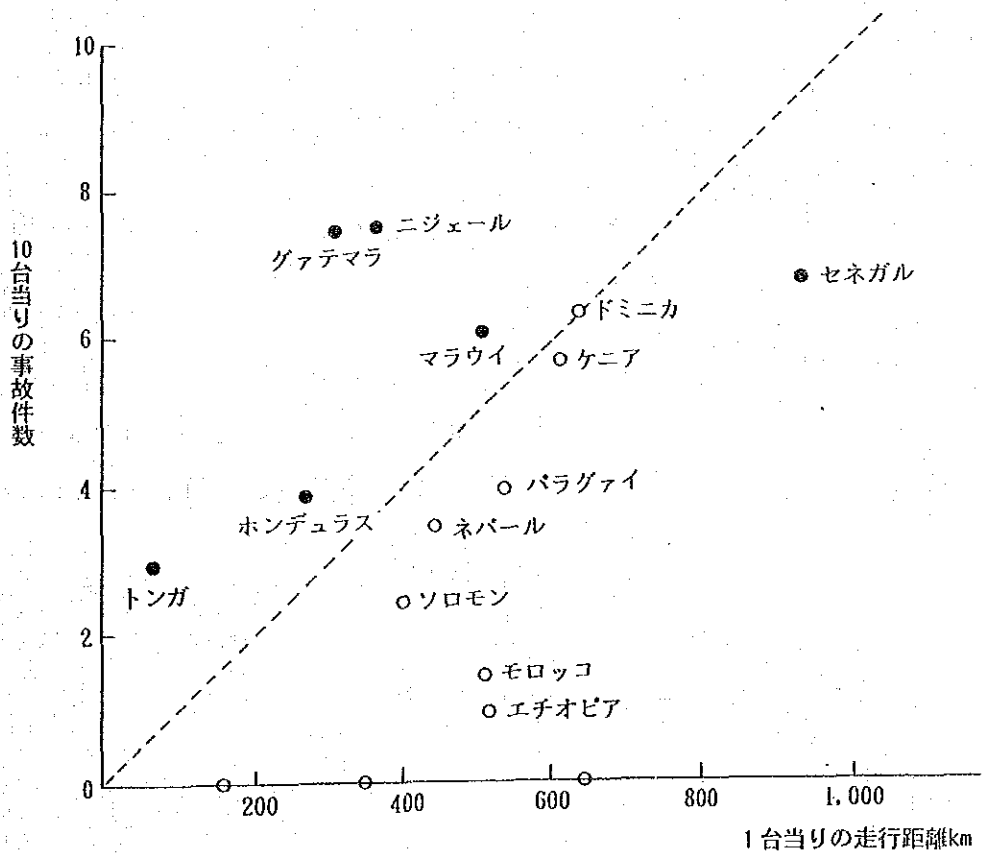
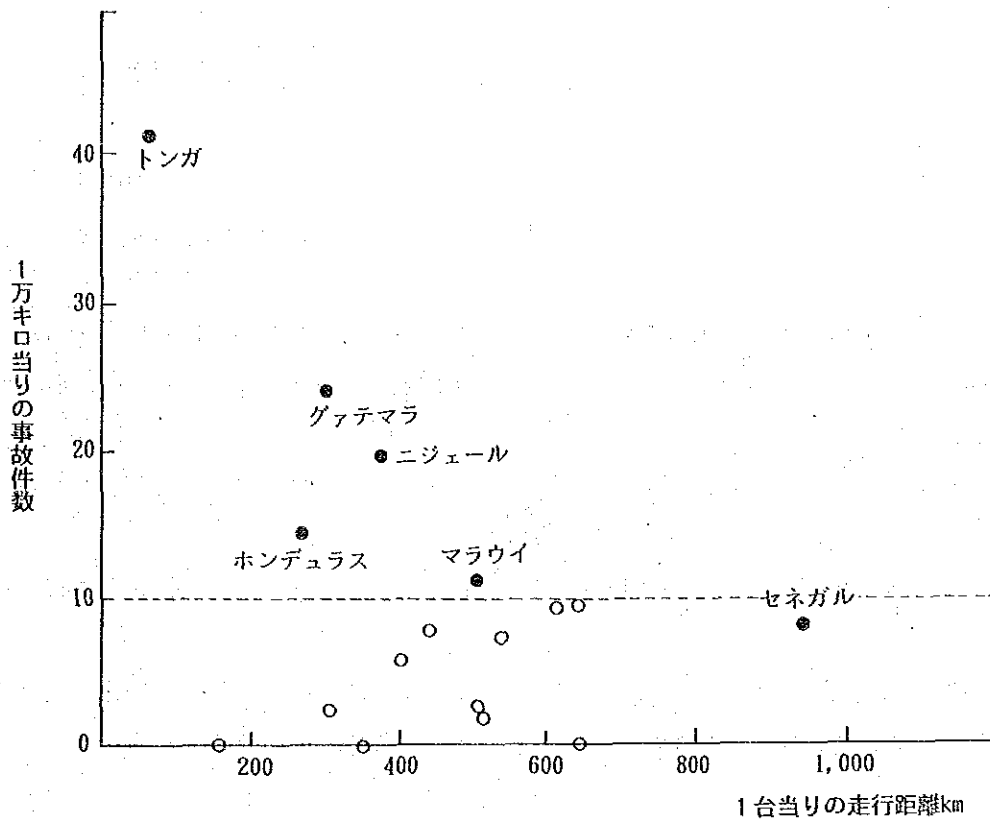
雨期・乾期別の車両の使用状況。

業務別走行距離、運転時間、携帯品の内容、積載方法の実態。

現地購入のガソリン、オイル、タイヤの質と供給状況。

隊員活動の集団、個別の頻度。

4)今後も隊員活動のために、単車の利用はますます多くなることが予測される。赴任前の研修において、技能研修を含めた交通安全教育の充実を図る方策を講ずる。また、任国における交通安全委員会の活性化と、現地での安全運転講習を促進する。



(4)各分科会の研究内容

前述のものも含め、組織された六つの分科会と、そのおよその設定研究内容は以下のとおりである。

- ①安全対策システム構築分科会＝アンケート解析結果や他分科会研究とも関連させながら、交通安全対策の「総合的構築」に関する検討などを全体的に行う。
- ②教材の選択分科会＝協力隊で使用されているさまざまな交通安全教育教材などについて、その実態把握や一層教育効果があがるものの可能性を求める検討などを行う。
- ③使用車両の検討分科会＝現在の原則50cc車貸与という問題について、その見直しのための検討を行う。
- ④運転適性分科会＝OD式安全性テスト診断について、より有効な指導方策や解析の高度化による安全管理の充実面などを検討する。
- ⑤意識調査分科会＝交通安全に関するアンケートの企画、実行及び集計、分析などを行う。
- ⑥報告書作成分科会＝海外交通安全対策研究会の活動を総括する中で、将来の交通安全確保に向けての諸対策に関する「提言」を盛った報告書の取りまとめを行う。

(5)交通安全アンケートの実施について

当該調査研究活動の一環として、従来行われなかった形の二つのアンケート調査が行われた。一つは、平成2年度に実施された全隊員対象の「青年海外協力隊の交通安全に関するアンケート」である。もう一つは、平成3年度、在外事務所に対して行った「海外交通安全に関するアンケート」である。いずれも、隊員の交通安全について、新しい視点から対策検討を進めていく目的によって実施したものである。

まず、全隊員対象のものは、この報告でも引用されているように、運転頻度や平均走行距離などの走行実態のほか、交通安全に関する意識、発生事故状況などにわたって詳細にたずねたものである（第IV編参照）。

もう一つは、任国の交通事情を立体的に把握する観点により、都市人口、車両台数、鉄道・道路延長距離などの基本調査に加え、現地の交通マナーや安全意識、月報集計に基づく隊員の移動実態のほか、使用及び希望交通安全教材の有無、交通安全委員会の結成状況などにわたってたずねている（前同参照）。

これらのアンケートは、すでに集計・分析されて諸施策に反映をみている部分があるほか、当該研究会の中の各作業分科会によって、さらに分析が図られるなどして、課題点抽出に資するところとなっている。また、今後の対策推進のための基礎データとして位置付けられるものでもある。

II 交通安全対策への取り組みと組織

1. 安全確保の考え方と取り組み開始
2. 対策推進の位置付けと仕組み
3. 海外交通安全対策研究会の発足と活動

II 交通安全対策への取り組みと組織

青年海外協力隊事務局は昭和61年、それまでの交通安全対策の推進体制を見直し、格段の高度充実化を目指す観点から、「科学的・専門的、組織的な取り組みが不可欠である」として、いわゆる「組織総ぐるみ」交通事故防止活動に乗り出した。

ここでは、まず、交通安全のための諸対策推進に関して、現在のその全体的な考え方や重点などを概観する。次にその取り組み開始に至る経緯などを当時の担当者に振り返ってもらおう。合わせて協力隊事務局・訓練所・各在外事務所などが一体的に取り組むための仕組み及び位置付けと、協力隊事業発足以来のおおまかな対策内容などを整理してみる。

続いて、当該対策研究の諮問機関に当たる「海外交通安全対策研究会」の活動内容について、立ち上がり時の状況などを当時の委員長に振り返ってもらおう。

1 安全確保の考え方と取り組み開始

現在、精力的に進められている青年海外協力隊の交通安全対策は、およそ次のような考え方に基いて行われている。また科学的・専門的、組織的な対策の取り組みに至った経緯などについて、当時の担当者は、以下のように述べている。

「絶対に死者を出さない」をモットーに

青年海外協力隊事業は素晴らしい事業である。内外の評判もすこぶる良く順調な発展を続けている。ただ問題は協力活動中に不幸にして交通事故や病気で倒れる隊員が少なくないという事実である。昭和40年に協力隊が発足して以来今日まで、任期中に死亡した隊員は42名でそのうち交通事故によるものが24名にのぼっている。これほどつらく悲しいものはない。

交通事故対策については発足以来絶えず飲酒運転の禁止やヘルメット着用の励行を呼びかけ、また昭和56年からは事故発生の最大の原因はスピードにあるとの観点から、単車の貸与は原則として50ccに限定することとした。

昭和62年には小林、長江両先生を中心とする専門家集団から成る「海外交通安全対策研究会」が発足し、科学的、総合的見地から検討を重ね、「OD式安全性テスト」の導入や「海外交通安全ハンドブック」、「海外交通事故事例研究」等の作成、活動中の隊員への巡回実技指導等精力的な活動が続けられ現在に至っている。

また毎年在外事務所長会議や調整員会議等でも交通事故対策は重要な議題となっていて、海外においても各派遣国ごとに「交通安全委員会」が設けられ、隊員と事務所が一体となって「絶対に死者を出さない」をモットーに、意識の高揚や単車貸与審査、実技指導者等活発な活動を行っている。隊員の交通安全に対する意識

は現在かなり高いものと思われる。

これらの努力が実り、幸い過去2年以上交通事故による死者は出なかった。しかしながら、死亡に至っても不思議でない重大事故は依然として発生している。

交通事故対策には終わりはない。今後も運転技術の向上、車両の安全整備、事故を起こしやすい隊員への個別指導等を強化しなければならない事項は多い。安全意識の高揚は不断に推進しなければならない。

最後に、交通安全対策を推進するに当たり、それが隊員活動を阻害することがないよう十分な配慮が必要であると考え。研究会でも50cc単車貸与の原則論の是非を含め検討をはじめたところである。

(吉満 博・事務局次長)

「組織あげての交通安全対策開始へ」

子に先立たれた親の涙ほど悲しいものはない。協力隊の場合、長男長女が65%近くを占め両親の隊員に対する愛着は極めて強い。遠く離れた異国の地でその最愛の子が亡くなったと知らされたら、その悲嘆は重く深い。その親の涙に「二度と繰り返してはならない」という悲鳴に近い気持ちが協力隊に携わるものに溢れる。とくにある日突然一瞬に悲惨な結果をもたらす交通事故は、些細な不注意や気の緩みにその多くが起因してきただけに何とも遣り切れない。しかし、注意喚起の呼びかけだけではなかなか効果が上がらない。科学的専門的、組織的な取り組みが不可欠で、昭和61年の初秋、警察庁交通企画課に出向き、その足で三番町科学警察研究所の小林實車両運転研究室長を訪ねた。健康管理は医師、法的相談は弁護士、そして交通安全は小林室長、長江啓泰日大教授をはじめとする専門家グループにその対策と研究を委ねたのである。

開発途上国の交通事情と協力活動、そして青年の心理等多岐にわたる要素を組入れながらグループは「海外交通安全ハンドブック」「海外交通事故事例研究」を作成した。隊員自身の自覚のための運転適性テストの実施、多様な事故の原因究明の活動もある。海外渡航1000万、長期滞在40万人を数える今日、海外で日本人の交通事故も増加している。しかし組織的かつ専門的に対策を立てている例は少ない。まさに新しいシステムの構築だった。

それから5年、この10月岩淵制海委員を現地モロッコに迎えた。隊員の自己過信を戒める運転実技指導は現地の安全意識高揚に大いに効果あることを実感した。現地の実情を施策にフィード・バックする意味でも意義深い。「いつでも起こり得る交通事故」を前提に、現地と結びついた不断の研究と対策が組織として常に必要とされている。

(茅根史男・モロッコ事務所長)

2 対策推進の位置付けと仕組み

交通安全対策を推進するに当たっての一体的な取り組みを示す、「交通安全対策への取り組みとその流れ」は別掲のようになる。派遣前（訓練中）と活動中という隊員対象に向けて、とりわけ自律的・主体的な安全取り組みを願いながら、協力隊事務局組織はそのための統括と強力な対策推進を行っているところである。

また、協力隊事業発足以来の主要な交通安全対策内容を述べた「交通安全対策の内容一覧」は別表のとおりで、この中の主な事項は後述されていく。

交通安全対策の内容一覧

年 月	活 動 内 容	死 亡 事 故
昭和52年1月	<ul style="list-style-type: none"> ・単車貸与基準の改定 	<p>昭和45年4月タンザニア事故 昭和47年6月マラウイ事故 昭和50年3月ケニア事故 昭和51年7月マラウイ事故</p>
昭和55年5月	<ul style="list-style-type: none"> ・交通安全対策シリーズ、「私の交通安全対策」(JOCVニュース掲載) 	<p>昭和53年4月シリア事故 5月ザンビア事故 昭和55年8月ガーナ事故 昭和56年7月ケニア事故</p>
昭和56年10月 11月	<ul style="list-style-type: none"> ・「交通安全委員会」設置(事務局内) ・交通安全キャンペーン <ul style="list-style-type: none"> ・標語「事故死ゼロの730日」 ・「交通安全委員会(隊員)」設置 ・ポスター、シールの配布 ・「交通安全の日」の設置 ・「隊員交通月報」「単車使用月報」提出制度 ・任国別交通事情講座(駒ヶ根訓練所) ・安全運転実技(駒ヶ根訓練所) ・「単車貸与基準」見直し⇒50cc導入 	
昭和57年2月 10月	<ul style="list-style-type: none"> ・任国交通事情スライド作成 ・個人車購入禁止 	
昭和58年2月	<ul style="list-style-type: none"> ・映画フィルム「交通安全ジャストナウ」送付 ・ステッカー、シンボルマーク配布(ゆっくり走ろう協力隊) ・運転記録証明書の送付 ・「単車貸与基準」改定 <ul style="list-style-type: none"> ・免許のある人 ・業務上必要な人 ・通勤距離が4km以上の人 ・交通環境事情、生活圏略図の提出義務 	
6月	<ul style="list-style-type: none"> ・50cc単車購入の権限委譲 	
11月	<ul style="list-style-type: none"> ・50cc単車限定の確認 (2人乗り禁止) (スピードの制限) ・車両事故対策の徹底 (運転者の技量、経験、心構え) (現地人運転手の雇用促進) 	<p>昭和58年7月タンザニア事故</p>
昭和60年6月	<ul style="list-style-type: none"> ・レインボーモータースクールにて乗車実習の開始(広尾訓練所) 	<p>昭和60年5月バングラデシュ事故</p>

年 月	活 動 内 容	死 亡 事 故
昭和61年 8月	<ul style="list-style-type: none"> ・「青年海外協力隊交通安全対策委員会」改組 	昭和60年11月タンザニア事故 昭和61年6月セネガル事故
11月	<ul style="list-style-type: none"> ・「交通事故防止の施策について」 (交通安全ハンドブック) (総合的交通安全対策の樹立) 	昭和61年10月ホンデュラス事故
12月	<ul style="list-style-type: none"> ・隊員共用車の管理、運用規程 	
昭和62年 2月	<ul style="list-style-type: none"> ・OD式安全性テストの実施 	
3月	<ul style="list-style-type: none"> ・「海外交通安全対策研究会」設置 	
7月	<ul style="list-style-type: none"> ・「海外交通安全ハンドブック」作成(海外交通安全対策研究会) 	
昭和63年 3月	<ul style="list-style-type: none"> ・ヤマハテクニカルスクール乗車実習開始(駒ヶ根訓練所) 	
11月	<ul style="list-style-type: none"> ・「海外交通事故事例研究」作成(海外交通安全対策研究会) 	昭和63年8月ガーナ事故
平成元年11月	<ul style="list-style-type: none"> ・バングラデシュ、ネパール、マレーシア交通安全巡回指導、交通事情調査 ・タンザニア、ケニア、ガーナ交通事情調査 	昭和63年11月トンガ事故
平成2年 3月	<ul style="list-style-type: none"> ・マラウイ、ザンビア、ガーナ交通安全巡回指導 	平成元年2月ガーナ事故 平成元年5月マラウイ事故
11月	<ul style="list-style-type: none"> ・モロッコ、セネガル、ニジェール交通安全巡回指導 	
平成3年 3月	<ul style="list-style-type: none"> ・ケニア、タンザニア、マラウイ交通安全巡回指導 ・パラグアイ、ドミニカ交通安全巡回指導 ・フィジー、トンガ、PNG交通安全巡回指導 ・「交通安全に関するアンケート」実施 	
5月	<ul style="list-style-type: none"> ・「交通安全指導マニュアル」作成 ・「海外交通安全対策研究会」が以下の作業部会を設置 <ul style="list-style-type: none"> ・車種選定 ・交通安全対策システム構築 ・交通安全教材選定 ・研究会活動取りまとめ 	
10月	<ul style="list-style-type: none"> ・モロッコ、セネガル、ガーナ、ニジェール交通安全巡回指導 ・「アフリカ・中近東地域担当調整員会議」への海外交通安全対策研究会委員の出席 	
11月	<ul style="list-style-type: none"> ・タンザニア、ケニア、マラウイ交通安全巡回指導 ・ネパール、ブータン、バングラデシュ交通安全巡回指導 	

3 海外交通安全対策研究会の発足と活動

昭和61年からの準備的会合を経て、翌年度、「海外交通安全対策研究会」が正式発足をみた。同研究会は、青年海外協力隊事務局から公益法人である（財）日本交通管理技術協会への業務委託内容に基づき、委員を構成する外部の専門家と協力隊事務局担当者が一体的に調査研究。その成果を具体的な施策に反映するという仕組みになっている。その主な調査研究内容や対策事項は、前掲の「交通安全対策への取り組みとその流れ」の中でみたとおりである。

また、発足時の同研究会委員長は、以下に述べるように当時を振り返っている。さらに、調査研究の受託組織では、この業務の担当理事を選任しているほか、所管官庁である警察庁からも当該研究会への担当者参画を求めて指導を仰ぐなど、総力をあげて事業に取り組んできたところである。

なお、青年海外協力隊事務局から日本交通管理技術協会に対するこれまでの業務委託内容は、別表のようになっている。

交通安全対策研究会の発足と活動

海外で働く協力隊の活動は、いわば草の根運動の様な形で地元の期待にこたえている。彼らは、その職種により、巡回型と定着型とに分けられるが、公共交通機関が不備な開発途上国にあっては、彼らの交通手段を確保する必要が生じて来る。このため、四輪及び二輪の供給が必要に応じてなされて来たところであるが、隊員の関係した交通事故も決して少ないものではなかった。

また、「小さいものほど安全」という発想から、バイクについては50ccが採用されたものであるが、この妥当性についても再検討が迫られて来ていた。

こうした背景をふまえて、昭和62年に、協力隊は日本交通管理技術協会に対し、交通安全委員会という研究グループの設置と運用に関し委託が行われた。私も、委員長という重責を担うことになったが、参加いただいた委員諸兄の御協力を得て、いくつかのプロジェクトを進めることが出来た次第である。

まず、第一に取り組んだのは、安全教育用の教材の整備であったが、現地の実状を十分に把握出来ぬ状態ではあったものの、指導用のマニュアルを作成し、これを配布することが出来た。ことに、二輪の安全な乗り方についてはラフロードでの問題など、現地の実状に出来るだけ合わせた資料を考えてある。

次に、任国へ出発する前の事前研修に、当委員会の委員の講師派遣が行われたことも、教科の充実に一役買ったと考えられる。また、(株)電腦のOD式適性検査を出発前の全隊員に実施し、自己管理を目指すようにさせた。

また、現地を直接観察し、指導をするよう委員数名を派遣し得たことも、当委員会にとって大きな収穫であったといえよう。

こうした発足当時の、隊員の皆さんに「いかに安全運転に徹してもらうか」という課題は今に受け継がれ、展開をみたことは、当時を振り返ると、極めて感慨の深いものであるといえよう。

(小林 實・国際交通安全学会主任研究員)

日本交通管理技術協会への業務委託内容一覧

年 度	業 務 委 託 内 容
昭和61年	・「海外交通安全ハンドブック」の作成
昭和62年	・「海外交通安全ハンドブック」の作成 ・「海外交通事故事例研究」の作成
昭和63年	・「海外交通安全ハンドブック」改訂版の作成 ・「海外交通事故事例研究」の作成
平成元年	・「海外交通安全ハンドブック」の増刷及び「海外交通事故事例研究」の改訂版の作成 ・交通安全指導業務 ①派遣前訓練生に対する交通安全の講義 ②調整員に対する交通安全管理指導の講義 ③海外交通事故原因の分析及び事故防止のための提言 ④海外における隊員の交通安全指導 ⑤その他隊員の交通安全指導
平成2年	・「海外交通安全ハンドブック」の増刷及び「海外交通事故事例研究」の増刷作成 ・「交通安全指導マニュアル」の作成 ・交通安全指導業務 ①派遣前訓練生に対する交通安全の講義 ②調整員に対する交通安全管理指導の講義 ③海外交通事故原因の分析及び事故防止のための提言 ④海外における隊員の交通安全指導 ⑤その他隊員の交通事故防止に関する事項

	(交通安全対策に関わるアンケートフォーマット等の作成と分析)
平成3年	<ul style="list-style-type: none"> ・「海外交通安全ハンドブック」「海外交通事故事例研究」の増刷 ・交通安全指導業務 <ul style="list-style-type: none"> ①派遣前訓練生に対する交通安全の講義 ②調整員に対する交通安全管理指導の講義 ③海外交通事故原因の分析及び事故防止のための提言 ④海外における隊員への交通安全指導者の推薦 ⑤交通安全対策に関わるアンケートの解析に基づく交通安全対策システムの構築 ⑥隊員の海外交通安全に関する提言 ⑦海外交通安全対策研究会活動報告書の作成 ⑧地域(国)別交通事情の取りまとめ ⑨現地交通安全委員会で使用する教材の選定

III 派遣国の交通環境と具体的対策の展開

- 1. 隊員の交通手段の確保と派遣国の交通事情**
- 2. 隊員の交通事故発生状況と認識**
- 3. 派遣前と任国での交通安全対策**

III 派遣国の交通環境と具体的対策の展開

ここでは、まず、派遣国における青年海外協力隊員の交通及び移動手段の現状、さらにその実態をとらえながら、隊員交通事故の発生状況について概観する。それを受けて、何よりも具体的な交通安全対策について、派遣前・派遣後に分けながら、なお今後の課題となる部分も含めながら述べてみる。

1 隊員の交通手段の確保と派遣国の交通事情

今日、世界のどんな国においても、人間が社会生活を営む上では、交通とその移動手段が必要である。とりわけ、生活条件の厳しい開発・発展途上国で生活する青年海外協力隊員においては、大きく二つの側面から、交通及び移動手段の確保が重要となる。すなわち、より充実した協力活動を果たす上と、日常生活を営む上での必要性である。ここでは、本来の協力活動面と、隊員の生活面に分けて、まず、交通・移動手段の問題を考え、次に、その交通・移動実態をとらえながら、さらに、派遣国の道路交通環境を概観してみる。

(1) 隊員の交通手段確保

隊員派遣が行われている世界5地域の多くの途上国では、現在の日本と比較した場合、きわめて貧弱な交通社会下にあるといえる。それは、自動車交通面に限らず、鉄道交通なども含めた全体的な未発達状況である。一方、一部の国や、同じ国でも都市部においては、近年、急激なモータリゼーションの進展をみているが、反面その地方部では、きわめてアンバランスな形で、馬車交通が健在だったり、国民の多くははまだ自動車交通社会の恩恵を享受できない状況という例も珍しくない。

このような中で、隊員の協力活動を全体的に整理すると、つぎの4つのパターンに分類できる。

① 村落型

その土地の村落の一員として農村社会に溶け込み、デモンストレーションや普及活動に従事する。職種としては「野菜」「稲作」「村落開発普及員」「家畜飼育」など。

② 教室型

職業訓練や日本語指導、理数科教育などの分野で、実習や指導にあたる。職種としては、「工作機械」「日本語教師」「視聴覚教育」「技術科教師」「音楽」など。

③ 現場勤務型

土木・建築・通信・医療などの分野で、現場活動に従事する。「看護婦」「獣医師」「道路」「土木施行」「測量」「造園」「システムエンジニア」「放送」など。

④ 本庁・試験場勤務型

設計や試験研究を任務とする。実際の職種としては、「農業開発研究所」「電気科学

研究所」「文化財管理局」などから多彩な要請がある。

したがって、特に、村落型隊員においては、いわゆる巡回指導の形でデモンストレーションや普及活動を行ったり、あるいは現場勤務型隊員においても、文字どおり現場におもむくための「移動の足」が必要となってくる。この場合、「協力隊用意の移動手段」を要求されることも多いが、青年海外協力隊では伝統的に、二輪車（バイク、協力隊用語では「単車」）を利用して協力活動が行われている。

一方、教室型や本庁・試験場勤務型の隊員においても、いわゆる職住接近が果たされていないような場合、二輪車で通勤しなければならないことなどが生じる。さらには、上記いずれの場合にも共通して、市場などに遠く、徒歩や自転車利用では日常生活に不便の上もないため、買い物や用足し交通の足として、隊員への二輪車貸与が実施されているケースがある。

しかし、実際には、協力・日常活動から派生する「移動の足」として、二輪車にそのほとんどを頼るような場合でも、遠距離移動にはバスや鉄道を利用、あるいは遠距離以外はもっぱら自転車利用のもとで活動するほか、「現地の人と同じ生活で」というモットーのもと、おおかたを「徒歩移動」で頑張る隊員も少なくない。

次表は、世界5地域45の隊員派遣国における使用車両を調べたものである。これによると、平均した場合の二輪車貸与中の隊員は30%弱となり、その大部分は50cc排気量車である。また、同様にみた場合、自転車を利用する隊員は全体の20%弱となる。さらに、四輪車26台については、「緑のプロジェクト」などといった一部の国のチーム派遣形態上で使用しているものが多く、隊員自身が四輪車を運転することは原則として許可されていない。

青年海外協力隊使用車両実態調査

総隊員数	単車 (貸与中)	四輪車	自転車 (貸与・個人)
(45カ国) 1881人	541台	26台	374台

※3種類いずれにも配属先貸与車を含む。

※平成3年調査時の記載による。

いずれにしても、その任国と任地、さらに隊員業務活動の形態に応じて、なんらかの「交通及びその手段」が必要となることは変わらず、この場合、「協力隊用意の手段」で行うか、あるいは公共交通機関など「他に委ねた手段」で移動するかの二つに分かれる。

(2) 隊員の交通・移動の実態

隊員は任国において、前述した「協力隊用意の手段」により、どのような交通・移動を行っているのだろうか。これらの傾向を求めるため、全隊員を対象としたアンケートを実施したが、平成2年12月までに回答があった786件について集計したところ、次表のような結果が判明した。

任地での二輪車・自転車などの運転頻度（四輪車含む）

頻度	ほぼ毎日	週2～3回	月2～3回	その他	無回答	総計
数	610件	101	13	25	37	786
(%)	(77.6)	(12.8)	(1.7)	(3.2)	(4.7)	(100)

すなわち、「ほぼ毎日」と回答したのが約78%にのぼり、二輪車や自転車が隊員にとって必要不可欠なものとなっていることがわかる。また、同じ調査で、二輪車では約88%、自転車では約70%が、「ほぼ毎日」運転・利用していると回答している。

次に、これらの運転・利用車種について、1カ月の平均走行距離を求めたところ、次表のような結果が得られた。

平均走行距離（1カ月間）

走行距離 (km)	100未満	100～ 200未満	200～ 300未満	300～ 400未満	400以上	無回答
数	162件	74	58	63	329	100
(%)	(20.6)	(9.4)	(7.4)	(8.0)	(41.9)	(12.7)

すなわち、二輪車などを運転する隊員の40%以上は、月平均400km以上の距離を走行している。この性別は、男性約54%、女性約28%であり、男性が大きく上回っている。同じ調査で、上表の走行距離とその運転・利用車種別について調べたところ、まず自転車では、100km未満が約半数を占め、以下距離が増すにしたがって減少している。一方の二輪車は、400km未満は34%、400km以上は、66%で、過半数の隊員は1日平均で20km以上（稼働20日間として計算）の運転をしていることがわかった。

(3) 派遣国の道路交通環境

隊員派遣が行われているアジア、中近東・アフリカ、大洋州などの途上国について、昭和63年から平成3年までの間、再訪問を含めて計5回延べ17カ国以上の交通事情調査を行った結果によると、その状況はおよそ次のように報告されている。

- 1)体系的で一貫した形の道路整備が行われていない。つまり、同一国内において、近代的な幹線道路などが見られる一方で、特に、隊員が多く利用する地方部の道路は、二輪車も含めた自動車交通及び自転車利用にも不適な道路が珍しくない。
- 2)道路の維持管理体制が未発達の状況にある。したがって、一応良好な道路に続いて、突然細心の交通注意力を必要とするような極めて危険な道路が見られる。
- 3)各国に共通して、ここ数年、急激なモータリゼーションの進展が見られる。アフリカなどでも前回の調査時に比べて、車両台数、交通量などのかなりの増加が認められる。それは、特に都市部を中心に進んでいるものと考えられる。
- 4)バスや鉄道、タクシー類などの公共交通機関の発達・成熟状況は、途上国それぞれに異なるものの、全体的に貧弱である。したがって、隊員がそれらの提供を受ける場合、かなり危険性の高い交通機関の利用を余儀なくされるケースが生じている。さらには、長距離バスなどを利用する際、基本的な快適性などの面で大きな負担を余儀なくされている隊員も少なくない。
- 5)近年、全体的に、極端な長経年車や整備不良車はいくらか少なくなったように思われる。このことは、長距離バスやタクシー類においても同様であるが、反面、それなりに進展している道路整備とあいまって、高い速度で走行することからの危険性を生んでいる。
- 6)全体的には、いわゆるクルマ優先の交通社会の段階にあり、共通する形で、社会合意的な交通安全意識が国民の中に未形成の状況となっている。
- 7)したがって、牛馬交通や自動車、二輪車、自転車、歩行者が混然一体的に道路利用しているほか、いわゆる放置動物が共通的にみられ、それに起因する交通事故の発生も珍しくない。

隊員は、以上のような厳しい道路交通環境の中で二輪車などの運転をしている。次表は、同様のアンケートにより、いわゆる「ヒヤリ・ハット体験」を調べたもので84%はその体験があると回答しており、この割合は、日本での同種調査などと比べ、かなり高いものと思われる。

運転中の「ヒヤリ・ハット」体験

あ	る	な	い	無	回	答	総	計
660	(84.0)	110	(14.0)	16	(2.0)		786	(100)
							数	(%)

なお、途上国における厳しく特徴的な道路交通環境の状況を、別掲の写真に示す。



自宅から協力活動に出発する隊員。雨期になると、もっと草が繁茂する（ガーナ）



慣れない車両の右側通行やロータリー交差方式のもと、輻輳する道路を走る協力隊員（モロッコ）



路肩段差でトラブルに巻き込まれる隊員もいる。雨期には乾いている路肩部分の砂も、雨が降ると写真のようになる（セネガル）



サハラ砂漠周辺国の砂は細かく、とても滑りやすい（セネガル）



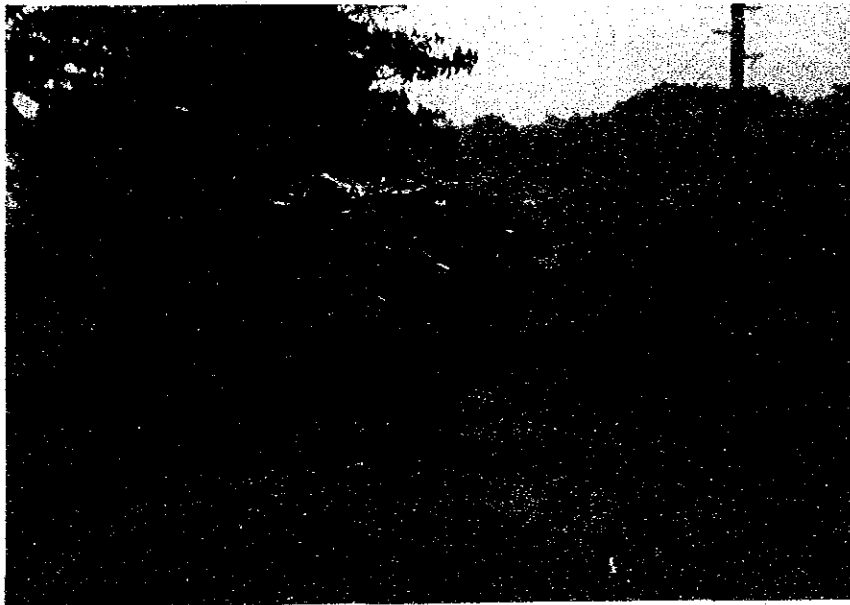
板敷きの橋に泥が上がり、その後にスコール。おまけに動物の飛び出しでは現地のライダーも失敗する（マレーシア・東）



幹線道路からそれると、雨期の道は“タンボ”。この奥の村に隊員は住みつき、バイクを移動の足としている（マレーシア・東）



隊員がバス、タクシーなどに同乗中の事故が目立つ傾向にある。
日常茶飯事の途上国の交通事故は、起きると大きい（モロッコ）



砂糖キビの収穫期になると撒き散らして走る車がある。それが
つぶれて雨が降ると道路は極端に滑りやすくなる（フィジー）

2 隊員の交通事故発生状況と認識

幸い、ここ数年、交通事故による死亡重大事故の発生はみえていない。しかし、四半世紀以上にわたる青年海外協力隊の歴史の中では、交通事故により尊い犠牲となった隊員が少なからずいることも事実である。ここでは、隊員の交通事故発生の実態を概観するとともに、隊員自身、その発生をどのようにとらえているかなどについて述べる。

(1) 事故類型と相手側

協力隊員が遭遇する事故では、①任地の道路が悪い②飛び出し（人・動物）によるもの③現地の人の車両に追突されるものなどが目立つ。ここでは、隊員はどのような類型・態様により、交通事故と遭遇しているのかを概観する。次表の二つは、ここ3年間のその発生状況をみたものである。この表では、カスリ傷程度の軽微な事故も計上されている。

隊員の交通事故発生類型（隊員側）

隊員側（当事者）	昭和63年度	平成元年度	平成2年度
二輪車	49 (84.5)	38 (67.8)	39 (69.6)
自転車	4 (6.9)	7 (12.5)	6 (10.7)
乗用車			2 (3.6)
乗用車同乗	3 (5.2)	5 (8.9)	5 (8.9)
バス等同乗		1 (1.8)	1 (1.8)
小型トラック	1 (1.7)		
小型トラック同乗	1 (1.7)		
トラクター		1 (1.8)	
タクシー同乗		1 (1.8)	1 (1.8)
歩行中		3 (5.4)	1 (1.8)
不明			1 (1.8)
合計（件）（％）	58 (100)	56 (100)	56 (100)

これを見ると、やはり二輪車運転中が大半を占めているが、他の車に同乗中での事故発生も目につく。

次に、同じく3年間の、隊員事故の相手側になった状況についてみてみる。

隊員の交通事故発生類型（相手側）

相手側	昭和63年度	平成元年度	平成2年度
なし	29 (50.0)	37 (66.0)	16 (28.5)
乗用車	15 (25.9)	7 (12.4)	12 (21.4)
トラック (トレーラー等含む)	3 (5.2)	1 (1.8)	3 (5.4)
バス		1 (1.8)	3 (5.4)
人(子供含む)	4 (6.9)	2 (3.6)	9 (16.0)
牛車・力車・馬車	1 (1.7)	1 (1.8)	1 (1.8)
犬・羊	3 (5.2)	3 (5.4)	2 (3.6)
自転車	2 (3.4)		
二輪車	1 (1.7)	3 (5.4)	6 (10.7)
トラクター			2 (3.6)
その他		1 (1.8)	1 (1.8)
不明			1 (1.8)
合計(件)(%)	58 (100)	56 (100)	56 (100)

上表によると、いわゆる単独型事故が最も多い構成率を占めているものの、平成2年度には激減している。また、途上国のモータリゼーションの進展を反映してか、乗用車や二輪車を相手方とする事故も目につくほか、歩行者とのトラブルも発生している。さらには、途上国特有の牛馬車や放置動物とのトラブルに基づく事故が発生していることがわかる。

(2) 地域別二輪車事故発生状況

青年海外協力隊員の遭遇する交通事故については、地域別にかなりの格差をもって発生していることがわかっている。その理由としては、道路交通環境のへだたりや、二輪車貸与率の違い、比較的公共交通機関が発達している地域・国と、そうではないことの相違など、さまざまな点が考えられる。

次表は、隊員の交通事故中、最も多い構成率を占める二輪車事故について、昭和63年度から3年間の軽微な事故も含めて地域別発生状況をみたものである。これによると、まず、全体的に漸減傾向となっている。次に、地域別には、貸与台数及び貸与率が高く、発生事故の絶対数も多いアフリカ地区での減少傾向が目立つ反面、全事故に占める発生率は、ここ3年間とも50%を超えている。

しかし、一方では、カッコ内の内数で示すように、「単独型事故」については、全体的に減少傾向がうかがわれる中でも、特にアフリカ地区での減少が目立っている。

地域別・年度別二輪車事故発生状況

区 分	昭和63年度	平成元年度	平成2年度
アフリカ	29 (12) 件	24 (17)	21 (4)
アジア	5 (3)	5 (2)	10 (3)
中南米	5 (3)	2 (2)	2 (1)
中近東	1	2 (2)	2 (1)
大洋州	9 (4)	5 (3)	4 (3)
合 計 (件)	49 (うち22)	38 (うち26)	39 (うち12)

※カッコ内は「相手なしの単独事故」。内数。

(3) 任期中の交通死亡事故

四半世紀を超える青年海外協力隊事業の歴史の中で、任期中に交通死亡事故で殉職した隊員数は24人にのぼる。次表は、その発生態様をみたものである。

任期中の交通事故による死者

二輪車運転中	9 人
自動車運転中	6 人
バス同乗中	6 人
自動車同乗中	2 人
自転車運転中	1 人
合 計	24 人

これらのうち、最初の犠牲は、昭和45年のタンザニアにおける二輪車運転中の事故である。また、最も最近の犠牲は、平成元年のマラウイにおける二輪車運転中の事故である。この間、最大の犠牲を数えたのは、昭和60年にタンザニアで発生したマラウイ派遣隊員を主とした1件6人死亡のバス事故である。他に1件3人死亡の自動車運転・同乗事故もホンデュラスで発生している。

(4) 事故発生に対する隊員認識

おおかたの隊員は、以上のような交通事故発生について、どのような認識をもっているのだろうか。前述したアンケートでは、事故発生の最大原因として、何があげられるかということもたずねている。回答者 786人のうち、「環境面の悪さ」と「隊員側不注意」をあげた割合が、ほぼ3割となっているほか、他者の無責任行動をあげるものも約2割となっている。

任国での交通事故の最大原因

事故原因	道路・交通状況の悪さ	他者の無責任行動	隊員不注意	その他	無回答	総計
数	243人	160	225	141	17	786
(%)	(30.9)	(20.4)	(28.6)	(17.9)	(2.2)	(100)

もとより交通事故は、自己の関わりと、道路交通環境や他者・車の行動とが複合した形で発生することが多いが、上記の結果からさらに細部にわたってたずねた回答では、女性が男性に比べ「道路・交通状況の悪さを最大原因にあげる割合が高い」。「他車の無責任行動をあげているものには、性別差がほとんどない」自転車利用者は「道路・交通の悪さをあげるものが最も多い」。二輪車利用者では「隊員の不注意」とする構成率が最も高く、事故発生を自省的にとらえる傾向がある。次いで「道路などの悪さ、無責任」の順といった結果がみられる。

なお、隊員は任国の道路・交通状況について、主なものとして以下のような意識をもつとともに、交通事故防止のための意識・心得・順守事項としては、同じく以下のような意見をアンケートで回答している。

任国の道路・交通状況に関する隊員の意識

- ◇現地ドライバーの運転を信用してはいけない。判断力、決断力、危機回避能力に欠ける。車優先意識が強く、一つのことに気をとられたり、他に注意が回らず、よそ見が多い。(電子機器・男・29)
- ◇現地ドライバーのマナーに問題が多い。日本の何倍かの注意力がないと、自分自身が守れない。(歯科医師・女・31)
- ◇道が広く直線で、速度感がつかめず、つい速度を超過してしまったり、自分の能力を過信してしまう。(自動車整備・男・30)
- ◇現地のマナーの悪さへの怒り、反発を抑えるのに、半年以上の期間が要る。
(建築製図・男・33)
- ◇現地車両の不備(方向指示器、ミラー、ライトが無いものなど)が目につく。
(栄養士・女・30)
- ◇現地ドライバーの行動予測が困難。(塗装・男・38)

事故防止のための意識・心得・順守事項

- ◇道路状況不良、車優先、マナー不良を認識して自己防衛を。自分の能力を過大評価しない。(電子機器・男・29)
- ◇原則として日本の法令を順守すべきである。誰にも注意される環境にない。自分自身にブレーキをかけないと……。現地の医療体制の貧弱さへの理解も。
(薬剤師・男・28)
- ◇交通事故による受傷はバカラシイこと。常に自分を戒めて安全に心がけている。
(映画・男・31)
- ◇事故にあわない知恵をもつ。必要以外に乗らない。運転時に事故の可能性を考える。大型車両に近寄らない。(電気機器・男・40)
- ◇常に周囲の状況(前方、両側、後方)を見ながら走る。どんな出来事にも対処できるように速度の抑制も。(電子機器・男・28)
- ◇自己規制、ゆったりした気持ちで。(野菜・男・22)
- ◇体調の悪い時は乗らない。速度抑制を。(薬剤士・女・29)
- ◇慎重で、いつでも止まれる運転を。(助産婦・女・35)
- ◇飲酒、わき見などの自己規制で、かなりの事故が抑止できる。
(臨床検査技師・女・28)
- ◇自分で自分の身を守る。飲酒運転をしない。運転に集中する。予測と判断を大切に。
(電話交換器・男・31)
- ◇安全は、個人の意識・自覚の問題。(農業土木・男・23) (体育・女・30)
(薬剤士・女・29) (水質検査・男・29) (船舶機関・男・27)
- ◇急がず、あわてず、注意して→日常生活と同じ。(建設設計・男・33)
- ◇自分のレベルをキチンと守る。速度抑制と安全確認をていねいに。
(野菜・男・22)
- ◇責任はすべて自分にあるという気持ちがあれば事故は減る。
(浄水場機械・男・36)
- ◇事故の恐ろしさの認識不足。恐ろしさをすぐ忘れる。(無線器・男・26)

3 派遣前と任国での交通安全対策

まずここでは、隊員候補生に対する二つの訓練所での交通安全対策実施状況を見てみる。続いて、在外事務所調整員や交通安全委員会委員など隊員自身の声に基づき、任国における具体的な対策の実施状況と、今なお抱える課題についても述べる。さらには、各国を巡回して行っている交通安全指導の状況について記述する。

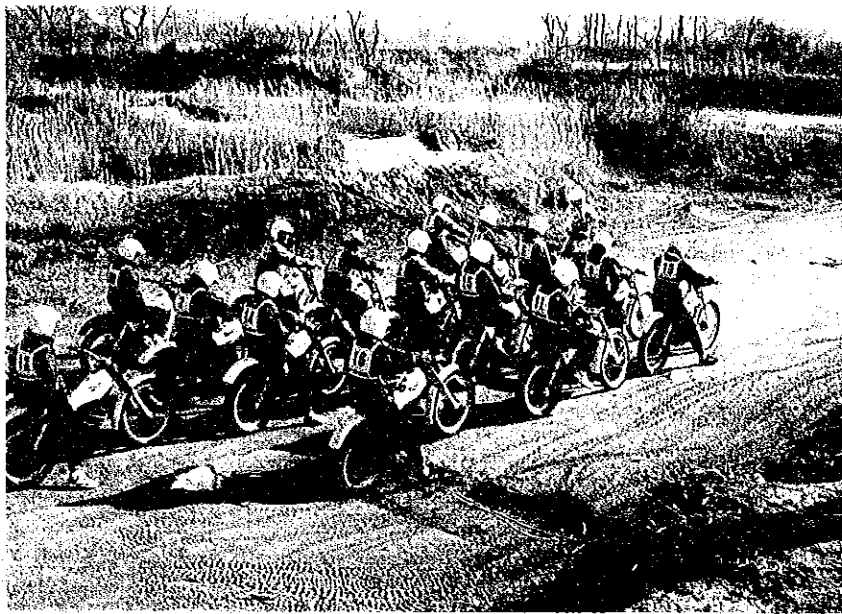
(1) 訓練所における対策

青年海外協力隊事務局統括のもと、東京都渋谷区の広尾訓練所及び長野県駒ヶ根市の駒ヶ根訓練所における具体的な交通安全対策の内容と現状は別表のとおりである。両訓練所においては、OD式安全性テスト及び交通安全講座（座学及び実技）の実施を中心に恒常的な対策を進めている。これらの中では、交通事故体験者である先輩隊員を講師に、任国別の交通安全ガイダンスを行ったり、隊員候補生（職種・自動車整備）が講師になったの単車整備講習、自転車乗車練習が取り入れられるなど、常に問題点を抽出しながら、より効果的なものとするための努力が行われている。もとより、派遣国での隊員としての交通安全達成を意図して実施されているのはいうまでもない。

訓練所における『交通安全対策の内容と現状』

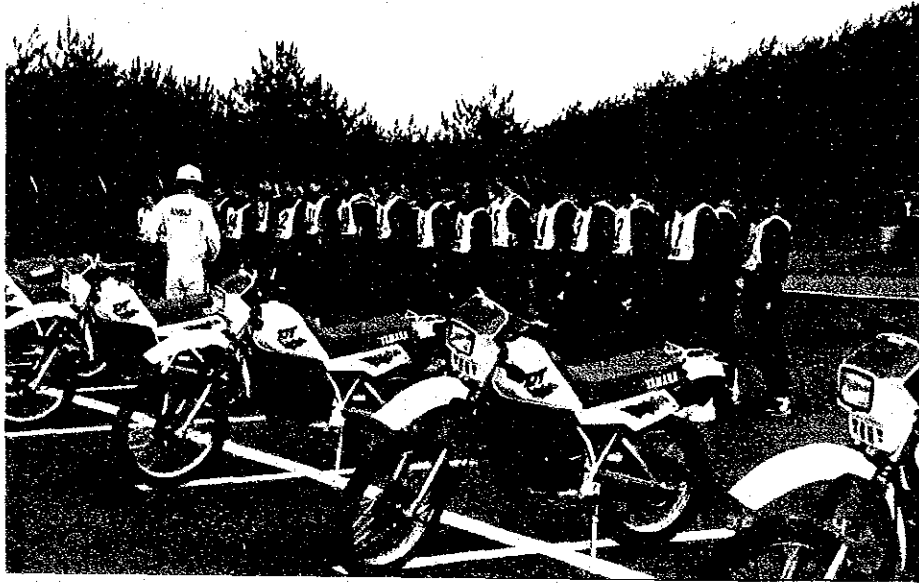
実施項目	広尾訓練所		駒ヶ根訓練所		
	内容	備考	内容	備考	
自動車運転記録証明書	入所時ガイダンスにて回収	運転免許証保持者（除く原付免許証のみ保持者）	入所時ガイダンスにて回収	運転免許証保持者（除く原付免許証のみ保持者）	
OD式安全性テスト	備電腦より職員の方に出向していただき、説明等を含めて実施	交通安全関係以外でも生活指導等に活用	テープ指示による実施	交通安全関係以外でも生活指導等に活用	
自転車乗車練習	特になし		不慣れな候補生に指導及び練習を実施	練習後、乗車が可能となっている	
生活技法研究（野外訓練）	自動車整備士隊員候補生による自転車・二輪車の基礎整備講習（パンク修理等）	好評であるが、講師が必ずしも存在するとは限らない	自動車整備士隊員候補生による自転車・二輪車の基礎整備講習（パンク修理等）	好評であるが、講師が必ずしも存在するとは限らない	
任国事情	各国担当職員による一般的な任国交通事情の説明	必要最低限のみ	各国担当職員による一般的な任国交通事情の説明	必要最低限のみ	
交通安全講座	ガイダンス	交通安全講座の意義・実施説明	交通安全講座の意義・実施説明		
	OD式安全性テストの解説	備電腦による解説及び留意点等の説明	備電腦による解説及び留意点等の説明		
	事故事例紹介	過去の協力隊における重大事故事例を紹介	海外交通事故事例研究・交通安全ハンドブックの使用	過去の協力隊における重大事故事例を紹介	海外交通事故事例研究・交通安全ハンドブックの使用
	交通安全に関するアンケート調査の結果から	交通事故の実態等についての講義	海外交通事故事例研究・交通安全ハンドブックの使用	交通事故の実態等についての講義	海外交通事故事例研究・交通安全ハンドブックの使用
	任国交通事情及び二輪車の特性について	事務局委託の二輪車専門家による経験を生かした交通事情及び運転技術面に関する講義	海外交通事故事例研究・交通安全ハンドブック・スライドの使用	事務局委託の二輪車専門家による経験を生かした交通事情及び運転技術面に関する講義	海外交通事故事例研究・交通安全ハンドブック・スライドの使用
	映画鑑賞	交通安全意識向上のための映画上映	自動車工業振興会よりフィルムを借用	交通安全意識向上のための映画上映	自動車工業振興会よりフィルムを借用
	任国別交通事情	各国別のOB、OG等による交通事情に焦点を合わせた事故事例・体験等についての講義	事故体験者等、任国の交通事情に詳しいOB、OGの人選	各国別のOB、OG等による交通事情に焦点を合わせた事故事例・体験等についての講義	事故体験者等、任国の交通事情に詳しいOB、OGの人選
実技・整備関係	免許証種類・経験を考慮してのクラス分けによるオン/オフロードの運転練習及び、基礎整備講習（パンク修理・キャブレター関係・ブレーキ関係・チェーン調整法など）	埼玉県ホンダ交通教育センターレインボーにて実施	免許証種類・経験を考慮してのクラス分けによるオン/オフロードの運転練習及び、基礎整備講習（パンク修理・キャブレター関係・ブレーキ関係・チェーン調整法など）	静岡県ヤマハテクニカルセンターにて実施	

※実施項目は時系列的に配置



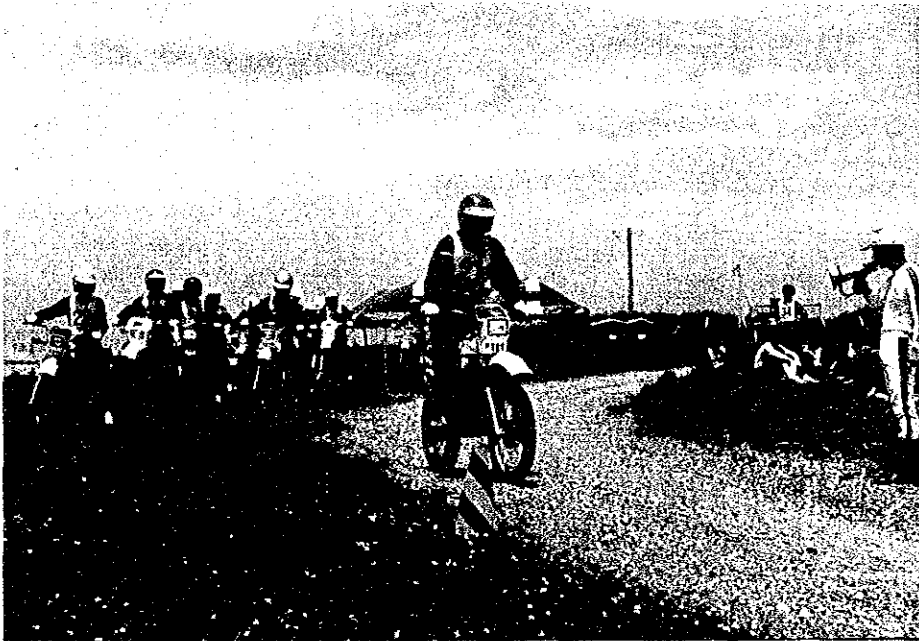
二輪車技能実技講習の状況（広尾訓練所）
「埼玉県・交通教育センター<レインボー>」





二輪車技能実技講習の状況（駒ヶ根訓練所）

「静岡県・ヤマハテクニカルセンター」（浜岡テストコース）



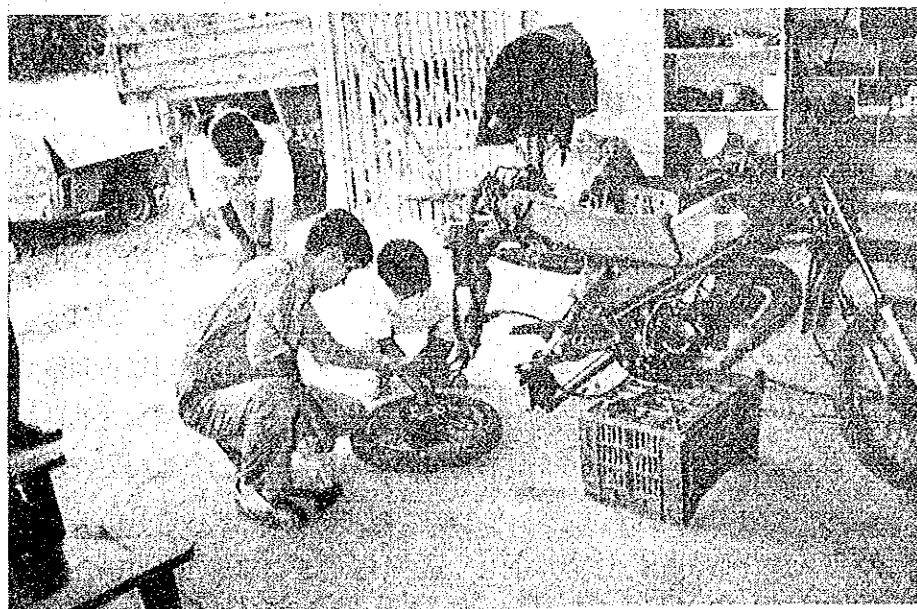
(2) 在外事務所における対策

それぞれの任国では、交通安全委員会への主体的な隊員参加のもと、伝統的かつ特徴的な形で交通安全対策を実施している。たとえば、新隊員が任国到着後、空港から殉職隊員の慰霊碑（事故現場）参拝に直行するということもある。また、二輪車貸与を受けている隊員にとどまらず、隊員全体で交通安全委員会を組織。隊員総会などには歩行に際しての失敗談や自転車利用上でのトラブルも体験発表しながら、交通安全意識を途切れさせず、その意識が隊員間で共有化できるように配慮しているところもある。

これら在外事務所の交通安全対策推進は、一般的には二輪車貸与担当の調整員を中心に行われているが、特に近年は、事務所責任者自らが強い意欲をもち、さらに、医療担当ほかの調整員や他のスタッフ、現地採用職員までもが一体的になって交通安全問題に取り組んでいると委嘱調査・研究者から報告されている。

これらの状況をセネガルにおける例でみる。その主要な安全対策項目と、単車貸与隊員に対する規則を示すと以下ようになる。また、同国の単車整備講習の状況を写真で示す。同様に、トンガにおける状況を以下に示す。

なお、秩序ある利用と交通事故防止などを目的に、青年海外協力隊では統括的な「単車の貸与基準・使用規定について」と、「車両の貸与について」（四輪車）の規定が設けられている（第IV編参照）。前者については、単車の貸与基準、単車の使用規定、単車貸与の手続き、単車の管理（経費、整備）となっており、後者は在外事務所及びプロジェクト用車両についての規定が述べられているもの。隊員は、二輪車、四輪車とを問わず、私有車は認められていない。



交通安全委員による単車整備講習（セネガル）

—「緑のプロジェクト」ジャハオ苗畑内ガレージで—

交通安全対策の内容と現状（セネガル）

◎バイク

着任時	着任時オリエンテーションにて、セネガルの交通事情、過去のセネガル隊員の事故例紹介
貸与申請	「単車申請付属書」「隊員任地交通事情調査」「隊員任地生活圏略図」「車両貸与誓約書」および「活動報告書」を提出。それらを基に事務所が貸与を判断。
貸与条件	上記書類提出。 セネガル単車免許の取得。（125cc以下） 隊員の交通安全委員会による、実技・整備の講習を受講（時期、その他の都合で貸与後に行う場合もある）。
貸与後	単車月報の提出。 毎月配布の事務所だよりにて再々安全運転を喚起。 バイクによる州外移動禁止。
違反者の処分	ケースにより異なるが、2人乗りやノーヘルメットの場合、バイク3ヶ月貸与停止。2回目以降は貸与中止。
その他	諸規定別添。（着任時オリエンテーションの際に配布） 全単車に保険を掛ける。（事務所負担）

◎車両

・車両運転に関しては、現在、緑の推進協力プロジェクト所属の2隊員（自動車整備、村落開発普及員）のみ許可している。

運転に際しては

- ・セネガル自動車免許の取得。
- ・業務以外の運転禁止。
- ・州外移動禁止。（業務上やむを得ず州外に移動する際には、事前に事務所の許可を得る）
- ・運転日報の提出。

等義務づけている。

単車使用隊員各位

単車貸与に伴う規則

セネガル交通安全委員会

JICAセネガル事務所

1 交通安全法規（道路交通法）を守ること

*法規についてはガイドブックを読むこと：CODE ROUSSEAU

*海外交通安全ハンドブックに準ずる。：青年海外協力隊発行 青表紙の本

主な取り決め事項

- 1) ヘルメットの着用厳守（道路交通法においても違反となる）。
- 2) 飲酒運転の禁止（同上）。
- 3) スピードを控え安全運転を心がける。
- 4) 二人乗りの禁止（安全対策上の問題、また貸与本来の性質から必要を認めない）。
- 5) 任地（州内）以外での使用は原則禁止。ただし、必要ある場合は、事前に理由を明記の上、事務所に申請し、承認を得ること。
- 6) 夜間運転の自粛、深夜運転の禁止。（PM 11:00以降）
安全対策上ならびに貸与本来の性質上、必要を認めない。
- 7) 任国外（セネガル国外）の使用禁止。
- 8) 運転に当たっては、適切な服装を着用のこと。
*風によってバタつかない、肌の露出の少ないもの。すなわち手袋の着用、長袖、長ズボン、靴を着用のこと。サンダル履き、短パンは禁止。
- 9) 日常の点検整備（運転前、定期整備など）を怠らないこと。
- 10) 単車の改造禁止
*むやみな部品の取り付け取り外しの禁止（キャリアは原則として禁止）
但し、安全上やむを得ない場合（例えば、体格的に足が地面につきにくく運行が危険な場合など）、その旨事務所に申し出、承認を得れば、改良は可とする。
- 11) 使用許可者以外の運転禁止。
貸与された単車は、本人のみの使用とし、他の隊員には貸さない、また他の単車に乗らないように。（必要な場合、事務所に申請）
- 12) 単車使用月報の提出を怠らないこと。
単車月報には、単車番号、走行距離（月間／累計）を忘れずに書くこと。

以上の事項に違反が認められた場合は、事務所の判断により貸与の取り消し、場合によっては、任期短縮等の処分があります。

2 単車の運転免許取得について

取得に関しては「セネガル国自動車運転免許の取得について」を参照のこと。1日も早い免許の取得を。

国際免許失効者（無免許者）、免許取得に時間のかかる場合、或いは取りにいかうとしない場合は、貸与を認めない。

3 所要経費について

1) スペアパーツ（消耗部品）

消耗部品（主に、以下の部品）は、事務所側が支援経費にて負担する。

ピストン及びピストンリング、エアエレメント（洗浄不能となったら）、スピリットピン（割りピン）、スプロケット（前・後）、チェーン、プレーキシュー（ライニング）、タイヤ、チューブ、各種ワイヤ類、バルブ類、ヒューズ、プラグ、各オイルシール、パッキング、ガスケット類、バッテリー。

なお、これらの交換については、あくまで通常走行による経年損傷によって発生した場合のものであり、その他の場合（事故、無謀運転等）は、始末書及び部品の使用許可願いの提出の他、場合によっては罰則がある。

2) 隊員の負担となるもの

ガソリン代

但し、業務で長距離を乗る隊員には、配属先の承認と共に申請すれば、以下の範囲で、事務所が一部負担する。

対象走行距離：月間 600km以上、1300km以下 燃費25km/ℓで計算

3) その他の経費

保険料、道路税については事務所側で負担する。

4 単車の交換時期について

単車の交換時期については、何年・何万kmという定め方はしない。使用車の乗り方、整備状況、また月々の走行距離、任地の道路状況によって差が出るからである。

しかし、JICAの資料によると車の場合、5年・10万kmが一応の減価償却の目安となっている。単車にそのまま流用するのは無理があるが、通常4年もしくは5万kmが目安だろう。しかし、前記のとおり、隊員の使い方に大きく左右される場合が多いので、現在使用している単車が、継続して使用可能か、また次期交替隊員への引き継ぎが可能であるかを各自判断の上、早めに事務所に申請すること。（単車購入には時間がかかる）後は、事務所の判断による。

交通安全対策の内容と現状（トンガ）

トンガにおいて、3年前、誰も考えもしなかった単車での死亡事故がおきております。現在、その様子を知る隊員はいません。隊員自身の交通安全に対する心構えが大切だと常に考えています。トンガ王国事務所としての具体的な交通安全対策は、およそ以下の通りです。

- 1 毎月1回、隊員連絡会を開き、その際、単車および自転車の整備点検を行う（離島隊員の連絡会は四半期に1回）。
- 2 新隊員がトンガ到着後、故死亡事故隊員の事故現場へ行き、慰霊を行うと同時に、事故の説明をして隊員自身の交通安全に対する認識を深める。交通安全委員会による新隊員のための交通安全ハンドブック説明会および調整員からの単車・自転車貸与基準の説明。
- 3 隊員総会において交通安全に対する再認識。および交通安全委員の選出。
- 4 故死亡事故隊員の命日と8月15日には、慰霊碑の清掃および供養行事を行い、隊員自身の交通安全に対する認識を高める。

(3) 交通安全委員会の仕組みと活動

派遣国において、二輪車貸与が行われているところでは、ほぼすべてで交通安全委員会が組織されている。これは、在外事務所の指導監督のもとに、隊員が自主的に組織しているものである。その仕組みや活動は、隊員派遣規模、二輪車貸与率、当該国の道路交通環境などを勘案した形でさまざまに行われているが、特にここ数年、いずれの派遣国においても熱心な活動が進められている。

たとえば、独自の「交通安全ハンドブック」を作成しているところもある（ケニアなど）。その中では、委員会の基本活動、順守事項とその罰則、講習会等出席に関する隊員の義務などの取り決め諸規定のほか、現地免許取得方法、任国交通事情、貸与二輪車の整備方法、その部品購入場所案内などまでも網羅されている。

また、いずれの同委員会でも、定期的・地域的に会合を持って、たとえばグループ討議などをおして発生事故の事例研究を行い、意識付けや動機付けが図られているほか、二輪車実技研修や整備講習などには特に力を入れており、新隊員の二輪車貸与問題に関しても、委員会が主体的に取り組むなどの活発な活動が行われている。

さらに、隊員だよりや交通安全ニュースなどが発行されている例も多く、その中では事故トラブル惹起者が率直に反省する言葉が記述されていることもある。これら交通安全委員会の中心になっているのは、伝統的に自動車整備の職種で派遣されている隊員であり、二輪車の整備及び乗り方講習の指導者を務めるなど、本来の協力活動に加え、仲間のためにも献身的な活動を行って特筆される。

パラグアイ、ブータン、ガーナの3カ国における交通安全委員会の仕組みと活動は以下のとおりである。

交通安全委員会の仕組みと活動（パラグアイ）

パラグアイにおける隊員組織・交通安全委員会は単車貸与隊員を中心として、自転車使用隊員も含めた車両使用隊員の、交通安全意識の向上と、正しい車両の使い方の普及、及び隊員の交通事故撲滅を目標に掲げ活動している。

その構成は単車貸与者から成り立っており、貸与者は全任期を通じて最低1回（一期六か月）は委員として委員会のメンバーとなる。人数はおおよそ8～10人程度である。

1991年現在におけるパラグアイ青年海外協力隊交通安全委員会（以後単に交通安全委員会）の活動内容は、

- 1 新隊員に対して行っている単車整備・乗車講習。
- 2 貸与中の隊員の任地を訪問して使用状況の確認とアドバイスを行う定期巡回指導
- 3 貸与予定車両の整備に関する業務・作業一般とに要約できる。

以下に、各項目ごとの詳細を記述する。

1 単車整備・乗車講習

パラグアイに赴任した隊員は任地赴任後数か月の後に、仕事・生活の状況から単車使用の必要を感じた場合、パラグアイ隊員事務所へ「単車貸与申請書」を提出する。その申請書を事務所側の担当調整員が検討し、単車使用の必要性が認められた隊員に対して「単車講習会」と称され、交通安全委員会が企画・立案して行なっている整備・乗車一般講習会及び任国における交通安全についてのディスカッションなどに参加する。

整備講習 任地での単車使用に関して、発生すると思われるトラブルに対応できるように知識・技術を高めるとともに、単車の基本構造・走行にいたるまでの仕組みなども覚えてもらう。

整備項目としては、以下のようなものが挙げられる。

ブレーキ整備、キャブレターの分解清掃、シリンダー・リードバルブのメンテナンス、・ピストンリングの交換、マフラーのメンテナンス、電装類（ヘッドライト・方向指示器など）のメンテナンス、チェーン・スプロケット交換、スポークのメンテナンス、車体まわり全般のメンテナンス、日常点検項目・日常整備項目（オイル交換、チェーン張り、ライトバルブの交換、転倒後の対処法など）。

乗車講習 日本と違う道路状況や、交通状況を体で覚えてもらう事を目標にしている。

また同時に、貸与予定者の運転能力の確認を行い、運転技術の向上も狙っている。

講習項目・練習内容は以下のようなになる。

円滑な発進・走行・変速・制動、砂地の走り方、危険回避のセオリー、坂道での発進・停止・方向変換及び正しい運転姿勢など。

交通安全 現在単車貸与を受けている隊員による経験談と、貸与対象者の目で見たと
討論会 地の交通状況の発表をもとに参加者全員で、交通安全を目指すため、つまり自分の身を守るためにはどうしたら良いかを話し合う。

その他 その他のパラグアイにおける運転免許・ナンバーの取得法の説明、隊員事務所に
関わる事務手続き一般の説明等も同時に行っている。

なお、この講習会は年4回開催を原則とし、第1回目は赴任後三か月以上たった後に行なっている。というのは赴任後の状況把握に二か月の時間は最低必要であるとの考えからである。

また、貸与までに最低2回の講習を受けてもらうことにしている。

2 定期巡回指導

年間2回、隊員事務所の要請を受けて単車貸与隊員の任地を訪問し、使用状況の確認と専用工具を必要とする整備、任地の交通状況調査などを行う。整備に関しては、事前に巡回対象隊員に単車の状態を聞くなどして下準備（部品の用意、工具の準備等）をして出かけている。しかし、年間2回の巡回では行き届かない部分が多く今後は任地を大まかなブロックに分け、リーダーを決めて近いもの同士で連絡を取り合い状況を改善していくようなシステムも考えていかなければならない。

3 貸与予定車両に関する整備・一般業務

現在、貸与予定車両に関しては、主として交通安全委員会のメンバーが、基本的な整備を担当している。しかし単車整備の心得のある隊員が少なく、委員会のメンバー以外の隊員にも協力をお願いしている。また、心得の無い隊員に対して、貸与予定車両の整備が出来るほどの技術を身に付けてもらうように、日頃から単車整備についての説明も行っている。

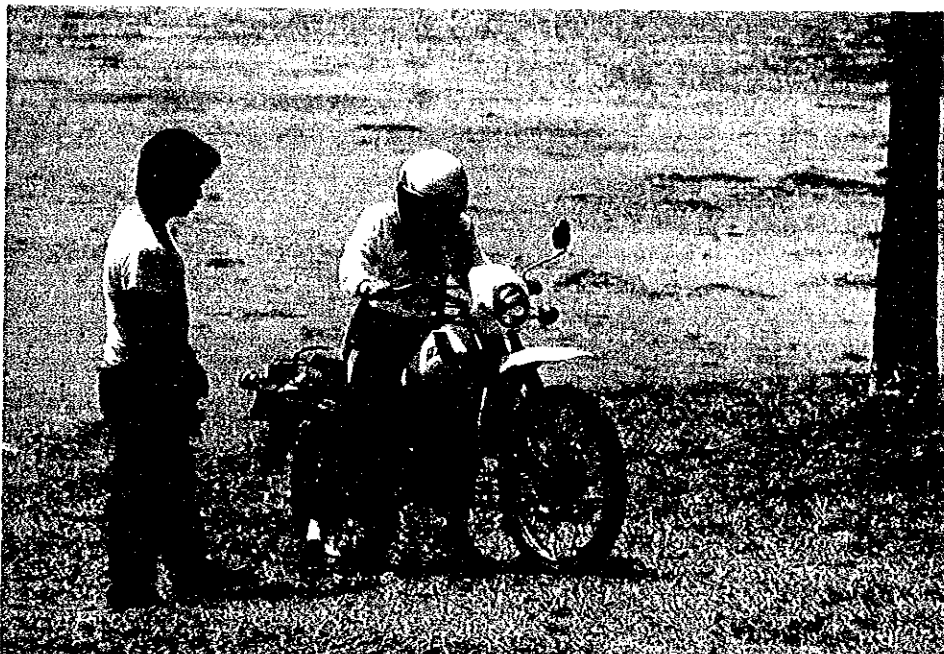
4 その他

新隊員到着時の「赴任オリエンテーション」において、交通安全委員会の構成・仕事の内容などの説明、及び単車貸与に関与すること全般の解説を行っている。

(西室康二・交通安全委員会委員長 平成2年1次隊・植林)



整備講習会の状況（車両説明）など（パラグアイ）



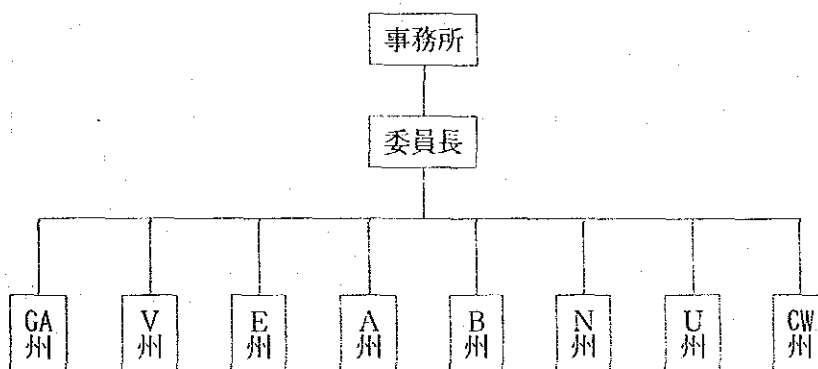
単車講習会の状況（坂道発進の練習）（パラグアイ）

交通安全委員会の仕組みと活動（ガーナ）

当国においても、交通安全に対する認識は十分理解しており、事務所、隊員が一体となって努力している。以下は当国における交通安全委員会の仕組みと活動である。

1 仕組み

事務所が中心となり、隊員により構成されている。隊員総会時に各州（ガーナは10州）より二人選出され、前期と後期、それぞれ6か月間の任期となり、委員長は自動車整備隊員にお願いしている。



GA グレートアクラ、V ボルタ、E イースタン、A アシャンティ、B ブロ
ンゴアファホ、N ノーザン、CW セントラル、ウエスタン（隊員数少数のため、
2州統合）

2 活動

定例交通安全委員会開催（2か月毎）
各地での単車貸与予定者への練習指導
交通事故例報告及びケーススタディ（隊員総会時）
単車整備出張（遠方単車貸与者）

以上が主な活動内容である。

：定例交通安全委員会では、一般に発生している事故報告（勿論、隊員も含む）、その地方の現在における道路状況等の意見交換を行い、重要な件に関しては隔月に発