

行している隊員機関誌に掲載中。

- ： 単車練習指導は、各地方の交通事情を考慮に入れ、十分な実技練習を行わせている。
- ： 隊員総会時に、過去1年間に発生した事故をもとにして、隊員自身による事故報告、それに関しての対策及び意見交換を行う。
- ： 単車整備出張は、整備不良による重大事故防止のため、委員長を中心に1年間に1回、特に遠方隊員に重点をおいて行っている。

### 3 今後への決意

平成3年4月以降、我々の努力不足か、やはり数件の事故が発生している。今後は、これ以上の努力が必要なことは言うまでもない。隊員一人一人への喚起を強化するとともに、無事に隊員活動が終了し帰国できるように努力する。

#### 交通安全委員会の仕組みと活動（ブータン）

平成3年11月現在、ブータンで活動している隊員は23名で国内3か所に分散している。首都ティンプーに16名（バイク使用3名）、東部カングルンに4名（バイク使用2名）、西部パロに3名（バイク使用3名）である。

交通安全委員会はバイクを使用している隊員で構成され、年2回（1月、7月）の隊員会議の際に合同の会議を行っている。

会議の内容は、現地の事故例の検討（幸いに隊員の事故例はゼロ）、注意事項の徹底、バイクの整備点検を一緒に行ったり、新たにバイクを使用する隊員と一緒に地区内を走り運転技術のトレーニングを行っている。

現在、交通安全委員会の課題は、貸与されている日本製50CCのバイクが坂道の多いブータンの道路状況に適応せず、かなり無理をして使用しているために、日本国内では考えられないような部品の消耗が見られ、大事故につながる危険性があるため適切な機種の見直しを関係機関に要望することである。

#### (4) 交通安全委員会の活動成果と課題

これまでの交通安全委員会の活動について、派遣国の調整員や交通安全委員らはどのようにとらえているのだろうか。また、状況変化などによる新たな問題意識はないのだろうか。その活動成果と今後の課題について、以下のようにマレーシア、ヴェヌアツ、モロッコ、ケニア、ドミニカ、パプアニューギニア、ネパール、ニジェールからの意見

を掲載する。この中で特に目立つのは、単車をめぐるさまざまな意見である。たとえば、山岳国であるネパールからは、現地の道路事情と協力活動に適した車両（二輪車）の貸与を求める意見が寄せられている。この車両問題については、当該研究会でも重要テーマとなってきたもので、たとえば、貸与する二輪車を原則的に50cc車に限定している点に関して、隊員及び在外事務所担当者等からの「見直す必要がある」といったこれまでの意見を受けて調査研究が進められてきたところである。

車両問題調査研究の中では、一部の国で試行的あるいは特例的に用いられている50cc以上の二輪車の使用実態把握、発生事故との関連問題にとどまらず、広く貸与二輪車全体についても、その使用目的及び走行距離などの実態把握に努め、「安全かつ充実した活動ができるために」という方向に沿って、その妥当性を求めるべく基礎調査を進めているところである。

さらにニジェールからは、明文化された貸与基準がある中で、仮にその基準が満たされているような場合であっても、運転適性や現地生活への適応性などを総合的に考えた結果、「やはりまだ危険性が残る」といった在外事務所の判断により、隊員にとって矛盾・不満が生じるような単車貸与に関しての赤裸々に綴られた意見がみられるところとなっている。もし、矛盾・不満のないよう希望に沿い、明文化された基準のみにしたがって貸与が行われた場合、そこには過去の尊い隊員殉職の教訓があまりにも大きくのしかかってくる。

いずれにしても、隊員が隊員に対しボランティア精神を発揮して整備講習会などを実施している場合や、先輩隊員から「安全精神」を受け継いで事故防止に努めているところなど、協力隊員の交通安全にかける意識は十分に高い。

八つの派遣国から寄せられた交通安全委員会の活動成果、抱える課題などは以下のとおりである。

#### 1)新隊員への交通安全講座も（マレーシア）

マレーシア交通安全委員会は昭和60年に発足しています。現在まで次のような活動を行ってきました。

##### ①単車整備マニュアルの作成

昭和60年当時、50ccソフトバイクを貸与単車として購入しましたが、これの修理・整備について当国の一般整備工場では未熟であったため、簡単な整備マニュアルを作成し、隊員自身による保安全管理に供しました。

##### ②単車貸与隊員に対する任地巡回指導

当国は地方の入植地などの道路状況の悪い地域で幼稚園教諭・手工芸・保母等、女性隊員が多く活躍しています。単車の整備・走行法についての知識・技能に不安があることから、定期的に交通安全委員による各隊員任地の巡回を行い、軽修理をも併せ

日常点検・道路状況に応じた走行などの指導を行っています。これは、メカに弱い女性隊員には好評で今後とも継続していく所存です。

### ③新隊員への交通安全講座

新隊員赴任時のオリエンテーションの一環として、当国の交通事情・免許取得方法・道路標識の日本との違い等について各委員が講義をします。併せて実際に単車の実技テストを行い、これは後に単車貸与する際の技能の見極めに役立っています。また現在、当国二輪免許を持たない者には単車貸与していませんので免許取得方法の説明は重要です。当国の場合、東マレーシア・西マレーシアと交通・道路状況、その他さまざまな面で相違がありますので、この交通安全講座および前記の巡回指導とも西マ・東マ各々独自に計画を立て実施しています。

以上が主な活動内容ですが、この他、隊員が一堂に会する機会（健康診断時など）を利用して整備講習等も適宜行っています。ただし今後、単車貸与隊員が漸減し、自転車貸与が増加しますが、これについての安全対策が必要となってきています。

（勝保祐二・調整員）

### 2)全隊員9人がメンバーで（ヴァヌアツ）

ヴァヌアツの交通安全委員会は隊員数が現在9人と少ないため、隊員全員がその構成員となっており、その中から選ばれた交通安全委員長が交通安全委員会活動のまとめ役をしています。しかし、委員長は活動のまとめ役であって、あくまでもその活動の中心にいるのは隊員一人一人です。

これまでのところ、ヴァヌアツ交通安全委員会は年2回の隊員会議の際に、隊員全員がそれぞれの任地での交通事情や各自の交通安全に対する認識、心がけなどを話し合っており、お互いに交通安全意識を喚起してきました。同じ国でも場所により交通事情が異なることはよくありますが、ここヴァヌアツでも首都とそれ以外の地域とでは交通事情が異なります。

首都は舗装道路が多く路面状況は比較的良いが、交通量も多く、一方他地域では交通量が少ない反面、道路の路面状況が非常に悪くなっています。こうした情報を新たに派遣されて来た隊員に教えることも、交通安全委員会の重要な活動の一つとなっています。この他に、単車部品の管理を行っています。委員会があることで隊員各自の意識の面で交通安全に役立っていると思います。

当国では幸い、これまで隊員が関係した人身事故が発生していません。そのためか、隊員各自が交通安全対策に関して楽観的な気分になっているきらいがあります。隊員会議での交通安全委員会の際には、隊員各自に交通安全対策に関する一層の注意を促して行く必要があると思います。

また、小職をはじめ隊員内にバイクの運転や整備に関して専門的な知識・技術を持

つ者がおらず、隊員の運転や管理の技術の底上げが困難なことが、問題としてあります。こうした面で専門家の巡回指導により単車貸与隊員の技術向上を図るとともに、隊員の事故例を説明することにより、交通安全対策を身近に感じさせ、一層の交通安全喚起が望まれるところとなっています。

(堀越仁志・調整員)

### 3)交通事情の撮影ビデオも使って(モロッコ)

当国に派遣中の協力隊員および事務所(協力隊担当者)で交通安全委員会を組織している。現在73名が派遣されているが、バス・タクシー等の交通機関が発達している。地方隊員はともかく、都市部に配属されている協力隊員は通勤等の業務上においても、単車以外の他の交通機関を利用できるという現実を考えれば、単車による事故を未然に防ぐためにも、都市部に配属されている協力隊員については、単車貸与問題を再度検討したい。

業務上必要のある協力隊員に単車を貸与する場合には、3か月間はまずモロッコの交通状況を観察し理解してもらう期間としている。それは、交通状況が日本とは異なるので、必然的に運転感覚も異なってくるからである。こういう国での運転では、どうしても運転のテクニックだけでなく、モロッコ人の運転モラルについても観察してもらう期間が必要である。その後は、交通安全委員立ち会いのもとに試験を行って合格した後に単車を貸与する方針であり、今後もその方針を進めたい。

実技だが、単車運転テクニックについては、今まで講習会等を開催するなどあまり実施しておらず、各隊員の自己流の運転になりがちであった。これは運転する上では危険なので、今後は、先般の岩淵交通安全委員による巡回指導等の内容を積極的に取り入れ充実を図りたい。

整備については、今まで年2回、協力隊員連絡所において講習会を開催し、自動車整備隊員の協力を得て、基本的な整備は隊員各自でできるようにするという目標を掲げて行っている。また今後はこれに加えて、年2～3回の割合で自動車整備隊員(交通安全委員)に協力を依頼し、協力隊員の各任地での単車の巡回整備指導を考えている。

さらに、今までは視聴覚機材を利用して交通安全意識を向上させることが、あまりされてこなかった点に鑑み、今後は、ビデオを利用した交通安全ビデオの上映などを積極的に進めたい。これについては、すでに首都ラバト市内の交通状況のビデオを作成し、交通安全講習会で上映して交通安全の意識高揚に役立てている。協力隊員の間では今まで感じていなかったことが、ビデオ上映後には、特に交差点などではもっと細心の注意を必要とすることが理解されるなど、様々な交通安全の意識が生まれてきている。

よって今後は、実技、整備と、ビデオを利用した啓蒙活動の三点で活動を進めていきたい。

(末藤俊寿・調整員)

#### 4) 隊員の「マタツ同乗事故」が多い (ケニア)

たくさんの荷物を抱えた人々。トラックを改造、ハデにペイントしたマタツが、定員をはるかにオーバーする人達を飲み込んで行く。コンダクターの叫び。クラクション。ディスコミュージックを一杯に鳴らし、黒煙とマフラーのけたたましい音と共に走り去って行く。マタツと呼ばれる一般乗合バスの乗り場風景である。このマタツは、一般の人達の重要な生活の足なのである。

しかしこのマタツ、非常に事故が多い。ケニアの交通事故による死亡者数、年間約2千人。毎日のように新聞には事故の記事が載り、その過半数はマタツによる事故である。そして多くの隊員がマタツ同乗中に事故に遭遇している。幸い死亡事故には至っていないが、負傷した隊員がいるのは事実である。

また、隊員の多くには業務または日常の足として単車が貸与されている。単車を貸与された隊員の中でも、運転技術が未熟な者、単車整備は人任せの者、えてしてそんな隊員がトラブルに巻き込まれる事が多いようである。

そこに隊員自身が組織する、ケニア交通安全委員会が存在する。単車の管理、隊員に対しての交通安全に関する指導、運転・整備技術の指導等を行っている。また各地区別に年2回の講習会、巡回指導。年1回の交通安全委員会による会議では、隊員の関わった事故を分析し、今後の事故防止に役立ててもらっている。しかし、委員会の存在にも拘わらず隊員の事故は無くなることはない。そこでこれからの私達の活動としては、交通機関使用の際の注意事項の配布とその励行、単車貸与に関する規定の見直し及び指導の徹底を中心に活動を行う予定である。

隊員の2年間の任期を事故に遭わず終了するという事は、難しくもあり易い事でもあるように思う。それにはまず隊員自身はその任国の事情を知り、細心の注意を払い、日々の交通安全をどのように考え、心掛けるかにかかっているのではないだろうか。

(交通安全委員会委員)

#### 5) 先輩隊員から聞き、受け継いで (ドミニカ)

ドミニカ共和国の交通安全委員会のこれまでの活動成果と言え、ドミニカは今年で協力隊派遣6年目を迎えるが、お陰様で死者はおろか、ほんの小さな事故と言えるものですら発生していないという事に尽きる。それはひとえに先輩隊員一人一人が、任国(異文化)での交通安全というものを自らのものとして受け止め、JICA事務

所と一体となりその活動を進めて来た賜物であると理解している。私も今年（平成3年）9月よりこの委員会の委員長となって間も無いが、私自身が今まで経験したもの、また先輩隊員から聞き、受け継いで来ているもの等、私の知る範囲について紹介したいと思う。

まず新隊員到着時、オリエンテーション期間を利用し、まだ各任地へと移動する前に交通安全講習会を行っている。これは単車貸与予定者のみならず新隊員全員が対象で行われ、この国の交通事情とそのシステムについての注意点等が先輩隊員から示される。その後、実際に単車を使用して運行前点検及び簡単なメンテナンスについて学ぶ事になる。単車貸与時の整備講習会については貸与を受ける者の義務であり、また未経験者への貸与については、委員会委員、担当調整員立ち会いのもとで貸与実技試験等も行われている。

点検や単純な整備、パンクの修理については、隊員自身や地方の修理屋でも比較的問題はないようだが、エンジン回りや部品の交換等についてはまだ地方のドミニカ人メカニックを信頼出来ない場合が多く、また、この国で一般に入手可能なオリジナル部品＝スプロケット、クラッチレバー等については入手可能な部品を加工・修正して交換などを行っている。

以上の事については自動車整備隊員をはじめ単車に詳しい隊員によって行われており、隊員自身が隊員の為に行うボランティアとして、現在無くてはならないものとなっている。これら単車のメンテナンスを含め、安全に対する隊員同士の連帯感や情報交換が比較的取りやすいという事が、島国でありそれほど大きくはないこの国の特徴であると言えよう。

今年（平成3年）8月に単車貸与隊員念願の新車が到着し、単車整備状況などについても今のところ特に問題は無いわけだが、今まで先輩隊員の方々が築いてきたものに加え、過去の問題点等をケーススタディとし、「安全は何よりも優先する」という姿勢で今後の交通安全委員会を取り組んで行きたいと考える。

（峰雪明久 交通安全委員会委員長・平成2年度2次隊・自動車整備）

#### 6) 運転者教育システムの確立を（パプアニューギニア）

私が活動するこの国では、隊員を取り巻く環境は厳しく、数多くの問題を抱えており、その中でも私が最も問題とし、改善しなければならないと思う点は運転者の教育システムの確立です。

この国では、日本のように、初心者が交通社会に円滑に参入できるための交通法規や一般知識、技能を教育する体制・施設がなく、18歳以上であれば誰でも試験を受けただけで運転免許を手にすることができます。そのために、知識・技能ともに未熟な者を多く出し、交通社会全体の質の向上を遅らせる一因となっています。この国と派

遣隊員側との双方に、より有効な運転者教育システムの確立が望まれます。

私は安全とは自ら作り出すものと考えております。走行中、刻々と変化する状況の中で常に回りを観察し、情報を把握し的確な判断を下して次の動作に備える。つまり、「考える運転」をすることが結果的に自分の身を守り、安全を確保する上で重要だと考えております。

(松原庄平・平成2年度2次隊・自動車整備)

#### 7)こわれにくい二輪車の貸与を(ネパール)

私は自動車整備隊員である。そこで、整備をする側の者として一言いわせていただきたい。結論からいうと、なるべくこわれにくい車を任国では使用して欲しい。または、こわれても任地で修理が容易に行えるものであって欲しい。

わが任国ネパールでは、現在2ストロークの50ccと4ストローク110ccが使用されているが、2ストロークの車はよくオイル切れをおこして、エンジンが使用不可能になることが度々ある。使用者が気を付けていれば防げる故障ではあるが、それに比べれば、パワーは劣るものの4ストロークの方が格段にこわれにくいといっていいただろう。したがって、発展途上国では構造上の複雑さはあるが、2ストロークよりも4ストロークの方が断然よいと思われる。

山間部では登坂にパワーを要するので、100ccくらいの排気量は必要と思われるが、舗装道路が完備されている所では50cc程度でよい。スピードの出しすぎは重大事故につながりかねないからだ。以上のことを是非ご検討願いたい。

(米田直史・平成2年度2次隊・自動車整備)

#### 8)派遣前訓練を十分に(ニジェール)

現在ニジェール事務所には単車の在庫がない。平成2年2次隊を境に単車貸与基準の変更があったのか、それ以降の殆どの首都ニアメの隊員に対する貸与はされておらず自費で自転車を購入している状態である。しかし地方隊員は比較的簡単に貸与が許されておりここで生じた矛盾、不満は少なくない。関連して以下のようなことがある。

隊次・任地に関係なく貸与基準を明確にし、それを公表すること。それぞれ隊員に貸与可否講習結果を公表し、単車貸与なのか自転車“貸与”なのかははっきりさせること。在庫単車・自転車は常時確保しておくこと。自転車も自費購入ではなく貸与の形をとること。また任国に着いてから単車教習を開始する隊員も多いが、日本で乗った経験が無く訓練所在所中の交通安全講習をスクーターで受講した隊員が第1回目の貸与可否トライを任国で行うのは矛盾があること。単車貸与は候補生訓練中に決定できるものなのではないか。

住居の確保が早ければ訓練中に単車の必要・不必要が決定する。それをもとに委託

訓練先のテストコースにおいて同レベル集団の講習ではなく、必要性を感じた初心者を混じえての講習を行う。第1回目の貸与トライは日本で行ってほしい。また、日本での委託訓練先の交通安全講習（同レベル3集団講習）を優先するならば、任国事務所にスクーター、ビジネスバイクを入庫させる策もあると思う。

（長岡勝彦・交通安全委員・平成元年度2次隊・自動車整備）



## (5) 現地における指導と調査研究

### 1) アフリカ3か国での調査研究・指導状況

昭和63年初めて、アフリカ3か国及びアジア4か国の隊員派遣国について、巡回する形の交通安全指導が行われた。これは、在外事務所へのアドバイスのほか直接隊員を対象として行われ、合わせて任国の交通事情調査なども実施するもの。その後、以下のように、隊員に対する二輪車安全運転指導（実技）が加えられて今日に至っている。

初めてアフリカの調査・指導を行った際の海外交通安全対策研究会委員は、その感想や問題点などについて次のように述べている。また、同調査時の危険な道路形態の写真も示す。

#### アフリカ3か国での調査研究・指導状況

海外交通安全対策研究会の決定に基づき、昭和63年11月28日から12月24日までの間、ケニアなど3か国の現地交通事情、事故事例の調査・研究及び隊員、事務所に対する助言・指導を行った。3か国の状況の細部についてはそれぞれ差異があるが、概要は次のとおりであった。

- ◆道路・交通状況＝舗装道路においても穴や段差があり、マーキングも少なく、道路線型が明らかでない。非舗装道路における乾期（埃・砂）と雨期（ぬかるみ）の状況も安全運転を妨げている。また隊員が利用する乗合交通機関（バス・ミニバス）等の運転も粗暴で事故率が高い。道路利用者のルール遵守及びマナーは一般に悪い。
- ◆任国事務所の対応・隊員の意識等＝交通安全委員会をサポートする形で、安全対策に相当の熱意は持っているが、適切な手法を見出しかねている感があった。隊員の意識で、事故を「不可抗力」と感じている者や事故原因を道路状況や他者の行動とする者が多い他酒気帯び許容、速度許容、基礎的な法令軽視の傾向等の問題点も見られた。

これらについて、3か国の各交通安全委員会の開催時にグループ別のケーススタディを実施して状況確認を行った上、日常の意識と具体的な事故防止心得について討議を行ったが、これらはすでに作成した『海外交通安全ハンドブック』の内容の検証と作成予定であった『海外交通事故事例研究』の基礎資料の収集に大いに役立った。またこれらの調査結果は事後に実施した交通安全に関するアンケートその他の調査活動と相まって隊員や事務所の交通安全意識や対応の実態について浮かび上がらせることとなり、その結果、研究会活動においても、今後の交通安全対策を体系的に構築する必要があることが認識され、推進されるきっかけとなった意味は大きいと信じている。



舗装道路も大雨の後はこのような状態に（タンザニア）

（清水 昭・日本交通管理技術協会調査役）

## 2) 二輪車安全運転巡回指導

昭和63年のアジア派遣国（マレーシアなど）における試験的实施の後、年1～2回、毎年1～3人が分担しながら、各国を巡回しての二輪車安全運転指導（実技）が行われている。これまで、5人の指導専門家が派遣されており、その実施地域は、協力隊派遣の世界5地域をカバーする形となっている。もとより、二輪車事故の絶対数が多く、重大事故も多く発生をみているアフリカ地域には、3年間の合計派遣数9回のうち、5回があてられている。このほか、アジア2回、中南米1回、大洋州1回となっている。前述のように、その際は、道路交通状況の調査のほか、在外事務所に対する指導助言なども合わせて行われている。

この巡回指導は極めて好評を得ており、受講隊員は後述するような感想を述べている。また、この巡回指導では、単に運転実技面の自己評価やレベルアップを目指すのではなく、付随する形でのミーティングが設定されることも多く、その中では、事故体験発表、危険交通状況の知識共有化、交通全般に関する討論・質疑などが活発に行われ、「安全運転意識と運転技能」がバランスよく備わった上で、隊員の交通事故防止が果たされるようお願いながら進められている。

なお、主な指導内容は、①二輪車の基本的運転に関する理解と復習②二輪車運転に関する自己評価③二輪車の安全運転に関するアドバイスの三つ。別掲のような課題及びカリキュラムに準拠して行われている。

受講隊員の感想文と、派遣専門家の感想を以下に示すほか、研修風景の写真を別に掲げる。

### 【受講隊員の感想】

未体験を体験できました（フィジー隊員、63年度1次・司書）

#### ◇役立ったこと

未体験を体験できました。自分は何ができないのか今まで分からず運転していました。バイク運転にはどのような技術が必要なのかも知りませんでした。自分の無知をよく知らされました。例え話や幅の広い話題で、日ごろ何気なくしている事を教えていただきました。

#### ◇今後の安全運転上の心構え、決意、抱負など

目線、ひざ締め、（制動時の）アクセル戻しを心がけて、今よりは上手になりたいと思います。このような実地的な指導を訓練中にやっていただければ……。私はこれが受けられてラッキーでした。ありがとうございました。

オートバイ運転に「刮目」（モロッコ隊員、63年度3次・視聴覚教育）

#### ◇役立ったこと

（二輪車運転上での）フィジカルなレスポンスの連続を、基本動作、反応、速度余裕という4点に着目して、これを向上させることが、安全運転の向上、事故防止につながる、という視点は自分にとって新しい。オートバイの運転についての考え方（今まで特に持っていなかった）に「刮目」の思いがしました。

#### ◇今後の安全運転上の心構え、決意、抱負など

このような練習を暇な時に自分でもやってみようかなと思っています。（マラケシュの）ジャプエルフナ広場の8番の屋台の肉の油煮がうまいので、是非、お立ち寄りをお勧めします。

運転技術不足の事故経験（ネパール隊員、平成2年度3次・養殖）

#### ◇役立ったこと

私はバイクをもらってから人と接触するという事故を起こしているが、原因を考えると、相手が悪いということもあるが、私の運転技術不足による前輪ロックによる事故であったため、今日の指導におけるブレーキの使用方法は非常に役立った。ブレーキの使用方法を再確認できた。

#### ◇今後の安全運転上の心構え、決意、抱負など

オフエスの事故により、トリスリ近辺への出張が月に24～25回あるため、安全運転が必要だ。気をつけよう。

目安を知ることができた（バングラディッシュ隊員、平成3年度1次・家政）

◇役立ったこと

以前は運転（二輪車）する機会がほとんどなく、今回の講習のおかげで、どのようなことに「ポイントを置くべきであるか」という目安を知ることができました。なんとなく運転してしまいがちな日常の中で、このような講習を行うことは非常によい意識付けになったと思います。現在はまだ運転することはありませんが、必要になった時に役立てたいと思います。

◇今後の安全運転上の心構え、決意、抱負など

日本とは全く異なる交通状況の中で、乗り慣れない二輪車を運転することは、非常に危険だと思います。この怖い気持ちを忘れなければ、いつも安全な運転が行えるような気がしますが。

【派遣指導者の感想】

決め手は「近付かず、逃げること」

気温50度近いアフリカでの研修。トロピカル・ハリケーンの余波が治まらない大洋州での研修。さすが協力隊員、これまでに計5回、延べ17カ国を回った中で、一人として、いいかげんな態度で受講した人はいなかった。隊員の安全運転意識は、総じて高いと断言できる。しかし、である。

いくら事故を起こすまいと思っても、時として発生し得るのが交通事故である。なぜなら、「自分」と「他の状況」（他車・者、放置動物、穴ボコ道路など）が絡み合い、複合した要因のもとで事故に至る例が多いから。したがって、事故にあわないためには①「他の状況」と「自己の不確実性」も含めた危険に「近付かず、遠ざけるか」、②自分のレベル（意識&スキル）を格段に高める以外にない。まず、派遣中の2年～3年間のたった1回だけだが、このところが抜けて、隊員によるおおかたの二輪車事故は発生している――これが、研修指導に赴いた私の感想である。

①の場合は、「飲んだら乗るな」「信頼できない環境」に代表され、②では、自分が持つ基本操作レベルを客観的に自己評価。ヘタだと思ったら、迷わず過信せず、①へ逃げ帰れば（→危険に近付かず、遠ざける）よい。巡回研修はこういった学習目標を進めてきたつもりだが、受講済み隊員の中でも事故トラブルに至るのは、自分の指導上の力不足と肝に銘じているところである。

（岩淵制海・日本交通管理技術協会調査役＝二輪車問題研究所長）

## 「劣悪な交通環境」を忘れずに

ネパール・ブータン・バングラデシュにおいて、平成3年暮れ、65名の隊員に対し、二輪車交通安全指導を実施してまいりました。

実技訓練をメインに、併せて、調整員も加わり二輪車の特性・危険予測等についての座学・その他問題点等についてのミーティングも実施しました。

各国で、意欲あふれる隊員の熱い視線を感じ、この講習に対する期待の大きさが感じられました。各国の道路状態・人・動物・車の動きは、日本では想像もできないほど劣悪なものであり、その実状を見て驚かされたのが事実です。

劣悪な交通環境のなかで、事故にあわない、事故を起こさない運転をするためには、自分自身の運転技量を把握し、二輪車の特性を理解し、さらに、周囲の状況を正確に見極める力を持つことが必要と感じました。

周囲の状況を正確に見極めることができるまでには、時間がかかります。しかし、時間がたつと劣悪な環境にも慣らされてしまいがちです。

それぞれの隊員が、任国に初めて来た時に感じた「劣悪な交通環境」という第一印象を忘れずに、その環境にただ慣らされることなく環境に順応していくことが必要と感じました。

隊員の無事故の帰国を願っています。

(平野 誠・尾久自動車学校)

## 運転能力に合わせた乗り方を

平成2年末、ドミニカ、パラグアイで二輪車安全運転指導を行った。各国、各地での講習時感想を箇条書にすると、以下ようになる。

- ・全体的にまじめに熱心に受講された。一名の女性は安定して上手であった。他一名の女性は技量的、性格的にいまひとつだと思われた。
- ・分からない箇所では質問もあり、非常に前向きであった。コース設定でも積極的に手伝ってくれた。
- ・初めて受講の女性もいて、運転の基本操作をよく理解していなかったが、後半良くなった。
- ・土の上、芝生の上と条件が異なっていたため、芝生で、ブレーキ遅れ傾向者は転倒する人もいて、早めのブレーキ、直立状態でのブレーキの重要性をよく理解してくれた。
- ・上手な人も自分の欠点などに思い当たったり、他人の走りを見たり、アドバイスを受けたりなどと自分のこととして受け止めてくれた。

- ・姿勢の悪さからくるバランス崩れ、ブレーキ遅れが目立った。
  - ・路面状況、スピード、自己の運転能力に合わせた乗り方の必要性を理解してもらった。
  - ・1年に1回ぐらいはこのような形の講習会を実施してほしいという声が多かった。
- (馬場義穂・ヤマハテクニカルセンター)

意欲・真剣さは、さすが

東アフリカ3か国において実技講習を行ってきた。日本と比べ治安が悪く、車社会となって目の浅いアフリカの地で無事故で過ごすには、本人の自覚と高い安全意識が必要である。隊員の安全意欲は高い。そして運転技術も高めたいという意欲はそれ以上で、講習中の真剣さはさすがである。

しかし、日本で過ごすには十分な筈の意識や技術だが、アフリカという環境の中では、なにが起こるかわからない、従って隊員にはより高い技術と安全意識をもつことが求められるのである。環境にマッチした安全な走り方を身につけるためにはより多くの実技訓練を通じて自己とマシンの限界を知ることが必要であり、こうしたことが高い安全意識を産むことにつながるのである。

常に冷静になり一步下がって相手の動きを良くみる。そしてより安全な方法を選ぶことがアフリカで過ごすコツであるような印象を受けた。理想的には私の担当している派遣前講習の充実であると感じているところである。

(立川 一・レインボーモータースクール)



隊員派遣各国での二輪車安全運転巡回指導状況



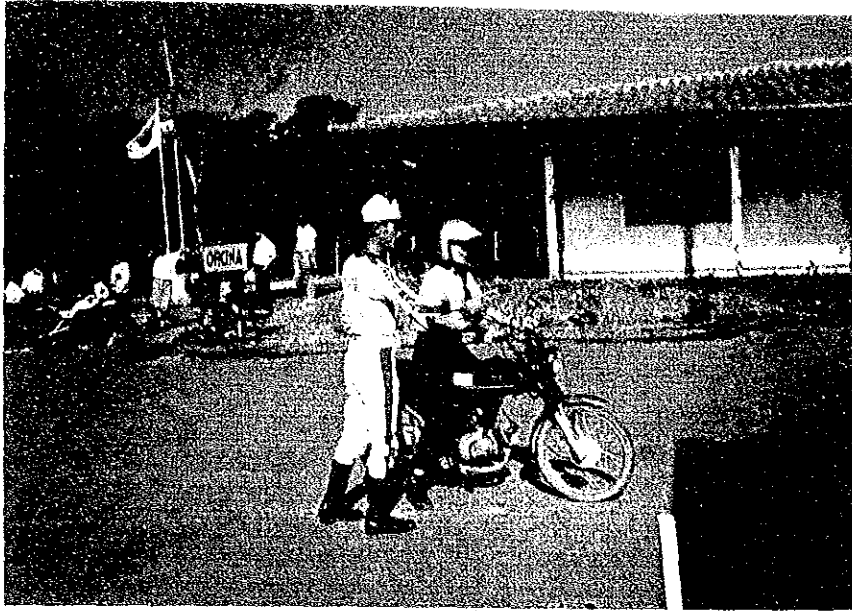
(ニジェール)



(トンガ)







(バラグアイ)



(ブータン)



(マラウイ)  
-89-



【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）

- ◆定常円旋回走行訓練
- ◆8の字走行訓練
- ◆目標地点停止訓練

〔定常円旋回走行訓練〕

訓練目標	走行を通じて、全体的な操作特性と車両感覚を体得する。
コース・教材等	○非舗装路（舗装路も可。両者の比較走行ができればなおよい） ○訓練車両（貸与車両）○石灰粉（その代用品）
訓練項目	①装置操作要領 ②正しい乗車姿勢保持 ③ハンドリング特性 ④車両感覚の把握 ⑤アクセルワーク特性 ⑥眼の配り方
展開内容	①半径4～5mほどの円周内の旋回走行を行う。 ②特にニーグリップの確保と正しい乗車姿勢を身につける。 ③一定のアクセルワークで周回し、次に反対回りをを行う。着座姿勢。 ④速度は最も低いところから始め、順次3～5km/hずつ上げて、その速度を保ち旋回させる。
指導のポイント 評価の視点	①眼の配り（視点を落とさず、先へ先へ配る）と、ニーグリップ（ヒザの締め具合）が正しいか。 ②特に肩、腕に力が入っていないか。 ③アクセルワークは一定でバランスよく、走行軌跡がかたよっていないか。 ④速度の上昇による車両の挙動、限界が体得できたか。

〔8の字走行訓練〕

訓練目標	眼の配り（視点を落とさず、先へ先へ配る）の重要性と、アクセルワークを通じてバランス保持要領を身につける。
コース・教材等	<ul style="list-style-type: none"> <li>○非舗装路（できるだけ舗装路でない方がよい）</li> <li>○パイロン（古いタイヤなどを工作してもよい。接触時に怪我をしないもの）</li> </ul>
訓練項目	<ul style="list-style-type: none"> <li>①アクセルワーク要領</li> <li>②加減速によるバランス要領（開→外側へふくらむ）（閉→内側へ倒れ込む）</li> <li>③眼の配りと乗車姿勢</li> </ul>
展開内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>①立姿勢と着座姿勢とで、2本のパイロンを置き（間隔8～10m）、8の字を描くように反復周回する。</li> <li>②アクセルの開閉を通じてバランスよく周回できるコツを身につける。</li> <li>③正しい眼の配りおよびニーグリップの重要性を習得する。</li> </ul>
指導のポイント 評価の視点	<ul style="list-style-type: none"> <li>①定常円旋回走行に準ずる。</li> <li>②ハンドルや身体を傾けて方向をとるのではなく、アクセルの開閉でバランスよく8の字旋回ができるか。</li> <li>③足つきをせず安定した8の字軌跡を描きながら周回できるか。</li> </ul>

〔目標地点停止訓練〕

訓練目標	さまざまな走行速度とブレーキ操作に応じて、スリップやロックをさせず正確に目標地点で停止できることを習得する。
コース・教材等	○非舗装路（できるだけ舗装路でない方がよい） ○パイロン ○VTR
訓練項目	①ノンスリップ（ロック）制動 ②足ブレーキのみの制動 ③前後輪ブレーキ併用制動 ④シフトダウン併用制動（エンジンブレーキ併用）
展開内容	①2本のパイロンを置いた目標地点に向かってスタートする（約50m間）。 ②ロックさせず、急ブレーキではなく安定して目標地点に停止させる。パイロンの手前でも越えても不可。 ③速度を変え（時速20～50km）、さまざまなブレーキング操作により反復訓練する。
指導のポイント 評価の視点	①目標地点に合わせて正確に停止できるか。急ブレーキやギクシャクした制動となっていないか。 ②規定速度まで出し、指示された制動方法ができるか。 ③あわてたり、身体や車体が傾いた状態での強い前輪ブレーキ使用は必ずといってよいほど転倒することを強調する。 ④舗装路でも砂や土があるところでは非舗装路と同じ制動条件であることを理解できたか。

【海外交通安全対策研究会委員名簿】

委員長	長 江 啓 泰	(日本大学理工学部 教授)
委員	小 林 實	(前科学警察研究所交通部 部付主任研究官)
	吉 村 幸 晴	(警察庁交通企画課 課長補佐)
	清 水 敏 夫	(警察庁交通企画課 課長補佐)
	余 語 郁 朗	(警察庁交通企画課 係長)
	北 村 峰 雄	(警察庁交通企画課 係長)
	浦 田 潔	(警察庁交通企画課 係長)
	伊 澤 昭 一	(財全日本交通安全協会 研究課長)
	塩 地 茂 生	(尾久自動車学校 社長)
	川 勝 卓	(尾久自動車学校 教習部長)
	大久保 慎 也	(交通教育センターレインボー 次長)
	小 泉 博 美	(元レインボーモータースクール)
	杉 本 和 夫	(元東急自動車学校 教習部長)
	堀 江 元文二	(株)電脳 取締役本部長)
	岩 見 洋	(財)日本交通管理技術協会 理事)
	奥 秋 為 公	(財)日本交通管理技術協会 前理事)
	仁 見 保 男	(財)日本交通管理技術協会 参事)
	清 水 昭	(財)日本交通管理技術協会 調査役)
	岩 渕 制 海	(財)日本交通管理技術協会 調査役)

青年海外協力隊事務局

青	木	盛	久	(局長)
中	村		武	(前局長)
吉	満		博	(次長)
豊	島	一	郎	(前次長)
伊	藤	健	一	(前次長)
駒	沢	彰	夫	(調査役)
茅	根	史	男	(前調査役)
鈴	木	信	一	(前調査役)
平	沢	昭	男	(前調査役)
熊	野	秀	一	(派遣第一課 課長)
岡	崎	俊	夫	(派遣第二課 課長)
大	峰	保	広	(派遣第二課 課長代理)
田	上		実	(広尾訓練所 所長)
浜	田	真	一	(広尾訓練所 所長代理)
山	本	定	生	(国内協力員)
黒	岩	康	平	(国内協力員)
永	野	年	明	(国内協力員)





## 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
2. 上記アンケートの自由意見集約
3. 年度別交通事故発生状況比較
4. 交通事故内容年度別比較
5. 交通事故内容年度別比較(1)(2)
6. 事故事例発生時期についての国別表
7. 協力隊隊員使用車両実態調査表
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
9. 海外交通安全に関する調査の集計  
(任国交通事情)
10. OD式安全性テスト評価分析
11. 事故事例とOD式安全性テスト総合評価  
(S63年度～H3年12月まで)
12. 単車の貸与基準・使用規定



# 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



## 『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

この報告書は、青年海外協力隊現地事務所を通じて全隊員に対して実施したアンケートについて、平成2年12月15日までに回答を得た786件を電算集計し、若干の分析を加えたものである。なお、本報告書の構成数等は、原則として電算機打ち出しのものをういたが、一部に有効回答のみを再計算したのもも使用している。

### 1. 回答者の属性等

#### 1-1.2 性別・年齢別 ( )内は構成率%、以下同じ。

●性別 男性 588 (74.8)、女性 198 (25.2)。

国別データは別表1-1のとおり

●年齢層別

年齢層	～24	25～29	30～34	35～39	40～	無回答	総計
数	100	435	188	56	5	2	786
(率)%	(12.7)	(55.3)	(23.9)	(7.1)	(0.6)	(0.3)	(100)

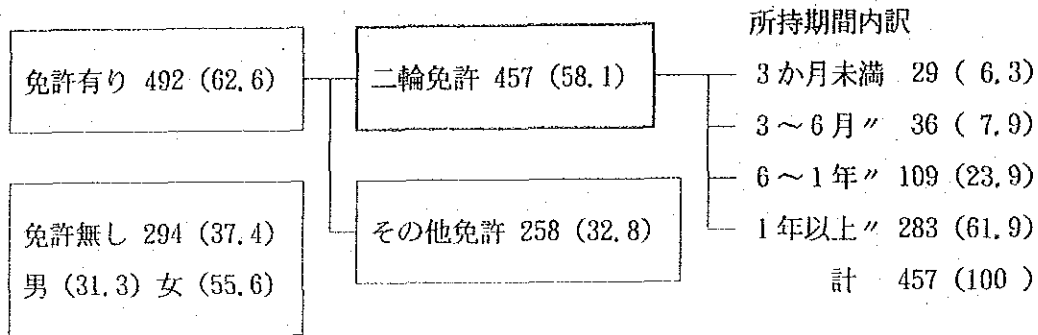
・国別データは別表1-2のとおりで、若年者(24歳未満者)の構成が多い国または少ない国があるが、この差は後で述べるとおり、意識の構成に相当の影響を及ぼしている。

#### 1-3 赴任後年月

赴任後年月	6か月未満	6か月～1年未満	1年～1年半〃	1年半～2年〃	2年以上	無回答	総計
数	91	176	159	262	94	4	786
(率)%	(11.6)	(22.4)	(20.2)	(33.3)	(12.0)	(0.5)	(100)

・この構成率は、隊員全体の赴任後年月の傾向を示しているが、国別については、派遣派遣時期と調査時期の関係でバラツキが多く、また、統計上特に意味を持たないので省略する。

1-4a 任国免許の有無と所持年数

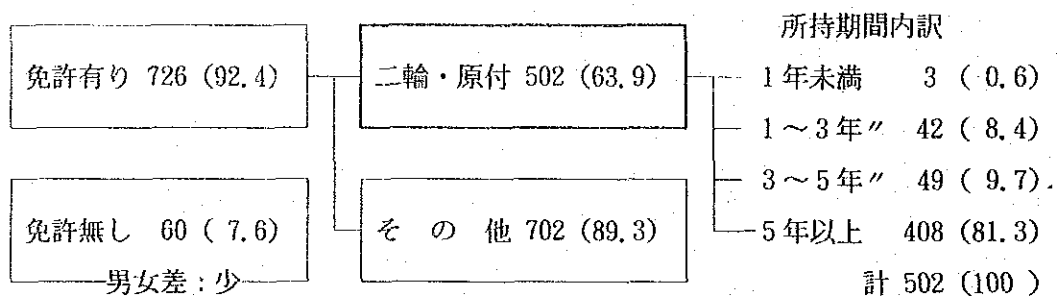


『免許なし』の国別構成 (免許無し者/回答者)

バングラディッシュ(1/15). ブータン(4/11). 中国(35/36). マレーシア(20/59)  
 モルディブ(16/18). ネパール(5/37). フィリピン(1/8). スリランカ(9/9).  
 タイ(9/12). モロッコ(36/46). チュニジア(7/7). エチオピア(2/11).  
 ガーナ(9/38). ケニア(5/48). マラウイ(18/70). ニジェール(25/28).  
 セネガル(12/38). タンザニア(3/43). ザンビア(3/43). コロンビア(6/6)  
 コスタリカ(2/6). ドミニカ共和国(1/4). グアテマラ(4/8). ホンデュラス(9/23).  
 パラグアイ(4/30). フィジー(20/28). PNG(1/30). トンガ(11/26). 西サモア(7/24)  
 ソロモン諸島(3/22). ミクロネシア(5/6). ヴァヌアツ(1/6)

- ・国別には、単車等を貸与していない国、国際免許で運転している場合を含む。
- ・任国の交通状況やルールを把握するためには、免許所持率向上が早道であるとの考えから表示した。

1-4b 日本国免許の有無と所持年数



- ・日本免許所持者の割合は92.6%と極めて高い。免許の種類は二輪(原付)免許の割合も高いが、普通免許所持者の割合はさらに高く、免許所持者の97%を占める。
- ・一般に免許経歴もながく、全般として基本的運転能力はかなり高いと考えてよい。

1-5 任地での運転頻度 (含自転車)

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

- ・『ほぼ毎日』が約 78% と運転頻度が極めて高く、自転車や単車が隊員にとって必要な交通手段であることを示している。
- ・国別運転頻度は別表 1-3 のとおり。
- ・『ほぼ毎日』の性別では、男 (84.5)、女 (71.8) で、男性の頻度が高い。

● 日常の運転車種別 (図 1)

単車では 88.2%、自転車では 72.0% が『ほぼ毎日』運転していることが分かる。

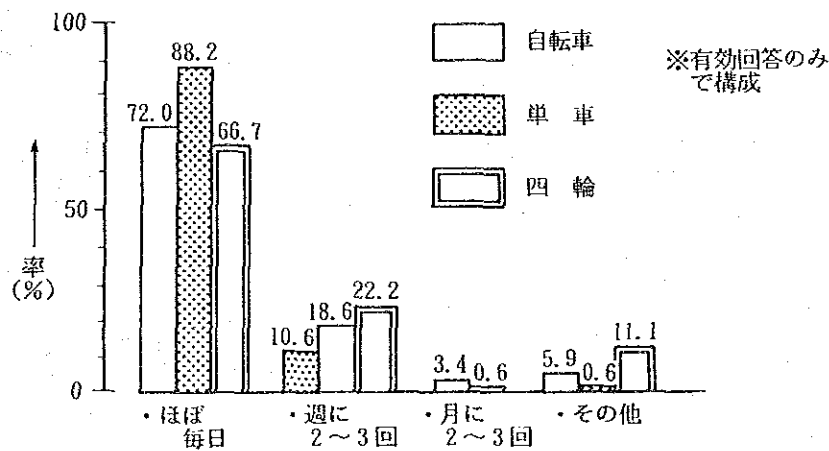


図 1 運転車種別の運転頻度

1-6 平均走行距離 (1か月)

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

- ・『400 km以上』と答えた者の性別では、男 (54.4)、女 (28.0) で、男性の走行距離が女性を大きく上回っている。
- ・国別平均走行距離は、別表 1-4 のとおり。



●日常の運転車種別（図2）

車種別では、『自転車』は、100km未満が約半数を占め、以下距離が増すに従って減少している。『単車』は、400km未満は34%、400km以上は66%で、過半数の隊員は1日、平均20km以上（20日稼働として）運転していることを示している。

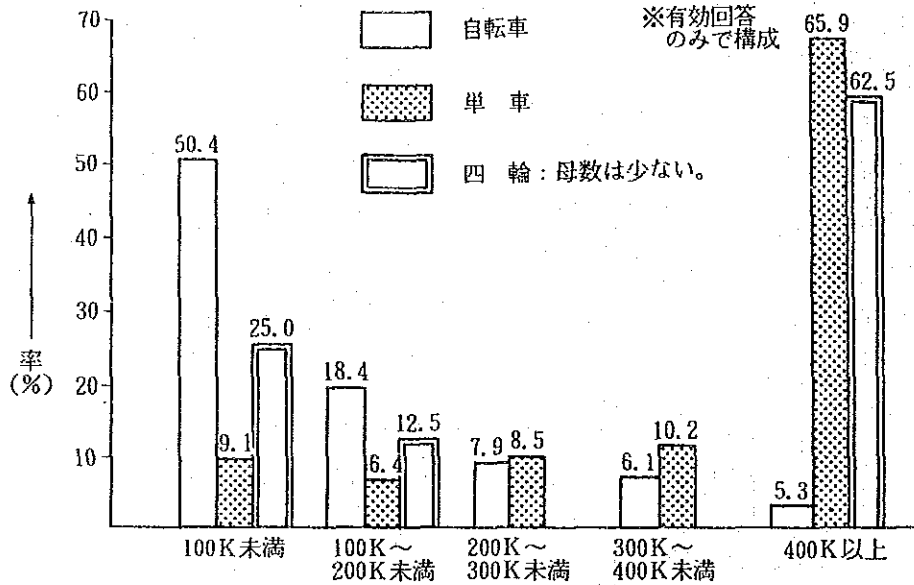


図2 運転車種別平均走行距離（1か月）

●年齢層別による走行距離の差は少ない。

●『400km以上』走行車の赴任後年月別の構成は、年月の伸びと共に高くなる。

赴任後年月	6か月未満	6か月~1年未満	1年~1年半未満	1年半~2年未満	2年以上	総計
数	12	64	68	132	51	327
(構成) %	(20.3)	(42.1)	(47.6)	(54.8)	(58.0)	(100)

※有効回答

1-7 日常の運転車両と所属

車種	自転車	単車	四輪	その他	無回答	総計
数	240	494	9	9	34	786
(率) %	(30.5)	(62.5)	(1.1)	(1.1)	(4.3)	(100)

- ・国別の運転車両で自転車と単車の割合（回答実数）は次のとおりである。  
 バングラディッシュ(0:15)、ブータン(6:5)、中国(25:1)、マレーシア(17:37)、  
 モルディブ(15:1)、ネパール(0:37)、フィリピン(0:8)、スリランカ(8:0)、  
 タイ(11:1)、モロッコ(9:34)、チュニジア(6:0)、エチオピア(2:8)、ガーナ(11:26)、  
 ケニア(0:44)、マラウイ(27:40)、ニジェール(10:18)、セネガル(11:25)、  
 タンザニア(0:43)、ザンビア(7:30)、コロンビア(4:0)、コスタリカ(1:5)、  
 ドミニカ共和国(0:4)、グアテマラ(4:4)、ホンデュラス(14.9)、パラグアイ(1.29)、  
 フィジー(8:10)、P.N.G.(0:27)、トンガ(12:13)、西サモア(17:5)、  
 ソロモン諸島(8:12)、ミクロネシア(5:0)、ヴァヌアツ(1:3)

- 『自転車』『単車』の性別構成では、自転車では女性、単車では男性の率が高い。

	自転車	単車	※有効回答のみで構成
男	(24.9)	(73.3)	
女	(53.8)	(41.8)	

#### b 運転車両の所属

有効回答のみでは、貸与車両が 570 (93.3%)、配属先車両が41 (6.7%) の構成。

- ・国別での配属先車両の構成が多いものは、中国 (44.4%)、モルディブ (81.8%)、  
 コスタリカ (100%) 等である。
- 男女別による貸与車両または配属先車両の構成は、男性に配属先車両の運転の割合が  
 やや多いが、その差は大きくない。
- 車種別では、次のとおり自転車、単車共に貸与車両が極めて多い。

	貸与車両	配属先車両	※有効回答のみで構成
自転車	156 (89.6)	18 (10.4)	
単車	410 (96.5)	15 (3.5)	
四輪	1 (12.5)	7 (87.5)	…四輪は配属先の構成が多いが、母数が少ない。

## II 交通事故に対する意識

### 2-1 任国での隊員の交通事故は

内 容	不可抗力で やむを得ない	注意をすれば 防止できる	どちらとも いえない	無 回 答	統 計
数	84	313	377	12	786
(率) %	(10.7)	(39.8)	(48.0)	( 1.5)	(100)

・国別の回答状況は、別表1-5のとおり。

●性別、内容別による構成は下表のとおりで、『不可抗力』と回答した者の性別差は少ないが、『注意で防止可』については、女性のほうが約9%低くなっている。

	不可抗力	注意で防止可	どちらとも
男	64 (11.1)	247 (42.7)	268 (46.3)
女	20 (10.3)	* 66 (33.8)	109 (55.9)

●年齢層別、内容別による構成は図3に示すとおりで、『不可抗力』と回答した者は、年齢増加と共に減少傾向を示している。また、『注意すれば防止可』については、30～35歳を底としてU字形を示す。(有効回答のみで構成)

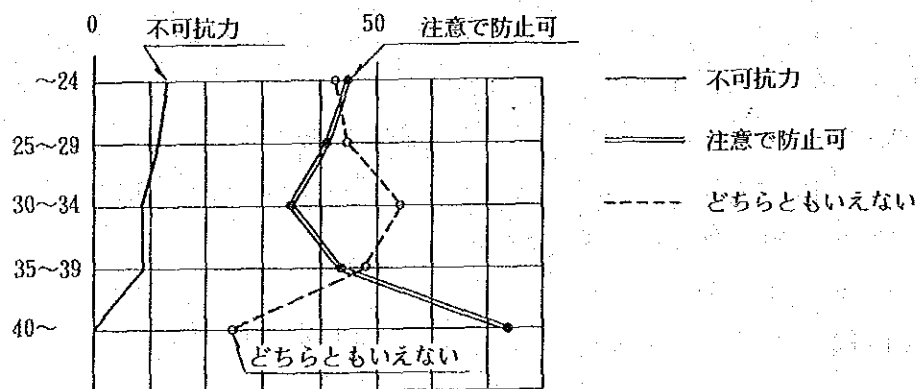


図3 年齢層別交通事故観

●運転車両別、内容別構成は下表のとおりで、

『不可抗力』と回答した者の自転車、単車による差は少ない。

『注意で防止可』と回答した者の構成は、自転車が単車より約12%低い。また、四輪の構成は著しく高いが、母数が少ないので統計上の確度は十分とは言えない。以下の車種別のデータについても同様である。

	不可抗力	注意で防止可	どちらとも
自転車	24 (10.1)	77 (32.6)	135 (57.2)
単車	56 (11.5)	217 (44.4)	216 (44.2)
*四輪	0 (0)	8 (88.9)	1 (11.1)

●赴任後年月別、内容別構成は図4のとおりで、

『不可抗力』と回答した者は、1年半～2年未満の年月層にやや高い傾向を示すが、2年以上の者については著しく減少している。

『注意で防止可』と回答した者の構成は、赴任後年月の経過と共に増加していく傾向を示している。

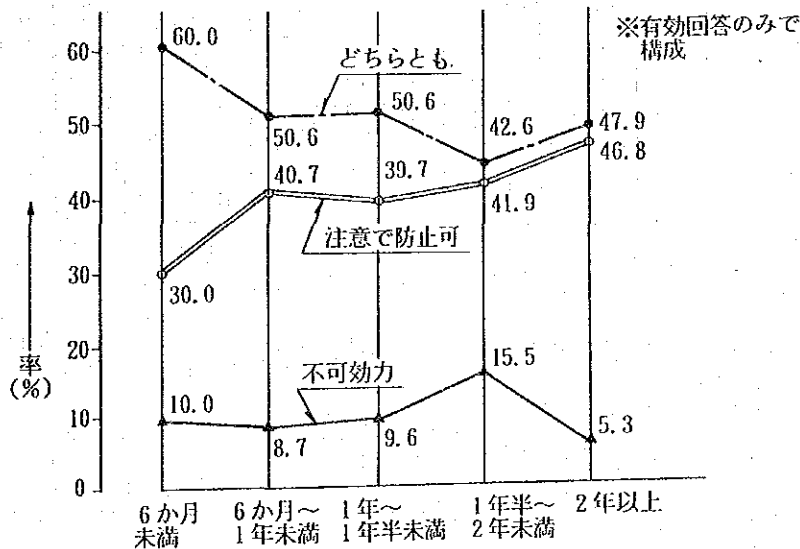


図4 赴任後年月別事故観

2-2 任国での交通事故の最大原因は

事故原因	道路・交通 状況の悪さ	他者の無責 任な行動	隊員の 不注意	その他	無回答	総計
数	243	160	225	141	17	786
(率) %	(30.3)	(20.4)	(28.6)	(17.9)	(2.2)	(100)

- ・各国別の構成は、別表1-6のとおり
- ・国別の意識構成については、その国の隊員意識の集団的基準が現れ易い。図5は、『隊員の不注意』についての構成率を、各国の人員数（回答総数）ごとに示したものであるが、人員数による集団的意識差が現れていることが分かる。
- ・『その他』の原因については、他者の予想外の行動をあげている者が多い。

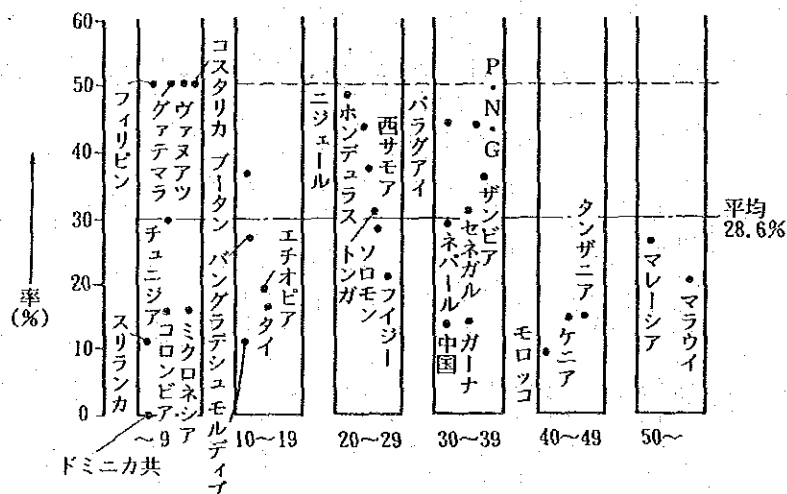


図5 隊員数（回答数）と『隊員の不注意』の構成率との関わり

- 性別、事故原因別構成は次ページの表のとおりで、  
『道路・交通状況の悪さ』を最大原因としている者は、女性のほうが男性より14.3%高い。『他者の無責任な行動』をあげている者については、性別差はほとんどない。  
『隊員の不注意』にあるとしている者は、女性のほうが13.6%低い。

	道路・交通 状況の悪さ	他者の無責 任な行動	隊員の 不注意	その他	※有効回答のみで 構成
男	161 (28.0)	120 (20.9)	188 (32.7)	106 (18.4)	
女	82 (42.3)	40 (20.6)	37 (19.1)	35 (18.4)	

- 年齢層別、事故の最大原因別の構成は図6に示すとおりで、34歳までの年齢層については各原因とも構成に大きな差異はない。35～39歳については『道路・交通状況の悪さ』を最大原因としている者の構成がやや高く、また、40歳以上については母数は少ないが、約半数が『隊員の不注意』をあげており、『他者の無責任な行動』をあげているものはない。

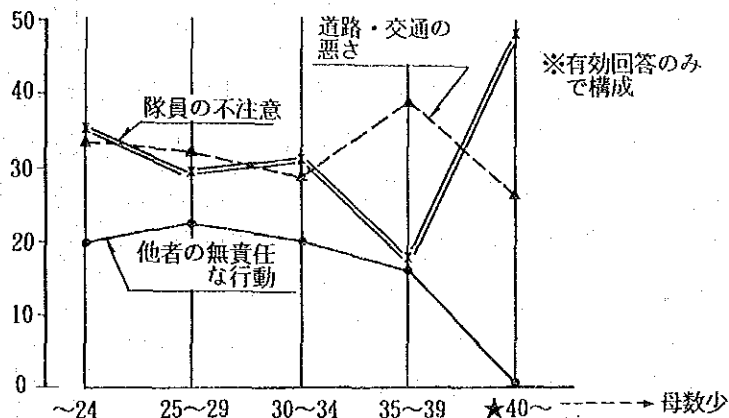


図6 年齢層別最大事故原因意識の構成

- 運転車種別、事故最大原因別の構成は下表のとおりで、  
 自転車では『道路・交通の悪さ』を最大原因にあげている者が多く、単車では『隊員の不注意』、『道路・交通の悪さ』、『他者の無責任な行動』の順。また、四輪では母数は少ないが『その他の原因』が目立つ。

	道路交通状況の悪さ	他者の無責任行動	隊員の不注意	その他	※有効回答のみで構成
自転車	93 (39.6)	49 (20.9)	52 (22.1)	41 (17.4)	
単車	137 (28.1)	100 (20.5)	165 (33.9)	85 (17.5)	
四輪	1 (12.5)	2 (25.0)	1 (12.5)	4 (50.0)	

- 赴任後年月別、事故最大原因別では、赴任後年月『2年以上』の者に『隊員の責任』および『その他の原因』と回答した者がやや多いが、全般に年月による差異は少ない。

2-2 あなた自身の運転は (YES率)

	yes数 (%)	無回答 (%)	統計 (%)
慎重な運転	682 (86.8)	20 (2.5)	786 (100)
機敏な運転	493 (62.7)	33 (4.2)	
決断ある運転	573 (72.9)	28 (3.6)	

○運転に対する自信は

ある	ややある	ない
283 (36.8)	389 (50.5)	98 (12.7)

※有効回答のみで構成

- ・回答者の過半数の者が、自分の運転は『慎重、機敏、かつ決断力あり』としており、総合的にみて運転に『自信がある』または『ややある』と答えているが、ここでの『ややある』は、記載事項等から類推すると『相当自信がある』と読むべきである。
- ・自分自身の運転に対する評価および自信の有無の国別構成は、別表1-7および別表1-8のとおり。

●『慎重、機敏、決断』の各類別YES率 (有効回答のみ)

①性別

	慎重	機敏	決断
男	88.2	71.7	80.8
女	76.7	45.4	59.5

②年齢別

	慎重	機敏	決断
~24	86.5	66.7	82.3
~29	87.3	68.7	76.8
~34	91.8	60.1	72.8
~39	96.4	58.5	62.3
40~	100	40.0	100

③赴任後年月別

	慎重	機敏	決断
~6月	93.3	65.9	69.0
~1年	90.2	63.7	74.3
~1.5年	90.1	60.4	75.3
~2年	87.9	67.1	76.8
2年~	91.2	71.6	82.0

④運転車種別

四輪に各項のYES率が  
高いが差異は少ない。

(類別による特徴)

- ①『慎重、機敏、決断』のいずれについても男性の構成が高い。
- ②『慎重』については、年齢が高くなるに従って構成が高くなり、『機敏』『決断』については、おおむねこの逆の傾向を示している。
- ③『慎重』については、2年~を除き、赴任後年月が長期になるほど構成が低くなり『決断』については高くなる傾向を示している。

●運転に対する自信の各類別YES率比較

※有効回答のみで構成

類別	区分	ある	ややある	ない	特徴
性別	男	243 (42.0)	284 (49.0)	53 (9.0)	・『自信ない』の男女構成差が大。
	女	40 (21.1)	105 (55.3)	45 (23.7)	
年齢層別	～24	31 (32.3)	55 (57.3)	10 (10.4)	・年齢の増加と共に『自信ない』の割合が増加傾向。 *母数が少なく、統計上の確度は少ない。
	25～29	162 (37.8)	216 (50.3)	51 (11.9)	
	30～34	71 (38.8)	84 (45.9)	28 (15.3)	
	35～39	18 (32.7)	29 (52.7)	8 (14.5)	
	*40～	-	4 (80.0)	1 (20.0)	
運転車種別	自転車	104 (44.4)	99 (42.3)	31 (13.2)	・単車に『自信ある』の構成やや少。
	単車	166 (33.7)	271 (55.1)	55 (11.2)	
	*四輪	4 (44.4)	5 (55.6)	-	
赴任後年月別	～6ヵ月	39 (43.8)	43 (48.3)	7 (7.9)	・全般として赴任後年月による差は少。
	～1年	57 (32.9)	92 (53.2)	24 (13.9)	
	～1.5年	52 (33.1)	84 (53.5)	21 (13.2)	
	～2年	97 (38.0)	122 (47.8)	36 (14.1)	
	2年～	35 (37.6)	48 (51.6)	10 (10.8)	
事故体験別	なし	211 (39.1)	265 (49.2)	63 (11.7)	・自信ある(ややある)と答えた者の84.8%は事故体験者である。
	あり	72 (31.2)	124 (53.7)	35 (15.2)	

※事故体験と他の事項との細部分析は別途行う。



2-3 運転中のヒヤリ・ハット体験は

ある	ない	無回答	統計
660 (84.0)	110 (14.0)	16 (2.0)	786 (100)

・国別構成は、別表1-9のとおり

●各類別ヒヤリ・ハットYES率 ※有効回答のみで構成

類別	区分	YES数(%)	備考
性別	男	507 (87.1)	①
	女	153 (81.4)	
年齢層別	～24	79 (82.3)	②
	25～29	369 (86.0)	
	30～34	159 (86.4)	
	35～39	46 (85.2)	
	*40～	5 (100)	
運転車種別	自転車	163 (69.4)	③
	単車	*458 (92.9)	
	*四輪*	9 (100)	
赴任後年月別	～6か月	68 (75.6)	④
	～1年	140 (81.9)	
	～1.5年	130 (82.3)	
	～2年	235 (92.2)	
事故体験別	なし	436 (80.9)	⑤
	あり	*224 (97.0)	

(ヒヤリ・ハット体験の傾向)

- ①性別では、わずかに男性の傾向が高い。
- ②年齢層別では、～24歳層にやや低いが、全般として差は少ない。
- ③車種別では単車の率が高く、母数は少ないが四輪は全員が体験を持つ。
- ④赴任後年月別では、当然のことながら長期間の者ほど体験率が高い。
- ⑤事故体験別では、事故体験者のヒヤリ・ハット体験率が、事故体験のない者に比べて明らかに高い。

2-3-(2) ヒヤリ・ハットの原因

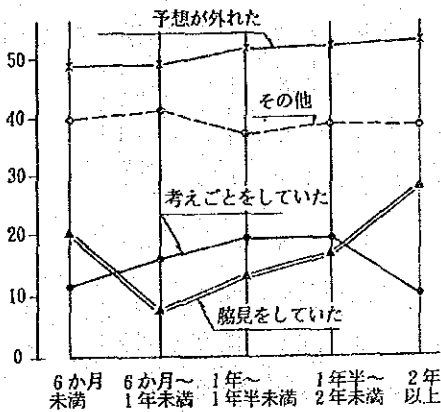
※体験者のみについて分析

統計 660 (100)	原因	総数 (%)	(1)性別		(2)年齢層別				
			男	女	~24	~29	~34	~39	40~
			(%)	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)
	考えごと	112 (17.0)	*91 (18.0)	21 (13.9)	10 (12.7)	61 (16.7)	33 (21.2)	5 (11.1)	2 (40.0)
	脇見	104 (15.8)	*87 (17.2)	17 (11.3)	15 (19.0)	61 (16.7)	22 (14.1)	5 (11.1)	1 (20.0)
	予想外	337 (51.1)	248 (49.1)	*89 (58.9)	46 (58.2)	196 (53.6)	68 (43.6)	25 (55.6)	2 (40.0)
	その他	250 (37.9)	199 (39.4)	51 (33.8)	23 (29.1)	138 (37.7)	68 (43.6)	18 (40.0)	2 (40.0)
	無回答	7 (1.1)							

- ①性別で、『考えごと』と『脇見』は男性が多く、『予想外れ』は女性に多い。
- ②年齢層別で、『考えごと』については30~34歳がやや多いが、他に特別の傾向は認められない。

●運転車種別では、自転車、単車、四輪共に原因別の構成は相似している。

●ヒヤリ・ハット原因と赴任後の年経過 ▷ヒヤリ・ハット体験と事故経験



		考事	脇見	予測	其他
事故体験	なし	70 (16.2)	67 (15.5)	214 (49.4)	170 (39.3)
	あり	42 (19.1)	37 (16.8)	123 (55.9)	80 (36.4)

図8 ヒヤリ・ハット原因と赴任後の年月

2-4 運転時の意識・態度のYES率

▽設問項目

▽YES率

※有効回答のみで構成

1.速度を出せば出すほど快感を感じる	178 (23.1)
*2.広い道路では、思い切り速度を出してみたい	364 (47.2)
3.カーブでは自分の能力の限界を試してみたい	80 (10.4)
*4.一時停止を守らないことがある	234 (30.2)
5.大きな車がそばを通ると不安を感じる	649 (83.6)

*6.少しぐらい酒を飲んで運転しても危なくない	172 (22.1)
7.雨の日と晴の日では運転のしかたを変える	725 (94.5)
8.追い越されるより追い越す方が多い	162 (21.1)
*9.大抵はハンドルとブレーキで事故は避けられる	473 (62.7)
10.運転中、スリルを求めて危険なことをする	32 (4.2)

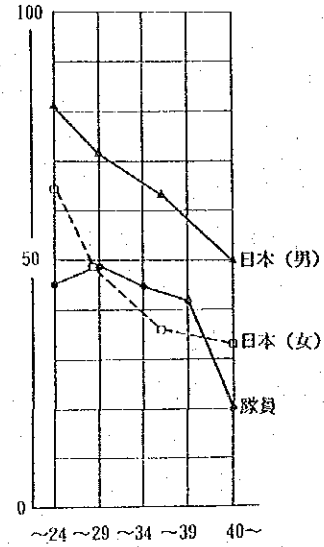
・意識にバラツキの多い設問2.4.6.9. (\*印)の国別構成を別表1-10に示す。

●類別構成

設問	(1)性別		(2)年齢層別					(3)車種別		
	男	女	~24	~29	~34	~39	40~	自転車	単車	四輪
1.	25.1	16.8	25.3	22.4	23.7	23.6	20.0	14.6	27.6	22.2
2.	51.6	33.5	46.3	49.5	45.2	41.8	20.0	32.9	*54.8	33.3
3.	12.9	2.6	8.4	11.4	9.7	7.2	20.0	3.4	12.8	33.3
4.	32.9	22.2	23.1	32.1	29.2	30.9	60.0	29.9	30.8	11.1
5.	82.2	88.0	76.3	84.9	83.9	83.6	100.	83.1	84.8	44.0
6.	25.9	11.7	18.8	20.5	33.5	23.6	40.0	18.7	25.0	22.2
7.	95.0	93.0	96.9	94.4	94.0	94.4	80.0	89.6	97.2	100
8.	24.5	11.1	27.4	21.9	17.4	16.4	20.0	14.7	24.2	44.4
9.	61.4	67.0	71.9	63.2	63.1	39.6	60.0	69.3	59.2	37.5
10.	4.7	2.5	7.3	3.7	3.8	3.6	--	2.6	4.5	--

	(4)派遣後年月別					(5)事故体験別	
	～6M	～1Y	1.5Y	～2Y	2Y～	なし	あり
	1.	13.3	22.5	31.8	19.1	29.7	23.2
2.	32.3	47.4	56.1	47.3	46.2	45.4	51.3
3.	4.4	9.8	14.6	10.9	8.9	10.1	10.9
4.	21.3	26.9	33.8	31.4	35.2	27.9	35.9
5.	78.9	81.1	85.4	84.9	87.1	81.6	88.4
6.	13.5	16.7	23.5	25.7	30.8	20.3	27.4
7.	96.7	93.0	94.8	94.2	96.7	94.4	94.8
8.	14.6	23.3	18.7	23.7	21.1	19.2	25.7
9.	63.2	64.9	63.2	61.4	61.1	64.8	58.1
10.	2.2	4.7	5.7	3.5	4.4	3.7	5.2

▷年齢層別構成比較  
設問2『広い道路では…』



設問4『一時停止を…』 設問6『少しぐらい酒を…』 設問9『大抵HとBで…』

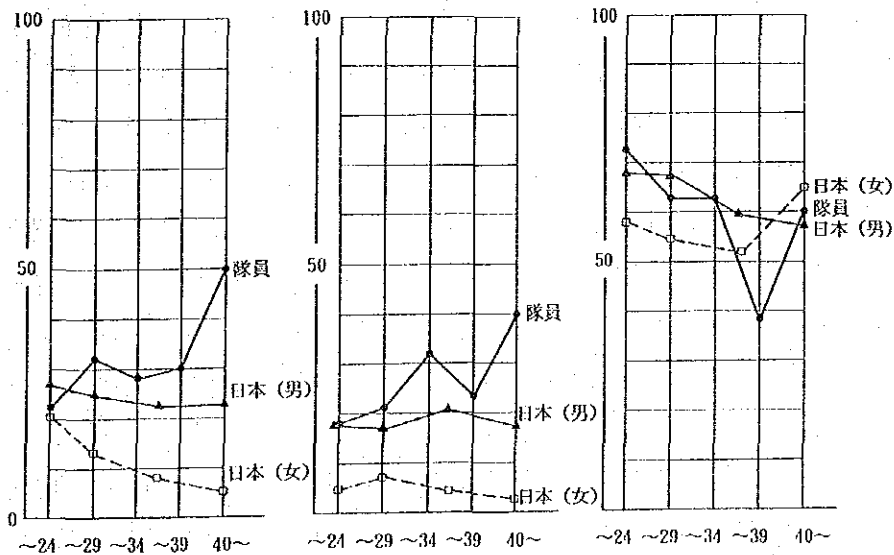


図8 問題意識の年齢層別比較 (日本国内データ (含む四輪) 対比)

※日本国内データは更新時に調査

### ● 類別YES率にみる特徴

本設問は、回答者の運転に対する潜在的な意識や態度を限定的に理解するために設けたもので、それぞれ次の傾向の抽出を目的としている。

1. 速度を出すことの快感。2. 抑制のない場合の速度願望。3. カーブ等での運転能力への限界挑戦。4. 一時停止場所での不停止等基本的なルールの遵守態度。5. 大きな車の側方通過時等危険感受。6. 少量の飲酒運転の許容。7. 天候・気象状況への対応。8. 追い越しの常習（競争心）。9. 車の機能、自己の運転技能過信。10. リスクティッキング心理。

集計結果からみた分析は次のとおりである。

- (1) 全体集計：著しいリスクティッキングの傾向を示す設問3.10のYES率は低く、基本的に安全を意識した運転態度といえる。また、設問5.7の構成が高いなど、危険感受性もあり、天候・気象への対応にも配慮しているなど、比較的高い意識で運転していることがうかがえる。しかしながら、設問2.の速度願望項目については構成が相当高いこと、および設問4.6にみられるように基本的なルール無視や飲酒許容の傾向が見られることは今後の問題点となろう。
- (2) 性別：速度願望、限界挑戦、ルール無視、飲酒許容、追い越し常習等に関する設問についてはいずれも男性の率が高く、指導上の問題提起となっている。
- (3) 年齢層別：速度願望、ルール無視に関する設問については、25～29歳の率が高く、飲酒許容については30～34歳、40歳～に高い。
- (4) 車種別：速度願望、飲酒許容、リスクティッキング関係については単車。ルール無視関係については自転車・単車。追い越しについては単車・四輪の率が高い。
- (5) 赴任後年月別：速度願望、危険挑戦関係については、1～1.5年、ルール無視、飲酒許容については2年～に高い。
- (6) 事故体験別：速度願望、ルール無視、飲酒許容、追い越し常習、リスクティッキングに関する設問については、いずれも事故体験者のYES率が事故体験のない者を上回る。
- (7) 前ページの図8は、設問2.4.6および9について、隊員のYES率と日本国内の更新時講習受講時に実施した調査結果とを対比したものである。その結果をみると、設問2については、日本データのYES率が各年齢を通じて高いが、設問4.6では、隊員のYES率が日本データを上回る結果を示し、現地特有の意識が現れていることが分かる。

(類別構成にみる特徴)

- ①性別では、『車両整備』『運転者教育』をあげた者について女性がやや高率。
- ②年齢層別では、『貸与基準の見直し』をあげた者について、25～34と40～が高率。
- ③車種別では、『貸与車両の整備』をあげた者については四輪。『運転者教育』については単車が高率。『貸与基準の見直し』については自転車が高率。
- ④赴任後年月別では、『運転者教育』をあげた者については1～1.5年者に高率。その他は特定の傾向は認められない。
- ⑤事故体験別では、『運転者教育』をあげている者については、事故体験者の率が僅かに高率であるのに対して、『貸与車両の整備』を上げている者については、事故体験者の率が相当高いことは、注目してよい。

#### 6-2 現地事務所の指導・交通安全委員会の活動の効果は

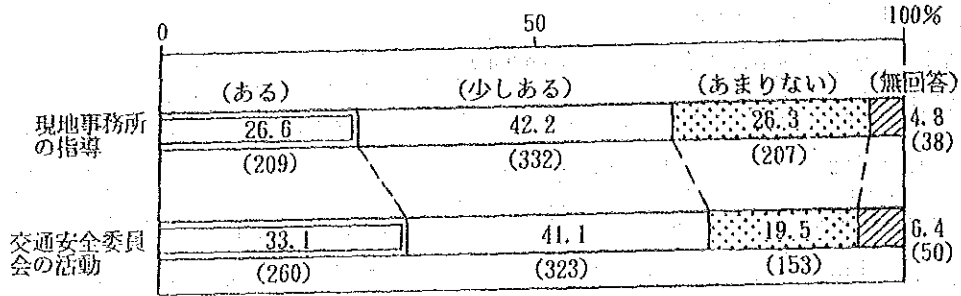
	ある	少しある	あまりない	無回答	統計
現地事務所 の指導	209 (26.6)	332 (42.2)	207 (26.3)	38 (4.8)	786  (100)
交通安全 委員会の 活動	260 (33.1)	323 (41.1)	153 (19.5)	50 (6.4)	

・現地事務所の指導については、効果が『ある』または『少しある』と回答した者の構成は68.8%である。これに対して、交通安全委員会の活動の効果について、効果が『ある』または『少しある』とした者が74.2%となっており、委員会活動のほうをよりよく評価している。この理由として、記事のなかの『安全は本来自分自身で築くべきもので、指導されるべきものではない』との意見に代表されるように、隊員の多くが自主的に自らを守ろうとしていることの現れであろう。

・国別の現地事務所の指導および各国の交通安全委員会の活動についての評価の構成は別表1-11、1-12のとおり。

●類別による構成を図9に示す。

▷統計の百分比構成



●類別構成 (図6)

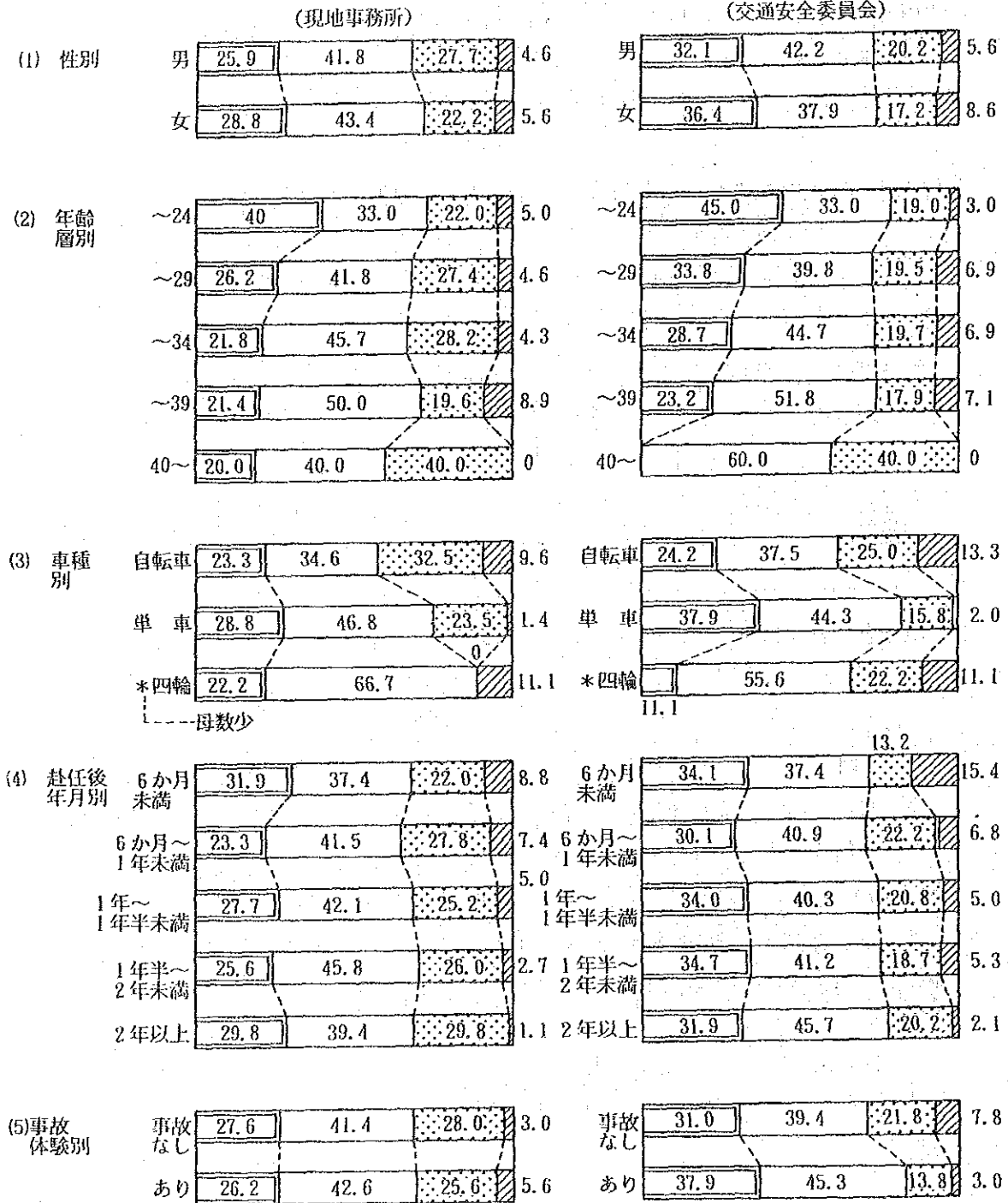


図9 類別構成

### III 交通事故防止対策

#### 6-1 隊員の交通事故防止を図るための最重点対策は

貸与車両整備	運転者教育	貸与基準見直し	その他	無回答	総計
164	404	114	85	19	786
(20.9)	(51.4)	(14.5)	(10.8)	(2.4)	(100)

- ・運転者教育を最重点対策にあげている者が約半数ある。
- ・国別構成は別表1-13のとおり。

●類別構成率(%)：有効回答のみで構成

対 策	(1)性別		(2)年齢層別					※回答数少
	男	女	～24	～29	～34	～39	40～ ※	
貸与車両整備	20.2	24.8	25.8	21.5	19.2	18.9	20.0	
運転者教育	52.1	54.4	54.6	52.1	53.8	52.8	20.0	
貸与基準見直し	15.3	13.5	10.3	16.4	14.8	9.4	40.0	
そ の 他	12.4	7.3	9.3	10.0	12.1	18.9	20.0	

対 策	(3)車種別：その他略			(4)赴任年月別					(5)事故体験別	
	自転車	単車	四輪 ※	～6M	～1Y	～1.5Y	～2Y	2Y～	なし	あり
貸与車両整備	21.7	21.2	44.4	27.0	19.3	23.7	18.0	26.4	19.6	*25.5
運転者教育	51.1	54.1	33.3	52.8	52.6	57.7	51.6	45.1	52.6	52.9
貸与基準見直し	17.4	13.1	11.1	10.1	15.2	8.3	18.8	19.8	16.5	11.0
そ の 他	9.8	11.6	11.1	10.1	12.9	10.3	11.7	8.8	11.3	10.6



(類別による評価の特徴)

- ①性別では、現地事務所の教育および安全委員会の活動について、女性の方がやや高く評価している（『効果ある』+『少しある』の構成が高い）。
- ②年齢層別では、事務所の教育が『効果がある』と回答した者は、年齢が上がると共に低率になる。これに『効果が少しある』を加えると、～24および～39の年齢層に評価がやや高く現れている。委員会活動の効果については、『効果がある』としている者の構成は、加齢と共に明確な減少傾向を示している。
- ③車種別では、事務所の教育、委員会活動共に、自転車利用者より単車利用者の方が効果を認める率が高い。四輪は、母数が少なく統計上の確度は少ないが、事務所の指導効果を認める率が高い反面、委員会活動の効果については低率である。
- ④派遣後年月別については、事務所の教育、委員会活動共に傾向上の差は少ない。
- ⑤事故体験の有無別では、事務所の教育についてはほとんど同傾向を示すが、委員会活動については、事故体験者に活動を評価する割合が高い。

### 6-3 安全対策として必要なことは

	運転操作方法	車両構造取扱	事故回避知識	事故要因分析	
数(%)	132 (16.8)	143 (18.2)	250 (31.8)	172 (21.9)	その他 68(8.7) 無回答 21(2.7)
● 特 徴	・～39⇒低率	・女性⇒高率 ・～29⇒高率	・男性⇒高率 ・～34⇒低率 ・自転車⇒ 高率(33.3)	・加齢⇒高率 ・四輪⇒高率 (33.3)	総 計786(100)

・国別構成は別表1-14のとおり。

### 6-4 効果的な学習方法（複数回答）

運転実技	講義・講座	事故C/S	小集団討議	視・聴覚教育	その他
426 (54.2)	102 (13.0)	402 (51.1)	118 (15.0)	173 (22.0)	68 ( 8.7)

・国別構成は別表1-15のとおり。

- 類別による特徴は少ないが、事故体験者は『運転実技』『事故のケーススタディ』をまた、事故未体験者は『小集団討議』『視聴覚教育』をあげている割合が多い。

### III 事故：データ要約

#### 1 派遣隊次別交通事故発生状況（振替派遣、その他派遣を除く。）

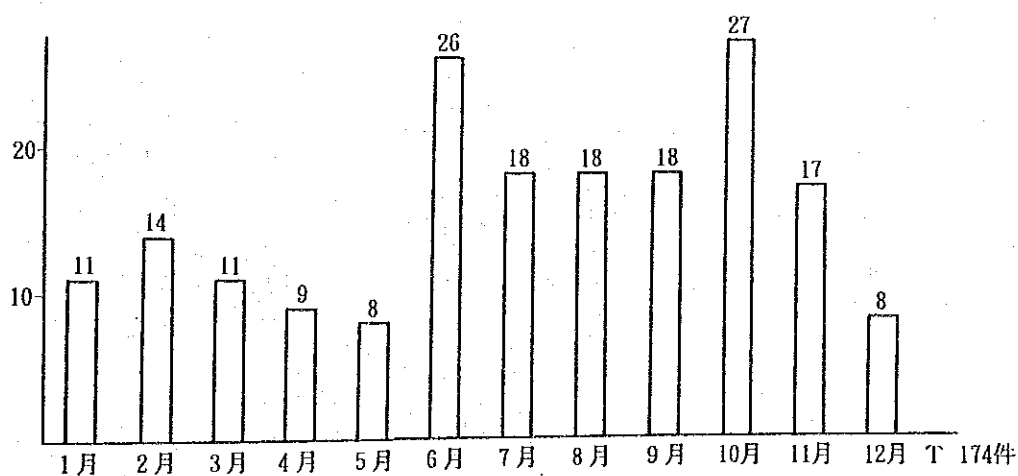
隊次	～61③	62①	62②	62③	63①	63②	63③	H1①	1②	1③	2①	全隊次計 (%)	
事故無	-	2	9	20	17	93	66	97	103	71	68	554 (70.5)	
事故有	1	5	11	7	17	62	49	34	23	16	6	232 (29.5)	
回数別	1	-	3	6	3	3	31	27	21	15	11	3	123
	2	-	-	1	1	8	19	12	3	5	3	2	54
	3	1	2	4	3	6	12	10	10	3	2	1	55
年次別計	1	7	20	27	34	155	115	131	126	87	74	786	

※『事故者率』 =  $232/786 \times 100 = 29.5\%$

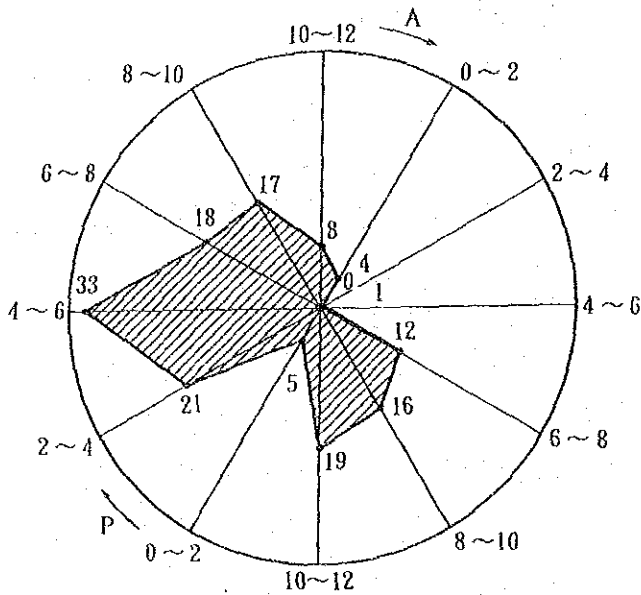
#### 2 事故の種類：有効回答のみで計上。以下同じ。

①道路欠損等による単独	157 (54.0)
②人に接触して転倒	14 (4.8)
③車・動物に接触、転倒	64 (22.0)
④その他	56 (19.2)
	291 (100)

#### 3 最大事故（体験事故中最も大きなもの）発生月別



4 発生時間帯別



※午前のピーク（6～12）と午後のピーク（2～10）の2つのピークを生じるが、特に午後4～6時が突出している。

5 事故類型（回数別）

	対車両	対人	単独	192(100)
1回	26	5	75	
2回	10	5	24	
3～回	8	4	35	
	44(22.9)	14(7.3)	134(69.8)	

6 道路形状

交差点	交差点付近	単路	200(100)
34	28	138	
(17.0)	(14.0)	(69.0)	

7 事故時の気象

晴	雨	その他	203(100)
157 (77.3)	31 (38.1)	15 (7.4)	

8 事故時の路面状況

舗装	舗装粗	非舗装	202(100)
85 (42.1)	36 (17.8)	81 (40.1)	

9 直前速度

5*未満	5～10"	10～20"	20～30"	30～40"	40*以上	198 (100)
6 (3.0)	14 (7.1)	32 (16.2)	39 (19.7)	34 (17.2)	73 (36.8)	

10 相手の認知距離

136(100)

0 秒	5 秒未満	5 ～10 〃	10～20 〃	20 〃
10 ( 7.4)	23 (16.9)	32 (23.5)	36 (26.5)	35 (25.7)

11 急ブレーキの有無

198(100)

かけた	かけなかった
91 (46.0)	107 (54.0)

12 出発後の経過時間

199(100)

10分未満	10～30分 〃	～1時間 〃	～2時間 〃	2時間以上
63 (31.7)	81 (40.7)	33 (16.6)	15 (7.5)	7 (3.5)

13 出発してから事故地点までの走行距離

162(100)

1 〃未満	1 ～5 〃	5 ～10 〃	10～30 〃	30 〃以上
1 ( 0.6)	70 (43.2)	32 (19.8)	36 (22.2)	23 (14.2)

14 事故時の走行目的

214(100)

通 勤	知人訪問	買い物	帰 宅	その他
47 (22.0)	19 ( 8.9)	24 (11.2)	75 (35.0)	49 (22.9)

15 事故責任 (衝突)

158(100)

自分に	相手に	双方に
81 (51.3)	35 (22.1)	42 (26.6)

IV 派遣地区別データ

1 属性等

(1) 性別

	(男性)	(女性)	T	
アジア	68.0 (141)	31.2 (64)	205(100)	
中近東	98.0 (49)	2.0 (1)	50(100)	★ 中近東 男性高率
アフリカ	75.5 (237)	24.5 (77)	314(100)	
中南米	71.4 (55)	28.6 (22)	77(100)	
大洋州	75.7 (106)	24.3 (34)	140(100)	
総計	74.8 (588)	25.2 (198)	786(100)	

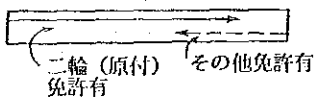
(2) 年齢別

	(~24)	(25~29)	(30~34)	(35~39)	(40~)	無回答	T
アジア	10.2 (21)	53.2 (109)	23.9 (49)	11.2 (23)	0.6 (1)		205(100)
中近東	2.0 (1)	58.0 (29)	28.0 (14)	10 (5)	2.0 (1)	0	50(100)
アフリカ	13.7 (43)	52.5 (165)	21.4 (86)	5.4 (17)	0.6 (2)	0.3 (1)	314(100)
中南米	24.7 (19)	55.8 (43)	16.9 (13)	2.6 (2)	0 (0)		77(100)
大洋州	11.4 (16)	63.6 (89)	18.6 (26)	6.4 (9)	0 (0)		140(100)
総計	12.7 (100)	55.3 (435)	23.9 (188)	7.1 (56)	0.6 (5)	0.3 (2)	786(100)

※赴任年月別(差省略)

(3) 任国免許の有無

	(有)	(無)	T	
アジア	51.2(105)	48.8 (100)	205(100)	
中近東	14.0(7)	86.0(43)	50(100)	★中近東 低率
アフリカ	75.5(239)	24.5 (77)	314(100)	
中南米	66.2(51)	33.8 (26)	77(100)	
大洋州	65.7(92)	34.3 (48)	140(100)	
総計	62.6(492)	37.4 (294)	786(100)	



※日本免許の有無(差少:略)

(4) 任地での運転頻度

	(ほぼ毎日)	(週2, 3回)	(その他)	(無回答)	
アジア	76.1 (156)	8.8 (18)	7.8 (16)		205(100)
中近東	86.0 (43)	8.0 (4)	0 (0)		50(100)
アフリカ	78.7 (247)	15.9 (50)	2.5 (8)		314(100)
中南米	84.4 (65)	10.4 (8)	2.6 (2)		77(100)
大洋州	70.7 (99)	15.0 (21)	7.9 (11)		140(100)
総計	77.6 (610)	12.8 (101)	4.7 (37)		786(100)

(5) 平均走行距離 (1か月)

	(100K未満)	(100K ~ 200K <sup>〃</sup> )	(200K ~ 300K <sup>〃</sup> )	(300K ~ 400K <sup>〃</sup> )	(400K以上)	(無回答)	
アジア	25.9 (53)	10.2 (21)	5.4 (11)	5.4 (11)	35.1 (72)	18.0 (37)	205(100)
中近東	28.0 (14)	10.0 (5)	8.0 (4)	10.0 (5)	42.0 (21)	2.0 (1)	50(100)
アフリカ	15.0 (47)	6.4 (20)	6.4 (20)	6.7 (21)	55.1 (173)	10.5 (33)	314(100) ★アフリカ突出
中南米	16.9 (13)	11.7 (9)	13.0 (10)	13.0 (10)	33.8 (26)	11.7 (9)	77(100)
大洋州	25.0 (35)	13.6 (19)	9.3 (13)	11.4 (16)	26.4 (37)	14.3 (20)	140(100)
総計	20.6 (162)	9.4 (74)	7.4 (58)	8.0 (63)	41.9 (329)	12.7 (100)	786(100)

(6) 日常の運転車両

	(自転車)	(単車)	(四輪)	(其他)	(無回答)	
アジア	40.0 (82)	51.2 (105)	1.0 (2)	1.0 (2)	6.8 (14)	205(100)
中近東	30.0 (15)	68.0 (34)	0 (0)	0 (0)	2.0 (1)	50(100)
アフリカ	21.7 (68)	74.5 (234)	0.6 (2)	0.3 (1)	2.9 (9)	314(100)
中南米	31.2 (24)	66.2 (51)	0 (0)	2.6 (2)	0 (0)	77(100)
大洋州	36.4 (51)	50.0 (70)	3.6 (5)	7.9 (11)	2.1 (3)	140(100)
総計	30.5 (240)	62.8 (494)	1.1 (9)	1.1 (9)	4.3 (34)	786(100)

※日常運転車両の所屬

アジア、中南米に配属先車両の割合がやや多い。

アジア(8.3)、中近東(0)、アフリカ(1.6)、中南米(11.7)、大洋州(7.1)

## 2 安全に関する意識

### (1) 任国での隊員の交通事故は

	(不可抗力)	(注意で防止可)	(どちらともいえない)		
アジア	10.7 (22)	33.2 (68)	53.7 (110)	2.4 (5)	205(100)
中近東	16.0 (8)	30.0 (15)	54.0 (27)	0 (0)	50(100)
アフリカ	12.7 (40)	40.1 (126)	46.2 (145)	1.0 (3)	314(100)
中南米	6.5 (5)	53.2 (41)	37.7 (29)	2.6 (2)	77(100)
大洋州	6.4 (9)	45.0 (63)	47.1 (66)	1.4 (2)	140(100)
総計	10.7 (84)	39.8 (313)	48.0 (377)	1.5 (12)	786(100)

中南米  
※「注意で防止可」高率

### (2) 交通事故の最大原因は

	(交通・道路の悪さ)	(他者無責任)	(隊員不注意)	(その他)(無回答)		
アジア	35.1 (72)	20.5 (42)	22.9 (47)	19.5 (40)	2.0 (4)	205(100)
中近東	16.0 (8)	46.0 (23)	24.0 (12)	12.0 (6)	2.0 (1)	50(100)
アフリカ	29.6 (93)	23.2 (73)	28.7 (90)	16.2 (51)	2.2 (7)	314(100)
中南米	29.9 (23)	10.4 (8)	40.3 (31)	16.9 (13)	2.6 (2)	77(100)
大洋州	33.6 (47)	10.0 (14)	32.1 (45)	22.1 (31)	2.1 (3)	140(100)
総計	30.9 (243)	20.4 (160)	28.6 (225)	17.9 (141)	2.2 (17)	786(100)

中近東  
※「他者の無責任行動」高率

中南米  
※「隊員の不注意」高率

(3-a) あなたの運転は (YES率) ※有効回答のみで構成。以下同じ。

	慎重な運転	機敏な運転	決断的運転
アジア	173 (86.5)	137 (70.0)	151 (76.6)
中近東	44 (88.0)	54 (68.0)	39 (78.0)
アフリカ	274 (89.8)	176 (58.3)	223 (73.4)
中南米	69 (90.8)	54 (75.0)	58 (79.5)
大洋州	122 (90.4)	92 (69.2)	102 (76.1)
総計	766 (89.0)	493 (65.2)	573 (75.6)

(3-b) 運転に対する自信は

	ある	少しある	ない
アジア	85 (42.3)	97 (48.3)	19 (9.5)
中近東	24 (48.0)	23 (46.0)	3 (6.0)
アフリカ	90 (29.3)	168 (54.7)	49 (16.0)
中南米	27 (35.5)	38 (50.0)	11 (14.5)
大洋州	57 (41.9)	63 (46.3)	16 (11.8)
総計	283 (36.8)	389 (50.5)	98 (12.7)

※アジア、中近東に『自信がある』『ややある』の構成が多い。

(4-a) ヒヤリ・ハット体験は

(YES率)

アジア	170 (85.0)
中近東	43 (86.0)
アフリカ	279 (90.6)
中南米	60 (77.9)
大洋州	108 (80.0)
総計	660 (85.7)

(4-b) ヒヤリ・ハットの原因は (複数回答)

	(考え事) (脇見)	(予測外れ)	(その他)	無回答		
アジア	10.6 (18)	16.5 (28)	55.9 (95)	36.5 (62)	0.6 (1)	170(100)
中近東	23.3 (10)	16.3 (7)	44.2 (19)	41.9 (18)	2.3 (1)	43(100)
アフリカ	17.9 (50)	15.4 (43)	52.7 (147)	35.8 (100)	1.1 (3)	279(100)
中南米	20.0 (12)	15.0 (9)	55.0 (33)	31.7 (19)	0 (0)	60(100)
大洋州	20.4 (22)	15.7 (17)	39.8 (43)	47.2 (51)	1.9 (2)	108(100)
総計	17.0 (112)	15.8 (104)	51.1 (337)	37.9 (250)	0 (0)	660(100)

100%



(5) 運転意識・態度に関する設問 ※有効回答のみで構成

	アジア	中近東	アフリカ	中南米	大洋州	総計
1.速度を出せば 出すほど快感	47 (23.6)	8 (16.0)	73 (23.5)	23 *(30.3)	27 (19.9)	178 (23.1)
2.広い道路では思 い切り速度を	89 (44.5)	26 (52.0)	159 (51.3)	37 (48.7)	53 (39.0)	364 (47.2)
3.カーブで自分の 能力の限界を	21 (10.5)	1 (2.0)	37 *(11.9)	8 (10.5)	13 (9.6)	80 (10.4)
4.一時停止を守ら ないことが	62 (30.8)	17 *(34.0)	107 *(34.6)	19 (25.3)	29 (21.2)	234 (30.3)
5.大きな車がそば を通ると不安を	155 (76.7)	45 *(90.0)	277 *(89.1)	68 *(89.5)	104 (75.9)	649 (83.6)
6.少しぐらい酒を 飲んで運転しても	48 (24.6)	12 (24.0)	75 (24.2)	11 *(14.7)	26 (19.1)	172 (22.4)
7.雨と晴の日では 運転の仕方を	182 *(91.0)	48 (98.0)	295 (96.1)	71 (95.9)	129 (94.9)	725 (94.5)
8.追い越されるよ り追い越しが	62 *(31.0)	6 *(12.0)	65 (21.2)	12 (16.2)	17 (12.6)	162 (21.1)
9.大抵HとBで 事故回避できる	139 (70.2)	28 (57.1)	174 (58.0)	47 (66.2)	85 (62.5)	473 (62.7)
10. スリルを求め 危険なことを	10 (5.0)	2 (4.0)	14 (4.5)	2 (2.6)	4 (2.9)	32 (4.2)

\*印=構成が多い地域      ・印=構成が少ない地域

(6) 交通事故防止のための最重点対策

	(貸与車両の整備)	(運転者教育)	(見直し 貸与基準)	(その他)	(無回答)	
アジア	23.4 (48)	53.2 (109)	11.2 (23)	9.3 (19)	2.9 (6)	205(100)
中近東	16.0 (8)	54.0 (27)	16.0 (8)	12.0 (6)	2.0 (1)	50(100)
アフリカ	18.8 (59)	53.2 (167)	14.3 (45)	11.5 (36)	2.2 (7)	314(100)
中南米	24.7 (19)	54.5 (42)	9.1 (7)	10.4 (8)	1.3 (1)	77(100)
大洋州	21.4 (30)	42.1 (59)	22.1 (31)	11.4 (16)	2.9 (4)	140(100)
総計	20.9 (164)	51.4 (404)	14.5 (114)	10.8 (85)	2.4 (19)	786(100)

(7)-a 現地事務所の交・安指導効果は

(7)-b 交・安委員会の活動効果は

	(ある)	(少しある)	(あまりない)	(無回答)	(ある)	(少しある)	(あまりない)	(無回答)	
アジア	21.0 (43)	41.0 (84)	29.8 (61)	8.3 (17)	17.1 (35)	34.6 (71)	35.1 (72)	13.2 (27)	205(100)
中近東	26.0 (13)	46.0 (23)	26.0 (13)	2.0 (1)	28.0 (14)	42.0 (21)	24.0 (12)	6.0 (3)	50(100)
アフリカ	24.5 (77)	45.2 (142)	26.8 (84)	3.5 (11)	38.5 (121)	45.5 (143)	13.1 (41)	2.9 (9)	314(100)
★中南米	41.6 (32)	33.8 (26)	23.4 (18)	1.3 (1)	51.9 (40)	32.5 (25)	13.0 (10)	2.6 (2)	77(100)
大洋州	31.4 (44)	40.7 (57)	22.1 (31)	5.7 (8)	35.7 (50)	45.0 (63)	12.9 (18)	6.4 (9)	140(100)
総計	26.6 (209)	42.2 (332)	26.3 (207)	4.8 (38)	33.1 (260)	41.1 (323)	19.5 (153)	6.4 (50)	786(100)

★中南米に a、b とも高率

(8) 交通安全対策として必要なこと

	(運転操作)	(車両構造 取扱)	(事故回避知識)	(事故要因分析)	(その他)	(無回答)
	12.2 (25)	16.6 (34)	35.6 (73)	23.9 (49)	6.8 (14)	4.9 (10)
	12.0 (6)	20.0 (10)	36.0 (18)	26.0 (13)	6.0 (3)	0 (0)
	21.3 (67)	16.2 (51)	30.9 (97)	21.0 (66)	7.6 (24)	2.9 (9)
	18.2 (14)	29.9 (23)	31.2 (24)	10.4 (8)	10.4 (8)	0 (0)
	14.3 (14)	17.9 (25)	27.1 (38)	25.7 (36)	13.6 (19)	1.4 (2)
	16.8 (132)	18.2 (143)	31.8 (250)	21.9 (172)	8.7 (68)	2.7 (21)



## 2. 上記アンケートの自由意見集約



## 1. 任国の道路・交通状況に関する認識

- ▷現地ドライバーの運転を信用してはいけない。(電子機器, 男, 29)
  - ・判断力、決断力、危機回避能力に欠ける。・車優先意識　・一つのことに気をとられ、他に注意が回らない。　・よそ見が多い。
- ▷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、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、つい速度超過になる。(自動車整備, 男, 30)
  - ・自分の能力を過信してしまう。
- ▷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)
  - ※事前教育のみでは、頭の中で理解していても、中々受取り難い。
- ▷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)

## 2. 事故防止のための意識・心得・遵守事項

- ▷道路状況不良、車優先、マナー不良を認識して自己防止を(電子機器, 男, 29)
  - ・自分の能力を過大評価しない。
- ▷原則として日本の法令を遵守すべきである。(薬剤師, 男, 28)
  - ・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の理解。
- ▷交通事故による受傷はバカラシイこと。常に自らを戒めて安全に心掛けている。(映画, 男, 31)
- ▷事故に遭わない智恵を持つ。(電気機器, 男, 40)
  - ①必要以外に車に乗らない。②運転時に交通事故の可能性を考える。③大型車両に近寄らない。
- ▷常に周囲の状況(前方、両側、後方)を見ながら走る。(電子機器, 男, 28)
  - ・どんな出来事にも対処できるように。　・速度の抑制
- ▷自己規制, ゆったりとした気持ちで。(野菜, 男, 22)
  - ・体調の悪い時は、①車に乗らない。②速度抑制。(薬剤師, 女, 29)
  - ・慎重で、何時でも止まれる運転を。(助産婦, 女, 35)
  - ・飲酒・脇見等の自己規制で、かなりの事故が抑止できる。(臨床検査技師, 女, 28)
  - ※生きて帰るという気持ちが大切。
- ▷自分で自分の身を守る。(電話交換器, 男, 31)
  - ①飲酒運転をしない。②運転に集中する。③予測と判断を大切に。

▷安全は、個人の意識・自覚の問題。(農業土木, 男, 23) (体育, 女, 30) (薬剤師, 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。(建築設計, 男, 33)

▷自分のレベルをキチンと守る。(野菜, 男, 22)

・速度抑制と安全確認をていねいに。

▷責任は全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)

※貸与希望も減る。

・事故は自分の不注意、自分のスキにある。

・事故は複合要因。(相手のマナー+隊員の不注意等)

▷事故の恐ろしさの認識不足。恐ろしさをすぐ忘れる。(無線機, 男, 26)

・事故の多くは、意識の持ち方にある。(医療機器, 男, 26)

・教育訓練は必要。

### 3. 飲酒運転等危険運転の是正

▷飲酒運転が日常的に行われている。これを改めない限り事故は減らない。

(測量, 男, 26)

・「二人乗り」「飲酒運転」「速度超過」が多い。気合が入っていない。

(土木施工, 男, 34)

「二人乗り」「飲酒運転」が多い。法規制緩いので、甘えがある。

※都市居住隊員に集まって飲酒の機会が多い。

指導と管理

▷安易な規制は、隊員の士気低下になる。(電気機器, 男, 29)

▷隊員の多い国には、交通専門調整員か専門家の配置を。(自動車整備, 男, 30)

〔3 ナイ式の規制には反対〕

▷事故者、義務違反者には、公平な制裁が必要。〔交通管理、運営の調整員の配置〕

(養鶏, 男, 38)

安全への視点

安全問題を「技術」や「車両整備」の形でとらえていては、事故は減らない。任国の隊員活動では、仕事、職場の人間関係、言語等の問題で悩みがあり、ストレスが溜まりやすい。こうしたことについての処理と自己管理、運転上の問題点について研究、指導が行われなくてはならない。(無線通信機, 男, 30)

### 4. 単車貸与基準について

▷基準を明確に。(仕事上、生活上等必要性を審査して) (助産婦, 女, 28)

・事務所も安易。隊員も甘えている。

- ▷日本免許を持ち、経験が多い者に限って貸与すべきである。(自動車整備, 男, 32)
- ・テストは、コース試験、市内走行、悪路走行を行う。
  - ・バイクは危険な乗り物だということを、事務局は認識して欲しい。
- ▷日本免許もないのに、交通安全委員会のテストだけで、いきなり単車を貸すのはおかしい。(航海術, 男, 30)
- ▷単車貸与が安易。毅然とした態度が必要。(土木施工, 男, 30)
- 〔都市部では必要のない場合がある。必要性のない者は、いい加減な運転をする〕
- ・不必要なのに貸与されているケースが多い。(医療機器, 男, 33)
- ▷原付が最も危険。(医師, 男, 32)
- ・単車より四輪車の方が安全。〔ただし対人事故防止の注意が必要。〕
  - ・単車を貸与している限り、事故は減らない。(システムE, 男, 26)
- 〔単車の工具類も少なく、整備知識もない。〕
- ▷現地向けのバイクがあるとよい。(自動車整備, 男, 27)
- ・バイクの排気量は大きいほど安全。(システムE, 男, 29)
  - ・二輪より四輪の方が安全。
- ※「協力隊の精神」論を持ち出すべきではない。
- ▷単車貸与時の指導の充実。〔日本で経験の無い者がいる〕(自動車整備, 男, 33)
- ・単車貸与テストがきびし過ぎる。〔全員に貸与し、指導を充実すべきだ〕
- (栄養士, 女, 34)





### 3. 年度別交通事故発生状況比較



年度別交通事故発生状況比較

(※：貸与車無しの派遣国)

アジア地域

派遣国	62年度	63年度	元年度	2年度
バンラデシエ	1	1	3	2
ブータン				
※中華人民共和国	3			
※インドネシア				
※ラオス		1	3	3
※レイシヤ			1	
※モルディブ	2	1	3	7
ネパール		2	2	1
フィリピン	1			
※スリ・ランカ			1	1
タイ				
人 数 (%)	7 (29.2)	5 (8.6)	13 (23.2)	14 (25.0)

アフリカ地域

派遣国	62年度	63年度	元年度	2年度
エチオピア				1
ガーナ		7	4	5
ケニア	2	3	6	7
リベリア	2	1	2	(派遣中止)
マラウイ	4	7	7	4
ニジェール	1	4	4	2
ルワンダ				
セネガル	2	4	2	5
タンザニア	3	8	5	
ザンビア	2	3		5
※ジンバブエ				
人 数 (%)	16 (66.7)	37 (63.8)	30 (53.6)	29 (51.8)

中近東地域

派遣国	62年度	63年度	元年度	2年度
※ヨルダン				
モロッコ		1	2	2
シリア				
※テュニジア				
※スーダン				
※イエメン				
人 数 (%)		1 (1.7)	2 (3.6)	2 (3.6)

大洋州地域

派遣国	62年度	63年度	元年度	2年度
フィジー		1	4	2
PNG	1	3	1	1
トンガ		2	1	1
西サモア		2		
ソロモン諸島		1		1
※ミクロネシア				
ヴァヌアツ				
人 数 (%)	1 (4.2)	9 (15.5)	6 (10.7)	5 (8.9)

中南米地域

派遣国	62年度	63年度	元年度	2年度
※ボリブヱア				
※コロンビア				
※コスタ・リカ		3	2	2
ドミニカ				
グアテマラ				
ホンデュラス				
※ジャマイカ		2	3	3
パラグアイ		1		1
※ペルー				
ニカラグア				
人 数 (%)		6 (10.4)	5 (8.9)	6 (10.7)

派遣国	62年度	63年度	元年度	2年度
合計	24 (100)	58 (100)	56 (100)	56 (100)

(注) 事故件数にはバス・乗用車等同乗中に起きた事故も含まれている。



#### 4. 交通事故年度別比較



交通事故年度別比較

(注) 右側の表にはバス・乗用車等同乗中事故も含まれている。

当 事 者	62年度	63年度	元年度	2年度
単 車	17 (70.8)	49 (84.5)	38 (67.8)	39 (69.6)
自 転 車	2 (8.3)	4 (6.9)	7 (12.5)	6 (10.7)
乗 用 車	1 (4.2)	2 (3.6)	2 (3.6)	2 (3.6)
乗用車同乗	1 (4.2)	3 (5.2)	5 (8.9)	5 (8.9)
バス同乗 (マイクロバス含む)	2 (8.3)	1 (1.8)	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)	1 (1.8)
タクシー同乗			1 (1.8)	1 (1.8)
セスキ同乗	1 (4.2)			
歩行中			3 (5.4)	1 (1.8)
不明				1 (1.8)
合 計 (%)	24 (100)	58 (100)	56 (100)	56 (100)

相 手 側	62年度	63年度	元年度	2年度
な し	12 (50.0)	29 (50.0)	37 (59.9)	16 (28.5)
乗 用 車	6 (25.0)	15 (25.9)	7 (12.5)	12 (21.4)
トラクタ (トラクタ、小型含む)	2 (8.3)	3 (5.2)	1 (1.8)	3 (5.4)
バ ス			1 (1.8)	3 (5.4)
人 (子供含む)	1 (4.2)	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	2 (8.3)	3 (5.2)	3 (5.4)	2 (3.6)
自 転 車		2 (3.4)		
単 車	1 (4.2)	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 (%)	24 (100)	58 (100)	56 (100)	56 (100)



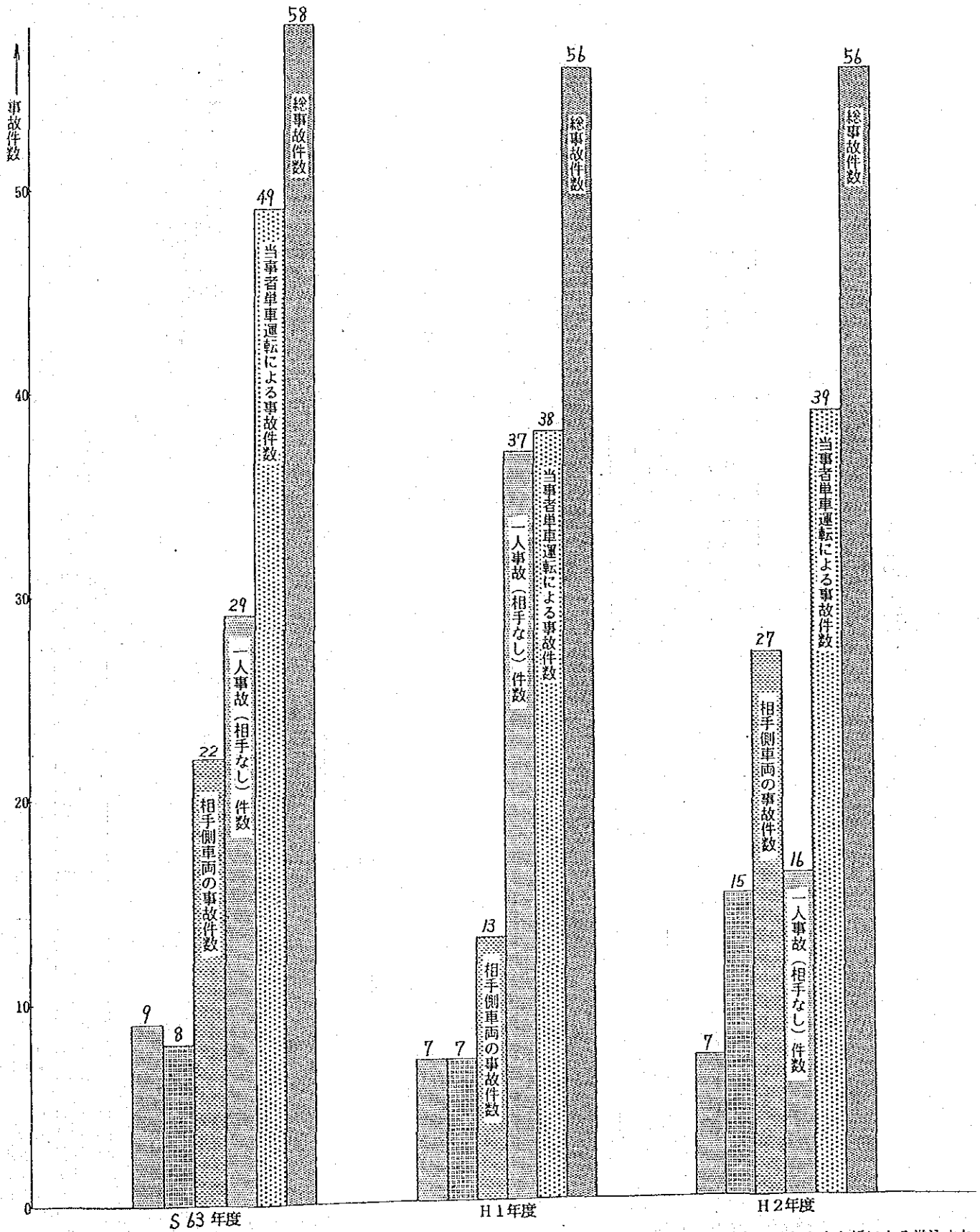




## 5. 交通事故内容年度別比較

(1)(2)



# 交通事故内容年度別比較(1)

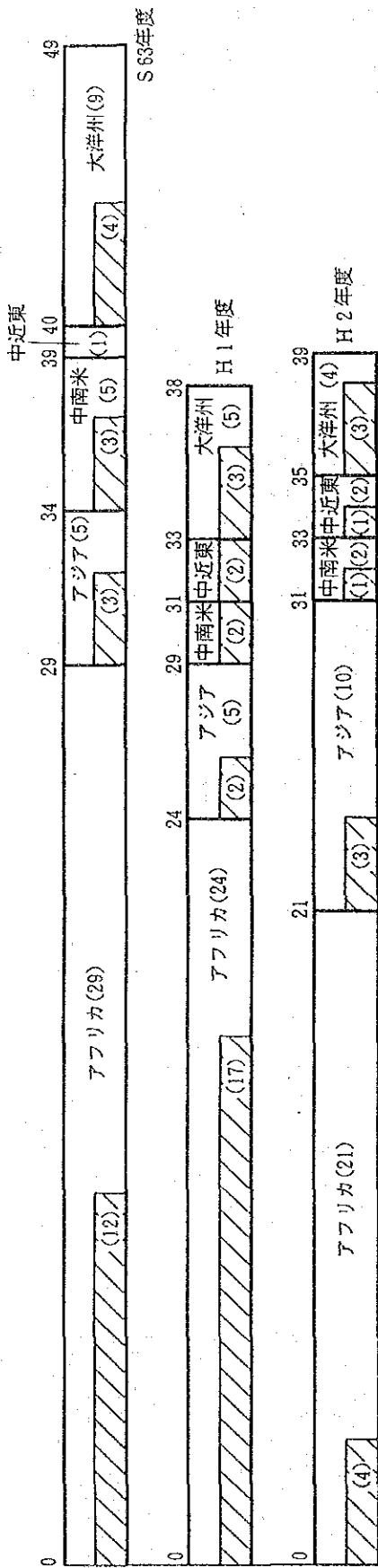


 追突衝突された事故件数  
 人・犬等の飛出しによる事故件数

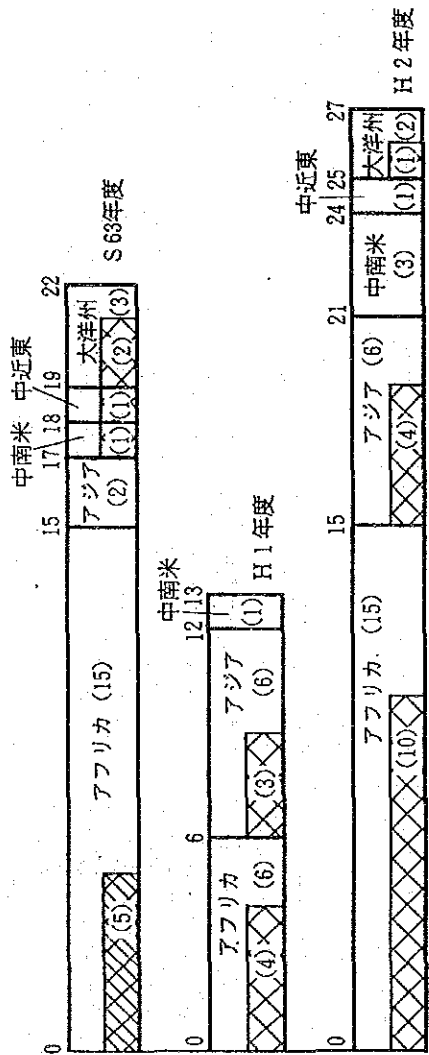
(注1) 追突衝突された事故には急な右左折による巻込まれ、バス・タクシー乗車中、歩行中を含む。  
 (注2) 相手側車両の内容は乗用車、トラック、バス、単車、自転車、トラクター、馬車など。

# 交通事故内容年度別比較(2)

単車運転による事故 (相手なしの一人事故)



相手側車両の事故 (追突衝突された事故)



(注1) 追突衝突された事故には急な右左折による巻きまれ、バス・タクシー乗車中、歩行中を含む。  
 (注2) 相手側車両の内容は乗用車、トラック、バス、車両、自転車、トラクタ、馬車など。

## 6. 事故事例発生時期についての国別表



『事故事例発生時期についての国別表』 リスト

No	派遣国名
1	フィリピン
2	マレーシア
3	ネパール
4	バングラデシュ
5	ケニア
6	マラウイ
7	セネガル
8	ガーナ
9	タンザニア
10	ザンビア

No	派遣国名
11	ニジェール
12	モロッコ
13	バラグアイ
14	ドミニカ
15	PNG
16	フィジー
17	トンガ

《事故事例と発生時期》

平成3年12月 1日現在

「 フィリピン 」国

赴任後半年以内の事故 0 件

●：単車事故（1件）

帰国前3カ月の事故 2 件

事故種別	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	計
S63						●		●					2
H1							●			●			2
H2											●		1
H3													

雨 季

乾 季



《事故事例と発生時期》

平成3年12月 1日現在

「マレーシア」国

●：単車事故（1件）

☆：歩行中事故

赴任後半年以内の事故 2 件

□：車両同乗中の事故（1件）

（1件）

帰国前3カ月の事故 0 件

月	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	計
S63										●			1
H1			●					☆				□	3
H2	●□		●				□						4
H3			●										

《事故事例と発生時期》

平成3年12月 1日現在

「ネパール」国

●：単車事故（1件）

□：車両同乗中の事故

赴任後半年以内の事故 0 件

△：自転車事故（1件）

（1件）

帰国前3カ月の事故 3 件

月	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	計
S63	●												1
H1							□				●△		3
H2							●	●●			●	●●△	7
H3													

雨季（モンスーン）

乾季

しのぎやすい

冬季

《事故事例と発生時期》

平成3年12月 1日現在

「バングラデシュ」国

●：単車事故（1件）

赴任後半年以内の事故 0 件

□：車両同乗中の事故（1件）

帰国前3カ月の事故 0 件

事故種別	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	計
S63												●	1
H1										●□		□	3
H2											●	●	2
H3													

《事故事例と発生時期》

平成3年12月 1日現在

「ケニア」国

●：単車事故（1件）

□：車両同乗中の事故

赴任後半年以内の事故 0 件

△：自転車事故（1件）

（1件）

帰国前3カ月の事故 1 件

事故種別	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	計
S63	●			●●									3
H1			●			△			●	●	●●		6
H2		●	●				●			●	●	●●	7
H3	●	□□	●										

大雨季

冬季

小雨季

夏季

《事故事例と発生時期》

平成3年12月 1日現在

「マラウイ」国

●：単車事故（1件）

□：車両同乗中の事故

赴任後半年以内の事故 1 件

△：自転車事故（1件）

（1件）

帰国前3カ月の事故 1 件

事故種別	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	計
S63		●	●●					●				●●	6
H1	●	●	●	●□□			●						7
H2			●	●	●	□							4
H3	●				●		△	●					

小乾季

暑い乾季

温暖雨季

冬

《事故事例と発生時期》

平成3年12月 1日現在

「セネガル」国

●：単車事故（1件）

赴任後半年以内の事故 2 件

△：自転車事故（1件）

帰国前3カ月の事故 2 件

事故種別	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	計
S63			●△		●	●							4
H1	●			●トカケ									2
H2							●		●●	△		△	5
H3			●			●	●						

乾季

雨季

乾季

《事故事例と発生時期》

平成3年12月 1日現在

「 ガーナ 」国 ●: 単車・車事故 (1件) □: 車両同乗中の事故  
 △: 自転車事故 (1件) (1件)

赴任後半年以内の事故 3 件  
 帰国前3カ月の事故 2 件

事故種別	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	計
S63	●●●●				△		●				●●		7
H1	●		●				●	●					4
H2	●							●□		△	□		5
H3	●□				●								

雨季

乾季

ハマタン

《事故事例と発生時期》

平成3年12月 1日現在

「 タンザニア 」国

●: 単車事故 (1件)

赴任後半年以内の事故 4 件  
 帰国前3カ月の事故 2 件

事故種別	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	計
S63			●●	●		●●●						●●	8
H1		●●	●●		●								5
H2													0
H3													

大雨季

小雨季

【事故事例と発生時期】

平成3年12月 1日現在

「ザンビア」国

●：単車事故（1件）

□：車両同乗中の事故

赴任後半年以内の事故 0 件

△：自転車事故（1件）

（1件）

帰国前3カ月の事故 3 件

月	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	計
S63		□						●				●	3
H1													0
H2	●			●●							●△		5
H3	●●												

涼しい乾季

暑い乾季

暑い雨季

【事故事例と発生時期】

平成3年12月 1日現在

「ニジェール」国

●：単車事故（1件）

赴任後半年以内の事故 2 件

△：自転車事故（1件）

帰国前3カ月の事故 0 件

月	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	計
S63	●		●								△	●	4
H1	●		●△							●			4
H2						●●							2
H3													

雨 季

乾 季

【事故事例と発生時期】

平成3年12月 1日現在

「モロッコ」国

赴任後半年以内の事故 0 件

●: 単車事故 (1件)

帰国前3カ月の事故 0 件

事故種別 \ 月	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	計
S63						●							1
H1			●	●									2
H2										●	●		2
H3													

夏季

冬季

降雨なし

【事故事例と発生時期】

平成3年12月 1日現在

「パラグアイ」国

●: 単車事故 (1件)

☆: 歩行中事故

赴任後半年以内の事故 0 件

△: 自転車事故 (1件)

(1件)

帰国前3カ月の事故 1 件

事故種別 \ 月	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	計
S63								●	●				2
H1		●				☆		●					3
H2							●	△	●				3
H3													

夏季

《事故事例と発生時期》

平成3年12月 1日現在

「ドミニカ」国

●：単車事故（1件）

☆：歩行中事故

赴任後半年以内の事故 1 件

□：車両同乗中の事故（1件）

（1件）

帰国前3カ月の事故 0 件

ねんど \ つき	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	計
S63		●		●				●					3
H1		☆		□									2
H2													0
H3													

多雨期間

《事故事例と発生時期》

平成3年12月 1日現在

「PNG」国

●：単車事故（1件）

赴任後半年以内の事故 0 件

□：車両同乗中の事故（1件）

帰国前3カ月の事故 0 件

ねんど \ つき	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	計
S63					●			●				●	3
H1												●	1
H2					□								1
H3			●	●	●	●							

《事故事例と発生時期》

平成3年12月 1日現在

「フィジー」国

赴任後半年以内の事故 1 件

●：単車事故（1件）

帰国前3カ月の事故 0 件

事故種別	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	計
S63						●							1
H1			●●●	●									4
H2					●		●						2
H3													

乾季

雨季

《事故事例と発生時期》

平成3年12月 1日現在

「トンガ」国

●：単車事故（1件）

赴任後半年以内の事故 1 件

△：自転車事故（1件）

帰国前3カ月の事故 0 件

事故種別	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	計
S63								●				●	2
H1								△					1
H2								●					1
H3			●										





## 7. 協力隊隊員使用車両実態調査表



『協力隊員使用車両実態調査表』

派遣国	総隊員数 (人)	協力隊貸与単車(50cc)		協力隊貸与単車(Over 50cc)		協力隊貸与(四輪)		協力隊貸与自転車		配属先貸与車両 or (個人購入)		交通安全 委員会の 有無	記載データの 日付
		貸与中	保留中	貸与中	保留中	車数(貸与と保留)	貸与中	保留中	四輪	単車(cc)	自転車		
フィリピン	68	16	10	1(100cc)	0	1(シ7使用)	7	1				有り	91-03-31
マレーシア(東)	36	14	15	5(70cc)	1(70cc)	4(隊員使用)	2	4	0	0	0	有り	91-08-26
マレーシア(西)	50	9	5	10(70cc)	10(70cc)	0	23	4	1	0	0	有り	91-08-20
タイ	51	1	0	0	0	0						無し	91-09-01
ラオス	11	0	0	0	0	0	10	1	0	0	0	無し	91-08-31
インドネシア	52	0	0	0	0	0						無し	91-09-01
バンダラデシュ	76	25	5	0	0	0	0	0	0	0	0	有り	91-09-16
ネパール	71	31	3	7(110cc)	1	0	0	0	0	0	0	有り	91-08-21
中華人民共和国	64	0	1	0	0	0	5	0	0	0	8(45)	無し	91-08-20
スリランカ	58	0	0	0	0	0	15	0	0	0	(3+12)	無し	91-08-22
モルディブ	16	0	0	0	0	0						無し	91-09-01
ブータン	23	4	1	3(100cc)	2	0	2	3	0	0	(1)	有り	91-08-15
シリア	29	1	0	0	0	0			0	0		無し	91-08-17
ジョルダン	29	0	0	0	0	0	2	0	0	0	(3)	無し	91-08-20
チュニジア	22	0	0	0	0	0	5	1	0	0	0	無し	91-03-01
モロッコ	73	32		4(80,90cc)	2	0						有り	91-08-27
スーダン	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	無し	91-08-22
イエメン	2	0	0	0	0	0						無し	91-09-01
小計	737	133	40	30	16	5	71	14	1	0	8(65)		

派遣国	総隊員数 (人)		協力隊貸与単車 (50cc)		協力隊貸与単車 (Over 50cc)		協力隊貸与 (四輪)		協力隊貸与自転車			配属先貸与車両 or (個人購入)			交通安全 委員会の 有無	記載データの 日付
	貸与中	保留中	貸与中	保留中	車数 (貸与と保留)	貸与中	保留中	貸与中	保留中	四輪	単車 (cc)	自転車	有無			
エチオピア	32	7	8	0	0	0	0	0	1	14	0	0	0	有り	91-01-10	
ケニア	55	34	31	1 (100 cc)	0	0	1、(保留1)	0	0	0	0	0	0	有り	91-08-08	
タンザニア	76	56	5	2 (125cc)	5 (7=72、隊3)	1	4	0	19	11	0	0	0	有り	91-08-01	
マラウイ	74	34	36	0	不貸1(125cc)	0	0	0	9	1	0	0	0	有り	91-08-15	
ザンビア	77	44	2	0	0	0	0	0	54	8	0	0	0	無し	91-09-10	
ジンバブエ	23	0	0	0	0	0	0	0	18	0	2	0	0	有り	91-07-18	
ガーナ	93	25	5	0	0	0	0	0	8	0	0	0	0	有り	91-08-31	
セネガル	53	36	2	0	0	0	4 (緑のプロジェクト)	0	8	0	0	0	0	有り	91-07-15	
ニジェール	33	15	9	0	0	0	2 (7-AM72)	0	2	0	0	(7)	0	有り	91-08-05	
ルワンダ	5													有り	91-09	
コスタリカ	32	1	0	0	0	0	0	0	2	3	0	3 (125 cc)		有り	91-07-31	
ホンデュラス	96	4	5	0	0	0	5 (隊員使用)	0	15	5	0	1 (100 cc)	(2)	有り	91-08-18	
ジャマイカ	16	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	無し	91-09-04	
ドミニカ	51	9	14	3 (70 cc)	0	0	0 (保留1)	0	6	0	0	0	0	有り	91-08-28	
グアテマラ	22	4	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	有り	91-07-26	
コロンビア	34	0	0	0	0	0	0	0	15	3	0	0	0	無し	91-09-12	
パラグアイ	98	31	12	4 (100cc)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	有り	91-09-05	
ボリビア	59	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	無し	91-09-02	
ペルー	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	無し		
エクアドル	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	無し	91-09-01	
小計	930	300	129	8	3	17	51	150	2	5	(9)					

派遣国	総隊員数 (人)	協力隊貸与単車 (50cc)		協力隊貸与単車 (Over 50cc)		協力隊貸与 (四輪)		協力隊貸与自転車			配属先貸与車両 or (個人購入)			交通安全 委員会の 有無	記載データの 日付
		貸与中	保留中	貸与中	保留中	車数 (貸与と保留)	貸与中	保留中	四輪	単車 (cc)	自転車	四輪	単車 (cc)		
西サモア	27	4	0	0	0	0	20	0 (その他15)	0	0	0	0	0	有り	91-08-19
PNG	40	29	6	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	有り	91-07-20
フィジー	34	8	1	0	0	0	4	0	0	0	0	0	(2)	有り	91-07-30
ヴァヌアツ	9	4	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	有り	91-08-27
トンガ王国	30	11	3	0	0	0	19	0	0	0	0	0	0	有り	91-08-31
ソロモン諸島	40	9	3	0	0	0	6	1	1 (含む)	0	0	0	0	有り	91-07-01
ミクロネシア	31	0	0	0	0	0	12 (比外)	0	0	0	0	0	2 (4)	無し	91-08-15
マーシャル諸島	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	無し	91-08
小計	214	65	13	0	0	0	63	17	1	0	2	0	2 (6)		
総合計	1881	498	182	38	19	12	284	82	4	5	10	80			



## 8. 派遣国單車走行距離表





「派遣園單車走行距離表」

『マラケイ』

年/月	91/07	91/06	91/05	91/04	91/03	91/02	91/01	90/12	90/11	90/10	90/09	90/08	總 合 計
最大走行距離 (km)	1194	1352	972	927	1180	1797	1661	1675	1274	1727	990	1260	
派遣職種 (隊次)	土木施工 (1/2)	土木施工 (1/2)	臨床検査技師 (1/2)	土木施工 (1/2)	土木施工 (1/2)	土木施工 (1/2)	自動車整備 (2/1)	土木施工 (1/2)	家畜飼育 (62/2)	土木施工 (1/2)	浄水道機械 (63/2)	電気機器 (63/2)	
最小走行距離 (km)	134.8	126.5	126.7	5	97	110	69	7.5	57	11.1	50	154	
派遣職種 (隊次)	パイロット (2/1)	野菜 (1/3)	栄養士 (1/2)	航海術 (1/1)	航海術 (1/1)	船舶機関 (1/3)	自動車整備 (63/2)	農業土木 (2/1)	体育 (63/3)	航海術 (1/1)	自動車整備 (63/2)	薬剤師 (1/1)	
單車總走行距離 (km)	15695	17108	19920	16895	19817	20151	21124	18112	16341	15612	20925	21318	223018
單車有効数 (台)	(29)	(31)	(38)	(36)	(38)	(41)	(39)	(35)	(33)	(32)	(41)	(42)	延台数 (435)
單車貸与台数 (台)	34	33	42	42	41	46	49	40	36	36	53	47	延台数 449
總走行距離單車有効数	541	552	524	469	522	491	542	517	495	488	510	508	513

(注) 走行データ未提出、出張、任国外旅行、メータ不良、紛争による待機等は單車有効数から除外した。

『セネガル』

年/月	91/06	91/05	91/04	91/03	91/02	91/01	總 合 計
最大走行距離 (km)	1949	2051	1484	1872	1815	1768	
派遣職種 (隊次)	野菜 (63/2)	家畜飼育 (1/1)	土壤肥料 (2/2)	野菜 (1/1)	野菜 (63/1)	野菜 (62/3)	
最小走行距離 (km)	15	15	0	0	90	0	
派遣職種 (隊次)	漁具漁法 (63/3)	漁具漁法 (63/3)	電気機器 (2/1)	電気機器 (2/1)	稲作 (63/3)	野菜 (63/1)	
單車總走行距離 (km)	24974	24889	13442	20252	18908	17433	119898
單車有効数 (台)	(27)	(27)	(24)	(24)	(26)	(28)	延台数 (156)
單車貸与台数 (台)	36	35	32	30	31	30	延台数 194
總走行距離單車有効数	925	922	560	844	727	623	769

(注) 走行データ未提出、出張、任国外旅行、メータ不良、紛争による待機等は單車有効数から除外した。

『ケニア』 最大走行距離項の( )内はランドクルーザーの走行距離

年/月	91/06	91/05	91/04	91/03	91/02	91/01	90/12	90/11	90/10	90/09	90/08	90/07	総 合 計
最大走行距離(km)	(1025) 1132	(907) 1062	(1977) 1220	(3109) 1254	(3047) 2227	(895) 2000	(1264) 2430	(3497) 2100	(2523) 2120	(2245) 2101	(3129) 2345	(3244) 1720	
派遣職種(隊次)	(2/2) 測量	(2/2) 測量	(1/3) 理数科教師	(63/2) 理数科教師	(63/3) 自動車整備	(1/3) 理数科教師	(63/2) 農業機械	(63/2) 理数科教師	(1/3) 理数科教師	(63/3) 自動車整備	(63/2) 理数科教師	(1/3) 理数科教師	
最小走行距離(km)	7.2	4.0	0	0	0	0	0	3.4	0	3.0	0	5.1	
派遣職種(隊次)	(1/1) 食作用物	(1/1) 食作用物	(63/2) 理数科教師	(1/2) 理数科教師	(1/2) 理数科教師	(1/2) 理数科教師	(63/2) 理数科教師 他8名	(63/2) 理数科教師	(62/2) 建築	(1/1) 食作用物	(63/2) 理数科教師 他2名	(63/2) 理数科教師	
単車総走行距離(km)	16546	16060	15148	18007	21222	17987	14692	28344	31126	31957	23777	27780	
単車有効数(台)	(33)	(33)	(33)	(34)	(33)	(32)	(31)	(43)	(43)	(42)	(42)	(41)	延台数(440)
単車貸与台数(台)	34	34	34	34	33	33	33	44	45	45	46	46	延台数 461
総走行距離(単車有効数)	501	487	459	530	643	562	474	659	724	761	566	678	597

注) 走行データを未提出、出張、任国外旅行、メータ不良、紛争による待機等は単車有効数から除外した。

『ネパール』

年/月	91/06	91/05	91/04	91/03	91/02	91/01	90/12	90/11	90/10	90/09	90/08	90/07	総 合 計
最大走行距離(km)	1376	1170	1386	886	1380	1012	1300	1340	929	1005	953	1185	
派遣職種(隊次)	(63/1) 食品加工	(2/2) 自動車整備	(63/1) 食品加工	(63/1) 食品加工	(63/1) 食品加工	(1/1) 電子機器	(63/2) 植物学	(63/2) 植物学	(1/1) 電子機器	(1/1) 電子機器	(1/1) 電子機器	(1/1) 電子機器	
最小走行距離(km)	18.6	22.2	0	5.0	128	170	124	81	92	56.7	95	95	
派遣職種(隊次)	(1/2) 土木設計	(1/1) 保健婦	(2/2) 電話線路 他1名	(63/3) 体育	(1/1) 電話線路	(2/1) 都市計画	(63/3) 電話線路	(9=7) 養殖	(63/3) 体育	(63/1) 植物学	(63/2) まのこ	(63/2) 養殖	
単車総走行距離(km)	21044	20037	16657	16031	16856	18343	19863	19005	16108	17224	17651	16716	
単車有効数(台)	(36)	(38)	(37)	(39)	(38)	(38)	(41)	(40)	(38)	(40)	(39)	(34)	延台数(458)
単車貸与台数(台)	38	38	37	40	40	39	42	41	41	41	41	35	473
総走行距離(単車有効数)	585	527	450	411	444	483	484	475	424	431	453	492	471

注) 走行データを未提出、出張、任国外旅行、メータ不良、紛争による待機等は単車有効数から除外した。