

『マレイシア西』

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)	1900	2000	1900	1603	2283	2150	1790	1798	1990	1849	2420	2237	
派遣職種 (隊次)	野菜 (1/3)	野菜 (1/3)	野菜 (1/3)	野菜 (1/3)	野菜 (1/3)	野菜 (1/3)	市場調査 (63/3)	野菜 (1/3)	市場調査 (63/3)	市場調査 (63/3)	野菜 (63/3)	きのこ (1/1)	
最小走行距離 (km)	52	32	8	98	122	110	76	27	4	50	55	50	
派遣職種 (隊次)	作業療法士 (1/3)	保母 (1/3)	保母 (1/3)	視覚教育 (1/3)	幼稚園教諭 (1/2)	作業療法士 (1/3)	幼稚園教諭 (1/2)	稲作 (シ=7)	稲作 (シ=7)	保母 (1/3)	自動車整備 (62/1)	保母 (63/1) 他1名	
単車総走行距離 (km)	14808	15469	14297	17325	22159	20011	19941	17510	18646	18855	24330	23298	226649
単車有効数 (台)	(23)	(23)	(22)	(24)	(25)	(25)	(28)	(28)	(27)	(28)	(27)	(28)	延台数 (308)
単車貸与台数 (台)	23	23	22	24	25	29	28	28	27	29	27	28	延台数 313
総走行距離 (km)	644	673	650	722	886	800	712	625	691	673	901	832	736
単車有効数 (台)													

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、任期満了等は単車有効数から除外した。

『マレイシア東』

年/月	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)	666	910	1793	630	1108					
派遣職種 (隊次)	養護 (1/3)	養護 (1/3)	野菜 (63/3)	生感調査 (62/2)	養護 (1/3)					
最小走行距離 (km)	0	0	0	0	0					
派遣職種 (隊次)	司番 (62/3) 他8名	食作物 (63/3) 他6名	食作物 (63/3) 他4名	司番 (62/3) 他12名	司番 (62/3) 他9名					
単車総走行距離 (km)	3601	5280	8789	2190	6623					26483
単車有効数 (台)	(20)	(21)	(19)	(19)	(23)					延台数 (102)
単車貸与台数 (台)	21	21	25	25	24					延台数 116
総走行距離 (km)	180	251	463	115	288					260
単車有効数 (台)										

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単車有効数から除外した。

9. 海外交通安全に関する調査

(任国交通事情)

海外交通安全に関する調査 任国交通事情

《調査一覧》

1. 派遣国での鉄道利用状況
2. 派遣国道路状況
3. 首都の走行車両概況
4. 現地生産・現地購入可能車両の有無
5. 現地の運転マナーと交通安全意識
6. 隊員が日常利用する道路状況
7. 隊員の車両使用目的

「派遣国での鉄道利用状況」

派遣国	総延長距離 (km)	利用者数(千人/年) 利用形態の目的	主要都市間の所要時間数(h, m) (首都～都市、都市～都市)
セネガル	1186	550 旅客、貨物輸送	ダカル～ティエス(1h 15m)
マラウイ	789	1700 貨物輸送中心	リロングウェ～ブランタイヤ(18h)
ケニア	2755	600 旅客、貨物輸送	ナイロビ～モンバサ(16h)
タンザニア	2600	2154 旅客、貨物輸送	ドドマ～ダルエス・サラーム(18h)
ガーナ	800	25 貨物輸送中心	アクラ～クマシ(24h)
ザンビア	3120	1884 旅客、貨物輸送	ルサカ～キトウェ(10h)
マレーシア東 (サバ州)	140	少数 貨物輸送中心	コタ・キナバル～テノム(5h)
中国	52600	86億1千万人 旅客、貨物輸送	北京～上海(17h)
コスタリカ	842	1243 旅客、貨物輸送	
ホンデュラス	315	197 旅客、貨物輸送	地方都市間にあり時速20～30kmで走行
ボリヴィア	3733	2400 旅客、貨物輸送	ラバス～オルロ～コチャバンバ (8h+4h)
パラグアイ	441	196 旅客、貨物輸送	アスンシオン～エンカルナシオン (15h以上)
ペルー	1672	3970 旅客、貨物輸送	アレキバ～フリアカ～クスコ (10h+10h)
ジャマイカ	333	26 主貨物、従旅客	キングストン～スパニッシュ・タウン (45m)
スーダン	----	----- ほぼ現地の人が利用	
ジョルダン	----	----- リン鉱石の運搬のみ	

注) 他の派遣国には鉄道がない。

「派遣国道路状況」

派遣国	国道総延長 距離 (km)	県道総延長 距離 (km)	国道道路 幅 (m)	県道道路 幅 (m)	総道路舗装 率 (%)
マレーシア西	1 302 8	5 041 7	10~20	--	7.4
マレーシア東	8 706	----	約14	--	2.6
タイ	4 986 8	1 266 6 1	7	5.5	2.2
ラオス	5 76	8 47	6~12	6~8	1
パプアニューギニア	1 232 1	1 645 5 5	20~30	5~15	7
ネパール	7 007	2 000	15	10	10
中国	1 060 00	1 640 00	9	9	*a 58.9
スリランカ	1 045 0	1 530 3	7~27	7~27	83.8
ブータン	----	8 29	3~5	2~4	22.7
シリア	*b 舗装: 2 973 33 km, 未舗装: 1 614 km				94.8
ヨルダン	2 639	3 401	20	8	90
スーダン	----	----	--	--	----
ケニア	3 779	3 212	10~20	6~8	30
タンザニア	6 000 0	5 162	8	6	6
マラウイ	3 416	----	6	5	65
ザンビア	3 700 0	----	7~14	--	17.4
ジンバブエ	----	----	--	--	----
ガーナ	2 300	3 200	15	10	60
セネガル	3 292	5 600	8	6	25
ニジェール	6 912	7 44	7	--	*c 40
ルワンダ	3 209	----	--	--	30.8
コスタリカ	7 342	2 819 2	15	8	54
ホンデュラス	3 092	2 479	9.5	8	43.1
ジャマイカ	8 00	1 100 0	10~30	日本並	75
ドミニカ	6 800	----	約8	--	90
グアテマラ	75	1 191 4	7.4~14	3.5~11	25.6
パラグアイ	2 651 1	----	約7	--	9.4
ボリヴィア	6 111	3 487 6	8~16	3~8	*d 4.2
ペルー	6 994 2	----	12	--	10.8
西サモア	2 922	----	--	--	----
PNG	5 00	4 800	10	8	40
ソロモン			資料不備のため推定不可能		
フィジー	4 839	----	12~20	6~9	15.6
トンガ	1 000	----	約4	--	20
ヴァヌアツ	1 318	----	6~12	--	4
ミクロネシア	0	50	--	6~7	15

*a: アスファルト舗装は20.2%

*b: アスファルト舗装は23168 km

*c: 舗装道路距離は3099 km

*d: 舗装道路距離は1719 km

平成3年8月調査

「首都の走行車両概況」(1)

派遣国 (首都名)	人口 (人)	バス (台)	トラック (台)	乗用車 (台)	小型トラック (台)	自動二輪 (台)
マレーシア西 (クアラルンプール)	123万	278	27	294	869	16606
マレーシア東 (コタ・キナバル) (サバ州都)	10.9万	500	0	4040	2705	1048
タイ (バンコク)	588万	22013	268598	598223	300958	728679
ラオス (ヴィエンチャン)	43万	155	6700	54581	17482	28504
バングラデシュ (ダッカ)	350万	22000	30000	40000	(トラックに含む)	--
ネパール (カトマンズ)	23.5万	1989	2887	10216	5189	18599
中国 (北京)	1081万	4787	175613	136561	102353	112984
スリランカ (コロンボ) (第2都市)	61.2万	21648	11235	54174	25030	65321
ブータン (ティンブ)	3万	140	1345	1357	--	3222
シリア (ダマスカス)	400万	1647	6623	55803	19068	16005
ヨルダン (アマン)	130万	3300	50000	160000	(トラックに含む)	4100
スーダン (ハルツーム)	300万	(車両台数等の調査は現在まで行なわれていない)				
ケニア (ナイロビ) ('79データ)	82.8万	12340	31528	150681	83348	22368
タンザニア (ドドマ)	20.4万	92	653	--	--	--
マラウイ (リロングウェ)	23.4万	--	5275	7255	(トラックに含む)	3246
ザンビア (ルサカ)	約 80万	234	426	2989	271	409
ジンバブエ (ハラレ)	65.8万	26059		285139		27855
ガーナ (アクラ)	150万	5000	10000	35000	--	5000
セネガル (ダカール)	68.7万	182	266	2271	249	--
ニジェール (ニアメ)	43.9万	1003	1540	12196	4420	3167
(注) ('79 ~ '88年の登録総台数のため実際走行車両はこの数字より少ない)						

注) 以下の国のデータは信頼性に疑問がある。
マレーシア西、バングラデシュ、ニジェール

「首都の走行車両概況」(2)

派遣国 (首都名)	人口 (人)	バス (台)	トラック (台)	乗用車 (台)	小型トラック (台)	自動二輪 (台)
ルワンダ (キガリ)	約 12万	197	1984	8681	7807	8202
コスタリカ (サン・ホセ)	約 104万	2739	12024	51694	36780	18250
ホンデュラス (テグシガルバ)	62.5万	5119	966	45618	--	4605
ジャマイカ (キングストン)	58.7万	(トラックに 含む)	9142	21877	(トラックに 含む)	2656
ドミニカ (サントドミンゴ)	約 241万	32363	97825	169550	12370	410700
グアテマラ (グアテマラ)	約 110万	2254	22222	166720	--	29757
パラグアイ (アスンシオン)	45.5万	783	2936	43036	10974	--
ボリヴィア (ラ・パス)	105万	4785	8478	25803	4945	13685
ペルー (リマ)	897万	14991	32645	294407	83578	--
西サモア (アピア)	3.5万	230	438	1976	2791	152
P N G (ポートモレスビー)	17.3万	442	940	6597	3887	80
ソロモン (ホニアラ)	約 3万					
フィジー (スバ)	14.1万	504	667	10786	4103	--
トンガ (ヌクアロファ)	6.4万	--	--	--	--	--
ヴァヌアツ (ポトヴァイ)	1.9万	110	100	2000	800	200
ミクロネシア (ポソバイ)	2.7万	10	2000	1500	(トラックに 含む)	(車両の 1/100)

平成3年8月調査

「現地生産・現地購入可能車両の有無」(1)

派遣国	現地生産車両の有無（ロックダウン含む）	現地購入可能外国製車両の有無
マレーシア	有り（現地資本、外国企業との合併会社を含め7社の自動車組立会社有り）	有り（外国企業との合併会社製車両）
タイ	有り（乗用車、商用車）	有り（ほとんどの車両が輸入可能）
ラオス	無し	有り（多種。注文購入）
パングラデシュ	無し	有り（ほとんどの車種は購入可能。ただし全て受注後に輸入となるため、税金は100%～230%かかる。）
ネパール	無し	無し
中国	有り（多種）	有り
スリランカ	無し	有り（多種）
ブータン	無し	有り（インド製乗用車、単車）
シリア	-----	有り
ジョルダン	無し	有り（多種）
スーダン	無し	無し
ケニア	有り（多種）	新車の輸入販売は禁止されている。
タンザニア	無し	有り（単車：110cc、125cc）
マラウイ	無し	有り（多種）
ザンビア	有り	有り（多種。50cc単車の購入は無理、MTX50は南アより購入可） コンサイメント方式可。
ジンバブエ	有り（マツダ製）	無し
ガーナ	無し	有り（多種）
セネガル	無し	有り（乗用車：多種多様）

「現地生産・現地購入可能車両の有無」(2)

派遣国	現地生産車両の有無（ロックダウン含む）	現地購入可能外国製車両の有無
ニジェール	無し	有り（メーカー代理店に発注すれば、ほとんどの車種が購入可能）
ルワンダ	無し	有り（多種）
コスタリカ	無し	有り（多種）
ホンデュラス	無し	有り（多種）
ジャマイカ	無し	有り（多種）
ドミニカ	無し	有り（ほとんどの外国製車両が業者を通して購入可能）
グアテマラ	無し	有り（多種）
パラグアイ	無し	有り（多種）
ボリヴィア	無し	有り（多種）
ペルー	無し	有り（あらゆる種類の車両購入可能）
西サモア	無し	有り
PNG	無し	有り（多種）
ソロモン	無し	無し
フィジー	無し	有り
トンガ	無し	有り（多種）
ヴァヌアツ	無し	有り（大洋州スタンダード車種が購入可能となっている）
ミクロネシア	無し	有り（全て輸入車のため多種多様に選択できる）

「現地の運転マナーと交通安全意識」(1)

派遣国	運転マナー	交通安全意識
マレーシア西	<ul style="list-style-type: none"> 自分本位の運転（進路を譲らない、スピードを緩めない、方向指示器を出さない、自分の過失を認めない）。 	<ul style="list-style-type: none"> 予測運転をしない。 高速道路で対向車線に飛びだしての追越しが極端に多い。
マレーシア東	<ul style="list-style-type: none"> 粗雑な運転、スピードを出し過ぎる。 方向指示器を表示せず急に右左折する。 	<ul style="list-style-type: none"> T V、新聞等で交通事故防止が盛んに叫ばれている。 シートベルト着用が義務付けられている。実際は着用しないことが多い。 飲酒運転は禁止だが守られていない。
タイ	<ul style="list-style-type: none"> マナー悪く、交通法規は守られていない（信号無視、割り込み、無理な追越し・スピードの出し過ぎ、積載オーバー、渋滞時の反対車線走行、飲酒運転、バイクの3人乗り、違法駐車等） 	<ul style="list-style-type: none"> 無免許、飲酒、スピード違反等の取り締まりは緩く規則に対する考え甘い。 車両の急増により交通規則を守る意識が低い。 ヘルメット着用、安全ベルト着装、車検制度は義務ではなく法的に安全を義務付けていない。
ラオス	<ul style="list-style-type: none"> 単車運転者のマナーが極めて悪い。 飲酒運転が多い、信号無視をする、右左折の合図が遅れたり、無いときがあり急に方向を変える。 	<ul style="list-style-type: none"> 視覚運転に依存している。 自転車社会から単車社会へ急に進んでおり、自転車と単車、単車と車の接触事故が多く見られる。
バングラデシュ	<ul style="list-style-type: none"> 交通ルールが守られていない。（スピードオーバー、整備不良、センターライン無視、等） 運転マナーが悪い。 	<ul style="list-style-type: none"> 自己中心的で、歩行者を含め交通安全意識が低い。 運転免許制度が確立されていない。
ネパール	<ul style="list-style-type: none"> 譲り合いの精神等全く見受けられず、特に公共の乗り物は非常に危険。 	<ul style="list-style-type: none"> 交通安全意識は全くなし。 前方だけ見て運転している。（後方等には全く関心が無い。
中国	<ul style="list-style-type: none"> 自己中心的（安全確認なしに車線変更する、合流点での進入車・右折車が徐行しない、自転車・歩行者が信号・横断歩道は無視する、等） 	<ul style="list-style-type: none"> 自動車、単車の危険性について、意識が薄い。 信号・横断歩道にとらわれずに走行しており、交通巡査も強く取締まっていない。
スリランカ	<ul style="list-style-type: none"> 車線を譲らない。 車両の大きさ、車速で右側優先が左右される。 直線道路で突然止まる、曲がる。視界の悪いところでも追越しをかける。 	<ul style="list-style-type: none"> 歩行者等、信号を守る認識が薄い。 車両の基本部（走る、止まる等）以外は修理しようとしなない。

「現地の運転マナーと交通安全意識」(2)

派 遣 国	運 転 マ ナ ー	交 通 安 全 意 識
ブータン	<ul style="list-style-type: none"> ・自動車最優先(歩行者・自転車を軽視) ・安全確認しない(一時停止、方向指示器等) ・道路の真ん中で駐停車する。 	<ul style="list-style-type: none"> ・車両に対する危険感覚が乏しい。 ・車両整備知識が乏しい。 ・車両をよけない。
シリア	<ul style="list-style-type: none"> ・安全運転の方法を知っている。 ・スピードを出しても制御できる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・安全運転を心がけ交通ルールを尊重する。シートベルト着用義務あり。
ジョルダン	<ul style="list-style-type: none"> ・自己中心的運転が目立つ。 ・スピードオーバー、だらう運転による事故が極めて多い。 	<ul style="list-style-type: none"> ・車優先の考え。 ・交通事故は他人が悪いと考えている。
スーダン	<ul style="list-style-type: none"> ・道路の中央で車同士挨拶したり、故障して道路の中央に置き去りにする。 ・スピードを出したがる。 ・合図を出さずに曲がる、等。 	<ul style="list-style-type: none"> ・日本で意味する交通ルールに関する意識が非常に薄い。
ケニア	<ul style="list-style-type: none"> ・バス、乗合いタクシーは利益のためスピードオーバー、定員オーバーを気にしない。 ・車をおもちゃのように扱う。(スピード狂等) 	<ul style="list-style-type: none"> ・警察、新聞、ラジオ等で交通事故を無くそうと努力しているが事故記録が伸びている。 ・民衆レベルでの交通網整備が必要のようだ。
タンザニア	<ul style="list-style-type: none"> ・周囲の状況を考えず、自分本位な運転をする。 ・地方の大道路では速度超過や無理な追越しによる、転落、横転、正面衝突事故等が多い。 ・交通マナーは悪く、交通弱者に対するいたわりは無い。 	<ul style="list-style-type: none"> ・交通安全意識は一般に低い。 ・整備不良車が多く、過積載の車両が常識化している。 ・泥酔による事故も多発している。
マラウイ	<ul style="list-style-type: none"> ・自己中心的。 ・譲り合いの気持ちがない。 	<ul style="list-style-type: none"> ・追越し方法、バイクの運転能力に関し未熟なドライバーが多い。 ・スピードに関する知識がない。
ザンビア	<ul style="list-style-type: none"> ・不注意な運転、マナーの悪さが目立つ。(方向指示が信じられない) ・整備不良車両が多い。 	<ul style="list-style-type: none"> ・車優先社会で歩行者、後方車への気配りが無い。 ・スピード、危険度に対する認識が薄くスピードの出し過ぎによる事故が多く見られる。 ・車の管理も良くない。

「現地の運転マナーと交通安全意識」(3)

派遣国	運転マナー	交通安全意識
ジンバブエ	<ul style="list-style-type: none"> ・方向指示器通りに進行しない事が多い。 	<ul style="list-style-type: none"> ・車優先（法律上は歩行者優先）。 ・保険に入っていない人が多い。
ガーナ	<ul style="list-style-type: none"> ・マナーと呼ばれるものは一切見受けられない。 	<ul style="list-style-type: none"> ・安全意識があると思えない、無謀運転が目立つ。
セネガル	<ul style="list-style-type: none"> ・譲り合う事がなく、割込んでくる。 ・スピードオーバー、追越し禁止区域無視方向指示なしに急に曲がる。トラックは常に積載オーバー。磨り減ったタイヤでも100km/h以上で走る。etc. 	<ul style="list-style-type: none"> ・歩行者優先の意識がない。
ニジェール	<ul style="list-style-type: none"> ・フランス人的考え方がある。（信号赤でも安全確認して通過する） 	<ul style="list-style-type: none"> ・車両を完全に整備しておく考えはなく、その状態で最善な運転をする。 ・ブレーキ、方向指示器は故障していると思っ走る。
ルワンダ	<ul style="list-style-type: none"> ・スピードの出し過ぎ、整備不良。 	<ul style="list-style-type: none"> ・スピードの出し過ぎと思われる事故をよくみかける。
コスタリカ	<ul style="list-style-type: none"> ・免許取得が簡単なため運転技術があまりなく、運転マナーをほとんど知らない。 	<ul style="list-style-type: none"> ・テレビ等で交通安全意識を向上させるためのコマーシャル等が放映されているが、車を運転しても、歩いても危険を感じる事が多い。
ホンデュラス	<ul style="list-style-type: none"> ・車優先の社会で交通マナーは悪い。（ルール無視等） ・自己本位の運転。 	<ul style="list-style-type: none"> ・交通安全意識は低い。 ・車優先の意識が強く自分が優先だと思っている。
ジャマイカ	<ul style="list-style-type: none"> ・全般的に自分本位のドライバーが多い。 ・特に若者はハンドルを持つと人が変わってしまうようになる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・交通警察等の交通安全意識は比較的高いがドライバー自体に問題が多い。 ・交通キャンペーン取締まりを行ない意識はしているものの飲酒運転等の取締まりは無い。
ドミニカ	<ul style="list-style-type: none"> ・車優先で交通モラルがない。 ・故障、未整備車両が大変多い。 ・方向変更時、手で合図する習慣がある。 	<ul style="list-style-type: none"> ・あらゆる事について常識不足。（車両、歩行者の信号無視、整備知識がない等）

「現地の運転マナーと交通安全意識」(4)

派遣国	運転マナー	交通安全意識
グアテマラ	<ul style="list-style-type: none"> ・車優先社会で、歩行者や自転車が無視されている。 ・予告なしの方向変更、危険な追越し、どこへでも平気に駐車、整備不良車両を平気で運転、等。 	<ul style="list-style-type: none"> ・免許取得が簡単。 ・運転者に弱者保護の思想がない。 ・行政の意識も低く、道路も車優先の設計である。
パラグアイ	<ul style="list-style-type: none"> ・整備不良車が多い。 ・無理な割り込み、追い抜きが多い。 ・信号標識が厳守されていない。 	<ul style="list-style-type: none"> ・車優先の社会で歩行者が危険回避する事が多い。 ・車検制度もなく、定期的に整備をするといった意識にかけるため、故障車が多く走行している。
ボリビア	<ul style="list-style-type: none"> ・ラパスの運転マナーは良くなく急な方向転換、飛出しはしばしばである。 ・サンタクルスの運転マナーは悪い。どんな道でもスピードをかなり出して運転しており、車の追突事故が多い。 	<ul style="list-style-type: none"> ・歩行者で左右を見ないでいきなり道路を横断してくる人が多い。 ・自己中心的な運転者が多い。また、運転免許を金で買う人がいる。
ペルー	<ul style="list-style-type: none"> ・信号無視、スピードオーバー等の違反は日常茶飯事、警察の取締りも曖昧。 	<ul style="list-style-type: none"> ・車両の保守管理がされず、走ればよいという感覚がある。
西サモア	<ul style="list-style-type: none"> ・車の流れを気にせず駐停車する。交差点、発進時無理に割り込む。 ・バスは交差点でも停車し、乗降させる。 ・無免許運転 	<ul style="list-style-type: none"> ・村では道路も村の一部と見なす意識が強く、スピードを上げたり、ラジオがうるさいと石をぶつけられたりする。
PNG	<ul style="list-style-type: none"> ・ドライバーの運転は荒いが、車両や歩行者を軽視する車両は少なく、全体としては交通マナーは良いほう。 	<ul style="list-style-type: none"> ・飲酒、スピードオーバーによる事故が多い。 ・国全体として交通事故が社会問題として上げられる事は少なく、人々の交通安全意識は低い。
ソロモン	<ul style="list-style-type: none"> ・弱者(歩行者等)の保護ができていない ・飲酒運転をよくする。 	<ul style="list-style-type: none"> ・官公庁や病院の掲示板には飲酒運転を止めるようにポスターが貼られているが飲酒運転が多い。 ・交通安全意識は低く、警察等が安全講習会をしない事も意識が低い一因のようだ。

「現地の運転マナーと交通安全意識」(5)

派 遣 国	運 転 マ ナ ー	交 通 安 全 意 識
フィジー	<ul style="list-style-type: none"> ・無理な追越し、見通しの悪い場所での追越しが多い。 ・スバ市内の運転マナーは比較的よいが交通ルールが日本と違うため慣れるまで難しい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・全体的に交通安全という意識が低い。 ・整備不良の車が多い。
トンガ	<ul style="list-style-type: none"> ・比較的安全運転。 ・飲酒運転が多く、事故が多発している。 	<ul style="list-style-type: none"> ・車検を受けないと使用できないのだが整備不良の車が目立つ。
ヴァヌアツ	<ul style="list-style-type: none"> ・運転マナーは良く、安全運転を心がけている。夜間や飲酒運転時、運転が荒くなる事がある。 ・ヴァヌアツ在住の外国人の中に運転マナーの悪い人がいる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・現地の人は交通安全意識が強く、安全運転を心がけている。
ミクロネシア	<ul style="list-style-type: none"> ・運転は荒くはないが、法規通りとは言い難い。 	<ul style="list-style-type: none"> ・運転者同志がほぼ知り合いなので、顔を見ながら譲り合い、スムーズとは言えない。

「隊員が日常利用する道路状況」(1)

派遣国	日常利用する道路状況
マレーシア西	<ul style="list-style-type: none"> ・クアラルンプール 道路は全舗装で、走行車両が多く道路幅は、片側3車線がほとんどで、全てに渡り交通渋滞。ラフアバウトが多く、交通管理システムはよくない。また、一方通行が多い。 ・イポー、ジョホールバル、ベナン（ジョージタウン） クアラルンプールと状況は似ているが、道路幅が狭く、路地が多く、車両が狭い道路まで入り込む。 ・その他、地方道路 赤土の道路で、雨が降ると滑りやすく、走行車両数に比べて事故が多い。
マレーシア東	<ul style="list-style-type: none"> ・コタ・キナバル地区 交通量は多く道路は全て舗装されている。時間は不規則だがバスの往来は多い。車両が急増しており、駐車場探しに苦労する。 ・サンダカン地区 交通量は割りと多いが、町を外れると道路は未舗装である。 ・タワウ地区 町なかは交通量も多く、舗装された道路があるが、村落部にいる隊員の任地へ行く道路は未舗装で状態はよくない。 ・コタマルド地区 隊員の居住する村落部は全て未舗装で状態はよくない。 ・クチン地区 交通量は多く、都市部は全て舗装されているが村落部へ行く道は未舗装の道路が多い。 ・ミリ地区 ここ数年道路整備を急ピッチで実施している。町なかは交通量が多く出勤、帰宅時には特に混雑する。
タイ	<ul style="list-style-type: none"> ・バンコクや地方大都市では、舗装率が高く、歩道もあり道路状況は良好。バンコクには陸橋、信号機、高架橋、中央分離帯も整備されており、高速道路もある。車両増加に対し道路整備が間に合わず交通渋滞が日常的になっている。 ・地方とバンコクを結ぶ幹線道路は4車線以上あり全て舗装されており、路肩、中央分離帯、路面も平坦で状況はよい。夜間の照明は、バンコク市内と幹線道路の交差点では装備されているが、その他の地域では見られない。 ・各県の県庁所在地や中都市の舗装率は高く歩道もあるが、ほとんどが2車線である。交通量が少ないため信号機も少なく夜間照明も限られた場所にしかない。 ・農村部では舗装道路は少なく、雨期になると道路決壊やぬかるみ状態になることが多く乾期になると土埃がたつ。道路幅は大型車両が十分に対交できる幅が確保されており、役所による保守整備が定期的に行なわれている。

「隊員が日常利用する道路状況」(2)

派遣国	日常利用する道路状況
ラオス	<ul style="list-style-type: none"> ・ダゴン (ダゴン農業プロジェクト) ヴィエンチャン市内より24kmで舗装率80%。 ・ハイサイフォン (ハイサイフォン養蚕訓練センター) ヴィエンチャン市内より26kmで舗装率70%。 ・ヴィエンチャン市内 <p>主要道路は、ほぼ舗装されているが、細道は舗装されていない。雨期の度に舗装部分が取れあちこちに穴ができ、水たまりができる。今年の大雨で破損箇所が随所に見られる。舗装率21%。</p>
ハングデシュ	<ul style="list-style-type: none"> ・コミラ地区、チッタゴン地区 <p>国道 (ダッカ～チッタゴン) に面しており交通量が多い。現在は全面的に補修工事がなされており悪路。隊員の使用する道路は村道が多く舗装はされていない。チッタゴンでは坂道が多い。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・シレット、ランププール、ボクラ、ナトール、バプナ、他 <p>多少交通量の差はあるが地方都市では舗装率はいたって低くレンガ敷き、土の道路で幅 (3～6m) も狭い。車は少なく交通の主流はリキ車である。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ダッカ地区 <p>'90年から車の量が大幅に増え、全ての道路は車両 (バス、トラック、乗用車等)、リキ車、ベビータクシー、人が渾然となりさながらレース場と化し廃棄ガスの量も多く、乾期には気管を痛める隊員が見られる。</p>
ネパール	<ul style="list-style-type: none"> ・カトマンズ市内 <p>舗装率は比較的高いが舗装状態が非常に悪く、かつ家畜が寝ているため危険。しかしスピードが出しにくいいためスピードの出し過ぎによる事故は起こりにくい。</p>
中国	<ul style="list-style-type: none"> ・隊員の任地は、大中都市に集中しており道路幅も比較的広く見通しはよい。市内中心の大通り等は車道、自転車道、歩道が明確に区別されているのが一般的だが、この走行区別に従うことは少なく、通勤ラッシュ時などは自転車の洪水となり、非常に危険。道路は、セメントまたはアスファルトで舗装。排水は非常に悪く雨天は (特に大雨時) 走行不能になることもある。信号も少なく停電で作動しないことが多い。また、信号を守る歩行者、自転車は少ない。
スリランカ	<ul style="list-style-type: none"> ・通常バス等で使用する道路は100%舗装されているが、舗装された時期が古いものほど、表面の起伏が激しく雨天の際は危険である。また、同じ国道でも短間隔で道路幅が時として4～5倍の違いがある。コロンボ、地方都市の主要道路を除き、中央分離帯はなく、対向斜線がすいていれば、はみ出してくる。

「隊員が日常利用する道路状況」(3)

派遣国	日常利用する道路状況
ブータン	<ul style="list-style-type: none"> ・ティンブー 舗装、片側1車線交互通行。坂道多い。他地区に比べ交通量も多く道路照明も整備されている。 ・パロ 空港あり。農業地域であり、車、家畜が頻繁に道路を通る。舗装されているが、路上に砂、土が多い。 ・チュカ ティンブーからインドへ向かう高速道路沿いに、仕事場のあるチマユティ、住居のあるチマラカが5 km離れて位置している。幅3.5~4 mの舗装道路が谷底から600mの中腹を尾根を巻いて屈曲して通っている。 ・タシガン タシガン~ユンフラ間は標高差約1500m、完璧な山岳道路である。舗装は比較的しっかりしているが、所々で工事をしており雨期は道が泥だらけになる。1車線道路。
シリア	特記無し
ヨルダン	<ul style="list-style-type: none"> ・どこも昼過ぎ頃の帰宅時間と夕日の後は車で溢れている。現在、道路の設計よりも車の数のほうが多く特に路上駐車と交差点のサークルが車の流れを悪くしている。
スーダン	<ul style="list-style-type: none"> ・ハルツーム アスファルトと砂地を利用した道路状況で、アスファルト道路は穴が多く整備面は劣悪。
ケニア	<ul style="list-style-type: none"> ・ナイロビ地区 朝夕の混雑はすごくバス、マタツは、ひっきりなしに走っている。また、歩行者も多い。道路はコンクリートで舗装。 ・セントラル地区 走行車は主にレンジローバーのマタツで交通量は少ない。ほとんどの住民は徒歩で移動、歩行者が多い。牛、やぎが道の側につないであることもある。道路は未舗装で草地、土等である。 ・ウエスト地区 トラクター、バイクがたまに通り、道路には歩行者がいる。やぎ、水牛もいる。道路は未舗装、道幅は割りと広いが、わだちがある。 ・コースト地区 マタツがたまに猛スピードで通り、赤い砂煙が舞う。道路は未舗装。
タンザニア	<ul style="list-style-type: none"> ・ダルエスサラーム 交通量は多く、道路状況は主要幹線道路はアスファルト舗装だが補修されないため穴、路肩のくずれ等非常に荒れた状態である。雨期は配水設備が整備されていないため、いたる所で冠水があり乗用車が通行不能となる場合がある。 ・アルーシャ 市内の舗装路面は整備されていない。ナイロビおよびモシにつながる道路は比較的整備されているが道路幅が狭く、うねりが激しい。

「隊員が日常利用する道路状況」(4)

派遣国	日常利用する道路状況
マラウイ	<ul style="list-style-type: none"> ・リロングウェ、ブランタイヤ地区とも道路のコンディションは良く（完全に舗装され穴等がない）、街灯もあり夜間走行も安全である。
ザンビア	<ul style="list-style-type: none"> ・主要道路間の舗装は整備されているが、地方大都市間の道路は穴があいたまま整備されていない。都市を離れると未舗装道路が続き雨期はラテライト砂のため雨水と車の轍により単車での走行が困難。 ・西部州（ルクル、モンゴ） 砂地のため単車の車種により走行困難。 ・ルサカ 4車線道路もあり道路は舗装されているが、交通量が多く危険。 ・コッパーベルト地区 舗装された道路が多いが穴があいたまま放置されている場合が多い。 ・マザブカ地区 街は舗装されているがプロジェクトへ入る道路は未舗装で雨期の単車走行は困難。
ジンバブエ	<ul style="list-style-type: none"> ・ハラレ、ブルウェル、ムタレ、マシング、ビンドゥラの都市 隊員が配置されている職場と宿舎は同一市内にあり徒歩かバスを利用。市内住宅街は全て舗装。 ・マロンデラ市 市内は舗装されているが住宅街の一部は単なる簡易舗装である。
ガーナ	<ul style="list-style-type: none"> ・グレートアクラ地区 舗装率は高いが穴が多く交通量多い。 ・セントラル地区、ウエスタン地区、ボルタ地区 交通量少なく舗装状態も良好。 ・イースタン地区 主要道路が走っているので、交通量多く、車両のスピードが早い。 ・アシャンテ地区 交通量は一番多いが道路状態が一番よい。 ・ブロンガアハホ地区 舗装率は低く、雨期は最悪。 ・ノーザンアッパー地区 交通量多くない。道路舗装率は低い。
セネガル	<ul style="list-style-type: none"> ・ダカール ほぼ全地区舗装道路。交通量は多く、路線バス、カール（集合バス）も頻繁に運行し、朝夕は交通渋滞がある。 ・ティエス、カオラック、ルーガ 市内は舗装されているが、中心から半径3kmも行けば砂道。 ・サンルイ、ファティック、コルダ 中心より国道に通じる道路のみ舗装されている。他は砂道。 ・タンバクンダ 市内を国道が貫いており、それ以外は砂道。 ・グディリ、ミシラ 全域砂か砂道。

「隊員が日常利用する道路状況」(5)

派遣国	日常利用する道路状況
ニジェール	<p>・ニアメイ 市街地の主要道路は、ほぼ舗装されているが、それ以外は未舗装である。舗装道路上は砂が多く滑りやすくなっており、穴があったり路肩が崩れている場所が多い。雨期に成ると未舗装道路には水溜が出来る。また、歩道と車道の区別がなく路肩は砂で歩きづらいため歩行者は舗装道路上を歩く。</p>
ルワンダ	<p>・キガリ ルワンダは丘の多い国で道路も上り下りが多い。幹線道路は舗装されていて舗装状況も良く穴もほぼないが、幹線道路を外れると土埃の多い道路となる。</p>
コスタリカ	<p>・サンホセ 全て舗装されているが、狭い道が多く。交通量も多い。 ・カルタゴ、エレディア、アラフエラ 市内は全て舗装されている。日本の地方の町ほどの交通量。 ・ポアス、サラピキ、リオ・クアルト、プエノス・アイレス 山道が多く、主要道路(国、県道等)は舗装されている。 ・プンタレナス 平坦で広い道が多い。観光地のため土、日、休日に交通量が増える。</p>
ホンデュラス	<p>・テグシガルバ地区 坂とカーブが多く、不規則な地形となっている。都市中心部は道幅狭く、路上駐車が多い。日中は慢性的な渋滞となっており徒歩が早い場合が多い。路面は所々に穴があるが一応舗装されている。中心部から各住宅地へのバス路線は舗装され比較的整備されている。 ・サンペドロスーラ地区 市内の道路はほとんど舗装されているが、郊外は未舗装道路が多い。道幅は広く舗装状態もよいが、道路にごみが多く、ガラス片など落ちておりバンクの原因となっている。信号は主な交差点に数十カ所あるが、夜間、休日は点灯してない所が多い。 ・ラセイバ地区 主要道路は2車線で舗装され、市内は凸凹も少なく通行し易い。市内十カ所の信号は点灯している所としてない所があるし、日曜は点灯していない。車両数多い。 ・地方 首都への幹線道路と中央公園付近だけは舗装されているが、街の中心からはずれるとほとんど未舗装である。雨が降るとぬかるみ、穴が大きくなる。道路には家畜が非常に多い。</p>
ジャマイカ	<p>・キングストン ほぼ100%舗装され、主要地区には信号もあり特に学校の入り口には交通巡查もしくは学校等で雇用された人が生徒たちの安全通学のため、毎日働いている。雨期には雨水で道路が川になりノロノロ運転、故障する車が見られる。雨水で土砂が道路に積もり穴の原因にもなり雨期後半から乾期はあちこちで穴ができ道路状況は悪くなる。また、雨期は特に停電も多く、信号が止まり交通渋滞になりやすい。 ・地方の中都市(モンテゴベイ、スバニッシュタウン) ほぼ舗装が全域に渡っており、交通量が少ないだけ、道路状況は良いといえる。</p>

「隊員が日常利用する道路状況」(6)

派遣国	日常利用する道路状況
ドミニカ	<ul style="list-style-type: none"> ・サンチャゴ 未舗装砂利道。車バイクが時々、往来する程度で歩行者を含め混雑はない。 ・マオ 所々陥没している橋が2カ所あり、道路はアスファルトで幅は狭く、一部未舗装。 ・バラオナ 道路はアスファルトで車、二輪車の通行が多く歩行者も多い。 ・バニー 隊員現場へは10km程のアスファルト道と砂利道を通り、馬、やぎ等の通行あり。 ・アスア 全体的に小石でできた未舗装道路が多く、家畜も通り鶏の飛び出しが多い。 ・コツイ 未舗装で農場の大型トラックが通る他はそれほど交通量は多くない。
グアテマラ	<ul style="list-style-type: none"> ・バハ・ベラバス地区 バハ・ベラバス県の中心、サラマには舗装道路が通っているが、主に隊員が活動する道路状況は、崖の多い道、道幅が不安定、砂利や砂の道が多い、雨期には土砂崩れがあり、集中的な降雨により一時的な川ができるなど。 ・チキムラ地区 市外では、車両道幅はバハ・ベラバス地区よりやや広い程度。平坦な道がほとんどで危険な崖は少ない。市内は碁盤の目で歩道は一応整備されているが、信号は無い。
パラグアイ	<ul style="list-style-type: none"> ・都市部 主要幹線道路は舗装されているが市外地では未舗装状態(石畳、土)。下水道が不完全なため、降雨時は雨水がたまり車の通行ができなくなる。幹線道路は双方向通行だが、市内では一方通行が多く、また路面電車が通る所もある。 ・地方 大都市を結んでいる国道は舗装されているが一般的に市内、市外を問わず土道である。降雨後土道が乾くまで道路の損傷を防ぐため通行止めとなる。家畜が道路上にいるため通行上危険なことが多々ある。
ボリヴィア	<ul style="list-style-type: none"> ・ラパス 大通りは全箇所舗装道路、または石畳で道幅は狭く、常に車が渋滞している。急な坂道が多く、ほとんどが石畳で、雨が降るとスリップしやすい。 ・サンタクルス 中央部分は舗装されている。平地のため雨が降ると未舗装道路はぬかるみになり水たまりができ、風がある日は砂埃が起こる。 ・コチャバンバ 平地であり、中央部分は舗装されている。
ペルー	<ul style="list-style-type: none"> ・道路の維持管理がされておらず、全国道路網の3%しか使用可能な状態ではないとの運輸通信省の発表もあり、早急な道路修復工事が必要とされている。街中では道幅も狭く道路脇には露天商が所狭しと店開きしており、交通障害と成っている。

「隊員が日常利用する道路状況」(7)

派遣国	日常利用する道路状況
西サモア	<p>・アピアは、ほぼ舗装されているが、主要道路以外は凸凹がひどく穴が空いていたり道路端の舗装が崩れていたりする。サバイ島の主要道路も舗装されておりアピアより舗装状態はよい。</p>
PNG	<p>・ポートモレスビー 車両数に比べ幹線道路が少ないため朝夕の通勤時、交差点で渋滞する。交通量も多く各車両スピードを出しており危険。主要道路の舗装率は9割。</p> <p>・ラエ ハイランド地方からの車両がハイウェイから入ってくるため市内、郊外を問わず比較的車両が多いが幹線道路も多いため交通量は100台/時間、程度。市内は舗装率8割程度。</p> <p>・マウントハーゲン ラエ～マウントハーゲンまでのハイランドハイウェイの終点で、車両は州都市内の生活圏内に日中多いのみで交通量も混雑するほどではない。車両も地方の村等に分散しているため比較的走行しやすい。舗装されている所も多いが穴が多い。</p>
ソロモン	<p>・ホニアラ ガダルカナル島の北部を東西に国道が通り、ホニアラはこの道路のほぼ中央に位置し、他の都市と比べ交通量が多い。道路幅は約20mで、片側1車線の道路。朝夕はソロモン唯一の信号機を起点として約500mの交通渋滞が起こる。車が最も便利な交通手段であるため、タクシー、バスが多く、昼間は客捜しでノロノロと運転している。国道には街灯があるが脇道等には街灯がないので夜間は歩行者等に注意しなければならない。路面の状態は郊外に出ると凸凹だが市内は舗装されている。</p> <p>・アウキ アウキはソロモン第3の都市で隊員の数もホニアラに次いで多い。主道路はマライタ島の西部を南北にのびている。舗装は全くされておらず雨天は水溜等で路面の状態が非常に悪い。道路幅は10m程だが交通量が非常に少ないため安心して通行できる。交通量は朝夕と港に船が着くときに増える程度で、昼夜ほとんど車は走っていない。郊外はアップダウン、カーブが多く、周囲がブッシュの所も多くあり、そのため見通しが悪く、スピードの出し過ぎは厳禁である。また、小川が多く木製の簡単な橋が掛かっており、降雨時及びその後は滑りやすく川へ転落する可能性があり特に注意して走行する必要がある。</p>
フィジー	<p>・スバ 舗装率は約71%と高く街のほとんどの道路が舗装済であるが簡易舗装のため雨が続くと穴が空く。首都への交通の集中も著しく、また二輪車との混在交通に慣れていないため運転者の二輪車への注意が行き届いていない。</p> <p>・ラウトカ 舗装率は約35%。住宅地の幅員は余裕があるが、その反面車に取ってはスピードが出し易い。雨が少ないため、スバより道路状況はよい。</p> <p>・ランバサ 舗装率約14%。</p>
トンガ	<p>・首都ヌクアロファでは舗装道路は管理されているが、離島ではほとんど舗装されていない。雨の日など所々に穴があき非常に危険な箇所がある。</p>

「隊員が日常利用する道路状況」(8)

派遣国	日常利用する道路状況
ヴァヌアツ	<p>・首都ポートヴィラと第2都市のルガンヴィルの町中は舗装されているが、すぐに穴が空き、補修しても1、2カ月でまた穴ができる。地方の島は舗装されていない。また、川に橋が掛かっていないところも多い。雨が降ると道路が川のようになりあちこち深い溝ができる。勾配がとても急な坂が多い。</p>
ミクロネシア	<p>・ポンベイ州 通常業務においては、ほぼ舗装道路。</p> <p>・チュウク州 ・ヤップ州 ・コスラエ州 7割が舗装道路。 5割が舗装道路。 2割が舗装道路。</p>

「隊員の車両使用目的」(平成3年9月作成)

(単位:人)

派遣国	使用目的		
	通勤	巡回指導	その他
ネパール	0	37	0
ブータン	3	3	1 (緊急対応)
マレーシア東	6	15	0
マレーシア西	6	11	2 (生活のため)
シリア	0	0	3 (牧場で使用)
ニジェール	2	7	6 (調査に使用)
ザンビア	18	13	13 (生活のため)
セネガル	4	37	0
タンザニア	18	38	0
マラウイ	34	5	0
ホンデュラス	19	19	0
コスタリカ	1	3	0
グアテマラ	4	4	0
パラグアイ	0	28	0
ヴァヌアツ	3	3	0
フィジー	4	4	0
ソロモン	0	3	7 (生活のため)
トンガ	10	12	12 (生活のため)
パプア・ニュー・ギニア	27	4	29 (生活のため)
合計	159	246	73 総計 478

注) 使用目的が複数の隊員については別々にカウントしている。

10. OD式安全性テスト評価分析

年次隊別OD総合評価値分析について

昭和62年度～平成2年度分の総合評価値のタイプ別、出現状況及び比較的事故の多かったとされる昭和63年度一次隊分の資料を概観すると次の傾向がみられた。

記

1. タイプ別分析について

タイプ別とは、OD総合評価値である運転適性度と安全運転度をクロスして、指導の目安として提供しているもので、タイプ別評価の出現状況を年次隊別に抽出し、これとその全国平均及び協力隊員該当年齢（20～39才）平均をそれぞれ対比出来るよう計上したものである。

2. 全国平均（年齢別を含む）との比較

(1) 安全運転タイプ

各年次とも、全国平均及び年齢別平均に比べて協力隊員のそれは大幅に高率の出現状況がみられた。

(2) もらい事故タイプ

昭和62年度隊及び、平成2年度隊が極端に低く、63年度一次隊がこれに次いで低く、63年度隊、平成元年度隊は全国平均とほぼ同一比率となっている。

(3) 重大事故タイプ

平成2年度隊及び昭和63年度一次隊が低く、次いで62年度隊、63年度隊がともに同率で、低評価率となっている。

(4) 事故違反多発タイプ

平成2年度隊が大幅に低く、他はほぼ同率であるが63年一次隊が他の年次隊に比べるとわずかながら比率的に高順位であることがうかがえた。

(5) 総じて全国平均とは大幅に、また該当年齢別全国評価値に比べても協力隊員の「安全運転タイプ」は高率で、また、もらい事故タイプはほぼ同率に近いが、「重大事故タイプ」及び「事故違反多発タイプ」はともに低評価率となっているのが特徴的であった。

OD式安全性テスト

総合評価集計分析表

青年海外協力隊 昭和62年度～平成2年度

【昭和62年度】

		安全運転度 →→→ 悪い				
		A	B	C	D	E
運転適性度 ↓ ↓ 悪い	5	安全運転型			重大事故発生型	
	4	679名	83.5%		57名	7.01%
	3		(69.09%)		(11.94%)	
	2	もらい事故型			事故違反多発型	
	1	32名	3.94%		45名	5.54%
			(6.22%)		(12.75%)	
		*	(5.75%)		*	(9.04%)

【昭和63年度】

		安全運転度 →→→ 悪い				
		A	B	C	D	E
運転適性度 ↓ ↓ 悪い	5	安全運転型			重大事故発生型	
	4	710名	81.70%		68名	7.83%
	3		(69.09%)		(11.94%)	
	2	もらい事故型			事故違反多発型	
	1	44名	5.06%		47名	5.41%
			(6.22%)		(12.75%)	
		*	(5.75%)		*	(9.04%)

【平成元年度】

		安全運転度 →→→ 悪い				
		A	B	C	D	E
運転適性度 ↓ ↓ 悪い	5	安全運転型			重大事故発生型	
	4	680名	81.34%		59名	7.06%
	3		(69.09%)		(11.94%)	
	2	もらい事故型			事故違反多発型	
	1	52名	6.22%		45名	5.38%
			(6.22%)		(12.75%)	
		*	(5.75%)		*	(9.04%)

【平成2年度】

		安全運転度 →→→ 悪い				
		A	B	C	D	E
運転適性度 ↓ ↓ 悪い	5	安全運転型			重大事故発生型	
	4	818名	89.01%		40名	4.35%
	3		(69.09%)		(11.94%)	
	2	もらい事故型			事故違反多発型	
	1	33名	3.59%		28名	3.05%
			(6.22%)		(12.75%)	
		*	(5.75%)		*	(9.04%)

※ (##.##%) は全国の出現率をあらわしたものです。

* (##.##%) は全国の20～39歳の出現率をあらわしたものです。

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)

No	発		生	国	名	派遣 隊次	業	種	負	傷	部	位	性	質	事		故	事	原因	及	び	状	況
	年	月日													相手方	当事者							
22	3. 8. 06	13:30	PNG		元/3	合気道			なし						乗用車	乗用車	買い物帰り途中T字路で停止後、左右確認のため1m程前進し再停止した時、後続車に追突される						
23	3. 8. 17	19:00	ガナ		02/2	無線通信機			左鎖骨、肋骨(2本)骨折						乗用車	乗用車	帰宅中、交差点を曲がろうとして転倒(道路凸凹)						
24	3. 9. 11	10:45	セバル		02/2	野菜			左くるぶし、両膝頭すり傷						乗用車	乗用車	走行中前方左に車を視認、右優先で相手停止と判断そのまま直進したが相手止まらず、衝突を避けようとし、急ブレーキ、スリップ、転倒						
25	3. 9. 20	9:00	PNG		02/3	シフトカチ外			左肘関節裂傷縫合、右肩打撲、右足首捻挫						乗用車	乗用車	単車登陸に向かう途中、下り右カーブ曲がり切れず、ブレーキ、スリップ転倒						
26	3. 10. 11	8:10	セバル		02/2	音楽			なし						乗用車	乗用車	15人乗りワゴン同乗中、ラウンドアバウトで接触事故発生(徐行中)						
27	3. 10. 19	8:45	セバル		02/3	養殖			両下腿打撲、擦過傷						乗用車	乗用車	走行中(急いでいた)道路欠損部を避け対向車線へ進路変更後、対向車と正面衝突						
28	3. 10. 24	9:50	マカ		元/2	栄養士			右下肢の挫傷、裂傷						自転車	自転車	自転車走行中、反対側から来た自転車と衝突転倒						
29	3. 11. 07	13:00	ガナ		元/2	テレックス			軽度の打撲						ローリ	ローリ	右前方走行中(同車線)のローリーの急ブレーキが合図なしでいきなり左折し、本人ブレーキがけろローリーの左側と車重右側が衝突、横転						
30	3. 11. 15	18:00	セバル		短緊	看護士									バス	バス	現地人運転の公用車(シカカ)に他4名の隊員と同乗中、交差点でバスと衝突						
31	3. 11. 17	9:30	パンガラジ		02/1	村医研修普及員			左上腕、膝部、頭部打撲						自転車	自転車	巡回指導後、帰宅途中転倒						
32	3. 11. 30	14:00	マカ		02/1	薬剤師			膝、手に擦り傷						単車	単車	走行中、段差にひっかかりスリップ転倒(小雨)						
33	3. 12. 01	10:10	マカ		02/2	電子機器			右手首の骨にヒビ						単車	単車	交通巡回指導講習で単車停止練習中に転倒						
34	3. 12. 04	pm12:15	セバル		03/1	果樹			右足道上部骨折						単車	単車	昼食のため移動中、T字路右折時、砂地で転倒。右足がバイクの下敷きとなる。						
35	3. 12. 18	pm12:00	セバル		03/1	野菜			左鎖骨複雑骨折						単車	単車	見通しの良い凸凹道を30km/hで走行中、人が道路確認せずに横断、ブレーキがけただが間に合わず停止直前に衝突、転倒、骨折。						

平成2年度 事故事例より

安全運転度

	A	B	C	D	E
5	5, 6, 37	16, 43			
4	18, 34, 36, 41, 56	8, 26, 27, 31, 40, 46, 47	19, 21	38	
3	4	7, 17, 23, 32, 39, 45, 49	1, 3, 9, 10, 12, 14, 15, 24, 33, 35, 42, 48, 50, 55	2	
2			13, 20, 22, 28, 44	11, 54	52
1			51	25	

(データ数 53事例)

(__: 察察一時帰園)

運転適性度

No	発		生	国	名	派 遣 隊 次	業 種	負 傷 部 位	性 質	事 故		事 故 発 生 原 因	及 び 状 況
	年 月 日	時 間								当 事 者	相 手 方		
①	2. 4. 1	14:00	男	オナ	元/2	自動車整備	右鎖骨 骨折	右鎖骨 骨折	単車	単車	人	湖に向かう途中、道路欠損により転倒	
2	2. 4. 25	12:15	男	オナ	63/1	獣医師	足部打撲傷	足部打撲傷	単車	単車	人	道路進中人が道路を横断してきたので必死に避けたがひざが破れにぶつかり転倒させてしまった	
3	2. 4. 27	12:00	男	オナ	元/1	村落開発普及員	背中打撲	背中打撲	バイク	バイク	人	コタマルドゥの近くでプロジェクト車両を運転中、ラフロードで横転	
④	2. 4. 27	12:00	男	オナ	元/2	保健婦	右手首捻挫、腕部打撲	右手首捻挫、腕部打撲	バイク	バイク	人	上記に同じ(助手席に同乗中)	
5	2. 4. 28	19:30	男	オナ	62/3	経	右肋骨骨折、腕部打撲	右肋骨骨折、腕部打撲	単車	単車	人	坂道で坂車がガス欠となりニュートラルのまま、坂を下り道路の穴にタイヤがはまり横転	
⑥	2. 5. 17	16:00~17:00	男	オナ	63/2	食品加工	右肋骨骨折、右肘部打撲、左腕部打撲、左腕部打撲、左腕部打撲、左腕部打撲、左腕部打撲、左腕部打撲	右肋骨骨折、右肘部打撲、左腕部打撲、左腕部打撲、左腕部打撲、左腕部打撲、左腕部打撲、左腕部打撲	単車	単車	バイク	任意近くの路上にて単車で走行中、後ろからトラックに追突され、衝撃により単車より投げ飛ばされ負傷	
⑦	2. 6. 2	21:00	男	オナ	63/3	写真	右手親指第一中指骨の骨折、左足指骨内頰骨折、左足指骨約5cm、全身打撲	右手親指第一中指骨の骨折、左足指骨内頰骨折、左足指骨約5cm、全身打撲	単車	単車	小型バイク	ブランドアイ市内を単車で走行中、小型トラックに追突	
8	2. 6. 3	15:30	男	オナ	63/2	理数科教師	右第5肋骨骨折、右足部軟部部分 裂傷	右第5肋骨骨折、右足部軟部部分 裂傷	単車	単車	乗用車	直線道路走行中、追い越しをかけてきた乗用車に接触された	
9	2. 6. 28	16:00	男	オナ	63/3	電気工事	右肘・肩・腰・膝擦過傷、右肩打撲	右肘・肩・腰・膝擦過傷、右肩打撲	単車	単車	単車	学校へ向かう途中、交差点にて青信号で走っていたところ、相手方から衝突され、転倒	
⑩	2. 7. 9	07:30	男	オナ	63/3	日本語教師	右鎖骨骨折、頸部右腕打撲、右肘・膝擦過傷	右鎖骨骨折、頸部右腕打撲、右肘・膝擦過傷	単車	単車	単車	ザンピス西部チャモカからベンパへ向かう途中、路上の故障車を回避し走行したが、前方の樹木に立てかけたあった安全板に衝突し転倒	
11	2. 7. 16	09:30	男	オナ	63/1	臨床検査技師	背部・左腰部・両大腿部打撲、擦過傷、頸部痛	背部・左腰部・両大腿部打撲、擦過傷、頸部痛	単車	単車	乗用車	職場へ戻る途中十字路で、右折車と衝突	
12	2. 7. 31	15:30	男	オナ	63/2	自動車整備	右鎖骨骨折	右鎖骨骨折	単車	単車	乗用車	職場から帰る途中、右カーブの後に橋を渡ったところ、板から脱輪し横転	
⑬	2. 8. 3	17:05	男	オナ	元/2	電子機器	右鎖骨骨折	右鎖骨骨折	バイク	バイク	乗用車	同様の運転するバイクでの帰途、1台の車が尾行急接近を繰り返すのに気づいた。強盗だと思い逃げたが、追突された。	
⑭	2. 8. 19	18:00	男	オナ	63/3	サッカー	むち打ち症	むち打ち症	単車	単車	乗用車	帰宅途中、右折車を追い越そうとして路肩を踏みはずし、転倒	
15	2. 8. 22	19:30	男	オナ	元/3	統計	右肘・膝擦過傷	右肘・膝擦過傷	単車	単車	バイク	出張からの帰途、同乗していた車がバイクに衝突した	
16	2. 9. 7	19:00	男	オナ	63/3	野菜	頸部捻挫	頸部捻挫	乗用車	乗用車	バイク	同上	
17	2. 9. 7	19:00	男	オナ	02/1	野菜	頸部捻挫	頸部捻挫	同上	同上	同上	同上	
18	2. 9. 9	17:00	男	オナ	元/3	保健婦	両下腿打撲、顔面打撲	両下腿打撲、顔面打撲	バイク	バイク	バイク	長距離バスにて帰路途中、対抗車線を走っていた小型トラックに正面衝突され、バスの床と座席に挟まれた	
19	2. 9. 11	14:00	男	オナ	元/1	稲作			単車	単車	子供	左折中、スリップし転倒	
20	2. 9. 19	07:30	男	オナ	元/2	土壌肥料			単車	単車	子供	子供が飛び出してきたのを避けようとして転倒	
21	2. 9. 30	pm12:40	男	オナ	63/2	養鶏			乗用車	乗用車	牛	100km/hにて走行中、前方に牛を発見、避けようとしてハンドルを切ったところ制御不能となり、路側の切り株に接触し転倒、中破する	

No	発		生	国	名	派 遣 隊 次	業 種	負 傷 部 位 性 質	事 故 相 手 方	事 故 原 因 及 び 状 況
	年 月 日	時 間								
22	2.10.1	19:30	ネー	ネー	元/3	電話線路	全身打撲、顔等の擦過傷、頭、胸部受傷、右肘臼癆骨骨折	単車	シム	直線道路のセンターライン上を双方互いに走行していたため、衝突
23	2.10.5	13:30	ネー	ネー	元/3	果	右手小指 打撲	単車	門扉	通り抜けようとしたら、門扉が風により閉まり、ぶつかかった。
24	2.10.7	19:05	ネー	ネー	63/2	野	なし	単車	子供	子供が飛び出してきたため、接触
25	2.10.10	pm12:30	ネー	ネー	63/3	農業機械	左肩左下肢右足右手首 打撲	単車	乗用車	S字カーブ走行中、中央寄りに走っていたため、対向するパトカーと接触する怖れが生じ逃げようとしたが、そのまま突っ込んでしまう。
26	2.10.27	10:00	ネー	ネー	元/1	電子工学	左中指 擦過傷	単車	単車	直進走行中、相手方がT字路左折の為、発進し接触
27	2.11.01	15:00	ネー	ネー	02/1	婦人子供服	なし	乗用車 (G-1)	乗用車	乗合自動車 (ローリー) に乗車中、運転手の荒い運転の為、カーブで横転、中破する。
28	2.11.10	15:00	ネー	ネー	63/2	土木施工		乗用車	乗用車	T字路走行中、左折の為中央に寄ったところ、後方より追い越しをかけてきた乗用車に追突される。
29	2.11.10	20:00	ネー	ネー	63/2	養殖	手首打撲	単車	単車	配電先からの掃途、道路の轍に気がつかずハンドルを取られ転倒
30	2.11.11	10:00	ネー	ネー	63/2	養殖	左足打撲、擦過傷	単車	単車	配電先へ行く途中、パウダー上の砂道にハンドルを取られ転倒
31	2.11.21	19:30	ネー	ネー	元/2	自動車整備		単車	単車	乗車直後に、積転
32	2.11.29	15:29	ネー	ネー	元/2	養殖	打撲	自転車	自転車	運動途中、ぬかるみにはまり、転倒
33	2.12.8	15:30	ネー	ネー	元/1	音楽	左前腕部 擦過傷	単車	単車	帰宅途中、道路状態が悪いため、転倒
34	2.12.21	18:00	ネー	ネー	02/1	電気機器		単車	子供	単車に同乗させた家庭教師を自宅へ送り届ける途中、子供が飛び出し接触、転倒する。
35	2.12.23	11:30	ネー	ネー	1/3	保健婦		単車	馬車 カレット	バイクで会議先へ向かう途中、横断してきた馬車 (シャレット) に衝突
36	3.01.09	08:20	ネー	ネー	62/3	上下水道設計	左前腕打撲及び擦過傷	単車	犬	出勤途中、横断している犬を避けようとして転倒
37	3.01.10		ネー	ネー	02/1	理数科教師	右鎖骨 骨折	自転車		自転車で行く途中、坂を避けようとして路肩によったところ、路面段差にタイヤを取られ転倒
38	3.01.11	16:20	ネー	ネー	02/1	建築	左肩打撲、左肘擦過傷	単車		帰宅途中、前方を走行中の自動車が突然ターンした為、これを選び切れず接触し、転倒
39	3.01.19	13:30	ネー	ネー	元/2	理数科教師	右内果骨、左内果骨、左肩部 擦過傷	単車	乗用車	右折中、乗用車に追い越しをかけられ、右マフラー部に追突され転倒
40	3.01.21	7:50	ネー	ネー	元/3	写真	左足 内出血	乗用車	乗用車	通りを横断しようとして、グリーンベルト上で車の流れが速切れるのを待っていたところ後方から来た左折車に左足を踏かれてしまった
41	3.02.03	20:30	ネー	ネー	元/2	音楽		単車	人	ドミトリーへの帰路中に道路を右折したところ松葉杖使用の男性の松葉杖に接触し男性が倒れた
42	3.02.08	9:40	ネー	ネー	63/3	臨床検査技師		自転車	乗用車	自転車で出勤中、後ろから乗用車に接触され、転倒
43	3.02.09	18:30	ネー	ネー	元/2	視覚教育	両手両足に擦過傷	単車	乗用車	ダウンフェスタの写原を撮る為、市内へ単車で移動中、道路に駐車してあったトラックを避けセンターラインを越えたところ、段差があり、これにタイヤを取られ転倒
44	3.02.10	17:15	ネー	ネー	63/2	建築機械		乗用車	乗用車	クワッパに乗車中、波瀾に巻き込まれて停止したところ後続車が追突してきた

NO	発		生	名	派 線 次	業	種	負	傷	部	位	性	質	事		事	故	状
	年	月日												時	間			
45	3.02.11	17:35	ケ7	ケ7	63/3	無	線							乗用車	乗用車	横道途中、乗用車が横断してきたので、警笛を鳴らしたが、気付かれず当方も停車しきれず衝突した。		
46	3.02.18	18:40	ケ7	ケ7	62/2	地下水開発		打撲						単車	単車	左折中、後ろから来た単車に追突され、転倒		
47	3.02.25		ケ7	ケ7	元/1	獣医師		右膝打撲						単車	バス	業務で夕方江時に移動中、前方を走行していたバスが急停車した為、追突		
48	3.02.26	11:00	ケ7	ケ7	元/1	配管		右鎖骨骨折						単車	人	市内を単車で走行中、信号無視をして横断中の現地の人と接触、転倒		
49	3.03.02	pm12:30	ケ7	ケ7	元/1	食用作物		左足打撲 擦過傷						単車	乗用車	買い物からの帰り道、直進道路でマタク（乗り合いバス）が追い越しをかけたためこれに巻き込まれた		
50	3.03.02	夕方	ケ7	ケ7	63/3	織物		左膝打撲						単車	人	車を避けようとした老女が、飛び出してきたので、これを避けようとして転倒		
51	3.03.04	14:30	ケ7	ケ7	02/1	工作機械		打撲						単車	人	前方の車を追い越そうとしたとき、人が道路の中央まで出て来たので右側へ避けようとしたところ、再び踏脚へ戻ったので衝突した		
52	3.03.07	15:50	ケ7	ケ7	元/1	看護婦		右膝打撲						自転車	単車	渋滞の中で停止していたところ、自転車の前輪へ他の単車が接触し、横転		
53	3.03.09	9:55	ケ7	ケ7	元/2	養殖								単車50cc	単車100cc	前方のバイクを左に除けたところ、これを追い越してきた2人乗りのバイクと衝突		
54	3.03.23	17:00	ケ7	ケ7	元/1	看護婦		右膝打撲、歯2本折れる。						単車50cc	人	雨の中、走行中人影を見ただけで警笛を鳴らし避けようとしたが、こちらの避けた方へよって来たので、接触し横転		

平成元年度 事故事例より

安全運転度

	A	B	C	D	E
5		12	48, 52		
4	11, 43	3, 13, 16, 22, 30, 34, 46, 56	2, 7, 19, 47		
3	8, 42	4, 5, 10, 14, 27, 32, 40, 45, 53	1, 6, 9, 20, 25, 26, 29, 31, 35, 36, 37, 41, 44, 49, 50, 51, 54, 55	21, 28, 38	
2		18	15, 33	23	
1					39

(データ数 54事例)

(__ : 療養一時帰国)

(49は死亡事故)

運転適性度

事故事例集（平成1年4月1日～平成2年3月31日）

No	発 生		国 名	派 遣 隊 次	業 種	負 傷 部 位 性 質	事 故		事 故 発 生 原 因 及 び 状 況
	年 月 日	時 分					当 事 者	相 手 方	
1	2. 3. 20	15:05	パプアニューギニア	63-3	電気	骨折（単独転倒）	単 車		帰宅途中、路上のオイルに車両をとられ、転倒
2	2. 3. 5	6:15	マレーシア（KL）	元-2	農業協同組合	頭部及び腰部 強打 意識不明	四 輪 車		帰任の途中、同乗していた車両が横転、後部座席より転落
3	2. 3. 12		バングラデシュ	元-1	市場調査	前頸部腰部右膝～下 肢右手 打撲 左上眼瞼 擦過傷	ベビータ クシー	乗 用 車	乗用車が急にバックして来て避けきれず衝突
4	2. 2. 10	夕 方	ネパール	元-1	電話線路	左肩 打撲	単 車		通行人を選けそこね転倒
5	2. 2. 8	18:00	ネパール	63-3	看護婦	右肩・足 打撲	自 転 車	単 車	帰宅途中、停まっているところへ、単車が突入
6	2. 2. 5	10:00	ケニア	元-1	食物作用	右足関節部 裂傷	単 車		帰宅途中、ニアトリを避けようとして転倒
7	2. 2. 4	19:30	ケニア	63-2	理数科教師	肩・足・手に打撲傷	単 車		Maitisabaへ行く途中、犬の飛び出しによる転倒
8	2. 1. 29	7:00	ニジェール	63-2	土壌肥料	膝 挫傷	単 車	乗 用 車	職場に行く途中、後方から来た車にハンドルを引っかけられ転倒
9	2. 1. 24	11:00	フィリピン	62-3	家畜飼育	右手両膝顔面擦過傷 左腕 打撲	単 車		オロンガボ市からの帰路途中、スリップによる転倒
10	2. 1. 22	7:40	ケニア	62-2	理数科教師	右膝 打撲	単 車		任地に戻る途中、前車が急停車したため、間に合わず転倒
11	1. 12. 30	15:30	ケニア	63-2	理数科教師	右肩・右膝部・右腸 骨部 打撲	単 車		単車走行中、牛の突然の飛び出しにより、スリップによる転倒
12	1. 12. 24	21:00	リベリア	63-2	木工	左上・下肢 擦過傷	単 車	人	帰宅途中の接触事故

No.	発 生		国 名	派 遣 隊 次	業 種	負 傷 部 位 性 質	事 故		事 故 発 生 原 因 及 び 状 況
	年 月 日	時 分					当 事 者	相 手 方	
13	1. 12. 24	19:20	バングラデシユ	62-3	自動車整備	脾臓 破裂 肋骨 骨折	単 車	牛 車	帰宅途中、バスを避けようとして牛車と衝突
14	1. 12. 5		バングラデシユ	63-1	家 政	右腕骨 骨折	ピーチタ クシー		乗車中、バランスを崩し転倒
15	1. 11. 16	19:00	トンガ	63-1	家 政	右ケイ部 咬傷	自 転 車	犬	自転車で行中、犬に突然、右足を咬まれた
16	1. 11. 11	16:00	マレイシア (KL)	63-1	日本語教師	腕・足の擦り傷	徒 歩	単 車	山道を歩行中、後方から来た単車が転倒、巻き添えとなり負傷
17	1. 11. 10	13:00	ガーナ	61-2	建 築	右肘部・右大腿部 打撲 擦過傷	単 車	乗 用 車 (タクシー)	ハンドル操作を誤ったタクシーに接触後、転倒
18	1. 11. 1	13:30	パラグアイ	63-3	果 樹	手・足 打撲 左胸肋骨 ひび	単 車		出勤途中、転倒
19	1. 10. 31	21:30	フィリピン	62-2	農産物加工	右足 擦過傷 打撲	単 車	犬	職場より帰宅途中、犬が走り出し接触転倒
20	1. 10. 10	10:00	タイ	62-2	陶磁器	腕 打撲	自 転 車		自転車の故障による転倒
21	1. 10. 6		マラウイ	63-2	映 画	左胸部 打撲	単 車		転倒
22	1. 10. 1	22:00	ガーナ	63-3	写 真	左頸骨・ハイ骨 骨折 下肢・腰部 打撲	単 車	乗 用 車	空港より帰宅途中、登り坂にて前方より来た乗用車と衝突
23	1. 9. 30	20:00	ネパール	63-3	体 育	頭部 打撲	バ ス	バ ス	乗車中のバスが横転、乗客の下敷きになる
24	1. 9. 30	8:15	パラグアイ	63-2	音 楽	頭部 打撲	徒 歩		道路横断中、後方から来た右折バスに接触
25	1. 9. 25	13:00	ケニア	62-3	理数科教師	両腕 打ち身	自 転 車		自転車運転中、石につまづいて転倒

No.	発 生		国 名	派 遣 隊 次	業 種	負 傷 部 位 性 質	事 故		事 故 発 生 原 因 及 び 状 況
	年 月 日	時 分					当 事 者	相 手 方	
26	1. 8. 6	21:30	タンザニア	63-2	陶磁器	左足膝部 負傷	単 車		帰宅途中、小雨によるスリップによる転倒
27	1. 7. 28	7:30	フィジー	62-2	S. E.	不 明	単 車		通勤途中、ハンドルの揺れにより、制御不能となり転倒
28	1. 7. 17	10:30	ドミニカ	63-3	音 楽	両足脛 打撲 出血	四 輪 車		Caro Pablicoの助手席後部に乗車中衝突
29	1. 7. 13	15:00	マラウイ	63-3	臨床検査技師	右足 打撲 捻挫	単 車		職場に戻る途中、走行中にチェーンがはずれ転倒
30	1. 7. 9	12:00	セネガル	63-3	稲 作	顔面の外傷 左中指の切傷	トラクタ 一		トラクター運転中、突然木が倒れ、トラクターのボンネットに当たり、負傷
31	1. 7. 8	17:20	モロッコ	62-2	測 量	左膝内側 裂傷 左腕 擦過傷	単 車		帰宅途中、路面上のオイルのため、転倒
32	1. 7. 6		マラウイ	63-2	助産婦	頭部 外傷	ランドク ルーター		友人の運転する車がスリップにより横転
33	1. 7. 1		マラウイ	63-2	森 林 経 営	打撲傷	小型バス		乗車中の小型バスがクラッチ故障のため路肩に衝突
34	1. 6. 29	8:10	フィジー	62-3	統 計	尾底骨 打撲 頸部 捻挫	単 車	人	パン屋に向かう途中、中学生の飛び出しによる接触事故
35	1. 6. 26	18:25	ニジェール	63-3	S. E.	左足・腕・左頭部 打撲	自 転 車	乗 用 車	帰宅途中、交差点で乗用車による接触事故
36	1. 6. 26	7:50	フィジー	62-3	看護婦	顔面擦過傷 上肢・下肢 擦過傷 及び打撲	単 車		職場に向かう途中、工事中の道路にて転倒

No.	発 生		国 名	派 遣 隊 次	業 種	負 傷 部 位 性 質	事 故		事 故 発 生 原 因 及 び 状 況
	年 月 日	時 分					当 事 者	相 手 方	
37	1. 6. 24	11:10	マラウイ	63-2	塗 装	右腕 擦傷 左足 打撲	単 車	人	歩行者の突然の飛び出しによる接触事故
38	1. 6. 19	7:50	マレイシア (KK)	63-1	養 護	両足膝 打撲	単 車	乗 用 車	出勤途中、右折車と接触
39	1. 6. 17	0:00	タンザニア	63-2	建 築 設 計	右腕尺骨 骨折 右膝 裂傷 右足首 捻挫	単 車	バジエロ	隊員宿泊所に向かう途中、対向車との接触事故
40	1. 6. 16	10:30	タンザニア	62-2	土 木 施 工	右手首 骨折	単 車		飛び出した自転車避けようとして転倒
41	1. 6. 14	20:30	ガーナ	62-2	農 業 機 械	不 明	単 車		道路の欠損による転倒
42	1. 6. 14	14:03	ニジェール	63-2	土 壌 肥 料	膝 打撲	単 車		前車の停車にブレーキが遅れ、スリップにより転倒
43	1. 6. 7	16:00	ケニア	63-2	理 数 科 教 師	頭部 打撲	単 車		モンバサへ向かう途中、ラフロードにて転倒
44	1. 6. 4	17:00	モロッコ	62-2	建 築	左鎖骨及び肋骨骨折 左顔面・左腕・左足 擦過傷	単 車		ウアルザザット市郊外にて、道路の凹凸により転倒
45	1. 6. 2	16:10	フィジー	63-1	司 書	両膝・左手・腰 打撲 擦過傷	単 車	犬	突然の犬の飛び出しによる衝突
46	1. 5. 22	8:22	ドミニカ	62-3	電 話 交 換 機	打撲 (部位不明)	徒 歩	乗 用 車	喧嘩が原因とする車からの転落
47	1. 5. 20	16:45	パラグアイ	62-1	食 物 作 用	顔面 挫傷	単 車		対向車を避けようとして、転倒
48	1. 5. 16	20:00	タンザニア	62-1	秘 書	左膝部 打撲	単 車		屋内に単車を入れようとして転倒
49	1. 5. 4	13:40	マラウイ	63-1	電 気 工 事	頭蓋底 骨折	単 車	トラック	職場に向かう途中、T字路で右折車と衝突

No.	発 生		名 国	派 遣 隊 次	業 種	負 傷 部 位 性 質	事 故		事 故 発 生 原 因 及 び 状 況
	年 月 日	時 分					当 事 者	相 手 方	
50	1. 5. 4	12:30	タンザニア	63-2	電 話 線 路	右膝部 打撲	単 車		前車が急停車したため、急ブレーキをかけたところ、転倒
51	1. 4. 27	10:00	セネガル	62-1	ポンプ	下唇の裂傷 顎骨の亀裂骨折	自 転 車		走行中、格子状になった鉄の板にはまり転倒
52	1. 4. 24	10:45	ガーナ	62-3	運 信 電 力	左骨 骨折	単 車		Phillips Clinic へ向かう途中、砂利道にタイヤをとられ、転倒
53	1. 4. 16	9:10	リベリア	63-2	村落開発普及員	右上下肢 打撲 擦過傷	単 車		工事現場へ向かう途中、スリップにより転倒
54	1. 4. 8	13:00	マラウイ	62-3	視聴覚機器	打撲(右肩～上腕)	単 車		道路状況が悪いため、スリップ転倒
55	1. 4. 7	15:45	ニジェール	63-2	自動車整備	右膝・腰部・肘・肩 擦過傷	単 車		通勤途中、前車の急停車により、後部走行中、あわててブレーキをかけ、スリップ転倒
56	1. 4. 4	19:27	モルディヴ	63-1	建 築 施 工	膝 怪我	自 転 車	単 車	JOCV事務所に向かう途中、自転車を追いついた際、左前方から来た単車と衝突

63年度 事故事例より

安全運転度

	A	B	C	D	E
5	26. 29	4	27. 28. 31. 44. 45		
4		2. 17. 20. 24. 43. 54	(27&44 同じ隊員)		
3	19	3. 18. 32. 53	5. 6. 7. 8. 9 34. 37. 48	10. 25	
2			(48出1051と同隊員)	21	12. 13. 16
1				40	

(デ-グ数 34事例)

(___: 頻度一時帰国)

(15. 20. 37は死亡事故)

運転適性度

事故事例集（昭和63年4月1日～平成1年3月31日）

No.	発 生		国 名	派 遣 隊 次	業 種	負 傷 部 位 性 質	事 故		事 故 発 生 原 因 及 び 状 況
	年 月 日	時 分					当 事 者	相 手 方	
1	1. 3. 28		バングラデシュ	61-2	野菜	打撲（頭部・腰部・右下肢）	単車	力車	買い物へ行く途中、力車と接触転倒
2	1. 3. 20	19:10	ザンビア	62-1	建設機械	鎖骨骨折 顔面擦過傷	単車	犬	チパタ方面へ移動中、犬の飛び出しにより転倒
3	1. 3. 15		タンザニア	63-2	森林経営	右膝打撲	単車		単車運転練習中にスリップ転倒
4	1. 3. 14	18:30	トンガ	62-3	養殖	肩・腕・擦過傷	単車	犬	友人宅へ向かう途中、犬との衝突により転倒
5	1. 3. 13	19:00	マラウイ	62-3	診療放射線技師	右膝・裂傷	単車		後輪スリップによる転倒
6	1. 3. 13	7:30	マラウイ	63-1	電気機器	足打撲	単車	乗用車	前車の急ブレーキにより追突
7	1. 3. 6	9:00	ニジェール	62-3	植林	鎖骨骨折	単車	羊	突然の羊の飛び出しによる衝突転倒
8	1. 3. 4		タンザニア	63-2	電話交換機	右肩打撲	単車		単車貸与審査中、停止できず転倒
9	1. 3. 3	13:15	P. N. G.	63-1	土木施工	打撲	単車		わき見運転による垣根接触
10	1. 2. 28	14:00	ソロモン諸島	62-3	看護婦	骨盤骨折	単車		出張中、木造橋でスリップ転落
11	1. 2. 21	7:00	ペルー	60-3	考古学	右半身擦り傷	自転車		突然の犬の飛び出しにより転倒
12	1. 2. 13	20:30	ガーナ	62-2	工作機械	右第5指挫滅創	単車		砂にタイヤをとられ、転倒
13	1. 2. 10	14:30	ニジェール	62-2	獣医師	前頭部打撲 右肩打撲	自転車	乗用車	道路左端を徐行中、後ろから来た乗用車に追突された
14	1. 2. 6	19:30	西サモア	61-3	電気機器	右膝打撲	単車		橋を渡る途中、水量が増加していたため流された

No.	発 生		国 名	派 遣 隊 次	業 種	負 傷 部 位 性 質	事 故		事 故 発 生 原 因 及 び 状 況
	年 月 日	時 分					当 事 者	相 手 方	
15	1. 2. 25	8:15	ガーナ	61-2	村落開発普及員	脳挫傷 右鎖骨骨折 血腫	小型トラック		水溜まり避けるための蛇行運転により横転した
16	1. 1. 20	18:30	リベリア	63-1	村落開発普及員	右上肢 左足部 打撲	単車		一時停止時、バランスをくずし転倒
17	1. 1. 11	18:40	マレーシア (KK)	63-1	理学療法士	右足 骨折・打撲	単車	乗用車	中央分離帯の切れ目より車が右折、直進の隊員と衝突
18			パラグアイ	62-2	養鶏	不明	単車		単車で飼料運搬中、転倒
19	63. 12. 21	13:55	西サモア	63-1	在庫管理	不明	単車	乗用車	停止していたバスを追い越そうとして、出会い頭に衝突
20	63. 11. 27	13:20	トンガ	63-1	森林経営	頭部、右肺、右上部 下部肋骨 骨折	単車	単車 400cc	正面衝突
21	63. 11. 26	19:30	ドミニカ	62-1	農業土木	頭部・腰部 左鎖骨 骨折	単車		飛び出してきた猫を避けようとして転倒
22	63. 11. 22		P. N. G.	60-2	畜産物加工	左肋骨 打撲	単車		雨で濡れた道でスリップ転倒
23	63. 11. 17	19:10	フィリピン	61-1	家畜飼育	左頸 裂傷 両腕 擦過傷	単車		川の氾濫により、アスファルトの段差で転倒
24	63. 11. 15		マラウイ	62-1	獣医師	擦過傷 (部位不明)	自転車		友人の自転車による転倒
25	63. 11. 9	12:00	ザンビア	62-3	無線通信機	右足ヒ骨 骨折	単車	乗用車	右折中、後車を追い越そうとした2台後の車と衝突
26	63. 11. 1	7:15	パラグアイ	62-3	森林経営	右膝 打撲	単車		転倒
27	63. 11. 1	12:30	マラウイ	62-2	利盤	右足首 捻挫・打撲 左腰部 打撲 右手 擦過傷	単車	人	横断しようとして待っていた人が、突然飛び出し、衝突した

No.	発 生		名 国	派 遣 隊 次	業 種	負 傷 部 位 性 質	事 故		事 故 発 生 原 因 及 び 状 況
	年 月 日	時 分					当 事 者	相 手 方	
28	63. 10. 21	10:00	ガーナ	62-3	通 信 電 力	左膝 裂傷	単 車	車	Roundaboutにて後部を車と接触
29	63. 9. 30		タンザニア	62-2	陶磁器	左膝・左肘 擦過傷	単 車	車	穴を避けそこね転倒
30	63. 9. 28	18:30	フィリピン	60-2	家 畜 飼 育	左膝 打撲	単 車	車	悪路にハンドルをとられ転倒
31	63. 9. 16	22:00	フィジー	62-3	橋 梁 設 計	右肩 打撲	単 車	車	友人宅より帰宅途中、道路欠損により転倒
32	63. 9. 12	11:55	モロッコ	62-3	造 園	左腰 打撲	単 車	自 動 車	徐行中、後方より車に追突され転倒
33	63. 9. 10		セネガル	61-3	養 殖	右膝 擦過傷	単 車	車	転倒
34	63. 9. 9	17:00	タンザニア	62-1	自 動 車 整 備	右大腿部 打撲 右前腕部 擦過傷	単 車	乗 用 車	右折の際、対向車を避けようとして衝突
35	63. 9. 1	11:30	タンザニア	61-3	測 量	左足 捻挫	単 車	乗 用 車	左折していたタクシーが、突然右折したため接触した
36	63. 8. 15	8:50	P. N. G.	61-3	S. E.	右肩 腰部 右腕打撲 左膝肘 擦過傷	単 車	乗 用 車	対向車が突然追い越しをかけたため衝突した
37	63. 8. 8	13:15	ガーナ	62-3	編み物	胸腹部 挫滅傷	自 転 車	トラック	大型トラックに追い越しの際、巻き込まれた
38	63. 8. 14		セネガル	61-2	獣医師	右膝・腰部 打撲	単 車	乗 用 車	後方から来た車に追突され転倒
39	63. 7. 25	13:00	タンザニア	61-1	自 動 車 整 備	左肩 打撲	単 車	車	道路欠損による転倒
40	63. 7. 19	16:15	ケニア	62-2	測 量		ミツビシ ジープ	乗 用 車	Roundaboutにて、前車急停止のため追突
41	63. 7. 9	23:00	ケニア	61-2	電 話 交 換 機	顔面負傷	単 車	人	突然道路を横断してきた人と接触転倒

No.	発 生		国 名	派 遣 隊 次	業 種	負 傷 部 位 性 質	事 故		事 故 発 生 原 因 及 び 状 況
	年 月 日	時 分					当 事 者	相 手 方	
42	63. 7. 5	20:00	ドミニカ	60-3	養 鶏	左ヒ骨 骨折 第一シ 剥離骨折	単 車	小型トラ ック	後部より走行してきた小型トラックにはねられた。
43	63. 6. 28	13:00	タンザニア	62-3	造 園	左肩 打撲	単 車	自 転 車	自転車の突然の飛び出しに避けきれず衝突
44	63. 6. 27	15:30	マラウイ	62-2	測 量	腰部 打撲	単 車	単 車	前方を走行中の車が急に右折したため接触転倒
45	63. 6. 16		セネガル	62-2	臨床検査技師	左膝 打撲 擦過傷	自 転 車	自 転 車	通勤途中、飛び出した子供を避けようとして転倒
46	63. 6. 14	11:30	タンザニア	61-2	野 菜	頭部 打撲	4WDピ ックアップ	単 車	砂利にハンドルをとられ横転
47	63. 6. 10	13:00	ニジェール	61-2	電 気 機 器	右肘 右大腿 擦過 傷	単 車	単 車	路面の砂でスリップ転倒
48	63. 6. 14		セネガル	62-1	ポンプ	右下肢の火傷	単 車	単 車	転倒
49	63. 6. 6	8:00	マラウイ	60-2	齒 科 医 師	右足首 捻挫	単 車	単 車	交差点で対向車の突然の右折により転倒
50	63. 5. 24		マラウイ	61-2	無線通信機	左第四指 挫傷	単 車	単 車	転倒
51	63. 5. 23	19:00	ザンビア	60-1	理数科教師	右前頭部・左肩・膝 打撲	4WD	大 型 車	すれ違い時接触、後横転 (現地ドライバークレーン)
52	63. 5. 3	12:12	ドミニカ	60-3	養 鶏	肘・膝 打撲	単 車	人	自宅に向かう途中、子供の飛び出しにより接触転倒
53	63. 4. 30	16:30	ニジェール	62-1	電 気 工 事	右足中趾骨 骨折	単 車	単 車	降りようとして転倒
54	63. 4. 22	18:00	ガーナ	62-1	自動車整備	腰・右足 打撲	単 車	乗 用 車	帰宅途中、左折中、後ろから来た車が隊員に追突、 隊員は転倒

No.	発 生		国 名	派 遣 隊 次	業 種	負 傷 部 位 性 質	事 故		事 故 発 生 原 因 及 び 状 況		
	年 月 日	時 分					当 事 者	相 手 方			
55	68.	4.	20	19:00	ガーナ	60-1	稲 作	右鎖骨 骨折 前額部 裂傷 右膝 擦過傷	単 車	自 転 車	悪路で発見が遅れ、接触転倒
56	63.	4.	9	18:15	ケニア	61-1	測 量	負傷なし 相手 負傷あり	単 車	人	子供が突然歩道より飛び出し接触
57	68.	4.	8	15:30	ガーナ	61-1	野 菜	左膝 打撲	単 車		バスの風圧でバランスを失い転倒
58	68.	4.	2	13:10	ネパール	60-1	果 樹	左胸部 打撲	単 車		路上の砂でスリップ転倒

12. 単車の貸与基準・使用規定

単車の貸与基準・使用規定について

1) 単車の貸与基準

単車は、業務上使用することが必要と認められ、かつ運転免許を取得している隊員に対して貸与される。その貸与基準は次のとおり。

- ① 原則として本邦における単車の運転免許を取得している者以外は貸与しない。
(赴任国で単車を運転する者は当該国で有効な運転免許を取得する必要がある。)
- ② 本邦で運転免許を取得していないが、単車の使用が是非とも必要になった場合は、交通安全委員会等の指導を受け単車運転に習熟、当該国の運転免許を取得した後で単車を貸与する。
- ③ 上記①の条件を満たす者でも、運転技術の未熟等から危険と判断される場合は貸与しない。
- ④ 現地訓練期間中は貸与しない。着任時の現地訓練中は、その趣旨から単車の貸与は望ましくなく、また開発途上国における交通法規は本邦の法規と異なることもあり、着任早々車を乗り回すことは危険であるので貸与しない。
- ⑤ イ. 原則として業務上の必要がない場合は貸与しない。業務上の定義は複雑であるが、客観的条件から判断して妥当と思われるばあい、例外措置として次の場合でも貸与することがある。
ロ. 生活上にのみ使用する場合にあっても地理的条件等で不可欠な場合
ハ. 通勤については自宅と職場の距離が片道4キロ以上あり、他に交通手段がない場合。
- ⑥ 貸与する単車の排気量は原則として50ccとする。

2) 単車の使用規定

- ① 貸与された隊員以外の者が運転することを禁ずる。(又貸し禁止)
- ② 二人乗りはいかなる事情であっても全体にはならない。(二人乗り禁止)
- ③ 酒を飲んで単車は絶対に運転しないこと。(飲酒運転の禁止)
- ④ ヘルメットを必ず着用して運転すること。(ヘルメットの着用)
- ⑤ 夜間に運転することは極力避けること。(夜間運転の禁止)
- ⑥ サンドル履き、半ズボン等で運転してはならない。(正しい服装)
- ⑦ 長距離旅行には単車を使用せず、バス、鉄道等の交通機関を使うこと。(長距離運転の禁止)
- ⑧ チェーンロックを用いてポールや壁等に固定する、夜間の屋外駐車を避け屋内に保管する等単車の盗難防止に十分注意すること。
- ⑨ 使用の際は始業点検を必ず行う。毎週各自点検整備を行い、結果を運転週報に記入後毎月まとめて交通安全委員会を通じて事務所に提出すること。(提起点検・整備の励行)

- ⑩ 点検並びに修理等行った際は必ず“車両整備記録表”に記入し、単車の維持管理に努めること。尚、単車返却の際及び交通安全委員会が提出を求めてきた場合には、同記録表を提出しなければならない。（報告）
- ⑪ 交通安全委員会には毎回出席し、それができない場合は事前に連絡すること。
- ⑫ その他、随時決定される交通安全委員会の決議事項、規則を厳守すること。
- ⑬ 上記規則に違反した者は謝罪文を提出すると共に、①～④の違反者に対しては、1ヶ月の運転禁止（1回目）、単車の貸与取り消し（2回目）等の措置がとられる。

3) 単車貸与の手続

隊員の単車は機材であり、その購入は事務所長の承認事項です。従って単車を必要とする隊員は事務所長に対し機材購入申請をすることになる。

貸与申請は隊員から提出された、「単車申請書」「単車申請付属書」「交通事情調査」「隊員日常生活圏略図」を審査し、隊員の申請が前記1)の貸与基準に合致しているか十分に吟味した上で貸与の可否を決定する。

貸与が許可された隊員は、「契約書」「借用書」を提出する。

但し、事務所が貸与を承認するのは排気量が50ccまでの単車であり、それ以上の排気量の単車の貸与は、全て事務局長承認事項となっている。

隊員に貸与する単車の排気量は原則として50ccであるが、隊員派遣国や活動現場の事情（50cc単車を生産していない、現場が山岳地域で坂が多く且つ重量物を運搬する必要がある等）によって排気量が50cc以上の単車が必要と判断される場合には、必要とされる理由を付して事務局に申請することになる。

4) 単車の管理

① 経費

単車を貸与した場合単車の使用に係る経費のうち保険料、道路税、提起整備料（自然消耗品の交換、タイヤの買い換えを含む）については事務局が現地支援費をもって負担しますが、これ以外のもの（ガソリン代、オイル代、パンク修理代、事故修理代等）は原則としてすべて隊員が自己支弁することになっている。

隊員が業務に使用する場合は必要となるガソリン代、オイル代等は配属先が負担することが望ましいのでこれ等の経費は極力相手側が負担するように折衝する必要がある。但し、配属先に予算がなくいたずらに配属先の予算を待っている業務の遂行が困難になると見込まれる場合及び修理代等が著しく高額になる場合に、現地支援費を支出する道を絶つことはしませんが、隊員の負担額を明確にし、あくまで支援費は補助に当てる考えが望ましい。

運転週報は単車使用の都度使用目的、走行距離等を記入し運転週報の写しを提出させる。

② 整備

使用の際は必ず終業点検を行い、また、毎週毎に整備点検を行う等単車の整備・点検を励行させる。単車の点検と整備は安全運転の第一歩であるだけでなく、単車を良好な状態のまま次の隊員に引き継ぐためにも重要です。

某国の隊員から山がちな同国では50ccの排気量の単車ではスピードが出ず危険でもあるので大きな排気量の単車を支給して欲しいと要望がありましたが、調べてみると単車の整備・点検が1年近くもなされておらずプラグ掃除をただけで3割もスピード・アップしたという事例もあります。

また、信頼できる整備工場を特定し、年1回程度事務所経費で単車の定期整備を行うことも重要です。

JICA