

平成6年度
海外交通安全対策指導調査団
報告書

大洋州(ミクロネシア、マーシャル、フィジー、PNG)
中近東・西アフリカ(ガーナ、セネガル、モロッコ、ジョルダン)
アジア(バングラデシュ、フィリピン、マレーシア)
東アフリカ(ザンビア、マラウイ、ジンバブエ)

平成7年6月

国際協力事業団
青年海外協力隊事務局

青派一
JR
95 — 09

平成6年度海外交通安全対策指導調査団報告書

平成7年6月



JICA LIBRARY



1122897 (0)



平成6年度
海外交通安全対策指導調査団
報告書

大洋州(ミクロネシア、マーシャル、フィジー、PNG)
中近東・西アフリカ(ガーナ、セネガル、モロッコ、ジョルダン)
アジア(バングラデシュ、フィリピン、マレーシア)
東アフリカ(ザンビア、マラウイ、ジンバブエ)

平成7年6月

国際協力事業団
青年海外協力隊事務局

序 文

青年海外協力隊では、隊員の海外における交通安全の確保のため、昭和63年から外部の専門家による海外交通安全対策指導調査団を派遣しています。本調査は、協力隊員派遣国における道路交通事情の調査、および隊員に対する単車・自転車実技指導、整備指導等を実施しています。本調査団による指導は隊員の交通安全に対する意識の向上にも効果があり、また、その要望も多いところから毎年数回派遣され、平成6年度も4地域への派遣が実施されました。本報告書はその4調査団から提出された報告書を取まとめたものであり、各関係機関、特に協力隊派遣国における交通安全対策の一助となることを願うものです。

終わりに、本調査の任に当たられた団員および関係各位に対して心よりの感謝の意を表します。

平成7年6月

国際協力事業団
青年海外協力隊事務局
事務局長 高橋 昭

目次

大洋州（ミクロネシア、マーシャル、フィジー、PNG）	1
（岩淵 制海専門家）	
Ⅰ 委託事項及び出張国等	2
1 委託事項及び出張国	2
2 出張者等	2
Ⅱ 調査・研究等の内容	2
1 今回の出張の特徴	2
2 現地交通事情	3
3 隊員事故の発生	4
Ⅲ 指導・提言等の内容	5
1 隊員に対する交通安全指導	5
2 交通安全指導の内容	5
3 在外事務所に対する指導・提言等	9
Ⅳ 交通安全推進体制の状況	10
1 交通安全意識の高揚	10
2 交通安全委員会活動	10
Ⅴ 交通安全巡回指導の成果	11
1 受入態勢	11
2 隊員との意志疎通面	11
3 感想文による意識把握	11
4 恒常的な対策の推進	11
Ⅵ 交通安全確保に関する現状と今後の課題及び方向	12
1 交通安全巡回指導	12
2 一貫的・総合的な対策推進	12
3 海外交通安全ハンドブックの活用	13
4 交通安全委員会活動の活性化	13
5 二輪車運転の基本操作面	15
6 自転車の点検整備面	16
7 二輪車の点検整備面	17

(黒岩 康平職員)

I 調査の概要	20
1 調査の目的	20
2 調査団の構成	20
3 調査日程表	20
4 主要面談者	20
II 調査結果報告	23
1 隊員の交通安全に対する意識調査	23
2 交通安全講座等・訓練中に実施を希望する事項の調査	23
3 交通安全委員会の活動状況視察・調査	23
4 車両整備必要部分の確認及び、国別の特徴調査	24
5 交通安全全般に係る現地状況視察・調査	26
III 総括	27

西アフリカ・中近東 30

(ガーナ、セネガル、モロッコ、ジョルダン)

(岩淵 制海専門家)

I 委託事項及び出張国等	31
1 委託事項及び出張国	31
2 出張者等	31
II 調査・研究等の内容	31
1 現地交通事情	31
2 隊員の事故の発生	33
III 指導・提言等の内容	34
1 隊員等に対する交通安全指導	34
2 在外事務所に対する指導・提言等	43
IV 交通安全推進体制の状況	46
1 交通安全意識の高揚	46
2 交通安全委員会の活動	46
V 交通安全巡回指導の成果	47
1 受け入れ態勢	47
2 隊員との意志疎通面	47
3 感想文による意識把握	47
4 恒常的な対策の推進	48

VI 交通安全確保に関する現状と今後の課題及び方向	48
1 交通安全巡回指導	48
2 一貫的・総合的な対策推進	48
3 海外交通安全ハンドブックの活用	49
4 交通事故統計の活用等	49
5 交通安全委員会活動の活性化	50
6 二輪車運転の基本操作面	50
7 貸与二輪車	51
8 好意同乗中の事故防止	51
9 反射財等の活用	51
10 その他の事項	52
アジア (バングラデシュ、フィリピン、マレーシア)	54
(清水 昭専門家、尾崎 保生専門家)	
I 委託事項及び出張国等	55
1 委託事項	55
2 出張国、出張者及び出張期間	55
3 国別地域別調査・指導実施日程等	55
II 調査事項	57
1 調査対象国における道路・交通状況	57
2 交通事故の発生傾向	60
3 安全対策推進状況 (安全委員会の活動状況)	61
III 交通安全指導事項	65
1 講習環境等	65
2 教育訓練の基本的方向	65
3 講習内容等	66
4 事務所および指導員に対する指導事項	68
IV まとめ及び提言	69
1 調査指導のまとめ	69
2 今回の調査に基づく提言	69
東アフリカ (ザンビア、マラウイ、ジンバブエ)	71
(岡野 道治専門家、南 啓一郎専門家)	
1 出張目的	72
2 出張者及び出張期間	72

3	指導・調査・実施項目	72
4	ザンビア	73
4-1	単車実技指導	73
4-2	整備実習	74
4-3	安全講座	74
4-4	交通安全委員会活動調査	74
4-5	交通状況	75
4-6	総評	75
5	マラウイ	76
5-1	単車実技指導	76
5-2	整備実習	77
5-3	交通安全講座	78
5-4	交通安全委員会活動調査	78
5-5	交通状況	78
5-6	総評	78
6	ジンバブエ	79
6-1	整備実習	79
6-2	交通講座	79
6-3	交通状況	80
6-4	総評	80
7	総括と提言	81
7-1	交通安全から見た調整員の役割	81
7-2	50ccの単車問題	81
7-3	自転車問題	81
7-4	公共交通機関	82
7-5	交通安全意識の昂揚に向けて	82
	添付資料写真	83

大洋州

(ミクロネシア、マーシャル、フィジー、PNG)

I 委嘱事項及び出張国等

1 委嘱事項及び出張国

標記のとおり。

2 出張者等

1) 出張者

岩 淵 制 海 二輪車問題研究所所長 (財・日本交通管理技術協会調査役)

2) 出張期間

平成6年7月10日～8月5日(27日間)

II 調査・研究等の内容

1 今回の出張の特徴

これまでの交通安全巡回指導においては、どちらかといえば、交通事故が多発している隊員派遣国をとらえて、その抑止または歯止めを狙ってのものが多く、かつ二輪車事故防止を中心とした形が多かった。

しかし、今回は、事故が発生してしまってからではなく、いわゆる「前倒し」の考え方にに基づき、さらには、二輪車事故防止のみならず全交通事故抑止のため、以下のような内容と方法に基づいて指導展開を図った。

1) 全隊員を対象に実施

巡回各国とも、全隊員または自転車利用及び二輪車貸与隊員を対象に1日～2日間を費やして、後述するような座学・整備講習・乗り方講習が「ワンセット」になった指導展開を試みた。これまでの巡回指導では、二輪車実技講習をほぼ半日で行う形式が最も多かった。

2) 総合的な交通安全を目指して

全隊員を対象とした座学形式の講習では、それぞれの派遣国における道路利用状況を勘案して、「歩行安全とクルマ同乗安全」を共通事項としながら、自転車利用または二輪車運転上の総合的な安全確保を目指しての内容を進めた。

3) 安全整備講習を充実実施

各国において、その利用隊員を対象に、「各車点検・各自整備」を目的としながら

ほぼ半日を費やした自転車及び二輪車の安全整備講習を実施した。これまでの巡回指導においても二輪車整備指導は行われていたが、エンジン分解などが伴う高度な内容でのものではなかった。

4) 訓練所職員が同行

今回の巡回指導は、初めての形として、訓練所職員（広尾）同行のもとに実施した。とりわけ座学及び整備講習においては、出張者と分担して講師を務め、より充実した今後の交通安全巡回指導の可能性について、得るものが多くあった。

5) トンガ隊員と任国外研修旅行中隊員も参加

これも初めてのケースとして、他の派遣国からの交通安全講習参加があった。すなわち、フィジーにおいて、トンガ国派遣隊員2人（二輪車事故経験者または交通安全委員）と、任国外研修旅行中の隊員1人（マーシャル派遣隊員＝二輪車貸与）が参加。ここでも新しい可能性を示唆する試みが行われた。

2 現地交通事情について

巡回した4カ国における交通事情は、およそ以下のとおりである。

1) 急膨張を続けるクルマ社会化

4カ国に共通して、人及び物流交通の必要性が年ごとに増加しており、それに付随し、自動車保有台数が急激な伸びを示している。このような傾向は、いわゆる本島などから地方の島へも加速度的に波及している。

その一方で、隊員が派遣されている本島・地方島とも、その道路並びに交通安全施設等の整備は遅々として進んでいないほか、クルマ交通社会そのものに対する人々の「不慣れ」に起因し、たとえば「子供の石投げ」や「犬のほえつき」なども多く、必要以上の安全負担を強いられた道路利用を余儀なくされている。

それぞれの隊員派遣国の歩行・クルマ同乗・自転車利用及び二輪車運転上における交通安全環境については、次のようにとらえられる。

2) 悪化する交通安全環境

(1) ミクロネシア、マーシャルの状況

この2カ国においては、特にアメリカからの経済的自立を目指す中であって、近年、国際的な経済協力・投資活動などが活発化しており、それに伴うクルマ交通社会化の進展には著しいものがみられる。

しかしながら、とりわけミクロネシア国においては、本島及び地方島の主要道路で

それなりの舗装化などが行われている一方、それ以外の道路の舗装・整備化が進まず、派遣隊員の特に自転車利用及び二輪車運転上、その交通安全環境には劣悪なものがみられる。同国においてはさらに、特に地方島において「荷台乗車」などを余儀なくされている。

(2) フィジー、PNG の状況

これら2カ国においても、過去の巡回訪問時(フィジー=90年、PNG=90年、93年)と比較し、加率的な自動車保有台数の増加がみられる。この傾向は、本島首都地域のみならず地方都市及び地方島でも著しい。

一方、これら地域の幹線及び準幹線的な道路の舗装化などがそれなりに進んでいる反面、交通安全施設整備面にまでは遅々として手が回らず、かつてわが国も経験したように、急膨張するクルマ社会下での交通事故多発に呻吟している。加えて、そのような交通安全施設面の未整備状況のもと、いわゆる先進国で使用されている速度性能の高い車両がそのまま利用されていることから、事故発生時の被害性を一層高くしている傾向もうかがわれる。

また、過去の巡回訪問時と比較した場合、隊員活動そのものについて、同一職種・同一派遣先などであっても、近年の他派遣国と同様、クルマ利用(貸与バイク、派遣先の車両同乗など)を一層余儀なくされる方向にある。さらには、定期健診などに伴う移動、隊員間の公私にわたる移動なども、空路・海上移動なども含めて増加傾向にある。

なお、上記4カ国における国民的な交通安全意識の醸成はそれなりに進んでいると考えられる反面、放置動物事情も従来同様であるほか、依然としていわゆるクルマ優先社会のままとなっている。

3 隊員事故の発生に関して

それぞれの巡回国における1988年以降の報告された交通事故発生状況は、およそ以下のとおりである。しかし、これらのもの以外に、報告すべきであったと思われる事故発生も若干存在する。

(1) ミクロネシア

過去、1994年1月発生的女性隊員による二輪車事故1件のみが計上されている。被害は手足打撲程度。同隊員は今回、ことのほか熱心に二輪車安全講習を受講した。同国の二輪車貸与台数は少ない。一方、自転車貸与台数は多く、それなりに転倒トラ

ブルなどは発生しているものと推測される。従来からの事故寡少傾向を引き続き堅持するよう期待される。

(2) マーシャル

同国ではこれまで、交通事故発生がない。しかし、派遣隊員数が増えたこと、全隊員が二輪車（スクータータイプ）貸与を受けていること、島内の自動車走行が漸次増加傾向にあることなどから、決して楽観を許さない方向にある。従来からの事故皆無方向を引き続き堅持するよう期待される。

(3) フィジー

同国では過去、最も多い年で4件（89年、二輪車事故）の事故発生をみている。しかし、昨年及び今年も事故ゼロの状況。また、90年暮れの交通安全巡回以降、その後の貸与二輪車台数の抑止策ともあいまって、二輪車事故の発生はみしていない。ただし、この間、隊員のタクシー同乗事故などが3件発生している。引き続きこの事故抑止傾向を堅持するよう期待される。

(4) PNG

同国では過去、二輪車貸与率の高さともあいまって年間4～5件の二輪車事故が発生。特に90年から91年にかけては、連続した3件の事故がすべて帰国療養を伴うものであった（二輪2、四輪同乗1）。その後、93年に四輪同乗に基づく帰国療養事故があったほか、帰国療養を伴う事故発生はみしていない。また、93年は3件に抑え、94年は1件のみの発生となっており、ここ2年、よく抑止努力をしていると認められる。なお、全隊員派遣国中、アフリカ地域を除いた場合、同国は最も事故発生及び被害重大性が懸念される隊員派遣国と思量される。

III 指導・提言等の内容

1 隊員に対する交通安全指導

各国で実施した全体的な交通安全指導、自転車及び二輪車点検整備指導、二輪車安全指導などの開催状況は次表のとおりである。

2 交通安全指導の内容

1) 全体的な交通安全指導

ミクロネシア、マーシャルでは全隊員を対象に、フィジーでは自転車と二輪車貸与

【 隊員に対する交通安全指導状況】

派遣国	全体講習(座学)	自転車整備講習	二輪車整備講習	二輪車安全運転講習
◇ミクロネシア ・ポンペイ	1回(27人)	1回(27人)	1回(4人)	1回(4人)
◇マーシャル諸島 ・マジュロ	1 (9)		1 (9)	1 (9)
◇フィジー ・スバテ ・ラウトカ (うちマーシャル隊員1、トンガ隊員2)	1 (9) 1 (9)	1 (9) 1 (9)	←同時開催 ←同時開催	1 (6) 1 (8)
◇PNG ・マウントハーゲン ・ラバウル ・ポートモレスビー	1 (10) 1 (5) 1 (16)	同時開催→	1 (10) 1 (5) 1 (16)	1 (10) 1 (5) 1 (16)
	7 (85)			7 (58)

者(含む予定者)及び交通安全委員、PNGでは二輪車貸与者を対象としてそれぞれ交通安全講座がもたれた。

ここでは、座学形式に基づくいわゆる自由討論方式により、およそ以下のような内容のもとに進められた。

(1)率直に体験発表

各国に共通する形で、全体的な交通安全確保方策に関する感受性の醸成や知識共有を図る観点から、ヒヤリ・ハッと体験、トラブル・事故体験などを率直に披瀝し合うという内容で進めた。

(2)ハンドブックも利用して

これらを披瀝し合う中で、海外交通安全ハンドブックの朗読・説明、他隊員や出張者からの質疑及びコメント、出張者の持参関係資料（OD式適性検査資料、事故写真など）提示に基づく学習を通じて、クイズ方式も交えながらの意識啓発や動機付け指導などが試みられた。

(3)危険マップ作成・発表も

特にミクロネシアにおいては、交通安全委員会活動の一環として四つの任地における「危険マップ」作成を行っており、それに基づく任地ごとのグループディスカッション及びマップ内容の発表形式によっても交通安全講座が実施された。

なお、同国で作成された危険マップは、新隊員への交通安全オリエンテーションの際などに極めて有効な教材資料と考えられるところから、他巡回3カ国での交通安全講座のおりに紹介したほか、同様のマップ作りを提案した。

(4)委員会活動の活性化を目指して

各国における交通安全講座では合わせて、「交通安全委員会活動の活性化」を目指す視点からの討議なども行われた。ここでは、広く交通事故を防止する観点から、問題点の拾い上げ、委員会規約などについての討議を幅広く行い、いずれも一層の委員会活動が進められなければならない点を確認された。

なお、フィジーにおいては、交通安全委員会運営委員が同国における「交通法規の翻訳」を実施。ほぼその完成をみている。これは極めて労作にあたるものである。

(5)派遣前訓練内容への自由意見

各国に共通して、任国の交通状況に関する赴任以前の予想と、赴任後の「現実との相違点」について自由発言を求めた。合わせて、訓練所での特に交通安全に関する学習・訓練内容について、より高度化を図る観点からの自由意見なども求めた。

(6)他国の事故に関心

フィジーでの交通安全講座（二輪車整備・実技講習も含む）では、任国外研修旅行中のマーシャル隊員及びトンガ隊員の特別参加があった。ここでのトンガ隊員による事故体験発表と討議の中では、とりわけ自国とは異なる交通事情や事故発生内容につ

いて強い関心が示されたほか、トンガ隊員側においても、発生事故を客観視する上で有効な作用を及ぼした。

2) 自転車整備指導

ミクロネシアとフィジーにおいて、貸与等自転車の点検整備講習を行った。この場合、自転車単独または二輪車整備と併行する形で行ったが、隊員同士がお互いに協力し合ったり、改めて身体に合致する車種へ交換または買い替えを図ることなども行われ、予想以上に充実した内容で進められた。さらには、後述するように、今後、その点検整備水準を一層向上させなければならない点も確認された。

なお、当該整備講習の対象となったすべての自転車については、特に薄暮・夜間時及び昼間での「被視認性」を高め、かつ安全意識を啓発する観点からも、後部と側面について「反射テープ貼付」を行った。

3) 二輪車整備指導

同様に巡回4カ国において二輪車点検整備講習が行われた。ここでは、最初、「あまり点検整備は必要ない。それなりに手当てしている」といった雰囲気であったが、整備必要個所が予想以上に指摘されるにつれて、ことのほか強い関心と興味を示して進められることとなった。その不整備の状況は後述する。

ここでも、船舶機械職種などで整備技量を持つ隊員が他隊員の二輪車整備を手伝うことなどから整備知識・技術の共有化が図られ、自転車整備同様、「一人ではできない、面倒だ」といったことでも、点検整備のための「場所・機会」を得ることによって、自分たちだけでもたいの点検整備が可能であることを確認する結果になった。

なお、自転車及び二輪車整備の指導展開上では、同行の訓練所職員が持つ「専門的な整備技術」が発揮され、極めて充実した形で行われたほか、今後のJOCV自転車・二輪車整備水準を高度化する上での問題点が、より専門的な立場からも同行職員によって幅広く把握されるとともに、今後、その水準向上が一層果たされて行かなければならない点も確認された。

ここでも前記同様の観点と内容によって、全対象二輪車について「反射テープ貼付」を行った。

4) 二輪車安全指導

制定されている巡回指導実施要領を踏まえ、かつ「ハンドブック」の記述内容に基づく二輪車安全運転技能訓練を行った。各国におけるその実施場所・参加人員などは前掲した表のとおりである。

ここでは特に、事故体験者への個別指導面を重視したり（ミクロネシア）、既二輪貸与者と新隊員が全員で学習する形態となったり（マーシャル）、トンガ隊員や適性検査で「事故傾向者」と診断された新隊員も特別参加する形となったり（フィジー）、さらには、前回巡回時にも参加している隊員や赴任したばかりの新隊員を交えての実施など（PNG）、従来以上に効果あるような意図の中で行った。ここでとらえられた問題点などは後述する。

なお、同講習では、「基本の復習とその自己評価」を意図するとともに、テクニック面（運転操作スキル）のみならず、「安全運転スキル・他者適応性・安全運転態度・違法精神」がバランスよく備わっている上で、なおかつ「自己の位置づけと自己コントロール能力及び自己の客観視」を途切れさせないことが安全運転達成上では不可欠である点が強調された。

3 在外事務所に対する指導・提言など

巡回4カ国に共通して行った指導・提言などの内容は、およそ以下のとおりである。

1) 交通事故抑止対策の重要性に関して

JOCVにおいては、とりわけここ6～7年、それ以前と比較して格段に交通事故抑止対策に総力をあげており、総力をあげなければならないことの「再確認」を行うよう改めて提言した。それは、時代的かつ社会的な要請事項である点も強調した。

2) 効果ある安全対策の推進に関して

効果的な交通事故抑止対策を進めるためには、たとえば、より実践的な新しい形の指導教育方策を積極的に取り入れたり、さらには従来の推進事項を見直しながら、それらの諸対策が事故減少及び被害軽減面に真に寄与しているのかといった「効果に対する評価」の視点が不可欠である点を強調した。

3) 交通安全委員会の活性化に関して

交通安全確保のためには、なによりも隊員側からの主体的な参加意識のもと、委員会活動の活性化が不可欠であるところから、ひとり担当調整員のみならず、在外事務所を上げて行う「交通安全への方向づけ」が大切である点を強調した。

4) 自転車・二輪車の整備面に関して

各国に共通して、後述するように、使用自転車及び貸与二輪車の整備面が必ずしも良好に保たれていないところから、それは交通事故防止上の基本的要件として重要である点を強調した。

5) 組織全体としての安全確保問題に関して

隊員の交通安全を確保するためには、JICA=JOCV組織が全体的に安全対策を推進し、かつ安全意識を保持することが不可欠である点を再確認した。たとえば、JICA専門家や現地職員らの運転する車両について、仮にシートベルト着用や飲酒運転問題に無頓着な状況である場合、どうしても隊員事故の発生を「引っ張るような」事態となりがちである旨を強調した。

IV 交通安全推進体制の状況

1 交通安全意識の高揚に関して

1) 調整員に関わって

各国に共通して、担当調整員及び医療調整員等の交通安全確保に対する関心と意識は高い。すなわち、交通安全確保問題を調整員業務の中の主要課題と位置づけている様子が強くうかがわれた。

2) 隊員に関わって

各国に共通して、隊員の全体的な交通安全意識は高いものと推察された。しかし一方では、他の派遣国同様、本人自身、主観的には交通安全意識を保持していると考えている半面、客観的にみて必ずしもそうではない一部の隊員が存在する。これらのことは、二輪車乗車時の服装（半袖シャツ・手袋なしなど）や、自転車・二輪車点検整備についての関心の低さなどからもうかがわれる。

2 交通安全委員会活動に関して

出張者は近時、アフリカ、中南米、大洋州、アジアなどと巡回しているが、この4地域で感じた交通安全委員会の活動レベルと、今回の大洋州4カ国の活動レベルを比較した場合、ほぼ同等であるととらえた。つまりは、従来の手法と考え方の水準に止まっている感があり、決して望まれる活動レベルに至っていないと感じられる。

すなわち、交通事故防止は自分たち自身の問題であるとの認識が、隊員間に必ずしも定着的な浸透をみていないとの印象を受けた。したがって、この壁を崩すためには、現行のJOCV全体における交通安全対策の高度化を一層推し進める中で、ひとり在外事務所の努力に期待するのみならず、たとえば、今回のような「前倒しの巡回指導」

を鋭意取り入れるなど、JOCV事務局からの定期的かつ必要に応じた「働きかけ」が強く求められると考える。

V 交通安全巡回指導の成果

1 受け入れ態勢に関して

各国いずれにおいても、参加隊員の招集、巡回スケジュール、研修場所及び資器材確保面などに関して十分な受け入れ準備が果たされていた。また、特に遠隔地の巡回指導時と交通事情調査時には、在外事務所＝担当調整員並びに交通安全委員会の献身的なサポートがあり、限られた時間内での指導・調査面に果たした役割は大きい。このことは、JOCV事務局担当者（東京）による十分な連絡調整などが事前に行われていたためと考えられる。

2 隊員との意志疎通面に関して

各国において、各講習参加者に止まらず、全隊員との懇談の場がもたれた。この機会は、巡回指導の目的に沿う「交通安全への納得」を得るために不可欠であり、さらに、本音の部分の隊員意識の把握や、広く隊員活動への理解を深めるためにも役立った。とりわけ同行の訓練所職員においては、広く派遣前訓練の水準向上を意図する上から、きわめて有意義な内容が把握できたものと思慮される。

3 感想文による意識把握に関して

二輪車安全講習受講隊員から、巡回指導要領に基づいて、その指導内容や安全運転に対する決意などについての感想文を求めた。そこでは、特に点検整備講習を高く評価するものも含まれ、全員その実施内容を受け入れたほか、今後の安全運転への決意を表明した。← [感想文は別報告]

4 恒常的な対策の推進に関して

このような巡回指導は、いわゆる「動機づけ・意識づけ」の役割が中心となり、今後の交通安全確保上、在外事務所における一層の日常的かつ恒常的な交通事故防止対策の推進が重要であると確認された。それは、何よりも各隊員の主体性に基づいて継続されるべき点も確認された。

VI 交通安全確保に関する現状と今後の課題及び方向

1 交通安全巡回指導に関して

在外事務所及び多くの隊員は、今後も同様の巡回指導を強く希望している。隊員派遣国のモータリゼーションが一層の進展を余儀なくされている中で、一方では道路・交通環境の良質化が遅々として進まないと考えられるが、そのような厳しい環境下での交通安全巡回指導は、従来以上に重要になるものと推察される。

したがって、そのような中であっては、隊員派遣前の交通安全指導を「ダメ押しの」に担保する上でも不可欠であるという立場から、単に現地で二輪車安全運転講習を実施するという点に止まらず、今回のケースのように、いわば「前倒しの総合的な交通安全確保」を目指した巡回指導が一層重要となる。この場合、その巡回指導者には、およそ以下のような能力を保持する専門家が望まれてこよう。

なお、現在進められている交通安全巡回指導に関わっては、引き続きその「効果を評価」することが必要である。

- 1) 在外事務所に対して総合的な交通安全指導方策及び安全管理手法について指導提言できること。
- 2) 派遣国での事故発生状況及び傾向を分析した上で、短期的・長期的にとるべき措置などに関して適切な指導提言ができること。
- 3) 二輪車安全運転技能訓練のインストラクション技術及び相応の二輪車安全点検整備技術を有すること。
- 4) 訓練所での交通安全講座を発展させた内容により、さまざま教授手法を駆使して総合的な交通安全指導が納得と共感を得られるように推進できること。
- 5) JOCV全体の交通安全対策面などを把握しており、さらには、さまざま派遣国における交通安全対策の推進状況にも精通し、在外事務所や個々の隊員からの質問などに適宜答えられること。

2 一貫的・総合的な対策推進に関して

今回も、前回のアフリカさらには中南米地域などの巡回時と同様、改めて「現地の実状に基づく対策推進」の重要性を痛感した。このことは、途上国の交通事情及び社会状況が予想以上に早く変化・推移している点、想像と現実の相違点（ミクロネシア、

マーシャル)、広い意味の隊員意識にも途上国の諸事情を反映させながらの早い変化傾向が認められる点などから再認識されたものであり、今後なお一層、派遣国個々の実状に合わせたきめ細かな交通安全対策が求められてくるものと考えられる。

したがって、従来からの「現地の実情把握」への努力は不可欠であるほか、派遣前と派遣後すなわち訓練所・在外事務所並びにJOCV事務局が一貫性をもって進めるべき総合的な交通安全対策の推進については、一層その重要性を増してくるものと考えられる。

この場合、在外事務所とJOCV事務局との間では、交通安全に関する問題点の拾い上げ、安全対策情報の提供や周知徹底面、個別指導が認められる場合の専門的知識の伝達などにわたり、きめ細かな連絡が不可欠となる。今回、JOCV事務局の「国別担当者」に対しては、これらのことについて、在外事務所では一層の期待を寄せている点が把握された。

なお、新訓練所の開設を間近に控えている中で、今回の訓練所職員同行によって把握された課題などが、今後の訓練内容により有効に反映されることも期待される。

3 海外交通安全ハンドブックの活用について

すでに隊員総会時の学習資料として活用されているほか(PNGでコピー配布)、他の巡回派遣国でも同ハンドブックの配布到着を待っている。引き続き自主的な交通安全委員会活動の中で、同ハンドブックの有効活用が期待される。

4 交通安全委員会活動の活性化に関して

前述したように、今次巡回の4カ国における交通安全委員会活動は、現時点において必ずしも望まれる活動レベルに至っていない。しかし、以下のように、各国とも現在、精力的な「再活性化の試み」を展開しているところであり、いずれの国も早晚、全JOCV派遣国中、最も高い活動レベルに到達するものと期待される

1) ミクロネシア

従来から作成を目指していた四つの地域(島)ごとの「危険マップ」が完成。その内容は、歩行・自転車利用・二輪車運転などの総合的安全を意図しており、かつ具体的な注意事項なども文章化されていて、他の巡回国でも作成紹介・提示を行ったように極めて優れたものである。

したがって、この危険マップに基づいた新隊員への交通安全オリエンテーションな

どは従来以上に具体的な形になるものと予想される。合わせて、今回の交通安全講座においては危険マップ作成発表とグループ討議も行われたため、活動中の隊員においても地域ごとの危険個所やその留意点などが共有的に把握されるところとなっている。

これらのことにより、同国の交通安全委員会活動は今後、これまでにない充実したレベルで推進されるものとの期待が集まる。

2) マーシャル

同国は派遣隊員が少ないものの全員が二輪車を利用。これまで事故皆無記録を続けている。それは、自主的に安全な乗り方学習を行うなど相応の活動を続けてきたためである。しかし、派遣隊員がこれまでの二倍の人員となり、また、交通状況も年ごとに厳しくなりつつあることともあいまって、なお一層その委員会活動に期待が集まる。

また、委員会活動の中心となってきた前委員長からバトンタッチされた現委員長においては、今次二輪車講習での学習から「これまでわからなかった安全運転訓練の指導手法が理解できた」との表明もあり、事故皆無記録の引き続く更新が期待される。

3) フィジー

同国ではとりわけ年初から、交通安全委員会活動の活性化に向けた努力を続けている。その一つの成果として、交通安全委員会運営委員が中心となって進めていた同国の「交通法規翻訳事業」がほぼ完成をみている。同資料は、既派遣隊員における安全学習面のみならず、今後の派遣新隊員及び候補生の任国ガイダンス上でも有意義な資料になるものと考えられる。

このようなことから、「運営委員があんなに努力しているのだから自分たちも」といった雰囲気生まれつつあるほか、今次の交通安全講座における討議でも、委員会活動の一層の活性化が必要との認識が得られたこともあり、同国の委員会活動は今後、格段に水準向上が果たされて行くものと認められる。

なお、同国では現地の人々による交通事故多発ぶりに悩んでいるが、在外事務所では現在、「交通安全職種」の隊員確保を検討中のようなのである。新しい発想に基づくこのケースは、JOCVにおける交通安全対策とも関連して、十分検討する価値があるにとらえられる。

4) PNG

同国ではこれまで、今次までの3回の巡回訪問からみた場合、JOCV派遣国中では最高水準の二輪車整備技術を共有化していた。しかし、二輪車貸与率が高く、かつ安全走行環境が年ごとに厳しくなっていることなどを踏まえて「要求レベル」を最も

高くして考えた場合、「自動車整備職種の隊員がゼロ」というハンディもあり、率直に言って必ずしも従来からのレベルを維持できていない。

とはいいながら、新交通安全委員長においてはことのほか情熱的に活動活性化を目指すことが確認されているほか、今回の整備講習などから十分な整備知識・技術を所持する隊員の存在も認識されるようになっており、点検整備の「場・機会」を設けることで、今後の同国の点検整備水準は従来以上に高まるものと期待される。

一方、新隊員への交通安全オリエンテーションや運転技能指導などについては、交通安全委員会活動の中で鋭意取り組まれており、これらの面にも一層のレベルアップが期待されるとなっている。

5 二輪車運転の基本操作面に関して

巡回各国に共通して、大半の隊員の二輪車運転の安全基本操作水準は、依然としてかなり低い位置にある。そのことから、いったん事故となれば、より身体被害を大きくする点が懸念される。この点は、二輪車貸与が行われている全隊員派遣国に従来から共通する課題であり、さらには、出張者が従来から一貫して主張しているところでもあるが、その理由については前回の「アフリカ出張報告」で詳細に述べているとおりである。

したがって、派遣国に赴いてからは、在外事務所に関わるその貸与見極め及び運転指導面に限界を伴うことが多い（指導方法がわからない、指導者がいないなど）、従来から指摘されているように、なお一層、派遣前における「基本的な運転技量の底上げ」が果たされる必要がある。

さらには、恒常的に安全運転を確保する手段として、最近の日本の企業などにおいてもその重要性が認められている「実践的再教育」（派遣中）についても、交通安全委員会による定期的な講習会開催や交通安全巡回指導の高度化などによって、一層充実される必要がある。

なお、今回の巡回指導の経験からは、派遣前の二輪車訓練内容に関して、特に以下の事項について一層その水準向上が果たされるべきであるととらえられた。

1) 派遣前に二輪車貸与が確実視される職種の隊員に関しては、任国での使用車種または同等の車種による技能訓練が望ましい。すなわち、任国ではいわゆるギア付き車種（DT50など）が貸与されているにもかかわらず、派遣前訓練ではいわゆる「郵便バイク」（カブ）を使用しているところから、改めて現地での貸与見極め及び運転

指導上に少なくない負担を与える恐れが生じている。双方のギア操作上などには相当の違いがある。

2) さらに、身体緊張が強い人間に対しては、「個別的訓練」が行われるべきである。今回少なくとも二人の隊員について、その運転操作スキル面に限りながら、巡回指導で与えられた訓練時間内では「安全運転への信頼」を寄せ切れないケースがあった。まず、PNGにおける新隊員についてであるが、身体緊張感がことのほか強く、ギア付き車種による乗車訓練で多くの時間を要した。次いでカブタイプ車種での事故体験があるトンガ隊員の一人においても、ギア付き車種での乗車訓練上かなり手間取り、従前同様引き続きカブタイプ車種貸与が至当と考えられる例があった。これらの隊員は、もちろん派遣前の技能訓練を消化しているものである。

6 自転車の点検整備面に関して

自転車利用を行っている特にミクロネシア及びフィジーにおいて、その点検整備講習を実施した。ここでは、離島・地方などで利用されている一部のものについては必ずしも点検整備対象車とならなかったが、以下のように、決してその点検整備水準は高くない。

1) 点検整備への関心が薄い

総じて点検整備への関心の薄さがうかがわれた。しかしながら、当該講習のように改めて点検整備のための「場・機会」を確保することによって、一転して強い興味と関心を示すことから、その水準向上を目指す上では、定期的な「場・機会」を持つことが重要であると考えられる。

2) 点検整備内容に無頓着

行うべき点検整備内容については必ずしも知識を持たないわけではないが、「実際にはやったことがない」という隊員が少なくない。いくらかは気にしていながら少々の不具合があっても、ついそのまま使用してしまう、といったケースが大半であると認められる。したがって、ここでも、気にしていることはそのままにしておかないことにしよう、といった安全意識を育てながら、定期的な「場・機会」を持つことが大切であると考えられる。

3) 不具合の状況・個所

当該講習で把握された不具合の状況・個所は、ブレーキ調節が必要（ブロック減り

などを含む)、空気弁(バルブ)不良、スポークの緩み(タイヤ・リムの蛇行)、シフトレバー・ワイヤー・ギア・スプロケット不良、タイヤ不良、チェーン不良、反射器汚れなど、あらゆる部分にわたる。これらの大半は、ネジ調節などで比較的簡単に整備ができるものであるが、「実際にはやったことがない」ということから自信もなく、次第に不具合が進みながらも、そのまま利用しているものと認められる。

4) 専門的技術が必要な不具合

一方では、前記不具合状況・個所の中で、かなりの専門的知識・技術が必要な場合も少なくない。そのような際でも、必ずといってよいほど「点検整備に強い」隊員がいるもので、その意味からも地域・グループごとに寄り集まって行う「点検整備の場・機会」設定が大切である。なお、当該講習では、講習終了後の夜9時頃までスポーク組み立てに挑戦した隊員がいたほか(フィジー)、同行訓練所職員の専門技術が大きく発揮された。

5) 身体に適合した車種選定

ミクロネシアとフィジーで各1件ずつ、いずれも女性隊員において、「足つき性」の上から身体に合致しない車種使用の例があり、その交換や買い替えが行われた。

6) 被視認性の向上面に関して

後部及びペダル部分の反射器について、その汚れを放置している自転車もあった。反面、隊員の自宅から“山ほどの夜間反射テープ”を送付されたという事例があったほか(フィジー)、側面と後部に貼付してもらった反射テープ配布に対しても関心を持ち、以前に比べ、被視認性の向上面に関する認識は隊員間にもかなり高まりつつあるものとの印象を受けた。

7 二輪車の点検整備面に関して

4カ国に共通して、貸与二輪車の点検整備・維持管理面に関してはそれなりの努力が払われている反面、各国それぞれ程度が異なるにしても、以下のように、総じて一層の水準向上が望まれる状態となっている。

1) 不具合の状況・個所

当該講習の車両点検において、少なくない数のもとで指摘された車両不備状況は、およそ以下のとおりである。

- ①ブレーキ調整不備(ブレーキレバーや同ケーブルの固さ、ブレーキ・ペダルの調整)
- ②チェーン調整及びスプロケットの不備(タルミ、油切れ、摩耗など)

- ③ブレーキレバーの欠損（転倒時などに身体に突き刺さる危険）
- ④バッテリー不良（液不足、電圧低下など）
- ⑤灯火不具合（点灯・リレー不良）
- ⑥スポークの緩み（タイヤ蛇行）
- ⑦プラグ不良（汚れ、隙間）
- ⑧オイル不足
- ⑨反射器脱落（※後述）
- ⑩ホイールの錆び（※後述）

2) エンジンの分解整備

以上のほか、キャブレター及びエンジン部分の不調なものも少なからずあったが、上記不備箇所とともに、当該講習においてほとんどすべてを調整整備。なかには、エンジン分解と部品交換が伴い2日間にわたって行われたものもあった（PNG＝同行訓練所職員が指導）。

3) 点検整備に関する問題点

ここでも、自転車の点検整備問題と同様、「常に心配りする」ことが習慣化されている隊員と、そうでない隊員とに別れる。つまり、関心が薄く、気にはかけながら少々々の不具合があってもそのまま利用するというわけである。したがって、点検整備を習慣化させるための鉄則は、「実際に工具を持ち、手を汚してみる」ことであり、ここでも、交通安全委員会によるそのための定期的な「場・機会」を持つ点が重要であると考えられる。

4) 反射器の脱落問題

とりわけPNGにおける貸与二輪車（ヤマハDT50）においては、すべてのものに後部反射器の脱落が認められる。当然、そのことには在外事務所においても把握されているが、改善の手当は行われておらず、その意味からも「反射テープ貼付」が必要であった。なお、脱落の原因は、未貸与新車を調査した結果、必要な「止めネジ」が最初から不足した状態で貸与されている可能性が高い。この場合、日本からの購送段階で「止めネジ不足」が行われている恐れが強い。今後の同車種の貸与上では、たの派遣国においても、止めネジの確認のほか「パテ埋め」などによって脱落等の防止を図る必要がある。

5) ホイールの錆び問題

マーシャルにおける貸与二輪車には、別添写真で示すように、タイヤの「ホイール

錆び」が目立つものがある。これは、一般路上での海水を含んだ水たまり走行などに
基づく「塩害」によるもの。当然、在外事務所においても把握されているが、このま
ま使用した場合、突発的な破損による重大事故の発生も懸念される。小まめな洗車な
どのほか、今後の車種選定を考慮する必要がある。

【付記】

ちょうど節目の「10回目（延べ35カ国）」の交通安全巡回指導を無事終了でき
ました。今回訪問させていただいた各国の皆さんの交通安全と健康を祈念しながら、
お世話になった関係者の方々に、改めて深く感謝いたします。

また、今回巡回の調整をしていただいた事務局担当者と、同行訓練所職員に対しても、お世話になったお礼を申し上げます。

以上

平成6年 9月19日

(社) 青年海外協力協会
会長 貝塚 光宗 殿

二本松訓練所準備室
黒岩 康平

「ミクロネシア・マーシャル諸島・フィジー・PNG国における現地交通事情調査及び
隊員・事務所に対する交通安全の指導・提言等」についての報告書

I 調査の概要

1. 調査の目的

- (1) 隊員の交通安全に対する意識調査
- (2) 交通安全講座等について、訓練中に実施を希望する事項の調査
- (3) 交通安全委員会の活動状況視察・調査
- (4) 車両整備必要部分の確認及び、国別の特徴調査
- (5) 交通安全全般に係る現地状況視察・調査

2. 調査団の構成

- (1) 岩淵 制海 (二輪車問題研究所所長)
- (2) 黒岩 康平 (二本松訓練所準備室)

3. 調査日程表 (別添1参照)

4. 主要面談者

- (1) ミクロネシア : 吉田 恭 (協力隊調整員)
後藤真紀子 (協力隊調整員)
長岡 拓也 (3/1・考古学)
中村弥恵子 (4/1・日本語教師)
田口 順子 (4/1・日本語教師)
伊藤かおり (4/1・日本語教師)
福山 志穂 (4/1・看護婦)
中谷 百合 (4/1・野菜)
辻 佳輝 (4/2・青少年活動)
渡部 悟 (4/2・土木設計)
臼井 位枝 (4/2・助産婦)
落合 厚彦 (4/3・放送)
高比良哲明 (4/3・村落開発)
大須賀利男 (4/3・測量)
木場今日子 (4/3・理数科教師)
高山 幸人 (5/1・日本語教師)

吉村 憲之 (5/1・測量)
 山本多恵子 (5/1・助産婦)
 川上 泉 (5/1・日本語教師)
 磯崎 淑子 (5/1・日本語教師)
 板垣 晶博 (5/2・歯科医師)
 三村 清美 (5/2・放射線技師)
 小野 英治 (5/2・都市計画)
 近藤勝一郎 (5/2・養殖)
 三浦 重徳 (5/3・野菜)
 小川 道夫 (5/3・野菜)
 斉藤 弘之 (5/3・考古学)
 宮脇 祐子 (5/3・野菜)
 池口 明子 (5/3・養殖)

(2) マーシャル諸島 : 佐藤 俊郎 (協力隊調整員)
 市川 勝洋 (4/1・日本語教師)
 青木 明美 (4/3・臨床検査技師)
 鈴木 圭子 (4/3・看護婦)
 原口 珠代 (4/3・看護婦)
 藤木 直美 (4/3・看護婦)
 岡部 治明 (6/1・数学教師)
 小田 達也 (6/1・船外機)
 松本 智裕 (6/1・小学校教諭)
 野口 恭代 (6/1・小学校教諭)

(3) フィジー : 木内 志郎 (JICA事務所長)
 井上 伸 (協力隊調整員)
 高力 直 (2/3・測量)
 堰免 直樹 (4/2・溶接)
 高村 彰浩 (4/2・自動車整備)
 山領 俊憲 (4/2・自動車整備)
 藤野久仁子 (4/2・司書)
 小林美紀子 (4/2・看護婦)
 臼井 弥生 (4/2・理学療法士)
 (トンガ) 宮城 剛 (4/2・森林経営) . . . 特別参加
 大塚 清喜 (4/3・土木施工)
 村上 啓一 (4/3・土木施工)
 部谷岡康二 (4/3・自動車整備)
 小沢宇多郎 (4/3・美術)
 園田 洋己 (4/3・土木施工)
 横尾 和人 (4/3・都市計画)
 佐藤津八子 (4/3・看護婦)
 斉藤 幸江 (4/3・看護婦)
 桜谷 由紀 (4/3・理学療法士)
 (トンガ) 吉田 健志 (4/3・珠算) . . . 特別参加
 北口 学 (5/1・視聴覚教育)
 藤原 竹志 (5/1・電気機器)
 菅原 徹朗 (5/1・稲作)
 田中 敬子 (5/1・看護婦)
 丸山 正代 (5/1・看護婦)

(マーシャル諸島) 片岡真奈美 (5/1・看護婦)・・・特別参加
渡辺 優子 (5/2・看護婦)
望月 嘉子 (5/2・看護婦)
大塚 陽子 (5/2・日本語教師)
富田 章絵 (5/3・市場調査)
村田 晶子 (5/3・日本語教師)
蚊野 宏之 (6/1・土木施工)
宮坂 広 (6/1・看護師)
堀井 豊 (6/1・土木施工)
山之口真紀 (6/1・看護婦)

(4) PNG

: 海老名捷彦 (JICA事務所長)
上田 博之 (協力隊調整員)
杓掛 暁 (協力隊調整員)
喜多野良子 (協力隊医療調整員)
安部 仁文 (2/3・森林経営)
神田 勝久 (2/3・システムエンジニア)
小北 太郎 (2/3・システムエンジニア)
山本 伸二 (4/2・理数科教師)
小林 孝次 (4/2・システムエンジニア)
新岡 和穂 (4/3・木工)
武井 寛和 (4/3・システムエンジニア)
寺田 淳 (4/3・養殖)
小木曾 満 (4/3・冷凍機器)
小林 博巳 (5/1・システムエンジニア)
竹内 憲五 (5/2・木工)
末松 徹 (5/2・造園)
井出 仁 (5/2・漁具漁法)
武田 俊樹 (5/2・体育)
小瀬 一徳 (5/2・製材)
井出 博之 (5/2・漁具漁法)
木村 正治 (5/3・きのこ)
川井 一慶 (5/3・体育)
山本 浩司 (5/3・体育)
山科 健吉 (5/3・日本語教師)
大池 康貴 (6/1・システムエンジニア)
深谷 梓 (6/1・造園)
又地 淳 (6/1・理数科教師)
山本 寛 (6/1・美術)

II 調査結果報告

1. 隊員の交通安全に対する意識調査について

(1) 4ヵ国共通

今回巡回した4ヵ国すべてに共通して言えることであるが、チョットした事故等に遭遇した又は、ヒヤリ・ハット体験のある隊員については意識して注意しようという気が伺えるが、そうでない隊員については意識の向上がさらに必要であると思料される。

これは単車貸与者であれば、グローブ・長袖着用の有無を又、自転車を含めた車両の整備状況等を見ればわかることであった。

2. 交通安全講座等・訓練中に実施を希望する事項の調査について

(1) 4ヵ国共通

まず、講座(座学)に関しては、各任国別対応による道路状況等を含めた内容を望む声が多かった。現時点では、訓練所(事務局)にて交通安全のみを対象にした対応は不可能である。後述するが、これを実現する為には各在外事務所の協力が必要不可欠である。

次に、実技に関してであるが、第1に挙げられたのは任国で貸与している単車を使用しての講習実施であった。現在貸与されている単車の主流は、ヤマハDT50・ホンダMT5となっている。広尾訓練所の場合はホンダ交通教育センター・レインボーにて実施しているが、そこではTL125・カブ・スクーターを使用している。操作方法等に慣れる為には、やはり同機種にての講習が望ましいと思料される。また、時間数を増やし、内容充実を望む声が多くあった。

第2に整備講習の内容充実である。後述するが、基本に関しての知識が不足している傾向が今回の出張でも認識できたので、当然このような声が挙がるのは理解できる。以前はバンク修理方法の習得について良く言われてきたが、それよりは各部分の簡単な構造を見た上で調整方法を勉強した方が望ましいと感じた。

3. 交通安全委員会の活動状況視察・調査について

(1) ミクロネシア

隊員総会開催に合わせた日程であったので4ヵ国中唯一、首都(ドミトリー)にて全隊員に合うことができた。当日は交通安全委員会の開催も予定されており討議・発表内容も決定していた。まず、地方(州)別の危険箇所を地図にした「危険マップ」(入手資料1-①参照)の発表であった。これを作成することにより交通安全へ関心を向けさせることができ(全員参加)、後輩隊員へのオリエンテーション資料としても有効に活用できるものであった。この場合、州別に作成ということでお互いに意識し、より良い物を作ろうという向上心を生み出していたように見えた。また、一例を挙げると犬の追い払い方法で自分なりのテクニックを披露しあう場面などもあり、お互いの情報交換の場という意味では機能しているように感じた。

整備に関し今回は大々的に実施してみた。以前はそれ程突っ込んだ内容では実施されていなかったように聞いていた。と言うのも、中心となる隊員がいなかった為である。しかし、今回実施してみたところかなり知識もあり、手も動かすことのできる隊員がいたのに回りが気が付いた点が、大きな収穫であったと思料される。つまり、このような機会を設けることにより得られるものであり一番大切なことであると改めて感じた次第である。これから更に隊員間で意識の向上が図られ、それに事務局が加わり発展することを期待したい。

(2) マーシャル諸島

隊員全員が単車を貸与されていることから一人一人の意識も高く、交通安全委員会も活発であり、委員長（女性）も積極的に活動をしている姿を見ることができた。国自体が小さいことから、隊員同士が日々良く出くわす状況にあるので普段から情報交換する機会に恵まれている。今回の講習もビデオカメラに取める等して、今後を活用しようという意気込みが伺えた。

整備に関しては、その分野での隊員がいなかった為（女性隊員の方が多い）に少々弱い面があった。しかし、6年度第1次隊にて保守分野の隊員が赴任したのでこれからは良い方向へ向かうものと期待される。

(3) フィジー

事前の打ち合わせで、以前に比べ交通安全委員会の活動が衰退している雰囲気があるので、今回の講習をステップにしたいとの話があった。実際、現地を訪問した時、纏まりに欠けている感を受けた。これは、委員会のメンバーとして活動しているのが自動車整備関係者のみであり、他の隊員へ呼びかけてはいるがなかなか賛同を得られないが現状で、事務所を含め問題点として考えているようであった。この辺を踏まえ、ミクロネシアでの「危険マップ」等を参考にして自分達なりのものを考えてみてはどうかと提案してみた。また、整備の面では前出の国々と同じように整備講習会開催の「場」を定期的に設けることで意識付けをし、情報交換を活発化させる必要があると思料される。

また、高村 彰浩（自動車整備）隊員が交通法規を日本語に翻訳し、委員会のしおりに掲載しており、並々ならぬ努力をしている。（入手資料3-③参照）

(4) PNG

近年、事故（報告事故）の発生はなく前倒しの形での巡回ということだったので、交通安全委員会の方もそれなりに活動しているものと思望んだ。しかし活動そのものはそれ程活発に行われている様子でもなく、どちらかと言えば停滞気味のところで未然に事故を防ぐ形をとりたいという、事務所側の意向が強く、フィジー国と似通った部分があるように感じた。

特に強く感じたのは、他の国に比べ整備関係の備品が比較的揃っていたのだが現時点で自動車整備関係の隊員がいないことがネックとなり、有効活用されていないのが非常に残念であった。この辺りを交通安全委員会を中心に再検討してもらいたい。

4. 車両整備必要部分の確認及び、国別の特徴調査について

(1) ミクロネシア

① 単車【ヤマハDT50】（3名に貸与・1名が予定）

全面的に整備を任せている工場が首都にあり、貸与前など事前整備をしている。しかし、当日それを施した単車があったがクラッチケーブル部に不具合が見つかり、ある隊員に助言して修理してもらった。それ以外はまだ走行距離も短く調子の悪い車両はなかった。

② 自転車【アメリカ製マウンテンバイク】（23名に貸与）

地域によっての差が見られたが、特にポンペイではペダル根本部分のベアリングオイルが、多雨の為に流失している車両が多いが目立った。また、スポークが緩いのも気になった。全車に共通するのは後部のリフレクター（反射器）取り付け角度が悪く、意味をなしていなかった。しかし、側面のそれが装備されている点（写真3：フィジーでの車両参照）はアメリカ製品の長所である。反面ギアチェンジ部分での作動不良車多く見られた。

(2) マーシャル諸島

①単車【スズキハイアツ50】(6名に貸与)

塩害によるホイール部分の錆がまず目についた。(写真2参照)これは非常に危険であるのは誰しもが認めるはずである。下回りの各部分についても塩害の影響が見られる。例えば、ブレーキ調整用のナットはこの車種については手で回すことができるが、1台を除いて不可能であった。

(3) フィジー

①単車【ヤマハDT50・ホンダMT5・ホンダカブ】(4名に貸与・3名予定)

比較的新しいものは当然程度が良い。しかし、古いものは消耗品(スプロケットチェーン)が使用限界を越えていた。また、方向指示器(電気系統)の作動不良車があった。(DT50)

②自転車【アメリカ製マウンテンバイク】(5名に貸与・3名が所持)

手入れが悪いのは同じであるが、やはりギアチェンジ部分での作動不良車が多く見られた。

(4) PNG

①単車【ヤマハDT50】(19名に貸与)

ここは地域によって整備具合が異なっていた。やはり離島で貸与者待ちになっているものは程度が悪かった。(写真6参照)これらは徹底整備を要するくらいであり、専門の知識を持つ人に依頼した方が無難であろう。また、高地の地域では空気が希薄である為にキャブレターを再調整しなければならない車両が多かった。

(5) 車種別まとめ

①単車【ヤマハDT50】

後部のリフレクターが外れている車両が多かったが、その原因として取り付け部分のナットがシングルの為と史料される。(写真7参照)この部分を新車の段階でダブルナットにしておけば落下の可能性は無くなるはずである。そうでなければ、MT50のようにテールランプとの兼用型に変更可能ならば、さらに安全性は確保されるはずである。

また、方向指示器スイッチ部分に水が侵入しやすいようで、作動不良になる可能性も高いようである。

②単車【ホンダMT5】

今回、この車種は少なかった(2台)が、やはりDT50と比べると冷却方式で引け(空冷式)をとっているのが、気温の高い所・アップダウンの激しい地形では不利と史料される。

③単車【ホンダカブ】

今回、この車種も少なかった。(2台)やはり年式が古い為、調子の良い状態ではなかった。4サイクルエンジンなので、寿命は前出の車種よりは長いメンテナンスは多少知識が必要とされる為、結果的には調子の悪い状態を作り出してしまふものと思料される。

④単車【スズキハイアップ】

族にスクーターと呼ばれている車種である。マーシャル諸島でのみ使用されていたが、塩害によるスポーク部分の錆に加え、珊瑚礁の海岸沿いのような状況下で穴があいているような道路では、タイヤの径が小さ過ぎて転倒の危険性が高く、車両選択が正しいとは思えない。せめて、カブタイプを選択した方が良い結果が得られると思料される。

⑤自転車【アメリカ製マウンテンバイク】

まず第1に空気注入口のバルブの形状が日本で見られる「むしごむ」タイプではなく、バイクと同じようなタイプである。空気漏れの場所として、この口からというケースが意外と多いことを考えると、「バルブ回し」の工具が必要（写真5参照）とされるが、この事について知る人は少なかった。

また、車体そのものはアメリカ製でありインチサイズが用いられているがブレーキ部品に関しては日本製なのかミリサイズが用いられている。これは何を意味するかというと、工具が2種類（インチ・サイズ）必要とされる訳である。どの国も単車用にミリサイズを揃えているが、インチまでとなると前述の事を知らなければ当然、手（頭）が回らない。さらに、ブレーキレバーの取り付けが日本とは逆になっている（右がリア）ことに気づいている隊員も少なかった。これは現地に住む間は問題ないが、帰国した際に問題となる事であろう。

5. 交通安全全般に係る現地状況視察・調査について

(1) 意識の向上

要するに常に考える機会を設けることが大切であろうが、これが一番難しい事であるのは誰もが認めることである。今回の巡回で感じたのは、隊員も忙しい事務所も忙しいという中で時間を割くこと自体に面倒を覚えているように思えるところがあった。これは問題提起・導入・解決方法がわからないということに起因し、前述のような事態が発生しているように見えた。

しかし、今回の巡回で岩淵講師の指導により事務所・隊員とも糸口を見つかることができたはずである。これを期に独自のやり方を模索してもらいたいと思料する。また、事務局もこの辺りを見守るだけでなく常に意識する必要性があるはずである。例えば、任国別の交通関係の資料を閲覧したいといっても不可能？のような気がする。日本に居て事情がわかるはずがなく、当然在外に頼る訳であるが、このハンドリングが現状で十分なされているか否か再度検討を必要とされるのではないだろうか。

(2) 交換（消耗）部品

通常は隊員ドミトリー（首都）に保管し、隊員が管理していると思われるが1ヵ国で事務所保管という国があった。（マーシャル諸島）他の3ヵ国は離島にも隊員が赴任している国々である為、それらの隊員はどうしても入手が遅れることになる。これを解決すべく、地域毎にパーツステーションのようなものを設置してみてもどうかだろうか。これは何も特別に場所を設置するようなことはなく、隊員の自宅等に保管しその地域をカバーするものである。そうすることにより関係する隊員の数が増え、全員参加のきっかけになるものと思料する。

また、消耗品の補給体制（日本から、あるいは現地調達）についても整理しておけば、問題点もさらに見えてくるはずである。合わせて、本来ならば各在外事務所単位で行われるべきだろうが、消耗品最小在庫表（案）なるものを事務局にて作成、情報提供し在外事務所の意気高揚を狙ってみてはどうかと考える。

(3) 単車貸与予定者のリストアップ

訓練所としては、派遣前訓練中に初心者で貸与予定者の技量アップを第1と考え、実技講習を実施しているが、本来の単車貸与原則の一つである「日本の単車免許取得」の項目に対応苦（選考の段階でここまで加味しての適任者選出は困難）という現状からすると、要請背景調査表の記載事項充実は必要とされるはずである。

III 総括

交通安全委員会（隊員）と事務所がもう少し関係をとっているかと想像していたが、そうでもなかった。やはり交通安全という専門的知識を有する分野だけに難しい面があるのは否めないが、だからこそ全体的（事務局も含め）に力を合わせる必要性を強く感じた。それには情報収集・交換を密にすることから始め、基本路線の整備をするのが先決だと思料される。

また、新しい試みで実施となった「任国外での受講」については情報交換の場の提供という意味からは非常に有益であったと思料される。（写真4参照）勿論、受講当事者は有益であったことは言うまでもない。今回の結果を参考に実施していければ、今後新たな発見があるものと思料される。

二本松訓練所（仮）の開設に向けて、内容強化の必要性を感じた点は基本整備実習である。自転車を含め実際に自分の手でやってみるという機会を設けなければならないと痛感した。また、講師の実技練習方法を拝見し、訓練中に実技を依頼している機関とは違った部分を見ることができとても参考になった。

以上

入手資料一覧：

1. ミクロネシア
①州別危険マップ
2. マーシャル諸島
特になし
3. フィジー
①交通安全委員会開催（平成6年 2月16日）資料及び、議事録
②交通安全委員会中間活動報告
③交通安全委員会作成の「しおり」
④FIJI ROAD CODE
4. PNG
①交通安全講習会のしおり
②交通安全講習会学科試験及び、解答
③MOTOR TRAFFIC HANDBOOK

添付資料：

岩淵 制海氏の報告書

3. 調査日程表

日順	日付け	曜	日 程	場 所	調 査 内 容 等
1	7月10日	日	東京→ボンベイ	ボンベイ	グアム経由
2	11日	月		〃	①事務所にて打ち合わせ ②交通安全講座開催
3	12日	火		〃	①単車・自転車整備講習会開催 ②交通安全委員会活動状況視察
4	13日	水		〃	①単車実技講習開催 ②隊員との懇親会
5	14日	木		〃	①交通事情調査
6	15日	金	ボンベイ→マジェロ	マジェロ	①事務所にて打ち合わせ
7	16日	土		〃	①単車整備講習会開催 ②単車実技講習開催
8	17日	日		〃	①交通安全講座開催 ②交通安全委員会活動状況視察 ③隊員との懇親会
9	18日	月	マジェロ→ホノルル		①交通事情調査
10	19日	火	ホノルル→	日付変更	
11	20日	水	→ナンディ→スバ	スバ	①事務所にて打ち合わせ ②大使館表敬 ③隊員との懇親会
12	21日	木		〃	①単車・自転車整備講習会開催 ②単車実技講習開催
13	22日	金		〃	①交通安全講座開催 ②交通安全委員会活動状況視察 ③隊員との懇親会
14	23日	土	スバ→ラウトカ	ラウトカ	①交通事情調査 ②交通安全講座開催
15	24日	日	ラウトカ→ナンディ	ナンディ	①単車・自転車整備講習会開催 ②単車実技講習開催 ③隊員との懇親会
16	25日	月		〃	①交通事情調査
17	26日	火	ナンディ→プリズベン		

日順	日 付 け	曜	日 程	場 所	調 査 内 容 等
18	27日	水	ブリスベン→ポトモスビ-	ポトモスビ-	①事務所にて打ち合わせ
19	28日	木	ポトモスビ-→マウントハーゲン	マウントハーゲン	①交通事情調査
20	29日	金		〃	①交通安全講座開催 ②単車整備講習会開催 ③単車実技講習開催 ④隊員との懇親会
21	30日	土	マウントハーゲン→ポトモスビ-→ ラバウル	ラバウル	①交通事情調査
22	31日	日		〃	①交通安全講座開催 ②単車整備講習会開催 ③単車実技講習開催 ④隊員との懇親会
23	8月 1日	月	ラバウル→ポトモスビ-	ポトモスビ-	①交通事情調査
24	2日	火		〃	①交通事情調査 ②交通安全講座開催 ③単車整備講習会開催 ④交通安全委員会活動状況視察
25	3日	水		〃	①交通事情調査 ②単車実技講習開催 ③隊員との懇親会
26	4日	木	ポトモスビ-→ケアンズ		①交通事情調査
27	5日	金	ケアンズ→東京		

西アフリカ・中近東

(ガーナ、セネガル、モロッコ、ジョルダン)

I 委嘱事項及び出張国等

1 委嘱事項及び出張国

標記のとおり。

2 出張者等

1) 出張者

岩 淵 制 海 二輪車問題研究所所長（財・日本交通管理技術協会調査役）

2) 出張期間

平成6年11月26日～12月24日（29日間）

II 調査・研究等の内容

1 現地交通事情について

巡回した4カ国における共通した現地交通事情と、それぞれの国における主な交通事情は、およそ以下のようになる。

1) 4カ国共通の現地交通事情

隊員を取り巻く交通安全環境は、数年前と比較し、以下のような内容と理由から、さらに厳しさを増していると認められる。

- (1) 各国に共通して一層の経済的な進展がみられ、これらに伴う人及び物流交通の必要性が年ごとに増加していることから、加速度的に自動車等の普及が進んでいる。
- (2) ここ数年、幹線及び準幹線的な道路の舗装化や拡幅化がかなり進んでおり、それら比較的最近整備された道路では、夜間街路照明や道路マーキングなどの交通安全施設面もそれなりに整備される方向にある。しかし、これらの道路はあくまでも全体の中の一部であり、交通安全施設及び維持管理態勢の未整備な従来的な道路との「格差」がさらに際立つ傾向にある。
- (3) 上記のような道路交通環境の中であって、十分整備点検がされ得ない速度性能の高い車両を利用することから、いったん交通事故が発生した場合の被害性を高くしている傾向が認められる。
- (4) 隊員活動そのものが、以前と比較し、同一職種・同一派遣先などであってもクルマ利用（貸与二輪車運転、派遣先の車両同乗など）を一層余儀なくされる方向にあ

る。また、定期健診やさまざまな「行事」に伴う移動、隊員間の公私にわたる移動なども飛躍的に増加する傾向にある。ちなみに、今回の交通安全巡回訪問と前後したり同時的に行われた各国での諸行事としては、「家族等の任地訪問、隊員総会・健康診断、セキュリティー指導巡回、帰国隊員送り出し・新隊員受け入れ（歓送迎会）」などがあった。

(5) 隊員各派遣国における人々の交通安全意識の醸成はそれなりに進んでいると考えられる反面、依然としていわゆる「クルマ優先社会」のままであること。

2) 各国における交通事情

(1) ガーナ

巡回者は同国を1989年と1991年、今回と訪問したが、とりわけ3年前と比較し、車両普及はおよそ「3倍」に膨らんでいるものとの印象を得た。特に首都地域の車両進展はすさまじく、二輪車貸与が行われている都市部配置隊員の事故防止対策には格段の配慮が求められる状況にある。

(2) セネガル

巡回者は同国を1990年と1991年、今回と訪問したが、その時点と比較し、ここでもほぼ2倍規模の車両進展が果たされていると思量した。特に地方部の車両普及が目立つ。また、幹線道路については、それなりに維持管理態勢や交通安全施設整備面が進む方向にある。一方、とりわけ同国で多い農業関係隊員の巡回する地域では、貸与二輪車での「砂道走行」を余儀なくされており、それに伴って、予想以上に苛酷な二輪車利用を強いられていることが改めて判明したほか、後述するような課題を依然として抱えたままである。

(3) モロッコ

巡回者は同国を1990年と1991年、今回と訪問したが、ここでも全国的に一層の車両進展がみられるほか、道路整備もさらに進む方向にある。同国では、3年前と比較し、貸与二輪車数を減らして自転車貸与を増やしているが、とりわけ首都地域と都市部での自転車利用には周到な安全配慮が望まれる方向にある。

(4) ジョルダン

同国にとっての交通安全巡回訪問は今回が初めてである。巡回者は①予想以上に都市化が果たされている②車両保有が多く、また、公共交通システムが比較的整備されている、といった印象を同国に対して持った。さらに、隊員活動に直接伴って①想像以上に派遣先車両（通勤・協力活動など）に同乗せざるを得ない状況にあること②そ

の同乗下においてはかなりの隊員が「危険感」を抱いていること、などが把握された。なお、一隊員の通勤ルートに沿って、タクシー3台とバス1台を乗り継いでの通勤状況調査も行った。

2 隊員事故の発生に関して

巡回各国における1988年度以降の報告された交通事故発生概要は、およそ以下のようになる。

1) ガーナ

1988年8月と1989年1月、同国では自転車利用中及び四輪車運転中での死亡交通事故が発生している。その後も年間数件の帰国療養事故の発生をみていたが、1992年7月の帰国療養事故を最後に、2年以上も帰国療養事故は発生していない。同国における従来からの重大事故発生パターンからよく脱したものと評価される。しかし、前述したように交通安全環境が加速度的に厳しくなっている中であって、ここ3年間だけをみても、年間6～7件の交通事故発生があり、引き続き従来以上の交通事故防止対策が求められる状況にある。なお、近年の発生事故は、比較的軽微なものが多く、また、二輪車運転中のほか公共交通機関利用中での被害が目立つ。

2) セネガル

同国では1993年3月、二輪車同士の正面衝突による死亡交通事故が発生している（現場調査を実施）。この事故の隊員は、死亡事故発生の1カ月半前に縫合を伴う二輪車自損事故の当事者になっているほか、その約7カ月前にも動物とのトラブルによる骨折・打撲事故を発生させており、「短期間・多発型」の事故傾向者としての教訓を我々に与える例といえる。一方、同国の事故発生推移をみた場合、ここでも、「頻発傾向の中の重大事故発生」という点で我々に教訓が与えられている。すなわち、1989年2件、1990年3件、1991年7件、1992年6件と推移してきた中での1993年3月における死亡事故発生ということである。これらのほとんどは二輪車事故であり、大きい事故をなくすためには「小さい芽（事故）」を摘み取ることの大切さを示唆している。なお、同国ではその後、この死亡事故を重大に受け止め、よく抑止努力を続けているものと評価される。

3) モロッコ

同国では1989年2件、1990年ゼロ、1991年2件の事故発生をみて以来、3年半以上も交通事故がなかった。ここ3年間で二輪車貸与を数台までに減らしたと

はいいながら、極めて良好な内容と評価できる。しかし、交通安全巡回の訪問中、各種講習などを開始する前夜に自転車利用中の事故が発生した（当事者に面会）。この事故は、信号待ちで停止した後、青信号で発進した直後にブレーキ整備不良の四輪車に追突されたもので、大事には至らなかったものの自転車もろとも車両下に巻き込まれるという極めて危険な形態で発生した（頭部検査のため帰国）。したがって、とりわけ同国における今後の自転車事故発生に関しては、予断を許さない状況にある。

4) ジョルダン

中近東地域では初めて、1993年8月深夜、日本大使館派遣員の運転する車に同乗していた隊員の死亡事故が発生している（現場調査を実施）。他の3隊員は大事に至らなかったものの、憂慮すべき「好意同乗中」の事故であった。しかし、その後、タクシー同乗中と歩行中の軽微な事故各1件の発生をみているものの、各隊員はこの死亡事故発生を重く受け止めている点が評価される。

III 指導・提言等の内容

1 隊員等に対する交通安全指導

4カ国における各種交通安全指導状況は「別添資料」のとおりである。これらの内容は各国において、およそ以下のように実施された。

なお、全体的な交通安全講習では、以下の3点を中心に各自から発言してもらうことを共通事項として自由討議方式で進められた。

「仲間と一緒に交通安全ミーティング」

— 新隊員へのアドバイスのつもりで —

① 現地の交通事情；その予想と実際

→ 歩行・同乗・自転車・単車利用の立場から → それは、自分にとってどう危険か

② ハッ & ヒヤッ体験；「トラブル・ミス」も含めて

→ なぜだったか、こうやれば良かった

③ 交通安全「特にひとこと」

→ こうしてほしい、こうやろう、こうやる → 「仲間・事務所・JOCV・自分・交通安全委員会」

1) ガーナ

(1)交通安全講習

一部を除く全隊員対象の交通安全講習が3回に分けて行われた。交通安全委員会メンバーとの事前協議の結果、前記3テーマに加えて「二輪車貸与に伴う路上見極め手法に関する意見」も発言してもらおうよう求めた。うち1回には在外事務所長及び担当調整員が「一人の運転者」として参加し、隊員と同様の立場から考え、発言したほか、いずれのミーティングにも必ず事務所員誰かが参加して進められたほか、交通安全委員会主体の講習と位置づけた。

まず、意見内容をメモする時間がとられ、その後各隊員が個別に発表した。その内容に伴い、巡回者及び隊員相互が質疑・コメントを行ったほか、関連する部分について「海外交通安全ハンドブック」を朗読してもらったり、さらには自転車事故被害写真やOD式適性検査結果診断表などの資料の回覧、加えて車両スピードやヘルメットの安全保護性能に関するクイズなども行われた。

発表された意見は「別添メモ」のとおりであるが、各項目について概観するとおおよそ以下のようなふうになる。

- ①ガーナの交通事情は日本で想像していたよりも厳しいと一様に認識。その認識は、巡回者の予想以上に深く正しく行われている。「都市化されていない未舗装道路の続く大地」といったイメージが覆され、当初戸惑ったという意見もあったほか、派遣国運転者の安全マナーが不十分とする意見が大勢を占めている。
- ②ここでの発言は、報告事故になっていない「トラブル」を引き出したり、事故当事者隊員にその発生事故を客観視してもらうことや、他の人の意見を聞いて自らの「安全感受性」をリフレッシュしてもらうのが狙い。二輪車による転倒トラブルや公共交通機関利用中の事故、歩行中に危険感を抱いている体験談などが披露された。仲間によるこれらの発表には、これまで「知る機会」がなかったこともあり、全員真剣かつ関心を高めて耳を傾けていたのが印象的であった。自分の発言順番になった女性隊員の一人が、「自分は十分安全配慮をして歩行していたつもりであったが、みんなの話を聞いて極めて危険な歩き方をしていたことがわかった」と発表。主観的な安全態度を「より客観的な安全態度」に近づける上で有意義なミーティングとなった。
- ③比較的最近、一時的な記憶喪失に陥った自転車事故が発生していることから、「自転車用ヘルメット」を着用してはどうかという意見発表が一人の隊員によっ

て提起された。「特にひとこと」の意見としては、「死んだら、なんもならん」「狎れていくのがこわい」「ローリーの座る場所はケガを最小限にくい止めるところに」「夜に乗らない」「タイヤを調べて乗る」「運に任せる面が強い」「自転車で交差点の二段階右折をしている」「バイク昼間点灯を」「ピースコーのように自転車ヘルを使っては?」「定期的にバイクメンテナンスの機会を設けてほしい」「飲酒・ノーヘルに対する厳しい処置を望む」などがあった。ここでも、数年前と比較し、JOCVの交通安全意識が各段に高まっていることが把握された。「ガーナ・ハイウェイ・コード」を持参して交通ルールの勉強が必要だとする意見を述べた隊員もいた。

- ④二輪車貸与及びそのための見極め方法の在り方などについて意見を聞いた。同国では、乗り方練習後に、担当調整員や交通安全委員が四輪同乗で追尾しながら一般路上走行状態をチェック。その結果から貸与可否が行われている。結局、さまざまな意見が述べられたが、路上チェック内容・項目の高度化を目指して「マニュアル作成」を検討していくことや、現地交通ルールの整理・資料化、隊員総会時などにおける事故（ニアミス）体験発表や交通安全ミーティングの開催、交通安全だよりの発刊（隊員機関誌内のスペースで可）、隊員機関誌の新隊員自己紹介欄に「交通安全私のひとこと」を設けることなどが話し合われ、このミーティングの目的が十分果たされる結果となった。

(2)二輪車整備講習

安全運転講習に先立ち、二輪車整備講習が2回に分けて行われた。対象車両は首都地域での貸与二輪車と事務所保管のもの。車両が新しいこともあり全体的にその整備状況は良かった。この講習のモットーは「各車点検・各自整備」ということ。地方隊員に対しては貸与二輪車の状況を問いながら、任地に帰っての点検・整備を自分で行うよう求めながら進めた。さらには、小さな不具合を放置しておく「複合的な不整備車両」になりがちであり、バトンタッチする隊員—特に運転初心者隊員へそれらが回っていくと、大きな負担となる旨を強調した。同時に、「点検箇所と安全運転上の関わり」について、工具の使い方も含めてその仕組みを確認・説明しながら実施した。ここで把握された主な事項は、およそ以下のとおり。

- ①他の派遣国でも見られたが、後部反射器の多くが欠落していた。機種はヤマハDT50。大洋州巡回（94年8月）レポートでも指摘したとおり、早急に改善策が求められる。というのも、街路照明が貧弱な派遣国では、日本での想像以上に

反射器の効用が大切。全般にこのことへの認識が薄いことも懸念される。持参した「反射テープ」を配って貼付してもらった。

②大半の車両の「マフラー芯抜き」が行われている。その理由は、周囲車両への警告を与えるため高い音が必要とのこと。あってもなくてもいいものは本来的に装備されず、エンジン不調の原因にもなりがちであるという観点から、芯抜きバイクとノーマルなものとを始動させて、音質には差が生じるものの「音の高低には格差がない」ことを納得してもらった。以降、これをやらないことが確認された。先輩隊員に見習って継続的に行われてきたもののようである。

③一部の二輪車について、ガソリン中の水など異物を除去するための装置が取り付けられていた。それはともかく、転倒時などにガソリン漏れの恐れがある取り付け方法になっている。

④点検整備の行われた二輪車については、巡回者がすべて試乗して特にブレーキシステムの安全性などを確認した。

(3)二輪車安全運転講習

同国においては2回に分けて二輪車安全運転講習を実施した。その内容や進め方は基本的に海外交通安全ハンドブックの「第8章 二輪車安全運転の技能訓練」に基づいて行った。

なお、座席が高いことから「アンコ抜き仕様」で使っている地方配置の女性隊員の講習車両について、交通安全委員らが周到な準備をしていた点が評価される。

※所員対象の安全運転講習

在外事務所所長以下の全所員を対象に、求められて約1時間、実車を囲んでの安全運転ミーティングを行った。その内容は、基本的な運転着座姿勢、前・後方の車両感覚、状況に応じての「ブレーキ中心の走り方」、死角問題などにわたった。さらに、巡回者の移動に伴い、各所員の運転する車両に必ず1回以上の同乗がなされたことにより、求めにより個別的な安全運転アドバイスをを行った。そこでは、特に「ダメ押し安全確認」や「コメンタリー・ドライビング」の方法などについて説明した。

2) セネガル

(1)交通安全講習

二輪車講習受講者を対象に、その「講習まとめ」も兼ねながら、合わせて歩行・同乗事故の防止を意図しながら2地域4回に分けての交通安全講習を実施した。その使用教材や進め方は前述のものに準ずる。特にティエス地区では、屋外で車座になりな

がらの「青空交通安全ミーティング」を行った。

(2) 二輪車整備講習

日程の関係から、交通安全講習及び運転講習後（開始前に簡単な確認点検は実施）の一番あとに整備講習を持った。その進め方などは前述のものに準ずる。そこでは、およそ以下の点が把握された。

- ① 同国の二輪車については、走行距離及び貸与経過期間の割に総じて「疲弊感」が強い。すなわち、砂道走行など劣悪な道路状況のもとでの常態的な使用により、サスペンション系統の退化やエンジン不調状態を来しているものが目立つ。
- ② 砂道走行などを余儀なくされていることから、多くの隊員が転倒経験を持ち、そのような結果から、修復困難な「ハンドル曲がり」の二輪車を利用している隊員も少なくない。
- ③ 運転初心女性隊員の利用する一部の二輪車について、「強め前ブレーキ」による転倒を恐れるあまり、「効きを甘く調節」しているものがある。これについては一考を要する。
- ④ 貸与申請中の隊員において、派遣前・赴任後の整備講習は一応終えているものの、極端に二輪車メカニズムの基本に疎いものがある。
- ⑤ 以上のような「程度がよくない」二輪車の貸与を受けざるを得ない運転初心女性隊員においては、その利用に相当な負担を余儀なくされている傾向が認められる。
- ⑥ 今回巡回の二輪貸与が行われている3カ国に共通して、チェーン（延び）やワイヤー類の「油切れ」状況が目立つ。ケミカル油脂の使用・供給態勢が不備であるためと考えられる。前輪スポーク緩みもあった。

(3) 二輪車安全運転講習

2地区4回に分けて二輪車安全運転講習を実施した。その内容などは前述のものに準ずるが、とりわけ前回の交通安全巡回指導における二輪車講習において、負傷事故が発生した、とのことから、講習事故防止には格段の注意を払った。と同時に、事故防止のためには、操作テクニック・スキルの水準向上のみではなく、いわゆる「安全マインド」の側面が大きく影響することを強調しながらその展開を図った。また、同国で発生した死亡交通事故が、赴任後3回目の事故によるものである点を踏まえ、受講者個別に転倒・事故経験をできるだけ引き出しながら、それらの「再発防止と被害軽減」のための講習である点を認識してもらいながら進めた。そのようなこともあり、運転初心女性隊員の一人は、自発的に午前・午後の2回にわたって受講した者もいた

ほか、特に身体緊張の強い男性隊員の一人については、事前にマンツーマンの指導も行った。

さらには、同国から事前に要望されていた次の5点に沿う講習展開を図った。

- ①砂道での走行が多いので、砂上走行の技術指導。
- ②運転技術向上のため、単独でできる練習方法の教授。
- ③基礎的な運転技術、及び整備方法の修得。
- ④人や家畜の飛び出しが非常に多いので、突然人や家畜が出てきた時の回避の仕方
の修得。
- ⑤実践的な運転技術の習得のため、ツーリングを行い専門家に隊員の後ろから走っ
てもらい、運転上の欠点を指摘していただく。

なお、同国での二輪車講習の実施に関わり、巡回者は以下のような認識を持った。

- ①前記要望事項にも示されているように、「技術向上で事故防止」という認識が隊
員間にもあまりにも強すぎると感じた。「自己の位置づけの明確化と自己客観視」
や「安全態度」などが途切れた状態では、むしろ「高い操作テクニック」がマイ
ナス面に働きがちであることをこれまでのJOCV二輪重大事故を振り返りなが
ら教訓としなければならない。
- ②より高い操作テクニックを所持して事故や転倒を減らす、という考え方が強すぎ
るため、特に砂道走行などをうまくできない女性隊員らにおいては、たいていの
人が転倒を余儀なくされるような相当無理な走り方をしている傾向がうかがわれ
る。さらには、それがうまくできないことを、自己の責めに帰している様子もう
かがわれる。
- ③以上のような点から、基本講習を終えたあと、実際に砂道を隊員とともに走行。
その現場で巡回者は以下のように説得した。
 - ・このような砂道道路での最善の方法は、手前の民家の人と親しくなり、二輪車
を預かってもらってから徒歩で村落巡回するのが最も望ましいこと。
 - ・次の策としては、（実際に示しながら）エンジン1速で駆動しながら、半クラッ
チで引いて通過するのがよいこと（同方法を知らなかったという隊員がいた）。
 - ・さらにその次は、迂回路を探したり、両足を降ろしての走行方法があり、その
走り方を示した。
 - ・最後に、いわば「パリダカ・レース」走行のように、相当な速度での走破方法
を示したが、このような高いエンジン負荷による走り方は50cc車には適さ

ず、誰にとっても転倒リスクが高い走り方であり、実際にはやらないことが望ましいこと。

④いずれにしろ砂道などのラフロード走行でも、目線保持・足の位置・ひざ閉めなどの基本的な操作要領が共通的に重要であることを認識してもらった。

3) モロッコ

(1)交通安全講習

ほぼ全隊員を対象に、一堂に会した交通安全講習が持たれた。その内容や進め方は前記のものに準ずるが、特に発生直後の自転車事故について、冒頭、その被害自転車の現物を示しながら、担当調整員が概況を説明した。ここでも、交通安全委員会主体のミーティングであると位置づけて実施した。

人数の多いことから、全員が発表する時間は取れなかったものの、現地の交通状況に対する把握面やニアミス体験などについては、「別添メモ」のように、かなりの認識を所持しているにとらえられる。なお、同国での一連の交通安全巡回指導について、JOCV「チュニジア調整員」の視察調査が行われた。

別添メモの内容を概観すると、およそ以下のようになりう。

①個々の隊員は想像以上に交通上の危険状況について観察し、かつ深い認識を持っている。この傾向は、交通安全巡回指導が開始された初期のころに比べて格段に高まっている。

②ほとんどの隊員が、その移動に伴うニアミス経験やトラブル経験を持っている。この傾向も数年前に比べて格段に高まっていると考えられる。

③それらの体験は、歩行・自転車利用・二輪車運転など多岐にわたるが、任国のクルマ社会化を反映して、特に「勤務先(関係)車両への同乗中」に危険感を抱いている場合が少なくない。合わせて、予想以上に自転車利用上でもトラブル体験や危険感を抱いて走行している例が目立つ。

④依然として現地運転者、歩行者の交通マナーの悪さを訴えている。「慣れていく」ことを自戒している記述もある。そのためにも、おりにふれてこのようなミーティング開催は重要である。

以上の講習開催のほか、事後の交通安全委員会活動での話し合いなどにより、同国では今後、「二輪車貸与隊員数人による交通安全委員会」という点から脱皮し、以下のような事項を中心に、より充実した委員会活動を展開して行くことが確認され、巡

回者滞在中に早速、同委員会の中に「自転車利用者部会」といった組織が新設されたほか、その代表者も選出された。

- ①（隊員機関誌内への掲載も含めて）交通安全だよりの発刊を検討する。同国交通安全委員会委員長隊員はこの点に意欲を示し、セネガルで発行されている交通安全だよりの複写資料を自ら求めた。
- ②地域ごとに「危険マップ」を作ったり、リーダーを選出しての交通安全活動を推進する。
- ③年1～2回、今回のような「交通安全ミーティング」開催を検討する。
- ④今回のミーティングで発表・提出された内容を何らかの方法でまとめ、隊員機関誌や交通安全だより掲載も検討する。

(2) 自転車整備講習

自転車利用の隊員を対象に、首都地域で利用している自転車を集めて自転車整備講習を実施した。交通安全講習開催をきっかけに選出されたリーダーとともに、各車点検・各自整備をモットーに、その不具合状況を整備した。地方隊員については、どこが不備かを個別にたずねて、その修理方法などが理解されるように進めたほか、任地に帰ってから個別に整備するよう求めた。合わせて、一人ずつ、普段の自転車利用状況をたずね、必要なアドバイスなども行った。

集合した自転車はいずれも、なんらかの調節や修理・整備が必要であったほか、ブレーキの効きが甘いものやタイヤの空気抜け、スポーク緩みのものも含まれていた。

(3) 二輪車整備講習

既貸与者及び貸与申請者を対象に、自動車整備隊員（二輪貸与なし）の協力も得て二輪車整備講習を行った。整備車両は事務所保管中のもの。ここでも、各自の不具合状況などを拾い出しながら、あるいは貸与申請者についてはどんな不具合が生じやすいかといった点を踏まえながら、実際の工具を用いて進めた。

一方、交通事情調査で訪れたタザ、アガディールでは、個別に各1台ずつ整備指導を行った。

個別及び全体的な整備講習で主に把握された事項は次のとおり。

- ①バッテリー液不足、チェーンや各種ケーブルの油切れ、ブレーキ調整不備、プラグ点検不足、前照灯バルブ不備などの傾向が一部認められた。
- ②二人乗リステップが付いたままでの貸与が行われている。事務所保管車両については、話し合いの結果、これを除去保管することとした。

(4) 二輪車安全運転講習

既貸与者及び貸与申請者を対象に、二輪車安全運転講習を実施した。その内容や進め方は、前述のものに準ずる。同講習には、その指導方法習熟の目的で担当調整員も参加した。また、同講習に参加できないアガディール赴任の隊員には、現地で追尾しながら走行状況をチェックした上での個別運転実地指導を、さらにタザ地区配置の1隊員については、その走行ルートと一緒に四輪同乗でチェック。アドバイスしながらの安全指導も試みた。

同講習で把握された主な事項は次のとおり。

- ①総じて受講隊員は、操作スキル・テクニック面は高くないものの、「安全運転意志」は強く持っているものと認められる。
- ②以前に実施した安全実技講習の際に転倒経験を持つ女性隊員の一人は、その後いわゆる「転倒恐怖症」の傾向となり、その除去を目指して個別指導を行った。その転倒に至ったような訓練課題は、巡回者の推奨し得ないようなものである。いずれにしても実技指導実施には十分な安全配慮が望まれる。
- ③今回巡回の二輪貸与が行われている3カ国中で唯一、巡回者の持つ「指導展開表」の提供を担当調整員から求められた。

4) ジョルダン

(1) 交通安全講習

首都地域の隊員を中心に、前述のような内容に準じて交通安全講習を行った。また、せっかくの機会を有効にとらえるべく現地交通事情調査の途次、交通安全を「目の前にぶら下げる」目的で、語学研修中の6年度2次隊員4人とも昼食を囲んだ。

担当調整員同席のもとに進められた同講習で、主に把握された事項は以下のとおり。

- ①予想以上に勤務先や同僚、邦人知人らの車両に同乗する（しなければならない）機会があり、かなりの隊員が走行速度などに対する「危険感」を抱いている。
 - ②当初、派遣先車両で通勤していたが、同乗危険感のこともあって居住先を変更したという発言もあった。
 - ③少なくない頻度で勤務先の車両や同僚らが交通事故に遭遇している状況にある。
 - ④隊員間には1993年の死亡重大事故を重くみて強い安全意識がうかがわれる。
- なお、このミーティングでは、その発言などを踏まえ、以下のようなアドバイスやコメントを行った。

- ①交通安全委員会活動の一環として「派遣先車両同乗状況調査」などを行う必要性

があることや、「同乗危険感」がある場合で口頭によっての是正がみられない時は、在外事務所からの「レター送付」などによる処置が適当であること。

②そのような活動を行うことや、全体的または地域ごとの交通安全ミーティングを行うためにも、交通安全委員会の設置が求められること。

③さらには、同講習の発表で把握された事項は、特に新隊員らに対して十分かつ速やかに伝わらなければならないものであり、そのための受け皿としても交通安全委員会結成が必要であること。

2 在外事務所に対する指導・提言など

1) 各国に共通する指導・提言など

巡回4カ国に共通する指導・提言などの内容は、およそ以下のとおりである。

(1)交通事故抑止対策の重要性に関して

JOCVにおいては、とりわけここ6～7年、それ以前と比較して格段に交通事故抑止対策に総力をあげており、総力をあげなければならないことの「再確認」を行うよう改めて提言した。それは、時代的かつ社会的な要請事項である点も強調した。

(2)交通安全委員会の活性化に関して

交通安全委員会の設置は不可欠なものであり、かつ同委員会活動の活発化はそのまま交通事故の抑止につながり得ることを強調した。さらには、近年の交通事故発生状況から、「歩行及び車両同乗中の事故防止」にも大きく目を向けて行かなければならないことを力説した。しかしながら、それらの諸活動は、従来的な手法と考え方の水準に止まっている感があり、定番的な交通安全委員会活動からの脱皮を目指した水準向上方策が強く求められていると強調した。

(3)自転車・二輪車の整備面に関して

各国に共通して、使用自転車及び貸与二輪車の整備面が必ずしも良好に保たれていないところから、それは交通事故防止上の基本的要件として重要である点を強調した。

2) 国別の主な指導・提言事項

前記の共通事項を踏まえた上で、特に今後の交通事故防止を果たしていくために重要な事項については、各国ごとに以下の内容があげられる。

(1)ガーナ

①二輪車貸与のための見極め手法に関する路上チェック内容・項目の高度化を目指した「マニュアル作り」について、その交通安全委員会活動へのサポートを十分

行うこと。

- ②現地交通ルールの周知化を目指して、その資料作りや整理を行うための同活動に対してサポートすること。
- ③少なくとも隊員総会時など、事故・トラブルなどの体験発表を中心とした「交通安全ミーティング」開催を働きかけること。
- ④交通安全だより発行や地域ごとの「危険マップ作り」について働きかけること。
- ⑤特に首都地域の貸与二輪車利用者については、昼夜間の「被視認性」を考慮した対策を速やかにとること。後部反射器欠落の二輪車については改善策を施すこと。
- ⑥自転車貸与隊員を中心とした委員会活動について、何らかの働きかけを行うこと。また、自転車用ヘルメットの採用を交通安全委員会の中で検討してみることに。
- ⑦派遣先車両や公共交通機関利用時の「危険状況」について、アンケートなどにより十分把握しておくこと。

※なお、同国においては特に、事前に提出されていた「基準外単車の貸与について」アドバイスをを行った。その結論は申請どおりの「125cc使用が妥当である」ということである。この結論に至る経過や理由は以下ようになる。

- ・当事者は柔道職種の身長177cm、体重110kgの隊員であり、一般貸与の50ccでは諸事情から「きつすぎる」として同在外事務所から基準外単車使用に関する「伺書」が提出されていた。
- ・巡回者はその妥当性を検討するよう事務局から要請された。
- ・妥当性を検討すべく、同隊員の走行地域・様態、基準外単車候補車両の当事者隊員と巡回者双方による試乗、同隊員の二輪車講習の受講内容、同じく交通安全講習での参加ぶり、OD式安全性適性検査結果、隊員活動ぶりなどを総合的に勘案して「125cc車妥当」の結論を得た。
- ・なお、同国ではホンダ100cc車の試乗も行ったが、これは「変速システム」が同隊員のこれまでの二輪車運転経験上に照らした場合不相当と考えられる。
- ・巡回者は最終的な結論を得る上で、当該問題について「仲間の安全と充実した協力活動を」という観点から、交通安全委員らが献身的な検討を重ねてきた点と、当事者隊員の強い「安全運転意志」を評価して行った。

(2)セネガル

- ①今回の講習内容、なかんずく「海外交通安全ハンドブック」の訓練内容に沿って、定期的な「二輪車安全運転講習」をさらに充実させること。その場合、操作テク

ニック・スキル向上面もさることながら、「安全運転意欲」を一層醸成させるとともに、「事故防止&被害軽減」のための学習であることを再認識してもらうよう努めること。

- ②他派遣国に比して苛酷な道路状況である点を踏まえて、二輪車点検整備のための活動も一層充実させること。
- ③自転車貸与隊員に対する委員会活動を活発化させること。
- ④少なくとも隊員総会時など、事故・トラブルなどの体験発表を中心とした「交通安全ミーティング」開催を働きかけること。
- ⑤目まぐるしい交通状況の変化がうかがわれるところから、派遣先車両や公共交通機関利用時、さらにはプロジェクト配置の車両について、その「危険状況」をアンケートなどにより十分把握し、必要な場合は安全対策を立てること。

(3)モロッコ

- ①交通安全委員会活動の一環としての「自転車部会」新設に関して、地域ごとの点検整備活動や危険マップ作り、今回巡回講習で把握された「危険状況」の内容まとめなど、安全利用意識を途切れさせないための委員会活動に対して十分サポートすること。
- ②巡回指導訪問中に発生した自転車事故については、「後部反射器」が欠落していたと認められるところから、今次整備講習で装備確認されたもの以外の地方隊員利用の自転車について、前照灯装備も含めて再確認すること。
- ③少なくとも隊員総会時など、事故・トラブルなどの体験発表を中心とした「交通安全ミーティング」開催を働きかけること。
- ④貸与見極めのための二輪車指導については、十分な安全配慮のもとに行うこと。
- ⑤同国で実施している「隊員の單車申請に対する考察」制度は、その走行エリアを実地かつ詳細に調査しているところから、今後も引き継ぎ事項として制度化していくことが望まれる。このように徹底した形で実施している国は皆無と思われる。

(4)ジョルダン

- ①今回の交通安全巡回を機とした「交通安全委員会の新設」が強く望まれる。
- ②派遣先車両の利用状況について、改めて悉皆的な実態把握が望まれる。それに基づき、必要な安全対策の推進が求められる。
- ③定期的な「交通安全対策実施報告書」の提出が必要である。
- ④少なくとも隊員総会時など、事故・トラブル・ニアミスなどの体験発表を中心と

した「交通安全ミーティング」開催を委員会活動として働きかけること。

- ⑤「交通安全だより」（不定期なもので可）などによって交通安全意識が途切れな
いよう呼びかけること。

IV 交通安全推進体制の状況

1 交通安全意識の高揚に関して

1) 調整員に関わって

各国に共通して、担当調整員及び医療調整員等の交通安全確保に対する関心と意識は高い。すなわち、交通安全確保問題を調整員業務の中の主要課題と位置づけている様子が強くうかがわれた。また、その高い関心と意識の持続は、とりもなおさず在外事務所長らトップ層の「認識」と表裏一体的に関わっている点を再確認した。

2) 隊員に関わって

各国に共通して、全体的な隊員の交通安全意識は高いものと推察された。しかし一方では、他の派遣国同様、本人自身、主観的には交通安全意識を保持していると考えている半面、客観的にみて必ずしもそうではない一部の隊員が存在する。これらのことは、自転車・二輪車点検整備についての関心の低さなどからもうかがわれる。

2 交通安全委員会活動に関して

巡回者は1994年中、東アフリカ3カ国（春）、大洋州4カ国（夏）、そして今回と訪問。前2者と今次4カ国とを比較的にとらえた場合、全体的にJOCV交通安全委員会活動は低調化の方向にあるものと推察する。つまり、従来の手法と考え方の水準に止まっている感があるほか、交通安全のことは二輪貸与隊員だけ、せいぜい自転車利用隊員の問題、ととらえがちな傾向が隊員ひいては在外事務所側にも一部うかがわれる。すなわち、交通事故防止は自分たち自身の問題であるとの認識が、隊員間に一層の定着的な浸透をみるためには、さらに現行のJOCV全体における交通安全対策の高度化を推し進めると同時に、ひとり在外事務所の努力に期待するのみならず、たとえば、今回巡回指導のように、「全体的な交通安全を目指した形」や前回大洋州での「前倒しの巡回指導」を鋭意取り入れるなど、JOCV事務局からの定期的かつ必要に応じた「働きかけ」が強く求められると考える。

V 交通安全巡回指導の成果

1 受け入れ態勢に関して

各国いずれにおいても、参加隊員の招集、巡回スケジュール、研修場所及び資器材確保などの面に関して十分な受け入れ準備が果たされていた。また、特に遠隔地の巡回指導時と交通事情調査時には、在外事務所＝担当調整員並びに交通安全委員会の献身的なサポートがあり、限られた時間内での指導・調査面に果たした役割は大きい。さらには、4カ国すべてにおいて、隊員の具体的な通勤状況や走行形態などを体験化できたことが評価される。

すなわち、4台のタクシーとバスを乗り継いで隊員同行による通勤状況調査（ジョルダン）、遠隔の山岳地域配置の隊員に関わる二輪車利用状況調査（モロッコ）、基準外の單車貸与に関わるものを含めた都市部走行エリア・形態の調査（ガーナ）、特に「砂道走行状況」の体験と調査（セネガル）などである。

以上のことは、JOCV事務局担当者（東京）による事前の十分な連絡調整などが行われたためと考えられる。ただ、日程決定などが比較的遅くなったこともあり、教師隊員の試験実施期間と重なったり他の行事と集中しあったりして、一部不参加の隊員が生じたり、首都地域のみ隊員招集に限られたりしたことは今後教訓を残す。

2 隊員との意志疎通面に関して

各国において、二輪車貸与隊員に止まらず、各種講習受講隊員及び他隊員らとの「懇談の場」が設けられた。このような機会は、巡回指導の目的に沿う「派遣国全体的な交通安全への納得」（ムードづくり）を得るためにも不可欠であり、さらに、本音の部分の隊員意識の把握や、広く隊員活動への理解を深めるためにも役立った。

3 感想文などによる意識把握に関して

二輪車安全講習受講隊員から、巡回指導要領に基づいて、指導内容や安全運転に対する決意などについての感想文を求めた。そこでは、ほぼ全員その実施内容を評価しているほか、今後の安全運転への決意を表明した。

さらには、とりわけガーナとモロッコにおいて、交通安全講習のおりに「交通安全意識」などを十分くみ取れる「隊員メモ」を回収できたことにより、今後の施策を進める上での参考となる。

4 恒常的な対策の推進に関して

このような巡回指導は、いわゆる動機付け・意識付けの役割が中心となり、今後の交通安全確保上、在外事務所における一層の日常的かつ恒常的な交通事故防止対策の推進が重要であると確認された。それは、何よりも各隊員の主体性に基づいて継続されるべき点も確認された。

VI 交通安全確保に関する現状と今後の課題及び方向

1 交通安全巡回指導に関して

在外事務所及び多くの隊員は、今後も同様の巡回指導を強く希望している。隊員派遣国のモータリゼーションが一層の進展を余儀なくされている中で、一方では道路・交通環境の良質化が遅々として進まないと考えられるが、そのような厳しい環境下での交通安全巡回指導は、従来以上に重要になるものと推察される。

したがって、そのような中においては、単に現地で隊員対象の各種交通安全講習を実施するという点に止まらず、①総合的な安全指導方策及び安全管理手法についての指導提言、②派遣国での事故発生状況及び傾向を分析した上での短期的・長期的にとるべき措置などに関する指導提言が重要となっており、このことを適切に行い得る専門家の派遣が引き続き求められている。

2 一貫的・総合的な対策推進に関して

今回も、これまでと同様、改めて「現地の実状に基づく対策推進」の重要性を痛感した。このことは、途上国の交通事情及び社会状況が予想以上に速く変化・推移している点、広い意味の隊員意識にも途上国の諸事情を反映させながらの速い変化傾向が認められる点などから認識されたものであり、今後なお一層、派遣国個々の実状に合わせたきめ細かな交通安全対策が求められてくるものと考えられる。

したがって、従来からの「現地の実情把握」への努力は不可欠であるほか、派遣前と派遣後すなわち訓練所・在外事務所並びにJOCV事務局が一貫性をもって進めるべき総合的な交通安全対策の推進については、一層その重要性を増しているものと考えられる。

3 海外交通安全ハンドブックの活用について

平成6年度1次隊から各訓練所で本格活用されている「海外交通安全ハンドブック（改訂版）」については、その後、派遣中の隊員用に送付されているところである。しかし、今回巡回のいずれの国でも、いわば単に「個別配布」の段階に止まっているものとうかがわれた。もちろん、よく読んでおくようにとの要請により詳細に内容理解している隊員や、交通安全講習では必要なはず、と考えて、事務所側の持参要請にかかわらず自発的に携帯してきた隊員も一部存在する。しかし、同ブックは当然用意されているものという巡回者の「思い込み」は、複数の巡回国ではずれた。

4 交通事故統計の活用など

現在、JOCV事務局によりデータベースで把握されている各国の交通事故発生統計については、今回巡回でも有効に活用された。交通安全巡回指導を行う場合も、同統計は唯一のよりどころとなるものである。つまり、過去の事故発生傾向などを勘案しながら、どのような「打つべき手段」が考えられるかなどを巡回者と担当調整員とが討議する上でも不可欠な資料である。

しかしながら、在外事務所では必ずしも発生事故の内容や傾向を一元的に整理把握していないところもあるほか、それが果たされていても、「事故発生予測の資料」として活用する手法が備わっていない傾向もうかがわれる。

したがって、せっかくの同統計を今後さらに積極活用していくために、巡回時とは別に、事故発生予測の立場から、いわば「注意喚起・予報警告」などの資料としての利用が望まれる。そのためには、JOCV事務局において、定期的な形により、以下の体制及び内容による作業が考えられる。

- ①作業スタッフには、統括部局担当者を中心に、いわゆる「国別担当者」や、傾向分析能力を持つ交通安全専門家も交えて行う。
- ②「注意喚起・予報警告」（仮称）書式を整える。その場合、必要と思われる具体的な対策を提案する。
- ③「交通安全対策実施報告書」やこれまでの交通安全巡回報告書などの資料も勘案して、必要に応じて実施結果報告を求める。
- ④「注意喚起・予報警告」書式を発動する以前に、在外事務所からの「対策相談」を受け付け、いわば交通安全対策コンサルティング機能を持った作業体制も考慮する。

5 交通安全委員会活動の活性化に関して

在外事務所においては強い交通安全意識を持ち、その意欲にも高いものが認められる。反面、今回巡回の対象国に限らず、近時、その「強く高い意識・意欲」が空転しているような状況もうかがわれる。すなわち、「何をどのようにやればいいのか」という部分で、担当者は多く悩みを抱えていると推察できる。

一方、ジョルダンを除く3カ国については、それぞれ都合3回の訪問となったが、巡回者の印象では、訪れるたびに「交通安全委員会活動の水準」が異なっていると認められる。全体的には水準向上への方向をたどっているものの、前回訪問と比べて低調化（特に隊員の積極性の面で）を来していると考えられる場合もあった。このことは、今次巡回のみならず、他の派遣国でも少なからずうかがわれたことである。

加えて、率直に語った場合、在外事務所とりわけ同所長や担当者次第で、「交通安全委員会活動の水準」が異なり得るのではないか、という証明し得ない疑問も持っているところである。

したがって、同じ派遣国で一定水準に到達した委員会活動については、それを後退させず、さらに積み上げていくという目的のもと、上記のような諸点を勘案して、現在検討が進められている「交通安全委員会活動の内容と進め方」といったマニュアル作りが極めて必要であると考えられる。

6 二輪車運転の基本操作面に関して

巡回した二輪貸与が行われている派遣国に共通して、大半の隊員の二輪車運転の基本操作水準は、依然としてかなり低いといわざるを得ない。その事実、いわゆる高度なテクニック・スキルの保持面ではなく、「受講感想文」に一様に示されているように、ごく基本的な側面のものである。

たとえば、「つま先は水平・まっすぐに」というハンドブック記載の基本に関して、左足をステップとギア操作部分の間に挟んでいると転倒時に足が抜けにくくなる。あるいは、右足の場合、それを開くクセがあると、制動時にはいったん足を真っすぐにした二段階の動作で踏まなければならない、それだけ遅くなったりパニックブレーキになりやすい。このような「被害軽減」のための基本操作水準は驚くほど習慣化されていない。それよりも何よりも、「つま先開き」の乗り方は、緊急制動時の「ひざ締め」による車両コントロールを危うくする。これらのことは、当然JOCV一人の傾向で

はなく、日本の二輪車運転教育の初心段階及び再教育段階双方で、大きく抱えた課題でもある。

さらには、遠く・広く・目玉を動かして、見えない危険を発見しようとする意欲を持って「見る」という「目線保持」の課題についても、ほとんどの隊員に備わっていない。これらのことを説得し、納得させるための巡回者が担当する二輪車安全講習に対して、今回、ほぼすべての受講隊員が評価してくれた点に感謝したい。

なお、基本操作水準の問題については、1994年春の東アフリカ巡回レポートで詳細に述べている。

7 貸与二輪車に関して

3カ国に共通して、貸与二輪車の整備・維持管理に関してはそれなりの努力が払われている。しかし、各国それぞれ程度が異なるにしても、総じて一層の水準向上が望まれる状態となっている。その内容などは、二輪車整備講習の実施状況を述べた中で触れている。

8 好意同乗中の事故防止について

近時、いわゆる好意同乗中の重大事故の発生をみているところから、この問題には在外事務所をあげて留意すべき点を再確認した。さらには、とりわけ飲酒運転とシートベルト着用問題に関しても、従来以上にJICA & JOCVが一体的に配慮すべきであることを再確認した。

なお、このことにちなみ、ジョルダンでは日本国大使館への表敬訪問を行う中で、「挨拶」をすることができた。面接の担当書記官からは、巡回者の意をくみ取り、「その旨を館内スタッフ・ミーティングで徹底したい」との極めて好意的な回答をいただいた。

9 反射材等の活用について

従来から巡回者は、隊員派遣国での昼夜間にわたる「見られる安全」の重要性を考慮し、これまで数回にわたって独自に「反射テープ」を持参。自転車及び二輪車に配布・貼付してもらってきた。今回も、ガーナとセネガルについては、すべての自転車と二輪車に貼付した。これは、直接的な貼付効果を狙うという面もさることながら、点検整備講習にちなんでの「動機付け・意識付け」も意図しているものである。

また、特にガーナの首都地域で二輪車運転する隊員については、極めて輻輳化が激しいところから、同国白バイ警察官が着用しているような昼夜間兼用の被視認性が高い「安全チョッキ」着用をアドバイスした。さらには、モロッコでの滞在中に発生した自転車事故も後部反射器が備わっていなかったことから、JOCVで現在進めつつある「夜間の被視認性向上対策事業」については、一層拍車をかけて推進する必要がある。

なお、この件については、複数の巡回国において「問い合わせ」を受けた。また、今後の交通安全巡回指導においては反射テープを携帯して行うのが必要と考える。

10 その他の事項について

交通事故に遭わず、起こさない上での要件の一つに、「自己の位置づけと自己コントロール能力、自己の客観視」が大切であるといわれている（海外交通安全ハンドブック3頁）。そのこととも関連して、今回の巡回訪問中に発生した自転車事故隊員は、いわゆる「振替え派遣隊員」の一人である。まったくの想像ではあるが、もしかして振替え派遣とも関わり、懸命の隊員活動を模索しながら、いわゆる「自己存在の揺らぎ」をみていた中での事故被害とも考えられる。

したがって、海外交通安全ハンドブック記載の「事故事例10」の当事者も振替え派遣であるところから、巡回者は今後のJOCV交通安全指導上、このケースを教訓的に受け止めたいと考えている。

巡回訪問した各国の皆さんの「交通安全と健康」を祈念しながら、お世話になった関係者の方々に、改めて深く感謝いたします。

以上

別添資料

【 隊員に対する交通安全指導状況】

派遣国	交通安全講習(座学)	自転車整備講習	二輪車整備講習	二輪車安全運転講習
◇ガーナ ・アクラ ※他に所員対象の安全運転講習(5人)	3回(40人) ※所員参加者含む	☆使用自転車数39 —	2回(16人)	☆使用二輪車数19 2回(16人)
◇セネガル ・ファティック ・ティエス	2回(15人) 2回(21人)	☆使用自転車数16 — —	2回(15人) 2回(21人)	☆使用二輪車数27 2回(15人) 2回(22人)
◇モロッコ ・ラバト	1回(43人)	☆使用自転車数19 1回(16人)	1回(8人)	☆使用二輪車数7 1回(7人) ※調整員、別途受講者含む
◇ジョルダン ・アンマン	1回(15人)	—	—	—
計	9回(134人)	1回(16人)	7回(60人)	7回(60人)

アジア

(バングラデシュ、フィリピン、マレーシア)

別記. 調査・指導報告書

I. 委嘱事項及び出張国等

1. 委嘱事項：標記のとおり
2. 出張国、出張者及び出張期間

出張国	出張者	出張期間	備考
ボツワナ	清水・尾崎団員	平成7年1/25～28	※ 当初予定の1/21はゼネストにより延期 ※ 表記以外の日は移動日
マリシヤ	清水団員 尾崎団員：含む	〃 1/30～2/1 〃 1/30～2/4	
マリシヤ	尾崎団員	〃 2/5～2/15	

3. 国別地域別調査・指導実施日程等

国別	地区	月日	内容 (実施場所)
ボツワナ	ツツカ	1/26	①安全講話(JICA Office) : 13名 ①運転実技 ②整備実習 (農業省研修センター): 13名 ※安全委員会活動及び隊員の意識については各国で調査
	ツツカ	1/27	
マリシヤ	マニラ	1/31	①運転実技 ②整備実習(ボツワナライティングアカデミー コース) : 9名 ①安全講話 (JICA Office) : 9名
		2/1	
	セブ	2/2	①運転実技 ②安全講座 ②整備実習→ オイル, 冷却水交換 イソソ, チェン, フレキ 調整等。 (農業試験場) 6名

マレーシア	ドスタ7	2/4	①運転実技 ②整備実習→軽整備 : 5名 ③自転車整備 ④自転車走行実技及び座学(研修センター) : 13名
	7ロスター	2/6	①運転実技 : 3名 ②自転車整備実習及び座学(FELCRA) : 13名
	ホトティク ツ	2/8	①運転実技 : 3名 ②自転車整備及び座学 : 13名 ③自転車整備及び座学(技術工芸短大) : 13名
	クソン	2/10	①安全講話(ホティン 行ル 会議室) : 7名 ②単車整備(シーフードセンター P) : 6名
		2/11	③運転実技(ビックセンター) : 6名
	コタキナル	2/13	①安全講話(JICA Office) ②運転実技(リカス-ツコンプレックス) : 6名
サンダカン	2/14	①運転実技・安全講話(森林局研究所) : 2名	

備考

1. 国別単車実技指導数

(1)バングラディッシュ 13名. (2)フィリピン 16名. (3)マレーシア 57名. 計86名

2. 表示以外の調査事項並びに調査方法

(1)交通安全委員会の活動状況及び隊員の安全意識調査⇒各国において、主としてヒヤリングにより実施した。

(2)通勤経路の実査⇒(マレーシア, フィリピンの一部地区)

・バイク通勤(7名) ・徒歩通勤(1名)

(3)事故現場の実査⇒帰国療養隊員の事故状況の確認

II 調査事項

1. 調査対象国における道路・交通状況

調査対象3国のうち、バングラディッシュ及びフィリピンについては、従来から交通事情のよくない国として指摘されてきたが、今回の調査でもそのことが確認された。

なお、マレーシアにおいては、表通りの交通は前記2国に比べれば近代化されているが、裏通り等は旧来どおりの雑然とした状況を示している。

各国における調査の結果、基本的な基盤（自動車、道路、信号技術等）及び運転者の交通意識等、具体的な事情が相当異なることが確認された。

調査対象国における国別の事情は次のとおりである。

A バングラディッシュ

〔車両台数及び交通概況〕

国内の車両台数は7万2千台と少ないが、別にリキシャが約50万台あるとされており、これが都市部の交通混乱の大きな要因となっている。その他、

- ①リキシャ、オートリキシャ（トライカ）等の不規則運転
- ②ルール無視
- ③速度志向運転
- ④車両の整備不良（旧式車が多い）等で、突然の進路変更、左右からの追い越し、強引な横断などが混乱を増加させている。

〔隊員をめぐる交通環境〕

隊員の道路交通環境の認識例は、次のようなものである。（隊員の報告より）

- ・首都周辺勤務者⇒ ①ベータン、リキシャ、トラック、バス等の混合交通、②自分勝手に乱暴な運転、③マナー無視、④車両整備が悪いのに速度超過
- ・中都市勤務者⇒ ①車両の他動物（牛、鶏、犬、アヒル、水牛）との混合交通、②信号、標識なし
- ・地方都市⇒ ①ルールを守る意識なし、②速度超過、③追い越し好き

巡回指導を行ったコミラは、ダッカから約80km離れており、往復にアジアハイウェイを利用したが、その交通混乱は著しい。コミラでは、街道から一步入ると、交通量は少なく、のんびりした感じがあるが、『狭い道』『曲がった道』『路肩がはっきりしない道』が多く、歩行者や動物の飛び出し事故になるケースが十分考えられる。

特に、この地区には道路照明施設は全くないので、夜間は要注意である。

B フィリピン

〔車両台数及び交通概況〕

車両保有台数は、約150万台。都市人口率は約40%で、車両も都市集中傾向を示すが、ケソン、ダバオ、セブ等の地方都市へも分散している。

この国における交通混乱の要因は、車両増加率が大きいことのほか、

- ①ジプニーの不規則な運転（所構わぬ客引き。乗降。一般バスも同様の状況）
- ②ルール軽視の傾向（気軽な進路変更が目立つ）
- ③歩行者の強引な運転
- ④中古車が多いが、新しい車も混在。左ハンドル改造車が多い。

〔隊員をめぐる交通環境〕

同国調整員によれば、道路交通状況は次ぎの3パターンに大別される。

- ①山岳地域（バタなど）⇒山、坂道が急。街には建物が乱立→見通し不良
- ②フラット地域（マニラなど）⇒幹線道路は長距離バスが疾走
- ③島部（ミンダナオなど）⇒路面状況不良

今回の調査によれば、セブ島の中心地付近では、ジプニーを含めてかなり交通量が多く、混雑している。また、横道に入るとトライスクルが多く走っており、それらが自分本位の行動をとるので、注意が必要である。（オムニバス、ミニバス 通り等）

なお、同国調整員は、各隊員の通勤・業務運転の実態を詳細に把握していた。

C マレーシア

〔車両台数及び交通概況〕

車両保有台数は、増加率が極めて高く、現在約300万台と推定される。交通状況の特徴として、道路や関連施設の整備等の交通基盤が、首都圏と地方都市との格差が大きいことがあげられる。

バスは、この国の重要な交通手段になっているが、このうち、遠距離、中距離のものは、バスターミナルから発車しており、比較的安定した走りをしているが、ミニバスの運転が乱暴なものが多い。

信号等は比較的よく遵守されている。

〔隊員をめぐる交通環境〕

巡回指導実施時に隊員活動地区の交通環境を確認した結果は、次のとおりであった。

①首都郊外

カーブと緩やかな勾配の道路が多く見られ、首都に通じる道路は、道幅も広い
ため速度を出して走っている車が多い。単車の数も多く日本でいうローリング族
らしき者もいるとのことである。(ドスト等)

②地方都市

首都に比べて走行台数も少なく、大半は平坦かく直線路で道幅も広いところか
ら全般的に速度を出している車が多い。路面はあまり良くはなく、左右折、進路
変更時に合図をしない車が目立つ。(70ｽﾀｰ)

③港街

海岸にそってカーブが多く横道に入ると急勾配の坂道が多い。路面は荒れてい
て、凹凸が目立つ。→タンクローリー等の大型車の通行が多いためと思われる。

・永井隊員の事故現場もゆるい坂道のカーブ途中の交差点で見通しが悪いが、こ
こをかなりの速度で走って来る単車が数多く見られた。また、単車が数台エン
ジンをフル回転させて競争している状況も見かけた。

・講習会場に使用した『ポリテク』では、1か月で生徒4名が事故死したとのこ
とである。(ホトテイク)

④東マレーシアの古い街

市の中心部その他に大きなラウンドアバウトがあり、交差点に信号(青信号の
サイクルが時計方向回りに1方向づつ変わる)が設けられているため、特に信号
の表示と流入車に注意を払う必要がある。

狭い町の中で建物脇から出て来る車が多く、小交差点での飛び出しや出会い頭
事故に対する注意が特に注意が必要になる。(クワ)

⑤東マレーシアの海に面した町

道幅が広く、直線道路が多い。道路が碁盤目状になっており、速度を出して走
る車が多い。交通量は多くはないが、バス(マイクロ型)の動きに注意する必要
がある。→バス停で不規則な動きをする。(コタマ)

⑥東マレーシアの昔の港(材木の積み出し港)

市の中心部は碁盤目になっている。スクールバスが多く、登下校時には学校付
近が大混雑となるので注意が必要。山が迫っていて平地部分が少ない。

隊員の通勤路は、坂やカーブが多い。(ウツ)

2. 交通事故の発生傾向

表は、1988～1994年のアジア地域における国別、車種別の交通事故発生状況を示したものであるが、今回の調査対象国のバングラディッシュ、フィリピン及びマレーシアの各国においては、いずれも単車運転に係わる事故発生の割合が高い。なお、調査対象国においては1991年以降は重大事故の発生はない。

	単車運転	四輪運転	四輪同乗	自転車	歩行中	その他	事務局電算打ち出し資料による
インドネシア				☆☆☆	B 降車時	☆☆B ☆T	
カンボジア		☆	☆3	☆☆	略記号 ★5件 ☆1件 B=バス T=トラック 3=3輪 A3=オートリキョ		
スリランカ							
タイ				☆	☆		
バール	★★☆						
バングラ	☆☆			☆		☆T ☆A3	
フィリピン	★★						
マレーシア	★★★★	☆	☆☆ ミニバス	☆☆☆			
モルディブ	☆			☆☆☆			
ラオス	☆☆☆						
中国		☆☆3				☆3T	

3. 安全対策推進状況（安全委員会の活動状況）

(1) 概要

交通安全委員会の活動状況を確認することは、このたびの調査・指導の大きな目的であったところから、両団員とも調整員等に積極的に報告を求め、また、できる限り隊員にヒヤリングを行うなどして実態把握に努めたつもりである。

調査対象国においては、それぞれ隊員の安全確保に努力をしている状況は認められたが、特に、フィリピン及びマレーシアの両国においては、現地事務所の認識及び安全に対する対応は極めて積極的であった。

以下、国別の交通安全対策の基本的な考え方、本年度に実施した主な対策（委員会開催状況）、問題点及び今後の取組み等について列記する。

A バングラディッシュ

〔交通安全対策推進状況〕

安全対策の基本的な考え方、実施対策、今後の取組み等についての回答は無かったが、基本的には隊員の自主的判断に任せることにしているように感じた。

尾崎団員の運転実技指導中に、清水団員が受講者全員に個別にヒヤリングを行い安全対策の推進状況について調査を行ったが、その際の、

Q「着任後オリエンテーションで交通安全指導を受けましたか」の質問に対して、新任隊員2名とも「『気をつけて』と言われただけで、特に指導はされなかった」と答えているところから、意識的な教育は行われていないものと思われる。

〔交通安全委員会活動〕

交通安全講習会は、年2回、単車貸与者および希望者に実施されている。

問題点としては、単車の巡回整備を行いたいが整備隊員の配属先の業務の関係があり実施していない。今後検討したい。（安全委員長）とのことであった。

〔隊員の交通安全意識〕

個々の隊員の危険認識や危険対応意識には、次のとおりの確なものがあり、結果的にそうしたことで自己防衛が果たされてくるものと思われた。

Q「あなたは任国の交通状況についてどのように感じていますか」

①着任してあまりの乱雑さに驚いた。すべてが危ないという感じ。

②ルールは全く守られていない。③リキシャ、ミニバスの動きがメチャクチャ

Q「あなたは、どのようにして事故防止を図っていますか」

- ①周囲に「はりねずみ」みたいに神経を尖らせている。
- ②動物の飛び出しが多いので注意している。
- ③ある女性隊員の話⇒「コスタリカで死亡した金子隊員と同期生だったが、今も笑顔が目に浮かび、胸が痛む。誰しも自分がそんなことになるとは考えていないが、自分で気をつける以外にはないと自ら戒めている。」

A フィリピン

〔交通安全対策推進状況〕

安全対策の基本的な考え方として、単車貸与基準も辛口でのぞむ意向をもっている。どんな小さな事故でも積極的に注意、指導を行い、隊員の安全意識向上を図りたいと、やや厳しく考えている。

本年度に実施した主な対策としては、

- ①週報、月報の分析に基づくアドバイス文書を当該隊員に送付し、反省を求めている。→ 例. 著しい長距離走行者等
- ②隊員総会時における安全委員会開催時に、事故やヒヤリハット体験のケーススタディの実施。
- ③安全委員会の開催状況
 - ・交通安全委員会 (94. 10/24)→事故体験談とアドバイス
 - ・運転技術. 整備点検講習会(10/25)

〔隊員の交通安全意識〕

安全講話時及び運転実技実施時に並行して行ったヒヤリングにおいて、隊員の危険感覚及び対応意識は次のとおりで、それぞれ事態を正確に把握していた。

- ①都市部では通勤時の混雑が激しく、歩行者も無理な横断をする。
- ②完全に車優先
- ③ジブニーが事故を起こすことが多い。不意に進路を変える。
- ④地方では、バイクの横をバスなどが凄い速度で通り抜けて行くので怖い。
- ⑤ホンダ・ライディングアカデミーで単車貸与時に講習を受講した。その時にビデオを見せられたが適切でなかった。新任隊員向けのビデオを作って配付してはどうか。

(交通安全委員会に対する事務所の評価等)

自主的でよい活動をしていると考えているが、隊員総会時のみの活動になっているように思う。また、隊員個々の意識には不安も残る。特に、腕に覚えのある隊員に対する自覚のさせ方には頭が痛い。

問題隊員に対する意識変革のための教材の必要性を感じる。

今後の取り組みとしては、交通安全委員会を年2回から3回に増やすことにする。

現在年2回の隊員総会の中間時点に、バギオ及びセブ等、隊員が多く居住する地区での開催を予定している。

(フィリピン国におけるその他の対策)

同国では、従前から次ぎの対策を実施しているが、個々に見ると、相当先進的な内容が見られ、こうした対策を集約して検討することは有効である。

① 単車貸与時訓練について

同国事務所では、交通安全委員会の単車貸与前審査において貸与を決定した場合、ホンダライディングアカデミーにおいて研修を受けさせてから貸与することとしている。受講者の話によると、同所での訓練は『車に慣れさせる程度』で十分とはいえないが、指導カリキュラム及び指導手法等の調整を行えば、少なくとも現在以上には事故防止効果を高めることができるのではないかと思われる。

また、たまたま単車の更新時期にきているところから、貸与車両をホンダ車にすることにより、同所においてメンテナンスが受けられるとのことになる。

② 二輪車に対する保険加入について

同国事務所では、すでにPANマラヤン損保に加入(5000ペソ⇒対人・対物)していて、事故に対する補償措置が講じられたことから隊員に安心感が持たれている。なお、このことに関連して『過失相殺』の考え方を指導すれば、効果的であろう。

③ 整備隊員による巡回指導

同国交通安全委員会には、自動車整備隊員がオブザーバーとして参加しているが、その結果、エンジンの分解整備を含めて徹底した調整が行われている。そのためもあって、他国の場合に比較して耐用年数が長くなっている。

この隊員は今回の巡回指導においても積極的に協力があつた。

B マレーシア

〔交通安全対策推進状況〕

安全対策の基本的な考え方として、OD式運転適性検査等を活用した隊員の個人特性等を把握し、隊員の活動地域に関する情報を提供するなどして、事務所全体として安全意識の向上を図っている。

単車貸与隊員には、月報を提出させているので、それによって走行状況を見ているが、隊員の勤務先により状況が異なるので、走行距離だけでは判断しにくい現状にある。

調整員は、国内相互に、またフィリピン国と連絡をとるなどして、国相互間のバランスを保つよう努力している。

〔安全委員会の開催状況〕

年2回の隊員総会時に交通安全委員会を実施している。本年度は『巡回整備講習会』を実施し、隊員に好評であった。

〔問題点・要望事項等〕

- ① この国では隊員の活動拠点が離れていて、一堂に会することが困難であり、また、それぞれの環境も相当異なるため、それに応じた対策を講じる必要があるが、調整員の業務が多忙で、実務的には困難であるように感じた。
- ② 都市部に居住または職場を持つ隊員については、他の国と同じく原則的に単車の貸与は行っていないが、地方都市などにおいては、業務上は必要がなくても生活上の必要から貸与せざるを得ない場合もあり、その線引きに悩むことが多いようである。
- ③ 単車の交換時期の認定等について、専門家がいらないため明確な判断ができず迷うことがある。判断基準が示されるとよいと思う。
また、単車の整備については、自動車整備隊員の活動に任されていることが多いが、最近ではワークショップの技術水準も向上しているので、これに任せべきだとの意見が多い。その方向で推進したい。

Ⅲ 交通安全指導事項

1. 講習環境等

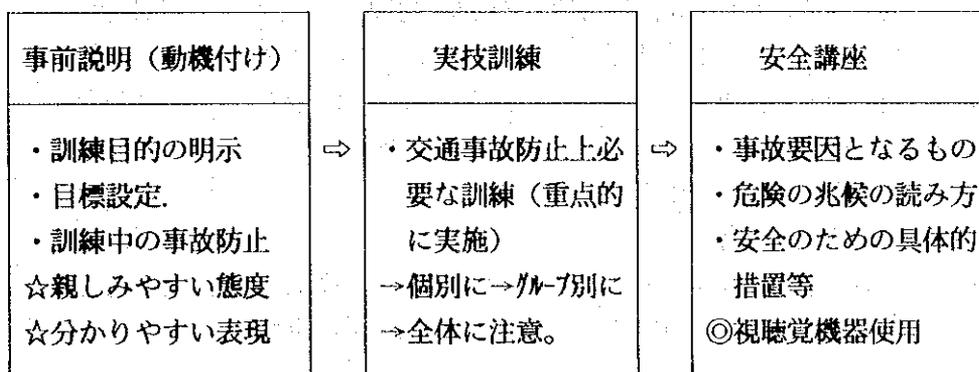
調査・指導対象国においては、国内情勢に基づく一部スケジュールの変更があったが首都のみでなく、巡回指導を実施した各地方においても、設定された教場及び実技指導コース等の講習環境もよく、隊員の受講態度も極めて良好であった。

2. 教育訓練の基本的方向

このたびの交通安全指導は、次の基本的考えにより実施した。

(1) 『学技一体』方式による指導

講習は、運転実技と安全講話を連携させ、次ぎのステップで一体的に行った。



(2) 『教育の4段階法に基づく分かりやすい指導』

実技指導では、指導の4段階法に基づて、『分かりやすく』『やさしい言葉』で、『タイミングよく』説明が行われたが、これは非常に効果的であったと考える。バングラディッシュでの実技講習で、女性隊員から『車輪ロックって何ですか』との質問を受けたことから、分かりやすい指導の必要性を痛感したこともあり、派遣前講習やオリエンテーションを受けているのだからという先入観によらないで、分かりやすい講習を実施した。

その結果、ギャリングにより受講者全員から率直な意見を求めたところ、『分かりやすかった』『勉強になった』『こうした講習は必要だ』『今後も参加したい』と全員が答えており、特に首都以外の巡回指導においては『毎年来て欲しい』という希望が多くあった。

3. 講習内容等

(1) 参加型安全講話の実施

基本的には、できるだけ隊員の本音を引き出す形で実施したつもりである。

また、講座内容としては『情報を提供し、一緒に考える』ことを想定して、導入として次ぎのような講話を実施した。

<p>1. 災害・事故の発生と対応</p> <p>1) 関西大震災の状況(被害状況、経過、国の対応等)</p> <p>①災害や事故は『起こる』と考えることが前提</p> <p>②わが国の対応の遅れの原因</p> <p>③事務所に対しては危機管理の必要性(事故時の連絡ネットワーク、対策要領の策定、シミュレーション等)</p> <p>2) 目で見ると二輪車の危険性→イメージ・トレーニング</p> <p>①遠心力でセンターオーバーをしていく単車</p> <p>②衝突・転倒する単車等</p> <p>3) 事故の起きる背景</p> <p>①危険予知 ②7ノールの危険性 ③基本ルール無視</p> <p>④受傷状況 ⑤77-ステイの重要性 ⑥頭部受傷の防止</p>	<p>○機材・教材等</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 1/17 ~25 までの新聞。 ・ 災害現場の77作 新幹線 高速道路等 ・ 『学研』OHP ⇨ 77作 ・ 私製 OHP ・ 別紙資料による
<p>2. 事故要因と事故防止の心構え</p> <p>1) 事故発生状況と要因分析</p> <p>①自信過剰と油断から事故が起きる。</p> <p>②原点に戻ることが大切</p> <p>③飲酒が運転に及ぼす影響(実例)</p> <p>④頭部受傷の影響(実例)</p> <p>2) 事故を防ぐための考え方(防衛運転)</p> <p>①状況をよく観察して身を守る。⇨兆候ら危険を知る</p> <p>②相手のミスフォローする。</p> <p>③人の危険感覚には幅がある。</p>	<p>○講話の視点</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 日常生活中にある危険を含め 事故の背景にある原因の分析 ・ 運転者個々の生理、心理、身体的要因と運転との関連の解明

(2) 重点的な実技訓練の実施

安全に車を運転するためには、必ずしも高い運転技術を必要としないこと。むしろ運転技術の過信と油断、慣れがいかにか危険であるか。突発的なアクシデントに対しては、運転技術だけでは対処出来ないこと。安全に停止するため、また、危険を的確に回避するためには何が必要であるかを再認識してもらうことを目的として、最も基本的で、重要な制動操作を課題として実施した。

(具体的な訓練科目)

①速度とブレーキング(特に前・後輪ブレーキの効果確認)

②緊急回避要領(判断と対応措置)

③ラフロードにおけるバランス確保及び障害物回避要領

※自転車利用隊員についても、自転車を使って同様の要領で実施した。

(3) 最小限必要な整備講習の実施

指導対象3国でそれぞれ車種、排気量の違いがあったが、特にブレーキ、クラッチチェーンの点検と整備及びエンジンの調整方法について説明し、実習を行った。

フィリピンでは、エンジンオイル、冷却水の交換を含めて全員で簡単な分解整備を実施した。

なお、『二輪車整備マニュアル』を複写持参し、実習の際に女性隊員にこれを使用させたところ、大変関心を示し、積極的に参加していたことが印象に残った。

マレーシアにおいては、自転車を利用する隊員が多いため、自転車の各部への注油及びチェーン、ブレーキの調整とパンク修理について実習を行った。

(具体的な点検箇所と指導重点)

①ブレーキ調整 ⇨ライニング、ドラムの適正な交換時期。レバー、ペダルの遊び

②エンジン調整 ⇨アイドルリング等

③電気関係点検 ⇨バッテリー、ライト、ウインカー等

※特にバッテリーの点検の必要性和交換時期について強調。

④駆動系の点検 ⇨チェーンの張り、スプロケットの点検・調整

※特に注油不良の車が目立った。

⑤反射材の点検及び効果の説明

⑥隊員の単車を教材としてオイル、冷却水の交換、ブレーキ調整等を実習：セブ等

⑦自転車のパンク修理、ブレーキ調整、チェーンの給油及び調整等

5. 事務所及び指導員に対する指導事項⇒『別添資料参照』

任国事務所及び調整員が、隊員の交通安全指導を行う場合の基本的な考え方及び指導時の重点を別記資料により、対象国の担当調整員に提示したが、その要旨は次のとおりである。

(1) 隊員の基本特性を理解して指導を行うこと

隊員に対する交通安全等の指導を行う場合には、隊員の持つ特性として、

①勤務地・居住地特性、②業務特性（ボランティア）があり、これに隊員の共通特性としての ③若さと自主的な意識等が作用すること、さらに ④派遣期間が短いという特性を理解して、それに適応した『動機付け』と具体的な『気付け』教育を行う必要がある。

(2) 活動のシステム化を図ること

交通安全委員会の活動の活性化を図るためには、事務所として交通安全委員会の役割の重要性を認識してその支援方法を検討し、事務所と委員会と隊員の相互信頼関係を確立する必要がある。

具体的活動については、本部事務局等の方針を確認して『計画の策定』と『実施』を系統的に実施し、具体的手順としては、『事故分析』等を活用することが必要であるが、これらは、認国の事情をよく考えて進める必要がある。

(3) 新任者に交通事情の違いを認識させる必要があること。

派遣前講習においても、交通事情の違いが教育されているが、これは、単なる知識程度に受け取られ、実感が少ない。したがって、着任直後に行われるオリエンテーションにおいて日本との交通事情の違いを認識させることが必要になる。

発展途上国における道路、交通状況の共通的特徴は、道路状況の不良（アンバランス）や車両の整備の不良のほか、意識面では、

①安全意識が低く、自分本位の行動をする。

②車優先の意識が強く、譲る気持ちがない。

③ルール無視 ④性能の限界を知らない。

等について十分理解させておくべきである。

(4) 気付け教育を重要視すること

具体的な教育としては、『指導する』『教える』ということではなく、『自ら気付けさせることに重点を置かせることとする。

IVまとめと提言

1. 調査指導のまとめ

調査・指導対象3国の隊員の安全講話及び実技指導について、訓練実施場所及び車両等の訓練資機材については、すべて適正に確保されており、かつ、個々の隊員は、極めて熱心に受講しているので、調査団としての隊員指導そのものの目的は果たされたものと考えている。

しかしながら、事務所及び担当調整員の交通安全対策への把握状況及び取り組みを比較すると、若干の格差が見られる。対象国のうち、フィリピンおよび東西マレーシアについては、担当調整員の隊員個々の交通（生活）環境の把握がきわめて的確に行われており、また、問題点のクローズアップもされていて、安全のための対策の推進に努力している状況が認められたが、調整員自身は、なお隊員個々の意識について相当不安を抱いている。

このたびの、隊員の派遣地区に向いての講習の実施は、その地域の実態に即した訓練やアドバイスを行うことが出来て、実施者としてもアドバイスのポイントがしぼりやすかったが、受講者側としても真剣味が持てたであろうことは、質問の多さで確認できたような気がする。

さらに、ヒヤリングにおいても、自分の居住する地区での専門家の指導を求める要望が多いことを考えると、地域別の教育・訓練を強化することは望ましい形であろうが、現在の調整員の立場と業務の多忙さを考えると、交通安全面だけに大きなウエイトはかけられないのではないかという感じもある。

その意味で、現地指導のあり方や体制について、委員会としても今一度検討する必要があると考える。

2. 今回の調査に基づく提言

海外交通安全対策の改善については、すでに海外交通安全対策研究会活動報告『これまでとこれからの交通安全をめざして』において、基本的な対策の提示が行われておりまた、巡回指導者からもそのつど提言が行われているので、今後これらについて今一度整理・検討することが必要だと考えるが、今回の調査において、現地から提言されたこと及び調査者が感じたことに関連して言えば、次ぎのようなことになる。

(1) 交通安全委員会の活性化に関するヒヤリングの実施

バングラディッシュ及びフィリピン国での聞き取り調査によると、従来の交通安全委員会の会合)と運営のあり方について、不満を感じている隊員がいたが、個人的なことも含まれており、今一つ具体性に欠ける感じがした。安全委員会のあり方や問題点について、隊員または調整員OBのヒヤリングを行い、問題点を整理する必要があると考える。

なお、交通安全委員会の活性化に関連して、事故の要因となっている『速度超過』『酒気帯び』『基本的なルール無視』を共通テーマとして、各国の交通安全委員会で討議してもらい、その議事録から隊員の意識を探ると共に、具体的な対策資料とすることが望ましい。

★隊員の意見⇒『いつも同じパターン』『自分の運転の自慢ばかりする』『意識についての話合いがない』『ほとんど話さない人がいる』等。

(2) 巡回指導の計画的実施とトレーナー制度の導入

ヒヤリングによれば、専門家による技能訓練についての期待は極めて高く、今後も計画的に実施する必要がある。『隊員が多く居住地でで開催してほしい』との意見が多いことから、できる限りこの要望に沿った方向で行うことが望ましい。その結果、専門家の派遣を含めて巡回指導のスケジュールはさらに厳しくなるものと思われる。

従って、安全委員会自体で安全指導が行えるよう、部内トレーナー制度の導入を検討する必要があると考える。

(3) 調整員会議による連絡調整の実施

交通安全活動の推進について、フィリピン調整員は、マレーシアの担当者と連絡を取り合っているとのことであったが、交通安全委員会活動の進め方などについては、調整員会議によって問題点を絞って討議を行えば、効率的に動機付けができ、また調整が行われるものと思われる。(必ず交通問題を含める趣旨である。)

(4) 安全意識の改変のための教材の作成

フィリピン国から、交通上の『要注意隊員』に対する意識改変のためのビデオ教材等の作成についての提案があった。このことについては、前記研究会活動報告(P19)においても提示されており、交通安全委員会における討議の材料として活用することも考慮して具体化について検討する必要がある。

東アフリカ

(ザンビア、マラウイ、ジンバブエ)

1. 出張目的

ザンビア・マラウィ・ジンバブエ・3ヶ国における単車、自転車実技指導
及び交通安全講座実施、現地交通安全委員会活動状況調査

2. 出張者及び出張期間

出張者	出張期間	出張国
日本大学理工学教授 岡野 道治	平成7年3月7日～3月18日	マラウィ・ジンバブエ
レインボーモータースクール 南 啓一郎	2月26日～3月18日	ザンビア・マラウィ・ジンバブエ

3. 指導・調査・実施項目

	ザンビア ルサカ	マラウィ プランタイヤ	リロングエ	ジンバブエ ハラレ
単車・実技指導	3/1 2回 3/3	3/7	3/10	————
初心者	3/3	3/7	3/10	————
整備指導	3/1、3	3/7	3/10	————
自転車整備指導	————	3/7	3/10	3/14
交通安全講座	3/2	3/7	3/11	3/13
委員会活動調査	3/1	3/6	3/9	————

4. 略 ザンビア（ルサカ市）

4-1 単車実技指導

実施場所	ルサカモータークラブ	モトクロス場
受講対象者	現地車両貸与者	21名
	乗車経験あり貸与なし	9名
	乗車経験なし貸与なし	8名

計 38名

使用車両	ホンダ MT-5
	＃ スーパーカブ
実施項目	・急制動（前後比較含む）
	・反応制動
	・スラローム
	・オフセットスラローム（姿勢変化含む）
	・8の字走行（5人づつ）
	・視死角

実技は、初心者、現地車両貸与者ともに、基本操作を繰り返し指導した。これは自分の運転技術の再確認とその運転技術の過信からくる油断がいか危険であるかを理解させるためだ。

特にブレーキング時やオフセット・パイロスラローム時における視線移動は、全隊員が下見になっていた。これを各隊員に認識させる為、隊員相互にコース場に立たせ、観察学習をおこなった。その結果個人差はあるものの、視線移動を習得した。

ブレーキトレーニング時には、故意にフロント・ブレーキをロックさせ、ブレーキを掛けすぎてロックさせてしまった時の、二輪車の挙動変化を体験させた。

又、ロックさせた後の対処として、ブレーキをゆるめる練習をおこなったが、ハンドルにしがみつきブレーキをゆるめられず、前車輪滑走、転倒という隊員もいた。

隊員の走行する道路は混合交通のため、二輪車と四輪車の運転者の視死角特性を説明。死角をあまり理解していなかった隊員いた。



4-2 整備実習

実施場所	ルサカモータークラブ	モトクロス場
受講対象者	現地車両貸与者	21名
	乗車経験あり貸与なし	9名
	乗車経験なし貸与なし	8名
	計	38名

使用車車両	ホンダ	MT-5
	"	スーパーカブ

整備に関してはブレーキ、クラッチ、チェーンなどの基本的な調整方法の説明をおこなった。地方隊員などは、ドミトリー保管車両を使用したほか、新車も多数あったためか、車両の状況良好だった。しかし、一部の車両においてはチェーン・アジャスターのゆるみ等もあった。

4-3 安全講座

実施場所	インターコンチネンタルホテル・ザンベジルーム
受講者	隊員33名

講座では、過去にザンビアでおきた事故事例をもちいて、1Gr5~6名で6Grを編成しブレンストーミングを実施し、その後プレストで得た危険予測等を発表させた。

発表後、事故事例にあわせて人間の視覚特性、反応時間、生理的限界の説明をおこなった。Gr討議では全隊員終始熱心に参加し、発表においては他のGrから多くの質問もよせられていた。

4-4 交通安全委員会活動調査

年3~4回の定例会議、講習の開催、単車組立、部品管理、部品発注等が主な活動内容で、その他に現地の交通事情にあわせた交通安全ハンドブックを作成中。

ザンビア交通安全委員会は、特に前向きに活動をしており、地区ごとに交通安全委員会による講習を定期的に行う予定。そのためルサカで開催した4回の実技講習に、すべて参加していた。

4-5 交通状況

道路のいたるところに、穴があいており修復はされていないに等しい。この穴を現地の子供達が赤土で埋め、小遣いをねだりに車両に異常に接近し危険である。

交差点の信号機は故障が多く、作動していても信号無視の車両が多い。街灯が郊外にはなく、夜間は真っ暗やみで、歩行者などの発見が困難である。

市内の交通量は多く、そのほとんどの車両のウインカーは作動せず、作動する車両も合図を出さずに右左折をしたり、交通コミュニケーションがとられていない。

この国は完全な車優先社会で、100KM/h以上で歩行者を蹴散らし走行する車両が目立つ。主な交通機関はミニバスだが、売り上げ優先のため定員オーバーはあたりまえで、かなりのハイスピードで走行し、危険を感じる。

4-6 総評

ザンビア国の免許制度は、ドラム缶のまわりを旋回する簡単な実技試験と、標識等の口頭試問だけで免許を取得できてしまう。町中にはバックミラーが無かったり、タイヤが異常磨耗していたり、ウインカーや制動灯の灯火類が点灯しなかったり等の整備不良車があふれ、道路は赤土の上に薄い舗装をただけなので、穴だらけで放置されている。

交通の三要素（人・車・環境）いずれも不良で、この交通環境下で二輪車を運転する隊員は常に危険と隣り合わせだ。しかし、この環境下において隊員の重大事故が近年発生していないのは、現地の野田調整員、交通安全委員の活動の賜であるとかんじました。

今後、現地交通委員会から強く要望がありました、半年に1度の交通専門家の派遣、交通安全教育用ビデオソフト入手希望などに積極的に答え、強い安全意識の継続が必要です。

5_略 マラウイ (ブランタイヤ市 ・ リロングエ市)

5-1 単車実技指導

実施場所 ブランタイヤ → ブランタイヤ、ドミトリー庭
 リロングエ → ADDコース

受講対象者 ブランタイヤ → 11名 (貸与なし者4名含む)
 リロングエ → 10名 (貸与なし者1名含む)

計 20名

使用車両 ヤマハ MR-50
 " メイト50

実施項目 ・急制動 (前後比較含む)
 ・スラローム
 ・オフセットスラローム
 ・不整地走行 (姿勢変化含む)
 ※上記項目片手運転実施
 ・視死角

ザンビア同様、初心者、現地車両貸与者に基本操作指導を繰り返しおこなった。ブランタイヤ
リロングエ両会場の受講隊員も、ザンビア隊員同様に、基本である視線の移動が行なえない。

特に日本で大型二輪車の乗車経験を持つ隊員は、50CCを軽視する傾向があり、速度を出し過
ぎている為嚴重注意を行なった。

又実技中、女性隊員の乗車するヤマハ・メイトのフロントタイヤとフェンダーの間に石が挟ま
フロントタイヤがロックする現象が起こりあわや転倒とおもわれる場面もあった。その女性隊
員に聞くところによると、時々そのようなことがあるとのことで、改善の必要性を感じた。

5-2 整備実習

実施場所 ブランタイヤ → ドミトリー庭
リロングェ → ”

受講対象者 ブランタイヤ → 24名 (自転車13名含む)
リロングェ → 19名 (自転車 9名含む)

使用車両 ヤマハ MR-50
” メイト50
自転車 ブリジストン (マウンテンバイク)

時間に余裕があったため、基本的整備の他に、単車はシリンダーまではずし、ピストン、シリンダーヘッドの清掃をおこなった。自転車はパンク修理、ブレーキ調整、ギヤ関係調整をおこなった。特に印象に残ったのは単車貸与隊員すべてが、シリンダー等のエンジンまわりの整備に精通していることだ。聞くところによると、交通安全委員主催による整備講習会を定期的におこなっているとのことで、その結果走行距離のわりに、カーボン付着がすくなかった。又、部品庫は整然と必要部品が納まっておりこれも高く評価できる点である。



5-3 交通安全講座

実施場所	ブランタイヤ	→	マウントソチェホテル会議室
	リロングエ	→	キャピタルホテル 会議室
受講対象者	ブランタイヤ	→	25名
	リロングエ	→	20名

講座は、単車を工学的な観点からとらえた講義と過去にマラウイでおきた事故事例をもちいて、1Gr5名で5Grを編成、プレストーミングを実施し、その後全Gr発表をおこなった。発表後、人間の視覚特性や反応時間などの生理的限界の補足説明をおこなった。マラウイでは過去に隊員の死亡事故もおきており、隊員もその現実を謙虚に受けとめ講座に望み、話し合い、質問が止まず、講座を延長するまでにいたった。

これは交通安全委員会が中心となり、定期的に慰霊碑参り等を行い隊員の安全意識を高めているあらわれであろう。

5-4 交通安全委員会活動調査

毎月1度の定例会、3ヶ月に1度の整備講習会、地方隊員のバイク・自転車点検、整備指導を中心に部品管理、交通ハンドブック改訂作業も実施中。

特にマラウイ交通安全委員会は、整備講習に力をいれており上記のように貸与隊員全員がエンジン廻りの分解整備がおこなえる等、車両の保守管理からも高く評価できる。今後、車両を水冷エンジンタイプに入れ替える予定があり、より充実した整備講習会の開催に期待し

5-5 交通状況

一般道路はよく整備されており、穴等はあまりなく修復も早い。又路側帯もひろい。

しかし、M1などの幹線道路は、登り降りが多々あり先の状況がつかみづらい。

市街地の交差点はラウンドアバウトが主で、所々信号機により交通整理もおこなわれている。しかし隊員の死亡事故がおこった交差点の信号機は赤色が点灯せず、頻繁に事故が発生している。

この国も車優先の傾向が観られ歩行者などを警笛で蹴散らし100KM/h以上の速度で走行する車もある。

交通手段としては、バスが代表的だが整備不良の車両もあり又速度も速く危険を感じる。

5-6 総評

アラウイの交通安全委員会は、積極的に活動され高く評価でき、また現地スタッフの方々もこれに貢献しているものと思われまます。今後さらなる活躍のため、整備講習にとどまらず、ADDコースなどを活用され、安全委員主催の実技講習が開催されることを望みます。また、ブランタイヤ、リロングエの各安全委員会の親睦をさらに深め、新車両への対策に望んで下さい。

6^略 ジンバブエ（ハラレ市）

6-1 整備実習

実施場所 ハラレ → ドミトリー庭
カドマ → 郊外駐車場

受講対象者 ハラレ → 9名
カドマ → 7名

使用車両 自転車（マウンテンバイク）

隊員の使用している自転車には幾つかの問題点があり、良好な状態のものは数すくなかった。主な不良箇所はリムの歪み、ブレーキの調整不良だ。ひどいものになると、ペダルが歪んでしまい、今にもとれそうなものまであった。隊員の多くはこの状態をしりつつ使用しているとのことである。この原因の一つに自転車ということから軽視しているのではないだろうか。多くの隊員は工具をもっておらず、また事務所にも自転車整備に適切な工具はなく、整備は自転車屋まかせになり、当然のことながら金銭がかかるため、そのままというのも少なくないようだ。よって、隊員に必要な工具リストを作成し事務所に提出するよう指示した。

6-2 交通講座

実施場所 → ハラレ事務所

受講者 → 15名

ジンバブエには交通安全委員が設立されていないため、隊員一人一人にいままでヒヤっとした体験談をさせ、それらに対して話し合った。このことにより、このように話合う必要性を感じさせ、交通安全委員とはどういうものなのかを説明した。このことにより、機関誌に交通安全の記事を載せるということと、自動車整備の隊員が整備講習会を実施するとの、きわめて発展てきな意見をだしてくれた。

6-3 交通状況

ハラレは完全な都市型交通で、幹線道路は片側3車線づつ整理され、穴もあいていない
また信号機もありしっかりと機能していて、横断歩道も完備されている。

走行している車両の状態もさほど悪くなく、交通コミュニケーションも他の国よりは、
とれている。

しかし、この国も車優先社会で、横断歩道上の歩行者が優先とはかぎらない。

交通の主な手段は、乗り合いタクシーだが、この車もあきらかに定員オーバーで、整備
されている言い難い。又、隊員の話によると、まれに飲酒運転のドライバーもいるようで
けっして大変危険だ。

ピッチハイクをして、危険な思いをしたという女性隊員もいた。

6-4 総評

ジンバブエの隊員間には、交通に対して話し合う機会がなく、安全な交通に対して、他
の国よりも劣るところがある為、早い時期に交通委員会の発足がのぞまれます。

自動車整備隊員が講習を開くとのことですので、現地スタッフの方々のご協力のもと
これをベースに委員会に展開してはいかがでしょうか。

7 総括と提言

7-1 交通安全から見た調整員の役割

調整員の交通安全意識がそのまま隊員の意識に反映される。ザンビアは治安が悪くかつ交通環境もよくないため隊員の生活全般の安全に関して調整員の役割が大きく、交通安全委員会の活動も活発である。マラウィの交通環境はザンビアに比べるとよいが調整員の交通安全に対する努力が窺われ、交通安全委員会の活動も活発である。これに対してジンバブエのハラレは大都市であり道路状態も良く、信号機も至る所にあり、都市型の混合交通を形成している。ここでは単車は貸与されていなく、交通安全委員会も組織されていない。また、隊員の自主的な活動の素地があまり見られず、なるべく隊員を危険なものに触れさせない、近づかせないという態度が感じられた。調整員は隊員の派遣先の申請の受理から審査を行い、隊員の安全を考えながら任務の遂行をスムーズに執行する役割を負っている。時には教育者としての役割をも担っているといえる。協力隊に志願する人々は一般の人よりも自主的であるといえるであろうから、この自主性を上手く伸ばす方向に持って行き、任期が終了した時点で満足感を感じないようにさせたい。この自主性を阻害するような方向に持っていくと協力隊の意味が失われる。

調整員の研修に相当の時間を交通安全教育に当てるべきであり、何年に一度かは再教育の制度を設ける必要がある。

7-2 50 cc の単車問題

50 cc の単車には隊員が使用するに適當なものがなくなりつつある。モデルチェンジなどにより車種の数が増え、現地の倉庫にはストックされている部品の種類は相当の数になっている。部品の調達・管理が面倒な仕事となっており、少しでも楽になるように改善を必要とする。マラウィの調整員から協力隊使用の単車をメーカーとタイアップして製造してもらいたいという意見が出されたが一考に値する。

7-3 自転車問題

交通安全委員会が組織されているマラウィでは自転車担当を任命し、単車ほどではないにしても整備講習を行っている。単車の講習会に自転車担当者が毎回出席するなど意識が高いことが見受けられる。また、自転車整備の工具が揃っているので整備もし易い環境である。ジンバブエでは自転車の整備状態が悪い。これは交通安全委員会が組織されていないことと、工具も揃っていない、きわめて危険な状態である。また、隊員が自転車を貸与してもらう際には2500ジンバブエドルの範囲で現地の自転車屋から購入するそうであるが、品質的に粗悪の自転車が多く（コピー製品と思われる）長い使用に耐えないものと思われるものがあり、改善する必要がある。

7-4 公共交通機関

ジンバブエでは都市間の移動に高速バスを使うことが多い。ハラレーカドマ間では15分ぐらゐの間隔で運転されており便利であるが運転が荒っぽく乗車するには多少の恐怖感を感じる。ハラレ市内では乗合タクシーやタクシーが発達しているが、乗合タクシーの中にはドアがきちんと閉まらないものもあるそうであり、走行中ドアが開くなどの危険の恐れもある。隊員が任地に赴任した場合、その土地で交通機関を使う場合のノウハウを知らしめる必要がある。いわば公共交通機関を使う場合の生活の知恵のようなものを赴任直後あるいは赴任先が決定した時点で知らせることが必要であろう。このためには単車の貸与の有無に関わらず交通安全委員会を組織する必要がある。

7-5 交通安全意識の昂揚に向けて

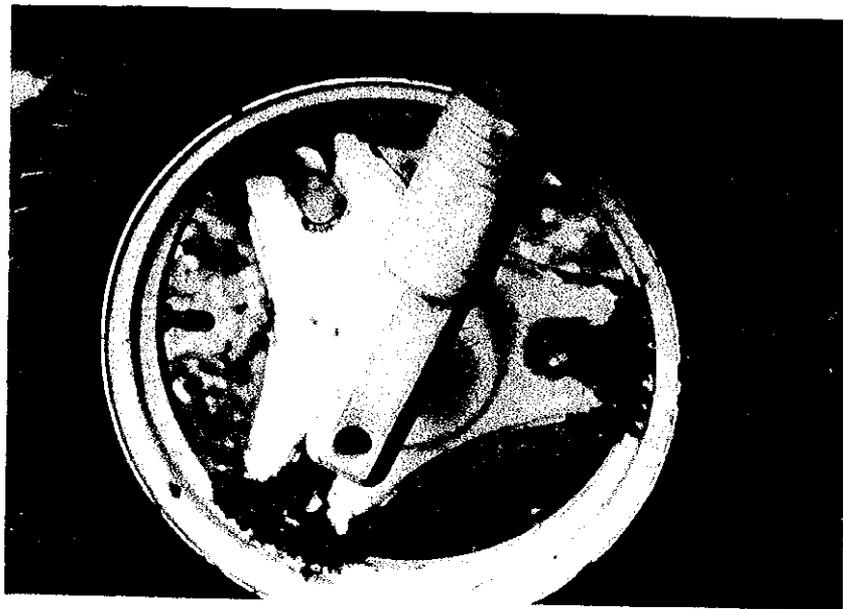
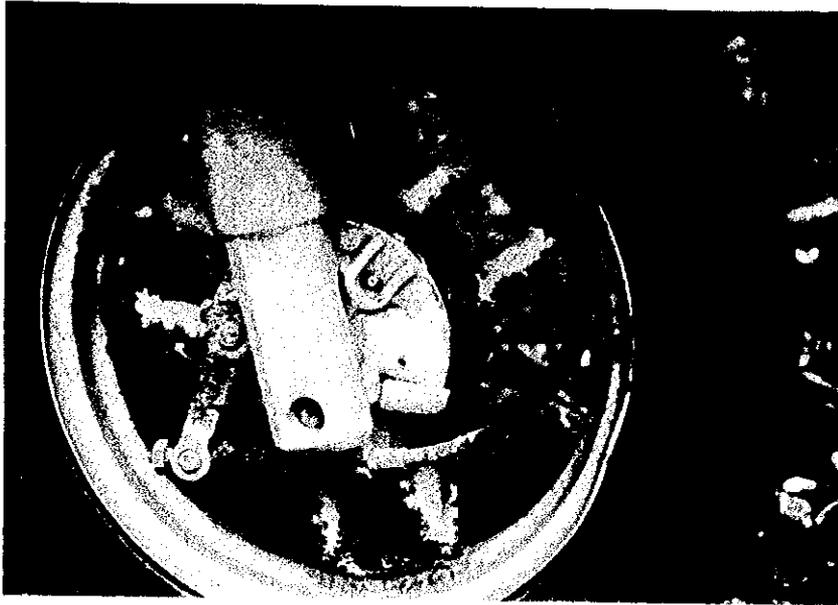
ザンビアとマラウィでは事故報告書のコピーを配り事故分析の自由討論（ブレーションストリーミング）を実施した後、グループの代表者が発表する形式で交通安全意識の昂揚を図ったが全員が参加することが可能であるこの方法は非常に有効である。ジンバブエでは時間のないこともあって日常の交通の中で心掛けていたりヒヤリとした体験をはなしてもらい、それに対して簡単にコメントをするスタイルをとった。この方法でも参加者の交通安全に対する意識は高まるようである。

このほかにビデオによる教材も有効であると考えられる。派遣国にはビデオデッキがあるので交通安全委員会の活動の様子をビデオにとり、それを他の国の隊員が見ることで大きな動機付けを与えることができるであろう。各国の交通安全委員会にその活動の様子をビデオに撮ってコンペを行うことができるのではないかな。

実技指導に対しては高い期待を寄せていることが感じられ、今後とも継続する必要がある。実技指導を受けた交通安全委員であれば初歩的な実技指導を他の隊員に行うことができるものもある。トレーナー制度を設けることも検討すべきである。

交通安全委員会の活動は7-1でも述べたように隊員の自主性を重んじ調整員の理解と教育的な指導があって可能なことである。隊員の自主性を育て成長させていくという積極的な取り組み方が必要である。

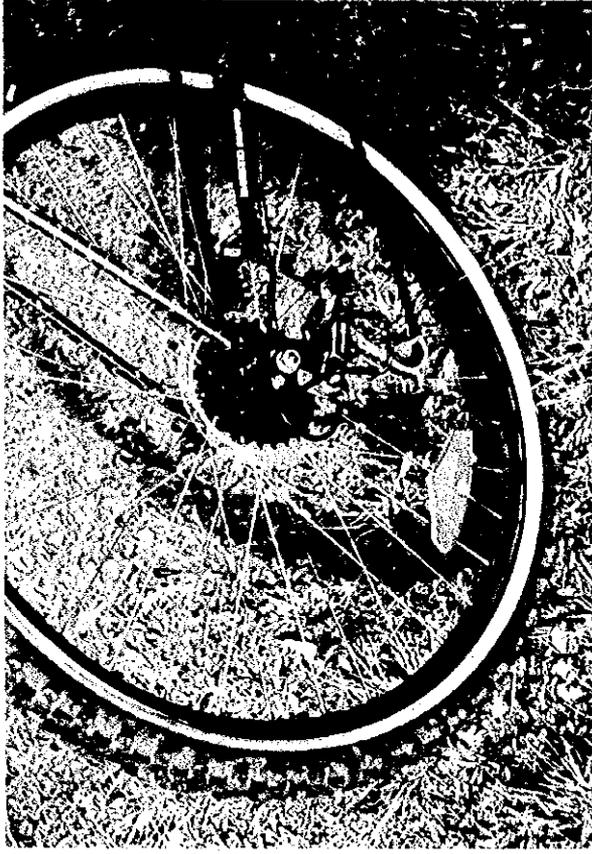
◆「塩害」によるホイール錆び（下写真も）（マーシャル）



ファイジー (スヴァ)



自転車整備講習会風景



側面に付けられた反射器



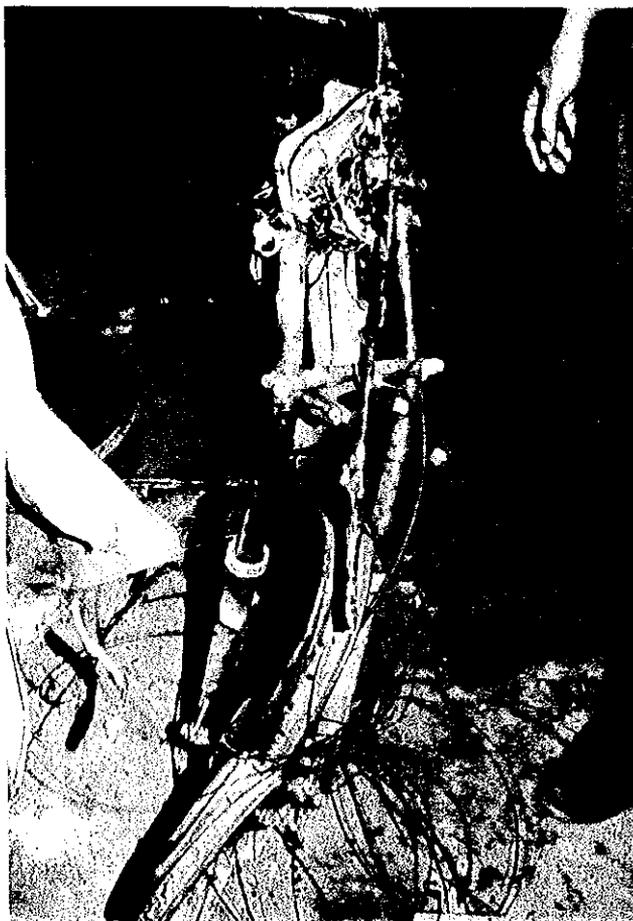
単車実技講習風景



単車実技講習風景

◇セネガル

→中口隊員の事故二輪車(ティエス所属プロジェクト車庫内に保管)



◇セネガル

→交通状況



JICA

