


No. 03

平成7年度
帰国研修員フォローアップチーム報告書

—交通警察行政研修コース—

平成7年10月

JICA LIBRARY

J 1130916(8)

国際協力事業団
国際協力総合研修所

16
F3
11C





1130916 [8]

序 文

集団コース「交通警察行政研修」は、昭和41年に第一回が始まり、今年で29年目を迎える。この間、昭和48年、49年と、連続して開催され、以後隔年実施となり、昨年で合計13回を数えた。参加国も51カ国、174人であるが、研修員を8名以上送り出している国は、 Bangladesh、インド、インドネシア、マレーシア、ネパール、パキスタン、フィリピン、シンガポール、スリ・ランカのアジア諸国である。

今般、当事業団は本研修に参加した帰国研修員に対するフォローアップ事業の一環として、平成7年7月16日から7月28日まで13日にわたり、ネパール及びマレーシアの2カ国を対象として、フォローアップチームを派遣した。

本報告書は、このフォローアップチームの調査結果の報告を取り纏めたものであるが、本書が交通警察行政分野における各国の実情、帰国研修員の活動状況及び本研修に係る要望等について、関係各位の一層のご理解を頂くための一助となり、今後の当該分野の研修員受入事業の改善に資することができれば幸いである。なお、今回の調査に当たり、多大のご支援、ご協力を賜った外務省並びに在外公館関係者各位、警察庁、その他関係各位に対して、心からお礼申し上げる次第である。

平成7年10月

国際協力事業団
国際協力総合研修所
所長 岩波和俊

ネパール



大蔵省対外援助局表敬

Mr. M. P. Ghimire, Joint Secretary

Foreign Aid Division, Ministry of Finance



ネパール警察本部長官表敬

Mr. M. L. Bohara, Inspector General of Police,

Police Headquarters

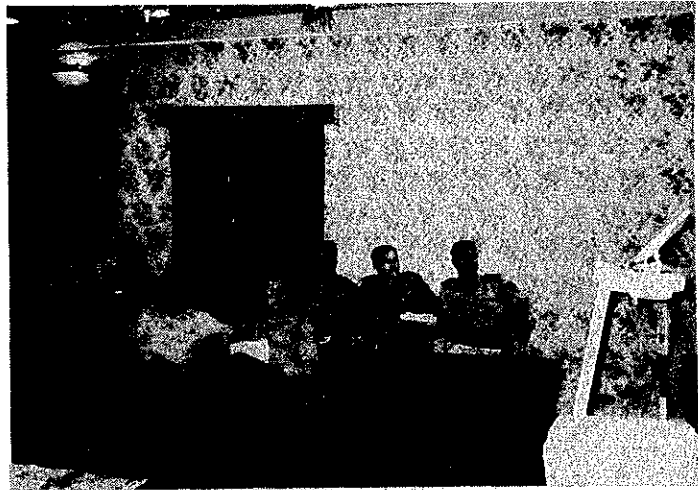
左から日本大使館 橋本書記官、Mr. Bohara

室城団長、今村団員、JICAネパール事務所 大野職員

帰国研修員との懇談会 (at Police Club)



「阪神大地震と交通規制」紹介 (at Police Club)



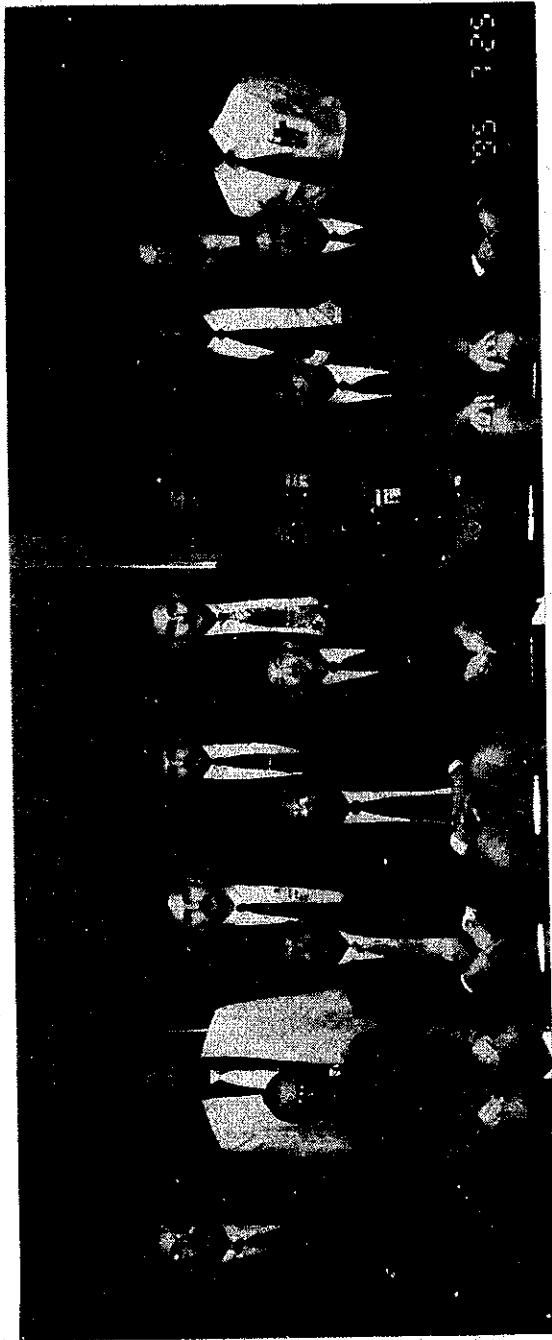
マレーシア

帰国研修員との懇談会 (at Regent III)

「阪神大地震と交通規制」紹介



懇談会出席者



KL警察交通部部長表敬、概要説明、施設見学 Mr. Kamaruddin Bin Alias



マレーシア警察庁交通部表敬

Mr. Dell Akbar B. Hyder Khan 交通警察次長より概要説明を受ける



右より 草野 忠征 JICAマレーシア事務所次長

今村 剛 団員

室城 信之 団長

Mr. Dell Akbar B. Hyer Khan (帰国研修員)

大久保 雅弘 日本大使館書記官

目 次

序 文

写 真

I. フォローアップ・チームの概要	1
1. 交通警察行政研修の概要	1
2. 派遣目的	1
3. 団員構成	1
4. 調査日程	2
II. フォローアップ・チームの調査内容	4
1. ネパールにおける調査内容	4
(1) ネパールの交通状況	4
(2) 帰国研修員からの要望聴取結果	6
(3) 主要面会者	8
2. マレーシアにおける調査内容	13
(1) マレーシアの交通状況	13
(2) 帰国研修員からの要望聴取結果	13
(3) 主要面会者	15
3. 講演「阪神大震災における交通規制」の状況	16
III. 今後の交通警察行政研修の在り方に関する試案	20
IV. 添付資料	22
1. クエスチョネア	22
2. 講演「阪神大震災と交通規制」	26

I. フォローアップ・チームの概要

1. 交通警察行政研修の概要

本研修は、当初、「コロombo計画等に基づき、被援助国とわが国相互の交通警察に関する重要な諸問題について、情報の交換、施策の検討等を行い、交通警察の進展を図り、もって関係各国の経済開発と民生の安定向上に寄与しようとする」ことを目的として開催された。その根本精神は、今日でも変わるところはないが、世界的にも先進的な位置を占めている日本の交通警察の技術を、発展途上国に移転するという色彩がより強くなっているのが最近の研修の実態である。

本研修は、第一回が昭和41年に12カ国から17名の研修員を招いて開催され、その後、昭和48、49年と連続して開催されてからは、隔年で実施されており、昨年で13回目となったものである。第2回までは、アジア地域を対象としたが、第3回以降は、全地域を対象としている。この間の受入れ研修員の数は、51カ国174名に上り、そのうちアジア地域が19カ国113名と最も多くなっている。また、第7回より参加資格要件を限定し、準高級待遇コースとしている。

なお、第13回研修は平成6年11月8日から、12月10日まで33日間開催されており、11カ国12名の研修員が参加した。

2. 派遣目的

帰国研修員及び同研修員所属機関等を訪問し、主として交通警察行政研修の成果が現地においていかに活用され、どのような効果をもたらしているかを調査・把握することにより、今後の同研修計画の策定に資することを目的とする。

3. 団員構成

団長	警察庁交通局企画課理事官	室城 信之
団員	警察庁交通局企画課係長	今村 剛
団員	国際協力事業団 国際協力総合研修所業務課	上條 三津代

4. 調査日程

日順	月日	曜	調査内容
1	7/16	日	東京発(11:00)・TG 641・バンコク着(15:30)
2	7/17	月	バンコク発(10:55)・TG 311・カトマンズ着(12:55) 14:00 Hotel Yak & Yeti 投宿 15:00 JICA事務所にて日程打合せ、現地事情ブリーフィング 16:00 大蔵省対外援助局表敬、 Mr. M. P. Ghimire, Joint Secretary Foreign Aid Division, Ministry of Finance 16:30 日本大使館訪問 石河正夫公使表敬
3	7/18	火	9:30 ネパール警察本部長官表敬 Mr. M. L. Bohara, Inspector General of Police, Police Headquarters 11:00 カトマンズ交通警察本部視察 運転免許事務所視察 JICA事務所主催昼食会 (at Bhanchha Ghar) 15:00 市内見学
4	7/19	水	9:30 帰国研修員との懇談会 (at Police Club) 11:00 「阪神大地震と交通警察」紹介 (-ditto-) 13:00 調査団主催昼食会 (at Hotel Everest) (出席者リスト別紙) 15:00 警察大学校訪問 Mr. G. P. Thapa, 警察大学校長 Senior Superintendent of Police 16:00 警察署視察 Gaushala Police Station (Ward Station) Durbar Marga Police Station (Area Station)
5	7/20	木	9:00 道路交通状況視察 (Khani Khola, Muglin Highway) パトロールカー 15:00 Traffic Check Point at Thankot, Napdhunga and Gajuri
6	7/21	金	9:30 JICA事務所へ報告 10:30 JICA無償資金協力プロジェクトによる橋梁建設工事見学 (Bagmati Bridge) 12:30 日本大使館主催昼食会 (at Hotel Soaltee) 19:00 Mr. Rohit Thapa主催夕食会 (ネパール・フォクダンス付)
7	7/22	土	13:55 カトマンズ発 TG 312・バンコク経由 22:10 クアラルンプール着 TG 419 23:30 Regent Hotel 投宿
8	7/23	日	休日

日順	月日	曜	調査内容
9	7/24	月	9:30 日本大使館表敬 11:00 JICA事務所打合せ 14:30 マレーシア警察庁交通警察部表敬 Mr. Dell Akbar B. Hyder Khan(交通警察次長) 19:30 JICA事務所長主催夕食会
10	7/25	火	10:00 帰国研修員との懇談会(at Regent III) 「阪神大地震と交通警察」紹介 12:00 調査団主催昼食会(at Regent III) (出席者リスト別紙) 14:30 KL警察交通部長表敬、概要説明、施設見学 Mr. Kamaruddin Bin Alias
11	7/26	水	9:00 交通管理学校訪問、概要説明、施設見学 Mr. Abd. Rahim B. Abdullah, 交通管理学校長 13:00 道路事情視察 KL→イポー→ベナン 移動 17:00 19:00 ベナン総領事主催夕食会(総領事公邸) 七海 祥朗総領事
12	7/27	木	道路交通状況視察(ベナン) 17:30 ベナン発SQ 193によりシンガポール経由にて帰路
13	7/28	金	7:05 成田着SQ 998

II. フォローアップ・チームの調査内容

1. ネパールにおける調査内容

(1) ネパールの交通状況

道路交通はネパール警察が管理し、監督している。交通規則の施行、交通規則違反の取締は警察が扱っている。同様な目的で、運輸部も下記で述べるとおり、1990年に強化された。警察本部の監督のもとに、地域警察本部があり、その下部組織として、県警察には交通課がある。郡警察にも独自の交通課はある。

交通管理は基本的には、運輸部がインフラ設備を運営、管理し、法整備を所管しているが、道路交通管理については警察が専管している。

現在の問題点は以下のとおりである。

- ・狭い道路： 道路網の全長は約9,470kmで、全車両台数は139,434台であり、その85%は、カトマンズ渓谷内の820kmの道路に集中している。道路は、かなり昔に計画、建設されたものであり、市街地には既に人が定住しており、新規に建設または拡張は極めて困難な状況だ。円滑な車両の流れはラッシュのピーク時には殆ど不可能となる。
- ・技術者の不足： 現在の警察官及び運輸部職員の要員は十分とは言えない。また現有の人材も適切に訓練を受けているとは言えない。
- ・非科学的道路設計： 現在の道路の曲がり角度と、道路の交差はずっと昔に設計されたもので、急カーブのため見通しが悪くなり、これが事故を増加させている。
- ・必要機材の欠乏： 交通警察の設備が整備されれば、業務能率に貢献するだろう。

下記の設備が必要とされる。

- －ローダー、クレーン
- －wheel lock, chain lock
- －レッカー車
- －汚染測定器
- －体積、重量測定器機
- －交通システム教育機材
- －交通警察用車両

- ・交通ルール無関心：歩行者、運転者ともに関心は低く、交通教育の徹底が必要。
- ・歩道：この国の50%の道路には歩行者用の歩道がないため交通に混乱を来す。このほか市街地でも横断歩道(zebra crossing)は十分にはない。
- ・運転者の教育不足：自動車学校が不足のためである。希望者はまず運転免許保持者から学ぶため、体系的な運転技術を習得していない。
- ・駐車場不足：十分な駐車場は無く、地下駐車場の確保も困難だ。
- ・のろのろ運転：低速の交通機関ーオートリクシャー、自転車、リヤカー等ーに未だに依存しているためである。
- ・野放し家畜：ヒンズウ国では牛は神聖なものとして扱われ、拘束されることは無い。そのため不必要な問題を道路交通システムに引き起こしている。
- ・公共設備の工事：政府各部局間での連絡調整が悪いため、電気、通信、下水、上水道の各部局は各自の都合に合わせて道路を掘り起こしている。
- ・物売り：道路脇に食料雑貨商、小売り店主が、露店、物売り台を出す。このため交通事故がしばしば引き起されている。
- ・交通信号設置：道路、交通信号が現在まだ不足している。街路には標識、信号の設置も十分でない。
- ・スペース不足：地理的特性のため、またずっと昔に建設された狭い道路と、計画性のない都市化により、急激な車両の増加は、道路交通管理を困難にしている。

ネパールに5日間滞在し、また、現地警察機関と接触した結果得たネパールの交通についての印象のうち特に強く印象に残った点は以下のものである。

- ・自動車、オートリクシャー、自転車(時には牛)が混在した交通になっている。それぞれが我れ先に通行しようとしており、かなり秩序が乱れている。
- ・歩行者が、車の途切れたときに道路の勝手なところを横断している。端的に言えば、歩行者無視の交通体系になっているようである。横断歩道等の交通安全施設の充実を図り、歩行者重視の交通体系を整えたとともに、運転者及び歩行者に対する交通安全教育の充実が必要である。
- ・警笛を鳴らす回数が非常に多い。日本では危険を知らせるために警笛を使用し、かつ、その使用回数も極めて少ないが、ネパールにおいては前車が停止しているとき、又は追越しの妨害となっているときなどに頻繁に使用するので、市中は極めてうるさい。

- ・特にオートリクシャーは黒い煙を排出しており、カトマンズの環境を悪化させている。排ガス規制自体は非常に厳しいのだが(基準に合致しない車は公共施設には入れない。)、改造して検査をとった後にまた元に戻ってしまうので結局意味がない。今後の課題である。

(2) 帰国研修員からの要望意見聴取結果

帰国研修員については、9名中6名(含む退職者1名)から、事前に送付した質問書の回答を入手すると共に、7月19日に4名の帰国研修員と懇談会を開催し、本研修に関する意見、要望等を聴取した。

以下はその要約である。

A. 研修の評価

「研修はどの点で有益だったか」

- ・個人的には行政能力の啓発――視野、見聞を広めた
- ・交通管理機器に対する知見を得た
- ・日本と言う先進社会の文化を知った
- ・罰金徴収手法を学び、これを導入した
- ・交通信号
- ・道路のマーキング手法
- ・学校での交通教育

「交通警察行政における日本とネパールの相違点は何か」

- ・ネパールはピグミー、日本は巨人
- ・日本は精巧な機械の国――訓練された人材、十分な予算、整った環境等の点で
- ・ネパールは組織も小さく、周囲の注目度も低く、提言もなかなか採用されない

「交通警察行政におけるネパールの主要問題点は何か」

- ・混沌たる交通状態chaotic traffic condition(全研修員の回答)
 - a. 道路：道路の長さ比べて、車が多過ぎる、特にカトマンズでは道路状態が悪い
道路が狭い。
 - b. 使い古した車、整備不良の車が多い
 - c. 交通管理がいまだに手動式である
 - d. 大衆の無関心
 - e. 駐車場不足
 - f. 運輸省(交通インフラ整備を担当する)の運営が非能率

- g. 訓練機関と交通機材が不足
- h. 大気汚染が著しく、また増加傾向にある
- i. 完備した自動車学校が少ない

B. 帰国研修員からの主な要望、意見及びそれに対する所見

・本研修が、インフラ基盤が不備であり資源も乏しい、発展途上国の混沌とした交通状況に焦点を当てたものであることを期待していた。我々は、最小の資源で最大の努力をすることが求められている。この点で、インドやバングラデシュなどの近隣の南アジアの国などは、ネパールと共通する問題を抱えており、話を聞いても参考になるが、例えば、ブラジルなど交通事情が全く異なる国の話は、余り参考にならない。事情の似通った国を集めて研修を行ってほしい。

→現在は世界中から研修員を集めており、確かに指摘されるような問題もあるが、事情の異なる国の話を聞くことも大いに参考になるとも考えられる。ただし、一口に発展途上国といっても、その発展の程度にはかなりの開きがあるため、現在の行っているようなすべての国に対して一律の研修内容でよいのかを検討する必要がある。

・現在は、研修員の数は1国につき1名であるが、これを2名にしてほしい。研修期間中に相互に知識の補完ができるし、自国の事情についてディスカッションもできる。

→1国の研修員の数を増やすことは研修国の減少につながることになり、容易には実現できないのではないかと。

・研修旅行で関西のほかに広島へも行きたい。

→予算、日程の問題があるが、他国の研修員からも同様の意見が出ていることもあり、前向きに検討していきたい。

・ネパール警察では、交通警察行政研修のほかにどのようなコースがJICAによって開催されているのかを知る機会が非常に少ない。

→JICA事務所はいつでも問い合わせにはオープンである。事務所と積極的にコンタクトを採り、研究するようアドバイスした。(上條氏)

・日本での研修の成果がネパールにおいて活かされるように、モノの援助もお願いしたい。

→どこまで可能なのか分からないが、可能な範囲で対処したい。

C. 帰国研修員の処遇

本件分野の帰国研修員は、準高級コースであり、警察の幹部から選抜されることもあり、帰国後も、所属先での評価が高く、高位に昇進して行くのが一般的である。

本件コース帰国研修員は1965年以降で9名いるが、4名が退職し、そのうち1名は警察庁長官の職を最後に退職し、駐箚ビルマ大使を経て国会議員を拝命している。残り5名の現職者の中には、現警察庁長官(45才)がいる。他の4名も重要なポストにある。詳細は帰国研修員名簿参照。

(3) 主要面会者

7月17日(月)

大蔵省対外援助局

Mr. M. P. Ghimire, Joint Secretary

Foreign Aid Division, Ministry of Finance

本研修コースが、隔年実施であるのは残念であるが、確実に1名は受入れて頂きたい。ネパールでは訓練施設も十分にはなく、交通警察の教育は緊急課題である。研修の結果には私も満足している。予算の不足のため必要機材も不備なため研修の成果を十分に活用できないのは残念である。帰国研修員に面接するそうだが、1966年以来研修員を送っているため、かなり時間差がある点に留意して、慎重に調査願いたい。私自身、1993年に「無償資金協力事業紹介セミナー」に参加し、国際協力総合研修所で研修を受けた。

調査団もネパールからの確な研修員が送出されていることを感謝した。

7月18日(火)

ネパール警察長官

Mr. M. L. Bohara, Inspector General of Police

Police Headquarters

自身も本コース研修員(1966年度)として、来日した経験がある。ネパールでは交通警察の教育は最重要事項であるので、今後もより多くの研修員を受入れをお願いする。今回の調査団のネパール訪問は、滅多にない機会であり、必ず今後の研修に役に立つと思われる。ネパールは資源に乏しく、インフラ基盤の未整備な途上国であるから、最小の資源を最大の努力によって活用することを求められている。研修のプログラムもこの点に焦点を当てて組んでほしい。

カトマンズ交通警察本部

Mr. Rohit Thapa,

カトマンズ警察本部長

1994年度の研修員で、本調査団とも面識があり、空港に出迎えてくれた。

カトマンズ市内は、道幅は狭く、標識・標示も十分ではない。警察は交通管理には責任を負うておらず取締りが主たる任務であるのが、日本と異なる点だ。

日本での研修は有意義だが、ネパールには同等の設備を用意することができず、直ちには研修の成果を実現できないのが問題である。また、内部での問題だが、折角研修に参加しても、交通部門に戻ってこないこともあり、この点が改善されればネパールにとってもより有益となるだろう。

7月19日(水)

警察大学校

Mr. G. P. Thapa, 警察大学校副校長

目下、日本から5名の青年海外協力隊員が、警察大学校で教えている。彼等は本校にとっては重要な人材であるから、今後も継続して隊員の派遣をお願いしたい。

カトマンズ市内警察署

Gaushala Police Station (Ward Station)

Durbar Marga Police Station (Area Station)

(管内の警察事情につき説明を受けた。)

ネパール国 主要面会者リスト

I. Ministry of Finance

1. Mr. S. M. Shresta, Under Secretary
2. Mr. Madhab P. Ghimire, Joint Secretary, Foreign Aid Co-ordination Division
3. Mr. L. S. Ghimire, Section Officer

II. Ministry of Foreign Affairs

1. Mr. Janak B. Singh, Joint Secretary
2. Mr. H. B. Thapa, Under Secretary

III. Police Headquarters

1. Mr. Moti Lal Bohala, Inspector General 帰国研修員
2. Mr. Pradeep Shamshre Rana, Deputy Inspector General 帰国研修員
3. Mr. K. M. Shresta, Deputy Inspector General
4. Mr. Roop Sagar Moktan, Senior Superintendent of Police 帰国研修員
5. Mr. Rohit Thapa, Superintendent of Police 帰国研修員
6. Mr. D. Subedi, Deputy Superintendent of Police
7. Mr. Sudip Acharya, Inspector, Valley Traffic Police office
8. Mr. Khadga Jeet Baral, Ex-inspector General 帰国研修員

IV. National Police Academy

1. Mr. G. P. Thapa, Senior Superintendent of Police

V. Nepal-Japan Students and Trainees Club (NJSTC)

1. Dr. P. R. Sthapit, Secretary, NJSTC

VI. 在ネパール日本大使館

1. 石河 正夫 公使
2. 印藤 久喜 一等書記官
3. 佐藤 富雄 二等書記官
4. 橋本 進 二等書記官

VII. JICAネパール事務所

1. 渡辺 正夫 所長
2. 村上 博 次長
3. 大野 ゆかり 所員
4. Mr. Madhav Khadka, Senior Programme Officer

VIII. 新バグマティ橋建設プロジェクト(無償資金協力)

1. Mr. Indu Sharma Dhakal, Project Manager
2. Mr. Katsuyosi Tanabe, Project Manager, Obayashi Corporation
3. Mr. Mineo Fujikawa, Resident Engineer, Nippon Koei Co., Ltd.

「交通警察行政研修」帰国研修員名簿

ネパール

No.	氏名、年齢(現在)	参加時役職	調査時役職	所属先住所	参加年度
1	Mr. Gyanendra B. Mahat	Superintendent of Police Commandant Regional Police Training Center	PKOとしてユーゴスラヴィア に派遣され帰国直後でありア ンケート回答なし、面会不能		1994
2	Mr. Rohit Thapa (41)	Superintendent of Police Traffic Police Office	Superintendent of Police Valley Traffic Police Office	Ramshaha Path, Kathmandu Tel: 227338	1988
3	Mr. Roop Sagar Moktan (39)	Senior Superintendent of Police Regional Police Unit Office	Senior superintendent of Police Regional Police Unit Office	Dhaulagiri Zone, Baglung, Tel: 068-20099	1986
4	Mr. Pradeep Shamsher J. B. Rana (49)	Duputy Superintendent of Police Nepal Police Force	Regional Police Chief of Eastern Regional Police Office, Deputy Inspector General of Police	Rani, Biratnagar Tel: 25001/27592 /25375	1984
5	Mr. Tika Ram Subedi (54)	Inspector of Police Police Headquarters	Retired at the post of Superintendent of Police		1978
6	Mr. Hiranya Prakashdhar	Inspector Police Nepal Home Ministry	Retired Present post: Managing director, Shigatse Carpet Pvt. Ltd. アンケート回答なし		1976
7	Mr. Chandra Prakash Deoja (51)	Deputy in charge of Metropolitan Politan (Traffic) Office	Retired		1974
8	Mr. Moti Lal Bohara (45)	Inspector, Central Traffic Police Office	Chief of Nepal Police Inspector General of Police ネパール警察庁長官	Police Headquarters Naxal, Kathmandu Tel: 4-12737 4-11618	1973
9	Mr. Khandga Jeet Baral (63)	Police Officer	ネパール警察庁長官を最後に 退官、後ビルマ駐劄大使を経 て国会議員を拝命	自宅: Maharajagant, Kathmandu Tel: 412926	1966

調査団主催昼食会出席者リスト

日 時：1995年7月19日

12:00～

会 場：Hotel Everest, Kathmandu, Nepal

I. Ministry of Finance

1. Mr. S. M. Shrestha, Under Secretary
2. Mr. L. S. Ghimire, Section Officer

II. Ministry of Foreign Affairs

1. Mr. J. B. Singh, Joint Secretary
2. Mr. H. B. Thapa, Under Secretary

III. Police Headquarters

1. Mr. M. L. Bohala, Inspector General
2. Mr. P. S. Rana, Deputy Inspector General
3. Mr. K. M. Shrestha, Deputy Inspector General
4. Mr. R. S. Moktan, Senior Superintendent of Police
5. Mr. R. Thapa, Superintendent of Police
6. Mr. D. Subedi, Deputy Superintendent of Police
7. Mr. S. Acharya, Inspector
8. Mr. K. J. Baral, Ex-inspector General (Ex-participant)

IV. Nepal-Japan Students and Trainees Club (NJSTC)

1. Dr. P. R. Sthapit, Secretary, NJSTC

V. Embassy of Japan

1. 佐藤 富雄 二等書記官
2. 橋本 進 二等書記官

VI. JICA Nepal Office

1. 村上 博 次 長
2. 大野 ゆかり 所 員
3. Mr. M. Khadka, Senior Programme Officer

VII. 調査団

1. 室城 信之 (団 長) 警察庁 交通局 交通企画課 理事官
2. 今村 剛 (団 員) 警察庁 交通局 交通企画課 係 長
3. 上條 三津代 (団 員) 国際協力事業団 国際協力総合研修所 業務課

2. マレーシアにおける調査内容

(1) マレーシアの交通状況

- ・過去20年間にわたる活発な工業化を契機とした急激な都市化のため、特に車両を使用しての陸上交通が、自動車の台数において、1971年には730,035台(自動車1台当たり12.51人)であったのが、1993年には6,712,479台(自動車1台当たり2.84人)へと増加した。一方道路の長さも1977年に11,062kmであったのが、1994年には59,796kmとなった。国民一人当たりの所得の向上は、大多数の国民の購買力を増加させ、その結果、個人所有の自動車台数の増加に大いに貢献した。しかしながら、道路網及びインフラ基盤の整備は自動車道路の増加を伴わなかったため、交通混雑、駐車場不足、交通事故率の増加、大気汚染等の喜ばしからざる交通問題を引き起こすこととなった。
- ・道路交通事情は日本と類似しており、発展途上国の中でも相当進んでいると思われる。渋滞が深刻な問題となりつつあることも昨今の日本の状況と同じである。
- ・二輪車のマナーが悪く、他の自動車の両脇を追い越していったり、夜間にはいわゆる暴走族が出没したりしている。マナーの向上のためには、新運転免許取得者だけでなく、既に道路交通の場にいる運転者に対しても教育を施していく必要がある。
- ・交通管制システムは一応完成しているのだが、事前の調査が不十分であったせいか、実際に運用してみたところ大混乱を来し、現在は運用を停止しているとのことであった。渋滞時などは信号機の表示にかかわらず、警察官が手信号により車を流しているが、はたしてこれが最も効率のいい方法であるのか、はなはだ疑問である。将来的には、やはり交通管制センターによらなければならないのではないかと。

(2) 帰国研修員からの要望聴取結果

帰国研修員については、8名中5名から事前を送付した質問書の回答を入手するとともに、7月25日に4名の帰国研修員とマレーシア交通警察幹部職員(退職した帰国研修員を含む)及びマレーシア人事院職員と懇談会を開催し、本研修に関する意見、要望等を聴取した。

マレーシアにおいては、基本的な交通環境整備は終了しており、日本の交通管制システムや交通取締り及び交通事故事件捜査に使用するための最新の機器について関心があるようであった。実際にマレーシアの街頭に立ってみても、交通の状況は日本と非常に似通っており、現在の日本の交通管理技術を移転することの意義は非常に高いのではないかと印象を受けた。

以下は本研修についての意見及び要望聴取の結果である。

A. 研修の評価

「研修はどの点で有益だったか」

- ・行政能力の啓発
- ・研修員同士及び講師との強い友情を育めた
- ・新知識を得た
 - 機材 夜光塗料を塗布した衣類、用具、コンピューター化した交通信号
 - 技術 交通規制するためのオートバイの運転方法
 - 行政 交通違反者の取扱一点数制度

* 点数制度については、研修員の帰国直後に、政府において導入を検討され、10年
がかりで採用されたが、今もって十分に活用されているとは言えない。しかしシ
ンガポールでは、同期研修員の提言が即座に採用され、現在成功裡に運用されて
いるとのコメントがあった。

「交通警察行政における日本とマレーシアとの主要相違点は」

- ・日本の交通警察の使用機材は、マレーシアのより更に精密であるため、事故の調
査、取締りが敏速に処理されている。しかし、現在(1995)、マレーシアも同様の
性能を持つ機材を、導入しつつある。また、そのための職員訓練も行っている。
- ・殆ど相違はない。
- ・80年代(研修参加当時)日本は、マレーシアより遥かに先進国であり、コンピュー
ターの使用も一般化しており、規制の面ではかなりの相違があった。

「マレーシアの主要問題点は」

- ・マレーシアの交通警察は、その機能を強化する方向で拡張している。1990年以降
行政面での各種の改革がなされている。目下、緊急の問題はない。

B. 帰国研修員からの主な要望・意見及びそれに対する所見

- ・交通管制センターの見学は非常に興味深かった。日本の交通管制技術について
もっと紹介してほしい。(ただし、マレーシアにおいては、信号器の設置等の交
通規制は市当局が行っており、警察は取締りのみを行っているため、同じシステ
ムを導入することはできない。)

・マレーシアでは高速道路警察隊(警察庁直轄)が発足してから日が浅く、日本の高速道路警察隊について勉強したい。(特に災害時のレスキュー活動に興味があるようであった。)

→前向きに検討したい。

・一般の交通課で1日ないしは2日の研修を入れてほしい。

→警視庁等と連絡をとらなければならないので即答しかねるが、検討したい。

・ステレオカメラやオービスなど最新の機器についての紹介をお願いしたい。

→可能な部分とそうでない部分とがあるが、検討したい。

・2年に1回交通警察全般にわたる研修を行うよりも、取締り、法律、管理等の各側面からよりの絞った研修を1年に2回開催する方がいいのではないか。

→研修実施方法の根幹にわたる部分なので、慎重に検討したい。

C. 帰国研修員の処遇

帰国研修員数は1966年以降8名。今回、1976年度以降の研修員には連絡が取れた。所属先での評価は高く、帰国後も重要なポストに着くのが一般的である。警察庁長官(1976年度)を最後に退官した研修員は、退職後に民間会社の経営者となっている。帰国後の定着率は掴んでいない。詳細は帰国研修員名簿参照。

(3) 主要面会者

7月24日(月)

マレーシア警察庁交通部表敬

Mr. Dell Akbar B. Hyder Khan

部長出張・不在のため次長(帰国研修員)と面談。

7月25日(火)

クアラルンプール市警察交通部表敬

Mr. Kamarddin Bin Alias Mohamad(帰国研修員)

7月26日(水)

マレーシア交通管理学校視察

Mr. Abd. Rahim B. Abdullah(交通管理学校長)

(上記3カ所において、現在の交通状況についてブリーフィングを受けた。)

3. 講演「阪神大震災における交通規制」の状況

7月19日にカトマンズのポリス・クラブで、7月25日にクアラルンプールのホテル・リージェントで、室城団長により「阪神大震災における交通規制」と題した講演が行われた。スライドを用いた30分にわたる講演の後、震災発生直後の現地の様子を収録したNHKのビデオの上映及び質疑応答が行われ、全体では約1時間程の内容となった。カトマンズでは約50名、クアラルンプールでは約25名の聴衆が集まった。

災害時における交通規制の問題は、両国共に高い関心を集めた。ネパールでは、インフラ基盤の点での日本との格差、被害の様相の差のほうがより強烈な印象を与えたようだ。マレーシアの場合は、インフラ基盤の差がないため、ストレートに自国でも起こり得る問題として、強い共感と呼んだ。次回のカリキュラムに入れるべきとの意見があった。

マレーシア国 主要面会者リスト

I. Public Service Department

1. Mr. Zulkifli Rahmat, Assistant Director

II. Royal Malaysia Police, Traffic Department

1. Mr. Dell Akbar B. Hyder Khan, 警察交通副長 帰国研修員
2. Mr. Kamaruddin Bin Alias, 帰国研修員
Head of Internal Security and Police Order Department, Kuala Lumpur Contingent Police Hdq.
3. Mr. Mohad Hashim Bin Mohamad, 帰国研修員
Deputy Officer in charge of the Selama Police District
4. Mr. Mohamad B. HJ. Abdullah, 交通警察副長(実務)
5. Mr. Abuhan Hassan, クアラルンプール交通警察長
6. Mr. Abd. Rahim B. Abdullah, 交通管理学校長
7. Mr. Acryl Sani B. Hj. Abdulah Sani, 交通警察副長(法律)
8. Mr. Mohd. Rani, Head of Internal Security & Public Order, Pahang Contingent Police Hdq.
9. Mr. Tun Hizan, Head of Investigation, Kuala Lumpur

退職者

10. Mr. Mohd Noor Bin Khamis, 帰国研修員
マレーシア警察庁長官を最後に退職 現在会社自営
11. Mr. Nor Bin Bashah, 帰国研修員
20年の警察勤務後51才で1992年退職 現在会社自営
12. Mr. Low Yew Hong, 帰国研修員
1985年退職 現在会社自営 (Road Security Facilities & Administration Course)

III. 在マレーシア日本大使館

クアラルンプール

1. 宮川 真喜雄 総括参事官(政務)
2. 大久保 雅弘 二等書記官
3. 松永 大介 経済部長

ペナン

1. 七海 祥朗 総領事
2. 楠木 博美 副総領事

IV. JICAマレーシア事務所

1. 水田 加代子 所長
2. 草野 忠征 次長
3. 山田 好一 次長

懇談会及び昼食会出席者リスト

日時：1995年7月25日 10:00～13:00

会場：Regent III (Hotel Regent)

I. Public Service Department

1. Mr. Zulkifli Rahmat, Assistant Director

II. Royal Malaysia Police, Traffic Department

1. Mr. Dell Akbar B. Hyder Khan, 警察交通副長 帰国研修員
2. Mr. Kamaruddin Bin Alias, 帰国研修員
Head of Internal Security and Police Order Department, Kuala Lumpur Contingent Police Hdq.
3. Mr. Mohad Hashim Bin Mohamad, 帰国研修員
Deputy Officer in charge of the Selama Police District
4. Mr. Mohamad B. HJ. Abdullah, 交通警察副長(実務)
5. Mr. Abuhan Hassan, クアラルンプール交通警察長
6. Mr. Abd. Rahim B. Abdullah, 交通管理学校長
7. Mr. Acryl Sani B. Hj. Abdulah Sani, 交通警察副長(法律)
8. Mr. Mohd. Rani, Head of Internal Security & Public Order, Pahang Contingent Police Hdq.
9. Mr. Tun Hizan, Head of Investigation, Kuala Lumpur

退職者

10. Mr. Mohd Noor Bin Khamis, 帰国研修員
マレーシア警察庁長官を最後に退職 現在会社自営
11. Mr. Nor Bin Bashah, 帰国研修員
20年の警察勤務後51才で1992年退職 現在会社自営
12. Mr. Low Yew Hong, 帰国研修員
1985年退職 現在会社自営 (Road Security Facilities & Administration Course)

III. 在マレーシア日本大使館

クアラルンプール

1. 大久保 雅弘 二等書記官

IV. JICAマレーシア事務所

1. 水田 加代子 所長
2. 草野 忠征 次長
3. 山田 好一 次長

V. 調査団

1. 室城 信之 (団長) 警察庁 交通局 交通企画課 理事官
2. 今村 剛 (団員) 警察庁 交通局 交通企画課 係長
3. 上條 三津代 (団員) 国際協力事業団 国際協力総合研修所 業務課

「交通警察行政研修」帰国研修員名簿

マレーシア

No.	氏名、年齢(現在)	参加時役職	調査時役職	所属先住所	参加年度
1	Mr. Kamaruddin Bin Alias (47)	Chief Traffic Police Kuala Lumpur City, Malaysia	Head of Internal Security and Police Order Dept. Assistant Commissioner of Police Kuala Lumpur Contingent Police Headquarters	Jalan Hang Tuah, 50560 Kuala Lumpur, Malaysia Tel: 2415522	1994
2	Mr. Mohad Hashim Bin Mohamad (45)	Traffic Chief for the State of Selangor, Malaysia	Deputy Officer in charge of the Selama Police District	IBU Pejabat Polis Daerah Selama, 34100 Selama, Perak, Malaysia	1990
3	Mr. Dell Akbar B. Hyder Khan	Deputy Officer in charge of Traffic, Royal Malaysia Police	Superintendent of Police アンケート無回答	Bukit Aman, Kuala Lumpur	1982
4	Mr. Nor Bin Datuk Bashah (54)	Police Assistant Statistics Royal Malaysia Police	Left police service in 1992 on optional retirement after 20 years service, and now involved in own business.		1978
5	Mr. Mohd Noor Bin Khamis (64)	Chief of Traffic Police Inspector General of Police	Retired Commissioner of Police (Director of CID)		1976
6	Mr. Sabapathy Arumugam	State Traffic Officer Kota Bharu	アンケート無回答		1973
7	Mr. Bin Mohamed Noor Mansor	Officer in charge of Police	アンケート無回答		1966
8	Mr. Ibrahim Bin Abu Baker	Traffic Officer	アンケート無回答		1966

Road Safety Facilities & Administration Course

1	Mr. Low Yew Hong, Kmn, Amn (65)	Assistant Commissioner of Police Police Royal Malaysia Police	Managing Director, MNK Enterprise (Civil Employment Agency) retired from police in 1985	500-1-7 Wisma Indah jalan Tun Razak, 50100 Kuala Lumpur.	1981
---	---------------------------------------	--	---	---	------

III. 今後の交通警察行政研修の在り方に関する検討

今回最も強く感じたことは、発展途上国と一口にいってもその発展段階は様々であり、同じ内容の研修を実施することが妥当であるかをもう一度検討する必要があるのではないかということである。マレーシアなど先進国入りを目指して現在急速な発展を遂げている国にとっては、日本の抱える交通管理上の諸問題は自国の近い将来の問題となりうるので、これらに関する解決策を提示することは相当程度の意義があるものと思われる。しかし、ネパールのように発展途上国の中でも更に発展の遅れた国にあっては、現在の日本の抱える諸問題は極めて遠い将来の課題にすぎず、より初歩的な段階の交通管理のノウハウの方が必要ではないかと思慮される。

上記の事情を考慮し、本研修を研修参加国にとってより意味のあるものとするために、何らかの方法によりそれぞれの研修参加国のレベルにあった内容の研修を実施していかねばならないと思われる。

カリキュラム(案)

1. 開講式、日本の警察制度
2. 日本の交通警察制度の沿革、交通安全教育と交通安全運動
3. カントリーレポート1
4. カントリーレポート2
5. 交通指導取締りの実際、右関連視察(交通機動隊等)
6. 運転免許制度と運転者対策、右関連視察(運転免許センター)
7. 交通規制の実態、右関連視察(標識・標示製造会社)
8. 安全運転中央研究所
9. 交通管制システム、右関連視察(交通管制センター)
10. 高速道路の交通警察、右関連視察(高速道路管理室)
11. 交通事故事件捜査、右関連視察(科学警察研究所)
12. 交通事故統計
13. 1日警察署研修
14. 日本の交通警察の歩み(2コマ)
15. 警察大学校表敬、皇宮警察表敬
16. 研修旅行1(大阪泊)
17. 研修旅行2(広島泊)
18. 研修旅行3
19. 閉講式

主な変更点

1. カントリーレポートを研修の最初の段階で行うこととした。(研修員からの要望を踏まえたものである。)
2. 交通警察の本来の領域に研修を絞ることとし、連絡の構造、自動車の保険等を取りやめた。
3. 日本の交通警察がたどってきた過去の歴史をトレースすることが発展途上国に資すると考え、これに2コマを当てることとした。
4. 研修旅行先に広島を加えた。(大阪を削除する。)
5. 講義の内容に対応する視察を多く取り入れた。(内容的に重複する可能性があるもの、直接は交通警察の業務と関係ないものは除いた。)
6. 警察署における1日研修を採用した。(実際には前日の午後とあわせて1日半程度が適当と思われる。)

QUESTIONNAIRE
TO THE FORMER-PARTICIPANTS OF THE SEMINAR ON TRAFFIC POLICE ADMINISTRATION

We greatly appreciate your cooperation in answering the following questions. Your cooperation will assist us in making further improvements to the Seminar. (Please typewrite or write clearly in block letters.)

1. Full Name:

2. Age:

3. Home Address and Phone Number:

4. Year of Participation:

19

5. Occupation:

1) Office Name

2) Office Address and Phone number

3) Present Post

4) Present Job Description (in brief)

6. How did you hear about the Seminar?

7. How were you nominated?

8. Provide any comments on the nomination procedure?

9. Evaluation of the Seminar you attended.

1) Has the Seminar proved to be beneficial to you or to your organization?

- Very beneficial
 - Beneficial
- (A) in the management of the traffic police
 - Yes No
 - (If yes, please explain how)
 - (B) in application of new equipment,
 - Yes No
 - (If yes, please explain how)
 - (C) others (explain briefly)

Not so useful (Please explain why)

Not useful (Please explain why)

2) Please provide a brief comment on whether the Seminar met your expectations.

3) What did you find most impressive while staying in Japan for the Seminar? (Any matters regardless of lectures, technical visits etc.)

4) What are some of the significant differences in the Traffic Police Administration between your country and Japan?

10. Do you have any proposals or ideas for further improvement of the Seminar? Attached is a copy, for your reference, of the Seminar Programme for the F. Y. 1994.

1) duration :

2) subjects and / or contents:

3) ratio:

lectures:

country report presentation by participants:

technical visits to traffic police related facilities:

trip to Osaka, Kyoto areas:

4) places to be visited:

5) presentation of country report by participants (time allocation, volume of report in number of pages etc.)

6) participants to be invited (rank, country, number of person etc.)

7) total number of participants:

8) any other comments:

11. Evaluation of achievement on the Seminar:

Who will evaluate the result of your training in Japan?

Who? _____ no evaluation

How? by interview
 by written report

in another way (Please explain briefly)

12. Major issues

Please briefly outline the current major issues / problems which you have considered the most critical with your job at present?

13. Any request and follow-up services you expect from JICA,

- Information concerning the latest technology
 - Equipment
 - Re-training
 - Others
- any comment?

Thank you for your kind cooperation

Traffic Management for Great Earthquake

1 Damage by Hanshin-Awaji Earthquake

- ① Damage to Road
- ② Damage to Traffic Signal etc.
- ③ Damage to Drivers' Licensing Center

2 Traffic Management for Hanshin-Awaji Great Earthquake

- ① Grasp the Actual Condition
- ② Restrict Passage of General Vehicle
- ③ Countermeasure for Damaged Traffic Signal
- ④ Remove Objects Obstructing Traffic
- ⑤ Countermeasure for Traffic Accident
- ⑥ Passage of Urgent Vehicle
- ⑦ Wide Range Traffic Control
- ⑧ Substitute Transportation

3 Pending Problem and Countermeasure

- ① Restoration of Road Traffic
- ② Fundamental Law for Measure Against Disaster
- ③ Emergent Rescue Force

1. Damage by the Hanshin-Awaji Great Earthquake

日本地図

About 5:46 in the morning on 17th January of this year, a big earthquake happened at Awaji-island, next to Kobe city. Kobe is the 6th largest city in Japan.

TIMEの地図

The scale of quake was 7th grade by the Japanese version of Richter Scale. The quake attacked Kobe and gave violent damage to the city.

被害データ

The number of building lay in ruins was over 180 thousands, heavily damaged spots of road was about 380. The dead were about 5,500 and the injured were 33,000. The number of temporarily homeless people was 327,000. And it gave great damage to the lifeline such as water and electricity supply. The houses without water supply were 1.2 million. No electricity supply were 2.6 million. No city gas, namely natural gas for cooking and heating were 870 thousand. Telephone cut off were 67 thousands lines. In Japan, the quake was second to the Kanto Great Earthquake, which happened at Tokyo in 1923, 72 years ago and killed 143,00 persons.

① The damage to road

道路地図

Orange colour lines are expressway. Violet colour lines are ordinary road, National route No.2 and No.43.

In Japan, almost all the expressway through cities are constructed overhead above ordinary road. So, by the earthquake, all the expressways were given great damage. Meishin Expressway fell down on below road and the polls which sustained the expressway were bent.

700M倒壊

Hanshin Expressway also fell down about 700 meters and other 17 spots of the expressway were destroyed. 230 out of 700 polls of Hanshin Expressway had damage. Complete repairs of these roads will be finished in two years. We had expected that in emergency, an expressway would work as the route for urgent transportation. But, in fact, because almost all the expressways were broken, all the cars including urgent vehicles couldn't help going through the ordinary road. But ordinary roads were also given great damage.

道を塞ぐビル

Not only the damage of roads themselves, but also buildings along the road fell down to the road and they disturbed the traffic. Complete repair of National Route 2 and 43 will be taken another 1 year.

道路地図 (再度)

In Kobe, mountains are near seashore and the national route 2 is the only one which connects east with west. Therefore, after the quake, all cars concentrated on the national route 2 and heavy traffic jam happened.

② The damage to traffic signals and so on

溶けた信号

About the signals, because of the network of electricity were given damage by the earthquake and because of the fire occur near intersection 955 signals couldn't be used. But to our relieves, people obey the signals in such a special situation. Of course, our traffic control center was given the great damage and it is not completely repaired yet.

③ The damage to Driver's License Center

In Japan, 68 million drivers are registered and administered by computers, and the quake also gave the damage to the licence Center in Hyogo Prefectural Police.

免許センター

Computer was out of order and driving test course was destroyed. In Japan all drivers must renew their licences every 3 or 5 years, but by the earthquake they couldn't apply the renewal within deadline, so we made the law which enable all the licences of drivers in Hyogo Prefecture to extend several months without procedure. In addition to that, we offer the special re-issue service to the residents who lost their driver's licences. Because driver's licence plays the important role of ID card in Japan.

2. Traffic Management for Hanshin-Awaji Great Earthquake

At the earthquake, traffic police has the important role to secure the urgent routes and make the passage of urgent vehicles smooth. But, because we couldn't help carry out the urgent rescue actively and a great many traffic facilities were given great damages, it was very difficult to make the proper measure in response to the changeable situation.

道路地図

① Grasp the actual condition

To collect the information about damage of roads and grasp the actual condition or situation is the base of the measure against disaster. We made the great efforts to collect the information about traffic situation by patrol cars, traffic watch cameras and helicopters. And information from related organizations was also very important. Through these activities, we found some problems. The biggest problem is concerning the priority of police activities. Just after the quake, patrol car in charge of collecting information and reporting, received the request from the residents to rescue their families buried alive. Patrol officers were not able to ignore those requests. So we couldn't collect enough information of traffic situation in first stage.

② Restrict Passage of General Vehicles

In addition to grasping the actual situation, traffic regulation is necessary in the damaged area.

In the damaged area, the available roads are limited because of the destruction of roads. There were many cars which refugees or their relatives drive. In the first stage, almost all policemen were engaged in the rescue of the injured, so heavy traffic jam happened. In case of the National Route 2, it took 7 or 8 hours to go from the border with Osaka Prefecture to Kobe City Hall, while usually taken only 2 hours.

Police had to restrict the traffic to secure the urgent routes in order to support the operation for rescue.

Hyogo Prefectural police and neighboring prefectural police control traffic in the damaged area, and offer traffic information under the directions of National Police Agency. And the Road Traffic Information Center offers information about traffic obstacles and detours. All drivers could easily get such information by radio or television. But we couldn't prohibit people who enter into the damaged area to ask after their relatives or carry necessary goods for them.

Hyogo Prefectural Police did its best to control the traffic in the damaged area, but as I said before, it was difficult to intercept the flow of traffic perfectly, because almost all police officers were busy in saving people's lives.

紙芝居①～⑥

I will explain the process of traffic jam after earthquake.

- ① Earthquake strikes the city. Buildings, roads and traffic signal were broken.

- ② Police officer come to control the traffic through the intersection. He tries to restrict the ordinary car to enter into the damaged center area and also he tries to make urgent vehicle go through the intersection toward damaged center area.
- ③ The number of refugees car and refugee's relatives car asking after unknown relatives is increasing.
- ④ The Earthquake ignited damaged area and fire occurred. Number of cars continue to increase.
- ⑤ Some cars obey policeman's order to go through detour. But the residents near the intersection ask for help to the problem. Policeman cannot ignore the demand of help.
- ⑥ Finally at the intersection without policeman was heavily congested. Urgent vehicle were blocked by the traffic jam and fire growing.

In order to carry out effective regulation, many tools such as barricades and post corners were needed, because there were many dangerous points on roads by collapse of buildings. But just after the earthquake, the number of such tools were not enough.

③ Countermeasure for damaged traffic signals

Many traffic signals fell down and some of them suffered from fire, so we had to supply many policemen to regulate the traffic. We recognized that traffic signals are very useful at the emergency, because we can save many policemen by setting signals. So we hurried to repair electric powers for traffic signals. And we will hurry to provide "emergency auto generator" attached to traffic signal in main cities.

④ Removing objects obstructing traffic

Many left or broken cars in the road prevented rescue activity. So we have cooperated with road manager to remove them by using wreckers.

⑤ Countermeasure for traffic accidents

Just after the quake, we received about 100 reports of traffic accidents caused by the earthquake. We supplied many policemen to save the injured.

高速道路からの落下車

By our investigation, 16 persons died by traffic accidents on Hanshin Highway. 10 persons out of 16 died by falling of bridges.

⑥ Passage of Urgent Vehicle

工事渋滞

After the earthquake, the situation of demand for traffic had changed, stage by stage.

First stage, demand for cars working for rescue.

Second stage, demand for transportation of food for refugee.

Third stage, demand for cars in charge of reconstruction, especially reconstruction of electric supply, gas supply and water supply.

Forth stage, demand for cars in charge of reconstruction of road and building.

So it is important to make the traffic regulation meet the changing demand for traffic. We managed to keep passage of each vehicle according to the stage.

⑦ Wide Range Traffic Control

When great disaster like the Hanshin-Awaji Earthquake occurs, we police have to carry out wide range traffic control. Because in such case, it will take very long time to recover the damaged expressway and railway. Police has to inform wide range detour to drivers and companies which use cars for their business. And cooperation among prefectural police is necessary.

⑧ Substitute Transportation

線路へビルが

The earthquake also gave the damage to the railway. It is important to secure substitute transportation for damaged railway. In Kobe area, three different railway companies had transported 700 thousand passengers every day. So in order to secure alternative traffic means, police set the bus-lane to make the passage of bus smooth.

3. Pending Problem and Countermeasure

That is the outline of the traffic management. Finally, I will briefly talk about the problem in the future.

① Restoration of Road Traffic

Traffic from Osaka through Kobe is important route for Japan, because it connects east Japan with west Japan, but its present traffic capacity is much smaller than used to be. Repair of traffic is the most important for restoration, and we police should try harder for reconstruction of traffic.

② Fundamental Law for Measure against Disaster

Our lesson which we learn from the earthquake is that traffic congestion influenced urgent measure against disaster for a few days after the quake.

As I mentioned before, the capacity of the road declined and the passage of urgent vehicles was disturbed by left cars and illegal cars which go through the passage restricted area. That situation caused big obstacles against urgent measures.

Based on the experience, we revise fundamental law for measure against disaster to secure the passage of urgent vehicles.

Fundamental Law for Measure Against Disaster

Government of Japan amended the Fundamental Law for Measure Against Disaster, based on experiment of Hansinn-Awaji (Kobe) Great Earthquake.

1. Traffic control by Prefectural Public Safety Commission

Prefectural Public Safety Commission can prohibit or restrict passage of cars except urgent vehicles, in order to secure the passage of urgent vehicles when a disaster has happened or is about to happen in the prefecture or its neighboring prefecture.

2. Drivers' obligation

When the above prohibition or restrict is put into practice on a road, all drivers on the road must park their cars outside the road. If they can't, they must park their cars along left edge of the road in order to secure passage of urgent vehicles.

3. Order by policemen

When parked cars disturbs passage of urgent vehicles, policemen can order their drivers to move them to the place where policemen direct.

When the drivers don't obey the order or they are not seen on the spot, policemen can move the cars for themselves. At that time, policemen are allowed to break the cars, if necessary. Owners who are broken their cars are paid for the damage by government.

4. Authority of officers in Self Defence Force and firemen

Only under the situation that policemen are not seen on the spot, the officers in Self Defence Force and firemen can exercise the same authority as policemen/to secure the passage of their own urgent vehicles.

5. Directions by National Public Safety Committee

National Public Safety Commission can direct about the prohibition or restrict of passage to the related Prefectural Public Safety Commission.

③ Emergent Rescue Force

Based on the lesson that the number of policeman who is in charge of traffic restriction is very small at the first stage of the great earthquake. We, National Police Agency established the Emergent Rescue Force and in the force we made the special team for traffic restriction in emergency. The members of the Force usually work in each prefectural police. But, in emergency, they are dispatched according to the order of National Police Agency.

白バイ

Even under the situation that passage on roads is difficult because of disaster, only motorcycles can go through. At this earthquake, Motorcycle Police Force played a great role. Thus we decided to provide each prefectural police with off-road motorcycles as equipment of Emergent Rescue Force. We hope that they will do a good job when a disaster happens.

Next, please watch the video programme. The tape was taken just after the earthquake on January 17th.

V i d e o T a p e s h o w n

That's all for my presentation about the Hanshin Great Earthquake.

I hope it will be some assistance to you. But I don't hope such a great disaster as this occur in your country.

Thank you very much for your attention.

