

評価グリッド： ヴィエトナム国道建設技術者養成計画プロジェクト(中間評価用)

作成日： 2002年12月23日

評価項目	調査項目	必要な情報・データ	情報源	調査方法
実績	スーパーゴールの達成度 (見込み)	舗装道路の割合、経済指標の改善、交通量の増加傾向	政府の統計資料	資料レビュー
	上位目標の達成度 (見込み)	他の訓練校で採用しているTTPS1の教授法 5級レベルの技術者の増加、運輸部門に就職した道路建設技術者の増加	MOTの資料	資料レビュー
	プロジェクト目標達成度	再訓練コースの訓練実績 (修了者数と研修能力の向上) 一般訓練コース修了者の4級の取得実績 TTPS1の評価 (外部機関による) TTPS1の卒業生の就職率	TTPS1の資料、質問票 TTPS1の資料 関連機関、民間企業 TTPS1の資料	資料レビュー、アンケート、インタビュー 資料レビュー 資料レビュー、インタビュー 資料レビュー
	成果の達成度	成果1 機材の保有・維持・活用状況、機材1台あたりの研修生数、実習時間数 (180時間) 成果2 教員の職業訓練資格の保有状況、教員の全機材の操作 成果3 再訓練コースのテキスト改訂版、訓練実績数、資格認定実績数 成果4 一般訓練コースのテキスト改訂版、訓練実績数、資格認定実績数、訓練生の就職状況 成果5 訓練生のコース計画、コース運営に対する評価、外部機関からの調査	TTPS1の資料 TTPS1の資料 TTPS1の資料 TTPS1の資料 TTPS1の資料、関連機関、専門家	アンケート、インタビューの資料 資料レビュー、インタビュー 資料レビュー、インタビュー 資料レビュー、インタビュー 資料レビュー、インタビュー
	投入の実績	ベトナム側 *プロジェクトに必要な人員 *プロジェクト実施に必要な経費と資材 *訓練施設、日本人専門家執務室 日本側 *専門家派遣 *研修員受入 *供与機材 *現地コスト負担	四半期報告書、モニタリング報告書 四半期報告書、モニタリング報告書 四半期報告書、モニタリング報告書 四半期報告書、モニタリング報告書 四半期報告書、モニタリング報告書 四半期報告書、モニタリング報告書 四半期報告書、モニタリング報告書	資料レビュー 資料レビュー 資料レビュー 資料レビュー 資料レビュー
実施プロセス	活動の進捗状況	プロジェクト進捗状況 (活動の計画・実績対照表、計画と乖離した理由 ODA政策評価ではどのような評価結果だったのか。	四半期報告書、CPs、専門家 報告書	資料レビュー、アンケート、インタビュー 資料レビュー
	モニタリングの実施状況	モニタリングの仕組み PDM、詳細活動の軌道修正内容 外部条件の変化への対応 内部化の状況	四半期報告書、モニタリング報告書 四半期報告書、CPs、専門家 四半期報告書、CPs、専門家 四半期報告書、CPs、専門家	資料レビュー 資料レビュー、アンケート、インタビュー 資料レビュー、アンケート、インタビュー 資料レビュー、アンケート、インタビュー
	専門家とカウンターパートとの関係性	コミュニケーションの状況 (英語力の向上、通訳アシスタントの起用の成果) 共同作業による問題解決方法の見直し状況 カウンターパートの変化 (主体性、積極性)	CPs、専門家 CPs、専門家 CPs、専門家	アンケート、インタビュー アンケート、インタビュー アンケート、インタビュー
	プロジェクト活動に関わる意思決定のあり方	意思決定のプロセス 意思決定に起因する問題点	専門家、MOT、GDVTの担当官、CP 専門家、MOT、GDVTの担当官、CP	アンケート、インタビュー アンケート、インタビュー
	相手国実施機関のオーナーシップ	TTPS1の参加の度合い、MOT、GDVT関係者の関与の度合い 予算の手当て (機材の維持管理費用の捻出は可能であるか。) カウンターパートの適正度、配属状況 (プロジェクト事業への参加の度合いは?)	CPs、専門家 四半期報告書、CPs、専門家 四半期報告書、専門家報告書、CPs、専門家	アンケート、インタビュー 資料レビュー、アンケート、インタビュー 資料レビュー、アンケート、インタビュー

評価項目	調査項目	必要な情報・データ	情報源	調査方法
1. 妥当性 被援助国のニーズ、政策との整合性、日本の援助事業としての妥当性があるか。	1.1 上位目標のベトナム国の開発政策との整合性	ベトナムの開発計画における交通運輸分野に関する政策 道路整備計画、職業訓練計画	国家開発計画 MOT, GDVTの資料、担当官	資料レビュー 資料レビュー、インタビュー
	1.2 プロジェクト目標の相手側のニーズとの整合性	ベトナム政府のTTPS1への位置付け TTPS1のニーズとの整合性 道路建設の改善への波及効果は期待できるか。	MOTの資料、担当官 CPs、専門家、GDVT担当官 MOT担当官、道路建設事業者（公団、民間企業）	資料レビュー、インタビュー アンケート、インタビュー アンケート、インタビュー
	1.3 プロジェクト目標のターゲットグループのニーズとの整合性	ターゲットグループの選定、規模の適正度、道路建設事業者のニーズ	道路建設事業者（公団、民間企業）	アンケート、インタビュー
	1.4 上位目標の日本の開発援助政策との整合性	日本の対ベトナム国別援助方針	外務省、JICAの関係資料	資料レビュー
2. 有効性（目標達成度）	2.1 プロジェクト目標の達成度合い（適正か）	道路建設技術者の技術向上にプロジェクトは貢献したか TTPS1の施設・機材は有効に活用されているか。 教員の能力向上にプロジェクトは貢献したか。（増員計画の実効性） 再訓練、一般訓練は効果的か。（施工管理、材料試験コースの成果は？） 訓練計画は適切であったか。（ニーズの把握を反映しているか。）	TTPS1, プロジェクトの資料、CPs、専門家 機材リスト、訓練生、訓練修了者 TTPS1, プロジェクトの資料、CPs、専門家 訓練生、訓練修了者 訓練生、訓練修了者、CP、専門家、道路建設事業者	資料レビュー、インタビュー 資料レビュー、アンケート、インタビュー 資料レビュー、インタビュー アンケート、インタビュー アンケート、インタビュー
	2.2 プロジェクトの目標と成果の関連	各成果の貢献度合い	CPs、専門家	アンケート、インタビュー
	2.3 外部条件の影響	プロジェクトの進捗を妨げる事例	CPs、専門家	アンケート、インタビュー
3. 効率性 プロジェクトは効率的であるか。（投入された資源量に見合った成果が達成されているか。）	3.1 日本側投入の適正度	専門家派遣（人数、タイミング、分野） 供与機材（種類、機種、数、タイミング）の適正 研修員受入（タイミング、人数、研修内容）	四半期報告書、CPs、専門家 四半期報告書、CPs、専門家 四半期報告書、CPs、専門家	資料レビュー、アンケート、インタビュー 資料レビュー、アンケート、インタビュー 資料レビュー、アンケート、インタビュー
	3.2 ベトナム側投入の適正度	CPsの配置（人数、タイミング、分野） プロジェクト運営費 提供された施設設備の適正度	CPs, 専門家 四半期報告書、CPs、専門家 四半期報告書、CPs、専門家	アンケート、インタビュー 資料レビュー、アンケート、インタビュー 資料レビュー、アンケート、インタビュー
	3.3 投入の活用度	人材 資材・機材 業務費	CPs, 専門家 四半期報告書, モニタリング報告書 四半期報告書, モニタリング報告書	アンケート、インタビュー 資料レビュー 資料レビュー
	3.4 プロジェクト運営管理	プロジェクト運営委員会、合同調整委員会の実施状況	四半期報告書、CPs、専門家	資料レビュー、アンケート、インタビュー
4. インパクト プロジェクト実施の間接的・波及的效果はあるか？	4.1 道路建設技術者の技能の向上へのインパクト	上位目標の達成度合い	TTPS1の資料、MOTの資料	資料レビュー
	4.2 予想しなかったプラスの影響 <想定できうるプラスの影響>	TTPS1内、および他の機関への波及効果の事例	CPs, 専門家、MOT、GDVT、公団、民間企業 四半期報告書	アンケート、インタビュー 資料レビュー
	4.3 予想しなかったマイナスの影響	TTPS1内、および他の機関への波及効果の事例	CPs, 専門家、MOT、GDVT、公団、民間企業 四半期報告書	アンケート、インタビュー 資料レビュー
	4.4 外部条件による影響	外部条件により変更された活動	CPs, 専門家、MOT、GDVT、公団、民間企業 四半期報告書, モニタリング報告書	アンケート、インタビュー 資料レビュー
5. 自立発展性 プロジェクトの効果は今後も持続していくか？（プロジェクトの効果を最大限活かしていくには何が必要か？）	5.1 政策的支援の継続、組織運営能力	ヴィエトナムの方針、道路建設にかかる政策支援の継続（見込み） TTPS1の位置づけ、役割	MOTの政策 MOT担当官	資料レビュー インタビュー
	5.2 TTPS1の運営財源の確保の可能性	TTPS1の予算の確保、財政支援の継続性 施設、機材の保守、維持管理システム	MOTの政策、モニタリング報告書 CPs, 専門家	資料レビュー アンケート、インタビュー
	5.3 移転した技術の定着と道路建設技術者に対する需要見通し	CPsの定着度 道路建設技術者に対するニーズ（必要な技術、人数等） 機材維持管理能力	四半期報告書 CPs、専門家、MOT、公団、民間企業 四半期報告書、CP、専門家	資料レビュー 資料レビュー、アンケート、インタビュー 資料レビュー、アンケート、インタビュー
	5.4 持続的効果の発現要因と阻害要因	これまでの効果発現要因、阻害要因	CPs, 専門家、MOT、GDVT、公団、民間企業	アンケート、インタビュー

プロジェクトデザインマトリックス (PDM-0)

プロジェクト名：ベトナム道路建設技術者養成計画プロジェクト

実施機関：第一交通技術訓練校、交通運輸省

ターゲットグループ：道路建設技術者

プロジェクト期間：2001年1月22日～2006年1月21日

作成日：2000年9月22日

プロジェクトの目的	目標	指標の入手段	前提条件
第一交通技術訓練校 (TTPS1) が道路建設機械の操作・保守訓練について、インドシナ地域における拠点となる。	近隣諸国から研修を受けに来るようになる。	外国からの訪問・研修者数	
TTPS1 がベトナム国において道路建設技術者養成のモデル校となる。	カリキュラム、シラバスなどの訓練手法が他の訓練校で応用される。	交通運輸省管轄の他の職業訓練学校の業績評価結果	ベトナムの経済状況が良好である。
TTPS1 の訓練能力が向上する。	<ol style="list-style-type: none"> TTPS1 で毎年210名の道路建設技術者が再訓練される。 TTPS1 の一般訓練コース修了者に対して4級の資格を認定する。 道路建設分野におけるTTPSの名声が上昇する。 	TTPS(学校) の資料 教官、経営者に対するTTPSの在校生、卒業生に関する質問	TTPSに対する交通運輸省の政策がわからない。
<ol style="list-style-type: none"> 施設・機材が整備・近代化される。 教員の能力が向上する。 再訓練コースが確立する。 - 運転 - 整備 (エンジン) - 整備 (シャーシ) - 道路施工管理 - 短期モジュール 一般訓練コース (既存訓練コース) の質が向上する。 - 運転 - 整備 - 道路施工管理 	<ol style="list-style-type: none"> 1-1 学生向けに必要な機材群 (ブルドーザー、掘削機、地ならし機等) が最低3組利用可能となる。 1-2 学生への機材配備が改善される。 1-3 最低1台のクレーン (30トン用) とトレーラー (30～40トン用) が機械のサイトへの運搬用に利用可能となる。 1-4 学生の実地訓練が180時間確保される。 2-1 すべての教員が新規導入機械の操作ができるようになる。 2-2 すべての教員が職業訓練の資格基準を満たす。 3-1 5つの訓練コースの教科書が改訂される。 3-2 毎年210名の道路建設技術者がTTPSにおいて訓練される。(プロジェクト開始2年目から) 3-3 近代的な機材操縦の資格が公的に優秀な学生に与えられる。 4-1 3コース用の教科書3組が改訂される。 4-2 成績がより上位の卒業生の割合が30%から50%に上昇する。 4-3 卒業生の就職率が上昇する。 4-4 TTPS が学生に4級の認定証書を発行することができる。 	<ol style="list-style-type: none"> TTPS(学校) の資料 プロジェクト開始時・終了時における教員への試験結果 資格を満たす教員の数 TTPS(学校) の資料 TTPS(学校) の資料 - 企業の求人ニーズ調査結果 - 企業との年次定例ミーティングでの企業側ニーズ把握結果 - 卒業生名簿 	<p>機械の納入業者が適切なメンテナンスと修理サービスを提供する。</p>

実施	プロジェクト管理	日本側	
<p>1 施設・機材が整備・近代化される。</p> <p>1-1 施設・機材が供与される。</p> <p>1-2 供与された機材を設置する。</p> <p>1-3 供与された機材の維持管理を行う。</p> <p>2 教員の能力が向上する。</p> <p>2-1 カウンターパート（一部の教員）に供与した機材の操作・整備方法を指導する。</p> <p>2-2 実践的スキルをもったレベルの高い教員を採用する。</p> <p>2-3 教員及び教員補助員用の訓練プログラムを策定する。</p> <p>2-4 教員及び教員補助員用の訓練プログラムを実施する。</p> <p>2-5 教員の自己学習システムをつくる。</p> <p>2-6 教員が課題研究を行う。</p> <p>3 再訓練コースが確立する。</p> <p>3-1 企業側の訓練ニーズを調査する。</p> <p>3-2 カリキュラムを開発する。</p> <p>3-3 テキスト・教材を開発する。</p> <p>3-4 カリキュラムとシラバスを改訂するワーキンググループを設立する。</p> <p>3-5 カリキュラムとシラバスを改訂する。</p> <p>3-6 テキスト・教材を改訂する。</p> <p>3-7 受講生を募集する。</p> <p>3-8 再訓練コースを実施する。（学期末テスト・能力向上評価を含む）</p> <p>3-9 校長が再訓練修了者の資格を認定する。</p> <p>3-10 交通運輸省（MOT）と職業訓練総局（GDVT）に対し資格制度改善のための提言を行う。</p> <p>3-11 メカニク訓練のモジュールプログラムを確立する。</p> <p>4 一般訓練コース（既存訓練コース）の質が向上する。</p> <p>4-1 カリキュラムとシラバスを改訂するワーキンググループを設立する。</p> <p>4-2 カリキュラムとシラバスを改訂する。</p> <p>4-3 テキスト・教材を改訂する。</p> <p>4-4 在校生に対する訓練を実施する。（学期末テスト・能力向上評価を含む）</p> <p>4-5 学期末テストを実施し、受講生の能力向上度を評価する。</p> <p>4-6 校長が訓練修了者の資格を認定する。</p> <p>5 プロジェクトモニタリング</p> <p>5-1 各年次の分野別の詳細な活動計画を策定する。</p> <p>5-2 プロジェクト参加者により定期的にモニタリングを実施する。</p> <p>5-3 合同委員会、プロジェクト内会議を定期的に実施する。</p>	<p>プロジェクト実施に必要な敷地、サイト</p> <p>新規購入機械の作業コスト負担</p>	<p>長期専門家：3～5名</p> <p>短期専門家：年間3～4名</p> <p>カウンターパート研修：年間3～4名</p> <p>機材：無償資金協力</p> <p>施設：無償資金協力</p>	<p>プロジェクトに対する交通運輸省と職業訓練総局からの支援が継続される。</p> <hr/> <p>実施条件</p> <p>日本側からの援助が行われる。</p> <p>ベトナム側が両国の合意文書に基づき責任を果たす。</p>

ヴェトナム国道路建設技術者養成計画プロジェクト中間評価 質問票（長期専門家） -----集計結果

0. プロジェクト実施のプロセス

大質問	小質問	平均スコア	総合判定	理由・コメント
0.1 プロジェクト実施プロセス	0.1.1 初年度（2001年）の実施プロセスは順調でしたか？	2.6	ほぼ順調	一訓練生募集に関しては順調でない。実施プロセスは訓練部分については順調。一PDMに沿って順調 一（エンジン）赴任が6ヶ月遅れたため、再訓練を実施できる体制作りとして基礎的な活動中心。
	0.1.2 計画通りでなかった場合計画と乖離した理由をお答えください。	*		一第一目標のシャーシ再訓練実施したが、コース実施時、主としてチーフCPの参加のみであった。 一エンジンコース希望者少なく、全員シャーシコースとし、エンジンコースを中止した。（11-12月の再訓練） 一担当専門家派遣（施工品質管理）がMOT副大臣の要請により1年間前倒しになった。
	0.1.3 2年目（2002年）の実施プロセスは順調でしたか？	2.8	ほぼ順調	一3回76名 プレサービス690名（12月23日より開始）ベーシックコース2回59名 一メカトロも担当一短専受入準備と教材作成も担当。
	0.1.4 計画通りでなかった場合計画と乖離した理由をお答えください。	*		一第一目標のシャーシ再訓練2回実施したが、コース実施時全員のCP訓練能力向上まで至らなかった。 一エンジンコース再訓練受講生が4名。アップグレードコースを計画（プレサービスでの優秀な生徒対象）したが、調整がつかず（MTO）ベンディングとなった。 一予定とは異なったため、具体的な活動が計画されていない。
0.2 プロジェクト活動のモニタリング	0.2.1 モニタリングは定期的に行われていますか？	2.4	あまり定期的でない	一目標の活動に多くの時間を費やしているため 一担当専門家による個人的検証のみ実施。
	0.2.2 モニタリングのシステムは適切だと思いますか？	2.4	あまり適切でない	一PDMの指標が現状にあてはまらない。一人によってPDMの内容の理解が異なる。 一システム自体は適切、PDM上の記載内容の理解、指標の理解、意味等が大変である。
	0.2.3 いつもPDMを基本に（参照して）モニタリングをしていますか？	2.6	ほぼ十分	一とりあえずPDMに乗っ取って行ったため。 一担当専門家の個人的検証の際にはPDMを参照。
	0.2.4 PDMを修正したほうがよいと思う点はありますか？それは何ですか？	*		一訓練実施計画（年3回、合計90名）1回当たり希望者数に極端な増減の発生基礎訓練（ベーシックコース）の要請もあり修正の必要を感じる。 一CPの責任（任務）を明確（具体的に）し、プロジェクトの自主性、自己発願性につなげる。一特に活動2-3、2-5の内容が理解できなかった。 一教科書作成のセット数は必要に応じて作成しており、セット数を規定するのは適当ではない。
0.3 ヴィ側CPと専門家のコミュニケーション	0.3.1. ご自身のCPとの人間関係は良好ですか？	3.6	大変良好	一ジェネレーションギャップを感じる（親子ほどの年齢差、文化・生活習慣の違い）ことが多い。（3名のうち2名）
	0.3.2. CPの英語力は技術移転をうけるのに十分ですか？	1.6	あまり十分でない	一予想以上に低レベル 一通訳なしではCPとの円滑なコミュニケーション困難。 一全く英語を理解できない（3名のうち2名）CP。
	0.3.3 通訳の活用は効果的だと思いますか？	3.8	大変効果的	一語学だけでなくマンパワーとなっているので簡単な作業には非常に役立っている。また専門家の知らないところを補える。 一プロジェクトで雇用しているので反対がない。 一技術用語の理解については外部の通訳では問題になることもある。アシスタントはOJTでトレーニングしているが、雇用後なれるまで時間がかかるため、この間はCPとの細かな内容の話は困難である。 一必要不可欠。
	0.3.4. コミュニケーション（語学）の問題があるとしたら、今はどのように対処していますか？	*		一学校の配置したカウンターパート（主として通訳業務）を教材開発担当CPとした為、個人でアシスタントを雇用し対処している。 一アシスタントは非常に問題ない。（調整員もヴェトナム語の日常会話が可能。） 一学習設備もあり継続的に学習するよう要請 一アシスタントにOJTにより技術用語の教育も行っている。教材は英語、ヴェトナム語併記。
0.4 プロジェクトの意思決定のあり方	0.4.1 意思決定に関してもっとも困難なことは何ですか？（順調な意思決定を阻害すること等）	*		一担当カウンターパート（6名）が意志決定（訓練計画、カリキュラム・シラバス・教材開発等）できるシステムになっていない。（上意下達） 一予算を伴うこと。 一担当分野（施工品質管理）が他分野と異なる性質、TTPS1での過去の実績・経験が全くないため、担当専門家の考え、方針に理解を得ることが困難。TTPS1自身が現状（事実）を的確に把握できていないため、現状に基づく適切な方針の提案を担当専門家ができていない。
	0.4.2（ご自身が担当している業務での）プロジェクト内の問題の解決は、どのようなプロセスで対応していますか？	*		一CPと協議し、一応のコンセンサスの基にCPがチーフカウンターパート（副校長トレーニング担当）と協議、解決している。 一担当に納得できるように必要性の説明一自主性をさせる一活動しやすく周りの環境を整える（トップに掛け合う） 一個々の問題に応じてリーダー、各専門家に相談 一TTPS1との月例ミーティング、プロジェクト内のミーティング、チームリーダー、専門家内で相談し、問題解決。CPには理由を説明、協力依頼。 一担当専門家が解決を図るよう努力。（施工品質管理）分野が他分野に与える影響ほとんどない。
0.5 ヴィエトナム側のオーナーシップ	0.5.1 TTPS1はプロジェクトの実施にイニシアティブをとっていると思いますか？	2.5	ほぼ十分	一マネージメント能力（機械の使用計画、稼働、混雑等）から見ると不十分 一教師=CPに時間が不足していて、多くができない。
	0.5.2 ヴィエトナム政府のTTPS1への財政的支援は十分なまされていると思いますか？	2.8	ほぼ十分	一カウンターパートファンドが使用できる範囲では十分であるが、学校に配布される予算が不十分 一使途が不明確、説明がなされていない。 一かなり支拂しているように見受けられる。 一建機の故障の場合、修理用品の購入が不十分
	0.5.3. 現在のCP配置人数はプロジェクト実施に十分だと思いますか？	3.0	ほぼ十分	一6名（オペレーション） 一教師の数はいるが、他の任務があり技術移転をする専門家とともに活動を常に行うものが少なすぎる。 一兼業が多く専業時間が少ない。 一（施工品質管理）分野に関しては、質・量ともに不十分。（人数さえ増やせばよいという分野ではないとTTPS1に連絡済み）

ヴェトナム国道建設技術者養成計画プロジェクト中間評価 質問票（長期専門家）-----集計結果

1. 妥当性 (Relevance)

大質問	小質問	平均スコア	総合判定	理由・コメント
1.4 ターゲットグループのニーズ	1.4.1 プロジェクトの目標 (TTPS1の訓練能力が向上する。) はターゲットグループ (道路建設技術者) のニーズに整合していますか?	3.5	十分整合	-道路建設技術者の定義が明確でないが、オペレーターは整合する。メカニックは道路建設を行わないので道路建設技術者ではない整合性はない。又建設は必ずしも道路建設だけに使われるものでない。道路建設に関わる労働者個々の技術は向上し整合性はあるしかし技術者(エンジニアクラス)であると整合しない。 -政府、学校の姿勢から判断
1.5 プロジェクトの妥当性を損なう事例		*		-再訓練受講の生徒が企業に帰った後、企業内で先生として教えており、再訓練の応募者が減ってきている。

2. 有効性 (EFFECTIVENESS)

大質問	小質問	平均スコア	総合判定	理由・コメント
2.1 プロジェクト目標の達成度 (TTPS1の訓練能力が向上する。)	2.1.1 TTPS1の訓練能力は向上していますか?	4.0	大変向上	-応募者 (入学者) の増加、卒業生の100%の就職率から判断 -TTPS1の副校長 (訓練計画を立てるなどの教員に教科を割り当てる) の指示に従っていたが、計画 (カリキュラム・シラバス・機械使用計画・教材使用計画等) をCPが立案し、副校長と協議して実施する方式が確立したこと。 -近代化機器がそろったこと、整備解説書がそろい、一部の翻訳も行われたこと。 -各種研究会実施時の参加者、質問内容から判断。 -近代化の建設機械、設備の投入。長短専門家による教材の作成やOJT等による技術移転。それに基づくCPの自己学習。
	2.1.2 TTPS1の訓練能力の向上を促進していることは何ですか?	*		-人、物 -入学者増加によるCPの増業 -過去トップダウン方式のため、下はトップから指示されたことしかできない体制になっていたため、論理思考は不要であり、マネジメントのトレーニングもされていないように思われる。このためトップになってもマネジメントや論理思考は難しい。
	2.1.3 TTPS1の訓練能力の向上を阻害していることは何ですか?	*		-オペレーター、メカニック：大変貢献、材料試験：多少貢献、現地と試験規格の異なるのは入った。 -リーダーの努力による豊富な機材、教材の品揃い。
2.2 各成果はプロジェクト目標の達成にどの程度貢献していますか。	2.2.1 成果1はプロジェクト目標にどの程度貢献していますか。 (施設・機材が整備・近代化される。)	4.0	大変貢献	-建設機械、修理用品、材料試験機器、機械のコンポーネント性能試験器等供与が出来たこと。 -意識改革。一学校園オーナーシップによる機械の維持管理
	2.2.1.1 ご自身が任期中に成し遂げる計画の事業に対して、現在どれくらい達成していますか。	3.8	80%	
	2.2.1.2 達成のための課題は何ですか。	*		
	2.2.2 成果2はプロジェクト目標にどの程度貢献していますか。 (教員の能力が向上する。)	3.9	大変貢献	-オペレーター、メカニック：大変貢献、材料試験：多少貢献 -教師の多数参加要請 (毎回20-30人) -数多くの研修会の実施とコース開催時の支援 (講習、実習) -再訓練担当のCPに対してOJT中心に技術移転。担当者が変わると同じ内容を再度指導する必要あり。
	2.2.2.1 ご自身が任期中に成し遂げる計画の事業に対して、現在どれくらい達成していますか。	4.0	80%	
	2.2.2.2 達成のための課題は何ですか。	*		-不得意な分野 (メカトロニクス、トラブルシューティング) の一層の向上とCP全員の訓練能力向上 -プレサビシスの生徒数が増えたが、先生数が生徒数に比べ増えていないため、先生の授業コマ数多く、時間のかかる教材作成、改定作業が十分に行えずらい。(専門家と同時に活動に協力する時間が少ない。)
2.2 各成果はプロジェクト目標の達成にどの程度貢献していますか。	2.2.3 成果3はプロジェクト目標にどの程度貢献していますか。 (再訓練コースが確立する。)	4.0	大変貢献	-オペレーター：多少、メカニック：大変貢献、材料試験：あまり貢献していない。 -目標の3回再訓練コース実施
	2.2.3.1 ご自身が任期中に成し遂げる計画の事業に対して、現在どれくらい達成していますか。	4.0	80%	
	2.2.3.2 達成のための課題は何ですか。	*		-訓練要請が予定人員に達していない、自らの創意工夫で計画を立てるなど、上層下達と言う従来の方式から自立した考察力、創作意欲を引き出すこと。 -CP間トップダウンの指揮による自己発展、継続性の維持をしっかりと持つこと。 -エンジンとシャーシの合体コース確立 -全国に必要対象を広げ、再訓練のPRを行い、訓練の意味・内容を伝える。エンジンとシャーシを一体化して3ヶ月コースを開講。
	2.2.4 成果4はプロジェクト目標にどの程度貢献していますか。 (一般研修コースの質が向上する。)	3.4	多少貢献	-オペレーター：多少、メカニック：大変貢献、材料試験：あまり貢献していない。
	2.2.4.1 ご自身が任期中に成し遂げる計画の事業に対して、現在どれくらい達成していますか。	3.0	60%	
	2.2.4.2 達成のための課題は何ですか。	*		-CPへの技術移転の進展を常にチェックし、MOT訓練局、校長 (計画・実施状況の把握)、副校長 (訓練指示者)、CP (教材担当) 等関係者との協議、フィードバック体制を確立すること。 -CP間トップダウンの指揮による自己発展、継続性の維持をしっかりと持つこと。 -全員4歳で卒業できる体制作りの前段階として、優秀な生徒を4歳で卒業させるためにMOTの了承をとり3ヶ月のアップグレードコースを実施する。
* 訓練の企画、運営に関する活動はPDM上の成果項目には含まれていませんが、これまで関連の活動はなされてきたと思われます。(市場調査による訓練ニーズの把握など) これらの活動を成果5として取り入れることを本評価調査において検討することになります。	2.2.5 (暫定的) 成果5はどの程度プロジェクト目標に貢献できるとお考えですか。 (訓練コースを企画・運営する。)	3.0	多少貢献	-オーナー意識が少ない。
	2.2.5.1 このような活動は成果項目としてとり入れることが必要だと思いますか。	3.6	大変必要	-訓練コースの企画運営できるというのではなく、指標の作成とその判定が困難。 -TTPS1に不足している「危機」を察することを目指すことが目的であるならば効果に有効。 -プロジェクト目標が多岐にわたる、余分な業務を抱える込むことにはなるが、CPのコース企画・運営能力向上の為に必要。 -学校は毎年同じことをする組織なので、しっかりと目標意識を持つこと。 -学校マネジメントへの支援、PDMの相互認識。 -TTPS1が主体的に実施することを強く協議する必要あり。施工品質管理分野では、担当専門家からの要請にかかわらず、TTPS1が主体となった訓練ニーズのための調査活動は今までに行われていない。
	2.2.5.2 この成果項目を取り入れた場合、達成のための課題は何ですか。	*		

ヴェトナム国道建設技術者養成計画プロジェクト中間評価 質問票（長期専門家） ----- 集計結果

3. 効率性 (Efficiency)

質問	大質問	小質問	平均スコア	総合判定	理由・コメント
3.1 日本側の投入	3.1.1 長期専門家	a. 人数は適切でしたか?	3.2	ほぼ適切	- チーフアドバイザーを兼務する状況が発生した。オペレーターに関して5年は長すぎる。
		b. 派遣のタイミングは適切でしたか?	2.6	ほぼ適切	- エンジン専門家の派遣が遅れた。 - 担当専門家に事前に機材供与申請がなされていたため、適切な機材供与がなされなかった。(施工品質管理)
		c. 派遣分野は適切でしたか?	2.8	ほぼ適切	- 道路施工管理は少し遅れている。 TTPS1に必要なのは「材料試験」だけを行う技能者と思われる。品質管理能力の向上のためであれば、今回の派遣分野で妥当。
	3.1.2 短期専門家	a. 人数は適切でしたか?	3.8	大変適切	
		b. 派遣のタイミングは適切でしたか?	3.2	ほぼ適切	- ワークショップ完成前に短期専門家が派遣され、実習に電気が使えない等の問題あった。 - 両国間の手続き上の問題で、1名の派遣完了が年末となった。
		c. 派遣分野は適切でしたか?	3.4	ほぼ適切	- TTPS1に必要なのは「材料試験」だけを行う技能者と思われる。品質管理能力の向上のためであれば、今回の派遣分野で妥当。
	3.1.3 カウンターパート研修	a. 人数は適切でしたか?	3.6	大変適切	- 一語学の問題もあり、効果もあげる為には同一分野複数名が良い。 - 一研修効果絶大→派遣人数を増やすべき。
		b. 参入のタイミングは適切でしたか?	3.6	大変適切	- 一研修終了後のCPの知識・意欲・態度により、非常の効果があったことが推察される。
		c. 研修分野は適切でしたか?	3.8	大変適切	- 一ヴェトナムの特殊性(旧暦の正月:テト)を考えると、4月12月の間が良い。
	3.1.4 機材供与	a. 供与の量は適切でしたか?	3.5	大変適切	- 一プロ技の目的である再訓練(最大50名程度の要望)・一般研修(過去は年間450名程度入校していた)が予定した人員の場合、多すぎる(建設・車両)学校であることを考え。
		b. 機材の質は適切でしたか?	3.4	ほぼ適切	- 一外国製は保証・サービスの面で納入後スムーズに行かないことが多い。購入価格が安くても、後で色々費用がかかることが多い。 - 一日本製であり、質は問題ない。2011年度分納入メーカーの姿勢に問題あり。
		c. 供与のタイミングは適切でしたか?	2.8	ほぼ適切	- 一初年度に多くきたほうが効果的、一部の無償供与機材の供与が遅れた。
		d. 機材の種類、仕様は適切でしたか?	2.6	ほぼ適切	- 一材料試験:VNでは使用しないJIS試験方法の機械を行った。 - 一納入された外国製はメータ類の単位等が異なり使用しづらい。操作方向も日本の方向と逆のこともあり。すべて日本製にすべき。
		e. 供与額、機材の量は適切でしたか?	2.7	ほぼ適切	- 一中古の機械は疑問である。(VN側の機材の品質)
3.1.5 ローカルコスト	a. 支出の金額は適切でしたか?	3.3	ほぼ適切	- 一多すぎ。	
	b. 支出のタイミングは適切でしたか?	3.0	ほぼ適切	- 一本部決済のローカルコストはシステム上、本部への申請→現地で品物を発注できるまで数ヶ月かかる。	
3.2 ヴェトナム側の投入	3.2.1 CPの配置	a. CPの人数は適切でしたか?	2.8	ほぼ適切	- 一少ない。 - 一(施工品質管理)5名のうち2名解任、現在3名体制。補充されていない。
		b. 配置のタイミングは適切でしたか?	3.0	ほぼ適切	
		c. CPの専門分野は適切でしたか?	3.0	ほぼ適切	- 一(施工品質管理)未経験の教員を揃えてCPとして配置。指導能力向上以前の問題。
	3.2.2 施設・設備・機材の配備	a. プロジェクト事務所の施設環境は良好ですか?	2.8	ほぼ適切	- 一無償資金協力で完全に補完された。移転後は非常に良好 - 一CPと同時に活動するには少し狭い。事務所の方がよいとは思えない。 - 一ローカル等備品の配置を行うと、もっと広くないと事務所として使えない。
		b. 機材、施設設備は良好ですか?	3.2	ほぼ適切	
	3.2.3 プロジェクト運営費	a. 支出金額は適切でしたか?	2.0	あまり適切でなかった	- 一修理品としてイミテーション(純正品の半額以下)を購入するなど問題がある。 - 一オーナーシップを考慮すると少ない。
b. 資金放出のタイミングは適切でしたか?		2.5	ほぼ適切	- 一MOTの決済が必要な場合かなりの遅れがある。大きな支障はない。	
3.3 投入の効果的活用	3.3.1 人材	a. 人材は効果的に活用されましたか?	3.3	ほぼ効果的	- 一CPの兼業が多い。
	3.3.2 施設・機材・資材	b. 施設・機材・資材は効果的に活用されましたか?	3.0	ほぼ効果的	- 一稼働の少ない供与機材が見受けられる。 - 一(施工品質管理)効果的に活用する段階までたっていない。 - 一初期のトレーニングでは、電気配線の問題が発生し困難であったが、現在は解決されている。(発電機作動時にOHP,PC使用不可、クレーン使用不可、WSのシャッター開閉不可等の困難があった。)
3.3.3 運営費(資金)	c. 運営費(資金)は効果的に活用されましたか?	3.7	大変効果的	- 一CP側のカバーできない分までカバーできた。	
3.4 プロジェクト運営管理体制	3.4.1 合同調整委員会	a. 開催の頻度は適切でしたか?	3.4	ほぼ適切	- 一年1回ではあるが、実績報告・次年度計画の承認を得る上から頻度としては妥当と考える。
		b. 開催のタイミングは適切でしたか?	3.5	大変適切	
		c. 参加人数は適切でしたか?	3.4	ほぼ適切	
		d. 運営の効果は期待通りでしたか?	2.8	ほぼ期待通り	- 一VN側のオーナーシップが継続に現れてきていない。開催時大きな意見が出なかった。 - 一当初社任予定リーダーは果敢しなかった。(施工品質管理)については開催後、何かあったという認識はない。
	3.4.2 プロジェクト運営委員会	a. 開催の頻度は適切でしたか?	3.4	ほぼ適切	- 一月1回の定期開催であるが、不定期に2乃至3回は開催しておりきつとかんがえる。
		b. 開催のタイミングは適切でしたか?	3.4	ほぼ適切	
		c. 参加人数は適切でしたか?	3.4	ほぼ適切	
		d. 運営の効果は期待通りでしたか?	3.0	ほぼ期待通り	- 一予算、カウンターパートの専任化等ではきたいにこたえていないめんがある。一最小限の行動しかとっていない、VN側のマネジメント不足が感じられた。 - 一(施工品質管理)TTPS1およびプロジェクトの認識、及び理解を深めるのに非常に有効である。

ベトナム国道路建設技術者養成計画プロジェクト中間評価 質問票（長期専門家）----- 集計結果

4. インパクト (IMPACT)

大質問	小質問	理由・コメント
4.1 プラスのインパクト	4.1.1 プロジェクト実施による想定されたプラスのインパクトがありますか？	<ul style="list-style-type: none"> 一関連する建設機械運転・施工、整備分野の職業訓練校に対しては非常に大きなインパクトを与えている。 一プレサービスの入学者の増加 一多数の見学者 一近代的機械や設備の投入、再訓練により日本の技術協力についてベトナムでより認識されるようになった。 一プロジェクト開始後、TTPS1の評判がベトナム国内で高くなった。 一卒業生の就職率が高くなり、卒業生をさらに増やすようにマーケットから要求されている。
	4.1.2 プロジェクト実施による想定されなかったプラスのインパクトがありますか？	<ul style="list-style-type: none"> 一建設企業では旧型機械（メカニカルタイプ）の経験はあるが、新型機械（油圧システム、メカトロ等の装備）の経験がなく、且つ、運転資格のない者（職業訓練を受けていない）に対する訓練要請が出てきた。 一既存コース生数をたくさん受入出した。 一学校卒業生の100%就職率 一TTPS1の評価高まり、訓練校から専門学校に格上げする案が検討されている。 一再訓練の受講生がトレーニング終了後、企業内で先生として教えており、再訓練の効果が浸透してきている。 一作成された教材がTTPS1から他の学校に渡されている。（広く活用されている。）
4.2 マイナスのインパクト	4.2.1 プロジェクト実施による想定されなかったマイナスのインパクトがありますか？	<ul style="list-style-type: none"> 一TTPS1の評判高⇒プレサービスコースの入学数増加⇒教材の建機が不足
4.3 外部条件による影響	4.3.1 外部条件の変化によって修正・変更された活動はありますか？	<ul style="list-style-type: none"> 一訓練希望者が減少した為 4.1.2に記載した要望者の訓練を合同で実施するなど、修正・変更をして実施した。 一（道路材料試験コース）再訓練昇級コースは困難で、他に修正予定。

5. 自立発展性 (SUSTAINABILITY) - プロジェクトが終了したあと（2006年1月以降）の見込み

大質問	小質問	平均スコア	総合判定	理由・コメント
5.1 政策的支援の継続、組織運営能力	5.1.1 ベトナム政府は道路建設技術の向上に対して、継続的に支援していくと思われますか？	2.8	ほぼそう思う	<ul style="list-style-type: none"> 一政府、社会の強いニーズがある。 一（施工品質管理）本質的な重要性を理解していない。
	5.1.2 ベトナム政府はTTPS1を道路建設技術者養成の基幹組織として引き続き支援していくと思われますか？	2.8	ほぼそう思う	<ul style="list-style-type: none"> 一政府、社会の強いニーズがある。 一（施工品質管理）政府（MOT）が望んでいる対応を行っていないため、あまり期待できない。 一技術者でない、同系列の中で道路建設作業員としてはある。 一近年のような就職率100%を維持できれば。
	5.1.3 TTPS1は自立発展的に道路技術者養成機関として運営されると思いますか？	2.6	ほぼそう思う	<ul style="list-style-type: none"> 一（施工品質管理）当分野の本質的な重要性を理解していない⇒JICAが望んでいる方向の自立発展は期待できない。 一TTPS1は何種かの収入源をもっているが維持運営をおこなうまでの財源になっていない。（短期昇級研修を行い受講、試験料を得ている） 一多くの現代的な技術を移転するので「自立発展的」ではないが、ある程度維持できる。
5.2 財政的自立発展性	5.2.1 TTPS1は機材維持管理、保守について自立発展的に財源確保できると思いますか？	2.4	あまりそう思わない	<ul style="list-style-type: none"> 一OJTの現場確保に積極的になれば十分可能である。 一（施工品質管理）受講生からの必要コストを授業料として徴収する案は実現しなかった。（短期訓練計画時） 一TTPS1は何種かの収入源をもっているが維持運営をおこなうまでの財源になっていない。（短期昇級研修を行い受講、試験料を得ている）
	5.2.2 TTPS1は機材の保守管理を独自に行っていくことができるとは思いますか？	2.6	ほぼそう思う	<ul style="list-style-type: none"> 一（施工品質管理）配属されているCPの年齢高く（2/3は50代半ば）、担当教員が存在しない、教育者としての意識が低い状況から、定価システムはない。
5.3 技術的自立発展性（移転した技術の定着と道路建設技術者に対する需要見通し）	5.3.1 CPIに移転した技術は定着していくと思いますか？（定着するシステムができていますか？）	3.0	ほぼそう思う	<ul style="list-style-type: none"> 一国家開発計画及び現在の整備状況から今後10年程度は需要があると考えられる。 一年間数百人の「道路建設材料試験実務者」の需要があるとは考えにくい。 一道路建設技術者（エンジニア）は急激にはない、道路建設作業員は数年は続く、オペレーターは数年は続く、メカニックは他の職業訓練校も同様のコース実施しているので就職競争あり、職にはありつける、材料試験は数年は続く。
	5.3.2 道路建設技術者に対する需要は継続してあると思いますか？	3.0	ほぼそう思う	<ul style="list-style-type: none"> 一（施工品質管理）配属されているCPの年齢高く（2/3は50代半ば）、担当教員が存在しない、教育者としての意識が低い状況から、定価システムはない。
	5.3.3 CPは機材の保守管理を独自に行っていくことができるとは思いますか？	2.6	ほぼそう思う	<ul style="list-style-type: none"> 一修理費用等予算確保の道を確認できれば可能。 一（施工品質管理）指導中で、判断困難 一レベルによる⇒簡単なものは自分で、それ以外は外部で
5.4 持続的効果の発現要因と阻害要因	5.4.1 効果を維持するための促進要因は何だと思いますか？			<ul style="list-style-type: none"> 一最低でもプロ技終了前に供与した建設機械が5乃至6年稼働できる状態（必要な整備の終了、必要部品の供与等）で引き渡すことが出来れば効果を維持できる。 一ベトナム政府の支援と学校側の実行力 一マネジメント、品質管理の手法を導入する必要あり、 一古い建設機械の更新購入や修理のための部品購入をTTPS1が独立採算で行えるようなシステムが必要。 一将来、転職する教官が増えると思われ⇒転職しなくてもすむ手段が必要。 一若年層大卒教員の存在。 一指導者の考え一管理能力、計画性等。見返りがあること、給料、名声等
	5.4.2 効果維持を阻害する要因は何だと思いますか？			<ul style="list-style-type: none"> 一修理予算の確保が出来ず、予算を捻出する手段、方策を立てられなかったとき。 一マネジメント不足 一公務員（教官等）の給料が低い。 一教育機関としての教育観の欠如 一学校であり、企業教育機関ではない。⇒発展、前進、向上が少ないと思われる。 一教師の性格が好んで新しい物や苦勞をすることは考えにくく、プラスに動くとは考えにくい。