

付属資料

3. 現地議事録

議事録

案件名: プノンペン市都市交通改善プロジェクト

| | |
|---|------------------------------|
| 訪問相手先 | JICA 事務所、大使館表敬 |
| 出席者 | JICA 事務所 力石所長、小野所員、大使館 星倉書記官 |
| 日時 | 2006年7月18日 8:30~9:40 |
| 場所 | JICA 事務所会議室 |
| <p>(力石所長)</p> <p><u>カンボジアの交通事故</u></p> <ul style="list-style-type: none">カンボジアでの交通事故は地雷を越える死亡原因となっており、年間死亡人口は 1000 人以上である。最大の原因は交通規則を守らない運転マナーにある。その他の問題として、100cc 以下のバイクに免許制度がないこと、公共交通がないこと、運転者の交通安全教育がないこと、駐車場が整備されていないこと、バイクと車の優先権が明確でないこと等があげられる。交通事故による怪我、死亡による経済的損失は年間に 3 億ドルになるとの試算がある。本件調査では、以下の 3 つのステップに従って調査願いたい。①どの官庁が交通のどの分野を所管しているのかを確認する。②法令上の権限でその官庁が現状では何をしているのか実態を把握する。③課題の優先順位をつける。プロジェクト実施の成果として交通事故件数が減少したという結果を期待したい。 <p><u>交通事故の原因</u></p> <ul style="list-style-type: none">警察による交通事故の原因統計が整備できていない。プノンペン市内の事故は市内の人口だけの問題ではなく、地方から交通ルールを知らない人々が流入することも事故の増加に貢献している。 <p><u>交通ルール違反の取締り</u></p> <ul style="list-style-type: none">市民の教育と交通ルール違反に対するペナルティの導入が有効な手段と考える。まず市民に目に見える形で交通違反のペナルティについてアナウンスし、その後に取り締まりを実施する。警察には交通取締りの権限がなく、交通規制は公共事業運輸省の所轄である。効果的な交通違反の取締りをするためには、公共事業運輸省から警察に取り締まりを移管するなどの方策が必要ではないか¹。 <p><u>その他の交通事故減少のための手段</u></p> <ul style="list-style-type: none">フンセン首相に交通安全の大切さを強調してもらうなど、トップのメッセージを利用する。交差点の交通などの映像記録を教育教材に使用する。交通安全キャンペーンを実施する。バイクを免許制にして、実技よりも知識に重点を置いた試験内容にする。 <p>(星倉書記官)</p> <p><u>信号機の業者</u></p> <ul style="list-style-type: none">モニボン通り設置された日本製の信号機 3 機を輸入した現地の業者がいる。今週は日本にいますが、来週帰国する予定。 <p><u>草の根無償</u></p> <ul style="list-style-type: none">ハンディキャップ・インターナショナルが交通規則の教科書を学校用に作成しており、今年度、道路沿いの小学校 700 校の学年別と先生用のテキストを増刷する活動を、800 万円程度の草の根無償資金協力で支援する計画がある。 <p style="text-align: right;">以上</p> | |

¹ 公共事業運輸省とプノンペン市交通警察室に確認したところ、Traffic Enforcement は警察の所掌範囲であるとのこと。

| | |
|---|--|
| 訪問相手先 | 公共事業運輸省運輸総局 |
| 出席者 | 運輸総局長 H.E. Leng Thun Yuthea、運輸副総局長、陸上交通部長 Mr. Ung Chun Huor、陸上交通部副部長 Mr. Keo Savin |
| 日時 | 2006年7月18日 10:00～10:40 |
| 場所 | 公共事業運輸省運輸総局長室 |
| <p>(運輸総局長)</p> <p><u>運転免許公布業務</u></p> <ul style="list-style-type: none"> 陸上交通部には①Car Registration Office、②Commercial Transportation Office、③Technical Inspection Office、④Driving License Officeがあるが、運転者教育に関係するのは④Driving License Officeである²。 Driving License Officeは教育、免許、交通事故の3分野を担当している。 現在の免許制度では、①経験のある運転者と②新規の運転者の2種類に試験を実施している。(現行制度では60歳以上の運転者は定期的に陸上交通部でのチェックを受けることが義務づけられており、①がそれに該当すると考えられる) 新規の運転者については自動車学校に通学することが必要で、陸上交通部が自動車学校のカリキュラム、学習時間、習得が必要な課題などについて規定を設けている。 自動車免許試験は理論と実技に分かれている。理論では、コンピューターシステムの問題を解く。出題の範囲は、①基本法規と規制、②緊急事態、③優先交差点、④応急処置、⑤交通事故など。実技は公共事業運輸省の敷地内に設置されたコースで行う。 <p><u>新交通法</u></p> <ul style="list-style-type: none"> 新交通法が施行されると49cc以上のバイクに免許が必要になるが、新交通法の成立は、政治的な問題もあり、いつになるか見通しは立たない。1～2年はかかるのではないかと考えている。 提案されている活動をプロジェクト期間2年目に移動するのはかまわない。 <p><u>交通取締り</u></p> <ul style="list-style-type: none"> 免許のポイントシステム(交通規制違反の取締りで減点される仕組み)を導入したいと思うが、現在のカンボジアでは取り締まりの実施は困難である。 交通規制は公共事業運輸省ではなく警察の所管である。 <p><u>運転者教育での技術協力</u></p> <ul style="list-style-type: none"> 交通事故を減少させることが公共事業運輸省の目指すビジョンでもあるので、運転者教育分野での技術協力は歓迎する。 運転者教育はNational Road Safety Action Planにも含まれている³。ただし、運転者教育以外にも一般市民や学校など、教育の種類はたくさんある。 運転者教育について職員を研修するのであれば、研修対象者は運転試験委員会(Driving Examination Committee)のメンバー20人(すべてDLT職員)が妥当と考える。彼らは限られた知識と環境の中で最善を尽くしているとは思いますが、試験内容が適切であるかなど、改善の余地がありそうな部分はある。 運転免許の試験に関して他ドナーからの支援はない。職員は規定の給与で、自分たちでできることを実施している。交通ルールのテキストなどは作成していない。過去に、限定的ではあるが民間企業の援助でパンフレットを作成したことはある。 ADBの支援による活動は今のところない。 技術協力のスキームでは難しいと思うが、ドライビングシミュレーションマシーンを供与してもらえると嬉しい。新規の運転者を道路に送り出す前に実際の状況に近い体験をさせることができる。 <p><u>予算、技術の持続発展性</u></p> <ul style="list-style-type: none"> 運転試験、運転者教育に活動予算はほとんど配分されていない状況で、今後も予算は厳しいと思われる。協力終了後も活動が続けられることが担保されるような協力を考えて欲しい。 技術面でも、自立発展性は確保するためには、2年間のプロジェクト終了後、定期的にフォローアップの技術支援がされることが望ましい。 | |

² 管技協報告書にある陸上交通部の組織図と多少の相違があるようなので、要確認。

³ Action Plan No.10がDrivers Trainingであり、想定されている協力内容と合致する。

免許公布の地方分権化

- 免許交付事業が公共事業運輸省から州・市に移管される可能性はあるが、移管されたとしても、陸上交通部は地方を指導する立場から免許公布に取り組むことになると考えている。地方行政の担当局の能力がすぐに必要なレベルにまで到達するとは思えない。現在は、陸上交通部から地方に時期を決めて職員を派遣することで、地方でも免許の発給を受けることができるようになっている。

以上

| | |
|-------|----------------------------|
| 訪問相手先 | 現地滞在コンサルタント(全国道路網調査、日本工営) |
| 出席者 | 日本工営(株):清水、岩本、調査団:山崎、武田 |
| 日時 | 2006年7月18日(火)10:00 - 11:00 |
| 場所 | JICA カンボジア事務所 |

打合せ概要

- 主たる協議・報告内容
 - 日本工営(株)の道路担当者より以下の説明を受けた、
 - ▶ 全国道路網の対象は全国の主として国道網で、プノンペン市内は国道があるが市域の道路は市が管理しているので対象とはしなかった。従って、交通量は市の外側については2005年5月のものが最新であるが市内には観測点は設置していない。交通事故については警察より事故原票を借用し、コンピュータに入力して種々の観点からの解析を行ったが市域は対象とはしなかった。本調査は今月末で終了する。
 - ▶ ローカルコンサルタントは測量、交通量調査で使ったがその能力はある。提供資料に一覧表あり。
 - ▶ 道路の設計基準はオーストラリアの援助により、幾何構造基準、舗装設計基準、橋梁設計基準等が完備している。ただオーストラリアの基準の影響を受けているので全体的に数値が大きい様である。全国道路網計画では概略設計のレベルであるが、この基準を使用して設計を行った。プノンペン市の開発計画はフランスが援助して作成中と聞くがフランス人の input はあまり多くないようである。
 - ▶ 交通法については近々に公布となると聞いている。道路法は世界銀行の援助で改定中と聞くが詳細は不明である。
 - ▶ 提供資料には組織図があり、各ポジションの人名前も書いてある。これは変更されている箇所もある可能性があるが、最新情報は Who's who という本を書籍店で販売しているのでこれを見ればわかる。人口等の統計資料も Facts data book という本が販売されている。
 - ▶ 本プロジェクトにアサインされた C/P に対しては over time という名目で 280\$/月を払っている。これは国際援助機関、他の国とも大体同額である。セミナー等は全国対象であるので出席者には日当、宿泊、交通費を払っている。

以上

| | |
|-------|--|
| 訪問相手先 | Commissariat of Municipal Police, Office of Municipal Traffic Police |
| 出席者 | Capt. Chev Hak, |
| 日時 | 2006年7月18日(火)16:00 - 17:00 |
| 場所 | Office of Municipal Traffic Police |

打合せ概要

- 主たる協議・報告内容
 - ▶ Capt. Chev Hak より以下の説明を受けた。
 - ▶ 交通警察は訓練を必要としている。それは交通安全管理(road safety management)にかんするもので道路管理戦略(road management strategy)の活動を継続するための技能(skill)を発揮できるようにするためである。これには管理(administration)、規制(regulation)、安全対策(safety measurement)、交通法の徹底(law promotion)、安全教育(safety education)がある。
 - ▶ また、機材も必要としている。それには速度測定器(Speed gun)、アルコール検出器、事故時の車内の被害者救出機がある。
 - ▶ 2005年に交通法が改定になり、小学校から大学まで、政府の役人に対して交通警察が教育す

| |
|---|
| <p>ることが義務付けられた。このためにカリキュラムが生まれ、警官が派遣されて教育を行っているが、このための予算がないので教材等も用意することができない状況である。</p> <p>➤ プノンペン市では Law Promotion and Education Section の 20 名の警官が教育に当たっているが、このカリキュラムの一般大衆を教育するためには警察官の教育が必要である。現況では十分なレベルに達しているのは5名程度しかいない。</p> <p>➤ Mol は毎年、交通警察の3ヶ月の研修を行っている。対象者は各州から 6-10 名の警官である。内容は、法に基づく取締り (law enforcement), 法による管理 (law management), 法に対する責任 (law responsibility) 等である。</p> <p>➤ プノンペン市交通警察は 410 名の職員と、7 地区の警察署に各 20 名 (7×20=140 名) の警察官を配置している。</p> <p>Q. (交通警察) 交通マスタープランでは 3E による取り組みを提案していたが、今回のプロジェクトで Engineering はなにをやるのか</p> <p>A. 交差点を改良し、信号を設置する。その後、交通調査、アンケート調査を行いこの効果を分析する。</p> <p>Q. (調査団) JICA プロジェクト終了後も sustainability のために、キャンペーンを実施する等の活動を継続することが望ましいが、これのための予算は確保できるか。</p> <p>A. 交通警察では、内務省からの毎月2百万リエル(約 500 ドル)の活動予算と、プノンペン市からテレビでの交通安全教育のための予算しかなく、特別のことはできない。予算確保のためには上の者 (higher officer) の活動が必要だ。</p> |
| 以上 |

| | |
|-------|--|
| 訪問相手先 | プノンペン市公共事業運輸局 |
| 出席者 | Mr. Peng Sokhun, Deputy Director of Public Works and Transport Mr. Moeung Sophan, Chief of Public Works Office Mr. Chea Bunthoen, Chief of Transportation Office Mr. Peov Meng Hai, Deputy Chief of Public Works Office Mr. Ou Thonsal, Deputy Chief of Transport Office |
| 日時 | 2006 年 7 月 19 日 10:30~12:00 |
| 場所 | 公共事業運輸局長室 |
| 打合せ概要 | <p>・ 主たる協議・報告内容</p> <p>➤ (DPWT) 社会実験で行う信号設置の候補箇所は3箇所を考えている。それは環状線 (Street271) 沿いのモニボン通りとのロータリー交差点(1)、モニレス通りとの4支交差点(2)、ロシア通り-カンブチアベトナム通りとの5支交差点(3)である。(1)については近接するモニボン新橋の建設が既に始まっており、将来は現橋と新橋で一方通行のペアとして運用する予定である。</p> <p>新橋は民間業者が建設しており、開発権を賦与することによりそこからの収益で橋の建設費を生み出すスキームになっている。同じ手法でさらに上流側にも橋を建設する計画になっている。橋の近隣地区の堤防を改良し、開発地を生み出す予定である。</p> <p>➤ (調査団) 本プロジェクトでは交差点の幾何構造も改良することになるが、それが完成した後に新橋が完成し、再度幾何構造を変更する必要が生じるので、(1)を対象とするのは望ましくないのではないか。</p> <p>➤ (DPWT) 完成時期を明確にできないが調整が必要であろう。</p> <p>➤ (調査団) 候補地点の詳細な図面を提供してもらえないか。</p> <p>➤ (DPWT) CAD にデータが input してあるので提供できる。ただし古い可能性がある。</p> <p>➤ (調査団) プノンペン市の信号はいろいろなタイプがあり、利用者は混乱するのではないか。カンボジア側ではひとつの方式に統一する計画はないか。日本の信号も導入されたらと聞くが出資者はどこか。本プロジェクトで導入する信号はどの方式とするべきか。</p> <p>➤ (DPWT) 各ドナーの様式に拠っている信号はどの方式とするべきか。</p> <p>・ 中国式：中国の無償協力</p> |

- ・ シーメンス : 世界銀行
- ・ 懸垂式 : シンガポール
- ・ 日本式 : 市庁舎の独自の予算
- ・ ローカル製

Q.プロジェクト運営管理の問題はあるか

A.公共事業運輸局は明確な業務権限に基づき、各部署が協力して事業を実施している。交差点改良などでの関係部署の連携や意思決定のプロセスなどに問題はない。

Q.適切なカウンターパートは配置され、プロジェクトに従事するためのインセンティブは配慮されるか。

A.カウンターパートとして、Public Works Office、Transport Office、Public Lighting Office から各1名を指名して、3名体制にしたい。これらの3つの部署が交差点改善で中心となる部署であり、代表者3名をカウンターパートにすることで、3部署の連携とそれぞれの部署の職員のとりまとめが強化できると考える。WBやADBなどのmultilateralなドナーのプロジェクトの場合にはカウンターパートへのカンボジア政府からの給与補填があるが、JICAのような二国間協力のプロジェクトには、カンボジア政府のカウンターパートファンドは付かない。職員の基本給は低いので、フルタイムでプロジェクトに従事するカウンターパートにはJICA側に何らかの手当てを期待したい。

Q.プロジェクトオフィス

A.公共事業運輸局の建物内に局長室と同程度の広さの部屋を用意する。(局長室は執務デスク1つと会議テーブル+イス8脚程度が入るスペース)電気は提供できるが、現在、公共事業運輸省から支給される予算では電気代が賄えなくなりつつあり、プノンペン市に追加の予算を申請しているところで、多少の問題はあるかもしれない。電話はないので、新しい回線をJICA側で引いてもらいたい。

Q.DPWTの政策や計画で、JICAの技プロと関連のあるものは何か。

A.開発調査で作成したプノンペン市交通マスタープランと、プノンペン市都市開発マスタープランが該当する。都市開発マスタープランはフランス政府の支援により作成されており、最終報告書ができたところと聞いているが、まだ報告書を入手していない。入手次第、JICA側と共有したい。

Q.交差点改善はプノンペン市の交通改善に有効な手段と考えるか。

A.交差点改善は協力のスコープとして小さすぎると考える。要請書では、交差点改善の他にも交通管理のより広い内容での技術協力を希望している。また、公共交通(バス)の導入も要請に含めている。

Q.現在のDPWTの主要な活動は何か。

A.交通マスタープランに沿って事業を実施している。主要な活動は、道路の再舗装(repavement)、信号機の設置、主要道路での中央分離帯の設置である。特に道路の舗装に関しては、プノンペン市が、道路沿いの住民負担50%、市負担50%で舗装工事をする政策を進めており(50/50 Policy)、活動は多い。マスタープランにある駐車場対策については、有料駐車場を設置したいと思うが、場所がない。プノンペン市の政策で、主要道路沿いに建設されるショッピングモールやホテルには、敷地内に駐車場を確保しなければならないことになっている。(Soriya Market、Orussey Marketなどが事例)

以上

| | |
|-------|--|
| 訪問相手先 | NGO |
| 出席者 | 1. Coalition for Road Safety: Kim Pagna 2. Handicap International Belgium - HIB: Socheata Sann 3. Cambodian Red Cross: Chieng Youpheng 4. Cambodian Association for Informal Economy Development - CAID : Luos Seytha 5. 調査団: 山崎、武田 |
| 日時 | 2006年 7月19日(水)14:30 - 16:30 |
| 場所 | JICA カンボジア事務所 |

打合せ概要

1. Coalition for Road Safety

本組織は 2005 年 6 月に設立された。2006 年 5 月までの主な活動は Pilot Project として Publication Information and Research を実施した。

- Non-motoring course;
15-20 名の参加者に講義を警察官により行う。その後実際に交差点に行き、実態を見学し、理解を深める。HIB とも共同で行っている。
- Traffic Safety Awareness Campaign;
2 輪車のヘルメット、4 輪者のシートベルト着用の広報
Cambodian Motorist Federation とも共同しての運転者教育
交通安全対策の実施
- Information;
交通事故統計一月例報告書を出し更新している。他 NGO とも共同
学生の事故対策-学生が事故に巻き込まれるケースも多いことからその対策強化

今後3年間の活動予定。

- ラジオ、電話等のメディアを通じての広報
- door to door の安全教育。試験道路区間を設置して実施
- Public Forum の実施-7 月 20、その後 8 月、9 月にも実施の予定
- Mobile Phone による警察官の performance の改善
- 安全教育プログラムの作成

本組織はこれだけの活動をしているが、スタッフは5名しかいない。しかしそれぞれの活動に対しボランティアの協力がある。

2. Handicap International Belgium¹

本組織は 16 カ国において活動を行っているがカンボジアでは 1982 年に設立された。当初は地雷等の被害者の社会復帰が主たる活動であったが、その後交通事故被害者にも対象範囲を拡大している。カンボジアにおける主な活動は

- National Road Safety Committee との協力活動
- Road Traffic Accident and Victim Information System (RTAVIS) ; Annual Report の出版
警察は交通事故の 60%しか報告していない。40%は病院からのもので、大病院だけでなく民間のクリニック等もカバーしている。
- Road Safety Education: 道路交通安全教育
交通弱者に対する教育に重点を置いている。一子を持つ親に対する教育。彼らは交通に対する知識を得る機会がなかった。一小学校低学年に対する教育。この教材に対しては日本大使館から援助を受けている。
- Road Safety Publicity and Campaign: メディアを通じた広報活動
ラジオ、TV の spot を活用して広報活動を行っている。Coalition for Road Safety とも共同している。
- Road Safety Network: 交通安全に対する共同活動。
WHO と協力して Cambodia Road Safety Network (RSN)を構築した。これには政府機関、国際機関、民間企業、NGO が協力してそれぞれの組織における交通安全を推進するものである。これまでに 70 に組織が交通安全対処方針を策定している。
- First Aid のための訓練。事故当事者に対する緊急手当ては重要であり、警察官も対象にしている。

3. Cambodian Red Cross

以下の活動を行っている。

- 他 NGO とも共同で交通安全キャンペーンの実施
- メディアを通じた広報活動
2 輪車のヘルメット着用の推進

主にスウェーデン赤十字の援助を受けて、これらの活動を行っている。

4. Cambodian Association for Informal Economy Development - CAID

本組織は 2001 年 7 月に設立され、非公式な経済活動を支援し援助している会員形式の団体であり、NGO であり NPO である。会員は以下の3つに分類できる。

- Farmer (農夫)

-Vender(売り子)
 -Driver(運転手)
 運転手は会社従業員でない者を対象としており、タクシー250名、Tuktuk350名、モトドップ250名の850名の会員がいる。以下の活動を行っている。

- Research & Training
 小運輸従業者の交通安全と交通技能の向上
 モトドップ運転手を対象とし、ヘルメットの着用の推進、MPWTと共同でMPWTの講師による交通法規の遵守を中心とした安全教育。これは5日のコースで実施にあたってはドイツからの援助があった。
- Advocacy & Legal Action
 他NGOと協力して交通安全キャンペーンの実施
 ガソリン値上げ反対運動
 保険-sky program 事故時に運転手のために保険金を払う
- Marketing Access
 タクシーの屋根に宣伝板を載せる。5\$で募集している。

5. 質疑応答
 Q. 交通事故はGPSで地点が特定できるようになっている。このデータを使用してEngineeringにおける交差点改良の評価に使用できないか。
 A. GPSにより交差点が特定でき、事故の経年変化が追えるならば改良の評価指標となるであろう。

以上

| | |
|--|--|
| 訪問相手先 | プノンペン市公共事業運輸局 |
| 出席者 | Mr. Peng Sokhun, Deputy Director of Public Works and Transport Mr. Moeung Sophan, Chief of Public Works Office Mr. Chea Bunthoen, Chief of Transportation Office Mr. Peov Meng Hai, Deputy Chief of Public Works Office Mr. Ou Thonsal, Deputy Chief of Transport Office |
| 日時 | 2006年7月20日 8:30~10:00 |
| 場所 | 公共事業運輸局副局長室 |
| <p>Q.DPWT 職員の知識・スキルで強化したい優先事項は何か。 A.局長と相談のうえ回答したい。</p> <p>Q.DPWT 職員にはどのような研修の機会があるか。 A.1997年から2000年にかけて、ノルウェイとフランスの支援で、DPWTのすべてのエンジニアとテクニシャンを対象とした以下の研修が実施された。</p> <ul style="list-style-type: none"> • 排水・下水システム • 地形調査(レベル、トータルステーションなどを利用) • Map Infoの使い方 • AutoCADの使い方 <p>研修は2000年以降継続していない。当時研修を受けた技術者の中にはすでにDPWTにいない職員もいる。 また、MPWTも短期間の研修コースを実施しているが、年に1回または2年に1回程度の頻度で、不定期の実施であり、DPWTから参加できるのは10人以下である。内容は道路管理(management of road maintenance)や調査(survey)である。</p> <p>Q.適切な交差点改善が行われる結果としてどのような社会的インパクトが期待できるか。 A.以下のインパクトが考えられる。</p> <ul style="list-style-type: none"> • 交通速度があがり、移動時間が短縮できる • 多大なコストを生んでいる交通渋滞を改善できる • 経済の振興に貢献できる • 交差点にカメラを設置することで交通ルールを守らない市民の習慣を変えることができるかもしれない | |

Q.交差点改善によって交通量が増えた結果、周辺の騒音も増える可能性があると考えられるが、プノンペン市の交通による騒音の状況はどうか。

A.道路の騒音に関する住民からの苦情はたくさんある。しかし、プノンペン市にとっては、道路交通の改善が優先課題であり、騒音についての対策・政策はいまのところない。

Q.JICA の技術協力が終了した後も、交差点改善は継続すると見込まれるか。

A.現在までも、プノンペン市の予算、経済財務省からの国家予算、ドナーからの支援を使って交差点やその他の改善を実施してきたので、協力終了後も改善事業は継続される。ただし、予算は限られており、毎年たくさんの事業を申請するが、優先順位の高い一部しか事業化されない。十分な予算があれば、市内の道路状況はかなり改善しているはずだと思う。

Q.DPWT の予算状況はどうなっているか⁴。

A.経常経費は MPWT から支給される。道路改善などの事業費は、経済財務省に直接申請して配分される部分と、プノンペン市の予算から配分される部分がある。2006 年については経済財務省が都市部の道路改善向けの予算措置をすでに閉めているので、予算が少ない。WB、ADB、日本の無償資金協力などは、既存の組織の外に設置されているプロジェクトマネジメントユニットで管理されるため、DPWT の予算には計上されない。

Q.50/50 Policy の事業の進捗はどうか。

A.プノンペン市長がフンセン首相に要請して承認された 50/50 Policy (道路沿いの住民が 50%、プノンペン市が 50%の費用を負担して道路を再舗装するスキーム)に基づいた事業の実施は増えている。主要道路に面したホテルや店舗は受益者負担なしで道路が整備されているのに、細い道路に面した店舗や住宅が道路の改善に負担金を払うことに対して住民からの抵抗もあるが、受益者負担は強制ではなく定額でもない。裕福な企業が 1000 ドル以上の貢献をする場合もあり、それぞれが相応の負担をすることで事業は進んでいる。

Q.JICA の技術協力の 2 年目に DPWT が独自の予算で交差点を改善することは可能か、またその場合の手続きはどのようになるか。

A.プノンペン市の予算を使うことが可能だと思う。手続きとしては、事業費の見積りと技術的な書類をそろえてプノンペン市に提出し、プノンペン市の入札委員会が現地業者の競争入札をかけることになる。経理の手続きは Finance and Planning Office で行われる。これらのプロセスには今までの経験もあり、特に支障はないと思われる。

Q.DPWT とプノンペン市交通警察室の連携はあるか。

A.交差点の管理で DPWT と交通警察は連携している。交通警察(のどの部署かはわからない)の警察官が各交差点に立っている。彼らは交通の状況を見て、赤信号の時間を長くするようなどというリクエストを DPWT の信号管理担当に直接無線で連絡してくる。警察官にどのような技術支援が必要かはわからないが、JICA プロジェクトの交差点改善で警察と DPWT が一緒に取り組むのは良いと思う。

Q.交差点改善の持続性について他に心配されることはあるか。

A.信号機に多少の問題がある。信号機は民間業者によって調達されるが、その維持管理は DPWT の責任範囲である。例えば、ランプが切れればスペアパーツをプノンペン市に申請し、市が購入したパーツを DPWT が交換するというをしている。DPWT には電気エンジニアがいないため、MPWT に配置してもらえようように申請はしているのだが、実現していない。SIMENS の信号機以外はマニュアルが英語ではないため、読めないという問題もある。業者への発注は入札委員会が行うため、DPWT から英語のマニュアルを入れるようなどという条件をつけることは難しい。

Q.他ドナーの関連事業はあるか。

A.要請書に記載した 3 案件の情報は以下の通り。

- Road Rehabilitation by WB と Chinese Loan :MPWT が実施機関。DPWT は施工管理にテクニシャンを配置した。事業は終了している。
- GMS Mekong Tourism Development Project by ADB:観光省が実施機関。DPWT は Road and Bridge Division のテクニシャンを施工管理に配置している。実施中の案件。

その他には、ADB の洪水管理案件と JICA の排水案件があったが、どちらも 2004 年に終了し、現在はド

⁴ 1997 年から 2005 年までの予算表を入手済み

ナーの支援により実施している案件はない。

以上

| | |
|-------|--|
| 訪問相手先 | ADB |
| 出席者 | Mr. Yasushi Tanaka, Transport Specialist, Infrastructure Division, Southeast Asia Department (ADB 本部勤務。出張でカンボジアに7月21日まで滞在) |
| 日時 | 2006年7月20日 14:30~15:45 |
| 場所 | ADB 会議室 |

交通安全事業の難しさ

- 交通安全キャンペーンなどの活動は、目に見える成果がでにくい。交通事故件数が減少するまでには相当の時間がかかる。すぐにインパクトがでない事業のため、プロジェクト化するのが難しいという一面がある。
- 交差点改良も、厳密には改良前後のデータで効果を測定することは難しい。

ADB の活動

- 今後の交通安全分野のプロジェクトを形成するために、Project Preparation Study が実施され、National Road Safety Action Plan (2005-2010)に含まれる項目の中での優先事項を決めた。ドラフトファイナルレポートができています。しかし、いつどのような内容で支援を開始できるか、明確な見通しは立たない状況にある。
- Preparatory Study の結果、候補としてあげられている活動内容は以下の3つである。
 1. National Road Safety Committee の事務局職員の採用(人件費を ADB で支援する)、Committee の活動予算の確保
 2. 交通事故統計を使った交通事故の分析、交通事故防止対策の検討
 3. テレビ、ラジオを通じた交通安全キャンペーンの実施

National Road Safety Committee

- 構成メンバーは決まり、Committee が設立されたが、予算も知識も不足しており、活動はほとんど行われていない。
- 各州に Provincial Committee があり、それらの上に National Committee がある。州レベルから機能させようとするならば人件費だけでも多額になり、また州の人材ですぐに機能的な活動が実施できるとも考えにくいので、まずは National Committee をフットワークの軽い組織として機能させることができると考えている。

Road Safety Action Plan

- 以上のような状況から、Action Plan に含まれている活動はまだ実施されておらず、予算もついていない。Action Plan を Plan のまま放置せず、なんとかして実行に移したいと思う。
- JICA の協力が Action Plan のいくつかを実施してくれるのはありがたい。

Transport Strategy

- 2003年にコンサルタントを派遣して Transport Strategy のドラフトを作成したが、交通分野のサブセクター間で意見の対立があり、2年間、ドラフトの状態から進展しなかった。現在、コンサルタントを再度派遣して、関係者の意見をまとめる作業をしている途中である。さらに、ドラフト作成から時間が経過しているため、状況の変化によって内容の見直しも必要になっている。Strategy を閣僚評議会に提出することを、次の運輸交通分野のローンの条件にしている。

JICA への情報・提案

- 交通警察による規制は、新道路交通法の成立を待たないと、法律上は難しいのではないかと。
- MPWT が過積載の取り締まりを全国規模で実施している。ADB は取り締まりに必要なばかりをローンで提供している。取り締まりで徴収した罰金の1/3は、警察官の収入になる仕組みにしている。
- プンペン市の公共交通として、ジプニーのような小規模の乗り合いバスを導入してはどうか。ADB は貧困削減を最優先にしているため、どうしても地方への支援が多くなり、このような都市部への協力はしにくい傾向がある。JICA がこのような協力をしてくれると嬉しい。
- プンペン市内では、駐車場対策も必要と考える。
- 洪水対策も必要で、排水強化や道路メンテナンスの強化などの面から対応できないか。

- メンテナンス予算の確保も大切である。経済財務省に設立した道路メンテナンス基金が最近になって廃止された。メンテナンスの必要性に対する意識が向上していないことを残念に感じている。
- 道路環境問題(たとえば土木工事に付随するインパクトなど)にはカンボジア政府の関心がほとんど集まらない状況であり、この分野にも支援が必要だと思われる。たとえば MPWT には環境専門家はひとりもいない。

JICA 技プロとの連携

- ローンは金額の多少に関わらずほぼ同じ手続きが必要になる。グラントはコンサルタントを雇う TA グラントと、活動費を支援するプロジェクトグラントがある。これらのスキームを使って、JICA の活動とどのように連携できるか、Technical Working Group で調整ができればよいと考える。

以上

| | |
|---|-----------------------------|
| 訪問相手先 | 公共事業運輸省運輸総局陸上交通部 |
| 出席者 | 陸上交通部副部長 Mr. Keo Savin |
| 日時 | 2006 年 7 月 20 日 16:10~16:40 |
| 場所 | 陸上交通部副部長室 |
| <p><u>所管業務</u> 運転者教育と運転免許の発給に関する陸上交通部の業務内容は、以下の公共事業運輸省の省令(Prakas)と指令(Sechpdainaenoam)に規定されている⁵。</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 省令 582 号(1995 年):自動車教習所の運営について ● 指令 465 号(2000 年):運転免許証の発給について | |
| <p><u>運転免許証の発給</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ● 現在までに 300,000 程度の自動車免許証と、2000 程度の 125cc 以上のバイクの免許証を発給していると思う。免許証の発給は毎日行っており、1 日あたり 50 人から 100 人程度の申請がある。筆記試験は、朝 8 時から 9 時までの 1 時間で実施するが、人数が多いときには 9 時から 10 時までの 1 時間にも実施する。筆記試験のために 68 台のコンピュータを設置している。 ● Gamtronsit Company(名称は要確認、以下 Company)が MPWT との契約により、受験手続や免許証の作成を請負っている。 ● 運転免許試験の受験料は、バイクが\$5.25、自動車が\$10.78、トラックが\$12.98、トレーラー付きトラックが\$17.38 となっている。受験者は申請書類を記入し、受験料を添えて Company に申し込む。不合格の場合、受験料を再度支払う。 ● 筆記試験⁶と実技試験は DLT の職員によって行われている。 | |
| <p><u>自動車教習所</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ● 自動車教習所の教官を集めて、教習生への指導内容について講義を行うことがある。 | |
| <p><u>DLT 職員の人件費</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ● 自動車免許試験と免許証の発給に従事している職員は、Company からいくらかの給与補填を受けている。 | |
| <p><u>JICA の技術協力について</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ● JICA の支援でコンサルタントが派遣されれば、運転免許試験や自動車教習所の改善に役立つと思うので、非常に歓迎する。 | |
| 以上 | |

| | |
|-------|--|
| 訪問相手先 | 公共事業運輸省運輸総局 |
| 出席者 | 運輸総局長 H.E. Leng Thun Yuthea、運輸副総局長、陸上交通部長 Mr. Ung Chun |

⁵ クメール語のコピーを入手。

⁶ クメール語の筆記試験問題を入手。

| | |
|--|---|
| | Huor、陸上交通部副部長 Mr. Keo Savin、勝田団長、武田氏、山崎 |
| 日時 | 2006年7月21日 11:00～12:00 |
| 場所 | 公共事業運輸省運輸総局長室 |
| <p>(勝田団長)</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 本件はプノンペン市から要請された技術協力だが、公共事業運輸省の参加が不可欠である。3E (Engineering, Education, Enforcement) が重要だが、それらに含まれるすべてをプロジェクトに含めることは難しいため、①交差点改良、②運転者教育、③交通規制強化を選択している。①と③はプノンペン市、②は公共事業省による実施となる。 ● 運転免許制度に関して①100cc以下のバイクの免許制度と②免許更新制度の導入が予定されており、それらと関連した協力内容としたい。 ● また、交通安全キャンペーンをNGOとJICAと協力して実施することを提案している。 ● プロジェクトの実施体制案がM/Mの最終ページに示されている。主カウンターパートであるプノンペン市からProject Managerを、副カウンターパートの公共事業運輸省からDeputy Project Managerを選定するのが、プロジェクトの円滑な実施のために望ましいと考える。 ● 活動計画に運転者教育の活動(2-1～2-4)と交通安全キャンペーンの活動(2-5～2-6)が示されている。交通安全キャンペーンはDeputy Project Managerが担当することを提案したい。 ● 地域的な協力範囲はプノンペン市である。 ● 26日にM/Mの詳細についての協議を行うので、適切な職員を参加させて欲しい。 <p>(H.E. Yuthea)</p> <ul style="list-style-type: none"> ● プノンペン市が要請した技術協力の運転者教育部分に公共事業運輸省の参加が必要である点について理解した。 ● 現在のところ、100cc以下のバイクに免許は必要ないが、新道路交通法が施行されると、100cc以下も免許が必要になる。 ● 活動計画に記載されている活動は、運転者教育に必要な内容を過不足なく含んでいる。特にトレーナーの研修は重要である。トレーナーと試験官の交通法などに関する知識は限られているのが現状である。彼らの知識を新しい交通事情に合わせて更新する必要がある。 ● 交通状況は変化するものなので、プロジェクト終了後にどのようにトレーナーの知識を更新していくか、活動の自立発展性を心配している。同様のことは交通安全キャンペーンにもいえる。2年の協力期間後、キャンペーンはどうなるのか。 ● プロジェクト実施体制(M/Mの組織図)は状況に合致した組織になっていると思う。 ● プノンペン市からProject Manager、公共事業運輸省からDeputy Project Managerを選定することは了解した。プノンペン市が誰をProject Managerに指名するかわかり次第、公共事業運輸局から適切なレベルの人材をDeputy Project Managerに指名する。 ● 運転者教育のカウンターパートは何人か。JICA側からカウンターパートへの人件費補填はあるのか。 <p>(勝田団長)</p> <ul style="list-style-type: none"> ● カウンターパートについてのJICA側の考え方として、カウンターパートがプロジェクト終了後も交通状況や交通法規の変化に対応して運転者教育を更新していかれるような能力の強化をしたいと考えている。そうすることで活動の自立発展性が確保されると想定している。そのような人材は最低1人育成されればよいので、たくさんカウンターパートは必要ないと考えている。1人または最大2人程度でよい。 ● 人件費補填については、JICAは基本的に支援できない。ただし、カンボジア政府側の事情も理解していることから、なんらかの対策を講じる必要は感じている。 ● プロジェクトの構成メンバーについての現在のJICA側の考え方として、JCCの議長にプノンペン市長あるいは副市長、Executive Committeeの議長に交通管理担当のプノンペン副市長、Project Managerにプノンペン市公共事業運輸局長あたりが適切ではないかと考えている。 ● 運転者教育のカウンターパートは陸上交通部副部長 Mr. Keo Savinなどが想定されるか。 <p>(H.E. Yuthea)</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Project Manager⇒Deputy Project Manager⇒Officerの序列で職員をポストに任命しなければならない。Project Managerがプノンペン市公共事業運輸局長レベルであれば、運転者教育のカウンターパートはMr. Keo Savinより低いレベルの職員にしなければならない。 ● カウンターパートの人数については了解した。とりあえず1人指名する。 | |

(勝田団長)

- M/M にはプノンペン市と公共事業運輸省の両者に署名をしてもらいたいと考えているが、公共事業運輸省の署名者は誰が適切か。今のところプノンペン市は副市長あたりを想定している。

(H.E. Yuthea)

- 公共事業運輸省の署名者については大臣表敬のときに相談して欲しい。
- 運転免許の試験は全国で実施しており、現在のところ公共事業運輸省が所管している。しかし将来的には市・州の公共事業運輸局に移管される。
- 免許更新制度は新道路交通法の成立を待って施行されるので、まだ時間はかかると思われるが、施行されれば自動車 (light and heavy vehicles) は5年毎、バイクは3年毎の更新が義務づけられる。免許を更新する運転者を再教育することの重要性は認識しており、この分野への JICA の技術協力は適切であり感謝する。

(勝田団長)

- プロジェクトでの運転者教育は、新道路交通法が成立した後の免許更新と 100cc 以下のバイクの免許発給を対象としている。免許更新者に対しては再教育の方法を考え、バイク免許取得者に対しては教育と試験内容を検討するのはどうか。
- プロジェクトは来年開始する予定であり、運転者教育のための活動(2-1~2-4)は1年目に計画されているが、実施時期についてはどうか。

(H.E. Yuthea)

- 免許更新時とバイク免許取得時の運転者教育のための準備という技術協力の範囲について了解した。この内容であれば、実施時期はプロジェクト活動2年目に移動するのが適当と考える。

(勝田団長)

- コンサルタントの執務室を提供することは可能か。

(H.E. Yuthea)

- 執務室は提供する。

以上

| | |
|-------------------|---|
| 訪問相手先 | 内務省国家警察庁 |
| 出席者 | Pol. Lt. Gen. Sim Sophal, Deputy General Commissioner, National Police (交通担当)、国家警察庁他4名、勝田団長、武田氏、山崎 |
| 日時 | 2006年7月21日 14:30~15:00 |
| 場所 | 内務省国家警察庁 |
| (勝田団長) | <ul style="list-style-type: none">● 本件は、プノンペン市の要請を受けて JICA が交通管理分野の技術協力を提供するプロジェクトである。3E (Engineering, Education, Enforcement) が重要だが、それらに含まれるすべてをプロジェクトに含めることは難しいため、①交差点改良、②運転者教育、③交通規制強化を選択している。①と③はプノンペン市、②は公共事業省による実施となる。● ③交通規制強化の協力内容の詳細についてはこれからプノンペン市と協議を進める。今後なにか問題があればプノンペン市から内務省国家警察庁に相談があるかもしれないが、その時にはプノンペン市に対して支援をお願いしたい。 |
| (H.E. Sim Sophal) | <ul style="list-style-type: none">● 調査団の訪問を歓迎する。● 数ヶ月前に日本の交通警察関係者の訪問があり、交通問題について協議した。彼らは日本の警察庁にカンボジアの交通警察をどのように改善するかについて報告したと聞いている。● 今年5月末あるいは6月初旬にカンボジアの副首相兼内務大臣が日本を訪問し交通問題について協議している。● 日本の警察庁が交通問題の解決に向けて協力してくれることに感謝する。● カンボジアの交通渋滞は、主に以下の4つの要素に起因している。①朝夕の通勤時の混雑、②暴 |

| |
|---|
| <p>雨、③交通を妨害する場所での住宅建設、④修繕の必要な道路</p> <p>(勝田団長)</p> <ul style="list-style-type: none"> 交通管理の改善は、交通渋滞と交通安全を改選するために重要であると考えます。本技プロがプノンペン市の交通改善に貢献することを期待する。 本技プロは国家レベルではなくプノンペン市を対象としているが、何か問題が発生した場合には、国家警察庁の支援をお願いしたい。 <p>(H.E. Sim Sophal)</p> <ul style="list-style-type: none"> 日本の協力を歓迎する。プロジェクトに対してできるだけの支援をしたい。 <p style="text-align: right;">以上</p> |
|---|

| | |
|---|--|
| 訪問相手先 | 公共事業運輸省 |
| 出席者 | 公共事業運輸大臣 H.E. Chanthol Sun、勝田団長、武田氏、山崎 |
| 日時 | 2006年7月21日 15:30～16:00 |
| 場所 | 公共事業運輸省 |
| <p>(勝田団長)</p> <ul style="list-style-type: none"> 本件は、プノンペン市の要請を受けて JICA が交通管理分野の技術協力を提供するプロジェクトである。交通管理に従事する人材の能力強化を協力の主な目的としている。協力内容は 3E (Engineering, Education, Enforcement) で構成されている。 プロジェクトの構成要素の中で、運転者教育は公共事業運輸省の所管であるため、公共事業運輸省にこのプロジェクトに参加してもらいたい。運輸総局長に会って、協力内容や実施体制について協議した。 運転者教育は免許更新者とバイクの免許取得者を対象にしている。 プノンペン市が主カウンターパートで公共事業運輸省が副カウンターパートであるため、Project Manager をプノンペン市から、Deputy Project Manager を公共事業運輸省から指名してもらいたいと考えている。 M/M の署名者は、プノンペン市側は市長または副市長を考えている。 <p>(H.E. Chanthol Sun)</p> <ul style="list-style-type: none"> 了解した。公共事業運輸省の M/M への署名者は、交通担当の Secretary of State とする。 <p style="text-align: right;">以上</p> | |

| | |
|--|--|
| 訪問相手先 | プノンペン市 |
| 出席者 | 副市長 H.E. Chreang Sophan、Chief of Cabinet Mr. Nuon Someth、公共事業運輸局長、Chief of Public Works Office Mr. Meoung Sophan、International Relations 代表者 1 名、他 1 名、勝田団長、武田氏、山崎 |
| 日時 | 2006年7月21日 16:30～17:30 |
| 場所 | プノンペン市庁 |
| <p>(勝田団長)</p> <ul style="list-style-type: none"> 本件は 3 年前のプノンペン市の要請に基づいて準備された交通管理分野の技術協力プロジェクトで、協力内容に関係者が同意すれば、来年には活動が開始できる。交通管理に従事する人材の能力強化を協力の主な目的としている。協力内容は 3E (Engineering, Education, Enforcement) で構成されている。これら 3 分野から、①交差点改良、②運転者教育、③交通規制強化を対象とする。①と③はプノンペン市、②は公共事業運輸省によって実施されるため、プノンペン市と公共事業運輸省の協力が必要である。プノンペン市を主カウンターパート、公共事業運輸省を副カウンターパートと考えている。実施体制、M/M の詳細については 26 日の協議で検討したい。 ①交差点改良については、1 年目の交差点はコンサルタントがカウンターパートを指導しつつ改良事業を実施し、JICA が費用を負担する。2 年目の交差点はコンサルタントの支援を受けながらカウ | |

ターパートが主体的に事業を実施し、プノンペン市により費用が負担されることを想定している。プノンペン市には道路改善の予算があると理解しており、プノンペン市による費用負担は協力の条件のひとつとしてM/Mに記載することを考えている。この点については後ほど協議したい。

- ②運転者教育については、新道路交通法が施行されると免許更新とバイク免許が必要になるので、これらの免許更新者、新規免許取得者を対象に運転者教育を実施したいと考えている。活動は当初1年目に計画されていたが、新道路交通法が成立していないこともあり、2年目に移動することになった。
- ③交通規制については、交通警察官の交通規制を実施する能力を強化することで、市民が交通規則を遵守するようになり、交通改善に貢献すると考えている。プロジェクト期間中に交通規制のキャンペーンを3回実施する予定で、このキャンペーンがプロジェクト終了後も継続されることを協力の条件としたい。協力内容の詳細についてはプノンペン市交通警察室と今後協議する。

(Mr. Moeung Sophan)

- 交通規制についてはモニタリング・評価システムを設定するべきではないか。

(勝田団長)

- モニタリングは実施する。例えば、キャンペーン期間中に免許証を携帯していない運転者を数えるなどが想定できる。このような活動を通じて免許不携帯の運転者の数が減少すると考えられる。
- モニタリング・評価システムについては検討する。
- 26日のM/M協議に適切な職員を参加させて欲しい。その旨、プノンペン市警察にも伝えて欲しい。
- 開発調査と違い、技術協力プロジェクトではカンボジア側の責任が大きい。特にプノンペン市は主カウターパートであるため、強力なリーダーシップを発揮してもらえよう願いたい。
- M/Mのプノンペン市の署名者は誰になるか。

(Mr. Nuon Someth)

- プノンペン市長が署名する。

以上

| | |
|---|---|
| 訪問相手先 | 日本大使館 |
| 出席者 | 日本大使館: 星倉書記官、Mr. Koichi Miwa, Second Secretary & Security Attache、 Mr. Yasuda 草の根無償担当 JICA カンボジア事務所: 杉本所員 調査団: 勝田、坂、根岸、武田、山崎 |
| 日時 | 2006年7月24日 8:40～9:30 |
| 場所 | 日本大使館 |
| (星倉書記官) | |
| ● 交通管理関連の情報として、日本の信号機をモニボン通りに3機、空港周辺に1機を納めている現地業者がある。 | |
| (勝田) | |
| ● 2001年に開発調査でプノンペン市の交通マスタープランが作成されてから、プノンペン市の交通状況はさらに悪化しており、3年前にプノンペン市より交通管理分野での協力要請があった。これを受けて一昨年、プロジェクト形成調査を実施した。本調査団は、この案件の事前評価ミッションである。 | |
| ● 交通問題の解決には物理的な対策だけでなく交通規制、その他の必要性があり、公共事業運輸省などを巻き込んだ形にしているのがプロジェクト形成調査時からの変更点である。 | |
| ● 2年間のプロジェクト期間では、①交差点改良、②免許更新時の再教育、バイク免許取得者の教育、③交通ルールの指導・規制に焦点をあわせたい。 | |
| ● ものをつくるのではなく、人材の能力強化を目的とする協力であり、カウターパートへの技術移転が活動の中心になる。 | |
| ● 2年目の交差点改良キャンペーン、交通安全キャンペーン、交通規制キャンペーンなどの活動は、プロジェクト終了後の自立発展性のためにも原則としてカンボジア側が費用を負担することにしたい。 | |

と考えている。カンボジア側の予算手当てが困難な場合、資金源の選択肢のひとつとして、草の根無償で支援していただくことができればありがたい。

- M/M の署名者はプノンペン市長と公共事業運輸省の交通担当副大臣を予定している。

(星倉書記官)

- 大使も道路を作るだけではなく交通分野のソフト面の支援が必要だと認識している。
- ハンディキャップインターナショナルの活動は、プノンペン 113 校、シムリアプとコンボンスプー各 3 校への交通安全教科書の配布を支援したが、今年は全国に拡大して配布する教科書や教材の印刷費を大使館で支援する予定である。

(Mr. Yasuda)

- 草の根無償にプノンペン市から申請をあげることは可能である。中央省庁からの申請はできない。

(勝田)

- 草の根無償はどのようなタイミングで申請する必要があるか。

(星倉書記官)

- 毎年 10 月締め切りで、10 月に本省に申請して 3 月までに資金が供与される。申請者は、資金を受け取った日から 1 年以内に予算執行しなければならない。草の根無償の担当者は私である。ハンディキャップインターナショナルは申請になれているので、彼らを指導して申請をあげさせることができるのではないかと。ハンディキャップインターナショナルでなくてもかまわないが、申請の手続きに慣れている組織のほうがよい。

(Mr. Miwa)

- カンボジアの警察官はあまり仕事をしないので日本と同様に考えてはいけぬ。現在は、税金を支払っていない車両の取締りを行っている。税金の管轄は税務署なので、税務署の職員と交通警察が一緒に取締りを行っている。取り締まられれば、税金と罰金を同時に支払わなくてはならない仕組みになっている。

(星倉書記官)

- カンボジア人、特にバイク運転者は信号が読めない。中国製の信号は赤い矢印で進んではいけない方向を示し、日本製の信号は緑の矢印で進んで良い方向を示すなどという難しさもある。

(Mr. Miwa)

- 法律では 100cc 以上のバイクに免許が必要だが、市内の多くのバイクは 110cc であるが免許を持っていない。これらを取り締まることは現行の法律でもできるが、社会的な反発が大きいと思われる。

(勝田)

- 社会的摩擦の大きい項目の規制を実施するかどうかは検討が必要だといえる。そのような項目で交通規制をするのであれば、首相などハイレベルの支援が必要になるとと思われる。

以上

| | |
|-------|--|
| 訪問相手先 | 公共事業運輸省運輸総局 |
| 出席者 | 運輸副総局長、陸上交通部長 Mr. Ung Chun Huor、陸上交通部副部長 Mr. Keo Savin、Mr. Suon Vanhong, Deputy Chief of Vehicle Registration Bureau 調査団: 勝田、坂、根岸、武田、山崎 |
| 日時 | 2006 年 7 月 24 日 10:00~12:00 |
| 場所 | 公共事業運輸省運輸総局会議室 |

(勝田団長)

- 先日、大臣表敬時に確認したところ、M/M 署名者は交通担当副大臣とのことだったので、副大臣にその旨説明してもらえないか。プノンペン市の署名者はプノンペン市長である。

(Mr. Ung Chun Hour)

- 了解した。副大臣に伝える。
- JCC、Ex.Com.のメンバーを決めるのは容易ではない。プノンペン市からのメンバーにもよる。

(勝田)

- JCC は事業実施を監督する組織で、活動を実施するのはカウンターパートである。JCC はプロジェクトの舵取りをする立場なので、影響力のある人にメンバーになってもらいたい。

(Mr. Ung Chun Hour)

- JCC に公共事業運輸省から Vice Chairman を選定したい。M/M にも記載してほしい。

(勝田)

- Vice Chair については了解した。JCC の Chairman はプノンペン市から、Vice Chairman は公共事業運輸省でから選ぶことにする。できれば誰が Vice Chair になるのか名前を特定したい。

(Mr. Ung Chun Hour)

- 上司と相談する。
- 専門家派遣に License Instructor という項目を追加したい。

(勝田)

- License Instruction は運転者教育に含まれる。
- 交通安全キャンペーンは Deputy Project Manager の管轄としたい。交通キャンペーンの費用は公共事業運輸省で負担する必要はないが、もし何らかの費用を負担することができれば望ましい。

(Mr. Ung Chun Hour)

- プロジェクト活動の予算については大臣と相談する。
- オフィススペースは提供できる。
- プロジェクターやプリンターなどの研修機材を供与してもらえるとありがたい。

(勝田)

- プロジェクトの上位計画として、National Road Safety Action Plan と Urban Transport Master Plan in the Phnom Penh Metropolitan Area を設定してよいか。

(Mr. Ung Chun Hour)

- その2つでかまわない。Road Safety Action Plan of Cambodia としてほしい。

(勝田)

- R/D 案についてコメントがあれば知らせて欲しい。R/D 案を M/M に添付して署名したいと考えている。
- Project Manager の役割として overall responsibility、Deputy Project Manager の役割を managerial としてもよいか。

(Mr. Ung Chun Hour)

- Deputy Project Manager には「additional responsibilities assigned by Project Manager」と付け加えて欲しい。

(勝田)

- カウンターパートには能力がありプロジェクト終了後も公共事業運輸省に継続して勤務する人材を指名して欲しい。

(山崎)

- 運転免許試験に従事している職員の数ほどのくらいか。

(Mr. Ung Chun Hour)

- 試験管が 18 人、事務処理をする職員が 10 人いる。すべて Driving Licensing Bureau の職員である。
- 運転教習所の教官に研修を実施できる人材は 8 人いて、複数の Bureau に所属している。これらの職員は、ADB 他のドナーからエンジニアリングなどそれぞれの分野での研修を受けている。
- バイクの免許取得が義務付けられた場合の試験は Driving Licensing Bureau が実施することになる

| |
|--|
| <p>が、バイクの運転者教育をする場合の担当部署はまだ先のことなのでわからない。</p> <p>(勝田)</p> <ul style="list-style-type: none"> 100cc 以上のバイクには免許が必要なのに、免許を持っていない人が大半なのはなぜか。 <p>(Mr. Suon Vanhong)</p> <ul style="list-style-type: none"> 彼らは免許取得にこない。法律を施行するのは難しい。 <p>(Mr. Ung Chun Hour)</p> <ul style="list-style-type: none"> 交通法規を規制するのは警察だが、陸上交通部と警察の連携はない。 <p style="text-align: right;">以上</p> |
|--|

| | |
|---|--|
| 訪問相手先 | プノンペン市公共事業運輸局 |
| 出席者 | <p>Mr. Nhem Saran, Director of Public Works and Transport</p> <p>Mr. Peng Sokhun, Deputy Director of Public Works and Transport</p> <p>Mr. Moeung Sophan, Chief of Public Works Office</p> <p>Mr. Chea Bunthoen, Chief of Transportation Office</p> <p>Mr. Peov Meng Hai, Deputy Chief of Public Works Office</p> <p>Mr. Ou Thonsal, Deputy Chief of Transport Office</p> <p>調査団:勝田、坂、根岸、武田、山崎</p> <p>JICA 事務所:Mr. Keang</p> |
| 日時 | 2006 年 7 月 24 日 15:30~17:00 |
| 場所 | 公共事業運輸局 |
| <p><u>公共交通について</u></p> <p>(Mr. Sophan)</p> <ul style="list-style-type: none"> プロジェクト形成調査時には公共交通が協力内容に含まれていた。乗用車とバイクが増加しており、近い将来に交通渋滞がひどくなることを心配している。対策として、バスなどの公共交通を導入したいと考えているが、民間企業にどうしたらバス事業運営に投資させることができるか、コンサルタントに政策策定を支援してもらいたい。 <p>(勝田)</p> <ul style="list-style-type: none"> 公共交通の必要性については理解しているが、交通マスタープランで提案は用意されているので、どのように民間企業と連携するかは公共事業運輸局が検討する課題であると考え。公共事業運輸局が公共交通に関して何らかの活動を始めれば、それに対して協力できる可能性はある。ただし、現在のプロジェクトの中にも含めることはできない。 <p><u>M/M 案について</u></p> <p>(勝田)</p> <ul style="list-style-type: none"> Annex2 の PDM はプロジェクトの内容を表現するものだが、明日のワークショップで詳しく説明する。 プロジェクトの実施体制では、JCC と Ex.Com. の Chairman はプノンペン市から、Vice Chairman は公共事業運輸省から選出する。 Project Manager をプノンペン市から、Deputy Project Manager を公共事業運輸省から選出する。 誰が Project Manager として適任だと考えるか。 国家警察庁を JCC に含めることは必要であるか。メンバーになれば、年間活動計画の承認などにも参加することになる。 <p>(Mr. Sophan)</p> <ul style="list-style-type: none"> 誰が Project Manager になるかという問題については 26 日の M/M 協議のときに回答できると思う。 国家警察とプノンペン市警察の両者がプロジェクトに入っていることは望ましいと思うが、意思決定の遅延などを防ぐためには、国家警察は JCC に含めなくても良いと思う。ただしこの問題は公共事業 | |

運輸局の管轄外なので、プノンペン市警察に確認して欲しい。

- もしカウンターパートが3人選ばれれば、彼らは全員 Ec.Com.のメンバーになるのか。

(勝田)

- 各担当部署からの情報は、活動の進捗を確認する上で重要だと思うので、すべてのカウンターパートは Ex.Com.のメンバーになるべきだと考える。
- 2年目の交差点改良はカンボジア側が費用を負担することになっているが予算の手当ではできるか。
- また、プロジェクトオフィスを提供することは可能か。

(Mr. Sophan)

- 予算については副市長が26日の協議に参加し、市長に予算配置を提案することになると思う。
- プロジェクトオフィスについては、前回の打合せでは公共事業運輸局内にスペースを提供するとしていたが、部屋が小さいことと、電気や壁に多少の問題があることから、プノンペン市にオフィスを提供するように依頼してもらえないか。もしプノンペン市が提供できないということであれば、こちらで用意する。

(勝田)

- R/D案を配布するので、よく読んでコメントなどあれば知らせて欲しい。

(Mr.Sophan)

- 信号機などの機材の他に、オフィスで使用する事務機器も供与されるか。

(勝田)

- どのような事務機器が必要になるか現時点では把握できていないが、状況による。
- オフィススペースの修繕が必要になることがあるので、オフィスについては早く知らせて欲しい。

(Mr.Sophan)

- オフィスに関しては26日以降に回答できる。

(勝田)

- プロジェクトの上位計画は、Road Safety Action Plan of Cambodia と Urban Transport Master Plan でよいか。

(Mr.Sophan)

- フランス政府の協力で作成した City Development Master Plan も含めて欲しい。

(勝田)

- 以上3つを上位計画として M/M 案に記載し 26 日に関係者で協議する。

対象交差点について

(勝田)

- 3箇所が候補としてあげられているが、そのほかにはないか。初年度に対象交差点周辺の交通調査をまとめて実施できると思う。

(Mr.Sophan)

- ①国道6Aの日本橋の東側の交差点と②モニボン橋の東側の交差点が候補としてあげられる。
- Ex.Com.の会議でどの交差点を改良するか決定するのが良いと思う。

以上

| | |
|-------|--|
| 訪問相手先 | JICA 事務所 |
| 出席者 | JICA 事務所 力石所長、鶴飼次長、小野所員 調査団:勝田、坂、根岸、武田、山崎 |

| | |
|--------|--|
| 日時 | 2006年7月24日 14:00～15:00 |
| 場所 | JICA 事務所会議室 |
| (勝田) | <ul style="list-style-type: none"> ● 一昨年のプロ形調査からの変更点として、プノンペン市公共事業局と交通警察室に加えて公共事業運輸省をカウンターパート機関に含めている。 ● 実施期間については、ある程度活動の成果が見えたところでその後の協力について検討するという考え方で2年間としている。 |
| (力石所長) | <ul style="list-style-type: none"> ● プノンペン市の警察だけしかプロジェクトには含まないのか。法令などを検討するなら内務省も含めておくべきである。 |
| (勝田) | <ul style="list-style-type: none"> ● パイロットとしてプノンペン市に限定することを考えている。交通法規は公共事業運輸省の管轄である。公共事業運輸省が交通法規をつくるが、交通規制は交通警察が実施する。 ● 国家警察は表敬した。日本の支援に感謝し、プロジェクトに協力するとのことだった。基本的にはプノンペン市の警察とプロジェクトを実施し、必要に応じて市から国家警察に相談するという形にしたい。 |
| (力石所長) | <ul style="list-style-type: none"> ● 国家警察をカウンターパート機関に入れておいたほうが良い。JCCのメンバーとしてだけの参加で良い。国の行政に影響を与えない事業を実施すべきではない。 |
| (勝田) | <ul style="list-style-type: none"> ● 明日、プノンペン市警察と打合せをするので、国家警察庁を入れたほうがよいかどうか確認する。 |
| (力石所長) | <ul style="list-style-type: none"> ● 実際のところ2年間で成果を出すことは非常に困難である。カンボジアの場合、人材育成も基礎からやらなければならない。2年間は準備期間で、1年目が終了する頃に、次のステップとしてどのような協力をしたらよいかを考えるというように想定しておいた方がよい。 |
| (鵜飼次長) | <ul style="list-style-type: none"> ● 2年間でバイク免許の導入ができれば良いと思う。 |
| (力石所長) | <ul style="list-style-type: none"> ● 交通安全について子どもを教育する必要がある。 |
| (勝田) | <ul style="list-style-type: none"> ● 子どもの教育はハンディキャップインターナショナルなどがすでに実施しているので、本プロジェクトでは運転者(特にバイク)の教育に注目したい。 ● プロジェクトの実施体制は、JCC、Ex.Com.はそれぞれ議長をプノンペン市から、副議長を公共事業運輸省から選出する。カウンターパートは各分野最低1名を考えている。 ● 誰がProject Managerになるのかが非常に重要になるが、現在のところ適切な人材が見つからない。 ● プノンペン市のH.E. Trac Thai Siengが公共事業分野から外れ、新しい副市長が本件担当になっている。先日、協力内容の説明をしたが、あまり関心がない印象である。 ● プノンペン市公共事業局長は英語ができない。上述の副市長も英語はあまりできなさそうである。 |
| (力石所長) | <ul style="list-style-type: none"> ● 課題は①国家警察庁をどうするかと、②Project Managerを誰にするかである。 |
| (鵜飼次長) | <ul style="list-style-type: none"> ● 交通規制に関して、飲酒運転やスピード違反には目をつぶるほうがよいのではないかと。 |
| (勝田) | <ul style="list-style-type: none"> ● どのような違反項目を取り締まるかは今後検討する。 |

(カ石所長)
 ● 交通事故の統計を整備する、データベースをつくるなどという活動はどうか。

(勝田)
 ● データベースはハンディキャップインターナショナルがすでにやっているの、今後は警察に移管してほしいと考えている。そのために必要な協力があれば、プロジェクトに含めたい。

(カ石所長)
 ● 交通管理分野で現在有効な法律を整理することはしたほうがよい。

(勝田)
 ● ある程度整理はされている。問題は法律があっても施行されないことである。

(鶴飼次長)
 ● 本技プロが扱う問題は、誰もが必要と考えている内容である。

(カ石所長)
 ● ただし2年では人材は育たない。5年～10年は必要であろう。2年間の協力で、どこに問題があるかわかると思うので、2年のプロジェクト終了後、問題解決に必要な内容をピンポイントで協力できるのではないか。

以上

| | |
|-------------------|---|
| 訪問相手先 | プノンペン市警察 |
| 出席者 | B. Gen. Touch Naroeth, Commissioner, Phnom Penh Municipal Police Mr. Tin Prasoeur, Chief, Municipal Traffic Office 調査団: 勝田、坂、根岸、武田、山崎 JICA 事務所: Mr. Keang |
| 日時 | 2006年7月25日 8:00～9:30 |
| 場所 | プノンペン市警察 |
| (勝田) | <ul style="list-style-type: none"> ● 2000～2001年に開発調査でプノンペン市の都市交通マスタープランを作成したが、その結果に基づいてプノンペン市から交通管理分野の技術協力の要請があった。今回の調査で関係者との協議を行い、プロジェクトを開始する予定である。 ● 本件プロジェクトには①交差点改良、②運転者教育、③交通規制強化の3つのコンポーネントがあり、③がプノンペン市警察に直接関係する活動である。実施機関は①がプノンペン市公共事業局、②が公共事業運輸省、③がプノンペン市交通警察室になる。 |
| (勝田) | <ul style="list-style-type: none"> ● JCCはプロジェクト全体の管理をする上位組織であり、確定はしていないがChairmanにプノンペン市長または副市長を想定している。プノンペン市警察からJCCのメンバーを指名して欲しい。 ● Ex.Com.はプロジェクト活動の進捗を管理する組織であり、こちらも確定はしていないがプノンペン市副市長または他の適任者をChairmanに選出する予定である。プノンペン市警察からもメンバーを選出して欲しい。 ● 国家警察庁をJCCのメンバーとすべきという意見があるが、関係者の合意は得ていない。この点についてどのように考えるか。 ● また、交通規制分野のカウンターパートの任命をお願いしたい。 ● 明日、M/Mについての協議をするので、適切な職員を参加させて欲しい。 ● この後、プノンペン市交通警察室長とM/Mの内容について協議する。 |
| (B. Gen. Naroeth) | <ul style="list-style-type: none"> ● 調査団の訪問に感謝する。 ● プノンペン市内の交通状況は悪化しており、交通事故死者数は地雷の被害者数を上回っている。ド |

ナーの支援なくしては市内の交通状況は改善できない。

- プノンペン市警察は JICA の技術協力を前端的に支援し、交通警察室にも協力させる。私に会う必要があればいつでもきて欲しい。
- 国家警察庁が JCC に参加するのは良いと思う。プノンペン市の経験を学んで、全国の他州に応用できる。ただしこれは私個人の考えである。プノンペン市が Chairman なので、プノンペン市の意向を確認して欲しい。

(勝田)

- 本プロジェクトは人材の能力強化を目的としており、都市交通への具体的な対処をするものではない。そのため、日本人ではなくカンボジア側の人材が活動の中心になる。
- 初年度は日本人専門家が先導してカンボジア側との協力により活動を推進し、必要な費用も日本側が負担する。2 年目は、カンボジア人が中心となって活動を実施し、必要な費用もカンボジア側で負担してもらいたい。

(B. Gen. Naroth)

- 日本が初年度の活動経費を負担してくれることに感謝する。2 年目については予算があればカンボジア側で負担したい。警察には予算がないので、プノンペン市の責任である。

(勝田)

- このプロジェクトは OJT で人材の能力を強化する非常によい機会である。そのために交通規制キャンペーンを実施する費用がカンボジア側で調達されることを強く望んでいる。

交通事故統計について

(勝田)

- 警察の交通事故データを補足するために公共事業運輸局と病院が収集する事故データを使っていると理解しているがどうか。
- ハンディキャップインターナショナルが統計システムを管理していると聞いているが、それを警察に移管することは計画されているか。

(B. Gen. Naroth)

- 警察と公共事業運輸局と病院がそれぞれ収集した事故データはそれぞれ数字が違っているので、それらをひとつにまとめて事故統計報告書を作成している。ハンディキャップインターナショナルが用意した共通の事故データフォームを使っている。ほとんどの事故は警察によって報告されており、警察のデータがもっとも正しいといえる。しかし統計の精度をあげるためには、市内により多くの警察官を配置する必要がある。
- ハンディキャップインターナショナルと統計システムの移管についての協議はしていない。かつては警察が事故統計を出していた。3 機関の中で交通事故統計を所掌するのは警察であるべきだと提案したい。

交通規制について

(勝田)

- 交通法規はあるのに 100cc 以上のバイクがほとんど無免許で運転されているのはなぜか。

(B. Gen. Naroth)

- 交通規制ができていないからである。警察官が無免許運転を取り締まりにくい市民からのプレッシャーがある。また交通法規を知らない市民が多い。警察官は 100cc 以上のバイクに免許が必要なことは知っている。優先課題は交通法規について市民を教育することである。バイクの教習所を作る支援をお願いしたい。

以上

| | |
|-------|--|
| 訪問相手先 | プノンペン市交通警察 |
| 出席者 | Mr. Tin Prasoeur, Chief, Municipal Traffic Office Mr. Chev Hak, Deputy Chief, Municipal Traffic Office Mr. Pen Kun, Deputy Chief, Municipal Traffic Office |

| | |
|----------------|--|
| | Mr. Kang Suvan, Chief of Propaganda Section Mr. Son Kha, Chief of Administration Section 調査団: 勝田、坂、根岸、武田、山崎 JICA 事務所: Mr. Keang |
| 日時 | 2006 年 7 月 25 日 10:00~11:50 |
| 場所 | プノンペン市交通警察 |
| (勝田) | <ul style="list-style-type: none"> ● プノンペン市内の交通状況の悪化を背景にして、プノンペン市から JICA に交通管理分野の技術協力が要請された。これに基づいて本プロジェクトを準備している。 ● M/M 案に沿って協力内容についてプノンペン市交通警察室と協議したい。 ● 協力の主目的は交通管理に従事する人材の能力を強化することであり、①交差点改良、②運転者教育、③交通規制強化の 3 つのコンポーネントで構成されている。①はプノンペン市公共事業運輸局、②は公共事業運輸省、③がプノンペン市交通警察室の活動になる。 ● 2 年の協力期間を想定しているが、1 年目の活動は JICA 専門家の主導のもとプノンペン市交通警察室と協力して活動を実施し、活動に必要な費用は JICA が負担する。2 年目は、交通警察室の主導で活動を実施し、必要な費用もカンボジア側に準備してほしい。 ● プロジェクト実施体制については、プロジェクト全体を管理する上位組織として JCC と Ex.Com. を設置し、その下で JICA 専門家とカウンターパートが活動を実施するという構成になる。JCC はプロジェクトの活動計画の承認、プロジェクト活動の進捗の評価、プロジェクトに関連する課題についての意見交換などを行う。Ex.Com. は四半期活動計画の作成、活動の進捗管理、プロジェクトに関連する課題についての意見交換などを行う。現在のところ JCC の Chairman はプノンペン市長または副市長を想定している。Vice Chairman は公共事業運輸省から指名されるが、現在のところ運輸総局長が指名される可能性がある。 ● Project Manager はプノンペン市から、Deputy Project Manager は公共事業運輸省から任命される。カウンターパートについては、交差点改良は公共事業運輸局、運転者教育は公共事業運輸省陸上交通部、交通規制は交通警察室から選ばれる。交通警察室からカウンターパートを 1 人選任してもらえよう願いたい。 ● JICA 専門家とカウンターパートの執務スペースとして、交通警察室の事務所内に 1 部屋用意してもらいたい。専門家 1 人とカウンターパート 1 人、その他に 1~2 人が入れる部屋で十分で、大きなスペースは必要ない。プロジェクト事務所はプノンペン市庁または公共事業運輸局に設置される。 ● JICA 側に供与して欲しい機材はあるか。 |
| (Mr. Chev Hak) | <ul style="list-style-type: none"> ● 執務室は用意できる。 ● 機材については、以下のものを供与してもらえるとありがたい。①データプロジェクター、②スピード違反と飲酒運転を取り締まるための機材、③交通事故の車両から人を救出するための機材、④道路に設置するテレビカメラ、⑤違法駐車を取り締まる車止め |
| (勝田) | <ul style="list-style-type: none"> ● 機材供与の希望については参考情報として理解した。 ● 交通規制の最大の課題は何か。 |
| (Mr. Chev Hak) | <ul style="list-style-type: none"> ● 最大の問題は交通ルールに関する市民の知識・理解の不足である。交通教育が非常に重要だと認識している。 |
| (勝田) | <ul style="list-style-type: none"> ● M/M は調査団長の私とカンボジア側の代表者との間で署名される。 ● R/D は M/M と内容は似ているが、プロジェクトを実施するために必要な基本文書である。 ● 本プロジェクトの上位計画に該当するものとして、以下の 3 つをあげることを考えている。①カンボジア交通安全アクションプラン、②プノンペン市交通マスタープラン、③プノンペン市開発マスタープラン |
| (Mr. Chev Hak) | <ul style="list-style-type: none"> ● プロジェクトは 3E から構成されていることを理解しているが、交通警察室の責任範囲は交通規制分 |

野だけでよいか。

(勝田)

- 交通規制以外のコンポーネントにも交通キャンペーン活動が含まれており、キャンペーン実施には交通警察室の協力が必要になると思われる。そのような調整はプロジェクト実施中に行われる。
- JICA 側の提案として、JCC のメンバーにプノンペン市警視長官を、Ex.Com.のメンバーに交通警察室長をあげているが、JCC と Ex.Com. の構成員に関しては、実施機関の間で協議する必要がある。
- 明日の M/M 協議で文書の最終調整をするので、適切な職員を協議に参加させて欲しい。

(Mr. Chev Hak)

- 交通警察室はプロジェクトを非常に歓迎している。公共事業運輸局や公共事業運輸省との協力が必要であれば喜んで協力したい。

(勝田)

- 3 つのコンポーネントは相互に関連している。交通警察室が他実施機関と連携してくれることに感謝する。Project Manager の強力なリーダーシップのもとでカウンターパートが 1 つのグループとして交通管理の改善に取り組んでくれることを期待している。

(武田)

- 現在の交通規制はどのような活動を実施しているか。

(Mr. Chev Hak)

- 信号違反、登録証のないオートバイ、無免許運転に対する罰金徴収を行っている。
- 無免許運転者の数が多いと感じている。

(武田)

- 交差点での交通管理を実施しているか。

(Mr. Chev Hak)

- 交差点ごとに 2~3 人の警察官を配置している。交通混雑が激しいときは 5~6 人に増やす。44 交差点で交通管理を実施している。

(勝田)

- 市民への交通ルールに関する情報の提供が優先課題か。

(Mr. Chev Hak)

- 最優先事項は交通ルールに関して市民を教育することである。
- 現在の道路交通法(1991年成立)では交通違反に対する罰金の金額が 1000~1500リエル程度と非常に低く設定されているため、運転者に交通違反をさせないほどの強制力がないという問題もある。

以上

| | |
|-----|---|
| 出席者 | Mr. Suon Van Hong, Vice Chief, Vehicle Registration Office, MPWT Mr. Meng Chhun Heng, Vice Chief, Driving License Office, MPWT Mr. Preap Chanviboe, Technical Official for Road Traffic Safety, MPWT Mr. Chea Bunthoeun, Chief, Transport Office, DPWT, MPP Mr. Ou Thonsal, Vice Chief, Transport Office, DPWT, MPP Mr. Moeung Sophan, Chief, Public Works Office, DPWT, MPP Mr. Peov Meng Hai, Deputy Chief, Public Works Office, DPWT, MPP Mr. Chev Hak, Deputy Chief, Traffic Police Office, MPP Mr. Son Kha, Chief, Administration, Traffic Police Office, MPP Mr. Kang Sovan, Chief, Propaganda Section, Traffic Police Office, MPP |
|-----|---|

| | |
|-----------------------------------|---|
| | 調査団:勝田、坂、根岸、武田、山崎 JICA 事務所:Mr. Keang |
| 日時 | 2006年7月25日 14:45～17:30 |
| 場所 | JICA カンボジア事務所会議室 |
| ワークショップ内容 | |
| 14:45～15:00 PCM の概要説明 | |
| 15:00～16:00 問題分析 | |
| 16:00～16:15 休憩 | |
| 16:15～17:00 目的分析 | |
| 17:00～17:15 PDM の概要説明 | |
| 17:15～17:45 都市交通改善プロジェクトの PDM の説明 | |
| 問題分析・目的分析結果 | |
| 添付資料参照 | |

議事録

案件名:プノンペン市都市交通改善プロジェクト

| | |
|---|--|
| 訪問相手先 | 内務省国家警察庁 |
| 出席者 | Col. Him Yan, Deputy Director of Order Department, Commissariat General of National Police, Ministry of Interior 調査団:勝田、坂、根岸、武田、山崎 JICA カンボジア事務所:Mr. Keang |
| 日時 | 2006年7月27日 8:30～9:45 |
| 場所 | 内務省国家警察庁 |
| (勝田) | |
| <ul style="list-style-type: none"> 先週の表敬訪問時に、本プロジェクトに関連する情報はプノンペン市警察を通じて国家警察庁に伝えるとお知らせしたが、他関係機関との協議の結果、国家警察庁に相談したい事項ができ、本日、再度訪問した次第である。 本プロジェクトはプノンペン市公共事業運輸局、公共事業省運輸総局陸上交通部、プノンペン市警察交通警察室からのカウンターパートと日本人専門家によって実施される。プロジェクト全体を監督する組織として JCC を、プロジェクトの進捗を管理する組織として Ex.Com を設置する。 JCC の構成員はプノンペン市、公共事業運輸省、JICA から任命されるが、プノンペン市やその他関係組織との協議で、国家警察庁と情報を共有し助言を求めるのであれば、国家警察庁からも JCC のメンバーを選任してもらいたいとの意見がだされた。 プノンペン市から国家警察庁に対して文書で正式に JCC の構成員を任命してもらえよう要請があげられることになる。参考までに、JCC の Chairman にはプノンペン市長が予定されている。 | |
| (Col. Yan) | |
| <ul style="list-style-type: none"> 日本の交通管理分野への支援に感謝する。 先週会われた Pol. Lt. Gen. Sim Sophal, Deputy General Commissioner は出張中だが、彼が戻り次第、本日の内容を伝える。 2004年に日本とシンガポールの共催で、シンガポールで交通管理のセミナーが開かれた。内務省からも参加者を送っている。 プロジェクトのアプローチとして採用されている3Eに非常に興味を持っている。内務省でも5Eの導入を検討しているとのことである。内務省の2つのEはEmergencyとEncourageである。 | |
| (勝田) | |
| <ul style="list-style-type: none"> 上司と相談する必要があると思うが、JCC の構成員として国家警察庁を含めることは了承されると | |

思うか。

(Col. Yan)

- プノンペン市から文書で要請がだされるのか。

(勝田)

- 正式に要請はだされる。ただし、明日、M/M に署名する予定であり、JCC を含むプロジェクトの実施体制を記述した R/D 案を資料として M/M に添付したいと考えている。その R/D 案に、国家警察庁を JCC の構成員として含めてもよいか。あくまでも R/D 案はドラフトであるので、M/M が署名されたあとも必要に応じて変更することは可能である。R/D 自体の署名までにはこの後 2～3 ヶ月の準備期間がある。

(Col. Yan)

- 了解した。国家警察庁を JCC の構成員として記載した R/D 案を M/M に添付してかまわない。

(勝田)

- 交通事故統計について教えていただきたい。現在、どのように事故統計を準備し、公表しているか。

(Col. Yan)

- 内務省交通警察、公共事業運輸省陸上交通部、保健省(特に病院)の 3 者が交通事故データを収集している。事故現場が警察署から遠かったり、被害者が直接病院に行ったりするため、警察は全交通事故の約 60%程度のデータしか集めることができていない。交通事故統計を公表する前に、内務省交通警察、公共事業運輸省、保健省が事故データを編集している。
- 警察と公共事業運輸省の関係は円滑だが、保健省は会議に出席しないことが多いなど、調整がうまくいっているとはいえない。
- ハンディキャップインターナショナルは保健省が全国の病院から事故データを集めるのを手伝っている。
- 内務省交通警察もいくつかの公共病院から事故データを集めている。

(勝田)

- 具体的にどのようにデータを編集して公表するのか。

(Col. Yan)

- 毎月、公共事業運輸省と会議を開いている。保健省も参加することがある。

(勝田)

- 警察が収集するデータが全体の 60%だとすると、残りの 40%は病院からのデータということになる。公共事業運輸省としかデータを共有しないと、残りの 40%は把握できないのではないかと。

(Col. Yan)

- 事故データが十分ではないことは警察も認識している。保健省が会議に出席しないので、警察と保健省の協力は不足している。
- ハンディキャップインターナショナルが保健省のデータ収集を支援している。警察の事故統計と、ハンディキャップインターナショナルが公表する事故統計は違っている可能性がある。

(勝田)

- 事故データを記録するフォーマットがハンディキャップインターナショナルによってつくられたと聞いているが、事故分析をするために十分な内容のデータが記入されるフォームになっていると思うか。

(Col. Yan)

- 現在使われているフォーマットは 2002 年につくられたものだが、技術的な面を含めて、フォーマットには十分な内容が含まれていると考える。ただし、警察には事故現場を分析するのに必要な機材(例えばアルコール量、スピードを測定する機材、交通を監視するカメラなど)が不足しているため、事故原因を正しく判断できないことがある。

(勝田)

- 公共事業運輸省などからフォーマットに他の情報を含めるべきだという意見は聞いていないか。道路や交差点の形状を合理化するためには、警察からの事故に関する情報が非常に重要になる。

- 参考情報として聞いていただければと思うが、数ヶ月前に交通管理に関する提案を作成している ADB のコンサルタントと話した際に、彼は事故データのフォーマットには工学的な観点から内容に不足があると言っていた。修正版を公共事業運輸省に提案したいと言っていたので、フォーマットの変更について関係機関で協議が行われる可能性があると思う。
- 交通事故統計の分析はどのようにおこなっているか。

(Col. Yan)

- まず内務省は全州から州の交通警察が集めた事故データを収集し、事故原因を中心に分析する。これらの分析結果は、国家警察庁が事故を防止し市民を保護するための対策に活用される。具体的には、交通警察が集まる会議で助言を行ったり、ガイドラインにまとめて配布したりする。

(勝田)

- 国家交通安全委員会が発足し、フンセン首相の監督下に置かれていると理解しているが、事務局は公共事業運輸省か。

(Col. Yan)

- 22 省庁が参加している委員会である。事務局長は公共事業運輸省運送局長の HE. Ynthea であり、副事務局長は私である。
- 委員会はいずれの省の下でもなく、政府のもとに置かれている。ただしフンセン首相の監督下ではない。
- 委員長は公共事業運輸大臣で、副委員長は H.E. Sim Sophal である。

(勝田)

- 委員会は関係機関が対策を協議するのに非常に重要な組織であると思うが、どのくらいの頻度で会議を持っているか。

(Col. Yan)

- 委員会は 2005 年に発足したが、まだ会議は開かれていない。

(勝田)

- 交通規制の活動を実施するためには、他関連省庁との相談も必要になると思うが、他省庁との連携はあるか。

(Col. Yan)

- 公共事業運輸省との協議はある。州レベルでも、公共事業運輸局と州交通警察の間で協議がある。

(勝田)

- プノンペン市交通警察の高官に会ったが、オートバイ運転手の教育不足を指摘しており、公共事業運輸省が対策を講じるべきだと言っていた。一方で、公共事業運輸省の職員は、交通法規はあるので、交通規制の不足が問題だと言っていた。内務省と公共事業運輸省の間の連携が不足しているのではないか。

(Col. Yan)

- まだ協議されていない課題はたくさんある。
- 1989 年までは運転免許証とナンバープレートの発行は警察の管轄であったが、1989 年以降、公共事業運輸省に移管された。それ以来、警察は運転免許証とナンバープレートに関する情報を入手できずに苦労してきた。
- 2~3 年前からようやく、公共事業運輸省は警察にそれらの情報を提供するようになった。運転免許証とナンバープレートの情報は、交通事故対策に重要である。また内務省高官の間ではテロリストが車輛を使って犯罪を計画するのではないかという危惧もあり、そういった意味でも車輛の登録番号などの情報は重要である。

(勝田)

- 運転者の教育と交通規制は同時に連携して実施されることが重要だと考える。
- 本プロジェクトは全国ではなくプノンペン市を対象としているが、国家警察庁が JCC に参加することにより、プロジェクトの情報が全国に広がることを期待したい。また、国家警察庁の全国での活動に関する情報を本プロジェクトと共有していただければ非常に有用だと考える。本プロジェクトの情報で、国家警察の全国での活動に役立つと思われるものはあるか。

(Col. Yan)

- 3E は重要だと思う。特にオートバイに対して重要だと考える。プロジェクト活動はまだ始まっていないのでなんともいえないが、プロジェクトの進捗を見ながら、他州に適用できるような部分を探していきたいと考えている。
- 道路の状態に起因する交通事故も多いと感じている。自動車、二輪車、その他が同じ道路を走っているが、これが事故の原因になっている。車輛の種類ごとに通行する場所を区別するべきではないかと思う。ただし国家予算の不足が大きな障害である。

(勝田)

- 交通事故減少の目標値は設定されているか。

(Col. Yan)

- 設定されているが、あくまでも目標値である。

以上

議事録

案件名: プノンペン市都市交通改善プロジェクト

| | |
|----------------|---|
| 訪問相手先 | 交通安全分野のローカル NGO |
| 出席者 | Coalition for Road Safety: Kim Pagna Handicap International Belgium - HIB: Socheata Sann Cambodian Red Cross: Chieng Youpheng Cambodian Association for Informal Economy Development - CAID : Luos Seytha 調査団: 勝田、坂、根岸、武田、山崎 JICA カンボジア事務所 原口所員、Mr. Keang、Ms. Cheng |
| 日時 | 2006年 7月 27日(水) 14:00 - 15:00 |
| 場所 | JICA カンボジア事務所 |
| (勝田) | <ul style="list-style-type: none">• 本プロジェクトについて関係機関との協議が終了し、明日に M/M に署名する予定である。• プノンペンの交通改善に向けて、①交差点改良、②運転者教育、③交通規制強化の活動を、プノンペン公共事業運輸局、公共事業運輸省陸上交通部、プノンペン市交通警察とそれぞれ実施する。• 3つのコンポーネントにはそれぞれ交通キャンペーンが含まれており、特に運転者教育コンポーネントの交通安全キャンペーンが NGO との連携により実施されることを望んでいる。• Deputy Project Manager が交通キャンペーンの責任者であり、NGO との連携を担当する。• 交通安全キャンペーンの内容に関する提案や、本プロジェクトと一緒にできそうな活動についての考えを教えてください。 |
| (Ms. Socheata) | <ul style="list-style-type: none">• 来年4月24日から26日までのうちの1日に National Road Safety Day を企画している。国連の交通安全週間にあたる期間で、国連機関からは1週間キャンペーンを実施してはどうかといわれたが、ハンディキャップインターナショナルにはそれほどのカパシティはない。国家交通安全委員会の合意を得ており、委員会から政府に提案される予定である。• 今年のクメール正月前(4月)に JICA や他 NGO と協同で交通安全キャンペーンを実施した。• 水祭り(11月)の期間中3日間にも交通安全キャンペーンを実施している。• クメール正月前と水祭り中のキャンペーンはプノンペン市を対象としている。クメール正月ではプノンペン市民が地方に帰省するので、その前にキャンペーンで交通安全の知識を身に付け、帰省先で知識を共有することを期待している。水祭りの期間は全国からプノンペン市に人が集まるので、期間中に市内でキャンペーンを実施する。• これら2つのキャンペーンに政府の関与はない。• 小規模のキャンペーンは1~2ヶ月に1回程度の頻度で行っている。綿密な年間計画があるわけではない。プノンペン市全体ではなく、いくつかの地区を対象に実施する。交通事故統計により、市内のどの地区で事故が多く発生しているかを把握しているので、その情報に基づいて対象地域を決めて |

いる。

- テレビ放送局が取材にくるので、その報道を通じて各州の人たちにも情報を伝えることができる。
- 民間企業では Cartex と Total からの支援を得ている。正式な合意に基づいているわけではないが、こちらの活動を紹介し、関心のあるものに資機材、人材などを提供してもらっている。Cartex はあるキャンペーンでヘルメット 1500 個を提供してくれた。

(Mr. Pagna)

- 民間企業は交通安全に関心があってもキャンペーン実施のノウハウがないため、NGO と協力するのだと思う。

(勝田)

- NGO は交通安全キャンペーンに関する知識や情報を提供できるプロフェッショナルということか。

(Ms. Socheata)

- カンボジアではそうだとはいえる。ハンディキャップインターナショナルはカンボジアで最初に交通安全活動を実施した団体である。

(勝田)

- テレビなどのマスメディアの影響力は非常に大きいと思うが、マスメディアを使った活動はあるか。

(Ms. Socheata)

- 現在、WHO の支援を受けて、ヘルメット装着と飲酒運転についてのテレビ広報を企画している。
- これらの広報企画をテレビ局に持ち込むときは料金を支払うが、交通安全キャンペーン期間などにテレビ局が報道する場合には費用はかからない。
- また、新聞にはこちらの持っている情報を提供することの見返りに、活動に関する記事を掲載してもらっている。

(Mr. Pagna)

- Coalition for Road Safety ではプノンペン市内の 2 地区の 8 コミュニティを対象にして、学生グループによる交通安全活動を実施している。週末に地域住民を対象に、汚職防止、罰金の金額、運転する時に携帯すべき書類などの知識を伝えている。政府は汚職防止の政策を打ち出しているが、プノンペン市内の交通規制には汚職がある。運転者から強制的に法律で設定された以上の罰金を徴収する交通警察官がいる。これに対する市民からの苦情をたくさん聞く。市民が罰金についての知識を身に付けることで、必要以上に払うことがないようにしたい。警察は市民に交通法規を教えるより罰金を課すことで規制をしようとする。

(勝田)

- プロジェクトではオートバイ運転者に教育をしようと考えている。彼らは交通の主要な構成要素であり、かつ交通ルールを知らない。

(Ms. Socheata)

- 参考までに、交通事故犠牲者の 70% はオートバイ運転者である。
- 15 歳以上になるとオートバイを運転できるようになるので、中学生向けの交通安全教育を教育省との連携で整備しようとしている。

(勝田)

- 本プロジェクトが開始したら、日本人専門家が NGO と相談してどのようにプロジェクトが NGO の交通安全キャンペーンに参加できるかを検討することになる。皆さんの協力をお願いしたい。
- 新道路交通法が施行されれば、すべてのオートバイ運転者に免許取得が義務付けられるため、この機会を活用してオートバイ運転者の教育をしたい。ただし、プロジェクトでは学生ではなく、一般運転者を対象として想定している。

(Mr. Seytha)

- CAID はタクシー、トゥクトゥク、モトドップなどの運転手を代表する組織である。
- プロジェクトの中に運転者教育の研修講師を育成するとあるが、CAID ではすでに運転者の中から研修講師を養成しており、それらの講師が他の運転者を教育するというプログラムがある。CAID のような団体をプロジェクトに含めることはできないか。
- プロジェクト資料の中では NGO との連携とあるが、CAID は組合であり、組合員の利益のために活動

をしている点で NGO とは異なる。CAID のような団体も連携先として考慮されるか。

(勝田)

- 本プロジェクトでは政府職員を技術移転の対象としており、運転者教育では公共事業運輸省陸上交通部の職員を研修講師として育成する。NGO や団体は研修講師の対象として含まれない。
- プンペン市の交通状況の改善に協力しようという意思があれば、NGO と同様に組合とも連携していきたい。

(Mr. Seytha)

- 運転者の知識や意識向上も重要だが、運転技術も大切である。

(勝田)

- 従来、日本では筆記試験に受かれば実技なしでオートバイの免許が取得できた。オートバイは自転車の延長として考えられていたといえる。しかし、オートバイを正しく運転できない人がいるのは事実で、彼らは他の人に危害を与える可能性がある。現在、日本では、運転免許発行前に試験場でオートバイを運転させることにしている。このようなシステムをカンボジアに導入できればよいと思うが、このことについては今後検討する。

(Ms. Socheata)

- 交通事故統計の充実という項目がプロジェクト活動にあるが、新しい事故統計システムをつくるのか。

(勝田)

- まだ具体的な考えはまとまっていない。個人的には国家警察庁が事故統計システムを管理するのに最も適切な組織だと考えている。しかし警察は全交通事故の 60%しか把握できていない。ハンディキャップインターナショナルから警察に対して、どのようにデータを集め、分析し、公表するかを教えてほしい。
- ADB コンサルタントの金子氏から、現在の事故データフォーマットには道路インフラ改良のために必要な情報が不足しているとの指摘を聞いた。

(Ms. Socheata)

- 金子氏には会っているが、フォーマットのことは聞いていない。
- 交通事故統計システムについてはハンディキャップインターナショナルに相談して欲しい。すべての州で同じシステムを採用して欲しいと考えている。

(勝田)

- 交通事故統計はハンディキャップインターナショナルの責任範囲のようであるから、プロジェクトでの統計システムに関する活動は減らすことができると思う。新しいシステムを作ることは考えていない。ハンディキャップインターナショナルの統計システムが政府機関に移管されることを望んでいる。

(Ms. Socheata)

- 統計システムを国家交通安全委員会に移管することを計画している。事務局である公共事業運輸省がデータを編集することになる。警察と保健省はそれぞれの部分を担当する。

(勝田)

- ハンディキャップインターナショナルの活動に協力する。
- 国家警察庁が国家交通安全セミナーで発表した事故統計資料は、警察が独自に準備したものか。

(Ms. Socheata)

- 警察の発表資料はハンディキャップインターナショナルの統計とは異なる。

(Mr. Seytha)

- プロジェクトで交通警察官の能力強化が計画されているが、ほとんどの交通警察官は公正ではない。彼らの能力を強化すると私たち運転者に影響があるかもしれない。彼らは公正に活動すると思うか。

(勝田)

- 交通ルールを普及することに主眼を置いている。市民の教育が重要だと考えている。規制は市民にルールを理解してもらうもう 1 つの方法である。教育と規制が連携して実施されることが大切である。
- 規制の対象となりうる項目から、緊急性などを考慮して優先順位をつけ、優先度の高いものについて

マニュアルやガイドラインを準備して実際の規制活動を行う。

(Mr. Seytha)

- マニュアルの整備に NGO を参加させたらどうか。
- 警察官の研修には NGO も参加できないか。警察が交通規制についてどのような研修を受けるのか知りたい。

(勝田)

- 日本人専門家が NGO と相談するようにする。
- 規制内容を明確にするためにも交通ルールをどのように規制活動に適用するかを具体的に説明したマニュアルの整備が重要になる。

以上

議事録

案件名: プノンペン市都市交通改善プロジェクト

| | |
|--|---|
| 訪問相手先 | 日本大使館 |
| 出席者 | 日本大使館: 星倉書記官 JICA: 久保田専門家(公共事業運輸省) 調査団: 勝田、坂、根岸、武田、山崎 |
| 日時 | 2006年7月27日 17:00~17:30 |
| 場所 | 日本大使館 |
| (勝田) | |
| <ul style="list-style-type: none">● M/M の署名者はプノンペン市長と公共事業運輸省副大臣になる予定である。● JCC の Chairman は暫定的にプノンペン市長と決まり、Vice Chairman は公共事業省から選出される。● 交通管理は将来的に全国展開できる内容であることもあり、国家警察庁の代表者を JCC のメンバーに入れることになった。● Project Manager はプノンペン市から、Deputy Project Manager は公共事業運輸省から選ばれる。● 2年目の活動費用の相手側負担についてはプノンペン市から同意を得ている。● 公共交通についてプノンペン市公共事業運輸局から要請があったが、マスタープランである程度の協力をしており、今後は事業運営の問題であるので、今回の協力には含めない。● オフィスは、プノンペン市本庁舎にプロジェクト事務所を、3つの実施機関それぞれに連絡事務所を設置する。● 交通安全に対する政府の関心は高まっているが、いろいろな機関がそれぞれに活動している状況である。プロジェクトでは特に教育と規制は切り離せない関係だと理解している。● カウンターパートの能力と英語力に危惧を感じている。● 実施機関の費用負担能力にも心配があり、相手側負担が難しい場合には草の根無償での支援をお願いしたい。この件については後ほどご相談させていただく。 | |
| (星倉書記官) | |
| <ul style="list-style-type: none">● 草の根無償の申請には、きちんとした申請書類の準備をお願いしたい。 | |
| (勝田) | |
| <ul style="list-style-type: none">● 2年間で交通改善を目に見える形で実現するのは困難であると JICA から指摘されているが、2年後のプロジェクト終了時には成果を判断する必要があり、PDM はそれを踏まえた目標設定にしている。 | |
| (坂) | |
| <ul style="list-style-type: none">● 教育と交通規制をしっかりやらなければ交通事故も交通渋滞も増加する可能性がある。今のうちに秩序ある交通の流れをつくるのが大切である。 | |
| (武田) | |
| <ul style="list-style-type: none">● プノンペン市内の信号機の種類が在来型、中国製、日本製など様々であり、混乱を招きやすい。でき | |

れば信号機の種類は統一したほうがよいと思う。

(山崎)

- 評価の観点から、プノンペン市のニーズに合致した本プロジェクトの妥当性は高いといえる。活動から成果、プロジェクト目標の達成につながる効率性、有効性は、カンボジア政府の能力と2年間という短い投入を考えると厳しい状況ではあるが、プロジェクトは短期間で成果が期待できるように設計されていると思う。

(勝田)

- 本部の承認を待つて数カ月後に R/D が JICA 事務所長とカンボジア側代表者の間で署名される。
- PCM ワークショップで分析された課題をすべてプロジェクトの範囲としているわけではないが、主要な課題を扱うアプローチになっていることが確認できた。
- 来年1月または2月にプロジェクトは開始される予定である。

以上

議事録

案件名:プノンペン市都市交通改善プロジェクト

| | |
|-------|--|
| 訪問相手先 | JICA 事務所 |
| 出席者 | JICA カンボジア事務所:力石所長、鶴飼次長、小野所員 久保田専門家(公共事業運輸省) JICA ミャンマー事務所:鈴木企画調査員(インフラストラクチャー) 調査団:勝田、坂、根岸、武田、山崎 |
| 日時 | 2006年7月28日 8:30~9:30 |
| 場所 | JICA 事務所会議室 |

(勝田)

- 協力内容の中で、交通事故統計の充実についてはハンディキャップインターナショナルが既に取り組んでいるので、改善への提案を行う程度の活動にとどめたい。ハンディキャップインターナショナルは今後も活動を続けるが、統計システムは政府の適切な機関に移管したいと考えている。交通事故統計は本来であれば警察が担当すべきだが、警察と保健省の間の連携が不足していることもあり、現在は事故全体の6割程度のデータしか収集できていない。ハンディキャップインターナショナルは国家安全委員会に統計を移管したいと考えているが、委員会の事務局は公共事業運輸省なので、適切な所管といえるか疑問もある。
- M/Mの合意事項として、JCCのChairmanをプノンペン市から、Vice Chairmanを公共事業運輸省から選出されることが決定した。さらに、JICA事務所からの示唆と関係機関との協議の結果、国家警察庁をJCCのメンバーに含めることにした。
- Project Managerはプノンペン市から、Deputy Project Managerはプノンペン市と公共事業運輸省から1名ずつ選び、それぞれの担当内容を明確に規定したうえで、3名体制でプロジェクトを運営する。
- 各分野のカウンターパートについては、1名では活動に支障がでる可能性もあるので、2~3名のこともありうるとしている。
- 2年目の活動費用の先方負担に関して、プノンペン市のVice Governorから合意を得ている。

(鶴飼次長)

- 費用を負担するのはプノンペン市だけか。

(勝田)

- 現在のところ公共事業運輸省の費用負担は想定されていない。
- プロジェクト事務所はプノンペン市庁舎に、連絡事務所は3実施機関のそれぞれに設置する。
- 開発調査から4年、プロ形調査から2年が経過しており、交通状況も進展しているが、交通管理で改善する余地はまだある。交通規則を徹底させることも含んだ交通管理を行いたい。
- プロジェクト関係者が多いが、交通問題の解決には多くの関係者の協力が必要である。本プロジェクトでは、公共事業運輸省を加えたことで、運転者の教育と交通規制を一体化させて活動が実施できる可能性ができた。運転者教育を所掌する公共事業運輸省と交通規制を所掌する交通警察の間には、相互を批判するような発言も見られるが、本プロジェクトがこれら2機関の連携のきっかけをつくることを期待したい。

- 各分野のカウンターパートについては、特にプノンペン市公共事業運輸省とプノンペン市警察交通警察室のカウンターパートは英語でコミュニケーションできない可能性がある。実施機関には能力と英語力が十分な人材を選抜するように要請はしているが、場合によっては選ばれたカウンターパートを差し替えるという可能性もある。
- プノンペン市長から、Trac Thai Sieng 副市長を本プロジェクトの担当にするとの指示があった。Trac Thai Sieng 副市長は今までの経緯も理解しており、コミュニケーション能力も高い。当初予定されていた公共事業担当の副市長と比較して、すべての面で良い影響が期待できる。
- 2年目の活動費用について、実施機関側が準備できなかった場合に備えて、草の根無償の準備をするように実施コンサルタントには伝えたい。大使館にも協力を依頼した。
- 2年間で交通状況の改善は望めないであろうことは承知している。本プロジェクトは、将来の交通改善に貢献する人材を短期的に育成したいと考えている。
- 公共交通についてプノンペン市から再度の要請があったが、マスタープランで公共交通の今後の方向性について提案をすでに行っていることと、公共交通の採算性の確保が難しいと判断されていることもあり、今回の協力内容からは外している。ただし、公共交通の重要性は十分に認識している。

(坂)

- 現地を視察した感じでは、乗用車の交通量はそれほど多くないが、オートバイが多い。100cc以下のオートバイに免許が必要ないために運転者が交通ルールを知らない。そのため秩序ある交通にはなっていない。オートバイが自由に走行することが、交通事故と交通渋滞の原因になっていると考えられる。また、交差点が広く、どこをどのように曲がってよいのかわかりにくい。交差点の改良はこの点で交通事故の減少につながると思われる。

(武田)

- 信号機には円灯表示の従来型、毛沢東通りに設置されている矢印表示の中国型、世銀の支援で設置された SIMENS 製の矢印表示型、モニボン通りに設置された円灯表示と左折の矢印がある日本製などがある。本プロジェクトの中に交差点改良の社会実験が含まれているが、そこでどのタイプの信号を設置するかが課題のひとつになると考えられる。

(山崎)

- 評価5項目の視点から見て、日本の協力方針、カンボジアの政策、プノンペンのニーズから判断して妥当性は高いといえる。活動から成果、成果からプロジェクト目標の達成へのプロセスをみる効率性と有効性では、カンボジア政府の能力の低さと2年間という短い投入が不安な要素である。ただしプロジェクトの内容は、限られた期間内に限定的な内容の技術移転を効率よく行えるように設計されていると思う。このプロジェクトの設計にカンボジアの現実がどの程度ついてこられるかが鍵になると思われる。自立発展性については、プノンペン市公共事業運輸省は現在までも交差点改良を実施してきており、それなりの組織力と人材を持っているので、プロジェクト終了後も活動が継続する可能性は高い。公共事業運輸省も現在、運転免許試験・免許発給が省内で運営されているので、その既存のシステムに運転者教育をのせることができれば、活動が継続する可能性はあると思う。3 実施機関のなかで最も心配されるのが、人材面以外の課題が多いプノンペン市交通警察の規制活動である。

(鵜飼次長)

- 公共事業運輸省に免許発給を留保すべきという政府内の見解がある。

(勝田)

- 公共事業運輸大臣は地方に移管するべきだと言っている。
- 車検登録は、四輪は省、二輪は地方が担当している。プノンペンは車検場があるが、地方の州は目視による車検をしている。

(力石所長)

- 信号機の設置などは場合によっては日本からの供与でもよいと思うが、道路のマーキングなどはプノンペン市が継続して行うべきだと考える。プノンペン市内の交差点には停止線がない。マーキング、優先道路の確定、大型の道路標識の設置などを行うことが大切である。

(坂)

- 交差点の中心にダイヤモンドマークを入れることで、左折待ちの乗用車の列をつくることのできる。誘導線、指導線を入れることで、一般的には車検は線を越えにくくなる。路面表示は、交差点内をきちんと周らせるために大切である。

(勝田)

- マーキングのように、それほど費用がかからなくて実施できることはたくさんある。

(力石所長)

- 交差点の改良ではなく、モデルルートの改良にして欲しい。モニボン通りで実施するのが良いと思う。
- 交差点前後 200～300m 程度では、引き続きその範囲でしか改善しない。モニボン通りなどをモデルルートにして、そのルートで交通事故件数が減少するかみて欲しい。2 年間のプロジェクトであれば、ハード面の投入で成果がある程度みえる協力をしなければならない。

(鈴木企画調査員)

- ウガンダで交差点改良を実施して評判がよかった。ただし 1 箇所の交差点のみを改良すると、同じルート上の次の交差点が渋滞するので、全体的な改善にはならない。

(鶴飼次長)

- 本プロジェクトの責任を誰がとるのかという議論であるが、事前調査評価団ではなく、本プロジェクトを実施する人たちが責任をとることになるのではないかと。2 年間で目標は達成できるかといえるのか。

(山崎)

- 活動が成果に、成果がプロジェクト目標につながるかという効率性、有効性の点では心配はある。3 年間カンボジアに勤務した経験から、プロジェクト目標達成までのプロセスがいかに難しいか理解している。ただしプロジェクト目標の設定は、2 年という期間にあわせてかなり限定的な内容になっている。本プロジェクトの実施機関が実際にどれだけできるかということについては、調査団の交通分野の専門家の見解を聞いている。

(勝田)

- 交通改善には時間がかかる。本プロジェクトの目標を交通改善にしているわけではない。

(小野所員)

- 社会開発部は技プロ案件が少ないかもしれないが、開発調査と技プロではかなり違うというのがカンボジアの現実である。現地モニタリングの予算を確保するなどの対策を検討して欲しい。

(力石所長)

- カンボジアで実施中の統計プロジェクトでは、最初の 2 年間で徹底的に職員の研修を行った。警察官に対しても徹底した研修を実施するべきである。

(小野所員)

- 在外主管に切り替えるのがひとつの可能性ではないか。

(根岸)

- 調査の結果を本部に報告した後に、在外主管に切り替えることができるかもしれない。

(力石所長)

- 民間にできることは民間にまかせるべきなので、民活技プロにすることはよい。直営主導で一部を民活にしたほうがよいのではないかと思う。
- 本プロジェクトが意味のある協力であることには変わらない。問題のないやり方で実施して欲しい。

以上