

パート III 2020 年までの全国道路交通安全マスタープラン

1 はじめに

マスタープラン調査の目的は、道路交通事故数を削減し、望ましい生活環境を確保するための戦略を策定することである。道路交通事故は様々な要因によって引き起こされ、事故原因は社会経済の進展と共に変化している。従って、長期計画は最も重要であり、このマスタープランの検討においては、以下の2点が適切に示される必要がある。

- 1) 現状のみならず将来の自動車社会を見据えて、道路交通事故を軽減できる対策を構築する。
- 2) 持続的な交通安全政策と対策を作成するための制度基盤を構築する。

交通事故減少における国全体の目標と各セクターの目標を構築した。この目標を達成するために、いくつかの戦略を検討・評価し、最も適切な選択肢を導いた。

2 全国道路交通安全マスタープランのフレームワーク

2.1 道路交通安全の政策理念の策定

ベトナム人にとって理解しやすい適切な政策理念が、政府によって打ち出させるべきである。本調査では、ベトナム政府に採用された道路交通安全のための政策理念「交通事故のない思いやりのある交通社会の構築を目指して」を策定した。

2.2 全国道路交通安全マスタープランのゴールと目標の設定

マスタープランで強い政策理念を示すために、実現性がそれほど高くなくても数値目標を設定し、施策の社会経済便益の推計、提案された政策の評価を行う。それと同時に制度的な課題のための定性的な目標も設定した。

以下に示す2つの目標がマスタープランに対して提案される。

- 1) 交通事故による死亡者を半減させる(2007年値の半減)。マスタープランの実施は、2020年までには、交通事故が重大な社会的関心事項ではなくなることを保証すべきである。これは、上記の死亡者率の削減により可能であり、分析するとこの目標は以下の3つと同じ事を表している。
 - 人口10万人あたりの交通事故死亡者数6.4人以下
 - 車両1万台あたり交通事故死亡率1.2-1.8%以下
 - 交通事故死亡率を前年比5.2%削減
- 2) 交通安全関連機関の機能と能力の向上、交通安全政策を継続的に実施していくための体制、制度の整備

2.3 全国道路交通安全マスタープランにおける交通安全施策のための基本戦略

基本戦略として、計画戦略と実施戦略の2つを検討した。

計画戦略

交通社会を構成する三つの要素（人、車、道路交通環境）について、それら相互の関連を考慮しながら、以下の6分野について総合的な取り組みを促進する。

- (i) 安全な道路交通環境の整備
- (ii) 安全運転の確保
- (iii) 車両の安全性の確保
- (iv) 効果的かつ効率的な交通の管理と指導・取締り
- (v) 交通安全教育の強化と啓発活動の推進
- (vi) 救助・救急体制等の整備

交通安全政策の自立発展性を確保するための法制度・組織体制の整備、科学的な分析に基づく施策の立案を促進するためのデータベース等を整備する(道路交通安全基本法、交通安全データベース)。

安定した人材、財源を確保する

実施戦略

- A. 総合交通安全対策の促進のために、交通安全の利害関係者の間で適切な環境と仕組みを構築する。適切な環境と仕組みは、交通安全利害関係者の間で4Cs(Cooperation(協力)、Collaboration(協調)、Coordination(調整)、Communication(対話))の考え方にに基づき構築する。
- B. 人々の危険な運転行動を持続的に変えていくために、ベトナムにおける交通安全文化を構築するための新しい政策を導入する。モータリゼーションと急速な経済発展により地域格差の拡大が進んだ場合、それぞれの居住環境と状況に応じて、適切な対策を行う。
- C. マスタープランの期間中では、先進技術に投資することよりむしろ人的資源開発を優先する。但し、経済の発展状況に応じ適切な技術革新を進める。

2.4 全国道路交通安全マスタープランの目標達成に向けた重点対策

以下に示す6つの重点対策を取り上げた。

- (i) オートバイ事故対策
- (ii) 幹線国道における事故多発地点と危険区間への対応
- (iii) 都市地域における交通事故の多発と混雑による事故の危険性増大への対応
- (iv) 若者による事故への対応
- (v) 営業車両による重大事故の対策
- (vi) 交通事故の障害者の救済

この他のマスタープランの目標は、持続的な交通安全政策のための制度革新である。多くの制度的課題がセクター及びセクター横断的に存在するが、以下に示す制度上の課題の検討がなされるべきである。

- (i) 国家交通安全委員会の地位向上
- (ii) 交通安全法とその実施ガイドライン
- (iii) 交通安全研究所(センター)
- (iv) 交通安全基金
- (v) 交通安全オーディット
- (vi) 交通インパクト評価
- (vii) 新運転免許制度 (定期更新制度と50cc以下オートバイの免許制度)とオートバイ車検
- (viii) 安全運転と社内検査制度
- (ix) 交通規制・管理の明確な責任
- (x) 総合自動車保険制度と任意保険制度

3 セクター別の交通安全整備戦略とプログラム

3.1 安全な道路交通環境の整備戦略(エンジニアリング分野)

1) 主要課題と計画アプローチ

エンジニアリング分野における目標設定は、現在直面している交通安全上の問題点および課題に対応したもののみならず、ベトナム政府の交通安全に対する取組み方針との整合性を踏まえたものとした。エンジニアリング分野の目標はまた、望ましい道路環境形成にも留意している。

前節で述べた基本戦略に沿って、エンジニア分野の以下の6つの戦略を策定した。

- (i) 快適で安全な運転を促進する道路施設の整備(安全施設、幾何構造)
- (ii) 安全な運転、安全な道路の利用(歩行者、自転車利用)を促進するための交通情報の提供や交通管理施策等安全運転を誘導する交通システムの充実
- (iii) 道路の機能、交通状況に応じた、科学的な分析に基づく効果的な施策の検討及び立案
- (iv) 他セクターや関連施策との連携など総合交通安全対策を促進するため、施策のプログラム化を促進する。例えば、事故多発地点総合対策、スクールゾーン交通安全対策、居住地機安全対策等
- (v) 交通環境の持続的整備を促進する組織制度等の整備(組織、法制度、研究開発、データベース等)
- (vi) 人材と財源の確保

エンジニアリング施策は、インフラ施設の改善と交通ルールや規則に不慣れな道路利用者への適切な情報の提供を考慮に入れて整備されるべきである。特に、安全と交通順守、規則に対する人の意識の欠如を念頭に入れるべきである。

マスタープランの優先プログラムは下図に示される交通事故マトリックスに基づいて抽出する。

図 3.1.1 交通事故マトリックス

(%)	0	10	20	30	40	50	60	70	80	90
どこで	国道				省/市道		ディストリクト道路		地方道路	
誰が	自動二輪車						車		その他	
なぜ	スピード超過		無理な追越	無理な車線変更		不注意	その他			

出典: 人民警察学院、公安省

2) エンジニアリング施策

様々なエンジニアリングの対応策を検討した上で、地域の状況に応じて適切な施策が評価され、提案されるべきである。表 3.1.1 は構造的対策、安全運転を誘導する対策毎にエンジニアリング施策を示す。交通状況に応じて相応しい施策は様々である。最も適切な施策を選ぶために、交通事故データや交通関連データを基に科学的な分析を行うことが重要である。表 3.1.2 には道路分類毎の重点施策を示す。

表 3.1.1 技術的施策

事故原因	構造的対策	安全運転を誘導する対策
施設: - 不法占拠、使用 - 不適切な交差点施設 - 狭隘、幅員の不足 - 不適切な線形 - 安全視距、視認性の不足 - その他 交通特性/交通行動: - 混合交通 - 速度違反 - 無謀な横断、転回 - 無謀な追い越し - 無謀な歩行者の横断 - 信号無視 - その他	✓ 交通安全回廊の整備 ✓ 車種別車線分離 ✓ サービス道路、集散路の整備 ✓ 歩行者施設の整備 (歩道整備, 横断施設) ✓ 自転車通行路の整備 ✓ 防護施設の整備 ✓ 中央帯等分離施設の整備 ✓ 線形改良 ✓ 交差点改良 ✓ 視距の確保 ✓ 舗装改良 ✓ 踏切施設の整備 ✓ バス停留所等の整備 ✓ 駐車施設の整備、等	✓ 道路情報システム ✓ 道路照明施設 ✓ 視線誘導システム ✓ 休憩施設 ✓ 交通信号 ✓ 道路標識標示 ✓ 交通規制管理 (速度規制, 一方通行, 等) ✓ 駐車管理、等
	抜本的且つ総合的な対応 <input type="checkbox"/> 道路機能に応じた網構成と施設整備 バイパス、立体交差、出入り制限など (主要幹線、2次、3次幹線、都市道路などの機能的網構成) <input type="checkbox"/> 公共交通促進などによる適切な機関分担(交通需要管理)	

表 3.1.2 エンジニアリング分野の重点施策

道路分類 (交通特性と)	対処療法的 / 短期的施策	予防的/抜本的施策
都市間幹線国道 - 交通量が多い - スピードが高い - 混合交通 - 大型車両が多い	➢ ブラックスポット改善 - 交差点改良 - 分離施設の整備 - 照明、視線誘導 - 標識・標示、等 ➢ オートバイ車線の設置 ➢ スピード減速施設 ➢ 歩行者横断施設(橋、地下道) 他	➢ 交通安全回廊の整備(サービス道路、集散路整備) ➢ オートバイ道路、自転車道路の整備 ➢ 線形改良 ➢ 道路情報システムの導入 ➢ 道路休憩施設(道の駅) ➢ 鉄道踏切の近代化 ➢ 都市における総合交通安全対策
省・主要県道 - 交通量が少ない - 施設が未整備	➢ 交通事故多発地点の改良 ➢ スクールゾーンなどの安全対策他	➢ 交通信号機の整備 ➢ 道路施設の改善、拡幅、線形改良他
都市道路 - 交通量が多い - 混雑 - 混合交通 - 活発な沿道利用	➢ 交通事故多発地点の改良 ➢ スクールゾーンなどの安全対策 ➢ 業務地域で交通管理 ➢ 主要幹線道路における車種別車線分離、他	➢ 公共交通の促進と交通需要管理 ➢ 駐車施設の整備 ➢ 交通管制システムの整備、他

出典: JICA 調査団

3) 優先プログラムの開発戦略

i) ブラックスポット改善プログラム

• プログラムの目的

ブラックスポット改善による効果は交通事故の削減にとどまらず、以下で述べるように、他のブラックスポット改善のための有益なガイドラインとなることが期待される。

• プログラムの構成

(1) 交通安全への理解を促進するための、明確な使命と責任を持った交通安全施策実施機関の法制度化

制度関連プロジェクト

交通警察と道路管理者間の協働システム構築

(2) ブラックスポット改善システム開発

制度関連プロジェクト

ブラックスポット改善ガイドラインの見直し

(3) ブラックスポット改善技術者育成・教育制度

施設関連プロジェクト

ブラックスポット改善技術者育成・技術向上コンポーネントを含むブラックスポット改善パイロットプロジェクトの実施

制度関連プロジェクト

- (a) ブラックスポット改善に係る人材、技術・意見交換制度構築
- (b) 道路維持管理者を対象にしたブラックスポット改善システムの理解促進
- (c) 地方行政によるブラックスポット改善実施の促進

(4) ブラックスポットデータベースの改良・活用、ツール開発、および実施機関の設立

(5) ブラックスポット改善後のモニタリングとその活用

ii) 交通安全監査システム開発プログラム

• プログラムの目的

交通安全監査(RSA)システムの早期見直しの実施を図る。これにより、交通事故死者数の削減と道路投資の削減効果を図る。

• プログラムの構成

(1) RSA に係る関係機関の責任、教育、普及に関する制度強化

制度関連プロジェクト

(a) 道路管理者に対する RSA システム導入促進

RSA 見直し内容の提案

下記の見直し内容とパイロットプロジェクトを内容とするガイドラインの見直しを柱とする RSA 制度の見直し:

- 1) 選定された道路における交通改善計画によるガイドラインの作成
- 2) RSA チェックリストの見直しを含む、交通安全管理手法の改善
- 3) 上記に必要な、期間、コスト、および持続性確保のための財源確保

(b) RSA ガイドラインの見直し

(2) RSA 制度の免許/認可制度の設立、および監査者育成制度

施設関連プロジェクト

RSA パイロットプロジェクト

iii) 交通安全回廊開発プログラム

• プログラムの目的

道路管理者と地方行政は、適切で効果的な連携体制を構築し、交通安全回廊に係る問題の解決を図るために必要な方策を実施する必要がある。また、これらの活動を支援するための制度を構築し、有効に施行する必要がある。これまでの現状分析とその成果より、モデル道路における交通事故削減施策の実施を内容としたパイロットプロジェクトを実施し、施策効果のデータ収集、効果測定を行い、より実践的な交通安全施策の策定のための基礎とすることは極めて有用である。

• プログラムの構成

- (1) 道路管理者と地方行政の協働による、用地および違法占拠に係る新たなデータベースの構築

制度関連プロジェクト

道路状況および不法占拠のデータベース構築

- (2) データベースに基づく移転計画、補償費算定を含む交通安全回廊改善計画

制度関連プロジェクト

- (a) 市場相場に基づく地価の設定および道路事業における地価算定への反映
- (b) 道路事業による移転者に対する補償制度の改善

- (3) 違法占拠者に対する補償内容合意の方策検討

制度関連プロジェクト

- (a) 公聴会制度の改善
- (b) 道路事業の収容に係る強制力の強化

- (4) 交通安全回廊上の違法施設および住居の収用に係る強制力強化

制度関連プロジェクト

悪質な不法占拠者に対する罰則と取締りの強化

- (5) 既存ガイドラインに基づく側道整備、改良への投資改善

制度関連プロジェクト

側道からのアクセスが多い区間における整備計画策定の集中化

- (6) 国道から経済エリア、商業地、および住宅地へのアクセス道路計画策定

制度関連プロジェクト

出入交通の多い沿道施設の、国道へのアクセス方法に関する規制の強化

- (7) 交通安全回廊改善のための適切な管理能力向上のため法制度の見直し、追加提言

制度関連プロジェクト

不法占拠に対する法制度の改善

iv) 道路交通安全施設改善プログラム

• プログラムの目的

交通安全施策の妥当性について、道路設計基準のみならず交通事故分析から得られる実用的な分析結果を基に精査を行う。

ベトナムにおいては、先進国の設計基準をそのまま適用しても、先進国と同等の交通事故削減効果は期待できない。これは、先進国においてはインフラ整備に加え、効果的な取締、運転技術訓練、交通安全教育等が一体的に実施され相乗効果を高めているため

である。また、ベトナムにおける交通状況および交通を構成する車種は、先進国と大きく異なることも大きな要因である。

設計基準およびガイドラインの検討において重要かつ考慮すべき事項は、先進国と比較して大きく異なる車種構成である。設計基準とガイドラインの見直しにおいては、道路および交通安全施設を含む道路附帯施設の設計において安全重視の視点を取り込むことである。

• プログラムの構成

- (1) 適切に機能分担された道路網の開発
- (2) 道路機能および地域特性を踏まえた交通管理の強化
- (3) 一般道における円滑で快適な道路交通の確保と事故防止のための施策の促進

施設関連プロジェクト

- (a) 踏切改良
 - (b) 都市部および住宅地におけるサービス道路の整備
 - (c) 都市間道路に対する交通管制および情報提供システム整備
 - (d) 交通信号および信号管制システム整備
 - (e) 交差点改良
 - (f) 都市間道路における追越車線および休憩所の整備
 - (g) 交通安全施設改良
- (4) 交通状況および地域特性を踏まえた設計基準の見直し

制度関連プロジェクト

- (a) ベトナムの交通特性に配慮した設計基準およびガイドラインの見直し
 - (b) 地域特性と財政状況を踏まえた設計基準およびガイドラインの見直し
- (5) 設計基準の汎用性向上および設計基準活用促進

制度関連プロジェクト

- (a) 設計基準の一元化および準用マニュアルの整備
- (b) 標準設計図集の整備

v) 都市バイパス開発プログラム

• プログラムの目的

道路周辺的生活環境保全のために、体系的な道路網の整備により、特に住宅地周辺の交通事故削減を促進する。

• プログラムの構成

- (1) 適切な機能分担が図られた体系的な道路網の整備

施設関連プロジェクト

環状道路とバイパス道路整備

vi) 交通弱者の交通事故防止プログラム

• **プログラムの目的**

2006年度の交通事故全体に占める、歩行者および自転車等の交通弱者と自動車の事故の割合は40%であり増加傾向にある。歩行者や自転車等、重篤な交通事故となる可能性が高い道路利用者に対しては、交通事故防止を特に強化する必要がある。

しかしながら、これら交通弱者に対する交通安全施設の整備が不十分な道路は多く、交通弱者の通行への配慮が全くなされていない道路区間も散見される。したがって、交通弱者の安全な道路利用を促進するため、歩行者および自転車に対する交通安全施設の優先的整備が望まれる。

• **プログラムの構成**

(1) 安全な歩行者空間の整備

施設関連プロジェクト

- (a) 通学路における歩行者施設の整備
- (b) 事故多発地点における歩行者施設の重点的整備

(2) 軽車両のための施設整備と自動車交通との分離

施設関連プロジェクト

自転車専用道路整備

vii) 高速道路の交通安全プログラム

• **プログラムの目的**

高速道路に特有な高速走行、高速カーブ、織込み、高速の追越し等の交通特性、およびこれらに起因し発生が予想される事故の特性を踏まえ、高速道路の交通安全施策を十分に検討する必要がある。

• **プログラムの構成**

(1) 適切に機能分担された体系的な道路網の整備

施設関連プロジェクト

高速道路網整備

(2) 地域特性および道路機能を踏まえた交通管理の強化

制度関連プロジェクト

高速道路における交通規制の確立

(3) 高速道路における交通事故対策施策の促進

制度関連プロジェクト

- (a) 高速道路の交通管理のための VEC と交通警察の協働による新組織の設立
- (b) 高速道路の交通安全施策ガイドラインの作成

施設関連プロジェクト

- 自動料金収受システム(ETC)整備

viii) 工事中の交通事故対策プログラム

• **プログラムの目的**

不十分な道路維持管理はしばしば交通事故の原因となる。舗装のポットホールや道路敷内の不法占拠等による視距不足等は代表的な例である。アスファルト舗装がなされた道路区間であっても、その約半分の区間は、維持管理不足により損傷しやすい簡易舗装(DBST: Double Bituminous Surface Treatment)である。

したがって、定期的な道路維持管理体制の健全性の確認、見直しが、交通安全の向上および持続可能な道路施設維持のために不可欠である。

• **プログラムの構成**

- (1) 効率の高い道路維持管理システムの十分な実施と開発

制度関連プロジェクト

- (a) 道路建設および維持管理中の交通安全に係る基準およびガイドラインの策定
- (b) 国道整備に係る総合的な維持管理システムとデータベースの構築

ix) 交通安全モニタリングおよび維持管理プログラム

• **プログラムの目的**

交通安全施策実施の成否は道路維持管理者の計画および実施能力、更には持続的な財源の確保の可否よるところが大きい。しかしながら、地方行政においては人材および財源不足は深刻であり、効果的で効率の良い交通安全施策の計画および実施は困難な状況である。したがって、交通安全計画策定、実施、およびモニタリング能力向上のためのキャパシティディベロップメントプログラムの導入、およびこれを実施する機関の中央政府と地方行政への設立が提案される。

• **プログラムの構成**

- (1) 交通安全計画および事業実施のためのキャパシティディベロップメント

制度関連プロジェクト

- (a) 地方行政による計画に対するモニタリングと評価
- (b) 交通安全計画のためのモニタリングおよび評価組織の設置

x) 都市内道路交通安全プログラム

• **プログラムの目的**

都市における交通安全の課題は、道路施設、交通特性、沿道土地利用状況、および道路空間利用の多様化に深く関係している。したがって、都市における交通安全施策の検討は総合的な観点より行う必要がある。

都市地域における、都市化とモータリゼーションの活性化に調和した、適切なタイミングでの総合的な交通安全施策の実施は、他のアジアの大都市の例を見るまでもなく不可欠である。自家用車利用から公共交通機関利用への転換策を中心とした交通需要管理施策が都市における交通問題解決の鍵となる。

• プログラムの構成

(1) 地域特性と道路機能を踏まえた交通管理強化

制度関連プロジェクト

都市内道路における交通規制の改善

(2) 交通信号システムの効率化および高度化の促進

施設関連プロジェクト

- (a) 系統制御信号整備
- (b) 広域信号管制システム整備

(3) 駐車スペースの確保と違法駐車取締の強化

施設関連プロジェクト

- (a) 違法駐車防止施設整備

制度関連プロジェクト

- (a) 効率の高い駐車管理システムの開発
- (b) 建造物への駐車場設置法令の制定
- (c) 総合駐車対策計画の策定

(4) 交通需要管理

施設関連プロジェクト

- (a) 公共交通支援施設の整備

制度関連プロジェクト

- (a) 公共交通機関利用促進
- (b) ピーク時における交通分散支援方策
- (c) パークアンドライド施設の整備

xi) 研究開発、人材育成プログラム

• プログラムの目的

交通安全対策の効率と対応力を向上するために、以下の仕組みの導入を図る:

- データベースシステムを基礎とする研究開発施設の整備
- 交通安全分野における専門家育成の促進

• **プログラムの構成**

(1) ブラックスポット改善データベースの活用、改善支援ツールの開発、および実施機関の設立

(2) ブラックスポット改善後のモニター結果の活用

制度関連プロジェクト

(a) データベースやガイドラインの整備など、ブラックスポット改善施策の効率化に寄与する支援方策実施

(b) 道路維持管理組織内への交通安全専門の実施組織の設立

(c) ブラックスポット改善にかかる研究組織の立法化

(3) RSA 監査者育成および免許/認可制度の導入

制度関連プロジェクト

RSA 監査者に対する免許/認定制度導入

(4) RSA のためのデータベースの活用、支援ツールの開発、および担当組織の設立

(5) 科学的な交通事故分析、RSA 実施の効果測定および費用対効果と結果のフィードバックシステムの構築

制度関連プロジェクト

交通安全分析に係る専門調査機関の設立

(6) 設計基準見直しに対する科学的な支援

制度関連プロジェクト

設計基準およびガイドラインの策定を主導的に行う調査・研究組織の設立

4) 実施戦略

i) エンジニアリング分野アクションプランの目標

国道

- 2012 年次の国道におけるブラックスポット箇所数の 2007 年比 50%の削減
- 2012 年次の国道における自動二輪車事故数の 2007 年比 30%の削減
- 2012 年次の国道における歩行者事故数の 2007 年比 15%の削減

都市内道路

- 2012 年次の都市内道路における交通事故数の 2007 年比 15%の削減

ii) 交通安全施策の優先度

a. 施設関連施策

国道

- ブラックスポット改良/改善の強化・促進

- ・ 下記の施策による国道交通安全強化方策の形成と実施:
 - 見直し設計基準に基づく交差点改良
 - 見直し設計基準に基づく車種毎の車線分離
 - 踏切の安全対策施設の改善
 - 過積載車両による事故削減のための軸重検査所の設置
 - 事故多発区間における夜間事故削減のための施策強化
 - 見直し設計基準に基づく、歩道、自転車道、横断歩道等の見直し

都市内道路

- ・ 歩行者横断の安全性向上のための交通安全対策施策の改善
- ・ 無理な追越し、無理な車線変更を改善するための施設整備の強化

b. 高速道路の交通安全対策

- 運輸交通省内の交通安全に係る監督・責任機関の設立
- 高速道路における交通運用/法規の確立
- 運輸交通省による交通安全施設/機器に係る基準および交通運用/交通管理に関する基準の策定
- 高速道路事業における交通安全確保のための実施フレームワーク構築および運営における交通安全監査システムの活用

c. 交通安全施策を支える制度構築

インフラ改善による交通安全施策を支えるために、以下の制度構築を実施する:

- (1) ブラックスポット改善
- (2) 交通安全計画/設計/モニタリング
- (3) 主要国道における適切な維持管理システム
- (4) 交通安全回廊の復旧

3.2 安全運転と車両安全性確保に向けた戦略

1) 提案施策

安全運転と車両の安全性確保に向けて、以下に示す施策を提案した。

- 免許更新制度
- 交通違反に応じた免許更新制度
- 地方部におけるオートバイ免許取得促進策
- 50cc 未満オートバイを対象とした免許制度
- 初心運転者のための免許制度
- 運転教習・試験のための総合プログラム
- 運輸事業者向け安全運転管理システム
- 車両登録更新制度
- オートバイ車検
- 障害者のための車両対策
- 運転指導者を対象とした人材育成

2) 将来の車社会に向けた運転免許制度

i) 運転免許更新制度

a. 運転免許更新制度 (第 1 段階)

現状の運転免許制度では B1 クラス以上(自動車運転免許)にのみ、免許の更新が義務づけられている。運転免許証を効率的に管理するために、これを A1～A4 クラス(二輪車)にも適用する事を提案する。また、更新時にドライバーに対して、道路交通法、交通事故の特徴などを教える定期講習を義務づける。この講習は危険運転や違法運転行為の予防に貢献すると期待される。

b. 交通違反に応じた運転免許更新制度(第 2 段階)

提案された定期講習はドライバーの交通違反履歴に基づき設定されるべきである。優良ドライバーに対しては、例えば違反ドライバーよりも更新免許期間を長くし、更新時講習を短くする。そして、若者ドライバーに対しては適切な初心運転期間を設置する。提案した交通違反に応じた運転免許更新制度を効率的に実施するために、運転者の違反データシステムが構築され、道路局、交通安全委員会、運転教習所、運輸局、交通警察が協力して運用されるべきである。

c. IC 免許証の導入

データベース管理と交通規制をより効率的に実施し、免許証の偽造を防止のために免許証へ IC チップを導入することを将来的に提案する。しかしながら、このハイテクなシステムの導入には高い費用が必要となり、利用者の負担が高くなる。

d. 実施計画

表 3.2.1 に提案した免許更新制度の実施スケジュールを示す。

表 3.2.1 免許更新制度の実施スケジュール

主要活動		年	2008-2010	2011-2012	2013-2015	2016-2020
第1段階	準備作業		■			
	指導員育成			■		
	法整備			■		
	実施			■	■	■
第2段階	データベース構築		■	■		
	制度設計と教材準備			■		
	関係機関の調整			■	■	
	指導員育成			■	■	
	法整備				■	■
	実施					■

出典: JICA 調査団

ii) 地方部におけるオートバイ免許取得促進策

a. 移動式運転教習・試験所の紹介

全国で運転教習所数が増加しているものの、地方部、特に少数民族の居るような田舎を全てカバーすることを難しい。そこで、移動式の運転教習・試験所を提案し、地方部のオートバイ無免許ドライバーを対象とした対策を実施する。指導者と必要な教習機材は、事前に省の運輸局が教習・試験を実施する対象地域に導入する。

b. 実施計画

表 3.2.2 に提案した地方部におけるオートバイ免許取得促進策の実施計画を示す。

表 3.2.2 地方部におけるオートバイ免許取得促進策の実施スケジュール

主要活動		年	2008-2010	2011-2012	2013-2015	2016-2020
	準備作業		■			
	指導者育成			■		
	実施			■	■	■

出典: JICA 調査団

iii) 50cc未満オートバイを対象とした免許制度

a. 免許制度の代替案

他国の事例に基づいて作成した免許制度の代替案を表 3.2.3 に示す。

表 3.2.3 50cc 未満のオートバイを対象とした免許制度の代替案

代替案	案 1	案 2	案 3
実施方法	50cc 以上のオートバイと同様		学校での交通安全教育
Contents	<ul style="list-style-type: none"> 道路安全の知識と法律、運転スキルの教習 (2-4 時間) 筆記試験 		<ul style="list-style-type: none"> 道路安全の知識と法律、運転スキルの教習(2-4 時間)
免許証	発行		-
対象	16 歳以上	18 歳以上 (他の免許証同様)	16 歳以上の高校生
利点	<ul style="list-style-type: none"> ドライバーとしてのスキルと知識を習得することで事故減少が期待される。 生徒の交通事故を予防できる 		<ul style="list-style-type: none"> 全ての生徒が運転スキルと知識を習得することができる。結果として、歩行者・二輪車・オートバイ利用者の事故を予防することができる。
不利点		<ul style="list-style-type: none"> 生徒のモビリティの低下 (地方部) 	<ul style="list-style-type: none"> 生徒のオートバイ利用を促進し、交通事故の危険性が増す。 生徒以外への対応

出典: JICA 調査団

b. 実施計画

長期的には、50cc 以上のオートバイと同じように区レベルにおける運転免許システムの制度化を提案する。

実際は、50cc 未満のオートバイは特に地方部の交通弱者にとって不可欠な存在である。そのため、このようなシステムの実施は慎重に検討されるべきである。

iv) 初心運転者のための免許制度

先進国の事例に基づき、将来的に大きな課題となる初心運転者のため適切な制度を提案する。

段階的運転免許取得システム(GDLS: graduated driver licensing scheme) は若者ドライバーの交通事故の減少に効果的な施策であり、以下に示すように段階的な課程を設けるものである。

- 少なくとも 50 時間監督の基で運転する初心運転段階
- 仮免許証の段階 (2 段階 (P1, P2))
- P1 から P2 へ進む段階で必修となる危険認知テスト
- 優良ドライバーへの報酬と違反ドライバーへの罰則を設置

このような施策の実施においては、施策が相応しいかは将来の交通事故の特性に左右されるので 2013 年以降 (中長期的) に評価する。

3) 運転教習・試験制度

i) 運転教習・試験制度のための総合プログラム

表 3.2.4 に提案した運転教習・試験総合プログラムの実施スケジュールを示す。

表 3.2.4 運転教習・試験総合プログラムの実施計画

年	2008-2010				2011-2012				2013-2015				2016-2020			
主要活動																
準備作業																
関係機関との調整																
教材作成																
職業ドライバーのためのマニュアル作成																
指導者育成システムの確立																
牽引車両向け教習・試験のための新規教材作成																
持続的な運営のための適切な財務補助の検討																

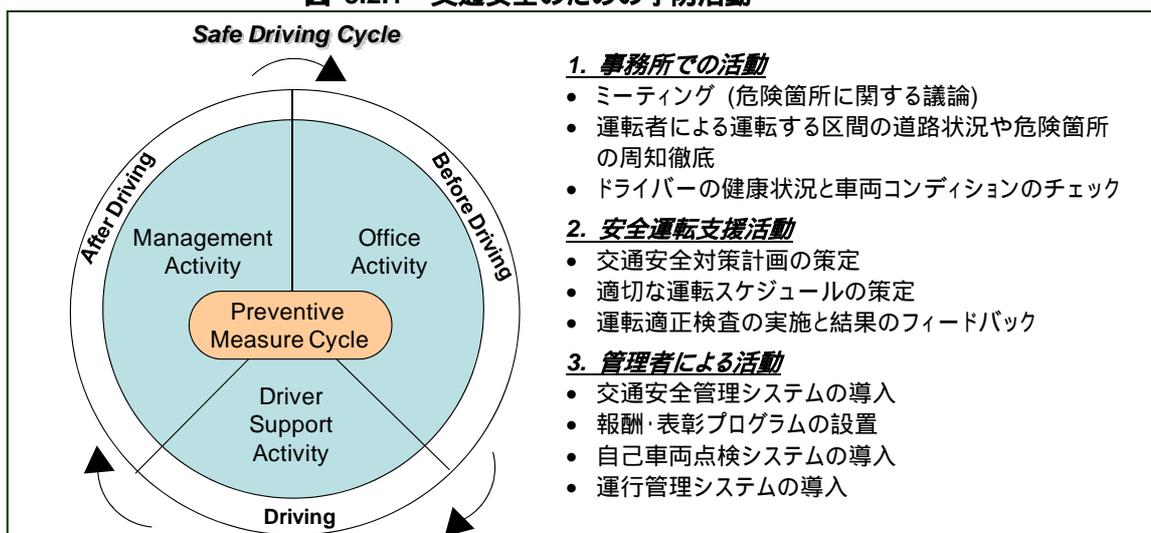
出典：JICA 調査団

ii) 運輸事業者におけるドライバー教育

a. 運輸事業者向け安全運転管理システム

運輸事業者に対し、営業活動の法律が交通事故の予防活動を含むように改正、向上すること提案する。予防活動は以下に図に示す3つの活動から構成する。

図 3.2.1 交通安全のための予防活動



出典：JICA 調査団

b. 実施計画

表 3.2.5 に提案した運輸事業者向け安全運転管理制度の実施スケジュールを示す。

表 3.2.5 運輸事業者向け安全運転管理制度の実施スケジュール

年	2008-2010				2011-2012				2013-2015				2016-2020				
主要活動																	
第1段階	準備作業																
	関係機関との調整																
	運輸事業者向けマニュアルの作成																
	試験運用																

検査し、登録更新時に車検の証明証の提出を義務づける。この場合、指定されたオートバイメーカーとオートバイ販売店に検査業務を任命する。

- オートバイの技術的な車検基準はベトナム登録局が設けるべきである。排ガス規制の環境基準もこれに併せて設けることができる。

a. オートバイ車検項目

自動車に比べオートバイの車検項目はそれほど複雑ではない。そのため、オートバイ車検は簡易なシステムの導入とするべきである。

b. 実施計画

表 3.2.8 に提案したオートバイ車検の実施スケジュールを示す。

表 3.2.8 オートバイ車検の実施スケジュール

主要活動	年	2008-2010			2011-2012			2013-2015			2016-2020		
準備作業													
関係機関の調整													
システムの開発													
新基準の法制度化													
オートバイメーカー、販売店への指導													
法整備													
実施													

出典: JICA 調査団

ii) 障害者用車両改善のための戦略

障害をもっている人々の安全なモビリティを確保することがますます緊急の問題であり、その戦略の検討をマスタープランに含める。

6) 組織体制と財源

提案した施策に対する各関係機関の役割の概要を表 3.2.9 に示す。

表 3.2.9 関係機関の役割

施策	中心機関		協力機関	備考
	管理	運営		
免許更新制 第 1 段階 第 2 段階	道路局	運輸局	教育訓練省	
	道路局、公安省	運輸局、警察	教育訓練省	
地方でのオートバイ免許取得促進	道路局	運輸局		
50cc 未満オートバイ免許制度	道路局	運輸局、区役所	教育訓練省	代替案 1 と 2
	教育訓練省	教育訓練省	道路局、運輸局	代替案 3
初心運転者のための免許制度	-	-	-	長期計画
運転教習・試験のための総合プログラム	道路局		国家交通安全委員会財務省、教育訓練省、各省交通安全委員会、警察、運転教習所、運転試験場、	

運輸事業者向け安全運転制度	運輸交通省、道路局	運輸事業者	学識経験者 保険省、登録局、運輸局、労働省
車両登録更新制度	オートバイ 自動車	道路局、公安省	運輸局、区役所、警察 道路局、警察
オートバイ車検	登録局	道路局、運輸局	民間保険会社 オートバイメーカー、販売店
障害者用車両改善のための戦略	登録局	道路局	保険省、障害者支援団体

表 3.2.10 に提案した組織的な管理とデータベースへアクセスできる関係機関を示す。

表 3.2.10 データベースとその管理機関

データの種類	管理機関	アクセスできる関係機関 (アクセスユーザー)
運転免許証データ	道路局	運輸局、警察
50cc 未満の運転免許証データ*	運輸局	道路局、区役所、警察
交通違反履歴	公安省	道路局、運輸局
少数民族の運転免許データ	運輸局	道路局、区役所、警察
車両登録データ	公安省、運輸局	道路局、登録局
車両登録更新に関するデータ	運輸局	道路局、警察
車検データ	オートバイ	登録局
	自動車	登録局
障害者車両のデータ	登録局	道路局、保健省
運輸事業者情報**	運輸交通省、道路局	保険省、登録局、運輸交通省、労働局

* 代替案1及び2の場合、 ** このデータにはドライバー情報、職業ドライバー数などのデータを含む。

提案した施策から得られる財源を表 3.2.11 に示す。

表 3.2.11 新たな財源

施策	中心機関		財源	
	管理	運営		
免許更新制度	第1段階	道路局	運輸局	講習料
	第2段階	道路局、公安省	運輸局、警察	講習料
地方でのオートバイ免許取得促進	-	-	-	-
50cc 未満オートバイ免許制度	道路局	運輸局	講習料	
	教育訓練省	教育訓練省	-	
初心運転者のための免許制度	-	-	-	
運転教習・試験のための総合プログラム	道路局	-	運転教本・マニュアルの 販売収入	
運輸事業者向け安全運転管理制度	運輸交通省、道路局	運輸事業者	-	
車両登録更新制度	オートバイ 自動車	道路局、公安省	運輸局、区役所、警察	保険料の一部 (自賠責 保険) 毎年の車両登録更新料
		-	運輸局、警察	
オートバイ車検	登録局	道路局、運輸局	-	
障害者用車両改善のための戦略	登録局	道路局	-	

出典: JICA 調査団

7) 実施戦略 (ロードマップの検討)

各施策のマイルストーンとゴールを表 3.2.12 に示す。運転免許制度については、オートバイを対象とした免許更新制度を2012年までに実施すべきである。これに加え、特に地方の需要に応えるために、無免許オートバイドライバー対策とした移動式運転免許教習・試験所を導入する。長期的に、交通違反に応じた免許更新制度はドライバーデータと交通違反の情報を管理するために導入する。この制度は2015年からの運用を目標とする。

運転教習施策は運転教習内容の更新と指導者育成を含む。運輸事業者向け安全運転管理制度は2015年の導入を目指す。

車両登録・車検制度、人材育成では、新たな施策が安全な車両の管理、財源の確保、指導者のスキルアップのためにそれぞれ必要となる。そのため、最初の5カ年はこれらの制度を構築するための準備期間となる。そしてこれらの制度は2015年には導入されるべきである。

表 3.2.12 免許制度・車検制度のマイルストーンとゴール

施策		マイルストーン			ゴール
		2012年まで (短期)	2015年まで (中期)	2020年まで (長期)	
将来の自動車社会に向けた運転免許制度	1. 運転免許更新制度	<ul style="list-style-type: none"> オートバイを対象とした免許更新制度の導入 		<ul style="list-style-type: none"> 交通違反に応じた免許更新制度 	<ul style="list-style-type: none"> 免許データベースシステムの適切な管理 (交通違反データを含む) 様々なドライバーに対する免許制度の確立
	2. 交通違反に応じた運転免許更新制度				
	3. 地方でのオートバイ免許取得促進	<ul style="list-style-type: none"> 移動式教習・試験所の導入 	<ul style="list-style-type: none"> 新たな制度の導入検討 		
	4. 50cc未満オートバイ免許制度				
	5. 初心運転者のための免許制度				
運転教習	6. 運転教習・試験のための総合プログラム	<ul style="list-style-type: none"> 教材の更新 指導者トレーニングの実施 現況制度の見直し 			<ul style="list-style-type: none"> 安全運転の奨励
	7. 運輸事業者向け安全運転管理制度				
車両登録・車検制度	8. 車両登録更新制度			<ul style="list-style-type: none"> 安全な車両の適切管理 財源確保 	
	9. オートバイ車検				
	10. 障害者用車両改善のための戦略				
人材開発	11. 指導者の育成			<ul style="list-style-type: none"> 指導者のスキルアップ 	

出典: JICA 調査団

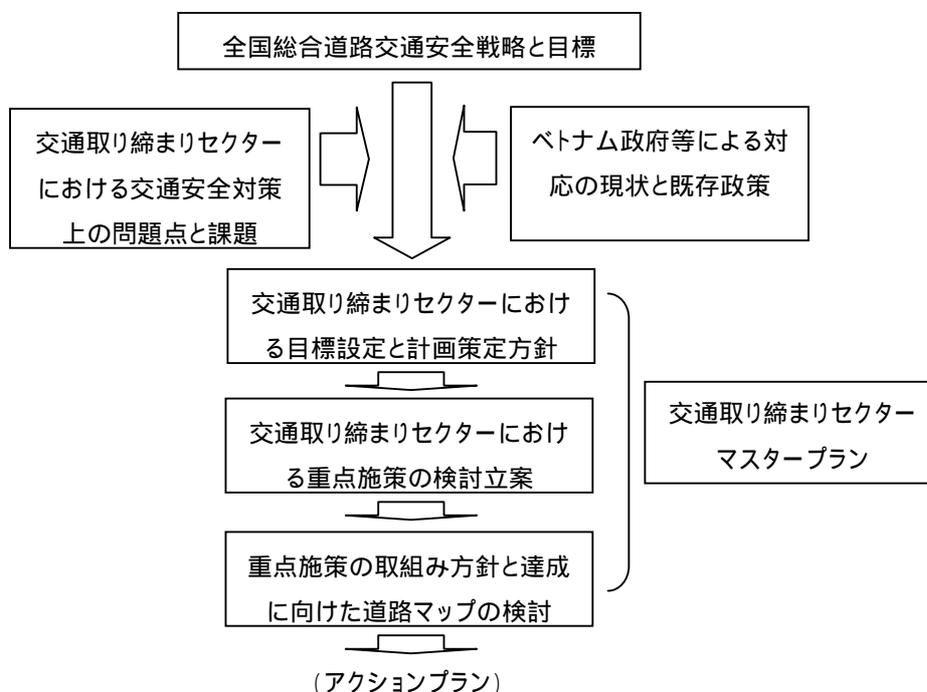
3.3 交通指導取締りに関するマスタープランの策定

1) マスタープラン策定の方針

全国交通安全マスタープランの全体的な基本戦略と目標に基づいて、交通指導取締りセクターにおける問題点と課題について分析するとともに、現状における対策について評価したうえで、次の手順で交通指導取締りセクターのマスタープランを策定することにした。

- (i) 目標の設定と交通指導取締り対策の開発方針の設定
- (ii) 重点対策の検討と策定
- (iii) 目標達成のための活動方針とロードマップの策定

図 3.3.1 交通取り締まりセクターにおけるマスタープラン検討手順



出典: JICA 調査団

2) 目標の設定と計画策定方針

本マスタープランの基本的な理念は、道路における交通錯綜と交通事故が無い、思いやりのある交通社会を構築することである。4E として知られる総合交通安全対策の重要な柱の 1 つとして、交通指導取締りセクターの基本理念と目標は、国民に受け入れられ、なおかつ支持される交通指導取締り活動を完全にかつ効果的に実施することである。

交通指導取締りセクターにおける対策の検討結果に基づいて、本セクターではマスタープラン全体の目標の 20% をカバーすることを目的としている。ここで、マスタープラン全体の目標とは、総合交通安全対策により交通事故による死者数を半減することである。

3) 交通指導取締りセクターによる対策の枠組みの検討と重点対策の策定

交通指導取締りセクターによる対策の枠組みを検討した結果、総合戦略を、“国民から広く支持される効果的かつ効率的なメリハリのある交通指導取締りの推進”とすることにした。このような総合戦略を支持するための基本戦略として、表 3.3.1 に示すような基本戦略を策定した。

表 3.3.1 交通指導取締り対策の枠組みと資機材調達のための公安省への配分予算

(交通指導取締りセクターの総合予算: 615.5 Mil. USD)

戦略	基本戦略 No.	戦術 / プログラム	マイルストーン				実施機関	関連機関	予算 (mil. USD) (公安省)
			2008-2010	2011-2012	2013-2015	2016-2020			
メリハリのある広く国民に支持される交通指導取締り活動の推進	1	交通社会の初心者、弱者をやさしく育てるための交通安全指導活動					公安省	教育訓練省 運輸交通省	17.5
		交通社会に不慣れな道路利用者を安全に導くための交通指導活動					公安省	教育訓練省 運輸交通省	28.1
		交通社会における悪を徹底的に排除するための重点取り締まり活動					公安省	教育訓練省 運輸交通省	33.1
	2	交通指導取締りに関する広報活動					公安省	教育訓練省 運輸交通省	45.3
	3	交通安全対策関連セクターとの連携					公安省	運輸交通省 教育訓練省	36.0
	4	交通指導取締り活動記録の蓄積と評価					公安省	運輸交通省	45.7
	5	交通指導取締り活動にかかわる人材の育成					公安省	運輸交通省 教育訓練省	64.3
	6	交通指導取締り活動にかかわる資器材の整備、開発					公安省	運輸交通省	26.2
	資機材調達予算								319.2
			一部のプログラムが開始						
			半分以上のプログラムが実行中						
			全てのプログラムが実行中						

出典: JICA 調査団

表 3.3.1 の各戦術 / プログラムのマイルストーンは、以下の順にプログラムを実行することを前提としている:

- (i) 故意による交通違反者に対する厳格で懲罰的な重点取り締まりは、最も優先的に第一ステージから行い、マスタープランの全期間を通じて実施する。

- (ii) 交通社会に不慣れな道路利用者に対する交通安全指導活動は、第二ステージに行う。
- (iii) 交通社会の初心者、弱者をやさしく育てるための交通安全指導活動は、最終ステージで行う。

4) 交通社会の初心者、弱者に対する交通安全指導活動

表 3.3.2 は、プログラムの内容、実施戦略、期待される成果などを総括したものである。

表 3.3.2 交通社会の初心者、弱者に対する交通安全指導活動の実行プログラムの概要

プログラム	交通社会の初心者、弱者に対する交通安全指導活動				
プログラム Nos.	1-1-1 ~ 5	実施機関	公安省	協力機関	教育訓練省、運輸交通省
実施プログラム	二輪車ライダーや、若年 / 初心ドライバー、歩行者等に対する街頭での交通安全指導と、事故多発地点と事故多発区間における運転方法に関する現場での交通安全指導				
プログラム戦略	1-1-1 二輪車ライダーに対する車線変更、右左折、方向指示器操作等や、歩行者に対する横断歩道や歩道橋等の利用方法等に関する街頭での交通安全指導 1-1-2 ブラック・スポット、ブラック・セクションでの運転操作に関する現場での指導 1-1-3 ラッシュアワー時における交通安全指導 1-1-4 若年ドライバー、初心ドライバーに対する重点交通安全指導 1-1-5 トラック、バスへの追従、並走、追い越し等に関する交通安全運転指導				
ロードマップ & マイルストーン	2013 ~ 2020 本プログラムの実行は、故意による悪質な交通違反者に対する厳格で懲罰的な重点取り締まりが軌道に乗った後である。				
期待される成果	交通社会の初心者や弱者の交通違反が 80%以上、減少する。(歩行者として、ライダーとして、ドライバーとしての違反の全体で)				

出典: JICA 調査団

5) 交通社会に不慣れな未熟な道路利用者に対する交通安全指導活動

表 3.3.3 は、プログラムの内容、実施戦略、期待される成果などを総括したものである。

表 3.3.3 交通社会に不慣れな未熟な道路利用者に対する
交通安全指導活動の実行プログラムの概要

プログラム	交通社会に不慣れな未熟な道路利用者に対する交通安全指導活動				
プログラム Nos.	1-2-1~5	実施機関	公安省	協力機関	教育訓練省、 運輸交通省
実施プログラム	二輪車ライダーや若年/初心ドライバー等に対する街頭での交通安全指導・警告と、事故多発地点、事故多発区間での運転方法に対する街頭での交通安全指導・警告				
プログラム戦略	1-2-1 二輪車ライダーに対する車線変更、右左折、方向指示器の操作等や、歩行者に対する横断歩道や横断歩道橋の利用方法等に関する街頭での交通安全指導・警告 1-2-2 事故多発地点、多発区間での運転方法に関する交通安全指導・警告 1-2-3 ラッシュアワー時における交通安全指導・警告 1-2-4 若年ドライバー、初心ドライバーに対する重点交通安全指導・警告 1-2-5 トラック、バスへの追従、並走、追い越し等に関する交通安全運転指導・警告				
ロードマップ & マイルストーン	2011 ~ 2020 本プログラムの実行は、故意による悪質な交通違反者に対する重点取り締まりの後に計画されている。				
期待される成果	交通社会に不慣れな未熟なドライバーやライダーによる交通違反が 80%以上、減少する。				

出典: JICA 調査団

6) 交通社会における悪を徹底的に排除するための重点取り締まり活動

表 3.3.4 は、プログラムの内容、実施戦略、期待される成果などを総括したものである。

表 3.3.4 交通社会の悪を徹底的に排除するための重点取り締まり活動
の実行プログラムの概要

プログラム	交通社会における悪を徹底的に排除するための重点取り締まり活動				
プログラム Nos.	1-3-1~5	実行機関	公安省	協力機関	教育訓練省、 運輸交通省
実施プログラム	信号無視、スピード違反等、意図的かつ悪質な交通違反者の集中重点取締り				
プログラム戦略	集中重点取締りは以下を対象としている: 1-3-1 信号無視、スピード違反等の悪質な交通違反者 1-3-2 事故多発地点、多発区間での悪質な交通違反 1-3-3 街路における悪質な交通違反者 1-3-4 若年ドライバーの悪質な交通違反 1-3-5 バス・ドライバー、トラック・ドライバーの悪質な交通違反				
ロードマップ & マイルストーン	2008 ~ 2020 本プログラムは、最優先実行プログラムである				
期待される成果	悪質な交通違反が 95%以上、減少する				

出典: JICA 調査団

7) 交通指導取締に関する広報活動

表 3.3.5 は、プログラムの内容、実施戦略、期待される成果などを総括したものである。

表 3.3.5 交通指導取締に関する広報活動の実行プログラムの概要

プログラム	交通指導取締に関する広報活動				
プログラム Nos.	2-1-1 ~ 3	実行機関	公安省	協力機関	教育訓練省、 運輸交通省
実施プログラム	交通違反者の実態、交通指導取締計画、交通指導取締結果などの交通指導取締活動に関する広報活動				
プログラム戦略	2-1-1 交通指導取締りに関する交通安全広報に関する検討・企画 2-1-2 交通違反発生状況と交通指導取締り実施計画に関する交通安全広報 2-1-3 交通指導取締り実施結果に関する交通安全広報				
ロードマップ & マイルストーン	2008 ~ 2020 (プログラムに対応した段階的な実施)				
期待される成果	交通ルールへの知識不足や誤解による交通違反が 90%以上、減少する				

出典: JICA 調査団

8) 交通安全対策関連セクターとの連携活動

表 3.3.6 は、プログラムの内容、実施戦略、期待される成果などを総括したものである。

表 3.3.6 交通安全対策関連セクターとの連携活動の実行プログラムの概要

プログラム	交通安全対策関連セクターとの連携活動				
プログラム Nos.	3-1-1 ~ 3	実行機関	公安省	協力機関	運輸交通省、 教育訓練省
実施プログラム	交通安全対策の関連機関互の意見交換による連携				
プログラム戦略	3-1-1 交通安全対策関連セクターとの連携方法の検討・企画 3-1-2 交通違反の取り締まり活動状況と今後の方針の提示と意見交換 3-1-3 交通指導取締り活動に関連した交通施設、交通管理上の課題の提示と意見交換				
ロードマップ & マイルストーン	2008 ~ 2020 (プログラムに対応した段階的な実施)				
期待される成果	関連機関と連携による総合対策の効率が 50%以上、向上する				

出典: JICA 調査団

9) 交通指導取締り活動記録の蓄積と評価活動

表 3.3.7 は、プログラムの内容、実施戦略、期待される成果などを総括したものである。

表 3.3.7 実行プログラムの概要

プログラム	交通指導取締り活動記録の蓄積評価活動				
プログラム Nos.	4-1-1 ~ 3	実行機関	公安省	協力機関	運輸交通省
実施プログラム	交通指導取締り活動記録の蓄積と評価と評価に基づく活動企画				

プログラム戦略	4-1-1 交通指導取締活動の記録 4-1-2 活動の評価 4-1-3 評価に基づく活動の企画
ロードマップ & マイルストーン	2008 ~ 2020 (プログラムに対応した段階的な実施)
期待される成果	交通取締り活動の費用対便益比が 50%以上、向上する。

出典: JICA 調査団

10) 交通指導取締に要する人材育成活動

表 3.3.8 は、プログラムの内容、実施戦略、期待される成果などを総括したものである。

表 3.3.8 交通指導取締に関する人材育成プログラムの概要

プログラム	交通指導取締に関する人材育成				
プログラム Nos.	5-1-1 ~ 4	実行機関	公安省	協力機関	運輸交通省、 教育訓練省
実施プログラム	交通指導取締活動に関する人材育成方針の検討と、持続可能な人材育成システムの開発				
プログラム戦略	5-1-1 交通指導取締に関する人材育成方針の検討 5-1-2 持続可能な人材育成システムの開発 5-1-3 初任研修 5-1-4 中間幹部研修 5-1-5 上級幹部研修				
実行場所	各県の警察学院 国家警察学院				
必要な人材	各県の警察学院当たり 20 ~ 30 人の警察官 国家警察学院当たり 30 ~ 50 人の警察官				
ロードマップ & マイルストーン	2008 ~ 2020 (プログラムに対応した段階的な実施)				
期待される成果	警察官の信頼性と活動の信頼性が 60%以上、向上する。				

出典: JICA 調査団

11) 交通指導取締のための資器材の開発と調達

表 3.3.9 は、プログラムの内容、実施戦略、期待される成果などを総括したものである。

表 3.3.9 交通指導取締のための資器材の開発と調達の実行プログラムの概要

プログラム	交通指導取締のための資器材の開発と調達				
プログラム Nos.	6-1-1 ~ 3	実行機関	公安省	協力機関	運輸交通省
実施プログラム	交通指導取締に関する資器材の調達と、新たな資器材の開発の計画				

プログラム戦略	6-1-1 交通指導取締に関する資器材の調達計画 6-1-2 調達計画の実行 6-1-3 交通指導取締のための新規資器材の開発と新たな調達計画の策定
ロードマップ & マイルストーン	2008 ~ 2020 (プログラムに対応した段階的な実施)
期待される成果	交通指導取締りの費用対便益比が 30%以上、向上する。

出典: JICA 調査団

3.4 学校における交通安全教育と交通安全文化構築の戦略

1) 主要課題と計画アプローチ

地域レベルにおける道路交通の現状及びそれぞれの状況に基づいた交通安全教育と交通安全文化の構築は、極めて重要である。しかしながら、学校や地域における交通安全教育の現状における問題や課題の分析は、まだまだ緒についたばかりである。様々な活動の実施を通じた行政による多くの努力が行われてきたにも拘わらず、こうした活動の持続性を担保する系統だった取り組みはいまだ行われていない。

学校カリキュラムにおける交通安全教育の実施により、交通安全意識の向上、リスクの高い道路利用者の行動を改善することができる。しかしながら、これと平行して生涯を通じた学習の機会と各年代に合わせた学習プログラムの提供が必要であり、人々の努力によって実現される安全な交通社会の実現といった共通の目標に対して、意識付けを行うことができる。また、身体障害者や高齢者・子供を含めた交通弱者に対する思いやりの意識を高め、生活の質と社会福祉の向上に資する原則の下、事故の防止に向けた心構えを育成することが重要である。様々な年代の精神的及び物理的特性に応じた交通安全教育プログラムの系統だった構築が重要である。

こうした交通安全意識を効果的に向上させ実施していくためには、様々な年齢層に応じた適切なプログラムだけではなく、基本的な行政機関の責任及び権限の範囲に焦点を絞った2つの明確なアプローチを提案する。それは、(1) 学校カリキュラムにおける交通安全教育、(2) 交通安全文化の構築(キャンペーン活動や広報活動を通じたコミュニティにおける交通安全文化の構築)である。

2) 基本戦略及び重点項目

(i) セクタープランの原則及びゴールと目標

(1) ビジョン

交通安全教育と交通安全文化の構築におけるビジョンは、“思いやりのある交通事故のない社会”の創出である。このビジョンは、いささか過大な期待であり時間的にも必要な資源的にも多くの投入が要求されるものであるが、全ての関係機関の効率的な参加と協力により達成することが可能である。

(2) 共通のゴール

学校における交通安全教育と交通安全文化の構築の共通のゴールは、“道路交通

事故件数を減らし、道路交通安全に対する認識度を、2020年までに全人口の95%を達成する”である。

(3) 対象

現在の道路交通事故原因の、リスクテイキング行動、年齢層、地理的条件に関する因果関係分析に基づいて、以下の通りに対象を定める：

- リスクテイキング行動：運転速度超過、赤信号での走行、飲酒運転、無謀運転、追い越し、信号無視、無謀な道路横断、歩行者用レーンや道路横断設備を無視した危険歩行、など。
- 対象年齢層：次のグループに分けられる。(a) 5 - 10 歳；(b) 11 - 14 歳；(c) 15 - 20 歳；(d) 21 - 30 歳；(e) 31 - 55 歳；(f) 56 歳以上。

交通安全教育及び文化の構築を行うためには、小さな子供から、全ての教育レベルに属する学生、建設現場における出稼ぎ労働者、路店商、一般住民、地域のお年寄り、政府機関や民間組織に属する人々、等を含め、これら全ての年齢層に行き渡らなければならない。

- 対象地域：都市、地方、遠隔地、山岳地域を含めた全国を対象とする。

(ii) 基本戦略

交通安全教育及び交通安全文化構築においては、広範にわたる分野もしくは領域をカバーしなければならない。そのため、実践的な戦略を立案し、効果的な計画策定と持続可能な実施の両者を焦点をあてた計画策定が重要である。

交通安全教育及び交通安全文化構築に向けた基本戦略は、現状のセクター別課題をも考慮して策定された。

従って、以下は、交通安全教育及び交通安全文化構築における基本戦略及び重点施策である。

(1) 学校カリキュラムにおける交通安全教育プログラム

学校カリキュラムにおける交通安全教育プログラムの基本戦略は、次の通りである。

- 就学前幼児を対象にした交通安全教育の実践プログラム
- 小学生から大学生を対象とした交通安全教育プログラム
- 地域参加型プログラム
- 組織及び法制度の整備

(2) 交通安全文化構築プログラム

交通安全文化構築のための活動には、様々なプログラムやキャンペーン活動が想定されるが、それらの活動は主に地方政府が主体となって実施されることが期待される。しかし、制度として全国的な取り組みを行い、人々の安全行動を習慣づけていくためには、長期的かつ戦略的な取り組みが求められており、その活動を支援する組織体制の整備は重要である。

3) 学校カリキュラムにおける交通安全教育プログラム

学校において交通安全に対する意識付けを総合的に行うために、学校カリキュラムにおける交通安全教育プログラムとして、4つの基本戦略及び19のプログラムを提案する。

共通のゴールとして掲げられた道路交通事故の減少を達成するために、これらのプログラムは、小学校に上がる前の未就学幼児から大学生にいたるまでのあらゆる世代の子供たち及び彼らを取り巻く地域社会を対象として、教育訓練省や公安省を始めとした関係主要機関と連携して実施する。

この学校カリキュラムにおける交通安全教育プログラムを総合的に実施するためには、提案した戦略及び2020年までに実施するプログラムの総計で118.53百万米ドルの予算を見込んでいる。

表 3.4.1 2020 年までの学校カリキュラムにおける交通安全教育プログラムの概要

基本戦略	対象	主要課題	プログラム/活動	実施主体	関係機関	予算
就学前幼児のための交通安全教育訓練	就学前幼児	学齢に達する前に、一人で安全に道路を横断できるといった基本的な安全能力を身に付けさせる	就学前幼児のための安全訓練プログラム		小計	11,770
			幼稚園における交通安全教育改善プログラム	教育訓練省	教育訓練局	930
			安全な道路横断能力向上プログラム	教育訓練省	教育訓練局	6,750
			幼稚園未就園幼児に対する移動式交通安全プログラム	国家交通安全委員会	教育訓練省	1,280
			両親の教育開発プログラム	教育訓練省	文化情報省	2,810
小学生から大学生までの就学児童のための交通安全教育	小学生から大学生まで	危険予知と安全対策能力の開発	就学児童のための交通安全教育プログラム		小計	46,970
			小学校レベルでの交通安全教育改善プログラム	教育訓練省	教育訓練局	14,930
			小学校及び中学校における自転車安全乗車プログラム	教育訓練省	教育訓練局	14,930
			交通安全ゾーン(安全な通学路)整備プログラム	教育訓練省	運輸交通省	14,930
			大学生や専門学校生のためのオートバイ安全乗車プログラム	教育訓練省	公安省	2,180
地域参加型プログラム	地域、学校、児童	学校で交通安全の教育を受けた児童が、その知識や技能を地域社会に浸透させる地域の能力をつける	地域参加型プログラム		小計	5,079
			学校教育における交通安全文化構築	教育訓練省	教育訓練局(文化情報省)	399
			事故多発地点・危険地点の検証プログラム	教育訓練省	公安省	1,560
			子供たちの安全横断支援プログラム	教育訓練省	国家交通安全委員会	1,560

表 3.4.1 2020 年までの学校カリキュラムにおける交通安全教育プログラムの概要(続き)

基本戦略	対象	主要課題	プログラム/活動	実施主体	関係機関	予算
組織的及び制度的枠組みの構築	学校、教師、学生、その他関連機関	研究開発活動、指導方法等の必要な機能を支援することができる交通安全教育の導入と改善	組織的及び制度的枠組みの構築		小計	54,711
			学校交通安全教育の制度化	教育訓練省	教育訓練局	1,130
			カリキュラム開発プログラム	教育訓練省	教育訓練局	27
			教材、補助教材の開発・支給プログラム	教育訓練省	国家交通安全委員会	40,550
			人材育成プログラム(学校教師の研修及び再研修)	教育訓練省	教育訓練局	3,475
			新たな指導方法開発プログラム	教育訓練省	教育訓練局	5,680
			学校と警察の連絡システム開発プログラム	教育訓練省	公安省	1,590
			学校交通安全教育の管理及び評価のガイドライン策定	教育訓練省	国家交通安全委員会	18
			既存部署における安全機能の強化	教育訓練省	国家交通安全委員会、公安省	2,241

4) 交通安全文化構築プログラム

交通事故の主要原因は人為的ミスであることから、道路利用者の行動を変えることは、道路交通安全規範を形成する上で、緊急に取り組むべき課題である。これは、これまでの価値観、信条、行動、そして認識により形成されていた文化を一新し、交通行動を行う際に適切に振る舞うことができるような規範を再形成することを指している。こうして、交通安全文化構築の概念が誕生した。

適切な道路利用行動を日常的に実践することにより、ひとつひとつの行動の積み重ねによる経験の内化が生じ、個人的な規範と安全に対する意識が形成され、安全に対する習慣性や社会的倫理観を徐々に身に付けられ、交通安全文化が自然に本質的に根付いた交通行動へと変容させていくことができる。

交通安全文化の構築の成功は、関連する権威機関及び地域社会が協力して、交通安全意識の向上と道路交通事故数の減少の共通のゴールに向かって取り組んでいく熱意と責務にかかっている。そのため、交通安全文化の構築は、持続的な取り組みに向けた実施能力の育成を支援することを目的とする。

その方策としては、道路利用者の行動の変化に対して持続的な効果をもたらすために、一つの施策だけでなく、3Eに基づいた施策の組み合わせを用いた交通安全文化構築施策を形成することが重要である。そのための第一歩として、道路交通安全の安全文化の運営のための交通安全文化調整機関(すなわち交通安全基金)の設立が最初の検討事項となるべきである。

(i) 交通安全文化構築の制度的枠組み

交通安全文化の導入は、よりよい生活の質と人々の福祉のために、道路交通安全状況の改善や道路利用者の行動の変容に資する活動の中心組織として、もしくは基金として活動するための独立した信頼性の高い組織の基盤を設けることが要求される。その制度的な枠組みと役割は、図 3.4.1 に提案する通りである。

(ii) 交通安全基金への関与が見込まれる機関及びステークホルダーの選定

交通安全基金を担当し運営するために適切な組織の候補機関を選定することは、喫緊の課題である。

道路利用者の行動を改善し、ベトナム社会に交通安全の根付いた文化を構築するために、直接関与が見込まれる中心機関としては、情報通信省の文化・イデオロギー局、文化情報省、教育訓練省、調整が必要な機関として、運輸交通省、法務省、保健省、公安省、民間セクターとして、自動車会社、保険会社、地域及び一般住民の基本的支援を実施している安全活動支援者団体など、が挙げられる。

図3.4.1 交通安全文化構築のための制度的枠組みの提案

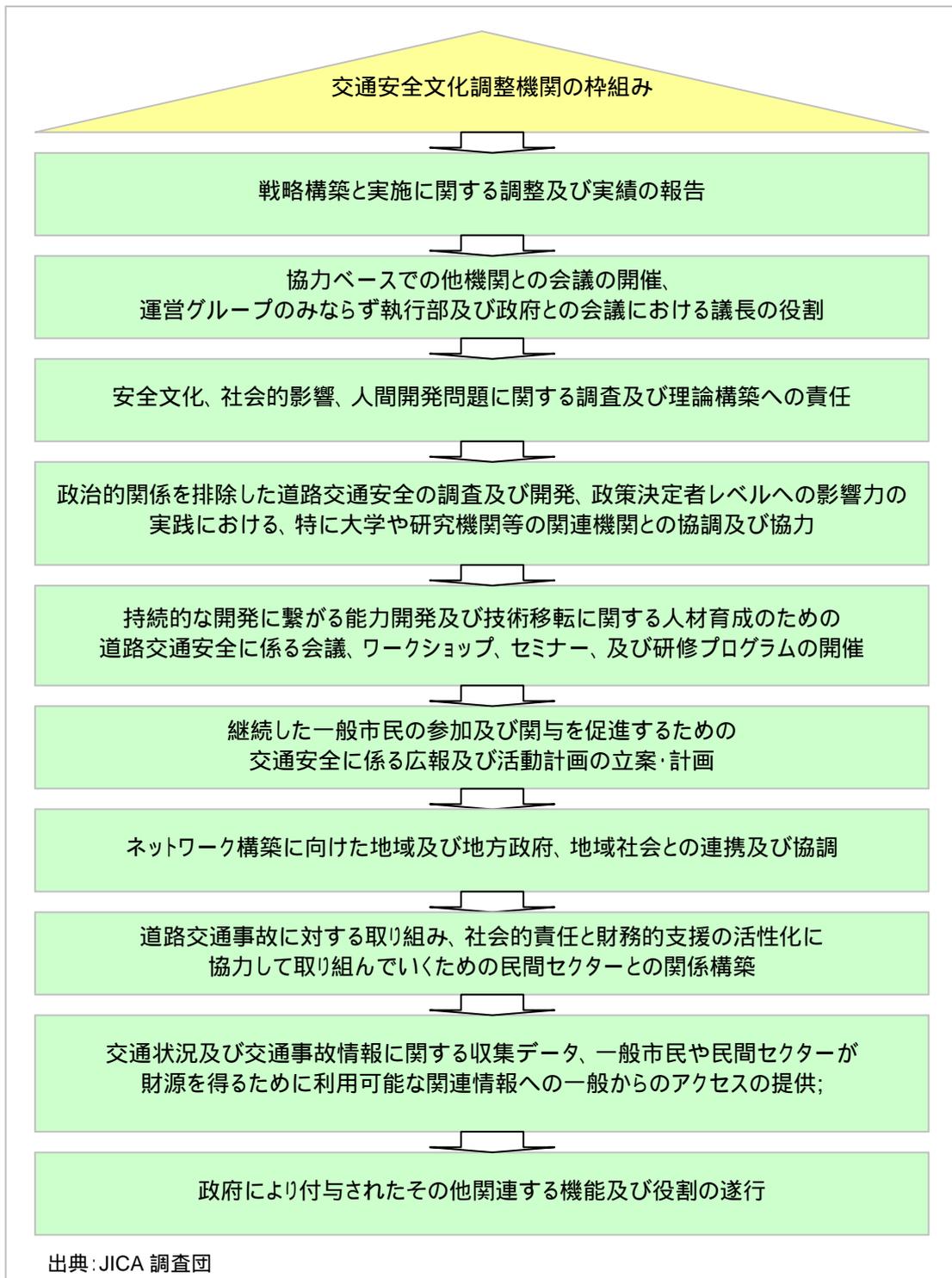


表 3.4.2 交通安全文化構築プログラムの提案

目標	基本戦略	プログラムの内容及び実施計画	責任機関	関連機関	見積もり費用 (100万ドル)	
ビジョン “思いやりのある無事故社会の形成”	交通安全基金(案)等の新たな組織の設立	交通安全基金または団体の設立	文化・イデオロギー局、国家交通安全委員会/ 運輸交通省	教育訓練省、公安省、保健省、ベトナム祖国戦線及び加盟団体、大学、民間セクター	9	
		研究開発の強化	国家交通安全委員会 / 運輸交通省	教育訓練省、公安省、大学	10	
		教育及び良心・自覚の強化	教育訓練省、文化情報省、運輸交通省	公安省、法務省、文化情報省	12	
ゴール 2020年までに“道路交通事故件数の減少及び交通安全意識を全人口の95%に普及”		安全文化構築のワークショップ開催を通じた能力強化に焦点を当てた人材育成	文化・イデオロギー局、運輸交通省、教育訓練省	公安省、保健省、ベトナム祖国戦線及び加盟団体、民間セクター	16	
		安全問題に関する地域の理解と受容の創出	文化・イデオロギー局、文化情報省	教育訓練省、運輸交通省、情報通信局	8	
		広報及び啓蒙活動における安全管理責任の強化	文化情報省、情報通信局	運輸交通省、教育訓練省、公安省、保健省、ベトナム祖国戦線及び加盟団体	8	
		地域参加型活動のネットワーク構築の推進	文化情報省、文化情報省	教育訓練省、公安省、保健省、ベトナム祖国戦線及び加盟団体、民間セクター	13	
		対象 政策決定者・実施者から学校、大学、地域社会の一般市民の草の根レベルまで	地域における安全を優先した社会作りのコンセンサス及び信頼の構築	文化情報省、情報通信局	運輸交通省、教育訓練省、公安省、保健省、ベトナム祖国戦線及び加盟団体	20
			“ベトナムは安全文化の国”という国家イメージの構築	文化情報省、情報通信局	運輸交通省、教育訓練省、公安省、保健省、ベトナム祖国戦線及び加盟団体	10
			啓蒙活動を通じた交通安全基準の構築・改善	文化情報省、情報通信局	運輸交通省、教育訓練省、公安省、保健省	15
全てのステークホルダー間の活動における協調と責任共有レベルの構築・改善	文化・イデオロギー局、文化情報省、情報通信局		運輸交通省、教育訓練省、公安省、保健省、ベトナム祖国戦線及び加盟団体、民間セクター	10.5		
全ての計画された活動のモニター、評価、進捗報告を行うシステムの開発(主要成功指標に対する主要業績評価指標)	文化情報省、情報通信局		運輸交通省、公安省、保健省、法務省、関連する地方機関	8.5		

出典: JICA 調査団

5) 交通安全教育及び交通安全文化構築のまとめ

交通安全教育と交通安全文化の構築(交通安全キャンペーンと啓蒙活動を含む地域社会における交通安全教育)は、一般市民全体に、適切な道路利用と行動を彼らの日常のライフスタイルに根付かせるべく、継続的な変化をもたらすための鍵となる重要な仕組みである。

道路利用者の間で継続的な行動の変化を動機付けするためには、一つの施策だけでは効果的に不適切であることから、教育、エンジニアリング、取締りが、一般市民参加の適切な促進と評価を含めて融合された対策が、本来的に必要である。

こうして、学校において交通安全意識を育成するための活動を総合的に実施するために、4つの基本戦略と19のプログラムが、学校教育における交通安全教育プログラムとして立案された。

同様に、その設立が提案されている交通安全基金は、マスタープランにおける最適の基本戦略である。この交通安全基金の設立については、メディアやキャンペーン活動を通じた啓蒙を利用して全国的に実施するべく、全部で12のプログラムが提案されている。

交通安全キャンペーンや啓蒙活動を含めた交通安全文化構築もしくは地域における交通安全教育は、一般市民の交通に対する意識を向上し、日常生活の中で交通規則を遵守し適切な交通行動を取れるようにするために、国家及び地方行政機関、交通警察、民間組織間の相互連携を通じて、組織的で継続的に推進されるべきである。一般市民の日常生活の中においてはマスメディアが深い影響力を持っており、効果的な広報は、道路利用者の行動にも影響を与え、交通安全問題に対する意識の向上にも用いることができる。よく計画された広報とキャンペーンは、長期的な視点から道路利用者の考え方や行動に影響を与えることができるのである。

3.5 救急医療と交通事故被害者支援促進戦略

1) 目標

a. 総合目標

救急医療の部門は2020年までに、交通事故による死者を50%削減するとしてマスタープランの目標を実現するために10%以上の寄与をする(死亡率は2006年の人口10万当たり1.36人から0.68人となる)。

b. 具体的目標

- (i) 病院機能の改善により病院での交通事故死を減少させる: 全ての省病院/市立病院の人的資源と設備を改善することにより交通事故死亡者を毎年5%減少させる。結果として、2007年の数値に比して交通事故死亡者数を50%減少させる(具体的には、死亡率を2007年の人口10万当たり1.36人から0.68人に減少させる)。
- (ii) プレホスピタルケアの改善: “現場での4つの準備”の原則を適用する。すなわち、現場での応急手当を直ちに行う。コミュニティが一体となって応急手当に協力し、傷病者を病院へ搬送するが、とくに都会から離れた地域では重要である。国道沿いのサービスエリアあるいは鉄道の駅に救護室を設置して交通事故患者に応急手当を提供する。

- (iii) 115 システムの確立: 公的医療システム、民間や軍のシステムを動員して全国全ての省をカバーする 115 救急医療システムを確立する。地域病院は救急車と医療機器を備えた院外派遣医療チームを持ち、応急手当を行うとともに傷病者を病院へ搬送する。
- (iv) 救急医療従事者への研修体制の改善: 医療従事者の知識を向上するとともに、交通事故多発地域の草の根活動の人たちやコミュニティに対して応急手当の手技を教育する体制を確立する。
- (v) 災害や大事故への備え: 全ての省病院/市立病院の人的資源(専門医)、医療器材、設備等を改善し、省病院では少なくとも 50 人の傷病者、地域病院では 20 人の傷病者を受け入れる能力を持つようにする。

2) 救急医療改善プログラムの戦略

a. プレホスピタルケアの整備

(i) 救急医療情報システムの整備

- 統一された救急医療用無料電話番号(115)を全国的に設置する。
- 国道沿いに交通事故緊急通報システムを設置する。
- 通報を受けると直ちに救助活動を開始する。
- 交通事故に巻き込まれた車両の位置を知り、救助と救急医療活動をただちに展開するための GPS(Global Positioning System)への投資を考える。
- Hanoi, Da Nang, Ho Chin Min City, Can Tho などの大都市には115番救急医療システムの指令室に最新の情報システムを設置し、救急医療指令センターでは地図情報表示システムを活用する。

(ii) 応急手当と搬送

- (1) 交通事故患者の救急医療を考える場合、“現場での 4 つの準備”の原則、すなわち指令、人的資源、施設、段取りを当てはめることが必要である。
- (2) 次のようなことが提起できる。
 - 地域病院、とくに交通事故の多い地域の病院には少なくとも 2 台の救急車が必要である。
 - 保健医療施設は遠隔地の軍と協力して、救助活動や応急手当を行うための効果的な計画を持たなければならない。
 - 万一の事故に備えて、応急手当を行える鉄道救急救護施設を創設する。
- (3) 保健医療人の緊急対応能力を草の根レベルで強化する。

(iii) 115 システムの確立

- (1) 救急医療、健康の回復、中毒の制御を民間ならびに地域で進める規則を公布した保健省の 2008 年 1 月 21 日付け通達に示されている病院前救護に関わるすべての計画(115 救急システム)を実行する。
- (2) 115 救急システムで働く人たちの待遇改善に努める。

b. 救急医療従事者の教育

(i) 必要性の確認

(ii) 教育カリキュラムの統一

- (1) 文部省の認める統一された救急医療教育カリキュラムの作成が必要である。カリキュラムが 2008 年中に作成されて認可されれば、2009-2010 年の教育を開始することができる。そうでなければ 2010 年まで待たなければならない。
- (2) 正式の教育カリキュラムの完成を待つ間に、115 ステーションや省病院/地域病院の救急病棟のスタッフが現在使用している教育カリキュラムを 2008-2009 年の教育サイクルに合わせて直ちに改善しなければならない。

(iii) 全国3箇所での救急医療研修センターの設置

(iv) 教育カリキュラムの企画、作成、普及

(v) コミュニティと学童への教育

c. 大規模事故や災害に対する救急体制の整備

(i) 病院の救急医療対応能力の強化

(ii) 衛星病院

- (1) 省や都市の中心にある病院は、地域にある省病院の人的、物的資源を強化して救急医療の衛星病院システムを構築する。さらに、省病院の一つを地方病院 (regional hospital) に格上げし、周辺の省病院から交通事故患者受け入れの責任を持たせる。
- (2) 国道の明示されたサービスエリアに救護センターを設置する。

(iii) 適切な応急手当あるいは死体検案の提供

- (1) 省病院の能力を強化して大事故 (50 人を超える傷病者) の傷病者に初期医療を提供できるようにする。必要に応じて、その地域の中央病院や地方病院からの支援移動チームを要請する。
- (2) 多数傷病者が一度に病院へ運ばれた時に適切に処理できるように、地域の行政府や保健所の長や首脳スタッフの訓練を行う (例えば、トリアージ、応急手当、病院の保安、記録や広報、マスコミ対策、後方支援態勢など)。

(iv) 災害時派遣医療チーム (DMAT) の創設

中央と地方の病院に災害医療の訓練を受けた専門家と最新の医療器材を備えた災害時派遣医療チーム (DMAT) を組織し、災害時には省病院あるいは地域病院へ派遣して支援を行う。

3) 組織と資金の確保

a. 事故ならびに損傷防止プロジェクト

現在 7 つの省で展開している WHO プロジェクトを、全国とは言わないまでも他の省にも拡大する。このプロジェクトは WHO と他の国際組織 (SIDA) から引き続き支援を受けることになって

いる。2009 - 2012 年の予算は 0.8 百万米ドルである。

b. 救急医療強化プロジェクト

3 部構成となっており、総予算は 2 百万米ドルである。

c. 医療機関における交通事故患者についてのデータセンター 2 箇所の設立

Hanoi と Ho Chi Min City に予算 0.25 百万米ドルで設立する。

4) 実施戦略（ロードマップの検討）

a. 2008 - 2010 年（準備期間）

- (i) 交通事故死亡者を 2007 年の水準に維持する。
- (ii) 中央政府に属する中心となる 20 の省と 88 つの地方(region)で 115 番システムを含む救急医療体制を構築する。
- (iii) 2010 年までに、10 の病院で専門医ならびに救急車を含む医療資機材の拡充を行う。
- (iv) 2020 年までの救急医療人材教育の計画立案を完成する。

b. 2011 - 2012 年（実施の開始）

- (i) 人口 10 万人当たりの交通事故による病院での死亡者を 2007 年のデータに比して 10% 削減する。
- (ii) 救急医療体制(115 番システムを含む)を全国の 50%の省で整備する。
- (iii) 中央レベルと省レベルの病院のさらに 20 箇所について、専門医、救急車を含む医療資機材を整備する。これによりこの期の末には 30 の病院が整備され全国の省病院の 45%が整備されることになる。
- (iv) 救急医療研修センターを北部、中央沿岸部、南部の 3 箇所に設立する。

c. 2013 - 2015 年

- (i) 人口 10 万人当たりの交通事故による病院での死亡者を 30%削減する。
- (ii) 救急医療体制(115 番システムを含む)を全国の省や市で確立する。
- (iii) 省病院のさらに 20 箇所について、専門医、救急車を含む医療資機材を整備する。これにより整備された省病院は 50 になる(全国の省病院の 80%)。
- (iv) 研修センターが運用され、115 システムや病院の ICU へ救急医を送り出す。

d. 2016 - 2020 年：ゴール（2020 年までに目標の達成）

- (i) 全ての省病院が整備される。十分に訓練を受けた人材と適切な医療資機材を備え、大事故時には 50 人以上の患者に応急手当や救急処置を提供する。地域病院は、20 人までの交通事故患者に応急手当と救急処置を提供する能力を備えている。病院での交通事故死亡者は 2007 年のデータ(< 0.5/人口 10 万)に比べて 50%削減される。

- (ii) 十分に整備され機能的な救急医療ネットワークが構築されることにより、交通事故患者への迅速な対応を行うことができる。コミュニティの住民は従来から応急手当を行い、患者を病院へ搬送することに尽力している。
- (iii) 115 番システムは全国の省や市をカバーし、公的、私的あるいは軍病院と密接に協力して活動する。全ての地域病院には医療機器と救急車を持った院外派遣救急医療チームがあり、応急手当を施すとともに患者を病院へ搬送する。
- (iv) 救急医療研修センターは全ての医科大学に統合され、115 システムや病院の医療従事者の技術向上に当たるとともに、コミュニティへの教育にも参画する。
- (v) 交通事故患者を 100%カバーする全国的な保険制度を導入する。

4. 組織制度整備戦略

4.1 主要課題と計画アプローチ

交通安全政策の自立発展性の確保と効率的・効果的施策を継続するために、(1) 制度インフラ (2) 人材育成 (3) 財源の整備が必要になる。

制度整備プログラムは、以下に示すサブプログラムについて検討した。

- (i) 組織能力向上プログラム
 - 国家交通安全委員会の機能と能力向上
 - 省/市の交通安全委員会
 - 交通局の交通安全部局/ユニット
 - 国家交通安全委員会と交通安全計画の制度化
- (ii) 研究開発プログラム
 - 交通安全センター設立
 - 交通安全データベースの構築
- (iii) 財源構築プログラム
 - 交通安全基金の整備
 - 交通開発整備のための財源
 - 交通安全人材育成

4.2 組織能力向上プログラム

1) 交通安全行政の枠組み

プログラムの目的の 1 つはベトナムの持続的な交通安全政策のために、国家交通安全委員会の機能と能力を向上することである。総合的な交通安全対策の成功に不可欠なのは、交通安全プロジェクトや活動を実施する関係省庁、機関の間で情報交換、協力、連携、調整できる中心組織を設置することである。

下図には、総合的な交通安全対策を推進するために、国家交通安全委員会がコアとなる交通安全行政の枠組みを示した。交通安全政策を向上させるための理念“交通事故のない思いやりのある交通社会の構築”を目指して、国家交通安全委員会に事業実施、財源確保、制度構築、計画研究、人材育成、議長(調整)の6つの役割を持たせる。

更に、地方政府や NGO、民間企業、国際機関との連携も重要な役割となる。国家交通安全委員会の強化と法制度化についての詳細は次項にまとめる。

図 4.2.1 交通安全政策推進に向けた国家交通安全委員会の役割



出典: JICA 調査団

2) 交通安全委員会の強化

(i) 国家交通安全委員会

国家交通安全委員会の主要な責任は、交通安全対策の効果的な実施のために関係機関と組織の連携を図り、ベトナム首相に適切な助言を与えることにある。交通安全開発の持続発展を保証するには、記述の交通安全開発の中核組織として十分な能力を有するために国家交通安全委員会の機能を確実なものとする必要がある。したがって、国家交通安全委員会のどの機能を強化すべきかを規定することが重要である。強化プログラムの最終目標は、提案した望ましい組織構想が整備されることである。しかし、これは長期の目標で、組織機能と構造はそのニーズと対応するとともに社会経済開発の段階と状況に基づいて時間をかけて改新していかなければならない。

国家交通安全委員会強化プログラムの主要な提案は、国家交通安全局の設立で、これは政策・戦略の立案能力および委員会の管理の下に実施を支援する機能を持つものである。この組織は、委員会事務局と TSPMU を含む現在の組織をベースに編成され、表 4.2.1 に示されるように 6 つの部からなることを想定している。

表 4.2.1 国家交通安全局の機能(案)

部	課	機能
■ 総務部	● 委員会オフィス	✓ 国家交通安全委員会会議の運営
	● 管理	✓ 会計、人事、他
■ 総合交通安全開発部	● 計画・開発	✓ 交通安全政策・戦略 ✓ 総合交通安全プログラムの策定 ✓ マスタープラン、アクションプランの策定 ✓ 年次評価報告書の作成(交通安全白書)
	● 交通安全文化開発	✓ 交通安全対策の多くが各分野の担当省(運輸交通省、公安省、教育訓練省、保健省)で実施されている。しかし、交通安全文化開発は、地方政府と協力しながら国立交通安全センターが管理する。 ✓ センターは、研修、開発プログラム、講師の育成を行う。 ✓ プログラムの実施は、NGO や民間組織、その他団体が行う。
■ プロジェクト管理部	(プロジェクト単位で設立) ● VRSP ● JICA	✓ 管理、関係機関との連携 ✓ 調達 ✓ モニタリングと監査
■ 地方交通安全部	● 北部地域	✓ 省の交通安全委員会に対するガイダンスやアドバイス ✓ 資金的支援の提供
	● 中部地域	
	● 南部地域	
■ 交通安全基金と NGO デスク	● 交通安全基金 ● 関係開発	✓ (基金の準備オフィス) 基金の設立後 ✓ 基金関連活動の調整
	● NGO デスク	✓ NGO 等の交通安全活動の促進 ✓ ガイダンスと支援の提供
	● 広報	✓ 交通安全情報 ✓ 交通安全白書など
■ 人材開発部		✓ 大学、人民警察学院、運輸交通省訓練学校、教育組織との連携と、交通警察、監査官や技術者への研修プログラムの実施 ✓ 講師養成

出典: JICA 調査団.

自動車保有の高い国の多くでは、国家交通安全委員会あるいはその機能に近い組織は、中央の調整機関として設立されている。日本では、1970年に交通安全基本法に基づいて国家交通安全委員会が設立された。同時に、この委員会の下には、各都道府県政府の地方交通安全委員会が設立されている。国家交通安全委員会の委員長は首相で、都道府県の交通安全委員会の委員長は知事である。

(ii) 省/市の交通安全委員会

国家交通安全委員会が政策決定を主な役割としている一方で、地方の交通安全委員会はより総合的な役割を果たすことが期待されている。それは、各地の状況にもよるが、安全対策の準備から実施までを含むものである。

地方の交通安全委員会は各省・市で設立され、交通安全開発の責任を果たすことが期待されている。地方委員会の最初の仕事は、国の計画に基づいて各地の交通安全アクションプランの作成であり、これが交通安全分野における、最初の中央と地方政府の相互連携となる。

地方政府レベルでは、ハノイやホーチミン等の大都市を除いて、財源と人材が依然として重大な課題となっているため、地方の交通安全開発に対する目標と基本戦略を次のように提案する。

マスタープランの目標：2015年までに全ての省及び主要都市の交通安全委員会が強化され、地方の交通安全アクションプラン(2015-2020)が策定され実施される。

地方交通安全委員会の強化にあたっての戦略は次の通りである。

- (1) 国家交通安全委員会との連携：主な都市地域の地方政府は独自の交通安全委員会を強化する。そして、国の交通安全戦略の方向性に基づいて、各交通安全委員会は独自のアクションプランを作成する。
- (2) WB-VRSP や JBIC の交通安全プロジェクトの対象となっている省は、これらの ODA プロジェクトに沿った交通安全対策の実施を優先する。
- (3) 主要都市地域(ハノイとホーチミン)を始め、予算と人材のある省では、提案した地方交通安全委員会の活動は実行に移す必要がある。主要都市地域における交通事故件数の合計は、国全体の合計に対して大きな割合を占めている。したがって、交通事故死亡者の顕著な減少が期待されている。

3) 交通安全開発計画の法制化

(i) 総合交通安全開発計画

このマスタープランにおける主要テーマの一つに、総合交通安全プログラムの重要性を一般市民に対してどのように知らしめ普及させるかという課題に対する戦略の立案が挙げられる。交通安全対策は、異なるセクターから異なる機関や組織に跨って実施されるべきものであることから、協力及び協調のためのメカニズムの構築はこの総合的なプログラムの実施において重大な課題である。すでに議論されているように、総合交通安全プログラムの実施を促進するための第一歩として、総合的なアプローチの制度化、各組織の責任の定義と関連機関間における費用分担の明確化が挙げられる。

この総合的なプログラムは、基本的に 2 つの分野から成り立っており、一つは事故防止、もう一つは事故後の対策である。事故防止に対する総合的なアプローチは、3Es(エンジニアリング、取締り、教育)から成り立っているが、それぞれの対策は必ずしも 3Es の全ての分野に関わっている訳ではない(時には 2Es もしくはただの E のみの時もあり、例えば、学校や地域における教育分野などで使われる時である)。しかしながらさらに重要な課題は、誰がこの総合的なアプローチの立案と普及に責任を持って取り組むかということである。

事故後の対策に対する総合的なプログラムでは、救急医療の課題と、交通事故の生命保険におけるカバー範囲を含めた交通事故被害者の取り扱いについて検討している。

総合的な交通安全政策の促進のために、次の戦略が提案されている。

- (1) 交通安全マスタープラン(戦略)及びアクションプランは、基本的な政策(交通安全政策法もしくは道路交通法の一節として見なすことができる)として総合的な交通安全政策の必要性と不可欠性を指摘している。
- (2) 実施メカニズム(実施命令)は、関係機関の責任、特に交通安全委員会の役割を含めて作成されるべきである。
- (3) 新しい道路建設プロジェクト(国道及び高速道路)においては、交通安全オーディットもしくは交通安全影響評価法を取り入れ、交通安全に悪影響が与えられることが予見された際には、道路プロジェクトのコンポーネントとして適切な対策を統合した形で実施されるべきである。
- (4) 定期的な連絡と調整を行い、対策を行うべきプロジェクトを検証するための連絡協議会を設立するべきである。ハノイにおける交通安全対策チーム及びその活動をモデルとして他の地方自治体にも普及されるべきである。
- (5) 省レベルもしくは市レベルの交通安全委員会は、総合的な交通安全プログラムの推進と実施の上で中心的機能を果たすべきである。

(ii) 交通安全対策基本法

交通安全政策の立案で重要な課題は、各セクターでいかにして効果的に対策を実施するかだけでなく、いかにして総合的な対策を立案し、その持続性を担保し、迅速で効果的な普及メカニズムを構築するところにある。中央から地方にいたる多くの政府機関は、交通安全開発にさらに深く関わるべきであり、それによって、各機関及び組織間の機能及び責任分担を明確化し、政策立案のメカニズムを構築した上で、最終的には法制度化されなければならない。

日本においては、交通安全対策基本法が、政策立案の持続性を確保するために立案された。この法律は、中央及び地方レベルにおける交通安全委員会の設立とその機能が定義され、5 年アクションプログラムの政策ガイドラインを含んでいる。この法律に基づき、日本では数々のアクションプログラムが 1970 年以降実施されてきており、現在では、第 8 次 5 年計画が実施中である。

4.3 研究開発プログラム

1) 交通安全センター設立

交通安全政策や施策を効率的・効果的に実現していくためには、様々な課題を密接に取り組む必要がある。セクターごとの課題はそれぞれのセクターで対応されているが、総合的な交通安全政策・対策の構築や持続的な交通安全の確保には、セクター横断的な課題に一貫して対応する組織が不可欠な要素となる。このような背景から、道路交通安全センター(センターの名称は国家交通安全委員会が決定する)の設立を提案している。ここでは、提案する組織の主なフレームワークについてのみ述べる。

提案する交通安全センターの望ましいフレームワークは以下のとおりである：

(i) 母体：国家交通安全委員会(国家交通安全委員会)

(ii) 役割：

- 交通安全政策の検討と分析
- 関係する組織や部局との協力によるマスタープランとアクションプログラムの作成
- 交通安全データベースの構築とその分析(事故と違反データ、交通量データ、道路イベントリーデータの分析を含む)
- 交通安全監査
- 交通安全施策のモニタリングと評価
- 交通安全白書の発行
- 新規交通安全施策に関する研究と開発
- 交通安全人材育成
- その他

(iii) 財源：

国家予算と保険、免許更新料等からの収入

2) 交通安全データベースの構築

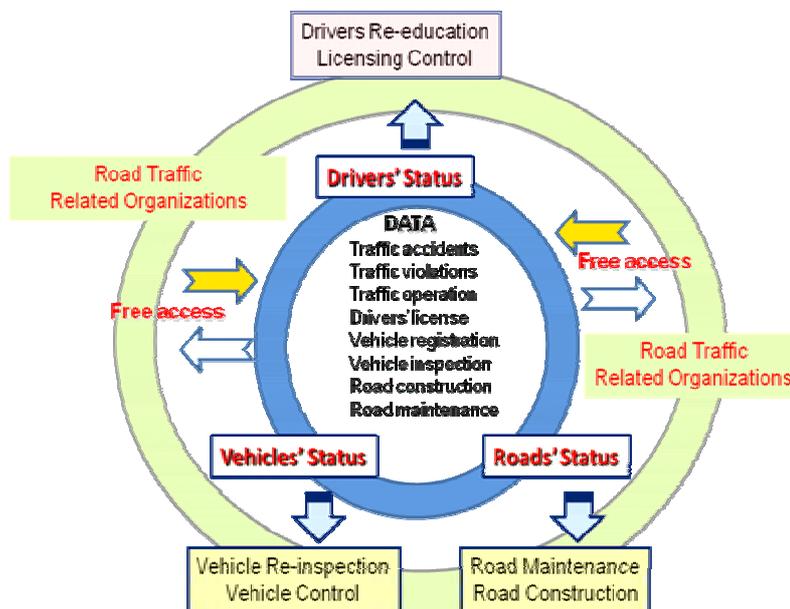
交通事故や交通違反に関するデータは、交通安全への対策を構築するためだけでなく、中央政府や省政府が予算確保などにおいて社会経済活動に関する様々な政策を検討する上でも貴重なものである。

交通事故や交通違反に関するデータは、“運転手の状態”として示される情報から、運転手の個人的な履歴を明らかにすることができるが、これは運転免許に記載されているものと同じである。

従って、運転手の教育や免許管理等、“運転手の状態”という観点から交通安全対策を効果的・効率的に実施していくためには、交通事故や違反のデータを、運転手の免許データベースと、系統的かつ一体的に管理し、かつ、そのデータベースを全ての関連主体が利用できるようにすることが必要である。

同様に、“車両の状態”に関するデータも交通安全対策を検討する上で重要である。図 4.3.1 に総合的な交通安全データベースの概念フレームワークを示す。この図が示すように、総合データベースは、基本的に、“運転手の状態”、“車両の状態”、及び“道路の状態”から構成される。具体的には、交通事故、交通違反、交通運営、運転免許、車両登録、車両検査、道路建設・維持管理から成る。

図 4.3.1 総合交通安全データベースの概念フレームワーク



出典: JICA 調査団

交通安全対策の効果は、基本的に運転手・車両・道路それぞれへの対策の効果による。しかしながら、これら3つの構成要素間のバランスが取れたときに、3Eという観点から提案されたそれぞれの対策による便益を最大限に引き出すことが可能となる。すなわち、特定の項目(例えば、交通取締り)に関する対策を検討し構築する上では、実質的・効果的な対策とするためにも、その他の項目(すなわち、教育や交通技術)についても考慮すべきである。

最後に、上記のデータベースの構築する上では、以下について明示することが求められている: その目的は何か、どのように使われるのか、入力すべきデータは何か、等である。システムの構成については、使用目的によって変わってくるであろう。

4.4 財源構築プログラム

1) 交通安全基金整備プログラム

道路交通安全センターは、交通安全政策構築のためのワンストップセンターとして提案しているが、ベトナム道路交通安全基金は、交通安全教育やキャンペーンを、NGO やボランティア、自動車会社等の民間企業と一緒に推進していくことを目的に提案している。

ベトナム道路交通安全基金の提案するフレームワークは以下のとおりである:

- (i) ミッション: ベトナムにおける思いやりのある交通安全文化の構築
- (ii) 母体: 国家交通安全委員会に所属(ただし、組織的・財源的には独立)

(iii) 役割:

- 交通安全キャンペーンの推進
- 教育プログラムと教材の開発
- 指導者の養成
- 安全運転の指導
- 交通安全に関する民間企業との提携
- その他

(iv) 期待されるメンバー: 民間企業、NGO、教育機関、個人、等。

(v) 財源:

自動車産業やその他の民間企業からの支援と助成金

(vi) 提案する組織構造:

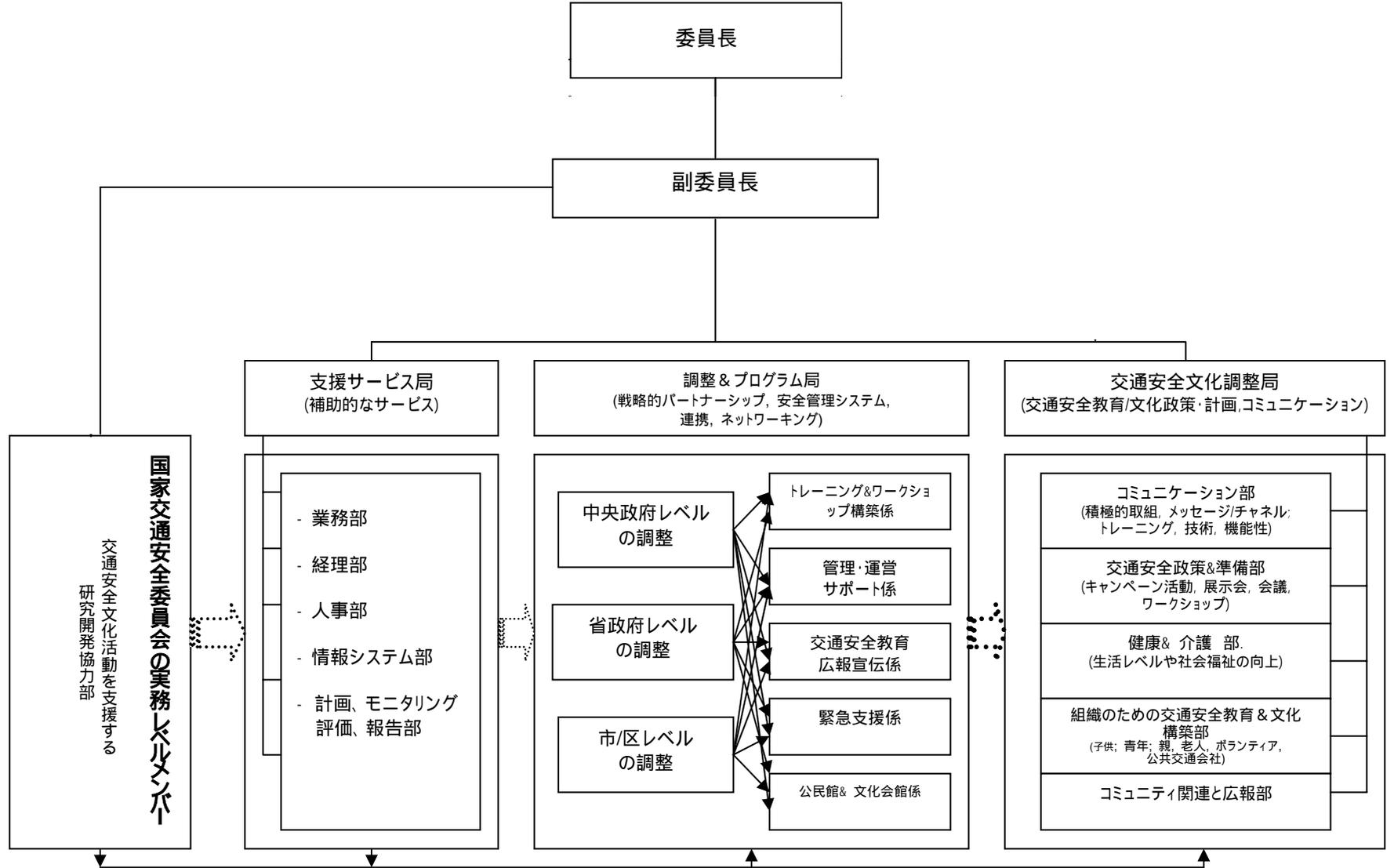
道路利用者の行動を改善し、ベトナム社会における本来の安全文化を構築するためには、直接的に関わるべき関連機関は、中央イデオロギー・文化局、文化情報省、教育訓練省であり、運輸交通省、法務省、保健省、公安省や自動車会社や保険会社やコミュニティや一般市民の支持基盤を持つ安全提唱者などの民間セクターの協力が求められる。図 4.4.1 に、道路交通安全基金の組織構造の提案する概念モデルを示す。

しかしながら、現在の政府が抱える経済社会的制約を考えると、交通安全教育や啓蒙活動プログラムやキャンペーン活動を総合的に実施するためには、政府や民間セクターが協同して、交通安全文化活動を支援するための実行可能な体勢を構築することが必要である。

政府は、民間組織による交通安全改善への自発的な努力や活動を、交通安全インストラクターの指導プログラムにおいて様々な事業やイベントの実施を通じて支援したり、必要な情報を提供したりすることによって、推進すべきである。具体的には、交通安全教育プログラムの推進や、民間組織の交通支援ボランティアのための広報活動などがある。これらの活動を通じて、交通安全指導者のための養成プログラムやカリキュラムを構築することが可能となる。

さらに、交通違反罰則金や、保険会社からの保険プレミアム、ガソリン税、その他の交通に関する税金の一部を積み立て、交通安全教育や啓蒙活動に使用することを、政府に提案する。

図 4.4.1 提案する交通安全基金の概念的モデル



出典: JICA 調査団

こういった活動へ寄付や社会的貢献をする人々に対するある種のインセンティブを整備することも提案している。多くの国々に見られるように、社会的貢献に対する免税措置によって、民間セクターの交通安全教育や交通安全推進キャンペーンへの参画を促すことができる。日本の場合、交通安全に関連した活動は、バス協会、自動車工業会、鉄道協会等の 150 以上の民間組織によって支援されている。これらの民間団体による支援は、財政面だけでなく、学校やコミュニティ、家庭における交通安全教育のための資材、施設や長期的なボランティアにも及んでいる。従って、ベトナムにおいても、このような交通安全教育やキャンペーン活動へのインセンティブの可能性を考慮すべきである。

2) 交通開発整備のための財源

(i) 現在の主要財源の拡充オプション

交通安全への二つの主要な財源は、国家予算と様々な料金や罰則金からの割り当てである。

(1) 政府の他セクターへの必要支出に対して、交通安全への政府予算の割り当ては、少なくとも以下の 2 つの理由で正当化される。

- 交通事故による莫大な経済的な損失と負の社会的インパクト: 交通安全への支出は、通常、高いあるいは非常に高い IERR (15-30%) となる。これは、概して、交通安全の改善のための投資が経済的に正当化されることを意味している。
- 交通と交通安全による経済的な付加価値: ベトナムでは、他の多くの国に見られるように、新しく建設あるいは拡幅された道路は、多大な付加価値をもたらす。一つの明確な例としては、道路沿いの土地価格が著しく高くなることがあげられる。同様に、交通安全対策は、様々な経済的付加価値をもたらす。例えば、円滑で安全で持続可能な交通は、国内や海外の投資を誘致する一つの条件である。

(2) 制令第 146/2007/ND-CP 号によると、政府は全ての省や都市、農村・都市部において、それぞれの交通違反タイプごとに決まった罰金を課すこととなっている。これに加えて、それぞれの省や市で起こった交通違反に対して、追加的な罰金(一時的に”交通安全秩序を守るための追加課金”と呼ぶ)を課すことを提案している。

(ii) 道路利用料

道路交通安全対策の財源として使用可能な一般的な道路利用料は以下のとおりである。

- 道路で使われる自動車燃料に対する道路安全追加課金
- 積載量-運行距離料に対する追加課金
- 強制車両保険料への追加課金
- 車両免許料への追加課金
- 道路通行料への追加課金
- その他

表 4.4.1 交通安全対策財源代替案の検討

財源	長所	短所
車両への付加価値税	大きな資金が調達できる	新たなシステムで合意形成に時間を要する
地方政府における交通違反金の上乗せ	交通安全対策にも貢献すると共に、地域の状況に応じた対応が可能	制度が複雑になり、利用者の不満が懸念される
ガソリン税の上乗せ	脱税等の不正行為がない、調達費用がかからない	ガソリン代の値上げが難しい
運輸事業における重量・遠距離税へのの上乗せ	利用料金に上乗せが可能	不正行為の取締りが課題
自動車強制保険へのの上乗せ	交通事故被害者救済にも役立つ	不正行為の取締りが課題
自動車免許取得料へのの上乗せ	調達費用がかからない	不正行為の取締りが課題
有料道路料金へのの上乗せ	不正行為が回避される、利用者負担の原則が適用できる	有料道路の延長が短い
民間企業からの調達	交通安全運動など啓蒙活動に利用できると共に企業の社会的責任が喚起される	一企業当りの調達額が少なく、安定的でない
ローンや無償資金の調達	効果的な交通安全対策の実施を促進する大きな効果が期待される	安定的でない

出典: JICA 調査団(2008)、ESCAP 資料 No. E/ESCAP/CMG(4/I)/7 2007.

(iii) 道路交通安全のために必要な財源と効果的な活用

道路交通安全のための主要な財源を特定してきたが、ここで二つの疑問が残っている。すなわち、いくら道路交通安全に使うべきか？利用可能な財源をいかに効果的に使えるか？である。

これらの問いに対する答えは、具体的な状況によって異なってくるが、以下に記す国際的な経験からくる議論(WB、GTZ、ESCAP 等)は、ベトナムに対する参考事例として役に立つであろう。

先進国では、道路建設・復旧・改善・維持管理費用の 10-15%を、道路安全に関する技術対策に使うとされている。さらに、この半分が交通取締りに、道路への全体支出の 3-4%が道路安全キャンペーンに使われる。

多くの発展途上国では、先進国に比べ交通事故率は非常に高いが、同時に交通安全よりも優先順位の高い多くの問題を抱えている。従って、道路交通安全資金を効果的・効率的に使用することが可能になる制度や人材面での課題が改善されるに従い、徐々に道路交通安全への資金も増やしていくべきである。

利用可能な資金をどうやってより効果的に活用するか、という問いについては、最も重要なことは、この資金を管理する強い機関の設立であることが、国際的な経験¹から示されている。この機関は、以下に示す特徴を持つことが望ましい(第二世代道路安全資金の6つの特徴と呼ばれている)：

- 道路安全資金行政に対するしっかりした法的根拠と明確なルール・規定

¹ The Road Safety Cent. GTZ, Germany 2006

- 民間と公共セクター実力のある有資格者から構成され、道路安全に関する既得権益を持つ全ての重要なグループを代表する理事会による強力な監督
- 道路安全に関する事業やサービスの供給者ではなく、購入者の機関となる
- 公共予算に加えて、道路利用に関連し、道路安全資金会計に直接つながった課金からの収入
- むだのない効率的な管理構造を持つしっかりした財務システム
- 定期的な技術面・財務面の監査

3) 交通安全人材育成

ベトナムにおける急激なモータリゼーションの進展によって、交通事故の増大などの問題はさらに複雑化し、より多くの人員が必要となり、継続的に技術や知識、専門性を向上することが求められている。交通安全のための持続的な人材育成のために、提案する戦略は以下のとおりである：

- (i) 交通安全に関連した高等教育システムの改善
- (ii) 国際的なトレーニングを含む、大学卒業後の研究プログラムやトレーニングシステム
- (iii) ODA 事業の支援による人材育成
- (iv) 交通安全セクターの研究開発の推進
- (v) 交通技術や交通安全等への民間コンサルタントの参画の推進

4.5 制度構築プログラムの実施戦略

表 4.5.1 は、制度構築の実施戦略について、その目標とマイルストーンとともに記す。

