パート IV　国家交通安全 5 カ年アクションプログラム

1　はじめに

5 カ年アクションプログラム（2008-2012 年）はマスタープランで提案した交通安全施策の最初の実施期間にあたる。この最初のアクションプログラムは、提案した施策を円滑に実施するために必要不可欠であり、次のアクションプログラムの実施の基礎になる。

1.1　5 カ年アクションプログラムの施策選定のための基本原則

マスタープランの要件を満たすために、以下に基本方針を示す。

1) 基本方針 No. 1

ベトナム政府では、2008 年 6 月 29 日付けの議決 No.32/2007/NQ-CP からも明確であるとおり、「全国民のために」「総合的な取り組み」などをテーマとした政策を展開しているところであり、本マスタープランが提唱する総合交通安全対策（4Es）やステークホルダーを対象とした取り組みや戦略と共通するものであり、総合交通安全対策の推進を第一の基本方針として確認する。

2) 基本方針 No. 2

アクションプログラム検討に際し、政治的、2012 年までの社会経済的な特徴を予測する。この期間内ベトナムは経済発展を加速し、途上国に分類されている状況から抜け出す段階となり、特徴の1つとして、継続的に自家用車両の保有が増え続けることで、オートバイと自動車の普及率はとても高くなる。車両とドライバーの高い成長率を考えると、必要な対策（例えば、ドライバーの免許更新制度の導入）の遅れが、後年により複雑な状況を招くことに留意する。

3) 基本方針 No. 3

アクションプログラムはすべての関連する既存の方針、政策、政府による計画を統合するべきである。特に、承認された「2010 年まで国家の交通安全と順守を高める計画」、およびその他の社会経済開発戦略や計画などがある。

4) 基本方針 No. 4

マスタープランから提案された様々な施策の中で、その実施によりベトナムの交通安全状況と他の施策に大きな影響を及ぼすものを明確化し優先的に取り組む。特に、(i) 関連する省庁の交通安全能力の向上、(ii) 交通安全のための制度的枠組の向上、(iii)交通文化の構築などが重要である。

5) 基本方針 No. 5

選出された施策は強いリーダーシップと適切な財源・人材のもとで実施を促進する。

2 5 カ年アクションプログラムの目的

1 章で挙げた基本方針とベトナムの現在の交通状況の分析結果を基に、本章では現状と将来のベトナムの交通事故の見通しを示し、2008－2012 年の 5 カ年アクションプログラムの目的と目標を設定する。これらの目的と目標を実現させるために、適切なセクター毎にアクションプログラムの政策を明確にする。

2.1 ベトナムの道路交通事故の展望

交通安全分野での最も大きな進展は、政府が 2007 年 6 月 29 日付で決定 No.32/2007/NQ-CP を発行したことである。

1) 現状: 減少しているものの高い事故率

決定 No.32/2007 の発行で、交通事故数の低下が例示されるように、交通安全の状況が顕著に改善された。特に重大事故の数が顕著に減少した。注目すべき結果の 1 つは道路上のオートバイ利用者のヘルメット着用が非常に高いことである。道路インフラの改良がなくとも、2007 年 12 月と 2008 年 1 月の交通事故は、以下に示す 3 つの指標（交通事故数、負傷者数、死亡者数）共に減少した。

- 2007 年は、交通事故数 14,218 件のうち死者数 12,857 人、負傷者数 10,631 であった。2006 年の値と比較すると、事故件数は 100 件減（-0.07%）、負傷者数は 299 人減（-2.7%）であるが、死者数は 667 人増（5.5%）であった。
- 2008 年の最初の 7 ヶ月間は、2007 年の同時期と比べ事故数 1,368 件（-15.44%）、死者数 1,115 人（-14.01%）、負傷者数 1,957 人（-28.53%）それぞれ減少した。

2) 将来シナリオ: 道路交通事故の高いリスクとより複雑化する交通安全状況

近い将来、国の経済発展は続き国民の生活と所得の水準はさらに向上すると予想される。これによりモータリゼーションが更に急速に進展し、交通事故のリスクが高くなると予想される。2007 年、新規車両の登録台数は自動車で 13 万台（前年比 12.8%増）、オートバイで 300 万台（前年比 16.4%増）を超えている。もし、効果的な対策がなければ、5 カ年アクションプログラムの期間内は年率 12-16%の成長率が続くものと推察されている。

この他の重要課題は、交通需要を満たすことのできないインフラの整備量である。交通に利用できる土地の割合は、ハノイで 6.4%、ホーチミンで 6.7%であり他国の主要都市の 22-25%と比べ非常に限定さている。

車両とインフラの成長率の不一致におけるこれらの問題に加えて、交通の安全と順守は、交通参加者の行動により複雑な影響を受ける。交通安全意識のレベルは一般的に道路利用者のほとんどは低く、近代的な交通社会の状況に見合っていない。それ加え、近い将来、住居関連の法律や国際統合による国の緩和方針が全国におけるモータリゼーションの更なる進展につながると予想される。

2.2 5 カ年アクションプログラムの目的と目標

1) 5 カ年アクションプログラムの目的

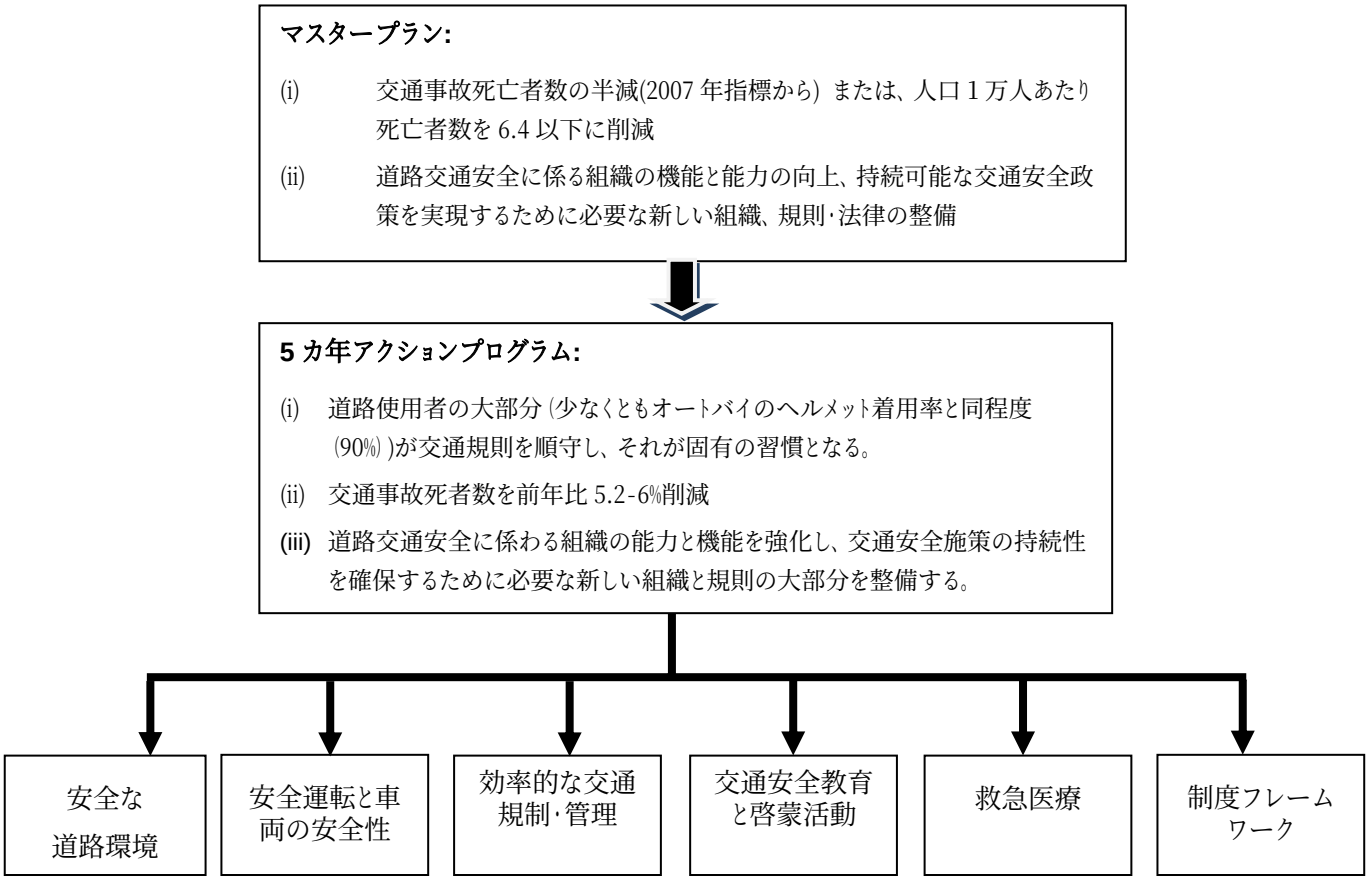
- 最初のステップとして交通事故を削減するために、効果的･持続的に交通事故を抑制する基本施策の制度を展開する。
- 人的、物的ﾘｿｰｽを活用し、次の 5 カ年アクションプログラム期間において交通事故による損失を抑えるための良好な状況を形成する。
- 車両管理者などに対する法律を施行し、道路利用者の自己意識の改革、知識の向上に努める。
- 交通手段を管理する活動の質を向上。車両の安全管理を強化する。
- 交通安全の順守に資する法的な交通取締権限の強化。
- 交通ｲﾝﾌﾗにおいて安全の損失をもたらす要因への対応。
- 交通安全順守に関する法制度、運輸組織の活動の徹底。
- 中央から地方レベルまで交通安全のためのﾒｶﾆｽﾞﾑと管理組織の確立。

2) 目標

図 2.2.1 に示される具体目標は各セクターに対しアクションプログラムの共通目標を基に決定される。セクター横断的な目標は他国での研究結果を基に検討する。エンジニアセクターは全体の 60%を占め主要な役割を担う。交通取締、教育、救急医療はそれぞれ、20&、10%、10%である。

これらの目標を達成するために、選定された活動の実施と投資の計画示す。 また、各セクターアクションプログラムがそれぞれのセクターの特定の必要条件を満たすと同時に、各セクターアクションプログラムは総合的な交通安全アクションプログラムを実現させるための他のセクター計画と調整すべきである。

図 2.2.1 マスタープランの目標と 5 カ年アクションプログラム･セクタープラン



セクター毎の目標

セクター	割合 (目標)	優先プログラム (重点施策)
エンジニアリング	60% (15%)	■ 国道の危険箇所 50%を排除 ■ 国道のオートバイ死亡事故 30%削減 ■ 国道の自転車、歩行者事故 15%削減 ■ 都市部での自転車、歩行者事故 15%削減
交通取締	20% (5%)	■ 悪質な交通違反の厳しい取締 ■ 取締資機材の近代化
教育	10% (2.5%)	■ コミュニティでの交通安全文化活動 ■ 学校教育システムの改善
救急医療	10% (2.5%)	■ 病院での死者数を 2.5%削減 ■ プレホスピタルケアと 115 システムの普及
免許･車検	-	■ オートバイと自動車の両方を対象とした新しい免許と車検制度の準備
制度	-	■ 国家交通安全委員会の管理能力の向上 ■ 交通安全基金 ■ 人材育成

出典: JICA 調査団

3 セクター別交通安全整備 5 カ年アクションプログラム

3.1 道路インフラ整備

1) エンジニアリング分野の 5 カ年アクションプログラムの概要

i) 事故削減の目標指標

(i) 国道

- 2012 年時の国道における事故多発地点数を 2007 年比で 50%削減
- 2012 年時の国道における自動二輪車による事故数を 2007 年比で 30%削減
- 2012 年時の国道における歩行者および自転車が関係する事故数を 2007 年比で 15%削減

(ii) 都市内道路

- 2012 年時の都市内道路における事故数を 2007 年比で 15%削減

2) 5 カ年アクションプログラム内容の概要

表 3.1.1 に、道路インフラ分野における 5 カ年アクションプログラムの概要を示す。

表 3.1.1 道路インフラ分野における 5 カ年アクションプログラム概要

プログラム	プログラム内容
1. 事故多発地点改善	1) 効果の高い事故多発地点選定基準の策定 2) 世銀、円借款による交通安全事業下での事故多発地点改善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実施 3) RRMU と PDOT の技術者を対象としたトレーニングシステムの構築
2. 交通安全監査制度改善	1) 世銀、円借款による交通安全事業での技術支援プログラムとの協調による実施ガイドライン(Pre-F/S, F/S, D/D および運営段階)の作成 2) 世銀の交通安全事業における交通安全監査パイロットプログラムにおけるキャパシティディベロップメントの実施
3. 交通安全回廊整備	1) 交通事故頻度、交通状況、および沿道状況を踏まえた、交通安全回廊改善実施のための優先施策手順を策定 2) 施策実施支援のためのデータベースシステム構築 3) 違法居住者排除のための法制度整備と円滑な施行のための公聴会制度の改善 4) 優先区間整備促進のための法制度の変更/追加
4. 道路交通安全施設改善	1) 国道を対象とした以下のインフラ整備の実施: - 見直される設計基準に基づく交差点改良 - 見直される設計基準に基づく車種分離のための車線分離 - 踏切における交通安全施設改良 - 重交通および事故多発区間の夜間事故対策強化 2) プログラム支援のための技術的、実践的基準の策定: - 交通状況に応じた適切なレベルでの交差点改良指針となる技術基準の策定; 幾何構造改良, 信号設置および立体交差化 - 交通状況に応じた、車種毎の走行帯規制実施の指針となる技術基準の策定

表 3.1.1 道路インフラ分野における 5 カ年アクションプログラム概要 (続き)

プログラム	プログラム内容
5. 交通弱者の交通事故対策	1) 地域住民の視点に立脚した国道の交通安全に係る施設整備: - 見直される設計基準に基づく歩道および自転車道の整備 - 見直される設計基準に基づく歩行者横断施設の整備 2) 交通状況に応じた、歩行者および自転車に対する交通安全施設整備のための技術基準の策定 3) 上記の施設整備の効果を高めるための教育プログラムおよびキャンペーン実施プログラム策定
6. 高速道路の交通安全	1) MOT 内への監督責任機関の設置 2) 高速道路の交通規制に係るルールおよび運用ルールの策定 3) MOT による、高速道路に係る維持管理基準および交通安全施設整備の技術基準の作成 4) 高速道路プロジェクトにおける交通安全確保のための枠組み構築または交通安全監査制度の活用による高速道路運営
7. 道路工事中の交通安全改善	1) 建設段階の交通安全監査への活用のための道路工事中の交通安全ガイドラインの作成 2) 選定された事故多発区間における、性能規定維持管理手法のパイロットプロジェクトの実施、および主要国道を対象とした適切な維持管理のための維持管理に係る標準性能および基準の確立 3) 過積載車両に起因する事故削減のための軸重検査所の設置
8. 交通安全モニタリングおよび維持管理	1) ダメージロスサーキュレーション法を含む、交通安全に係る便益評価ガイドラインの作成 2) インフラ整備施策後の交通安全状況のモニタリングおよび評価体制の構築
9. 都市内道路および都市バイパスの交通安全	1) 歩行者横断の安全性向上を含む交差点の安全性向上方策の実施 2) 信号システムの系統制御化およびエリア制御化を想定し、交通管理主体(交通警察)および道路維持管理主体(TUPWS/PDOT/VRA)による交通管理能力向上を図るための、信号現示計画マニュアルおよび信号機器操作マニュアル作成 3) 信号機管理のための指導者育成制度の設立 4) 追越しや車線変更に伴う事故削減のための、以下のインフラ関連施策実施の促進: - 追越事故多発区間に対する可動式中央分離帯施設の設置 - 混合交通による交通弱者の事故リスク削減のための自転車道の設置および交通安全キャンペーンの実施 - 混合交通による事故リスク削減のための、ピーク時におけるバス優先レーン設置 - 駐車スペース確保のための都市計画および制度体系構築による、路上駐車および歩道上の自動二輪車駐車削減 5) 都市バイパス計画における、交通安全回廊改善、交通安全監査を統合した交通影響評価の導入
10. 人材育成	1) 道路維持管理機関とエンジニアを支援する事故多発地点改善の実務的な技術ガイドラインの作成 2) 交通安全にかかる設計業務を支援するための、交通安全監査者やエンジニアによる技術マニュアルの作成

出典: JICA 調査団

3) 実施及び投資計画

i) 実施機関

インフラ整備に係る各プログラムの 5 カ年アクションプログラムの実施機関を表 3.1.2 に示す。

表 3.1.2 インフラ整備に係る 5 カ年アクションプログラムの実施機関一覧

プログラム	実施責任機関	関連機関
1. **事故多発地点改善計画**		
1) 事故多発地点改善実施	VRA/RRMU	
2) 交通警察と道路管理者の協働体制の構築	VRA	MOPS NTSC
3) 事故多発地点改善に係る実践的基準の整備 (世銀、円借款による交通安全事業との協調)	MOT	NTSC-TSPMU
4) 事故多発地点管理体制の強化 (世銀、円借款による交通安全事業との協調)	VRA	NTSC-TSPMU
2. **交通安全監査制度改善計画**		
1) 交通安全監査(RSA)ガイドラインの見直し (世銀、円借款による交通安全事業との協調)	MOT	NTSC-TSPMU
2) 道路管理者に対する RSA 制度導入促進	MOT	VRA, Project Owner
3) RSA パイロットプロジェクト実施(WB VRSP-1)	VRA	NTSC-TSPMU
3. **交通安全回廊整備計画**		
1) 全国規模のアクションプログラムの策定	VRA/RRMU	Local Authority
2) 支援制度フレームワークの構築	VRA	Local Authority
3) 支援法の追加/見直し	MOT	
4. **道路交通安全施設向上計画**		
1) 交通安全施設に係る基準/ｶﾞｲﾄﾞﾗｲﾝの策定	MOT	MOPS
2) 円滑で快適な交通環境整備の促進		
- 交差点改良	VRA/RMMU	
- 車種別車線分離施設整備	VRA/RMMU	
- 踏切改良	Railway Company	
- 国道における道路照明整備	VRA/RMMU	
5. **交通弱者の交通安全計画**		
1) MOT による歩行者/自転車の安全に係る施設整備基準の策定	MOT	
2) 歩道･自転車道や横断歩道の必要な箇所を確認するための調査実施	VRA/RRMU	Local Authority
3) 交通安全施設等整備に係る実施計画の策定	VRA/RRMU	
4) 交通安全教育および交通安全啓蒙プログラムに係る実施計画の策定	VRA/RRMU	Local Authority
5) アクションプログラムの実施	VRA/RRMU	Local Authority
6. **高速道路の交通安全計画**		
1) 高速道路の交通規則および運営規則の策定	MOT, MOPS	
2) 高速道路に係る維持管理基準および交通安全施設整備の技術基準の作成	MOT	Project Owner
3) 交通安全監査の実施	MOT	Project Owner

表 3.1.2 インフラ整備に係る 5 カ年アクションプログラムの実施機関一覧 (続き)

プログラム	実施責任機関	関連機関
7. **工事中の交通安全計画**		
1) 道路工事中の交通安全		
- 道路工事中の交通安全ガイドラインの作成	MOT	
- 道路工事中の交通安全監査の全国規模での実施	MOT	Project Owner
2) 長期的な維持管理計画策定を踏まえた道路維持管理システムの導入	VRA/RRMU	
3) 選定された国道における軸重検査所の設置	VRA/RRMU	Traffic Police
8. **交通安全モニタリング/維持管理計画**		
1) 交通安全による便益評価ガイドラインの作成	MOT	
2) モニタリング評価の実施	MOT	Project Owner
9. **都市内道路および都市バイパスに係る交通安全計画**		
1) 交差点の交通安全対策	TUPWS, Traffic Police	
2) 追越/車線変更に関連する事故に対する交通安全対策	TUPWS	Local Authority
3) 都市バイパス整備	VRA	Local Authority
10. **人材育成計画**		
1) 事故多発地点改善技術ガイドラインの作成	VRA/RRMU	MOT
2) 交通安全監査の技術マニュアルの作成	MOT	VRA

出典: JICA 調査団

ii) 投資計画

表 3.1.3 にインフラ分野の 5 カ年アクションプログラムに係る投資額総括表を示す。ここで、都市内道路および都市バイパスに係る交通安全計画への投資は、各都市の道路整備計画に基づいた道路建設予算による実施が考えられるため、含めていない。各プログラムの投資額詳細を表 3.1.4 に示す。

表 3.1.3 道路施設に係る 5 カ年アクションプログラムの投資額総括表

プログラム	年						合計 (2009-2013)
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	
1. 事故多発地点改善	(8.2)	8.3	7.9	10.9	13.1	12.0	52.0
2. 交通安全監査制度整備計画		0.3	0.7	0.6	0.5	0.4	2.5
3. 交通安全回廊整備計画	(0.2)	0.7	30.4	50.1	50.0	50.0	181.2
4. 交通安全施設改善計画	(4.4)	39.6	77.0	92.2	91.9	91.9	392.6
5. 交通弱者事故対策計画	(0.2)	1.5	12.8	25.0	25.0	25.0	89.3
6. 高速道路交通安全計画		1.2	1.0	0.3	0.3	0.3	3.1
7. 道路工事中の事故対策計画		6.7	2.7	5.1	0.2	0.2	14.9
8. 交通安全モニタリング･維持管理計画		0.5	0.3	0.4	0.4	0.4	2.0
9. 人材育成計画				0.1	0.7	0.4	1.2
合計 :	(13.0)	58.8	132.8	184.7	182.1	180.6	739.0

出典: JICA 調査団

表 3.1.4　インフラに係る交通安全 5 カ年アクションプログラム投資額

単位: 百万 USD

プログラムおよびプログラム構成	年						合計 (2009-2013)	備　考
	2008	2009	2010	2011	2012	2013		
1. 事故多発地点改善計画								
(1) VRA による国道の事故多発地点改善の実施	8.0	8.0	7.0	6.0	5.0	4.0	30.0	2008 年度予算と同様
(2) 交通警察と道路管理者の協働体制の構築								
1) 世銀 VRSP-1 による交通事故データベースの構築		(1.7)	(1.8)	(1.8)			(5.3)	世銀 VRSP-1 予算
2) 道路管理者と交通警察の協働による事故多発地点改善計画策定の促進				0.1	0.1		0.2	事務費のみ
(3) 事故多発地点改善に係る実用的な基準の策定								
1) 現基準による事故多発地点確認方法のレビュー	0.1						0.1	
2) 技術者の能力向上プログラムを含む事故多発地点改善計画の実施								
- 世銀 VRSP-1 事業による事故多発地点改善(国道 1,51)		(0.9)	(0.9)	(0.9)			(2.7)	世銀 VRSP-1 予算
- 円借款による交通安全事業(国道 3, 5, 10, 18)		(9.0)	(9.0)	(9.0)	(9.0)	(9.0)	(45.0)	円借款事業予算
3) 実用基準の策定			0.1				0.1	
(4) 事故多発地点管理能力強化								
1) 事故多発地点改善に係る人材育成/技術/専門家交流								
- 過去の事故多発地点改善に関するレビュー、分析	0.1	0.1					0.1	
- 円借款/世銀交通安全事業における VRA 技術者の訓練		0.2					0.2	世銀 VRSP-1 越側予算
- VRA 技術者による RRMU 技術者への技術移転			0.8				0.8	USD 0.2 百万/ RRMU 事務所
2) 地方行政による事故多発地点改善事業実施の促進								
- VRA および RRMU 技術者による PDOT 技術者への技術移転				0.8			0.8	USD 0.2 百万/ RRMU 事務所
- PDOT による省道交通安全事業実施				4.0	8.0	8.0	20.0	
小計：	*8.2*	*8.3*	*7.9*	*10.9*	*13.1*	*12.0*	*52.0*	
2. 交通安全監査制度開発								
(1) 交通安全監査(RSA)ガイドラインの見直し								
1) MOT による実施プロセスと評価の基準策定								
- Pre-F/S, F/S と D/D 段階		0.1					0.1	
- 運営段階		0.1					0.1	
2) MOT による見直し RSA ガイドラインの発行			0.1				0.1	
(2) 道路管理者に対する RSA 導入促進								
1) 国道における RSA 実施計画の策定								
- Pre-F/S, F/S と D/D 段階 (MOT)			0.1				0.1	

プログラムおよびプログラム構成	年						合計 (2009-2013)	備 考
	2008	2009	2010	2011	2012	2013		
- 運用段階(VRA)				0.1			0.1	
3) 国道における RSA 実施計画の実施			0.4	0.4	0.4	0.4	1.6	USD20,000 /プロジェクト
(3) 世銀 VRSP-1 によるパイロットプロジェクト								
1) RSA パイロットプロジェクト		(0.4)	(0.3)				(0.7)	世銀 VRSP-1 予算
2) キャパシティディベロップメントプログラム		0.1	0.1	0.1	0.1		0.4	世銀 VRSP-1 越側予算
小計：		*0.3*	*0.7*	*0.6*	*0.5*	*0.4*	*2.5*	
3. 交通安全回廊改善計画								
(1) 全国規模でのアクションプログラムの策定								
1) 実施の優先度検討	0.1	0.1					0.1	
2) データベースシステムの構築		0.2					0.2	
3) アクションプログラムの策定			0.1				0.1	
4) 優先国道区間における補償費算出および予算確保に資するインベントリー調査実施			5.0				5.0	USD1,000 x 5,000 km
5) 選定区間における補償および移設の実施			25.0	50.0	50.0	50.0	175.0	USD 0.1 百万/ km
(2) 施策支援のための法制度の制定								
1) 悪質な不法占拠者に対する罰則と取締りの強化		0.1					0.1	
2) 補償制度の設立			0.2				0.2	
3) 公聴会制度の設立				0.1			0.1	
(3) 法制度の変更/追加								
1) 全国規模のアクションプログラム策定および国道1号におけるパイロットプロジェクトからの課題の検討	0.1	0.1					0.1	
2) 土地利用、都市開発および産業開発に係る法体系への適合性の検討		0.2					0.2	
3) 法制度の変更/追加案の作成および立法府への提出			0.1				0.1	
小計 :	*0.2*	*0.7*	*30.4*	*50.1*	*50.0*	*50.0*	*181.2*	
4. 交通安全施設改善計画								
(1) 交通安全施設に係る設計基準/ガイドラインの作成								
1) 課題検討およびワーキンググループ設立	0.1							
2) MOPS に関係する交通規制および交通管理上の技術的な問題の解決		0.1					0.1	
3) 交通安全施設改善のための設計基準/ガイドラインの追加/改善		0.4					0.4	越側コンサルタント雇用による
4) 設計基準/ガイドラインの統合および汎用のためのマニュアル作成			0.4				0.4	越側コンサルタント雇用による
5) 交通安全施設に関する標準図集の作成				0.2			0.2	越側コンサルタント雇用による
6) 交通安全設計基準の発行				0.1			0.1	編集出版費

プログラムおよびプログラム構成	年						合計 (2009-2013)	備 考
	2008	2009	2010	2011	2012	2013		
(2) 円滑で快適な道路の安全促進								
1) 交差点改良								
- 交差点設計に係る追加基準の作成	0.6	0.6					0.6	Technical Assistance による
- 国道上の交差点における交通調査実施(グレード III 以上)		2.0					2.0	USD 500 / 箇所
- RRMU による実施体制形成		1.2					1.2	RRMU 事務所による Pre-F/S 含む
- VRA によるアクションプログラムの形成			0.5				.5	F/S スタディ含む
- アクションプログラムの実施			18.0	36.0	36.0	36.0	126.0	USD 0.12 百万/箇所
2) 車種による車線分離								
- MOT による設計ガイドラインの作成	0.1							
- 車線分離に関する既存ルール(MOPS)との調整		0.1					0.1	
- VRA による実施計画の策定		0.5					0.5	F/S スタディ含む
- 調査、詳細設計および建設		25.0	50.0	50.0	50.0	50.0	225.0	USD 0.15 百万/ km
3) 踏切改良								
- 管理外踏切の閉切りとフェンスによる防護	2.1	2.1					2.1	ガードフェンス: USD200 / m
- 全踏切に対する自動警報機の設置	1.5	3.1					3.1	USD7,500 / 箇所
- 国道上の踏切の自動開閉装置への切替			3.6				3.6	USD30,000 / 箇所
- 省および地区道路の踏切の自動開閉装置への切替				3.8	3.8	3.8	11.4	USD20,000 / 箇所
4) 国道上への道路照明システムの設置								
- 重交通区間		4.5	4.5				9.0	USD18,000 / km
- 事故多発区間				2.1	2.1	2.1	6.3	USD43,000 / km (ｶﾞｰﾄﾞﾚｰﾙ含む)
小計 :	4.4	39.6	77.0	92.2	91.9	91.9	392.6	
5. 交通弱者の交通事故対策計画								
1) MOT による歩行者/自転車に係る交通安全施設の設計基準	0.2							越側ｺﾝｻﾙﾀﾝﾄ雇用による
2) 歩行者/自転車横断施設の要設置箇所調査		1.0					1.0	USD200 / km
3) VRA による道路施設改良実施計画の策定		0.5					0.5	F/S スタディ含む
4) 省の交通安全委員会による交通安全に関する教育および啓蒙計画の策定			0.3				0.3	越側ｺﾝｻﾙﾀﾝﾄ雇用による
5) アクションプログラムの実施 (歩道/自転車道: 0.15 百万 US$ / km, 歩道橋 : 0.14 百万 US$ / 箇所)			12.5	25.0	25.0	25.0	87.5	
小計 :	0.2	1.5	12.8	25.0	25.0	25.0	89.3	
6. 高速道路の交通安全計画								

プログラムおよびプログラム構成	年						合計 (2009-2013)	備 考
	2008	2009	2010	2011	2012	2013		
1) 高速道路の交通規制/運用に係る規則の策定		0.2					0.2	
2) MOT による"高速道路運用維持管理基準"と"交通安全施設および機器設置技術基準"の作成		1.0	1.0				2.0	Technical Assistance による
3) 交通安全監査実施				0.3	0.3	0.3	0.9	USD30,000 /プロジェクト
小計 :	0.0	1.2	1.0	0.3	0.3	0.3	3.1	
7. 工事中の交通安全計画								
(1) 道路工事における交通安全								
1) 道路工事における交通安全ガイドラインの作成		0.3					0.3	Technical Assistance による
2) 世銀 VTSP-1 事業の建設段階における交通安全監査の実施			(0.1)				(0.1)	世銀 VRSP-1 予算
3) 道路工事中の交通安全監査実施の全国展開				0.1	0.2	0.2	0.5	USD5,000 /プロジェクト
(2) 長期的道路維持管理システム構築								
1) 性能規定方式による維持管理手法のパイロットプロジェクト								
- 性能規定の標準/規定の設定		0.2					0.2	Technical Assistance による
- 入札			0.1				0.1	Technical Assistance による
- 国道におけるパイロットプロジェクトの実施			2.5	5.0			7.5	維持管理費 : USD15,000 / km
2) 全国展開					(50.0)	(50.0)	(100.0)	維持管理費 : USD10,000 / km
(3) 選定された国道における軸重検査所の設置								
1) 選定された有料道路料金徴収所への軸重検査所の設置		6.0					6.0	USD 0.2 百万/箇所
2) 過積載車両取締りキャンペーンの実施		0.2	0.1				0.3	
小計 :	*0.0*	*6.7*	*2.7*	*5.1*	*0.2*	*0.2*	*14.9*	
8. 交通安全モニタリング/維持管理計画								
1) 交通安全便益評価ガイドラインの作成								
- 過去の事故記録のレビューによる損失額の分析と交通安全便益評価基準の検討		0.2					0.2	越側コンサルタント雇用による
- 追加データ収集および追加調査の実施		0.3					0.3	Technical Assistance による
- 交通安全便益評価基準案の策定			0.3				0.3	Technical Assistance による
- VRSP-1 で構築した事故データベースを活用して設定した交通安全便益評価基準のパラメータ評価			(0.1)				(0.1)	世銀 VRSP-1 予算
- 交通安全便益評価ガイドラインの作成				0.2			0.2	越側コンサルタント雇用による
2) モニター結果評価の実施				0.4	0.4	0.4	1.0	USD10,000 / プロジェクト
小計 :	*0.0*	*0.5*	*0.3*	*0.4*	*0.4*	*0.4*	*2.0*	
9. 人材育成計画								

プログラムおよびプログラム構成	年						合計 (2009-2013)	備 考
	2008	2009	2010	2011	2012	2013		
(1) 事故多発地点改善に係る技術ガイドブックの作成								
1) 事故多発地点改善事例に係るデータ収集				0.1	0.1		0.2	
2) 事故多発地点改善事例のレビュー･分析					0.3		0.3	Technical Assistance による
3) ガイドブックの作成･発行						0.2	0.2	Technical Assistance による
(2) 交通安全監査に係る技術マニュアル作成								
1) 交通安全監査事例のレビュー					0.3		0.3	Technical Assistance による
2) マニュアル作成･発行						0.2	0.2	Technical Assistance による
小計 *:*	*0.0*	*0.0*	*0.0*	*0.1*	*0.7*	*0.4*	*1.2*	
合 計	13.0	58.8	132.8	184.7	182.1	180.6	739.0	

出典: JICA 調査団

4) 都市道路および都市環状交通安全改善

各政令市および省はそれぞれ独自の交通特性を有している。本調査では、都市開発計画および道路網開発計画において、以下の交通安全施策検討のガイドラインが、地方行政によりその計画に反映されることを提案する。

(i) 交差点における交通安全施策

(1) 交差点における優先交通安全施策

交差点における事故削減のため、以下の施策を促進する必要がある:

(a) 初期対応として、交通状況に応じた交差点幾何構造改良および信号化の促進

(b) 交通状況に応じ、安全な歩行者横断のための施策; 歩行者横断に十分な信号現示の付与; 中央分離帯における歩行者滞留スペースの設置; 歩道橋、地下道等の歩行者横断施設の設置

(c) 交通量と混雑状況に応じた信号管制システムへの転換(例:地点制御方式の系統制御方式への転換、更に系統制御方式から中央制御方式への転換)

(2) 信号制御方式改善の必要性

(3) 信号制御強化のための予備プログラム

(a) MOPS と MOT 間で交通安全にかかる調整を行う組織の設立

(b) 信号現示調整マニュアル作成とこれに係る能力向上

(c) 信号設置基準と標準仕様の作成

(ii) 追越/車線変更に起因する事故対策

(1) 中央分離帯施設設置

(2) 自転車道設置

(3) バス専用レーンの設置

(4) 路上駐車対策

(iii) 都市バイパス整備

バイパス整備は主に主要国道においてなされている。したがって、VRA および都市道路を整備する地方行政は以下の対応が求められる:

- VRA はバイパス建設およびバイパス計画の実施主体に対し、”決定 No.1856/2007/QD-TTg: 交通安全回廊の改善計画”に基づくように指導を行う。
- VRA は、地方行政の都市計画担当機関に対し、沿道開発状況に応じた交通影響評価を適切に実施するよう指導する。特にバイパスのための横断道路、集散道路、サービス道路の計画に関し、VRA/MOT の承認を受けるように求める。
- VRA は、バイパス建設プロジェクトの実施機関に対して、その F/S および詳細設計段階における、道路交通安全施設のあり方および交通弱者の交通安全確保のための対応を図るように見直し・修正を行うように指導する。
- VRA は、バイパス事業主体に対し、交通安全監査制度計画で策定された交通安全

監査を導入するように指導する。

3.2 安全運転と車両安全性確保に向けた開発計画

以下に 5 カ年アクションプログラムの中で実施するセクタープログラムを示す。

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

1) 免許制度

2010 年までに準備作業を完了させ、2011 年から実施する。概算費用は約 2190 万米ドルである。

表 3.2.1 実施スケジュールとマイルストーン

プログラム	プログラムコンポーネント	マイルストーン		2008-2010	2011-2012
		2010	2011		
免許更新制度	システム設計とテキスト開発	システムのセットアップ テキスト完成			
	指導者トレーニング	指導者トレーニングの完了			
	法制度	法令発行			
	実施		実施（開始）		

出典：JICA 調査団

2) 交通違反に応じた免許更新制度

5 カ年アクションプログラムの期間内にこのシステムを導入することは難しいものの、準備作業、特にデータベース開発と構築は、この期間内に始めるべきであるが、実施は中期（2015 年）を対象とする。概算費用は約 700 万米ドルである。

表 3.2.2 実施スケジュールとマイルストーン

プログラム	プログラムコンポーネント	マイルストーン		2008-2010	2011-2012
		2010	2012		
交通違反に応じた免許更新制度	データベース開発と構築	データベースシステムの開発と構築			
	システム設計とテキスト開発		システム設計とテキスト開発の開始		
	関係機関との調整		委員会設立		
	指導者トレーニング		トレーニング開始		
	法制度		法令発行		

出典：JICA 調査団

3) 地方部におけるオートバイ免許取得促進策

準備作業と指導者トレーニングを 2010 年までに完了させ、2011 年から実施する。概算費用は約 180 万米ドルである。

表 3.2.3　　実施スケジュールとマイルストーン

プログラム	プログラム コンポーネント	マイルストーン		2008-2010	2011-2012
		2010	2012		
地方部におけるオートバイ免許取得促進策	準備作業	必要設備と資機材の準備			
	指導者トレーニング	指導者トレーニング完了			
	実施		実施 (開始)		

出典：JICA 調査団

4) 運転教習・試験のための総合プログラム

表 3.2.4 に示すとおり、全てのプログラムコンポーネントを 5 カ年アクションプログラムの期間内にスタートするべきである。概算費用は約 430 万米ドルである。

表 3.2.4　実施スケジュールとマイルストーン

プログラム	プログラム コンポーネント	マイルストーン		2008-2010	2011-2012
		2010	2012		
運転教習・試験のための総合プログラム	準備作業	委員会設立			
	関係機関との調整				
	テキスト開発	運転教習のための教材の開発			
	職業ドライバーのためのマニュアル開発	職業ドライバーのためのマニュアル開発			
	指導員教育システムの開発		指導者教育完了		
	牽引車両用教習・試験のための新規マニュアル開発	牽引車ドライバーのためのテキスト開発			
	持続的な教習所運営のための適切な財務サポート	規則の再検討			

出典：JICA 調査団

5) 運輸事業者向け安全運転管理システム

準備作業を 2010 年まで完了させ、2011 年から試験的な運用を開始させる。このプログラムは 5 カ年アクションプログラム期間の後直ちに実施に移す。概算費用は約 240 万米ドルである。

表 3.2.5　　実施スケジュールとマイルストーン

プログラム	プログラム コンポーネント	マイルストーン		2008-2010	2011-2012
		2010	2012		
運輸事業者向け安全運転管理システム	準備作業	委員会設立			
	関係機関との調整				
	運輸事業者向けマニュアルの開発	運転指導マニュアルの開発			
	試験運用		実施		
	運転管理者向け短期講習		短期講習会設置		
	法制度		法令発行		

出典：JICA 調査団

6) 車両登録更新制度

準備作業、システム開発、保険制度の設置及び法制度を 5 カ年アクションプログラムの中で完了させる。実施は中期 2013 年からとする。概算費用は約 3,710 万米ドルである。

表 3.2.6　　実施スケジュールとマイルストーン

プログラム	プログラム コンポーネント	マイルストーン		2008-2010	2011-2012
		2010	2012		
車両登録更新制度	準備作業	委員会設立			
	関係機関との調整				
	システム開発		システムの設置		
	保険制度の設置		保険制度の設置		
	法制度		法令発行		

出典：JICA 調査団

7) オートバイ車検

準備作業、システム開発、法制度及び製造メーカーと販売店向けガイドライン作成を 5 カ年アクションプログラムの期間で完了させる。実施は中期（2013 年）からとする。概算費用は約 3,790 万米ドルである。

表 3.2.7　　実施スケジュールとマイルストーン

プログラム	プログラム コンポーネント	マイルストーン		2008-2010	2011-2012
		2010	2012		
オートバイ車検	準備作業	委員会設立			
	関係機関との調整				
	システム開発		システム開発 新基準開発		
	新基準の制度化		法令発行		
	製造メーカーと販売店向けガイドライン		ワークショップの開催とガイドライン配布		
	法制度		法令発行		

出典：JICA 調査団

8) 障害者のための車両対策

車両基準と補助システムの評価を 5 カ年アクションプログラムの期間内に完了させ、関係法整備の後に最終的に 2013 年以降に実施に移す。概算費用は約 100 万米ドルである。

表 3.2.8　実施スケジュールとマイルストーン

プログラム	プログラムコンポーネント	マイルストーン		2008-2010	2011-2012
		2010	2012		
障害者のための車両対策	準備委員会の組織化	委員会設立			
	補助制度の評価		評価レポート作成と提言		
	車両基準の評価				

出典：JICA 調査団

9) 運転指導者を対象とした人材育成開発

他のプログラムの検討結果を生かすために、このプログラムの準備作業は 2011 年からとする。定期的な指導者トレーニングは中期（2013 年）から開始する。概算費用は約 50 万米ドルである。

表 3.2.9　実施スケジュールとマイルストーン

プログラム	プログラムコンポーネント	マイルストーン		2008-2010	2011-2012
		2010	2012		
人材育成開発	システムとコンテンツ開発のための準備作業		システムとコンテンツ開発		

出典：JICA 調査団

10) 実施及び投資計画

安全運転と車両安全性確保に向けた開発計画の実施（5 カ年アクションプログラム）のための必要予算は、表 3.2.10 に示すとおり約 1,140 万米ドルである。

5 カ年アクションプログラムの期間内では、車両登録更新制度とオートバイ車検のような新しい制度のための設備の準備があり、3 年目と 4 年目に大きな予算が必要となる。そのため、全体の予算が政府の予算で賄いきれないと予期され、ODA 等のローンが必要となるであろう。

表 3.2.10　5 カ年アクションプログラムに必要な予算

単位：(100 万米ドル)

	2008	2009	2010	2011	2012	合計
必要予算（安全運転と車両安全性確保に向けた開発計画）	-	12.5	51.6	46.4	3.3	113.9

出典：JICA 調査団

3.3 効果的交通管理と交通指導取締の開発計画

1) 交通指導取締セクターの 5 カ年アクションプログラムの概要

i) 実施戦略

表 3.3.1 は、提案された交通指導取締セクターの 2008 年から 2012 年までの 5 カ年アクションプログラムの概要である。アクションプログラムは、6 つの基本戦略と 7 つの実施戦略、そして 23 個の実行プログラムからなり、2020 年のマスタープランの目標を達成するために早急に実施すべきものである。

表 3.3.1 提案された 2008 年から 2012 年までの 5 ヵ年アクションプログラム

基本戦略 No.	戦術	実行プログラム	プログラム Nos.	マイルストーン		実施機関	協力機関
				2008-2010	2011-2012		
1	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	交差点での右左、車線変更、方向指示器の操作等、バイクの運転操作に関する街頭での指導･警告	1-2-1			MOPS	MOET MOT
		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、警告	1-2-2			MOPS	MOET MOT
		混雑時における車線変更、右左折、警笛等の運転操作に関する交通安全指導、警告	1-2-3			MOPS	MOET MOT
		若年ドライバーを対象とした重点街頭指導、警告	1-2-4			MOPS	MOET MOT
		トラック、バスへの追従、並走、追い越し時等における交通安全運転街頭指導、警告	1-2-5			MOPS	MOET MOT
	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	バイクの信号無視、速度オーバー等の悪質違反を対象とした重点取り締まり	1-3-1			MOPS	MOET MOT
		ブラック･スポット、ブラック･セクションでの悪質違反を対象とした重点取り締まり	1-3-2			MOPS	MOET MOT
		都市内道路における速度オーバー、信号無視、飲酒運転、車線変更･右左折違反等、特に悪質な違反を対象とした重点取り締まり	1-3-3			MOPS	MOET MOT
		若年ドライバーを対象とした悪質違反に対する重点取り締まり	1-3-4			MOPS	MOET MOT
		トラック、バスを対象とした悪質違反に対する重点取り締まり	1-3-5			MOPS	MOET MOT
2	交通指導取締りに関する広報活動	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	2-1-1			MOPS	MOET MOT
		交通違反の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	2-1-2			MOPS	MOET MOT
3	交通安全対策関連セクターとの連携	交通安全対策関連セクターとの連携方法の検討･企画	3-1-1			MOPS	MOT MOET
		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	3-1-2			MOPS	MOT MOET
		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	3-1-3			MOPS	MOT MOET
4	交通指導取締り活動記録の蓄積と評価	交通指導取締り活動の記録蓄積･活用方法の検討、システム化	4-1-1			MOPS	MOT
		交通指導取締り活動結果の記録と蓄積	4-1-2			MOPS	MOT
		交通指導取締り活動結果の評価	4-1-3			MOPS	MOT
5	交通指導取締り活動にかかわる人材の育成	交通指導取締り活動にかかわる人材の育成方針の検討、育成計画の策定	5-1-1			MOPS	MOT MOET
		交通指導取締り活動にかかわる人材の育成 (初任研修)	5-1-2			MOPS	MOT MOET
6	交通指導取締り活動にかかわる資器材の整備、開発	交通指導取締り資器材の整備計画の策定	6-1-1			MOPS	MOT
		交通指導取締り資器材の整備計画の実行	6-1-2			MOPS	MOT

出典：JICA 調査団.

ii) 所要予算

所要予算は、2 種類に大別される。一つは、交通指導取締活動そのもの要する予算であり、もう一つは、必要な器材を調達するための予算である。

2) 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

表 3.3.2 は、本プログラムの実施計画と所要予算について示したものである。本プログラムの実施に要する総予算は、約 10.6 百万米ドルである。

表 3.3.2 プログラム No. 1-2-2〜1-2-5 の実施計画と所要予算

プログラム No.	実行プログラム
1-2-1	交差点での右左、車線変更、方向指示器の操作等、バイクの運転操作に関する街頭での指導･警告、及び歩行者に対する横断方法等に関する指導･警告
1-2-2	事故多発地点、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、警告
1-2-3	混雑時における交通安全指導、警告
1-2-4	若年ドライバー、初心ドライバーを対象とした重点街頭指導･警告
1-2-5	トラック、バスへの追従、並走、追い越し時等における交通安全運転街頭指導、警告

出典：JICA 調査団.

内容	予算項目	2008	2009	2010	2011	2012
準備作業	技術支援コンサルタント（計画）				788	788
	人材育成コンサルタント (研修を含む)				788	788
	(所要資機材に関する予算を除く)	-	-	-	-	-
活動実施	技術支援コンサルタント（実施、記録）				788	788
	人材育成 コンサルタント(研修を含む)				788	788
評価	技術支援コンサルタント（実施）				700	700
	技術支援コンサルタント（評価）				700	700
	ワークショップ				30	30
再検討	技術支援コンサルタント（再検討）					788
	ワークショップ					30
研修	指導者研修				160	160
	人材研修				160	160
					4,902	5,718

3) 交通社会における悪を徹底的に排除するための重点取締活動

表 3.3.3 は、本プログラムの実施計画と所要予算について示したものである。本プログラムの実施に要する総予算は、約 15.6 百万米ドルである。

表 3.3.3 プログラム No. 1-3-1～1-3-5 の実施計画と所要予算

プログラム No.	実行プログラム
1-3-1	信号無視、速度オーバー等の悪質違反を対象とした重点取り締まり
1-3-2	事故多発地点、ブラック･セクションでの重点取り締まり
1-3-3	都市内街路での悪質な違反を対象とした重点取り締まり
1-3-4	若年ドライバーを対象とした悪質違反に対する重点取り締まり
1-3-5	トラック、バスを対象とした悪質違反に対する重点取り締まり

出典：JICA 調査団.

内容	予算項目	2008	2009	2010	2011	2012
準備作業	技術支援コンサルタント（計画）	788	-	788	788	
	人材育成コンサルタント (研修を含む)	788	-	788	788	
	(所要資機材に関する予算を除く)	-	-	-	-	-
活動実施	技術支援コンサルタント（実施、記録）	788	-	788	-	788
	人材育成 コンサルタント(研修を含む)	788	-	788	-	788
評価	技術支援コンサルタント（評価）		700	-	700	700
	ワークショップ		30	-	30	30
再検討	技術支援コンサルタント（再検討）		175	-	175	175
	ワークショップ		30	-	30	30
研修	指導者研修		160	160	160	160
	人材研修		160	160	160	160
		3,150	1,955	3,470	3,530	3,530

4) 交通指導取締に関する広報活動

表 3.3.4 は、本プログラムの実施計画と所要予算について示したものである。本プログラムの実施に要する総予算は、約 12.2 百万米ドルである。

表 3.3.4 プログラム No. 2-1-1～2-1-2 の実施計画と所要予算

プログラム No.	実行プログラム
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	交通違反の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

出典：JICA 調査団.

内容	予算項目	2008	2009	2010	2011	2012
準備作業	技術支援コンサルタント	-	210	210	210	-
活動実施	技術支援コンサルタント			210	210	210
評価	技術支援コンサルタント			280	280	280
	ワークショップ			96	96	96
再検討	技術支援コンサルタント			-	280	280
	ワークショップ			-	30	30
研修	技術支援コンサルタント（指導者研修）			2,100	2,100	2,100
	人材研修			960	960	960
		0	210	3,856	4,166	3,956

5) 交通安全対策関連セクターとの連携活動

表 3.3.5 は、本プログラムの実施計画と所要予算について示したものである。本プログラムの実施に要する総予算は、約 13.2 百万米ドルである。

表 3.3.5 プログラム No. 3-1-1～3-1-3 の実施計画と所要予算

プログラム No.	実行プログラム
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

内容	予算項目	2008	2009	2010	2011	2012
準備作業	技術支援コンサルタント	-	315	315	315	-
活動実施	技術支援コンサルタント			315	315	315
評価	技術支援コンサルタント			-	315	315
	ワークショップ			-	96	96
再検討	技術支援コンサルタント			420	420	420
	ワークショップ			30	30	30
研修	技術支援コンサルタント(指導者研修)			2100	2100	2100
	人材研修			960	960	960
		0	315	4,140	4,551	4,236

出典：JICA 調査団

6) 交通指導取締活動記録の蓄積と評価

表 3.3.6 は、本プログラムの実施計画と所要予算について示したものである。本プログラムの実施に要する総予算は、約 17.7 百万米ドルである。

表 3.3.6 プログラム No. 4-1-1～4-1-3 の実施計画と所要予算

プログラム No.	実行プログラム
4-1-1	交通指導取締り活動の記録蓄積･活用方法の検討、システム化
4-1-2	交通指導取締り活動結果の記録と蓄積
4-1-3	交通指導取締り活動結果の評価

出典：JICA 調査団.

内容	予算項目	2008	2009	2010	2011	2012
準備作業	技術支援コンサルタント(計画)	-	945	945	945	945
	(所要資機材に関する予算を除く)			-	-	-
実施	技術支援コンサルタント(データ入力)			420	420	420
	技術支援コンサルタント(データ出力)			420	420	420
	技術支援コンサルタント(分析)			420	420	420
評価	技術支援コンサルタント			140	140	140
	ワークショップ			192	192	192
研修	技術支援コンサルタント(指導者研修)			2,100	2,100	2,100
	人材研修			960	960	960
		0	945	5,597	5,597	5,597

7) 交通指導取締活動にかかわる人材の育成

表 3.3.7 は、本プログラムの実施計画と所要予算について示したものである。本プログラムの実施に要する総予算は、約 13.5 百万米ドルである。

表 3.3.7 プログラム No. 5-1-1～5-1-2 の実施計画と所要予算

プログラム No.	実行プログラム
5-1-1	交通指導取締り活動にかかわる人材の育成方針の検討、育成計画の策定
5-1-2	交通指導取締り活動にかかわる人材の育成（初任研修）

出典：JICA 調査団.

内容	予算項目	2008	2009	2010	2011	2012
準備作業	技術支援コンサルタント（計画）	-	473	473	473	-
	技術支援コンサルタント（準備作業）	-	473	473	473	-
	技術支援コンサルタント（コース設計）		473	473	473	-
	(所要資機材に関する予算を除く)		-	-	-	-
予備研修	技術支援コンサルタント（指導者研修）		280	280	280	-
	技術支援コンサルタント（評価）		140	140	140	-
研修	技術支援コンサルタント（初心者研修）		-	2,240	2,240	2,240
	技術支援コンサルタント（評価）		-	140	140	140
評価	技術支援コンサルタント（再検討）				420	420
		0	1,838	4,218	4,638	2,800

8) 交通指導取締り活動にかかわる資機材の整備、開発

表 3.3.8 は、本プログラムの実施計画と所要予算について示したものである。本プログラムの実施に要する総予算は、約 7.5 百万米ドルである。

表 3.3.8 プログラム No. 6-1-1～6-1-2、6-1-4 の実施計画と所要予算

プログラム No.	実行プログラム
6-1-1	交通指導取締り資機材の整備計画の策定
6-1-2	交通指導取締り資機材の整備計画の実行
6-1-4	ITS カメラシステムの整備

出典：JICA 調査団.

内容	予算項目	2008	2009	2010	2011	2012
準備作業	技術支援コンサルタント（計画）	-	315	315	-	-
	技術支援コンサルタント（市場調査）			420	420	-
	技術支援コンサルタント（分析）		-	-	105	105
	技術支援コンサルタント（評価）		-	-	105	105
実施	技術支援コンサルタント（調達計画案）		-	210	-	210
	技術支援コンサルタント（事前評価）		-	30	-	30
研修	技術支援コンサルタント（指導者研修）		-	2,100	-	2,100
	人材研修		-	480	-	480
		0	315	3,555	630	3,030

9) 交通警察指導取締活動に必要な資機材の調達計画

i) 所要資機材の数量とコスト

表 3.3.9 は、交通指導取締活動に要する資機材の推定数量とコストを示したものである。

表 3.3.9 交通指導取締活動に要する資機材の推定数量

合計 309 百万米ドル

資機材	数量	推定コスト (米ドル x 1,000)
パトロールカー	1,591	47,741.4
パトロール・モーターサイクル	3,183	22,279.3
軽トラック	1,591	55,698.3
車両装備品	6,366	50,924.2
車両整備	6,366	1,909.7
車両ランニングコスト（パトカー、軽トラック）	3,183	19,096.6
車両ランニングコスト（パトロール・モーターサイクル）	3,183	5,092.4
スピード・ガン (写真付き終日型)	1,591	38,193.1
スピード・センサー (昼間型)	3,183	14,322.4
アルコールセンサー（精密型）	796	8,354.7
アルコールセンサー（スクリーニング用)	1,591	1,591.4
車両重量計	1,591	17,505.2
警察官用交通安全装着品	7,957	1,989.2
無線機(高性能型 ICOM IC-F2721:25W)	1,591	6,365.5
無線機(普通型 ICOM VX-571UCAT:25W)	3,183	2,196.1
ビデオレコーダー(Sony DSR-PD170P)	1,591	3,978.5
デジタルカメラ(Sony DSC-H1)	3,183	1,591.4
警告灯 (780-5S0-16)	7,957	2,227.9
ノートパソコン	1,591	2,625.8
パソコン(データベース用 desktop)	2,907	4,360.5
パソコン(人材育成用 desktop)	100	150.0
パソコン(警察本部用イントラネット付き)	5	1,000.0
合計		309,193.5

出典：JICA 調査団.

ii) 調達計画

所要資機材の調達計画は、次の仮定に基づいて作成された。

- マスタープランにおける交通指導取締活動のための所要資機材の調達に要する合計の推定コストの三分の二を 2008 年から 2012 年までの 5 カ年アクションプログラム中に調達できるようにする。
- すなわち、推定コストの三分の一は、マスタープランの残りの期間（2013 年から 2020 年まで）に配分する。
- 2008 年から 2012 年の 5 年間のコストの年別配分比率は、順に 26%, 23%, 20%, 17%, and 14% とした。このような配分比率は、所要資機材の速やかな調達が、交通指導取締活動の実行のために良い、との前提からである。

表 3.3.10 2008 年から 2012 年までの 5 ヵ年間の資機材の調達量

合計 206.1 百万米ドル

資機材	数量	推定コスト (USD x 1,000)
パトロールカー	1,061	31,827.6
パトロール・モーターサイクル	2,122	14,852.9
軽トラック	1,061	37,132.2
車両装備品	4,244	33,949.4
車両整備	4,244	1,273.1
車両ランニングコスト（パトカー、軽トラック）	2,122	12,731.0
車両ランニングコスト（パトロール・モーターサイクル）	2,122	3,394.9
スピード・ガン (写真付き終日型)	1,061	25,462.1
スピード・センサー (昼間型)	2,122	9,548.3
アルコールセンサー（精密型）	530	5,569.8
アルコールセンサー（スクリーニング用)	1,061	1,060.9
車両重量計	1,061	11,670.1
警察官用交通安全装着品	5,305	1,326.2
無線機(高性能型 ICOM IC-F2721:25W)	1,061	4,243.7
無線機(普通型 ICOM VX-571UCAT:25W)	2,122	1,464.1
ビデオレコーダー(Sony DSR-PD170P)	1,061	2,652.3
デジタルカメラ(Sony DSC-H1)	2,122	1,060.9
警告灯 (780-5S0-16)	5,305	1,485.3
ノートパソコン	1,061	1,750.5
パソコン(データベース用 desktop)	1,938	2,907.0
パソコン(人材育成用 desktop)	67	100.0
パソコン(警察本部用イントラネット付き)	3	666.7
合計		206,129.0

出典：JICA 調査団

10) 交通監査官の能力向上プログラム

表 3.3.11 は、本プログラムの実施計画と所要予算を示している。本プログラムにおいて必要とされる総予算は、およそ 16.1 百万米ドルである。

表 3.3.11 交通監査官プログラムの実施計画と所要予算

プログラム No.	実行プログラム
7	交通監査官の能力向上プログラム

出典：JICA 調査団

内容	予算項目	2008	2009	2010	2011	2012
制度的･組織的枠組み	交通に特化した監査官及び管理監査官との区別	-		25	252	102
	制度的課題の調整	-	98	125	16	
	規定の調整と完成		57	97		
人材	執行力の付与		225	225	225	225
	研修		465	750	750	500
執務環境	設備		998	1,467	1,467	998
	執務空間		1,002	2,501	1,995	1,509
			2,845	5,190	4,705	3,334
合計	(千米ドル)					16,074

11) 全体実施及び投資計画

必要となる予算は、主に 2 つのカテゴリーに分けられる。一つは交通取締り活動、もう一つは設備の調達である。5 カ年アクションプログラムの期間における効果的な交通規制及び取締り

の総予算は、表 3.3.12 に示すとおり、およそ 311.5 百万米ドルである。

表 3.3.12 交通規制及び取締りのための 5 カ年アクションプログラムの全体実施及び投資計画

合計 311.5 百万米ドル

BASIC STRATEGY No.	STRATEGY	IMPLEMENTATION PROGRAM	PROGRAM CODE No.	MILESTONE 2008-2010	MILESTONE 2011-2012	Core Agency	Joint Agencies	Budget (Mil USD) (MOPS)
1	Traffic safety guidance for inexperienced and less-skilled road users	On-street traffic safety guidance and warning to motorcycle riders (e.g. proper lane-changing, turning, use of winker, etc.) and pedestrians (e.g. use of pedestrian lanes and overpass, etc.)	1-2-1			MOPS	MOET MOT	10.6
		On-site traffic safety guidance and warning on how to drive at black-spots and black-sections	1-2-2			MOPS	MOET MOT	
		Traffic safety guidance and warning during rush hour	1-2-3			MOPS	MOET MOT	
		Intensified traffic safety guidance and warning for young and beginner drivers	1-2-4			MOPS	MOET MOT	
		Traffic safety guidance and warning on how to drive near trucks and buses (e.g. running parallel with, overtaking, etc.)	1-2-5			MOPS	MOET MOT	
	Strengthening and intensifying traffic law enforcement to completely eradicate traffic violators	Traffic violations such as over speeding, running on red light, etc.	1-3-1			MOPS	MOET MOT	15.6
		Traffic violators at black-spots and sections	1-3-2			MOPS	MOET MOT	
		Traffic violators on streets	1-3-3			MOPS	MOET MOT	
		Traffic violators among young drivers	1-3-4			MOPS	MOET MOT	
		Traffic violators among truck and bus drivers	1-3-5			MOPS	MOET MOT	
2	Public relations on traffic safety guidance and enforcements, including current situation of traffic violations, implementation plan and implementation results	Examination and design of public relations on traffic safety guidance and enforcements	2-1-1			MOPS	MOET MOT	12.2
		Current situation of traffic violations and implementation plan of traffic guidance/enforcements	2-1-2			MOPS	MOET MOT	
3	Coordination with related agencies on traffic safety countermeasures, exchange of views among all participants	Examination and design of public relations strategies on coordination mechanism with related agencies	3-1-1			MOPS	MOT MOET	13.2
		Presentation to, and exchange of views among the participants on the current situation of traffic safety guidance and enforcement activities	3-1-2			MOPS	MOT MOET	
		Presentation to, and exchange of views among the participants on the current issues on traffic facilities and traffic management related to traffic safety guidance and enforcement	3-1-3			MOPS	MOT MOET	
4	Recording and evaluation of traffic safety guidance and enforcement activities and activity planning based on the evaluation	Recording of traffic guidance and enforcement activities	4-1-1			MOPS	MOT	17.7
		Evaluation of the activities	4-1-2			MOPS	MOT	
		Activity planning based on the evaluation	4-1-3			MOPS	MOT	
5	Examination of human resource development policy on traffic safety guidance and enforcement and development of training system for sustainable human resource development	Examination of human resource development policy on traffic safety guidance and enforcement	5-1-1			MOPS	MOT MOET	13.5
		Beginners' training	5-1-2			MOPS	MOT MOET	
6	Preparation and development of equipment for traffic safety guidance and enforcement	Procurement planning for required equipment on traffic safety guidance and enforcement	6-1-1			MOPS	MOT	22.6
		Implementation of procurement plan	6-1-2			MOPS	MOT	
		Development of ITS camera system on several main NHs	6-1-4			MOPS	MOT	
							SUBTOTAL for PROGRAMS	105.4
							PLUS: Equipment	206.1

出典：JICA 調査団

3.4 学校における交通安全教育及び交通安全文化構築計画

1) 概要

道路利用者の間において、事故発生の潜在的危険性に対する理解と認識が比較的低レベルであることを受けて、このセクターでは、交通安全教育及び交通安全文化構築に関する戦略立案に焦点を置き、道路利用者の行動を持続的に変化させ、交通安全意識のレベルを向上させ、危険性の高い道路利用者行動を是正するものとする。

教育及び安全文化構築サブセクターにおける 5 カ年アクションプログラムの主要施策は、次

の通りである。

(i) 学校カリキュラムにおける交通安全教育

(ii) 交通安全文化構築（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）

2) 学校カリキュラムにおける交通安全教育計画

(i) 学校カリキュラムへの交通安全教育コンテンツ追加のためのカリキュラム策定

(1) 背景

交通安全教育は、近年、教師と生徒に向けたいくつかの指導本とともに学校カリキュラムの中に取り込まれている。しかしながら、一般教育カリキュラムの中では、交通安全教育活動は課外活動とされており、充分に開発されていない上に他の科目とどのように統合して実施していくかのガイドラインをいまだ欠いている。この現状は、カリキュラムの入手可能であったどの専門の大学においても、交通安全教育プログラムの項目が欠けており、同じような状況である。

このような状況から、このプログラムは、交通安全カリキュラム、指導及び学習教材を開発し充実させ、課外活動の時間を適切なコースの中に統合し、交通安全教育の方法論を学習するための教育の場における研究ユニットを確立することを目的とする。

(2) プログラムの内容及び実施計画

就学前幼児、小学生、中学生、高校生においては、課外活動における活動時間を増加させるとともに、他の科目（地理、公民、国語、等）の中に交通安全教育を統合することを実施の主要課題とする。養成学校（単科大学、総合大学、専門学校、等）においては、適切な科目の中における交通安全教育コンテンツの増加、教育機関における学生間の課外活動の指導に焦点を置く。全てのレベルにおいて、交通安全教育の方法論の構築を担当する研究ユニットを、教育現場において開発することを推奨する。

(3) 費用積算

交通安全教育カリキュラムの策定及び追加に関する積算費用は、表 3.4.1 に示す通り、5 カ年アクションプログラムの期間中におよそ 0.027 百万米ドルが見積もられている。

表 3.4.1 学校カリキュラムへの交通安全教育コンテンツ追加のための カリキュラム策定にかかる費用積算

単位：千米ドル

No.	プログラムの内容	積算費用
1	(a)学習期間、(b)統合された学習期間、(c)学校外での活動についてのカリキュラムへの交通安全教育コンテンツの追加及び徹底	4
2	交通安全教育を9つの教科（3段階）及び課外活動に統合するための指導書の配布	6
3	交通安全教育コンテンツが総合大学、単科大学、専門学校レベルの主要科目及びその他の課外活動に統合されたカリキュラムの開発	5
4	高等教育機関における”交通安全教育方法論”のための指導ガイドの編集とプログラムの開発	12
	合計	27

出典：JICA 調査団

(ii) “学校における交通安全文化”のキャンペーン立ち上げ

(1) 背景

これは、MOET による 2007 年 8 月 31 日付けの Directive 52/2007/CT-BGDDT（2007 年 9 月 12 日に施行）によって規定された、交通安全教育を受けた生徒がそれぞれ自分の家族や地域社会の中ではその指導者として交通安全文化を伝えていくことができるよう、生徒を指導していくためのキャンペーンに向けた次のステップである。“学校における交通安全文化”の形成は、各教育機関の間で、交通安全文化行動の形成と一般的な交通安全問題の解決において積極的な活動の中心核となるよう、助け合うことを期待している。

学校の現場から、交通安全文化にかかる意識と行動の両者における積極的な転換が、一般市民の他のステークホルダーにまで波及することがこのプログラムでは期待されている。交通安全スローガンや適切な交通行動を広めるためには、教師、職員、生徒がうまくこれらの教えや振る舞いを身に付け、結果的にそれを自分のものとすることができるよう、学校現場においてまず活動を始める必要がある。

(2) プログラムの内容及び実施計画

”学校における交通安全文化“のキャンペーン立ち上げに伴って、対象グループ（年齢レベルに応じた生徒、教師、学校職員、等）に応じて活動の設計と組織化を行う必要がある。実施の効果を評価するためのメカニズムの構築もまた、必要である。

(3) 費用積算

学校における交通安全文化のキャンペーンを立ち上げるための積算費用は、表 3.4.2 に示す通り、5 カ年アクションプログラムにおいておよそ 0.40 百万米ドルが見積もられている。

表 3.4.2 学校における交通安全文化のキャンペーン立ち上げにかかる費用積算

単位：千米ドル

No	プログラムの内容	積算費用	備考
1	”学校における交通安全文化”のためのコンテンツ及び必要な資料の作成	2	
2	学校で配布する出版物の素材として交通安全文化のコンセプトの使用を教師、ジャーナリスト、アーティストに促す	215	500校のパイロット校での実施
3	教育機関における交通安全文化プログラムを立ち上げのための活動（フォーラム、国旗掲揚活動、公約調印、等）の組織及び運営	150	500校のパイロット校での実施
4	様々なマスメディアを通じた全国規模の”学校における交通安全文化”活動の開始セレモニーの運営	28	14カ所での実施
		5	全国をカバー
	合計	400	

出典：JICA 調査団

(iii) 学校における交通安全教育指導者の研修及び再研修

(1) 背景

交通安全教育に関する研修及び再研修にかかる調査を実施したところ、交通安全教育を担当する教師は、大学教育の中で交通安全教育に関する適切な教育を受けてきておらず、研修受けたことのある教師は数少ないばかりか、その研修の質もかなり限られたものであることが明らかになった。さらには、一般的にほとんどの教師が交通法規及び交通安全を完全には理解しておらず意識も低いという状況であった。

このような背景から、このプログラムのゴールを、学校において交通安全教育活動を組織することができるような教師の能力を育成し、、交通安全教育に関わる全ての教師が一般的な論点を適切に理解し、学校の位置する地域における交通安全に関する地域課題に関しても理解している状況を創り出すこととする。

(2) プログラムの内容及び実施計画

このプログラムは、3 つの研修対象グループに分けて再研修を行うものとする。それは、1) 講師になって他の教師を教えることのできる中核となる教師、2) 交通安全を直接生徒に指導する教師、3) その他の全ての教師、の 3 つである。また、その内容は、教師の養成カリキュラムにおける“交通安全教育方法論”を研究するユニットの形成と、交通安全教育のプロセスが統一的に実施されるよう、就学前幼児、小学校、中学・高校の 3 つの学校レベルに対応する教師の養成を行っている全ての高等教育機関（専門学校、単科大学及び総合大学）において、これから教師になる人材に対して行う“交通安全教育方法論”の指導内容の確立を含んでいる。

(3) 費用積算

交通安全教育を担当する教師の研修及び再研修のための費用は、表 3.4.3 に示すとおり、5 カ年アクションプログラムの期間中でおよそ 3.45 百万米ドルが見積もられている。

表 3.4.3 教師の研修及び再研修における費用積算

単位：千米ドル

No.	プログラムの内容	積算費用	備考
1	”交通安全教育方法論”の9つのプログラムの作成	20	3つの学校レベル別
2	プログラムの試験講義	30	15 プログラムs
3	全ての学校レベルにおける交通安全と交通安全教育に携わる教師の再研修プログラムの編成	5	5 プログラムs
4	教師の再研修コース		
4.1	就学前幼児、小学校から高校までの教師で交通安全教育の中核となる教師	17	2日コース
4.2	専門学校、単科大学、総合大学において交通安全教育の中核となる教師	30	2日コース
4.3	ローカルコース： - ・就学前幼児、小学校、中学・高校において直接児童を指導する教師 - ・その他の教師（2012年に実施）	2,950 4,000	2日コース 1日コース
合計		3,452	

出典：JICA 調査団

(iv) 学校における交通安全教育の管理及び評価ガイドラインの策定

(1) 背景

現在のところ、交通安全を守るために従うべき、また現在の交通安全教育のシステムが与える影響を評価する際に使用するべき、生徒の行動や態度や技能を判定するための評価基準、ガイドライン、もしくは規定のようなものが、ベトナムの学校教育には存在しない。だがこれは、適切な管理運営と、教育経営の調整を行う上で必要なものである。

そこで、全体目標を、様々なレベルとスコープにおける交通安全教育の評価と査定のための基準を開発し定め、定期的な評価を行うこととし、交通安全教育の効果の向上に資するものとする。

(2) プログラムの内容及び実施計画

このプログラムは、学区内における交通事故を防ぐために学校側で定めるべきガイドラインや評価基準の策定（学校の位置、通学路における交通状況、等）の開発を主眼とする。学校側が安全な交通環境を提供し、MOET が設定する基準の最低基準を満たすことがまず求められている。ここで提案される評価基準は、地域の状況を適確に反映したものとなるべきである。

さらに、生徒の交通安全教育の修得度を測る評価基準を開発するための調査研究を行い、学校教育現場における交通安全教育の成果の評価を実施する。

(3) 費用積算

学校における交通安全教育の管理及び評価ガイドラインの策定のための費用は、表 3.4.4 に示すとおり、5 カ年アクションプログラムの期間でおよそ 0.24 百万米ドルが見積もられている。

表 3.4.4　学校における交通安全教育の管理及び評価ガイドラインの策定にかかる費用積算

単位：千米ドル

No	プログラムの内容	積算費用
1	学区内における交通安全をどのように確保していくのかの基準の確立	4
2	諸外国における交通安全教育評価の調査を行い、生徒の交通安全教育の修得度を測る方法及び仕組みを開発する	5
3	教育機関における交通安全教育の成果を評価する評価基準の開発	5
4	開発された評価基準、評価方法、評価過程の系統立てを行い、試験運用を行う	10
	合計	24

出典：JICA 調査団

(v) 学校における持続的な交通安全教育を確保するための必要条件の制度化及び構築

(1) 背景

学校における交通安全教育活動は、いまだ制度化されず、必要な教材や前提となる設備（学究環境、施設、書籍、ポスター、等）がまだ整備されていない状況である。そのため、交通安全教育の実施は体系的に標準化されておらず、教育システムの範疇から外れた分野からの参入を推奨していない状況である。

そのため、このプログラムにおいては、交通安全教育における教育活動（学校組織に限らず）の制度化を行い、学校における交通安全教育を実施するために必要となる条件を整理し、整備を完成させることを目標とする。

(2) プログラムの内容及び実施計画

このプログラムの内容は、国家レベルで求められている教育基準に合致し、先進的で実行可能な見通しを持った教育方法に基づいて、交通安全教育のためのコンテンツ、学校における交通安全教育の組織化の手法、環境基準、交通安全教育に必要な教材及び施設のリスト等の文書化を含むものとする。

(3) 費用積算

学校における交通安全教育を確保するための必要条件の制度化及び構築のための費用は、表 3.4.5 に示す通り、5 カ年アクションプログラムの期間でおよそ 2.20 百万米ドルが見積もられている。

表 3.4.5 学校における持続的な交通安全教育を確保するための必要条件の制度化及び構築にかかる費用積算

単位：千米ドル

No	費目	積算費用	備考
1	文書、ワークショップ、学校交通安全教育に関わる文書の素案の作成	30	
2	交通安全教育施設の十分で最小限のリストの作成	30	
3	全ての学校レベルにおける標準教材及び施設のモデル開発	40	4つの学校レベルにおける試験運用と設備及び施設の4つのモデル
4	全ての学校レベルへの交通安全教育教材の支援及び配布	2,100	2012年までに全国の20%の達成を目標とする
	合計	2,200	

出典：JICA 調査団

(vi) “若い世代のための交通安全”にかかる全国的なメディアキャンペーンの立ち上げ

(1) 背景

最近では、Vietnam Television や Voice of Vietnam における交通安全番組が、一般市民の意識を交通安全に向けて改善し意識の向上を図ることに貢献している。しかしながら、若い世代、特に道路の利用者である若者たちの意識に強いインパクトを与えられるよう、交通安全に関する全国的なメディアキャンペーンを展開する必要がある。

これは、大規模な全国的なメディアキャンペーンを通じて、交通行動に参加する人々や交通問題を扱う人々の意識、態度、行動を積極的に変化させていくことを目指すものである。さらに、このキャンペーンにより、交通安全の意識を形成し確固たるものとし、簡潔で効果的で使いやすい交通安全のメッセージを発信することにより、人々に交通安全の意識を内在化させ、安全な交通行動への参加を促していくことを目的とする。

(2) プログラムの内容及び実施計画

このプログラムの内容は、交通状況とそれに関わる交通安全メッセージを含めた、若い世代の人々の態度や行動に確実に影響を与えることのできる視聴覚作品を開発することにある。こうして作成されたビデオやＣＤは、複製されて配布しくはラジオに載せて、視聴率や聴取率の高い時間帯にあわせて放送させる。また、キャンペーンにより人々の関心を引きつけるために、有名なパーソナリティや著名人の支持を得て活動に参加してもらうことも必要である。

(3) 費用積算

全国的なメディアキャンペーンの立ち上げのための費用は、表 3.4.6 に示すとおり、5 カ年アクションプログラムの期間中でおよそ 0.240 百万米ドルが見積もられている。

表 3.4.6 全国的なメディアキャンペーンの立ち上げにかかる費用積算

単位：千米ドル

No.	プログラムの内容	積算費用	備考
1	全国的なメディアキャンペーンに必要なコンテンツ及びマテリアルの作成	3	
2	”若い世代のための交通安全”のテーマを支持するメッセージをアーティストに出してもらい、様々なメディアを通じて広報する	215	5つのパイロット対象省･都市の400地区における広報
3	5つの省･都市及び全国に視聴者を持つ番組におけるキャンペーンの立ち上げ	15	
4	キャンペーン立ち上げ後の研修	7	400地区、2人/地区、50人/コース、16コース
	合計	240	

出典：JICA 調査団

(vii) ディストリクトレベルで実施中の移動式交通安全教育及び訓練の活動への交通安全コンテンツの導入

(1) 背景

2007 年 6 月 29 日付け決議 32/2007/NQ-CP は、交通安全啓蒙及び普及活動において、当時の段階における最も重要な施策であると見なされている。2008 年 5 月 30 日付けの 2008 年から 2012 年における交通及び運輸法の普及に関する Directive 07/2008/CT-BGTVT は、安全文化としての交通安全教育を確立するための短期的また長期的な施策を通じた運輸法の普及を決議している。

このように、このプログラムでは、ディストリクトレベルの文化センターにおける移動式交通安全教育及び訓練チームの能力強化を目指すことを目的とする。特に、交通安全に関する基礎知識をわかりやすい方法で、それぞれの地域に応じた条件や状況の違いを反映しながら、この移動式交通安全教育及び訓練チームが、直接、一般市民に

指導することができるようにする。

(2) プログラムの内容及び実施計画

プログラムの内容は、交通安全に特化した題材を開発し、移動式交通安全教育及び訓練チームの活動の内容に統合するものとする。その訓練の指導者やキャンペーンの主催者は、その場にいる一般市民の参加を促すことのできる対話式のイベント（質疑応答、フォーラム、コンテスト、など）の手法について、研修が受けられるようにする。

(3) 費用積算

移動式交通安全教育及び訓練の活動への交通安全コンテンツの導入のための費用は、表 3.4.7 に示すとおり、5 カ年アクションプログラムの期間中でおよそ 2.6 百万米ドルが見積もられている。

表 3.4.7 ディストリクトレベルで実施中の移動式交通安全教育及び訓練の活動への交通安全コンテンツの導入にかかる費用積算

単位：千米ドル

No	プログラムの内容	積算費用	備考
1	移動式交通安全教育及び訓練チームで導入可能な交通安全教育コンテンツの開発	30	
2	500ディストリクトをカバーする移動式交通安全教育及び訓練チームが用いる教材及び施設の提供（遠隔地及び山岳地帯を回る巡回車を含む）	2,500	教材や施設の整備、遠隔地や山岳地を回る巡回車を含め、1ディストリクトあたりUSD50とし、500ディストリクト
3	移動式交通安全教育の実施者に対する研修	70	2人/ディストリクト、17コース
	合計	2,600	

出典：JICA 調査団

(viii) マスメディアを通じた交通安全教育番組の製作

(1) 背景

ラジオやテレビ放送は、その空間的なカバー範囲と適時性、実効性において、幅広い視聴者に多大な影響を与えることのできるコミュニケーションツールとして認められている。しかしながら、現在では、一般市民にアピールする定期的な質の高い番組がいまだに欠如しており、番組の質の改善が課題になっている。

そのため、このプログラムでは、全国にまたがる交通事情と交通安全プログラムの情報を日常的に提供する情報チャンネルの開発を目指す。このチャンネルは、テレビ放送だけではなく、中央ラジオ局や地方のラジオ局にも提供され放送されるものとする。特に、交通管理当局やその代表者、運営機関、専門家らの参加を得て、科学的にも教育的にも質の高い交通安全に関するコンテンツを作成するとともに、双方向コミュニケーションの手法を取り入れた家庭、学校、地域における交通安全の取り組みの紹介やフィードバックも踏まえた、新たなテレビやラジオ番組制作の仕組みを整えるものとする。

(2) プログラムの内容及び実施計画

前述の目的を実現するために、交通安全番組のコンテンツ開発は、交通警察、広報、

ラジオ、テレビ等の専門家に加え、一般市民からの代表者で一般市民が関心を持ち受け入れられる番組製作の関心･能力のある者が行うべきである。これらの番組の放送スケジュールは、定期的に繰り返し放送されるべきだが、特に、番組の視聴及び聴取率のピークであるプライムタイムの枠で放送されることが望ましい。

(3) 費用積算

マスメディアを通じた交通安全教育プログラムの効果の向上のための費用は、表 3.4.8 に示すとおり、5 カ年アクションプログラムの期間中でおよそ 0.29 百万米ドルが見積もられている。

表 3.4.8 マスメディアを通じた交通安全教育番組の製作にかかる費用積算

単位:千米ドル

No	プログラムの内容	積算費用	備考
1	交通安全教育番組のコンテンツ制作に関与する様々なセクターの人たちが共同して制作にあたるための仕組みの構築	5	ワークショップ、新たなシステムに対するコンセンサスの形成、等
2	双方向コミュニケーションの手法を取り入れた交通安全教育番組の制作を担当する編集者及び責任者の人材育成	5	総勢264人の研修生 8クラス
3	新たなシステムとメディア（ラジオやテレビ局を含む）を通じた制作された交通安全教育番組の試験放送	19	
	合計	29	

出典:JICA 調査団

(ix) 交通安全教育専門家の組織的育成

(1) 背景

交通安全に関する啓蒙情報の伝達は、コミューンやワードレベルで行われるべきであるものの、直接それを担当し年間計画の作成や啓蒙活動計画の実施を行う職員は配置されていない。ここに、コミュニティベースの交通安全教育システムの構築が必要となってくる。

このプログラムの目標は、交通安全教育の専門家のネットワークを学校や地域のレベルにまで拡げ、彼らが地域での交通安全教育活動の実施を担うべく特化された職務や日常業務、課題への取り組みを担当していく。これらの活動は、まずは特定の地域で試験的に実施し、彼らのような専門性を持った人材を他の地域、レベルにまで拡げていく。

(2) プログラムの内容及び実施計画

このプログラムは、学校や地域における交通安全教育の実践者を既存の人材の中から選定し、育成し、そのネットワークを形成するものである。MOPS は、交通行政の執行者として交通法や交通安全に関する専門知識を持った人材を揃えており、このタスクの候補者として最適である。

(3) 費用積算

交通安全教育専門家の組織的育成のための費用は、表 3.4.9 に示すとおり、5 カ年アクションプログラムの期間で、およそ 2.13 百万米ドルが見積もられている。

表 3.4.9 交通安全教育専門家の組織的育成にかかる費用積算

単位:千米ドル

No	プログラムの内容	積算費用	備考
1	プログラムの立案やコミュニティにおける交通安全教育手法を含めた学校や地域における交通安全教育専門家の活動を規定する法規の起案及び公布	10	
2	地域における専門的な交通安全教育実践者の活動の試験実施の運営	20	6コミュニティ
3	地域レベルの交通安全教育の拡大	2,100	
	合計	2,130	

出典:JICA 調査団

(x) 政府、省庁、関係機関のリーダーへの交通安全教育再研修

(1) 背景

ベトナムには、地域における交通安全教育やその実践的なシステムがないため、この分野で適切な研修や再研修を受けているスタッフがいない。さらに、関係機関やセクターのリーダーの中にも、地域における交通安全教育を指導するための共通認識や理論的な背景を理解していない人が多い。これらの人たちを対象とした再研修コースの組織化が必要である。

そのため、このプログラムでは関係機関、組織、省庁、中央から地方レベルにいたる様々なセクターのリーダーを対象に、交通安全に関する基礎知識と課題、地域における交通安全教育を指導していくための方策についての研修を行うことを目標とする。

(2) プログラムの内容及び実施計画

関係機関のリーダーへの再研修プログラムの内容は、国内外で作成された様々な教材に基づいて作成されるべきである。地域の交通安全教育を指導し管理するための専門的な技能を磨くためには、関連機関間の協力を含めた実践的な課題を設定し、地域の状況に即した交通問題、教育課題への理解と実践に繋がる内容にしていく必要がある。

(3) 費用積算

関係機関のリーダーたちの再研修にかかる積算費用は、表 3.4.10 に示すとおり、5 カ年アクションプログラムの期間中に、およそ 1.048 百万米ドルと見積もられている。

表 3.4.10 リーダーへの交通安全教育再研修の費用積算

単位:千米ドル

No.	プログラムの内容	積算費用	備考
1	地域における交通安全教育の管理手法に関するコンテンツの編集及び開発	8	
2	研修コースの組織化		
	・中央政府レベルの職員に向けたコース	1	2回、30人/コース
	・省レベルの職員研修コース	15	2回、14人/省
	・ディストリクトレベルの職員研修コース	124	2回、13人/ディストリクト
	・コミューンレベルの職員研修コース	900	2回、6人/コミューン
	合計	1,048	

出典:JICA 調査団

3) 交通安全文化構築計画（キャンペーンや啓蒙を含む地域の交通安全教育）

基本戦略は、教育的キャンペーン及び啓蒙活動を通じた交通安全文化の構築である。以下に、今後 5 年間に実施すべき個別の活動プログラムについて概説し、費用を積算している。積算費用の総額は、36.85 百万米ドルである。

(i) 交通安全文化を所管する基金もしくは組織の設立

(1) 背景

ベトナム社会への交通安全文化の導入には、持続発展的にベトナム国民の生活の質を高めるため、交通安全状況の改善と道路利用者の交通行動の変革に責任を持つセンターあるいは基金としての役割を持つ独立のしっかりした組織基盤が必要である。このプログラムは、ベトナムのコミュニティに安全文化の新しい政策と習慣を導入することが目的である。

提案した交通安全文化組織あるいは基金の設立には、一つの組織からだけではなく、安全な道路利用と生活･福祉の質の向上のために実践する新しい政策を策定するために、これに共同で取り組むべき全ての関係組織からの協力、連携、意思の疎通が必要である。したがって、関係機関には中央イデオロギー･文化局、NTSC、MOT、MOET、MOPS、MOH、ベトナム祖国戦線の組織とその会員、大学、民間（自動車会社、保険会社）、その他コミュニティや一般社会からの支持基盤を持つ安全への支持者が含まれるべきである。

(2) プログラムの内容及び実施計画

プログラムの内容は以下の通りである。

(a) ブレインストーミングや会議、交通安全教育と研修、広報プログラムを通じた交通安全文化基金の組織能力･人材の開発を促す基金設立前後の会議の開催と必要な資料の作成。

(b) 積極的な意思の疎通と広報･啓蒙活動を用いた道路交通安全教育の継続的な計画を立案するために、各ブレインストーミングや会議の議事録と結論の要旨等の文書の作成

(c)中央･地方政府、コミュニティ、非政府組織、民間等の関係機関、ステークホルダーによる共同･連携メカニズムの開発（情報収集やその普及を通じて）

(d) 積極的で持続発展的な成果を達成するのに重要な交通安全情報の普及におけるコミュニティの参加の奨励

(e)プレゼン、および報告書、ニュースレター、ブリティン、パンフレット等の定期刊行物、ウェブサイトでの電子情報等を通じた活動結果の主要パフォーマンス指標（KPI）の作成

(3) 積算費用

交通安全文化基金もしくは組織の設立に係る費用は、表 3.4.11 に示す通り、5 カ年アクションプログラムの期間で約 3.7 百万米ドルである。

表 3.4.11 交通安全文化基金もしくは組織の設立にかかる積算費用

単位：百万米ドル

プログラム	プログラムの内容	費目	2008	2009	2010	2011	2012	合計	備考
交通安全文化基金もしくは組織の設立	基金設立の前後における会議と必要資料の準備	会場費、手当、資料、他	0	0.2	0.2	0.2	0.2	0.8	
	議事録や結論要旨等の資料の作成	資料の印刷、配布	0	0.2	0.2	0.2	0.2	0.8	会議用資料
	関連機関、ステークホルダー、支持組織の共同･連携体制の確立	資料の印刷、配布	0	0.2	0.2	0.2	0.2	0.8	
	交通安全情報の普及に係るコミュニティ参加の促進	資料の印刷、配布、研修	0	0.2	0.2	0.2	0.2	0.8	研修プログラムへの技術協力が必要
	活動結果に関する主要パフォーマンス指標（KPI）の設定	資料の印刷、配布	0	0.1275	0.1275	0.1275	0.1275	0.5	全国に普及させるための資料
	合計		0	0.9275	0.9275	0.9275	0.9275	3.7	

出典：JICA 調査団

(ii) ベトナムにおける安全文化に関する研究開発の強化

(1) 背景

道路交通安全に関する情報収集と研究開発の実施は、個別の情報とベトナムの都市及び地方で起こっている実態を引き出すための重要な要素である。

研究開発の推進は、安全な道路利用に対する政策決定を啓発するであろう。

このプログラムの目的は、危険度の高い交通事故状況に対する知識と理解のレベルを明らかにすることで、どんな状況に対して人々が危険を感じるか、意識、意向、危険に対する回避行動、そして交通安全文化への意識を把握することである。プログラムでは、大人と子供の危険度の高いグループ、バス、タクシー、トラック、政府職員等の公共交通の運転者等を対象とする。

(2) プログラムの内容及び実施計画

プログラムのコンポーネントは次の通りである。

(a) 地方、地域、全国レベルでの交通安全に関する研究調査の実施可能性を議論するための関係機関との会議の準備

(b) 調査に必要な資料の準備

(c) 調査のための質問票と文書の作成

(d) 中央･地域･地方政府、コミュニティ、非政府組織との質問調査実施のための共同と連携体制の確立

(e) 質問表に関する現地調査の実施とその分析、その後の議論･会議のための関係機関への結果の配布

(f) プレゼン、および報告書、ニュースレター、ブリティン、パンフレット等の定期刊行物、ウェブサイトでの電子情報等を通じた活動結果の主要パフォーマンス指標（KPI）の作成

(3) 積算費用

交通安全文化に関する研究開発を推進するための費用は、表 3.4.12 に示す通り、5 カ年アクションプログラムの期間で約 4.55 百万米ドルである。

表 3.4.12 交通安全文化に関する研究開発に係る積算費用

単位：百万米ドル

プログラム	プログラムの内容	費目	2008	2009	2010	2011	2012	合計	備考
ベトナムの交通安全文化に関する研究開発の強化	研究調査の実施可能性に関する関係機関との会議の準備	会場費、資料、他	0	0.2025	0.2025	0.2025	0.2025	0.81	会議用資料
	調査に必要な資料の作成	資料の印刷、配布	0	0.2025	0.2025	0.2025	0.2025	0.81	調査用資料
	調査に必要な質問表と資料の作成	資料の印刷、配布	0	0.2025	0.2025	0.2025	0.2025	0.81	調査用資料
	国、地域、地方政府、コミュニティの調査実施に係る共同・連携体制の確立	資料の印刷、配布、会議、通信	0	0.2025	0.2025	0.2025	0.2025	0.81	
	質問状についての現地調査の実施と分析	実施費用、資料の印刷、配布	0	0.27	0.27	0.27	0	0.81	調査実施と分析の運営費用
	活動結果に関する主要パフォーマンス指標（KPI）の設定	資料の印刷、配布	0	0.125	0.125	0.125	0.125	0.5	全国に普及させるための資料
	合計		0	1.205	1.205	1.205	0.935	4.55	

出典：JICA 調査団

(iii) 交通安全に対する人々の知識・意識の増進

(1) 背景

ベトナムにおける交通安全教育のレベルが地理的要素（都市と地方）や収入レベルにより様々であることは明らかである。地方あるいは山岳地域に居住する人々の教養は比較的低く、交通安全の教育や研修プログラムの機会は少ない。少数民族コミュニティの行動や生活姿勢は、道路法規や交通規則遵守の理解を妨げるものである。

したがって、交通安全に対する教育と研修プログラムを整備することは、道路交通事故、危険回避行動、安全運転と安全な道路利用に向けたコミュニティの理解と受容を醸成する上で非常に重要である。

プログラムでは、地方のコミュニティや学生、危険度の高い大人と子供のグループ、そしてバス、タクシー、トラック、政府職員等の公共交通の運転者等を対象とする。

(2) プログラムの内容及び実施計画

プログラムのコンポーネントは次の通りである。

(a) 道路をベースとした最低限しておくべき交通ルールに焦点をおいた交通安全教育ポケットブックの作成（口語調と文語の両方とし、草の根レベルのベトナム人まで届くようにする）。

(b) 交通安全の更なる理解のための全国でのワークショップ・セミナーの開催。事故多発地点と危険回避行動、そして基本的な交通法規と規制による潜在的事故の防止のための安全な道路利用等について着目した内容とする。

(c) 道路の法規と安全運転マナーに関する効果的な情報と資料の提供。そのために

マニュアルやポスター、チラシ、パンフレット、ビデオ等を全国的に配布する。

(d) プレゼン、および報告書、ニュースレター、ブリティン、パンフレット等の定期刊行物、ウェブサイトでの電子情報等を通じた活動結果の主要パフォーマンス指標（KPI）の作成

(3) 積算費用

交通安全に対する人々の知識及び意識の増進の準備及び実施のための費用は、表3.4.13に示すとおり、5カ年アクションプログラムの期間で約8 百万米ドルである。

表 3.4.13 交通安全に対する人々の知識･意識の増進に係る積算費用

単位：百万米ドル

プログラム	プログラムの内容	費目	2008	2009	2010	2011	2012	合計	備考
交通安全に対する人々の知識や意識の増進	交通安全教育ポケットブックの作成	ポケットブックの作成、他	0	0.85	0.85	0	0	1.7	プログラムの活動に使用する資料
	交通安全への理解促進のための全国ワークショップ･セミナーの開催	ワークショップ、研修、技術協力、資料の印刷･配布	0	0.875	0.875	0.875	0.875	3.5	ワークショップや研修に使用する資料
	道路法規や運転マナーに関する効果的な情報･資料の提供	メディア、マニュアル、ポスター、パンフレット、ビデオ等	0	0.575	0.575	0.575	0.575	2.3	全国に普及させるための資料
	活動結果に関する主要パフォーマンス指標（KPI）の設定	資料の印刷、配布	0	0.125	0.125	0.125	0.125	0.5	全国に普及させるための資料
	合計		0	2.425	2.425	1.575	1.575	8.0	

出典：JICA 調査団

(iv) 安全文化ワークショップ活動を通じた人材育成

(1) 背景

安全教育に関しては、道路交通安全について知っておくべきこと、運転技術教習プログラム、コミュニティ学習センターのモデル構築を通して行う社会学習の整備が、コミュニティ学習センターの全国ネットワーク整備とも直結している。都市部ばかりでなく地方や山岳地域に住む人々もこの恩恵を受けることができ、交通事故や死亡･負傷者の減少に役立つ交通安全教育や研修プログラムへの参加機会の創出が可能となる。

このプログラムは、人材育成のための能力向上を目的とし、運転技術や生活･福祉の質を向上させるものである。プログラムでは、地方のコミュニティや学生、危険度の高い大人と子供のグループ、そしてバス、タクシー、トラック、政府職員等の公共交通の運転者等を対象とする。

(2) プログラムの内容及び実施計画

プログラムのコンポーネントは次の通りである。

(a) 警察の協力により道路をベースとした最低限しておくべき交通ルールに焦点をおいた交通安全教育マニュアルとポケットブックの作成（口語調と文語の両方とし、草の根レベルのベトナム人まで届くようにする）

(b) 全国の経営者から草の根レベルまでを対象とした交通安全の理解のための研修プログラムを含むセミナー･ワークショップの開催。ここでは、事故多発地点や危

険回避行動を学ぶとともに、研修プログラムと運転シュミレーター等を通して、基本的な交通法規や規制、不測の危険との相互作用を考慮した潜在的な交通事故の防止のための安全な道路の利用方法に着目した研修を行う。

(c) 上記イベント時の専門家・講師の派遣

(d) 道路の法規と安全運転マナーに関する効果的な情報と資料の提供。そのためにマニュアルやポスター、チラシ、パンフレット、ビデオ等を全国的に配布する。

(e) プレゼン、および報告書、ニュースレター、ブリティン、パンフレット等の定期刊行物、ウェブサイトでの電子情報等を通じた活動結果の主要パフォーマンス指標（KPI）の作成

(3) 積算費用

安全文化ワークショップ活動を通じた人材育成の準備及び実施に係る費用は、表 3.4.14 に示すとおり、5 カ年アクションプログラムの期間で約 4.5 百万米ドルである。

表 3.4.14 安全文化ワークショップ活動を通じた人材育成に係る積算費用

単位：百万米ドル

プログラム	プログラムの内容	費目	2008	2009	2010	2011	2012	合計	備考
安全文化ワークショップ活動を通じた人材育成	交通安全教育マニュアル、ポケットブックの作成	マニュアル、ポケットブックの作成、他	0	0.25	0.25	0	0	0.5	プログラム活動に使用する資料
	交通安全の理解増進のための全国ワークショップ・セミナーの開催	ワークショップ、研修、技術協力、資料の印刷・配布	0	0.5	0.5	0.5	0.5	2	ワークショップ、研修に使用する資料
	専門家・講師の派遣、道路法規や運転マナーに関する効果的な情報・資料の提供	研修運営費用、メディア、マニュアル、ポスター、パンフレット、ビデオ等	0	0.375	0.375	0.375	0.375	1.5	全国に普及させるための資料
	活動結果に関する主要パフォーマンス指標（KPI）の設定	資料の印刷、配布	0	0.125	0.125	0.125	0.125	0.5	全国に普及させるための資料
	合計		0	1.25	1.25	1	1	4.5	

出典：JICA 調査団

(v) コミュニティネットワーク構築のためのコミュニティの関与・参加の増進

(1) 背景

ベトナムの交通安全に関するコミュニティの関与や参加の増進は、まだ比較的少ない。多くの政策決定はトップダウンでなされ、コミュニティは上部からの命令のみに従ってその政策を実行する。

コミュニティや地方政府の間のネットワークを整備することは、交通安全文化の確立に対して成功の鍵ともなっている。コミュニティの人々が、道路交通安全教育や広報活動に参加するようになると、新しいアイデアや意見をお互いに交換することを学ぶようになるであろう。これはネットワーク整備を牽引する相互方向対話の第一段階である。

このプログラムは、ベトナムのコミュニティにおけるネットワーク化のために、コミュニティの関与・参加を増進することが目的である。プログラムでは、地方のコミュニティや学生、特に国道沿道住民等の危険度の高い大人と子供のグループ、祖国戦線同の下部団体、中央・地方政府の職員、民間セクターを対象とする。

(2) プログラムの内容及び実施計画

プログラムのコンポーネントは次の通りである。

(a) コミュニティの代表を集め、交通安全に関わる問題や基本的な代替解決策について研修するためのセミナーの準備

(b) 近隣住区におけるコミュニティを如何に安全にするかという研修プログラムを含むワークショップの準備

(c) 研修プログラムは、道路利用者の理解の増進のため草の根レベルや遠隔地までをカバーする。ここでは、事故多発地点や危険回避行動を学ぶとともに、研修プログラムと運転シュミレーター等を通して、基本的な交通法規や規制、不測の危険との相互作用を考慮した潜在的な交通事故の防止のための安全な道路の利用方法に着目した研修を行う。

(d) 交通安全教育マニュアルとポケットブック、及び最低限知っておくべく交通法規に着目したポスター、チラシ、パンフレット、ビデオ等の他資料の配布

(e) 警察の協力による上記イベント時の専門家・講師の派遣

(f) プレゼン、および報告書、ニュースレター、ブリティン、パンフレット等の定期刊行物、ウェブサイトでの電子情報等を通じた活動結果の主要パフォーマンス指標（KPI）の作成

(3) 積算費用

コミュニティネットワーク構築のためのコミュニティの関与・参加の増進の準備及び実施に係る費用は、表 3.4.15 に示す通り、5 カ年アクションプログラムの期間で約 3.6 百万米ドルである。

表 3.4.15 コミュニティネットワーク構築のためのコミュニティの関与・参加の増進に係る積算費用

単位：百万米ドル

プログラム	プログラムの内容	費目	2008	2009	2010	2011	2012	合計	備考
コミュニティネットワーク構築のためのコミュニティの関与・参加の増進	交通安全の問題と基本代替案について、コミュニティからの参加によるセミナーの開催	資料準備、運営費用、他	0	0.24	0.35	0.28	0	0.87	イベント時に発生
	近隣住区におけるコミュニティの安全向上のための研修プログラムを含むワークショップの開催	ワークショップ、研修、技術移転、資料の印刷、配布	0	0.125	0.31	0.31	0.125	0.87	イベント時に発生。ワークショップ・研修用用資料
	警察との協力によるイベント時の専門家・講師の派遣	運営費用	0	0.25	0.36	0.25	0	0.86	専門家とその他支援に対する運営費用
	交通安全教育マニュアル、ポケットブック、他資料の配布	マニュアル、ポケットブック、ポスター、パンフレット、ビデオ等	0	0.125	0.125	0.125	0.125	0.50	全国に普及させるための資料
	活動結果に関する主要パフォーマンス指標（KPI）の設定	資料の印刷、配布	0	0.125	0.125	0.125	0.125	0.50	全国に普及させるための資料
	合計		0	0.865	1.27	1.09	0.375	3.6	

出典：JICA 調査団

(vi) コミュニティの安全性と安全な道路利用の優先に対する合意形成と信頼構築

(1) 背景

ベトナムの道路交通事故状況はより深刻になりつつある。異なるタイプの衝突や被害を伴う交通事故が顕著に増加しているが、これらは正確には把握されていない。

したがって、ある期間内での事故件数の減少によるコミュニティでの安全な道路利用を図ることに関して、政府はコミュニティ内での信頼構築に注意を向けることが重要である。

安全なコミュニティや安全な道路利用の課題を優先させることは、交通安全アクションプログラムの実施における核となるもので、これにより政府は信頼を回復し、コミュニティからの良好な協力を得ることができる。

したがって、この目的は、安全なコミュニティと安全な道路利用に関してコミュニティの住民の信頼を構築することである。これにより、交通安全に関する市民の認識と、ベトナムのコミュニティにおける生活･福祉の質の構築に向けた政府の努力に対する市民の理解を増進する。

プログラムでは、地方のコミュニティや学生、特に国道沿道住民等の危険度の高い大人と子供のグループ、祖国戦線同の下部団体、中央･地方政府の職員、民間セクターを対象とする。

(2) プログラムの内容及び実施計画

プログラムのコンポーネントは次の通りである。

(a) 交通安全に関するエピソードについての調査の実施

(b) エピソードの原稿とメッセージの作成とメディアの選定

(c) 地元のボランティアに対する研修プログラムを含むワークショップの準備。内容は歩行者に対する安全で正しい道路の横断のための誘導方法である。

(d) 若年のオートバイ運転者に対する研修プログラムを含むワークショップの準備。内容は、コミュニティにふさわしい安全なオートバイの乗車方法

(e) 研修プログラムは、道路利用者の理解の増進のため草の根レベルや遠隔地までをカバーする。ここでは、危険回避行動を学ぶとともに、研修プログラムと運転シュミレーター等を通して、基本的な交通法規や規制、不測の危険との相互作用を考慮した潜在的な交通事故の防止のための安全な道路の利用方法に着目した研修を行う。

(f) バス運転手に対する研修プログラムを含むワークショップの準備。内容は、コミュニティでの運転環境に即した規律正しい安全な運転である。

(g) 交通安全教育マニュアルとポケットブック、及び最低限知っておくべく交通法規に着目したポスター、チラシ、パンフレット、ビデオ等の他資料の配布

(h) 警察の協力による上記イベント時の専門家･講師の派遣

(i) プレゼン、および報告書、ニュースレター、ブリティン、パンフレット等の定期刊行物、ウェブサイトでの電子情報等を通じた活動結果の主要パフォーマンス指標（KPI）の作成

(3) 積算費用

コミュニティの安全性と安全な道路利用の優先に対する合意形成と信頼構築の準備及び実施のための費用は、表 3.4.16 に示す通り、5 カ年アクションプログラムの期間で約 4.5 百万米ドルである。

表 3.4.16 コミュニティの安全性と安全な道路利用の優先に対する合意形成と信頼構築に係る積算費用

単位：百万米ドル

プログラム	プログラムの内容	費目	2008	2009	2010	2011	2012	合計	備考
コミュニティの安全性と安全な道路利用の優先に対する合意形成と信頼構築	交通安全エピソードに関する調査の実施エピソードに関する原稿とメッセージの作成とメディアの選択	運営費用、資料の印刷、メディア費用	0	0.3	0.8	0	0	1.1	イベント時に発生
	現地ボランティアに対する研修プログラムを含むワークショップ（安全で正しいな横断歩行者の誘導）	ワークショップ、研修、技術移転、資料の印刷、配布	0	0	0.9	0	0	0.9	イベント時に発生。ワークショップ・研修用資料
	若年のオートバイ利用者に対する研修プログラムを含むワークショップ（コミュニティの交通状況に即した安全な運転の方法）	ワークショップ、研修、技術移転、資料の印刷、配布	0	0	0.4	0.6	0	1	専門家とその他支援に対する運営費用
	バス運転者に対する研修プログラムを含むワークショップ（コミュニティの交通状況に即した安全な運転の方法）	ワークショップ、研修、技術移転、資料の印刷、配布 マニュアル、ポケットブック、ポスター、パンフレット、ビデオ等	0	0	0.1	0.45	0.45	1	イベント時に発生 ワークショップ・研修用資料 専門家とその他支援に対する運営費用
	警察との協力によるイベント時の専門家・講師の派遣								
	交通安全教育マニュアル、ポケットブック、他資料の配布								
	活動結果に関する主要パフォーマンス指標（KPI）の設定	資料の印刷、配布	0	0.125	0.125	0.125	0.125	0.5	全国に普及させるための資料
	合計		0	0.425	2.325	1.175	0.575	4.5	

出典：JICA 調査団

(vi) 情報の普及と通信による交通安全基準の改善

(1) 背景

ベトナムの人々にどのレベルが憂慮すべきかを理解してもらうために、安全基準を対象グループの全てに周知させるためには、大量の情報の配信と通信を必要とする。学校やコミュニティにおける交通安全教育のための資料は、急速なモータリゼーションと交通混雑、そして交通事故の負の効果とは対照的に、時代遅れで不適切で一貫性を欠いている。

したがって、この目的はベトナム国民の生活と福祉の質のためにコミュニティにおける安全基準を改善することにある。プログラムの対象は、地方のコミュニティや学生等の

危険度の高い大人と子供のグループ、祖国戦線同の下部団体、中央･地方政府の職員を対象とする。

(2) プログラムの内容及び実施計画

プログラムのコンポーネントは次の通りである。

(a) ボランティアベースの運営により、交通情報や道路交通事故情報に関する無料ホットラインを小さなブースあるいはオフィスに設置する。

(b) ボランティアベースの運営により、リアルタイムの交通情報や道路交通事故情報を市民から電話で受けたり、それをまとめたものを定期的に 5-10 分の情報としてラジオ局から発信する体制を確立する。

(c) コミュニティ･キャンパスに着目した広報活動や啓蒙活動。これは、日々の移動やコミュニティのライフスタイルに影響を与えた自動車社会への変化について意思の疎通を図り、コミュニティ学習センターや大学キャンパスを拠点として活用して如何にこの変化に対応していくかについて議論するものである。

(d) 道路交通事故やコミュニティの安全面の問題（および対策案）を題材とするエッセイやスローガン、絵画のコンテストプロジェクトを開催する。これらの活動は、現地のテレビ、新聞、ラジオ、街頭放送、インターネットやチラシ等のメディアとも協力して、学校生徒や大学生、一般市民を対象に行う。

(e) 地方政府あるいはコミュニティ学習センターや鉄道駅、バスターミナル、郵便局、学校や大学等の公共施設の中に苦情電話センターとコメントボックスを設置する。

(f) プレゼン、および報告書、ニュースレター、ブリティン、パンフレット等の定期刊行物、ウェブサイトでの電子情報等を通じた活動結果の主要パフォーマンス指標（KPI）の作成

(3) 積算費用

情報の普及と通信による交通安全基準の改善に係る費用は表 3.4.17 に示す通り、5 カ年アクションプログラムの期間で約 USD4.5 百万米ドルである。

表 3.4.17 情報の普及と通信による交通安全基準の改善に係る積算費用

単位：百万米ドル

プログラム	プログラムの内容	費目	2008	2009	2010	2011	2012	合計	備考
情報の普及と通信による交通安全基準の改善	ボランティア運営にる交通情報や道路交通事故情報に関する無料ホットラインの設置	運営費用、スタッフ、電話回線	0	0	0.3	0.5	0.2	1	設置時の費用
	ラジオを利用したボランティア運営によるリアルタイム交通情報や道路交通事故情報の電話での受付と定期的な情報発信体制	運営費用、スタッフ、電話回線、ラジオ放送料、資料の印刷、配布	0	0	0	0.55	0.45	1	設置時の費用、運営用の資料
	コミュニティやキャンパスに着目した交通状況の変化に関する広報活動や啓蒙活動	運営費用、技術協力、交通安全冊子、ﾁﾗｼ、ｽﾃｯｶｰ、他資料の印刷、配布	0	0	0	0.4	0.4	0.8	専門家とその他支援に対する運営費用
	道路交通事故やコミュニティの安全面の問題（および対策案）を題材とするエッセイやスローガン、絵画のコンテストの開催 警察との協力によるｲﾍﾞﾝﾄ時の専門家・講師の派遣、資料の印刷、配布、ビデオ作成 地方政府あるいは公共施設への苦情電話センターとｺﾒﾝﾄﾎﾞｯｸｽの設置	実施計画、ﾒﾃﾞｨｱ（ﾃﾚﾋﾞ、新聞、ﾗｼﾞｵ、街頭放送、ｲﾝﾀｰﾈｯﾄ、ﾁﾗｼ） 警察との協力によるｲﾍﾞﾝﾄ時の専門家・講師の派遣 資料の印刷、配布、ﾋﾞﾃﾞｵ 苦情電話ｾﾝﾀｰ、ｺﾒﾝﾄﾎﾞｯｸｽ、電話回線	0	0	0.2	0.6	0.4	1.2	ｲﾍﾞﾝﾄ時に発生 運営に必要な資料 専門家とその他支援に対する運営費用
	活動結果に関する主要パフォーマンス指標（KPI）の設定	資料の印刷、配布	0	0.125	0.125	0.125	0.125	0.5	全国に普及させるための資料
	合計		0	0.125	0.625	2.175	1.575	4.5	

出典：JICA 調査団

(vii) 交通安全活動におけるステークホルダー間の連携と調整能力の強化

(1) 背景

交通安全啓発活動には、都市部から地方部まで異なる社会状況のなかで様々なコミュニティや機関が関わってくる。活動を効果的なものとするために、ステークホルダー間の連携や調整が不可欠であるが、現状は活動が重複していたり、責任分担が不明確であったり、連携や調整が機能的に働いていない。

交通安全文化構築活動は、人々の交通習慣を変える取組みであり、様々な啓発活動の相互の連携と一貫性が重要である。そして、その活動を交通安全政策の一つの重要な柱として全国規模で実施していくためには、中央政府と地方政府との連携、政策決定者と活動の主体となる青年団等ボランティア団体、NPO や NGO、学校・大学等教育機関、住民組織との連携が必要である。さらには、自動車会社、保険会社等民間組織において、企業の社会的責任などを明確にするとともに、交通安全活動への積極的な参加が求められる。また、新聞、テレビなどのマスメディアの役割も重要である。

本プログラムは、交通安全文化構築活動をより効果的なものとするために、関連する多くのステークホルダーの参加促進と連携を強化することを目的としたものである。

(2) プログラムの内容及び実施計画

本プログラムには以下の活動を含むものとする。

(a) 「交通安全ファミリー・ラリー」など家族をベースとした活動の推進。都市間幹線国道など交通事故が多発している地域を中心として、危険行動や安全行動をテーマとして家族が参加できるパレードや集会などを通じて、交通安全知識や意識の向上を図る。公安省、運輸交通省、民間組織との連携が想定される。

(b) 「あなたは模範運転手」キャンペーン活動。公共交通事業者や民間企業などを対象として、安全運転技術の指導啓蒙を行い、職業ドライバーとして或いは自動車産業に携わる者としての社会的倫理感や責任感を養うことを目的とした活動。講習教材の作成、インストラクターの派遣などが含まれる。

(c) 「交通安全文化フェアー」の開催。様々な交通安全啓発活動を実施し、官民の出来るだけ多くのステークホルダーの参加を促す。テレビ、新聞、ラジオ、インターネットなどのマスメディア、ポスター、横断幕を使った広報、キャンペーン活動を展開するとともに、意見交換会などフェイス・ツー・フェイス・コミュニケーションを推進するなど、大規模な社会活動を展開することにより、国民の交通安全に対する意識改革を図る。

(d) 「交通安全フォーラム」の開催。交通安全行政に携わる政府関係者、研究者、学識経験者、外国人専門家などを招待し、交通安全問題、交通安全文化の構築などをテーマとして討論する。また、若者の交通事故や無謀運転が顕在化している中で、討論に学生など若者の参加を求めることも重要である。この活動は、大学などの教育機関やマスメディアとの連携で実施する。

(e) 上記活動に必要な印刷物等の作成

(f) 上記活動に係る事前広報。各活動の実施計画を 3-6 ヶ月前から広報することにより、活動の効果を高めるとともに、国民一般の交通安全意識の向上に資する。

(g) 交通安全に係る様々なデータや情報が、全国レベルから地域・地方レベルまでスムーズ行きわたる仕組みを構築する。そのために、各種メディア、青年団などのボランティア組織との連携を図る。

(h) 様々の交通安全文化活動についてモニタリング・評価を実施する。予め設定された主要パフォーマンス指標（KPI）に基づいてその効果を評価し、パンフレットやニュースレター等の印刷物や新聞やインターネットなどのメディアを通じて公表する。

(3) 積算費用

このステークホルダー間の連携促進プログラムに係る費用は、表 3.4.18 に示すとおり、5 カ年アクションプラグラムの期間で約 3.5 百万米ドルである。

表 3.4.18 交通安全活動におけるステークホルダー間の連携と調整能力強化プログラム費用積算

単位:百万米ドル

プログラム	プログラムの内容	費目	2008	2009	2010	2011	2012	合計	備考
交通安全活動におけるステークホルダー間の連携と調整能力の強化	「交通安全ファミリー・ラリー」など家族をベースとした活動の推進	実施費用、運営費用、スタッフ、広報	0	0	0.225	0.425	0	0.65	イベント時に発生(民間スポンサーの募集)
	「あなたは模範運転手」キャンペーン活動	ワークショップの運営費用、スタッフ、資料の印刷、配布	0	0	0	0.65	0	0.65	専門家用、ワークショップ開催費用、運営に必要な資料
	「交通安全文化フェアー」の開催	運営費用、技術協力、広報、資料の印刷、配布、交通安全冊子、チラシ、ステッカー	0	0	0	0.225	0.725	0.95	イベント時に発生(民間スポンサーの募集)、イベントの運営費用、資料の印刷、配布
	「交通安全フォーラム」の開催 警察との協力によるイベント時の専門家・講師の派遣、資料の印刷、配布、ビデオ作成 情報の提供とメディアと祖国解放戦線同盟との連携	実施計画、技術移転、イベント時の専門家・講師の派遣資料の印刷、配布、ビデオメディア(テレビ、新聞、ラジオ、街頭放送、インターネット、チラシ)	0	0	0	0.225	0.525	0.75	イベント時に発生 (民間スポンサーの募集) 運営に必要な資料 専門家とその他支援に対する運営費用
	活動結果に関する主要パフォーマンス指標(KPI)の設定	資料の印刷、配布	0	0	0.166	0.166	0.168	0.5	全国に普及させるための資料
	合計		0	0	0.391	1.691	1.418	3.5	

出典:JICA 調査団

(vii) 活動のモニタリング、評価システムの開発

この 5 カ年アクションプログラムにおいて、計画された全ての活動をモニタリングし、その評価結果(主要業績評価指標と主要成功指標)及び進捗状況を報告するシステムを開発する。評価結果を定期的に公表し活動内容の見直しを行うほか、参加者のモチベーションを高める有効な手段の一つとして活用を図る。

このモニタリング、評価及びレポートシステムのための費用は、前段で述べてきた 5 カ年アクションプログラムのそれぞれの実施プログラムの中に既に含まれており、合計でおよそ 4 百万米ドルが見積もられている。業績指標の確立及びその指標の適用により、活動の進捗を客観的に把握し、実施プロセスが機能しているか否かをモニタリングすることが可能になる。

4) 交通安全教育及び交通安全文化構築プログラムの実施戦略

学校における交通安全教育と社会における交通安全文化活動とが連携し実施されることにより、人々の交通行動が大幅に改善されることが期待される。しかしながら、これらの活動を全国的に展開していくためには多くの財源を必要としており、限られた政府財源のもとでは、緊急的且つスムーズな実施が難しい状況にある。交通事故の状況が益々深刻化するなかで、人々の行動習慣の変更は緊急な問題であることから、政府予算だけでなく、民間資金の活用、ODA など政府開発援助資金の活用を積極的に図るべきである。

また、中央政府レベルから地域、地方レベルまでの関係機関が交通安全対策の実施に強い指導力を発揮することにより、共通の目標に向けた効果的な取組みが行われ、引いては、国

民の交通安全意識の向上に繋がるものと期待される。

特に、学校における安全教育や様々な社会交通安全教育（例えば、コミュニティの交通安全、歩行者の安全、マナーある運転、ヘルメット着用、適正な免許取得、飲酒運転の回避など）は、安全な交通行動の基本であり、関係機関の多様な交通安全対策にも有効な取組みとなる。そして、その結果、生徒や学生、或いはコミュニティの安全に寄与する相互依存的な関係にある重要なテーマでもある。

オートバイを中心とした交通事故の現状に対処するために、道路利用者やモータサイクル利用者の行動特性についての調査が重要である。科学的な分析に基づく効果的な活動計画を策定していくために専門的機関の設置も望まれる。

交通安全対策に関する各種のデータや情報の公開も、効果的な活動プログラムを策定するために重要なものの一つである。交通規則に関する広報、危険な交通行動、無謀な運転行動、ヘルメット未着用や飲酒運転の危険性をより具体的に広報することなど、少なからず人々の行動変化に影響を与えるものである。情報の提供には、パンフレット、ブックレット、ステッカー、動画によるプレゼンなど様々な手段があるが、学校や図書館、大学、公民館、さらには自動車販売店など、情報の提供場所に応じた媒体が適切に選択されるべきである。特に、交通安全文化の構築に際しては、テレビ、ラジオ、新聞、インターネットなどマスメディアによる啓発活動が効果的である。

最後に、活動の実施前後の主要パフォーマンス指標（KPI）と主要成功指標（KSI）を用いたモニタリング及び評価システムを構築する。適切な指標に基づいて活動を評価することにより、効果の発現レベルをモニタリングすることが可能になる。

5) 実施及び投資計画

交通安全教育及び交通安全文化構築のために必要とされる予算は、表 3.4.19 に示す通り、5 カ年アクションプログラムの期間中で約 49 百万米ドルである。

全ての必要な予算は、組織の予算のみで賄うことにとらわれず、場合によっては ODA 機関のローンを活用することも念頭に置いておくべきである。

表 3.4.19　交通安全教育及び交通安全文化構築における 5 カ年アクションプログラムの総投資額

単位：百万米ドル

プログラム	2008	2009	2010	2011	2012	合計
学校カリキュラムにおける交通安全教育計画		0.3	1.8	4.6	5.4	12.2
交通安全文化構築計画		7.2	10.4	10.8	8.4	36.8
必要総額	-	**7.5**	**12.2**	**15.4**	**13.8**	**49.0**

出典：JICA 調査団

3.5 救急医療整備計画

1) 実施及び投資計画

救急医療分野における実施ならびに投資計画に沿って、実施と投資計画を表3.5.1に提示する。

1) 準備段階　　2009年1月～6月

2) 実施段階　　2009年7月～2012年10月

3) 最終評価段階　2012年11月

表 3.5.1　救急医療セクターにおける実施及び投資計画

戦略	プログラムコンポーネント	費用 (x 1000 米ドル)				
		2009	2010	2011	2012	合計
交通事故傷病者に対するプレホスピタルケアの質の向上	1) 交通事故傷病者の救出救助の能力を改善する GPS システムの試行		100.00	100.00	100.00	300.00
	2) コミュニティ救護施設における応急手当の質の向上	2,021.00	2,021.00	2,021.00	987.00	7,050.00
	3) 交通事故傷病者への応急手当のコミュニティ教育（各コミューン１回の教育コース開催、計 11,500 コース）	3,100.00	3,150.00	3,150.00	2,100.00	11,500.00
	4) ９つの地方の１１５システムの改善に向けた指導者教育	10.80	8.10	8.10	5.40	32.40
	5) １１５救急車システムの整備に関わる教育研修	21.60	21.60	21.60	10.80	75.60
	6) 民間も交えた救急搬送についてのワークショップの開催	6.00	6.00	6.00	3.00	21.00
	7) 交通事故防止のワークショップ（１地域で３コース開催、５００地域）	300.00	400.00	400.00	400.00	1,500.00
	8) 地域病院におけるリハビリ対応能力の拡充	1,236.00	2,436.00	1,236.00	1,236.00	6,144.00
	9) 省病院におけるリハビリ対応能力の拡充	396.00	396.00	396.00	462.00	1,650.00
	10) 交通事故傷病者に対するコミューンでのリハビリ（対象コミューンは 10,000）	3,000.00	2,000.00	3,000.00	2,000.00	10,000.00
小計 1		10,091.40	10,538.70	10,338.70	7,304.20	38,273.00
大事故に対する対応能力の向上	1) 大事故時の支援グループに対する教育訓練	63.00	63.00	63.00	31.50	220.50
	2) 大事故時の医療システムの教育訓練	81.00	81.00	81.00	40.50	283.50
	3) 大事故想定の災害医療想定訓練（各省で１回、６３省）	108.00	108.00	108.00	54.00	378.00
小計 2		252.00	252.00	252.00	126.00	882.00
救急医療資源整備計画	1) 医学校における交通事故傷病者に対する救急医療の教育カリキュラム	20.00	10.00	6.00	0.00	36.00
	2) 医療従事者のための研修センター	40.00	40.00	40.00	0.00	120.00
	3) コミューンの救護施設、保健所のスタッフ充実	0.00	75.00	75.00	75.00	225.00
	4) 地域病院の医療機器、薬品の購入	5,000.00	10,000.00	5,000.00	5,000.00	25,000.00
	5) 病院救急車の購入	5,000.00	10,000.00	5,000.00	5,000.00	25,000.00
	6) １１５救急センターの救急車購入	2,500.00	2,500.00	2,500.00	1,950.00	9,450.00
	7) 大事故に備えて必要な省病院での医療機器の購入	1,000.00	1,000.00	1,000.00	1,000.00	4,000.00
	8) 救急医療チームリーダーのための指導者教育	0.00	5.60	5.60	5.60	16.80
	9) ３つのパイロット地域における定期的な監督指導	28.64	28.64	28.64	28.64	114.56
	10) ３つのパイロット地域における中間評価	0.00	14.10	0.00	0.00	14.10
	11) このプロジェクトの援助と結果についての評価	0.00	40.00	0.00	40.00	80.00
	12) プロジェクトの最終評価	0.00	0.00	0.00	14.10	14.10
	13) 技術的支援と評価	0.00	20.00	20.00	20.00	60.00
	14) 海外研修	160.00	0.00	160.00	0.00	320.00
	15) プロジェクト事務管理費用	75.00	75.00	75.00	75.80	300.80
小計 3		13,823.64	23,808.34	13,910.24	13,209.14	64,751.36
5 カ年合計		24,167.04	34,599.04	24,500.94	20,639.34	103,906.36

出典：JICA 調査団

4 交通安全に係る制度

4.1 制度改善計画の概要

提案した制度改善プログラムとその 5 カ年アクションプログラムでの優先課題を表 4.1.1 に示す。

表 4.1.1 制度改善の 5 カ年アクションプログラムの概要

開発プログラム		5 カ年計画の目標	優先実施項目
組織の改良	国家交通安全局	❑ 新制度計画の承認 ❑ 暫定的な組織の設立と必要な活動の実施[1]	• 改革案の作成 • 関連省庁との調整 • 暫定組織の人材育成
	国家交通安全センター	❑ 設立計画の承認 ❑ 暫定的な組織の設立と必要な活動の実施[1]	• 実施可能性調査 • コーディネーションとコンセンサスの構築 • 実施中の事業のモニタリングと評価 • 人材育成[2]
	国家交通安全有識者会議	❑ 有識者会議の設立 ❑ 正式な活動の開始	• 運営規則･ガイドライン作成 • 事務局設立 • メンバーとリーダーの選任 • 定例会議の運営
	国家交通安全基金	❑ 基金の設立 ❑ 正式運営開始	• 実施可能性調査 • 民間セクターや NGO との連携 • 有識者会議への報告 • オフィス設立とメンバー募集などの準備作業
法律･制度	交通安全基本法	❑ 交通安全計画の策定と新基礎資金の設立を含む、新しい法律の承認	• 法律（案）準備 • コーディネーションとコンセンサスの構築 • 国会への提出

注釈: [1] 暫定的な組織による主要機関は、進行中のVRSPとJBIC交通安全プロジェクトの一部を担うかそこと調整する。

出典: JICA 調査団

4.2 国家交通安全局

国家交通安全局の主な任務は、(1) 交通安全マスタープランとアクションプログラムの策定、(2) 民間セクターとコミュニティによる交通安全活動の促進、(3) 各交通安全委員会のサポートと活動支援、その他に現在の国家交通安全委員会事務局と交通安全 PMU の任務とする。新しい組織の最初の任務は本 JICA 調査と同じように交通安全のマスタープランとアクションプログラムを策定すること。国家交通安全局は 5 年から 10 年毎に次の国家交通安全計画の準備することが期待される。任務(2)と(3)もマスタープランとアクションプログラムが承認された後に直ちに取りかかるべきである。地域の状況に応じた交通安全計画を策定するために地方政府の能力の向上は特に緊急性を要する。

現在のところ限定的に実施されている民間セクターとコミュニティの交通安全活動を促進するため、ベトナム政府は、「交通安全文化」と「交通事故のない思いやりのある交通社会」を構築するという理念を達成するために、より強いリーダーシップを取って、明確なメッセージを発信するべきである。コミュニティ活動が促進されるための交通安全月間を提案する。提案された新しい組織がコミュニティの交通安全活動を促進するように、交通安全基金、交通安全有識者会議、および地方政府組織は、より重要な役割を果たすべきである。 しかしながら、組織のリソースが不足しているため、提案された国家交通安全局は国全体で交通安全活動を促進す

るために省政府と連携して幅広い役割を担うべきである。

マスタープランでは、国家交通安全有識者会議は設立後、適切な財源と人材と共に 2015 年に本格運営される。それまでに、調整メカニズム、データや情報の共有、総合的な交通安全施策の構築といった新しい組織の役割は、関係省庁と確認されるべきである。同時に、準備作業は有識者会議、交通安全基金、交通安全センターなどの新しい組織設立のために行われる。一方で、実施中の VRSP と JICA の交通安全プロジェクトは人材育成と新組織整備の重要な機会となる。従って、アクションプログラムにおいて以下の目標が提案される。

(1) 暫定組織の設立
(2) 実際にプロジェクトの実施を通じて能力向上を図るために VRSP と JICA の交通安全プロジェクトのレビュー
(3) 新しい暫定組織のための法手続の準備

当初 5 カ年の主な活動を表 4.2.1 に示す。

表 4.2.1 国家交通安全局の整備のための 5 カ年アクションプログラム

主な活動	年					考慮すべき事項
	08	09	10	11	12	
国家交通安全委員会強化のための法律書類の準備	■	■				- 国家交通安全委員会の全体構想 - ローリングプランの整備
コンセンサス構築と認可手続き			■	■		- 法案のレビュー
フルスケール制度のための準備					■	
暫定組織の設立	■					
運用開始		■	■	■	■	
人材育成		■	■	■	■	- VRSP と JICA プロジェクトにて
有識者会議と交通安全基金のための準備委員会の設立	■					

出典: JICA 調査団

4.3 国家交通安全センター

国家交通安全センターが行政組織になる間、国家交通安全委員会は、科学的な調査の実施、新しい交通安全政策の構築のための研究･分析を通じて、必要なデータと情報を提供する事が求められる。そのための 3 つの主な活動を提案する。

(1) 交通安全施策のための研究開発、モニタリング、評価
(2) 提案した総合交通安全データベースの整備と運用
(3) 交通安全計画と実施のための人材育成

国家交通安全委員会は以下の目標を定める。

(1) センター設立における実行可能性調査の実施、データや情報共有のために関係省庁間でのコンセンサスの構築
(2) 実施中の交通安全プロジェクトのための暫定組織の設置
(3) 5 カ年計画に必要なデータと情報の収集

表 4.3.1 に 5 カ年アクションプログラム期間の主な活動を示す。

表 4.3.1 国家交通安全センター整備のための 5 カ年アクションプログラム

主な活動	年					考慮すべき事項
	08	09	10	11	12	
センター設立のための実現可能性調査の実施	■	■				- 運営上の規則と財務的目処 - 他の研究所との調整
交通安全データベースソフトウェアの設計と整備		■	■			- 交通データ、事故データ、インベントリーデータなど - 運転者と車両の情報
データベースのためのデータと情報の収集			■	■	■	- 運転者と車両情報、社会経済情報の他、入手可能なデータ
暫定組織の設立	■					- 既存の組織とスタッフを基に設立
実施中のプロジェクト評価のための情報とデータの収集		■	■	■	■	- VRSP と JICA プロジェクトにて
実施中プロジェクトのモニタリングと評価		■	■	■	■	- VRSP と JICA プロジェクトにて
暫定組織の人材育成		■	■	■	■	- VRSP と JICA プロジェクトにて
人材育成計画の準備		■				- 指導者トレーニング
人材育成プロジェクトの実施		■	■	■	■	- 教育機関との連携

出典: JICA 調査団

4.4 国家交通安全有識者会議

国家交通安全有識者会議の目的は政府機関と民間機関の間の接点を提供すること。そして、交通安全活動へ民間企業や NGO の参加は特に交通安全教育と啓蒙活動の普及においてその質を向上させる。有識者会議は政府と民間セクターの両メンバーで組織される。交通安全対策がより効果的で魅力的になるために、会議では民間セクターから国家交通安全委員会へのいかなる要求やアドバイスも伝える責任がある。

有識者会議は政府と民間背歌一の間の協力母体として交通安全文化構築において重要や役割が期待される。表 4.4.1 は有識者会議の 5 カ年アクションプログラムの主な活動を示す。

表 4.4.1　国家交通安全有識者会議の 5 カ年アクションプログラム

主な活動	年					考慮すべき事項
	08	09	10	11	12	
会議規定の準備とコンセンサス構築	▬					- 基金の役割 - 会議の地位と権限
規則とガイドラインの運用準備	▬					- 会員資格など - 年次報告書
事務局の設立		▬				- 国家交通安全局内
メンバーと議長の選出		▬				- 政府、NGO、民間セクター、国際機関から選出
年次アクションプログラムの準備		▬	▬	▬	▬	
仮運用			▬	▬	▬	- 定例会議

出典: JICA 調査団

4.5　国家交通安全基金

国家交通安全基金は、交通安全意識を向上させる継続的な普及活動と、NGO、民間会社、コミュニティでの交通安全活動の参加を促進するための持続的な財源の確保を目的としている。ベトナム国内の組織･企業だけではなく、外国の組織･企業も基金に含まれることが想定される。国際的な自動車メーカーなどの外国企業は交通安全キャンペーンや活動を行う際の広範囲な経験とノウハウを持っている。そのうえ、彼らは他国からの資金を基に様々な形で重要な役割を担う。一方で、自動車社会の構築をリードする自動車産業は、企業の社会責任(CSR)の概念で、より望ましい交通社会の実現に向けて社会的責任を果たす考えを持っている。

基金は他国の交通安全分野において一般的な制度の１つである。様々な形の交通安全基金が国レベルから地方レベルまで、研究活動から啓蒙活動まで展開されている。ベトナムでは、交通安全キャンペーンやその他化活動を提供、支援している NGO がいる。提案した基金は全国的な活動を促進するものとするので、それに従って、それを運営可能にする十分な基金を必要とする。そのため多くの組織を招く必要があり、特に自動車メーカーやその関連企業が挙げられる。基金をこれらの会社が CSR の観点から奨励することとは別に、この分野をより魅力的にするように社会的貢献のための税額控除など、彼らの貢献にいくつかのインセンティブを提供するのがよい。提案した国家交通安全有識者会議は、より望ましい環境を準備して、基金による交通安全活動への参加を促す責任を果たすべきである。

5 カ年アクションプログラムの期間中、国家交通安全基金の整備プログラムは、交通安全文化構築プログラムのための基金を保証するために基金を設立して、できるだけ早くそれを本格的に運営する事を目的とする。アクションプログラムの主な活動を表4.5.1に示す。法的手続きは2010 年までに完了させるべきで、そこから活動の広がりに従って組織を徐々に増強させる。

表 4.5.1 国家交通安全基金の 5 カ年アクションプログラム

主な活動	年					考慮すべき事項
	08	09	10	11	12	
基金設立の実現可能性調査	▬	▬				- 法人格、税制上の優遇措置 - 基金運用
基金の条項準備		▬				- 国家交通安全局と有識者会議の連携
基金の運用･登録の準備		▬				- コンプライアンス - 検査制度
事務局設立		▬				-
年次活動計画とスケジュールの準備		▬	▬	▬	▬	- 交通安全文化活動 - 国家交通安全キャンペーン
運営開始			▬	▬	▬	

出典: JICA 調査団

4.6 持続的な交通安全政策のための法制度の整備

マスタープランで議論された交通安全の社会的意識の欠如と道路機能の不足を含む複雑な交通事故を排除するためには、総合的なアプローチと地道な取り組みが最も重要な戦略となる。持続性を確保するために、マスタープランで提案した新しい組織と制度をカバーする交通安全政策法のような総合的な制度インフラの設立が必要である。政策の法律は国家交通安全委員会と省の交通安全委員会の役割、交通安全計画（マスタープランとアクションプログラム）の政策ガイドラインをカバーすべきである。この法律の下、国家交通安全局、国家交通安全有識者会議、交通安全基金の実施規則は明確に定義するべきである。

交通安全計画作成のため、法律は国家交通安全委員会によって準備される交通安全マスタープランと交通安全基本計画(5 年計画)の位置づけ、および省/市政府によって作成された交通安全計画の位置づけを明確にするべきである。この調査では、全国交通安全基本計画を策定することを目的としており、この基本計画に基づいて、各省･市政府はそれぞれの交通安全計画を開発するものとする。

アクションプログラムの目標は、本章で提案した制度改善策を法制度化することである。交通安全政策法は絶対に必要となるのではなく、提案した制度的改善が法制度化されて、道路交通法などの他の法令に組み込まれる可能性も考えられる。

4.7 制度改革のための費用見積と投資計画

表 4.7.1 は本章で述べた制度改革の投資費用の見積もりとスケジュールである。5 カ年アクションプログラムの期間内で、総額 1,737 万米ドルとなる。

表 4.7.1　組織改革のための全体投資計画 (5 カ年)

単位:100 万米ドル

プログラム	項目	費用	投資計画					備考
			08	09	10	11	12	
国家交通安全局	法制度化	0.06	0.03	0.03	-	-	-	コンサルタント料
	事務所設備	4.50	-	-	-	-	4.50	
	設備	0.15	-	-	-	-	0.15	
	人材育成	0.20	-	0.05	0.05	0.05	0.05	トレーニング
	合計	4.91	0.03	0.08	0.05	0.05	4.70	
国家交通安全センター	実行可能性検討	0.06	0.03	0.03	-	-	-	コンサルタント料
	事務所設備	9.00	-	-	-	4.50	4.50	
	設備	1.00	-	-	-	0.50	0.50	
	ソフトウェア	0.12	-	0.06	0.06	-	-	コンサルタント料
	人材育成	0.32	-	0.08	0.08	0.08	0.08	トレーニング
	合計	10.50	0.03	0.17	0.14	5.08	5.08	
国家交通安全有識者会議	法制度化	0.03	0.03	-	-	-	-	コンサルタント料
	合計	0.03	0.03	-	-	-	-	
国家交通安全基金	実行可能性検討	0.10	0.05	0.05	-	-	-	コンサルタント料
	事務所設備	1.80	-	1.80	-	-	-	
	人材育成	0.05	-	0.05	-	-	-	トレーニング
	合計	1.94	0.05	1.90	-	-	-	
	総額	17.37	0.14	2.15	0.19	5.13	9.78	

出典: JICA 調査団

5　経済評価と実施計画

本章では、各セクターの提案の経済妥当性を評価し、5 カ年アクションプログラム全体の投資財源と実施計画をまとめる。

5.1　5 カ年アクションプログラム全体の経済評価

1) 5 カ年アクションプログラムの費用の推計

5 カ年アクションプログラムの総費用は、13 億 2000 万米ドル (21 兆 7740 億ベトナムドン) である。 表 5.1.1 に実施年ごとの概算総費用を示す。提案したアクションプログラムの総費用を基に、考慮すべき点を以下に示す。

- ベトナム政府は、2008 年 3 月 4 日付けで、予算 6 兆 9530 億ドンの政府決定 259/QDD-TTg を国家交通の秩序と安全を確保するために承認した。この政府決定とアクションプログラムの間の費用の非常に大きな食い違いは、実施時期と適用範囲が大きく異なるためである。
- アクションプログラムの総費用は 2007 年の GDP の約 1.66%で、交通事故全体の経済損失 (GDP の約 2.8%) より低い。

表 5.1.1 プログラム毎の 5 カ年アクションプログラムの概算費用

単位: (100 万米ドル)

	交通安全プログラム	年次投資計画					合計
		1	2	3	4	5	
道路インフラ	1) ブラックスポット改善	8.3	7.9	10.9	13.1	12	52.0
	2) 交通安全監査制度改善	0.3	0.7	0.6	0.5	0.4	2.5
	3) 交通安全回廊整備	0.7	30.4	50.1	50	50	181.2
	4) 道路交通安全施設改善	39.6	77	92.2	91.9	91.9	392.6
	5) 交通弱者の交通事故対策	1.5	12.8	25	25	25	89.3
	6) 高速道路の交通安全	1.2	1	0.3	0.3	0.3	3.1
	7) 道路工事中の交通安全改善	6.7	2.7	5.1	0.2	0.2	14.9
	8) 交通安全モニタリングおよび維持管理	0.5	0.3	0.4	0.4	0.4	2.0
	9) 人材育成	-	-	0.1	0.7	0.4	1.2
	小計	58.8	132.8	184.7	182.1	180.6	739.0 [54.7%]
交通管理	1) 安全運転と車両安全性の確保	-	12.5	51.6	46.4	3.3	113.9
	小計	-	12.5	51.6	46.4	3.3	113.9 [8.4%]
交通取締り	1) 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				4.9	5.7	10.6
	2) 悪を徹底的に排除するための重点取締活動	3.2	2.0	3.5	3.5	3.5	15.6
	3) 交通指導取締に関する広報活動		0.2	3.9	4.2	4.0	12.2
	4) 交通安全対策関連セクターとの連携活動		0.3	4.1	4.6	4.2	13.2
	5) 交通指導取締活動記録の蓄積と評価		0.9	5.6	5.6	5.6	17.7
	6) 交通指導取締活動にかかわる人材の育成		1.8	4.2	4.6	2.8	13.5
	7) 交通指導取締り活動にかかわる資機材の整備、開発	53.6	47.7	44.8	35.7	31.9	228..7
	8) 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		2.8	5.2	4.7	3.3	16.1
	小計	56.7	53.0	66.1	63.0	57.7	327.7 [24.3%]
交通安全教育と交通安全文化	1) 児童を対象とした安全実習			0.2	0.2		0.4
	2) 生徒を対象とした交通安全教育		0.0	0.1	2.0	3.6	5.7
	3) コミュニティ参加プログラム		0.0	1.0	2.0	1.7	4.7
	4) 学校教育のための制度･人材育成		0.0	0.4	0.4	0.2	1.1
	5) 交通安全文化活動プログラム		7.2	10.4	10.8	8.4	36.9
	6) 交通安全キャンペーン、啓蒙活動		0.2	0.0	0.0		0.3
	小計		7.5	12.2	15.5	13.9	49.0 [3.6%]
救急医療	1) プレホスピタルケアの向上		10.1	10.5	10.3	7.3	38.3
	2) 大事故に対する対応能力の向上		0.3	0.3	0.3	0.1	0.9
	3) 救急医療資源整備計画		13.8	23.8	13.9	13.2	64.8
	小計		24.2	34.6	24.5	20.6	103.9 [7.7%]
制度	1) 国家交通安全局	0.1	0.1	0.1	0.1	4.7	5.1
	2) 国家交通安全センター	0.1	0.2	0.1	5.1	5.1	10.6
	3) 国家交通安全有識者会議	0.1	0.1	-	-	-	0.2
	4) 国家交通安全基金	0.1	1.9	-	-	-	2
	小計	0.4	2.3	0.2	5.2	9.8	17.9 [1.3%]
総投資額 (100 万米ドル)		**115.7**	**238.9**	**358.5**	**345.4**	**292.3**	**1,350.8** [100%]

2) 5 カ年アクションプログラムの経済便益

上記の投資を基に経済評価を行った結果、EIRR は 22%と高く、 純現在価値 (NPV)は、507 億 9800 万米ドル、費用便益比 (B/C) は 1.91 であり、このアクションプログラムは経済的に妥当である。

費用の上昇と便益の減少させた場合の EIRR の感度分析を行った。費用を 10%増加させ、便益を 10%減少させた場合でも EIRR は 14%を示し、経済的に実行可能である。

表 5.1.2　感度分析 (EIRR: %)

EIRR		費用の上昇			
		0%	*10%増*	*20%増*	*30%*
便益の減少	*0%*	22%	18%	14%	11%
	10%減	17%	14%	10%	8%
	20%減	13%	9%	7%	4%
	30%減	8%	5%	3%	1%

出典: JICA 調査団

5.2 投資の財源

ポテンシャルのある投資の財源として、以下のものが挙げられる。

- 交通による付加価値に対する政府予算
- 通常の罰金による財源に追加した、交通安全確保を目的とした追加課金オートバイ燃料の付加料金
- 積載量-運行距離料に対する追加課金
- 車両強制保険の付加料金
- 車両･免許の付加料金
- 有料道路の付加料金
- 民間セクターからの寄付
- 開発ローンと交付金

最初にある交通による付加価値に対する政府予算は有利である。それは社会経済発展のために税金や他の貢献を通じて国家予算を増やすし、交通と交通安全プロジェクトの投資を正当化できるためである。但し、この付加価値は交通安全の財源として受け取ることはできない。最後の2つである民間セクターからの寄付、開発ローンと交付金はスポンサーやドナーに大きく依存し、特別に動かすメカニズムが必要となる。民間セクターについては、ローンと交付金を確保するのが、政府の責任ですが、前項に示されるように交通安全基金への貢献を提案する。そのため、課題はいかに 5 カ年アクションプログラムのためにポテンシャルのある財源を確保し動かせるかである。

その他の財源は適切な制度フレームワークの構築の後で動かすことができる。

5.3 実施方針

５カ年アクションプログラムを円滑に実施するために以下の点について整理した。

- 実施戦略
- 道路安全に係る利害関係者の役割と責任
- モニタリングと評価

1) 実施戦略

実施は交通安全に関連するすべての主要なセクターをカバーしている。そして、個別プログラムは、効果を最大限あげるために段階的に実行する。

- アクションプログラムは 4E アプローチを基に様々な施策と、全ての人を対象に、包括的な政策を提案する。そのため、実施においても同じアプローチ/政策をベースとする。
- 提案されたアクションプログラムは社会的影響が大きいので、政府からの強い指導力が円滑で持続可能な実施を確実にするうえで不可欠である。
- 責任がある政府機関と中央･地方政府の間の密接な調整が必要である。 したがって、4Cs(Cooperation(協力)、Collaboration(協調)、Coordination(調整)、Communication(会話))アプローチを採用する。
- アクションプログラムの初年度は、その後の活動を成功させるための主要業務の準備期間となる。準備期間中は、マスタープランと最初の 5 カ年アクションプログラムの実施が円滑に持続するために、制度的･計画的課題を抽出する。
- 戦略的に実行する主要な施策（事故データシステムの改善など）のために、豊富な資金が必要となる。しかしながら、他に提案した施策においても十分な結果を残すために資金が必要である。また、限定的に支援や資金提供を必要とするような施策でも、その後、先行整備や継続的な活動のための財源を必要とする。
- 人材育成と技術支援においては、キーパーソンの技術的な専門トレーニングのための資金が必要となる。将来的には、適切に訓練されたベトナムの専門家によって実施され総合的な取り組みが求められる。中間期においては、国際機関の専門家やコンサルタントが計画や実施をアシストし、実際のプロジェクトを通じてローカル専門家の育成が必要となる。

2) 道路安全に係る利害関係者の役割と責任

全国民、様々な利害関係者は交通安全活動に参加することができ、それを担うべきである。各利害関係者ができるだけ専門的に活発に活動へ参加し、彼らがそれぞれ役割/責任を担うことが望まれる。そのために、法的フレームワークと利害関係者を支援する政策は欠かすことができない。

3) モニタリングと評価

資金が有効に使われているかどうか、また、成功例を学習するために、全ての交通安全活動はモニターされるべきである。資金はいつも限定的であるので、課題に取り組む上で、利用可

能な資金が最も効率的･効果的な方法で使われる必要がある。特に、最初に実施されるときは、その施策の有効性がモニターされるべきである(理想としては事故データを事前事後で比較する)。

総合的なアクションプログラムのモニタリングは、5 カ年アクションプログラムの目的が達成されているか否かに関係なく、制度整備と道路安全に責任のある主要な省庁を強化することに焦点を合わせなければならない。効率的に課題に取り組む国の能力を強化する観点からコンサルタントと専門アドバイザーの活動の確保も必要である。

5 カ年アクションプログラムの実施が成功を収めるために、モニタリング制度を勧める。

効果があったか否かを判断するための指標を特定し、どのような活動が 5 カ年アクションプログラムの一部として実施すべきかを見定める。