

パート V 結論と提案

1 結論

全国道路交通安全マスタープランは、JICA 調査団と国家交通安全委員会及び運輸交通省、公安省、教育訓練省そして保健省との連携のもとで策定されたものであり、主な調査結果は次のとおりである。

- (1) ベトナムでは、順調な経済発展と共にモータリゼーションが急速に伸展しており、2007 年現在、登録ベースで約 23 百万台、その内の 90%をオートバイが占めており、世界でもまれなオートバイ社会を構成している。
- (2) 交通事故の発生状況は、2002 年以降交通事故件数は減少してきているが、死亡者数は 2001 年以降 1 万人を超え、以前として深刻な状況にある。2007 年では、交通事故による死亡者が 12,800 人、傷害者 10,266 人となっており、経済的損失は GDP の約 3%にのぼるものと推定されている。
- (3) 交通事故の原因は、道路の物理的な欠損と様々な交通モードが混在する交通環境、さらには、交通ルールを無視した無謀な運転行動などの人的エラーなどが複雑に絡み合っ発生している。交通事故は、整備された幹線国道で多発しているほか、死亡者の 70%がオートバイ利用者で、主な原因としてはスピード超過、無謀な追越しが挙げられる、また、被害者の半分以上が 30 歳以下の若者となっているなどの特徴が明らかにされている。
- (4) ベトナム政府では、国際機関からの支援を受けながら、様々な交通安全対策を実施してきており、ヘルメット着用義務の実施など大きな成果を上げている一方で、交通事故による死傷者数は依然として高く、抜本的な改善に至っていないのが現状である。安全な交通行動習慣への取り組みなど、まだまだ長い道のりが残されている。
- (5) 交通安全対策に関わるセクターそれぞれに多くの課題が残されており、現在、運輸交通省を中心とした技術セクターでは交通事故多発地点の改善や交通安全コリドーの整備、交通警察分野では取締りの人材と能力の向上、教育訓練省では学校安全教育の強化、そして保健省では 115 救急医療システムの拡充などに努力が払われているが、まだまだパイロット事業の段階である。
- (6) この様な状況のもとで、今回、2020 年を目標とした全国道路交通安全マスタープランとこれからの 5 年アクションプログラムが策定された。マスタープランでは、総合交通安全対策を中心とした戦略を示すものであり、アクションプログラムはその戦略にそって具体的な対策が提言されるものである。アクションプログラムについて、当初計画では 2008 年から 2012 年までの 5 年となっているが、この最終報告書の提出が 2009 年 3 月となることから、2010 年からの 5 年になるものと考えられる。
- (7) アクションプログラムでは、セクター別に、技術的改良プログラム (9)、交通管理運用プログラム (1)、交通指導取締りプログラム(8)、交通安全教育・安全文化構築プログラム(6)、救急医療プログラム(3)、そして組織制度改革プログラム(4)、の合計 31 プログラムから構成される。

- (8) 5 年間の投資額は合計で約 1,351 百万ドル。全体の 55% が技術的な改良であり、次に交通指導取締りの 24% である。交通管理運用や救急医療体制の整備にはそれぞれ全体の 8% 程度の配分となっている。また、投資の大部分は技術的な改良や取り締まり資機材などのハードウェアが中心である。一方、人材育成や啓発活動などのソフトウェアを中心とした教育分野の投資は比較的小さいものとなっている。全体の投資に対する社会経済評価結果では、内部収益率 (EIRR) が 21% と高く、経済的妥当性が確認されている。

2 提案

策定された全国道路交通安全マスタープラン(アクションプログラムを含む)は、中央政府としての交通安全政策の基本方針とガイドラインを示すものであり、今後、地方政府により地域の現状に即したより具体的な計画の策定が行われるものとなる。この全国道路交通安全マスタープランは、現在取組まれている様々な施策との整合性を図りながら策定されたものであるが、本マスタープラン調査で新たに提案された施策は次のとおりである。

- (1) 道路交通安全政策の基本理念として、「交通事故のない思いやりのある交通社会の構築」を掲げる。
- (2) マスタープラン 2020 年までの達成目標を次の 2 つとする。
 - (i) 交通事故による死亡者数を半減させる (2007 年値をベース)
 - (ii) 持続発展的な交通安全政策を実施していくための組織制度改革を推進する。
- (3) マスタープランの基本戦略として、3 つの計画戦略と 3 つの実施基本戦略が提案されており、それらは以下のとおりである。

計画戦略

- (1) 道路交通社会を構成する 3 つの要素「人、車、道路環境」を基本として、次の 6 つの分野において戦略的な対策を策定する。(i) 安全な道路環境の整備、(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指導取締り、(v) 交通安全教育と啓発活動の促進、(vi) 救急医療体制の整備。
- (2) 持続発展的な交通安全対策を推進するための組織制度改革
- (3) 人材の育成と財源の確保

実施基本戦略

- (a) 総合交通安全対策事業の促進
 - (b) 交通安全文化の構築
 - (c) 経済成長に沿った技術の近代化
- (4) マスタープランの一つの目標である「交通事故死亡者数の半減」を達成するために、交通事故死亡者が多発している道路、地域、車両、運転者の特徴など 6 つの重点分野を抽出した。それらは、(i) オートバイ事故対策、(ii) 幹線国道における事故対策、(iii) 都市及びその郊外部で多発する事故対策、(iv) 若者による事故対策、(v) 営業車両の安全運転対策、そして(vi) 事故発生後の救急医療体制の整備である。

- (5) セクター横断的整備戦略として、次の3つについて重点的に取り組む。
- (i) 交通安全行政能力向上プログラム
 - (ii) 交通安全研究開発プログラム
 - (iii) 資源開発(人的、財源)プログラム
- (6) 関連セクターにおける整備戦略
- (i) 交通施設改良(運輸交通省): 国土幹線、都市道路、地方道路網など各道路網の機能に応じた効果的な安全対策を実施しつつ、次の制度インフラ整備を促進する。
 - 交通安全監査システム
 - 交通インパクトアセスメントシステム
 - 交通安全政策モニタリングシステム
 - (ii) 交通管理運用(運輸交通省): 新たな制度として、オートバイの車検制度の導入と交通事業者における安全運転管理者制度の導入が提案されている。
 - (iii) 交通指導取締り(公安省): 交通警察官の増強と能力向上、交通事故データベースの早期構築などが重点テーマとして確認された。
 - (iv) 交通安全教育(教育訓練省他): 交通安全思想の啓発には、学校における取組みの強化とともに、交通安全文化構築(交通行動習慣の改善)を目的とした社会交通安全活動に取り組む。活動にあたっては「参加、体験、実践」型の取組みを促進する。
 - (v) 救急医療体制(保健省): 救急医療そのものが発展段階にある中で、交通事故被害者の生命救済を目的として、115 救急システムの拡充とともに、自動車強制保険等の普及を図る。
- (7) 人材育成については、各セクターにおいての指導者の養成と警察官や技術者などの質的量的な強化を図る。指導者や専門家の育成にあたっては、新たに提案されている交通安全センターを中心として、一般行政職員の能力向上については、大学や警察アカデミーなどの教育機関との連携を図る。
- (8) 財源の確保:交通安全マスタープランとそのアクションプログラムで提案される施策を継続的に実施していくために、安定した財源の確保が不可欠である。現在の一般財源からの予算や交通違反罰則金からの配分予算だけでは不足することから、新たな財源の確保が必要である。マスタープランでは、交通安全文化構築のために民間資金を活用する交通安全基金の設立のほか、運転者や道路利用者の社会的責任に基づいた新たな免許制度や車検制度からの新たな財源の調達を提案している。
- (9) 5ヵ年アクションプログラムでは、次の3つを目標として様々な施策を総合的に実施することを提案している。
- (i) 大部分の道路利用者が交通ルールに沿った交通習慣を身に付けることが出来る。
 - (ii) 交通事故による死亡を年率 5.2 - 6%の割合で減少させる。
 - (iii) 関連組織の機能強化と能力の向上を図る。

パート VI 国家交通安全委員会の能力強化のための技術支援

1 はじめに

背景: 本調査では、2020年を目標年次とした全国道路交通安全マスタープラン、および2008年から2012年までの5カ年の全国道路交通安全アクションプログラムが策定された。本マスタープラン及びアクションプログラムでは、交通安全に関わる組織の改善、さらに交通事故による死亡者数を半減することを目的とし、それに係るセクター横断的またはセクターごとの問題に対処するための交通安全対策プログラムが提示され、総合的な交通安全の政策を立案するためのシステムの構築、必要とされる組織の改変も含めた提案がなされている。

本調査で策定されたマスタープラン及びアクションプログラムの提案内容については、今後ベトナム側で最終化され、必要な手続きを経て承認される予定である。近年の深刻な交通事故の状況から鑑みて、交通事故による死亡者数の減少に効果的な防止策は早急を実施する必要がある。ベトナム政府はこの深刻且つ悪化の一途を辿っている交通状況を改善すべく、ヘルメットの着用や交通に係る法律遵守の強化等、早急に必要とされる対策の実施を行っているが、持続可能な交通安全の発展にはさらなる努力と緊急且つ強力な取り組みが必要とされている。特に交通事故原因の80%以上を占めている交通安全意識の問題を改善することが緊急の課題である。マスタープラン及びアクションプログラムでは、道路利用者の交通安全に対する意識啓発を目的としたコミュニティ向けの施策(交通安全文化活動)を提案している。これらの施策を実施するためには運輸省や公安省などのセクター別の監督官庁だけでなく、広く地方政府組織から各種住民組織、さらには民間企業なども巻き込んだ総合的な取り組みが求められており、国家交通安全委員会が重要な役割を果たすものと期待されている。

これら緊急の課題に対応するため、国家交通安全委員の能力向上に資する追加協力が依頼された。本パート VI は、この追加協力業務について取りまとめたものである。

目的: 持続可能な交通安全の発展、特に総合的な交通安全政策の促進にむけて重要な改革のひとつは、国家交通安全委員会の能力向上(機能強化と人材育成)である。マスタープラン及びアクションプログラムでは、道路利用者の交通安全に対する意識啓発を目的とした交通安全文化活動を提案しており、国家交通安全委員会はこれを推進するために、関係機関との連携・調整、新たな財源確保のための検討、全国へ広めるための広報活動など、重要な役割を果たすことが期待されている。よって、さらなる国家交通安全委員会の能力強化に向けて、以下の分野について追加的な支援を実施した。

- (1) 交通安全文化の構築にかかる体制の整備
- (2) 交通安全基金の設立促進
- (3) 交通安全広報活動の実施支援

業務実施の基本方針: マスタープランで提案した国家交通安全委員会の機能は、下図に示すとおり、総合的で持続可能な交通安全政策を策定することと、その政策の実施に向けて国際社会、NGO・民間、地方行政機関、中央政府機関とのコミュニケーションを図ることである。追加業務では、この実践的なノウハウと技能を習得するために、「参加、体験、実践」型の取り

組みを前提とした。具体的には、課題毎に国家交通安全委員会の下にタスクフォースを設立し、調査団と連携して具体的なパイロットプロジェクトや調査業務を実施した。図 1.1.2 に追加業務に係るフレームワークを示す(追加業務の目的と主な活動)。

図 1.1.1 交通安全政策中核組織の機能

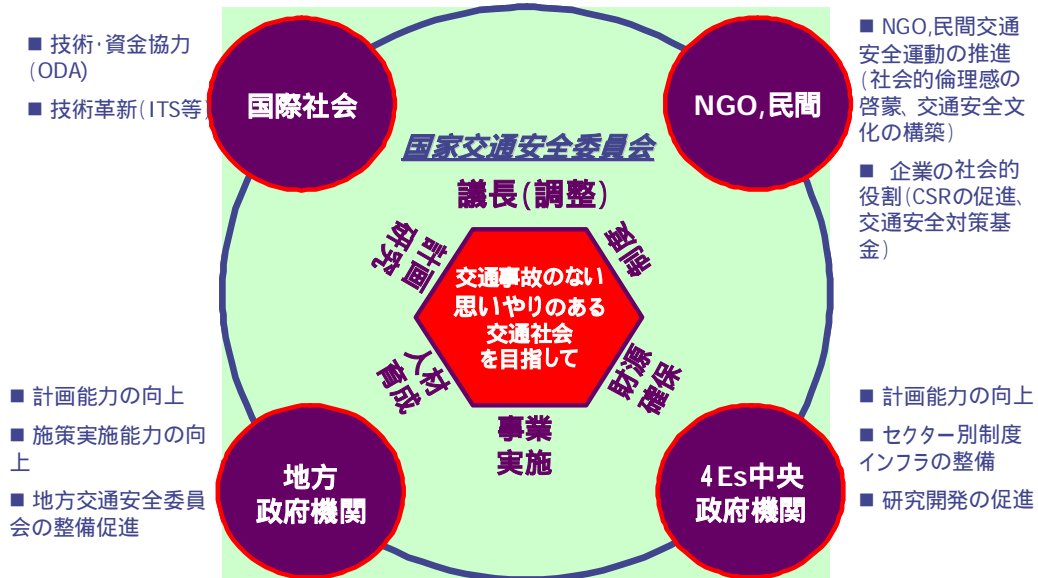
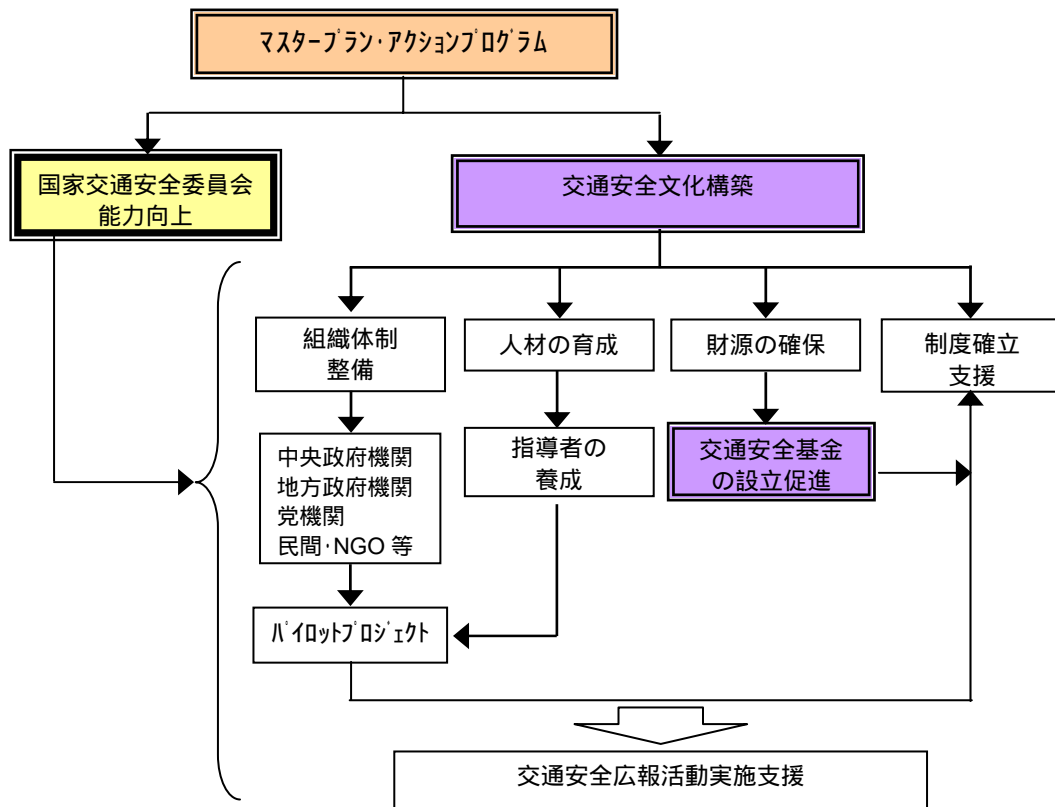


図 1.1.2 追加業務に係るフレームワーク



2 交通安全文化構築に係るパイロットプロジェクトの実施

2.1 はじめに

1) 背景と目的

国家交通安全委員会の重要な役割として、セクター横断的な安全対策の実施が挙げられる。これまで、毎年9月を交通安全月間としてキャンペーンを企画実施しているほか、ヘルメット着用などの特定テーマについての集中的な啓蒙活動を実施してきている。これらの活動がある程度の効果を上げつつあるが、人々の危険な行動習慣を変えるまでに至っていないのが現状である。交通安全文化活動は、適切な道路利用行動を日常的に実践することで、安全に対する習慣や社会的倫理観を徐々に身につけ、それが交通安全文化として社会に根付くことを目的とした活動である。習慣として根付かせるためには1回実施して終わりではなくそれを粘り強く継続して実施していくことが重要である。

学校内での安全教育が教育訓練省の下で進められているが、社会における安全教育については、上記のキャンペーンを中心とした取組みだけで、コミュニティレベルでの交通安全活動の実施例が少ない。行動変容を目的とした社会的な取組みは、教育だけでなく、交通環境の整備から取締りも含めた総合的な社会教育活動であり、横断的な取組みが必要不可欠なことから、国家交通安全委員会の役割が重要となる。もちろん、実際の活動の主体は、個々のコミュニティであり、それを指導する地方交通安全委員会が重要な役割を担うことになるが、交通安全文化活動を継続的且つ長期的に実施していくためには、政策として、制度として確立されていくことが必要であり、ここに国家交通安全委員会の重要な役割がある。今回のパイロットプロジェクトでは、国家交通安全委員会が交通安全文化構築活動を制度化していくために基礎となる知識や実施のノウハウを体験することを目的として実施するものであり、具体的には、

1. 実際的な交通安全文化活動の実践を通じて、行動習慣についての知識を学習する。
2. 交通安全文化活動の導入に重要な役割を果たすとされる関係機関を特定し、調整能力の向上を図る。そして、
3. 持続可能な交通安全文化活動を推進する上での問題点や阻害要因を明らかにし、今度の活動に資する。

2) パイロットプロジェクトの対象

一般的に若者、特に学生による危険への意識の低さ、危険行動は交通事故の主な原因の1つとなっており、現在の交通安全における諸問題を引き起こしている。対策としては日々の道路利用の中で実践される学習内容とし、道路利用者としての姿勢と行動習慣の改善が挙げられる。学生へのトレーニングは、一度学習して身につけるとそれが定着することが期待される。そこで、高校生を主な対象としたパイロットプロジェクトを実施することとした。

3) パイロットプロジェクト活動内容

- (i) 通学路の安全に焦点を当てたスクールゾーンの紹介
- (ii) 自転車・徒歩で通学する高校生への交通安全教育の実践

(iii) コミュニティにおける交通安全意識の向上と住民参加

安全な通学路に関するプログラムは共通のゴールにむけて、各地方行政、学校、コミュニティが取り組むことで交通安全に対する彼らの意識を変えることが重要である。すなわちそれが市民の意識の向上、さらには交通事故数を減少させるものと期待される。

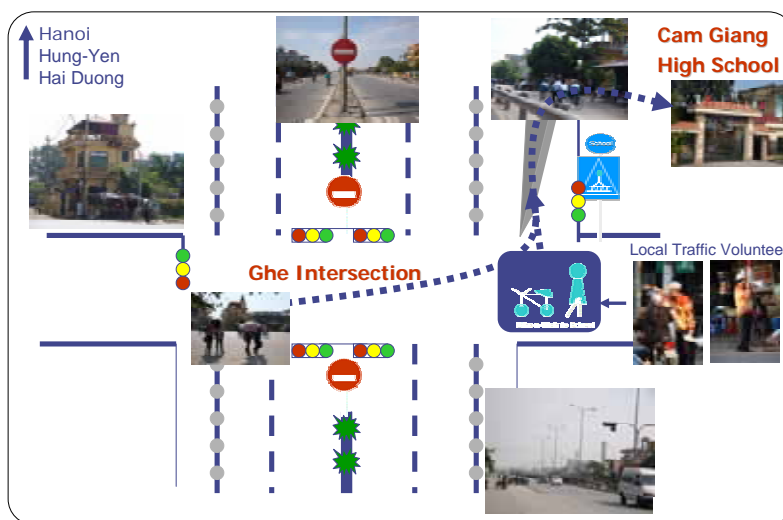
4) 地区選定

円借款による交通安全プロジェクトが 2009 年から北部幹線道路を対象に実施予定であることから、パイロットプロジェクトの地区はこれらの幹線道路 (NH3, NH5, NH10, NH18) の中から選出し、パイロットプロジェクトの成果を次の段階へ継続することを念頭に置いた。

カウンターパートのタスクフォースのメンバーとの議論を踏まえ、パイロットプロジェクトは、ハイズン省のコムザン高校の学生を対象とすることとなった。対象地区はコムザン高校から直近の Ghe 交差点を中心に 500 から 1000m の範囲とした。

コムザン高校は 1500 人以上の学生、69 名の教員を有し、学生の 95%、教員の 85% が自転車もしくはバイクで通学している。

図 2.1.1 パイロットプロジェクト地区



出典: JICA 調査団

2.2 パイロットプロジェクト地区の特徴

1) ハイズン省コムザン高校

コムザン高校の特徴を以下に示す。

- (i) 全校生徒は 1,500 人以上でほとんどの学生は徒歩または自転車で通学しており、通学圏域はおよそ 5 キロから 7 キロである。
- (ii) コムザン高校は国道 5 号線沿いに位置し、本国道沿いには多くの工業団地が立地し大型車も多いため、交通事故が頻発している。
- (iii) 100 人以上の生徒と地元住民は毎日 Ghe 交差点を利用している。

- (iv) 高校生は道路上で危険な行動を取る傾向があり、危険の認知が低い。
- (v) 道路上での危険な行動や悪ふざけは、友人から指示される傾向がある。
- (vi) 一人の学生が赤信号を無視すると他の学生がそれを真似して、それが結果的に交通事故を招くおそれがある。

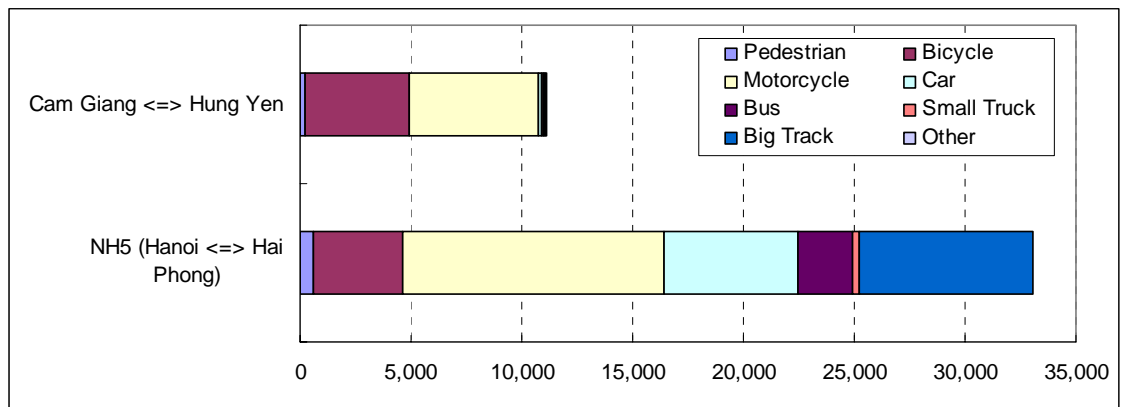
2) Ghe 交差点の交通状況

Ghe交差点はハイズン省コムザン区、国道 5 号線沿いのGhe交差点そばに位置する。直近には公立・私立の学校が 5 校ある。

(i) 日交通量

国道5号線の日交通量は3万台以上である。このうち、二輪車と四輪車のシェアはほぼ同じであった。国道5号線と交差するCam Giang ~ Hung Yen 方面の交通量も1万台以上あり、こちらは自転車とオートバイがその大半を占める(図 2.2.1)。

図 2.2.1 Ghe 交差点の日交通量

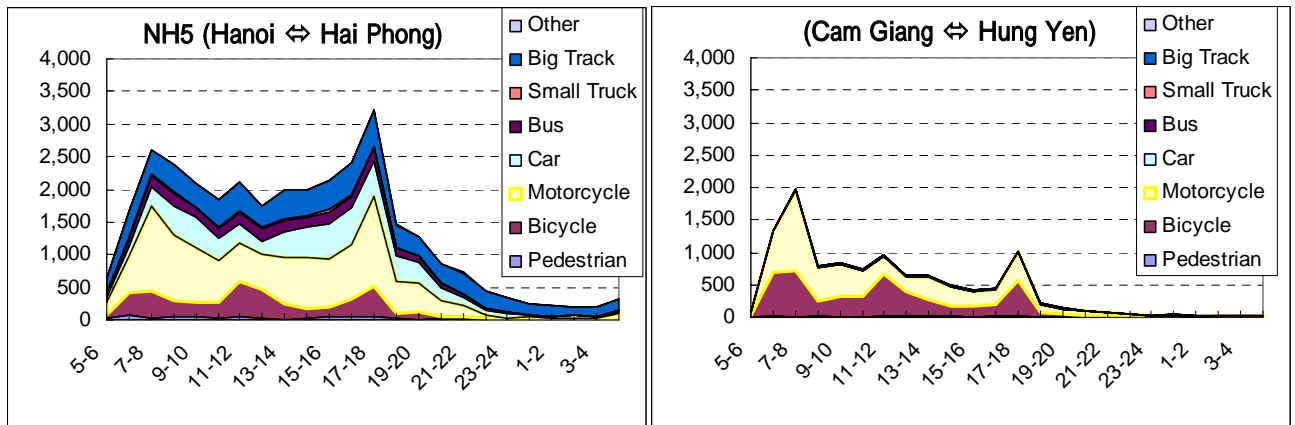


出典: JICA 調査団

(ii) 時間交通量

この交差点には朝の8時と夕方18時の2回ピーク時がある。この時間帯は交通が交錯している。

図 2.2.2 Ghe 交差点の時間交通量の推移



出典: JICA 調査団

3) 地元住民の交通安全意識

今回 Ghe 交差点周辺において、107 人の地元住民に対して交通安全意識に関するインタビュー調査を実施した。質問内容は Ghe 交差点での交通行動、交通安全に対する意識、事故の経験などである。インタビュー調査で得られた主な意見を以下にまとめる。

- (i) ほとんどの道路利用者は Ghe 交差点横断時に危険を感じており、特に朝 6 時から 8 時、夕方 16 時から 18 時のピーク時の危険性を指摘している。
- (ii) 道路が危険である主な理由として、人の運転マナーの問題と交通信号の不適切な運用がある。
- (iii) 交通安全に資する最も重要な対策として、交通信号の運用が挙げられた。

4) パイロット地区での交通安全課題の抽出

調査結果から、交通の安全と円滑化のために Ghe 交差点では少なくともピーク時おける信号の運用が不可欠である。それに加え、信号機を運用したときに道路利用者の意識改善と交通弱者を保護するために、交通警察官と地区ボランティアによる交通安全文化活動が必要となる。

2.3 パイロットプロジェクトにおける交通安全文化活動

1) パイロットプロジェクトの活動

実施する交通安全文化活動は以下に照準を当てている。

- (i) 道路利用者の意識を向上させるために安全な通学をテーマとしたスクールゾーンの導入と、地区における交通安全文化活動への学生の参加
 - (ii) 各省の国道沿いで交通安全文化活動を実施する上で重要な役割をする組織の特定
- パイロットプロジェクト期間中に実施する交通安全文化活動は以下の通りとした。

- (i) 活動 1: 学生向け交通安全コーナー
 - クイズタイム (交通ルール、標識に関する Q & A)
 - 危険行動の実演
 - 交通安全コーナー設置
- (ii) 活動 2: Ghe 交差点での地区ボランティアによる交通安全パトロール
 - ピーク時における信号機の運用
 - 道路インフラの改良 (横断歩道の白線補修など)
 - 地区ボランティアによる街頭指導

2) 学生向け交通安全コーナー

キャンパス内施設の改良: パイロットプロジェクト実施前に行った現地視察・評価に基づき、交通安全教育に必要な以下の活動について、学校の教師と協力して実施した。

- (i) 校門にバナーを設置
- (ii) 交通安全コーナーの設置 (掲示板の改良)
- (iii) 壁に描かれている交通標識のペイント補修

オープニングセレモニー: オープニングセレモニーは 100 人以上の関係者と全校生徒が出席して行われた。地区の交通安全委員会代表、校長先生及び JICA ベトナム事務所長からそれぞれ挨拶を頂いた。その後、学生向け交通安全コーナーを運営する 10 人の学生ボランティアとパイロット期間中に Ghe 交差点で街頭指導する 10 人の地区ボランティアが紹介された。

図 2.3.1 オープニングセレモニーの様子



出典: JICA 調査団

クイズタイム (地区の交通警察官と協力して実施): 地区の交通警察官より 15 問の質問が用意され、学生は注意深く質問を聞き回答していた。質問に答えた学生が表彰されたため、皆積極的に参加していた。

図 2.3.2 危険行動の実演

危険行動の実演: 地区の交通警察官と JICA 調査団の指導のもと学生による危険行動の実演と解説が行われた。



交通安全コーナー: 学生ボランティアはクイズや情報ツールなどを他の学生へ PR することを通じて交通安全文化活動を紹介した。情報ツールは交通安全教育に関連する教材で生徒の意識を向上させるものである。100

人以上の生徒が興味を持ち活動に参加した。

学生向け情報ツール: 適切な行動と交通安全意識の向上を目的として、以下に示すツールが作成された。リーフレットには交通標識、危険行動、交通に関するクイズなど交通ルールと規則を掲載した。



図 2.3.4 学生向け情報ツール



出典: JICA 調査団

期待される効果

- (i) 学生は教室外での実践的な学習の機会を提供された。
- (ii) 学生は道路の交通安全に対する意識を高める体験学習に参加できた。
- (iii) 教師はキャンパス内の交通安全文化活動を通じて、より実際的な知識とノウハウを得ることができた。
- (iv) 今回の活動を通して、活動自体は関係機関の間で連携・協力することでうまくいくというメッセージを示した。したがって、将来、活動が地元住民、他の隣接している地域の行政機関や住民に広がることが期待される。

3) 交通安全パトロール

Ghe 交差点の交通施設の改良: パイロットプロジェクト実施前の現地調査結果に基づき、以下に示す交通安全に欠かすことのできない施設改良を関係機関と連携して行った。

- (i) 信号機の運用
- (ii) 適切な交通標識の設置
- (iii) 横断歩道・停止線のペイント(補修)

ボランティアによる交通安全パトロール: パイロットプロジェクト期間中は、通学のピーク時である朝 6 時半から 7 時半と夕方 17 時から 18 時に信号が運用された。運輸局と警察による信号運用、地元交通警察官による指導・取り締まり、地区ボランティアによる道路横断時のガイド・指導などを協力して行った。これにより、歩行者をはじめとする交通弱者は以前に比べ安全に

道路を横断することができた。

図 2.3.5 ボランティアによる交通安全パトロール



出典: JICA 調査団

期待される効果

- (i) 歩行者などの交通安全弱者がパトロール活動により、道路横断時に安心してより安全に利用することができる。
- (ii) 実施期間中の歩行者事故の減少が期待できる。
- (iii) 安全パトロール活動は地区の生活の質の向上につながる。
- (iv) 安全パトロール活動は政策担当者が同様な活動を他地区で実施する上で大きな参考となる。

2.4 パイロットプロジェクトの評価

交通安全文化活動には、地域や対象となるコミュニティなどによって多種多様な活動が想定される。重要なポイントは、それぞれのコミュニティが活動の趣旨や目的を理解し、安全な行動習慣が身に付くまで継続的にその活動を実施することにある。国家交通安全委員会の指導の下で、地方交通安全委員会では、それぞれのコミュニティ活動に対して適切なアドバイスと指導が行われなければならない。そのために、それぞれの活動を客観的に評価する能力が求められる。今回のパイロットプロジェクトについても、国家交通安全委員会と調査団とが協働して、プロジェクトの評価を実施した。上述の通り、多種多様なプログラムが想定されるところ、評価方法も画一的なものはないが、事例として今後の活動に資するものである。

1) パイロットプロジェクトからの教訓

(i) 難しさと制約

- (1) 異なる組織や分野からなる地元の関係機関が、効果的・効率的に連携してプロジェクトを実施するにはまだノウハウや経験が限られている。関係機関が多岐にわたるが故に、コミュニケーション不足などによるプロジェクトの遅れなど不確定要素もある。
- (2) 信号の運用時間・期間が非常に限定的なものとなってしまった。

(ii) 関係機関間の連携

地元行政機関の参加インセンティブは必ずしも高くはなかったものの、学校と地元住民は自発的に協力・参加して学んでいた。

(iii) 関係機関間のコミュニケーションレベル

地元関係機関は書類やレターによる一方通行のコミュニケーションとなるため、それが活動の遅延につながる。

(iv) パイロットプロジェクト実施のための主要機関の特定

地区の人民委員会は地方行政機関や交通関連の機関、交通警察と連携・協力し、プロジェクトを実施するための主要機関となるべきである。

(v) プロジェクトの持続可能性

- (1) 予算に関しては、学校側は地元の企業がスポンサーになってくれることを期待している。但し、中央政府や国際機関が代表して企業とやり取りするのが一般的には適切である。
- (2) プロジェクトの持続発展性に関しては、学校と地元住民が協力して効果的な取り組みを実施するための技術指導が望まれている。中央・地方行政機関による強い支援がプロジェクトの持続発展性を担保する上で欠かせない。

2) 学校及び地元住民からの意見¹

(i) 学校関係者からの意見

- (1) 95%の学生は、交通安全コーナーのクイズタイムや危険行動の実演など参加体験型の学習が役に立つと答えていた。
- (2) 90%の学生は交通安全のツール(文具など)が参加のインセンティブになると答えていた。但し、これらは活動の内容によって左右される。
- (3) 交通安全コーナーは情報を提供することで学生同士が交通安全について話をするきっかけになるなど、意識を向上させる上で有効であった。
- (4) Ghe 交差点での交通安全パトロール活動に対しては非常に関心が高く、活動の継続を指示する声が多かった。
- (5) パイロットプロジェクト後に残された課題として、Ghe 交差点から学校へ向かう歩道上にある商店の土地収用の未解決が挙げられる。
- (6) パイロットプロジェクトは全般的に成功し継続されることが望まれた。

(ii) 地元住民からの意見

- (1) 信号運用が非常に限定的であった
- (2) 住民の約 6 割は今回の信号運用が効果的であったと答えている。残りの 4 割の住民は、ピーク時だけでは効果がなく、終日運用が必要だと指摘した。
- (3) 住民の 95%は今回の交通安全パトロールが大きなインパクトがあったと答えている。
- (4) 地元住民の意識はまだ低い、信号の運用が限定的であった、学校の直近での活動に留ったなどいくつかの課題が残っている。

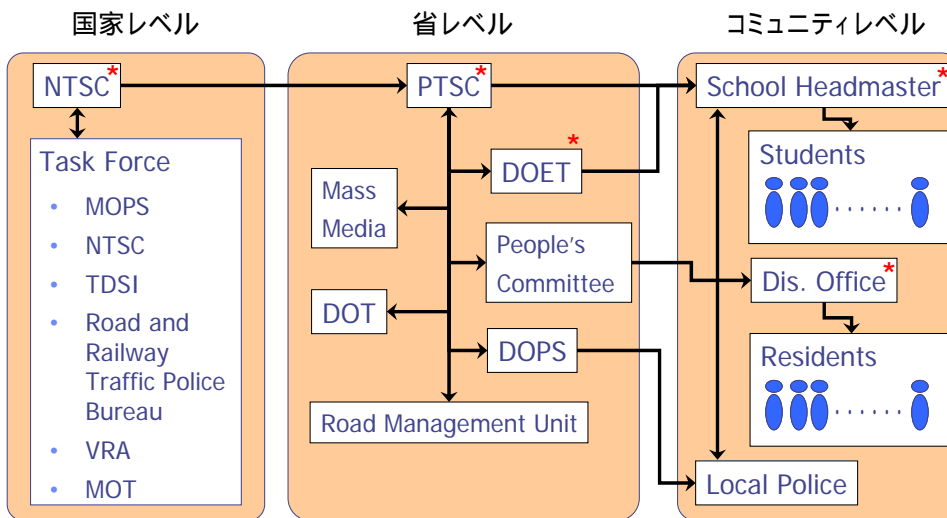
¹ 学校関係者及び地元住民からの意見はそれぞれ 40 人を対象にインタビューを行った。

- (5) 95%の住民は今回のパイロットプロジェクトの実施を要望。特に学校では、学校と地区が協働で交通安全教育を進めるために、頻繁に今回よりも長期間で大規模な活動が求められた。
- (6) 全国の学校で危険箇所を特定する事業の実施が要望された。
- (7) 外国の類似活動の紹介が要望された。

3) 関係機関の役割分担の明確化

効率的に交通安全文化活動を実施するためには、関係機関・組織の連携が不可欠である。図 2.4.1 に連携体系を示す。国家交通安全委員会を中心に多岐にわたる機関・組織との連携が求められる。

図 2.4.1 交通安全文化活動のための連携体系



* : Core Agency

出典: JICA 調査団

今回パイロットプロジェクトで実施した安全な通学をテーマとしたスクールゾーンのような交通安全文化活動を持続的に実施していくためには、表 2.4.1 に示すような主要機関が責任をもってそれぞれの役割を担うことが不可欠である。

表 2.4.1 主要関係機関の役割分担の明確化

キープレイヤー	活動内容	責任機関
省の交通安全委員会	活動全体のコーディネーション	国家交通安全委員会
学校	生徒への安全指導	教育・訓練局
地区の交通警察官	地区での交通安全指導・取り締まり	公安局
公安局	信号機の運用	道路局、公安局
人民委員会 (プロパガンダ委員会)	交通安全 PR 活動	人民委員会 (プロパガンダ委員会)
区役所、地域住民	地区住民、地区ボランティアとの調整、活動の実施	区役所 (交通安全委員会)

出典: JICA 調査団

2.5 結論と提言

1) 結論

パイロットプロジェクトを実施して得られた結論を以下に示す。

- (i) スクールゾーンを対象とした交通安全文化活動の実施は、(1)地域住民へ参加を奨励、(2)交通安全の意識を向上、(3)学校・地域での交通安全教育を促進するなど、それぞれ効果があった。
- (ii) パイロットプロジェクトを通じた交通安全文化構築に向けた活動の紹介・実践は、中央・地方の行政関係者だけではなく、学校、地区コミュニティなどの草の根レベルに対しても人材育成の機会を提示することができた。
- (iii) パイロットプロジェクトの実施で最も大きな成果の1つは、国道沿いの地域や学校で交通安全文化活動を実施する際に重要な役割を果たす主要な関係機関・組織を特定できたことである。更に成功を収めるためには、地方政府機関、交通関連組織・企業、交通警察が更に密に連携することが望まれる。
- (iv) 今回のパイロットプロジェクトは、国家交通安全委員会が交通安全マスタープランを実施していく上で必要とされる能力強化の一環として実施された。国家交通安全委員会では、「参加、体験、実践」型のコミュニティ活動の企画、実施、そして関係機関の連携を含む実施上のさまざまな課題などについて体験することができ、今後活動を全国へ広める際に活かされるものと期待されている。

2) 提言

交通安全文化構築活動は、地域の社会経済状況に応じて様々な活動形体が想定されるが、活動プログラムを検討策定し、その実施を指導していく組織が育成されていない。特に、それぞれの地域における体制の整備が求められるところ、現在実施中のWBのベトナム道路交通安全プロジェクト(VRSP)或いはJICA北部幹線道路交通安全事業などを活用した取組みを促進すべきである。具体的には、以下の項目が挙げられる。

- (i) 国家交通安全委員会のリーダーシップの下に、活動プログラムを策定する。
- (ii) 省交通安全委員会を中心としたタスクフォースチームを作る。タスクフォースチームは、コミュニケーション技術など、プロジェクトの適切な実施とモニタリングに必要な能力を取得するためのトレーニングを受ける。
- (iii) 国家交通安全委員会は活動をモニタリングし、社会的習慣として根付かせるためにその制度や体制を整備する。
- (iv) 交通事故多発地点では、パイロットプロジェクトでも明らかにされたとおり、技術的な改良から、交通警察官によるより厳しい取り締まりが求められることから、道路管理者や交通管理者との連携を図る。

3 交通安全基金設立検討

3.1 基金の目的

全国道路交通安全マスタープランでは、提案した理念「交通事故のない思いやりのある交通社会の構築」を達成するための重要課題の1つとして交通安全文化を示した。マスタープランの交通安全文化構築では、交通安全基金の設置を5年以内実施すべきとしている。

マスタープランでは基金の目的を以下のように述べている。

「ベトナム社会に安全文化に関する施策や実行を導入していくことを目的とする」

すなわち、

交通安全に対する社会的な関心の喚起

交通安全への取り組みに関してコミュニティや様々なグループの支援

コミュニティのリーダー、職業ドライバー、関係機関職員などの主要な人材の能力向上

を目的としている。

3.2 基金の役割

基金の基本的役割は、地域コミュニティ、学校、役所、民間企業などの交通安全への行動を支援することである。また大部分の基金の役割は、地域の主要組織や国の主導で実施されるプログラムの支援となるが、初期段階ではいろいろな地域でのモデルとなるような試行プロジェクトを主導的に行うことが求められる。

3.3 基金の設立

1) 基本方針

基金設立にあっては、以下の事項を満足することが求められる。

基金の設立、運営が法的に正しいこと

運営は社会の利益にかなない、非営利であること

基金は継続性と効率性をもつこと

民間セクターの参加や社会的責任がうながされること

2) 基金の設立形態比較

ベトナムの法に基づいて次の形態が想定される。

A: 政府設立財団

B: 民間設立財団

C: 社団

D: 外資企業社団

下表に示すように、上記の4つの形態の中では、民間設立財団と政府設立財団の評価が高い。しかし、民間設立の財団のほうが、交通安全文化へ民間セクターの幅広い参加を促し、かつ政府の負担を軽減する。さらに政府や社会の支援があれば、民間設立財団の欠点も克服していきける可能性がある。このため民間設立の財団が最も適切であると考えられる。

表 3.4.1 代替案の比較

	法的根拠	基金源	組織	主要業務	適正
政府設立財団	特になし	政府予算 環境税、手数料、罰金、補償 寄付	政府職員で構成	政府による特定目的や 特定地域を業務対象	適正あり
民間設立財団	Decree No.148 Circular No.09	寄付 会員会費 (政府予算)	主要者はベトナム国民(外国人は名誉会長)	科学、慈善、人道、コミュニティ開発	適正あり
社団	Decree No.88 Circular No.01	寄付、会費 政府予算(特定プロジェクト)	規定なし	会員の権利や利益の保護	適正なし
外資社団	Decree No.08	会費 寄付	規定なし	会員のビジネス振興	適正なし

出典: JICA 調査団

3.4 民間設立財団の特性および設立条件

基金は Decree No.148/2007/ND-CP(2007年9月25日)等の法律に基づいて組織や活動を行う必要がある。主たる特性は次のようである。

- ・ 非政府組織であり、関係官庁により設立される。
- ・ 目的は科学、慈善、人道目的、コミュニティ開発・改善に限る。

1) 設立条件

外国人や企業もベトナム人とであれば、資本や財産の出捐し設立できる。

- ・ 目的や業務は Decree No.148 に従う必要がある。
- ・ 出捐者による最低出捐金額を確約した書類があること

注: ベトナム全土を対象とする場合には、100億ベトナムドン以上であること

2) 組織・経営

次の組織を持つことが必要である。

運営会議(Management Council)

責務や権限は法で規定されている。

基金ダイレクター (Fund Director)

理事は財団の法的な代表権と運営責任を持つ。

評議委員会(Fund Control Board)

評議委員会は独立的に以下の業務を行う。

財団の規定に沿った運営がなされているかの監査

その結果と財団の財務状況を運営会議に報告

3.5 基金の活動

1) 啓蒙普及活動

交通安全ポケットブックの発行(3～5年の定期刊行)。

- ・ モデル事業として特定のコミュニティでのセミナーやワークショップの開催
- ・ 以上のような事業に対するやり方の相談、専門家派遣、必要資材の提供による支援
- ・ マニュアル、ポスター、ビデオ、リーフレット、ホームページなどの作成
- ・ 全土に必要な応じて上記の材料を提供

2) 人材育成活動

マニュアル、ポケットブック、ビデオ等の作成

- ・ 地域でワークショップやセミナーを開催するものに対して、プログラムの提供、
資材、運転ミミュレーター、資材の提供や専門家や指導員の派遣で支援
- ・ 職業運転手や自動車学校教員などに対する交通安全教育やセミナーの開催

3) コミュニティの参加促進とネットワーク形成

- ・ 地域の交通安全を強化するために、ワークショップや訓練を開催するものに対して、
運営の相談、交通安全教材、ポケットブックなどの提供、専門家や指導員の派遣で支援
- ・ 「交通安全文化ファンクラブ」の運営モデルを作成し、地域コミュニティにノウハウを移転

4) 地域の交通安全に焦点をあてた合意形成と信頼の構築

- ・ 人々の参加を促す効果のあるエピソード発掘、それをマスメディア向け材料として整備
- ・ 教材や指導員を提供しオートバイやバスの運転、歩行者誘導に関する地域での
ワークショップを開催する者の支援やそれを企画

5) 交通安全の行動ルールの強化

- ・ 広報用の資料開発を行い、地域でセミナーを開催する者に専門家と共にそれを提供して
支援。
- ・ エッセイ、スローガン、絵などのコンペを地域メディアと協力して開催する者に、
そのノウハウ提供や専門家や指導員を派遣

6) すべての関係者間の責任体制や連携強化を推進

- ・ MOPS, MOT、民間企業との連携で主要幹線道路にて安全のパレードを実施。
- ・ 運転マナーや技術を競う優良ドライバーコンテストを実施
- ・ 公的セクターと民間セクターが関連の活動や製品などを発表したり、展示するような

イベントを開催

- ・ 関係者が集まる交通安全フォーラムを地域で開催する者に対して、専門家を派遣したり運営の相談をのるなどの支援

7) 活動の収支

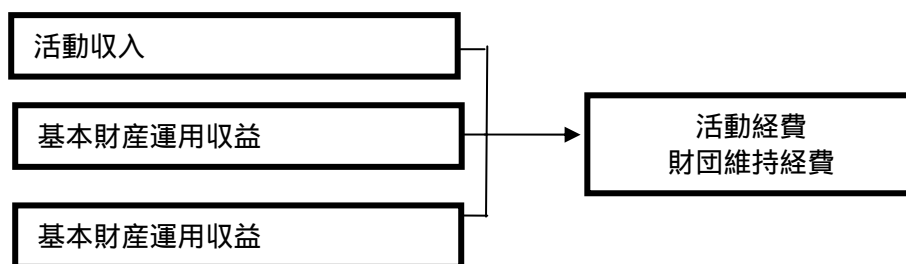
財団活動の収支を推計してみると、5年間で1.21億米ドル、年2420万米ドルの赤字となる。収支を改善するためには、より収益性のある事業の導入、特に収入が無い活動などへの政府助成が不可欠である。さもないと、財団はその財務能力に対応して活動の縮小を図る必要が出てくる。

3.6 基金の財務構造

1) 基本構造

Decree 148(No.177/1999/ND-CP) によれば、財団は非収益事業を行うものとされているが、しかし財団が公益事業から全く収益をあげてはいけないということではない。すなわち社会的な活動を継続するために必要な収益をあげることが必要である。

図 3.6.1 基本構造



2) 基本財源

(1) 出捐者

産業： 自動車・2輪車メーカー、タイヤメーカー、交通安全関連製造
 損保、生保
 運輸業(旅客、貨物)

公的セクター：

出捐または貸し付けによる政府、ODA

(2) 基本財産の規模

すべての支出を基本財産運用収益で賄うと仮定すると、基本財産額は約3300万米ドル(約570億ベトナムドン)となる(利率10%の場合)。

3) 活動収入

(1) 政府の活動と基金の活動

政府より基金がより良いサービス、効率の良いサービスができれば、政府にかわって基金が

サービスを提供したほうが社会的な利益にかなうことになる。従ってできるだけ以下の点を明確にしていくことが必要である。

現在政府が実施しているサービスで基に移行するもの

基金が新たに有料で実施する事業

政府支援の可能性（制度、助成等）

(2) 有料事業

有料で実施が想定される事業の例として以下のものがある。

1) 優良ドライバーのコンペと表彰

民間からの寄付

2) 交通安全情報の提供

交通安全テキストの出版

3) 運転教育

自動車学校教員の研修 収入

4) 職業運転者や危険ドライバーの研修

研修収入

4) 政府の関与

次のような政府関与の形態が考えられる。

政府業務の委託

活動への助成

無利子また低利の貸付

出捐

3.7 結論と提言

1) 結論

交通安全基金については、ベトナムにおける基金設立に係る法制度などがレビューされ、政府からの資金調達、民間企業からの資金調達、さらに ODA 資金調達の可能性など資金調達と運用面の代替案が比較検討された。また、本追加調査により国家交通安全委員会及び関係機関において交通安全基金の役割や重要性が確認され、新たな制度の構築に向けて国家交通安全委員会の能力向上に寄与した。

基金の利用は、交通安全文化構築活動、特にコミュニティによる交通安全活動を支援していくために利用されるものとし、活動費用のほか、その人材育成から活動計画策定に係る調査研究に支出されるものとする。しかしながら、民間資金は現在の世界的な経済恐慌に見られるとおり、時々々の経済状況に応じて大きく変化することが想定されるため、資金のより安定的な

財源の確保が求められており、活動を通じた資金の調達のために政府の支援が不可欠である。

2) 提言

交通安全基金については、継続的なコミュニティ交通安全対策のための財源確保だけでなく、その活動を促進していくための体制や人材育成を目的としたものとする。

交通安全基金は、民間企業や個人の社会貢献を趣旨とした寄付金を中心として運用することを基本とするが、財源の安定性を確保するために、収益を目的とした事業を展開する。収益活動においては、政府の活動を肩代わりするものなど様々なビジネスモデルが想定され、そのために政府の支援が不可欠である。

組織体制を確立するためには、更なる検討と仕組み作りが待たれるが、現在実施されているWB ベトナム道路交通安全プロジェクト(VRSP)或いは JICA 北部幹線道路安全対策事業などでも、交通安全文化構築プログラムと共に基金設立に向けた取組みを行うべきであり、本追加業務での検討に基づいて、国家交通安全委員会のイニシアティブが期待されるところである。