

ベトナム社会主義共和国  
交通警察官研修強化プロジェクト  
詳細計画策定調査報告書

平成22年3月  
(2010年)

独立行政法人国際協力機構  
ベトナム事務所

ベト事
J R
10-51



ベトナム社会主義共和国  
交通警察官研修強化プロジェクト  
詳細計画策定調査報告書

平成22年3月  
(2010年)

独立行政法人国際協力機構  
ベトナム事務所



## 序 文

日本国政府は、ベトナム国政府の要請に基づき、同国人民警察学院（People's Police Academy：PPA）を実施主体とする技術協力プロジェクト、「交通警察官研修強化プロジェクト」を実施することを決定し、独立行政法人国際協力機構がこのプロジェクトを実施することと致しました。

当機構は本格的な協力の開始に先立ち、本件協力を円滑かつ効果的に進めるため、平成22年1月5日から平成22年1月23日まで19日間にわたり事前評価調査を現地にて実施しました。

調査団は本件の背景を確認すると共に、ベトナム国政府の意向を確認し、かつ現地調査の結果を踏まえ、本格協力に関する協議議事録（M/M）に署名しました。

本報告書は、今回の調査結果を取りまとめると共に、引き続き実施を予定している本格協力を資するためのものです。

終わりに、調査にご協力とご支援をいただいた関係各位に対し、心から感謝申し上げます。

平成22年3月

独立行政法人国際協力機構  
ベトナム事務所長 築野元則



地 図







写 真



建設中の PPA 新校舎 (2009 年 1 月)



PPA との協議



教室 (試験中の様子)



PC ルーム



PPA 教官へのインタビュー



校庭に、実習のために書かれた白線



M/M 署名式 (2009 年 1 月 14 日)



信号機がなく錯綜する交差点



# 目 次

序 文  
地 図  
写 真  
目 次  
略語表  
事業事前評価表

第1章 調査の概要	1
1-1 要請の背景	1
1-2 調査の目的	1
1-3 団員構成	2
1-4 現地調査・協議の日程	2
1-5 主要面談者	3
1-6 団長所感	3
1-7 補足：ベトナム側カウンターパートの日本出張	7
第2章 ベトナムの交通の現状	9
2-1 車両登録台数	9
2-2 交通需要（交通量）	9
2-3 交通事故統計	11
2-4 交通違反取締り	15
第3章 公安省における交通警察組織とその教育機関	17
3-1 交通警察組織と所掌事項	17
3-2 公安省における交通警察養成機関	18
3-3 PPA の概要	20
3-4 PPA と公安省及び教育訓練省との関係	20
第4章 人民警察学院交通警察学科の現状と課題	23
4-1 人民警察学院における交通部門の役割	23
4-2 コース概要	23
4-3 交通警察指導教官の概要	25
4-4 交通警察学科関連施設の概要	26
4-5 交通警察学科（学士コース5年間）履修科目と単位	28
4-6 交通警察学科専門科目の概要と今後の対応（協力対象科目）	29
4-7 PPA 交通安全研究センター	31
4-8 人民警察学院交通警察学科の課題	32
4-9 技術協力への方向性	35

第5章 プロジェクトの枠組みに関する協議結果 .....	37
5-1 協議結果の概要 .....	37
5-2 案件の概要 .....	39
5-2-1 案件名 .....	39
5-2-2 協力概要 .....	39
5-2-3 協力の枠組み .....	39
5-3 プロジェクト運営組織とカウンターパート .....	45
5-3-1 合同運営委員会 (JCC) .....	45
5-3-2 コンサルタティブグループ .....	46
5-3-3 カウンターパート .....	46
5-4 プロジェクト実施に必要な機材リスト (案) .....	46
5-5 実施上の留意事項 .....	48
第6章 評価5項目による事前評価の結果 .....	50
6-1 妥当性 .....	50
6-2 有効性 .....	50
6-3 効率性 .....	51
6-4 インパクト .....	52
6-5 自立発展性 .....	52
付属資料	
1. PDM (日本語版: RD 協議後) .....	57
2. PDM (英語版: RD 協議後) .....	59
3. PO (英語版: RD 協議後) .....	63
4. 協議議事録 (M/M) .....	65
5. PPA 卒業生及び交通警察学部教官へのアンケート調査結果と分析 .....	91
6. 要望機材リストと評価 (案) .....	123
7. 収集資料リスト .....	129

## 略 語 表

CG	関係者連携会議 (Consultative Group)
JICA	独立行政法人国際協力機構 (Japan International Cooperation Agency)
JCC	合同調整会議 (Joint Coordination Committee)
M/M	協議議事録 (ミニッツ) (Minute of Meeting)
MOPS	公安省 (Ministry of Public Security)
MOT	運輸交通省 (Ministry of Transport)
MOET	教育訓練省 (Ministry of Education and Training)
PC	コンピュータ (Personal Computer)
PDM	プロジェクトデザインマトリクス (Project Design Matrix)
PDOPS	省公安部 (Provincial Department of Public Security)
PO	実施工程 (Plan of Operation)
PPA	人民警察学院 (People's Police Academy)
PPU	人民警察大学 (People's Police University)
RD	討議議事録 (Record of Discussion)
TRAHUD	ハノイ交通安全人材育成プロジェクト (Hanoi Traffic Safety Human Resource Development Project)
VITRANSS2	持続可能な総合運輸交通開発戦略策定調査 (The Comprehensive Study on The Sustainable Development of Transport System in Vietnam)
WB	世界銀行 (World Bank)



# 事業事前評価表（技術協力プロジェクト）

作成日：平成 22 年 3 月 3 日

担当部署：ベトナム事務所

1. 案件名 (和文) 交通警察官研修強化プロジェクト (英文) Project for Strengthening the Traffic Police Training in People's Police Academy and Various Police Training Institutions in Vietnam	
2. 協力概要 (1) プロジェクト目標とアウトプットを中心とした概要の記述 ベトナム社会主義共和国（以下、ベトナム）の人民警察学院（以下 PPA）において、「交通違反取締り」や「交通規制と交通管理」等の技術に関わる教育内容と方法が向上するとともに、交通事故対策への政策提言機能の強化を支援することにより、PPA における交通警察指導教官の能力が向上することを目的とする。	
(2) 協力期間 2010 年 6 月頃～2013 年 6 月頃（3 年間）	(3) 協力総額（日本側） 3.5 億円
(4) 協力相手先機関 人民警察学院（People's Police Academy：PPA）	(5) 国内協力機関 警察庁
(6) 裨益対象者及び規模、等 直接裨益者：PPA の教官等（校長 1 名、副校長 1 名、教官 18 名） 間接裨益者：交通警察学科の学生（毎年約 60 名の卒業生×3 年：180 名程度）、および他学科の学生 人民警察大学と人民警察高等学校の教官とその学生 公安省幹部職員（鉄道道路交通警察局ほか）	
3. 協力の必要性・位置付け (1) 現状及び問題点 ベトナムでは、近年の急激な経済成長に伴い、車両の増加、道路インフラの整備が進む一方で、道路利用者の危険な交通行動、道路交通安全に必要な行政による対策の遅れなどにより、交通事故が増加し 2007 年には交通事故死者数は 13000 人を超え、大きな社会問題となっている。 ベトナム公安省と各地方の公安部は、道路交通に関しては、道路交通法違反者の取り締まりや交通指導、信号機操作などの交通管理、交通事故処理、事故データの収集分析などを担当業務として行っており、同省傘下の PPA は、これら人材（交通警察官）の養成・輩出を行うとともに、幹部職員の再訓練を行う組織として位置づけられている。また PPA は、地方における警察官の教育・養成機関（人民警察大学、人民警察高等学校）を統括し、その講師を養成する役割も持った組織である。 しかし、現在、PPA やこうした関連教育機関（人民警察大学、人民警察高等学校）における研修内容は、近年の急激な交通状況の変化に十分に対応したものではないため、その改善が喫緊の課題となっている。 また、ベトナム全国から収集される交通事故データを分析し、効果的な政策提言を行なう機能を強化するため、PPA は、公安省からの支援も得つつ、「交通安全研究センター」を立ち上げる準備を開始している。	
(2) JICA の過去の取り組み・実績 国際協力機構（JICA）は、これまでハノイ市人民委員会を対象に「ハノイ交通安全人材育成プロジェクト」を実施（2006 年 7 月～2010 年 3 月）し、PPA と連携しながらハノイ市の現職交通警察官向けの再訓練研修を立ち上げるとともに、交通指導取り締まりや、事故データの収集・分析などの技術支援を行った。ハノイ市における様々な実績、経験を全国レベルに波及させることも、本案件の要請があった目的の一つとなっている。なお、ハノイのプロジェクトにて提案・作成された新しい交通事故データ入力用フォーマットは、2009	

年 12 月に公安省大臣により全国における使用の決定がされている。

(3) 相手国政府国家政策上の位置付け

ベトナム政府は、交通安全を国家の喫緊の課題と捉え、1997 年に、中央に国家交通安全委員会（議長：運輸交通大臣）、各省ごとに交通安全委員会を設立し、交通安全対策への取組みを強化している。2007 年には、政府通達（No.32/2007/NQ-CP）で「交通の安全と混雑対策の強化」が出されているほか、2009 年全国交通安全会議<sup>1</sup>においても「交通違反の取締り強化」が重点課題の一つに掲げられ、公安省、運輸交通省など関係省庁がそれぞれ交通事故の減少に向けた取組みを行なっているところである。

(4) 我が国援助政策との関連、JICA 国別援助実施方針上の位置付け（プログラムにおける位置付け）

わが国外務省の対ベトナム国別援助計画（平成 21 年 7 月）では、「道路交通安全対策」が、4 重点分野のひとつ「経済成長促進・国際競争力強化」の「都市開発・運輸交通・通信ネットワーク整備」における開発課題として位置づけられている。

#### 4. 協力の枠組み

〔主な項目〕

(1) 協力の目標（アウトカム）

① 協力終了時の達成目標（プロジェクト目標）と指標・目標値

【プロジェクト目標】 PPA における交通警察指導教官の能力が向上する

（指標）・シラバス、教科書が PPA において正式に確定される。

・学科においてプロジェクト成果（1～5）を利用した授業・実習が正式に開始される。

・公安省などに対して政策提言を含む研究報告がされる

② 協力終了後に達成が期待される目標（上位目標）と指標・目標値

【上位目標 1】 PPA における教育に参加した交通警察官の能力が向上する

（指標）・PPA での新しい教育内容を活用して、現場の交通警察が新たな活動を開始する。

【上位目標 2】 人民警察大学／専門学校における交通警察指導教官の能力が向上する

（指標）・PPA で作成した教材が他大学・専門学校で活用される。

・PPA で新しい研修を受けた教官による指導が開始される

【上位目標 3】 PPA による交通事故対策への提言がベトナム政府の政策立案に貢献する

（指標）・交通安全政策に PPA の提言が反映される。

(2) 成果（アウトプット）と活動

【成果 1】 「道路交通法と交通安全教育」に関わる教育内容と教育方法が向上する

（指標）

1-1 新しいシラバス、教材が作成される

1-2 学科において新しい教材による授業・実習が試行される

（活動）

1-1 詳細活動計画の特定／最終化（共同作業）

1-2 シラバスの作成（共同作業）

1-3 教材の作成（共同作業）

1-4 教材を使った授業の実施（ベトナム側主導）

1-5 試験の実施とそれに基づくシラバスと教材の見直し（ベトナム側主導）

<sup>1</sup> 副首相或いは運輸大臣主催の年次会議。当該年の総括と次年度の重点課題が議論される。



【成果2】「交通規則と交通管理」技術に関わる教育内容と教育方法が向上する  
(指標)

2-1 新しいシラバス、教材が作成される

2-2 学科において新しい教材による授業・実習が試行される

(活動)

2-1 詳細活動計画の特定／最終化 (共同作業)

2-2 シラバスの策定 (共同作業)

2-3 教材の策定 (共同作業)

2-4 教材を使った授業の実施 (ベトナム側主導)

2-5 試験の実施とそれに基づくシラバスと教材の見直し (ベトナム側主導)

【成果3】「交通違反取締り」技術に関わる教育内容と教育方法が向上する  
(指標)

3-1 新しいシラバス、教材が作成される

3-2 学科において新しい教材による授業・実習が試行される

(活動)

3-1 詳細活動計画の特定／最終化 (共同作業)

3-2 シラバスの策定 (共同作業)

3-3 教材の策定 (共同作業)

3-4 教材を使った授業の実施 (ベトナム側主導)

3-5 試験の実施とそれに基づくシラバスと教材の見直し (ベトナム側主導)

【成果4】「交通事故データの収集と分析」技術に関わる教育内容と教育方法が向上する  
(指標)

4-1 新しいシラバス、教材が作成される

4-2 学科において新しい教材による授業・実習が試行される

(活動)

4-1 詳細活動計画の特定／最終化 (共同作業)

4-2 シラバスの策定 (共同作業)

4-3 教材の策定 (共同作業)

4-4 教材を使った授業の実施 (ベトナム側主導)

4-5 試験の実施とそれに基づくシラバスと教材の見直し (ベトナム側主導)

【成果5】交通事故対策への政策提言などの機能が強化される  
(指標)

5-1 全国交通安全研究レポートが PPA の名のもとに発行される

(活動)

5-1 交通安全研究センターの法的枠組みについて承認を得る (ベトナム側主導)

5-2 活動内容、予算、人員、機材を含む初期活動計画を作成する (共同作業)

5-3 研究センターによる初期活動の開始 (共同作業)

### (3) 投入 (インプット)

#### ① 日本側 (総額 3.5 億円)

##### 専門家派遣

以下の分野のコンサルタント専門家を派遣予定

チーフアドバイザー、道路交通法、交通安全教育、交通規制と交通管理、交通違反取締り、交通事故データ収集分析、教授法

##### 機材供与

演習・訓練用機材、ミニライブラリー用の図書や参考資料など

##### 本邦研修の実施

年間 10 名程度 (必要性和分野はプロジェクト開始後に決定)

②ベトナム側

カウンターパートの配置

施設の提供：プロジェクト事務所、研修施設、研究センター施設

ローカルコスト：研修、セミナー経費、管理費、土木工事費、その他

(4) 外部要因 (満たされるべき外部条件)

①前提条件

・特になし。

②成果達成のための外部条件

・特になし。

③プロジェクト目標達成のための外部条件

・研修を受けた教官が PPA を辞めない。

④上位目標達成のための外部条件

・他大学・専門学校が PPA 新教材を評価する

・公安省、関連機関 (交通安全委員会、運輸交通省など) の理解が得られる。

・必要な財源が確保される。

5. 評価 5 項目による評価結果

以下の視点からプロジェクトを評価した結果、協力の実施は適切と判断される。

(1) 妥当性

以下の理由から妥当性が高いと見込まれる。

①ベトナム国のニーズ・政策に対する整合性

この事前評価表「3. 協力の必要性・位置付け」で記述したとおり、ベトナム国では急激な車両台数の増加による交通事故の多発と、都市部を中心とした交通混雑が深刻な社会問題となっており、2007 年政府通達 (No.32/2007/NQ-CP) として「交通の安全と混雑対策の強化」が出されているほか、2009 年全国交通安全会議においても「交通違反の取締り強化」が重点課題の一つに掲げられ、交通警察を所管する公安省としても、交通警察官の増強と能力の向上に取り組んでいるところである。

②ターゲットグループ選定の妥当性

PPA は、公安省の傘下であり、交通警察官、特に幹部クラスを養成する中心的な教育機関となっている。学科と大学院コースを通じた新たな警察官の養成のほか、現役警察官や幹部クラスを対象とした実務研修も実施しており、PPA を協力対象とすることの妥当性は高いものと判断される。

③日本の援助事業としての妥当性

対ベトナム国別援助計画 (平成 21 年 7 月) において、「道路交通安全対策」に向けた支援は、4 つの重点分野のひとつである「経済成長促進・国際競争力強化」の「都市開発・運輸交通・通信ネットワーク整備」における開発課題として位置づけられている。

④当該セクターにおける我が国の比較優位性

我が国における交通警察行政は、1970 年代の交通戦争と呼ばれた時代を乗り越え、現在も、交通の安全と秩序の確保において重要な役割を演じているという点で、十分な人材と経験を有しており、この分野におけるわが国の経験の比較優位性は高く、援助事業としての妥当性は高い。特に、警察官の訓練機関である警察大学や都道府県警察学校などの教育機関での活動は、本件の実施においても貴重な参考となる。

(2) 有効性

以下の理由により、有効性は高いと見込まれる。

①プロジェクト目標と成果の因果関係

・本プロジェクト目標は「PPA における交通警察指導教官の能力が向上する」ことであ

る。

- ・現在のベトナムの交通警察指導教官に求められる課題として、「道路交通法と交通安全教育」、「交通規則と交通管理」、「交通違反取締り」、「交通事故データの収集と分析」に関する教育内容を実際のニーズにあったものに改善し、それを効果的、実践的に教えること、が挙げられ、本プロジェクトでは、その4つの領域における教育内容と方法を向上させることが成果として、設計されている。
- ・またカウンターパート（交通警察学科の教官）が中心となって「交通安全研究センター」を立ち上げ、交通事故対策への政策提言などの活動を開始する、というもうひとつの成果を達成することは、カウンターパートが交通事故データに基づき事故対策を自ら検討するとともに、その結果を教育内容にも反映するという、科学的かつ主体的なアプローチを身につけることを意味しており、より効果的、持続的な能力向上に資することが期待できる。
- ・よって、これらの取り組みが、プロジェクト目標の達成に有効に結びつくものと考えられる。

## ②プロジェクト目標・成果に係る指標

- ・目標に掲げられる「PPAにおける交通警察指導教官の能力向上」を図る指標として、「本件で作成されるシラバス・教科書がPPAにおける正式な指導教材として認定される」こととした。「能力向上」を「正式な教材として認定される」に相応しい内容のシラバスや教科書を作成・活用できる能力として客観的な指標とした。また、正式な指導教材として認定されることにより指導教官はそれに沿った指導が義務付けられ、「能力の向上」がより現実的なものとして確認できるものとする。
- ・なお、これらの指標が確実に「能力向上」を評価するものとなるためには、PPA指導教官自らが新たな指導内容や研究開発の成果や結果について、JCC、関係者連携会議（Consultative Group）、セミナーやワークショップにおいて十分な説明や報告を行うことが求められる。そして、専門家チームはその説明や報告をモニタリングし、客観的な評価を行うことが重要である。

## ③プロジェクト目標に至るまでの外部条件

- ・外部条件として、「PPAで養成された教官が継続して警察官教育に従事する」ことが上げられるが、現在対象とされる指導教官の勤務状況から判断して、「継続性」は非常に高いものと判断される。

## (3) 効率性

以下の理由により、効率的は高いと見込まれる。

- ・本プロジェクトの主な活動である教材作成、学生等への指導は、PPAの本来業務として明確に位置づけられており、教官、教育システム、公安省とのネットワーク等、既存のリソース、ノウハウなどを活用することが十分に可能である。
- ・また、2006年7月からハノイ市で実施されている技術協力プロジェクト「ハノイ交通安全人材育成プロジェクト」を通じて得られた経験、人的ネットワーク、成果などを活用することで、効果的な活動を推進することができる。
- ・さらに、今後、「ベトナム北部国道交通安全強化事業」（2006年度承諾円借款）や世界銀行による「ベトナム交通安全事業」により、現場の交通警察官の活動支援や能力向上支援が予定されており、これらと本プロジェクトとの連携を図ることで、交通警察行政の現場と教育現場の両方に対して支援を行なうことができ、より効率的、効果的な成果の発現を期待できる。

## (4) インパクト

この案件の正のインパクトは、以下のとおり見込まれる。

### ①上位目標に対するインパクト

- ・上位目標である「交通警察官の能力の向上」に関しては、プロジェクト終了後（概ね

3～5年)に、新しい教育内容と教材に基づく専門科目を履修した学生が卒業し、交通警察の現場での業務を始めることで、徐々に達成されていくことが見込まれる。

- ・もうひとつの上位目標である「人民警察大学／専門学校における交通警察指導教官の能力の向上」に関しても、PPAが毎年実施している人民警察大学や専門学校などPPA以外の教育機関の交通警察指導教官を対象とした再研修コースを通じて、達成が見込まれる。
- ・リスクとしては、人民警察大学や専門学校が、PPAにおける新しい研修内容を十分に理解し、作成された教材を活用できるかどうか、そして必要な資機材を整備できるかどうかという点が上げられる。しかし、PPAと関連組織との情報交換のために設立される関係者連携会議(Consultative Group)では、これらの教育機関の代表者や指導的立場にある公安省幹部をメンバーとしており、研修内容に対する理解や教材の積極的な活用とともに、資機材の調達に必要な財源の確保についても積極的な対応が期待され、リスクは低いと判断される。
- ・また、本プロジェクトを通じて設立される交通安全研究センターによる政策提言などの活動が開始され、関係者連携会議(Consultative Group)が活用されることにより、公安省を含むベトナム行政機関の交通安全政策への反映も、達成させることが見込まれる。

#### ②上位目標以外に予測されるインパクト

- ・PPAは、公安省からの指示を受け、全国の交通警察チーム長レベルを対象にした短期研修を年一回立ち上げることを予定している。本プロジェクトの成果がこの研修に活用されることで、ベトナム全国の交通警察に対するより大きなインパクトも期待される。

#### (5) 自立発展性

以下の理由により、自立発展性は高いと見込まれる。

##### ①政策・財政支援

2008年の道路交通法の改正を初め交通問題に対する重要性を意識した行政が展開される中、PPAならびに警察大学/専門学校を附属機関とする公安省は、交通警察行政の現場とその教育現場との融合を図ることを重要な課題としており、PPAなどの教育機関に対する公安省からの協力や財政支援が継続されることは確実と考えられる。

##### ②技術面

PPAでは指導教官の他学科への移動もほとんどなく、移転された技術が流出する懸念がほとんど無いと考えられる。また本プロジェクトを通じて設立予定の交通安全研究センターにおいて、PPAの教官が中心となって、教育内容の充実と蓄積がされる予定であり、技術的な自立発展性は非常に高いと考えられる。

##### ③組織・体制面

設立が予定されている交通安全研究センターはプロジェクトを通じて取得する技術・経験を蓄積するとともに、PPAが自立的に交通安全対策を研究発信していく場として重要な機能を持つものである。今後PPAが設立に向けて調整を始めるところだが、すでに公安省による設立許可は取得し、公安省における唯一の交通安全対策研究機関となることから、公安省の協力のもとで自立発展性を担保する環境は十分に整っているものと見込まれる。

#### 6. 貧困・ジェンダー・環境等への配慮 特になし。

#### 7. 過去の類似案件からの教訓の活用

- ・教科書等を作成するすべてのプロジェクトに共通の留意点として、本案件での教科書・冊子等の作成にあたっては、著作権の扱いに留意する。
- ・ベトナム国「道路建設技術者養成計画」／技術協力プロジェクト(2001年1月～2006年1月)の事後評価の結果、当該国におけるカリキュラムを作成する際の留意点として、カリキュラム策定規定等を十分に把握することが重要、などの教訓が残されており、参

考とすることが望まれる。

- ・ベトナム国「ハノイ交通安全人材育成プロジェクト」／技術協力プロジェクト（2006年7～2010年3月）では、規定されている法律や制度と、交通警察官の現場とが乖離している現状（問題）を踏まえ、実際の現場に必要なとされている改善内容を技術移転する工夫がなされた。このような実績を、本プロジェクトでも参考とすることが重要と考えられる。

#### 8. 今後の評価計画

- ・運営指導或いは中間評価調査：プロジェクト開始後、約13ヵ月後（2011年6月頃）
- ・終了評価調査：プロジェクト終了前6ヶ月以内（2012年12月頃）
- ・事後評価調査：プロジェクト終了3～5年後を想定



# 第1章 調査の概要

## 1-1 要請の背景

ベトナムでは、近年の急激な経済成長に伴い、車両の増加、道路インフラの整備が進む一方で、道路利用者の危険な交通行動、道路交通安全に必要な行政による対策の遅れなどにより、交通事故が増加し2007年には交通事故死者数は13,000人を超え、大きな社会問題となっている。

ベトナム公安省と各地方の公安部は、道路交通に関しては、道路交通法違反者の取り締まりや交通指導、信号機操作などの交通管理、交通事故処理、事故データの収集分析などを担当業務として行っており、同省傘下のPPAは、これら人材（交通警察官）の養成・輩出を行うとともに、幹部職員の再訓練を行う組織として位置づけられている。またPPAは、地方における警察官の教育・養成機関（人民警察大学、人民警察高等学校）を統括し、その講師を養成する役割も持った組織である。

しかし、現在、PPAやこうした関連教育機関（人民警察大学、人民警察高等学校）における研修内容は、近年の急激な交通状況の変化に十分に対応したものではないため、その改善が喫緊の課題となっている。

また、ベトナム全国から収集される交通事故データを分析し、効果的な政策提言を行なう機能を強化するため、PPAは、公安省からの支援も得つつ、「交通安全研究センター」を立ち上げる準備を開始している。

JICAは、これまでハノイ市を対象に「ハノイ交通安全人材育成プロジェクト」を実施（2006年7月～2010年3月）し、ハノイ市の現職交通警察官向けの再訓練研修を立ち上げるとともに、交通指導取り締まりや、事故データの収集・分析などの技術支援を行ってきた。このハノイ市における実績を全国レベルに波及させることも想定して、人民警察学院に対する「交通警察官研修強化プロジェクト」がベトナム政府から要請された。

## 1-2 調査の目的

今回の調査は、ベトナム国政府からの協力要請の背景、内容を確認し、先方政府関係機関との協議を経て、協力計画（PDM、PO）を作成するとともに、当該プロジェクトの事前評価を行うために必要な情報（実施体制、5項目評価に必要な関連情報）を収集、分析することを目的とする。

最終的には、協議結果を議事録としてM/Mにとりまとめ、署名・交換を行う。

### 1-3 団員構成

氏名	担当業務	所属	派遣期間
勝田 穂積	総括	JICA ベトナム事務所国際協力専門員	現地参加
阿武 孝雄	交通警察行政	警察庁交通局交通企画課 課長補佐	1月11日～15日
山口 正人	交通警察教育	警察大学校交通教養部 教授	1月11日～15日
田近 恭介	国際対応	警察庁長官官房国際課 課長補佐	1月11日～15日
斎藤 威	交通警察研修	(株) アルメック	1月4日～23日
高木 通雅	評価分析／道路交通行政	(株) アルメック	1月4日～23日
小林 謙一	企画協力1	JICA ベトナム事務所	現地参加
Hoang Thi Tuat	企画協力2	JICA ベトナム事務所	現地参加

### 1-4 現地調査・協議の日程

2010年1月4日～23日（20日間）

月/日（曜日）	活動	参加者（敬称略）
1/4（月）	（21:50 ハノイ到着）	斎藤、高木
1/5（火）	14:00 PPA（副学長）との打合せ （スケジュール確認、情報収集協力依頼など）	勝田、斎藤、高木、小林
1/6（水）	14:00 PPA との協議（QAに関する質問など）	斎藤、高木
1/7（木） ～1/9（土）	教師、卒業生に対するヒアリング等	斎藤、高木
1/10（日）	資料取りまとめ	
1/11（月）	18:15 成田発（JL751便） 21:50 ハノイ着	田近、山口、阿武
1/12（火）	8:45 団内打合せ 13:30 PPA 学長表敬、意見交換 15:30 公安省国際協力部長表敬 16:30 ハノイ市交通警察視察	All
1/13（水）	9:00 PPA との協議（専門家リソース、日本研修、 供与機材に関する打合せ） 13:30 PPA 内視察	All
1/14（木）	9:00 PPA との協議（継続） 15:00 ミニッツ（M/M）署名	All
1/15（金）	9:00 日本大使館今里書記官報告 PM：現地視察 （深夜ハノイ発）	勝田、小林 田近、山口、阿武
1/16（土）	資料取りまとめ	
1/17（日）	資料取りまとめ	
1/18（月）	14:00 PPA（副学長）との協議（追加情報収集）	斎藤・高木
1/19（火） ～1/22（金）	PPA 関連資料の収集とりまとめ、教師に対する追加 ヒアリング等	斎藤・高木
1/23（土）	（00:05 Departure）	斎藤、高木



## 1-5 主要面談者

### Ministry of Public Security (公安省)

#### Human Resource Development Department (人材育成局)

Deputy Chief of Office (副局長) Dr. Phan Dinh Dao

#### International Cooperation Department (ICD) (国際局)

Deputy Director (副局長)、General, Sen.Col、Dr. Tran Van TrinhStaff,

Mr. Tran Viet Cuong (日本研修参加者)

#### Training Department (研修管理局)

Deputy Director General (副局長) Dr. Phan Tuan Binh

Director (研修カリキュラム管理課課長) Mr. Ho Sy Long (日本研修参加者)

Director (総務課課長) Mr. Nguyen Van Ly

### People's Police Academy (人民警察学院)

Rector (学長)、Major General, Prof.

Dr. Nguyen Xuan Yem

Vice Rector (副学長)、Colonel,

Dr. Nguyen Duc Binh (日本研修参加者)

General Affair division (総務課)

Deputy Director (副課長)

Mr. Vu Manh De (日本研修参加者)

Staff

Mr. Cao Hoang Long

#### Traffic Police Faculty (交通警察学科)

Dean (学科長)

Dr. Pham Trung Hoa (日本研修参加者)

Deputy Dean (副学科長)

Dr. Vu Xuan Truong

Senior Lecture (主任講師)

Mr. Pham Hong Son (日本研修参加者)

Senior Lecture (主任講師)

Dr. Hoang Dinh Ban

Senior Lecture (主任講師)

Mr. Nguyen Van Man

### Embassy of Japan (日本大使館)

Counselor (参事官)

Mr. KITAMUR Toshihiro (北村俊博)

2<sup>nd</sup> Secretary (2等書記官)、

Mr. IMAZATO Yasuyuki (今里恭之)

## 1-6 団長所感

### (1) 秩序だった交通づくりへ向けて一鍵を握る交通指導・取締り

ベトナムはまさに今、開発の時代にあり、波はあるものの高い経済成長を続けている渦中にある。したがって二輪車を含め自動車保有台数は経済成長を上回るスピードで増加しており、道路インフラの整備ともあいまって交通渋滞、道路周辺環境の悪化など交通問題は深刻度を増している。とりわけ、交通安全(事故)問題は2007年の数字で交通事故死亡者数が13,000人を上回っており、この結果、人口当たりで見ればかつての日本の最悪期(年間16,700人を超えていた)に迫る事態となっており重大な社会問題となっている。

交通混雑対策、交通安全対策のためには、単一のアプローチではなく多くの角度からの総合的な施策が求められることは言うまでもない。ベトナム政府では、この交通問題の重要性とともに多角的な対策の必要性を認識し、さまざまな取り組みを始めているが、その

一翼を占めるのが交通規制・取締りを主要な任務とする交通警察の強化である。開発の時代にあるベトナムでは、やはり道路容量の増大を図る面に目が行きがちになるが、道路拡張余地が少なく拡張テンポが需要に追いつきにくい大都市部を中心にして交通管理面でのアプローチは継続的に取り組むべき極めて重要な課題である。

特に、交通ルールの徹底、そのための取り締まりは交通問題の改善のための施策として、今後ますますその重要性を増すであろう。現在の交通秩序の乱れは渋滞や交通安全問題の深刻度を強めており、交通量が増加し続ける状況の中で整然とした交通の流れを実現すべく、早急に交通秩序の確保を図っていくことが求められている。そういった観点から交通法規やマナーに対する国民の理解をより高めるとともに理にかなった交通指導や取締りの強化が最も重要な手段である。

今回の技術協力プロジェクトは、まさにこの面に焦点を当てており、交通指導・取り締まりを担う交通警察の能力向上に資することを目的としている。

## (2) 時代の変化への対応を図る－研究機能の付加と若手が多い教師陣による取り組み

本プロジェクトのカウンターパート機関である人民警察学院（PPA）は1968年に設立され、ベトナム警察における最高位の教育・研修機関として位置づけられている。すなわち、学士を輩出する大学機能のほかに修士課程を有しているばかりでなく、現役の警察官のほか他大学やカレッジ（専門学校）の教員に対する研修機能も有している。従って、本プロジェクトで実施される教師陣を通じた教育・研修の取り組み能力を強化することで、全国の警察官の能力強化やその他の教育機関での取り組み能力アップも図ることが出来ると考えられる。

交通警察学科はPPAの中では新しい学科ということではないが、道路交通問題が最近の経済成長の結果として顕在化・深刻化しているだけに注目度が上がってきているとともにこの分野は教育・訓練でも内容的に新しい対応が多く求められる分野だと言える。特に、最近の交通状況の変化には著しいものがあり、交通の指導・取り締まり面でこういった変化に迅速・的確に対応していくには、現場の実情を十分勘案しつつより進んだ技術の導入や既存技術の高度化、合わせて機材の導入も重要となっている。こういった背景から、本プロジェクトは、教育・研修機能の強化ばかりではなく、PPAへ研究機能の付加を図る内容となっている。交通の現状をきちんと認識するための情報収集活動とともに、実情を踏まえて先進的な技術の適切な応用を図りさらには今後の施策提案のための研究活動は、合わせてPPAの情報発信機能を強めることとなる。

また、現在交通警察学科で授業を実施している教師陣（全体で18人）の年齢構成は30歳以下が8人と最も多くこれ以外は40歳代と50歳代にそれぞれ5人ずつとなっており、若手が相対的に多い。しかも、40歳代および50歳代の教師には運転教育の実習を担当する教師がそれぞれ2人おり、交通事故調査、取り締まりなどは若手の教師が主体となって教育・研修が進められていくものと見込まれる。このような教師陣の構成は、経験が不十分な教師による教育や研修といった問題点も指摘しうるが、逆に、変化の著しい、かなり新しい取り組みが必要な分野であるともいえる交通警察分野を担うには対応がしやすい年齢構成であるとも見ることが可能である。

### (3) 実情に合ったスキルアップ

交通取締り能力を強化するためには、基本的な理論を知識として頭に入れることとともに、しっかりしたデータに基づく分析手法といったことから、現場での立ち居ぶるまいや道具の利用、さらには（二輪）車の運転まで実際にやってみて体得せねばならないことも数多くある。そのため、PPA で用意しているカリキュラムでは教室での座学とともに実習がほとんどの科目に含まれている。PPA は一般の大学ではなく、警察官という特定の任務を遂行する人材を養成するための機関であり、その任務を遂行するために必要な能力として、交通にかかる知識とともに実務スキルは極めて重要な要素である。

しかし、実務スキルに関する教育・研修が現在のカリキュラムでは決して十分ではない。教師へのアンケートでも実習（実験）の必要性、増加の必要性に対する強い認識とともに、教師の実務能力や実習スキルの不足ならびに機材の不足への対応の必要性が示されている。

この認識は基本的に正しいものと考えられ、実習を通じたスキルアップへの支援が本プロジェクトの重要な要素となる。やり方は一律ではないと思われるので、出来るだけ効果が出るよう工夫を凝らしていく必要があると思われる。

ただし、そこで取り上げるスキルに関し、交通の現状や組織の対応力などをきちんと踏まえたものであるかについては疑問が出る場合もありうる。やむをえないことではあるが、ベトナム側には先進的な事例を見ることにより、そこで適用されている機材・手法等をそのままベトナムの現場でも応用可能と単純に考えてしまう傾向があるように見受けられる。

したがって、教師の経験不足、スキル不足並びに機材不足の状況をきちんと見定めることと同時に、ベトナムにおける交通状況、対応組織の状況などをきちんと見極めることがまず必要である。

### (4) (二輪)車による追跡技能研修の必要性如何

今回の詳細計画策定調査では、(二輪)車による追跡技能研修の必要性が再三議論された。(3)のスキルアップと重複する部分があるが、場合によっては、本プロジェクトの重要な位置を占める可能性もあり、ここで特記する。

ベトナムでは、赤信号無視など交通違反を犯したものがそのまま逃走してしまうことが多く追跡がほとんどなされていないことから、PPA の学生および警察官に対しこのスキルについての研修の必要性が取り上げられた。大きくいえば、交通問題が社会問題として重要となる中で、ベトナム警察としても移動取締りを何とかして取り入れていく（現在ほとんど実施されていないに等しい）必要があるとの認識があるとともに、逃げても捕まるという事実を示すことによって違反に対する抑止力を保持したいと考えていることが、ベトナム側から説明された。ただし、その体制や具体的な形成方法などについてまだ明確な計画があるわけではなく、教育・訓練内容にしても、現場で対応する全ての警察官の単なる安全運転技術の向上に限定する考え方から、特別な追跡チームを設立しそのメンバーに特別な訓練を与えようとするものまで、現時点で先方の考え方は固まったものとはなっていない。

一方、現在のベトナムにおける交通状況は、オートバイだけでなく自転車や場合によっ

ては牛車をも含む混合交通であることや道路の不十分な舗装状況からしても、高速での追跡運転は重大な交通事故を引き起こす危険性も大きく、移動取締りの必要性があるからといって、特に二輪車による追跡捜査を本格実施することに踏み切るべきかどうか疑問も示されている。赤信号無視なども含め交通違反者を取り締まる技術は、(二輪)車による追跡に限定することなく、さまざまな選択肢の中から実情にあった方法を採用する必要性がある、との考え方も有力である。

さらに、あえて言えば、追跡に必要な高度な運転技能を本プロジェクトに含めたいとするのであれば、その技能を備えた警察官の養成や配置、そのための組織の設立に関し、公安省(MOPS)が政策決定した明確な方針と、そのための具体的な行動計画が準備されていることがまず必要であろう。PPA だけでは対応しきれない国としての方針がなくては進めない内容といえる。

いずれにせよ、さまざまな観点から検討する必要がある、短時間の調査期間での結論付けは無理である。従って、これから技術協力プロジェクトを本格実施する中で、十分検討協議し、この問題への対応を決めることとした。

今後、交通実情を踏まえた追跡捜査にかかる現実的な取締り方法を両方で検討することとなるが、日本側には、そもそもの白バイ隊の設立・導入経緯や白バイ隊員の育成にかかる必要期間やプロセスに関する情報提供や、追跡による取締り以外の効果的な対策(組織的な取締り、広報と連携した取締り等)の事例を示すことが求められるとともに、ベトナム側にはきちんと現状を見るとともに、長期的な視点に立って基本方針を策定するとともに、それに基づく具体的なロードマップを準備していく必要があると考えられる。

#### (5) プロジェクト実施途上での柔軟な対応の必要性

本プロジェクトの本格的な技術移転業務は業務実施契約に基づき実施するので、基本的には詳細な業務内容を定めておくことが必要となる。今回の詳細計画策定調査では、先方からの要請書や JICA によるこれまでの警察への協力の実績・経験を踏まえ、調査期間中に実施したアンケート結果や先方関係者との意見交換・協議を通じて協力内容の特定や絞り込みを実施してきた。また、PPA 並びに MOPS の職員 6 名による日本研修(各種施設視察、警察機関や運転訓練機関等における情報収集・意見交換)を実施し、そこで得られた知見を本プロジェクトへ取り込む努力も行った。したがって、日本・ベトナム側の考え方を反映させ、なるべく具体的な内容とする努力はされてきたと理解している。

一方で、これまでの同様プロジェクトの経験によれば、実施して初めてわかることも多く、実施途中での変更が必要になることは言うまでもない。また、事前調査で情報収集努力はしてきたものの、実際のところ、既存の教科書の内容、実際の授業や実習の具体的な内容や実施方法、さらには教師の能力といった実際の技術協力では重要となる項目の精査は、今回の調査時には十分には実施されていない。さらに、こういった情報収集の条件となるカウンターパートとの十分なコミュニケーションの確保は、本格的な技術協力プロジェクトの開始以後に図られるものであり、それには当然ある程度の時間が必要である。

こういった考え方から、プロジェクトの初期には特に交通指導・取り締まり面から交通の実情ならびに PPA における教育・訓練実態を詳細に把握し、具体的な活動内容をより詳しく検討するような計画としている。したがって、本格実施に移った後で、新たな情報の

収集や実態の把握に伴う変更の必要性が出てくる可能性も決して少なくないと思われる。全体の枠組みをきちんと踏まえた上で検討をする必要はあるが、あまり当初の計画内容にこだわりすぎることがないようある程度柔軟な対応が望まれる。

## 1-7 補足：ベトナム側カウンターパートの日本出張

### (1) 日本出張の主な目的

ベトナム「交通警察官研修強化プロジェクト」の現地協議実施に先立ち、日本における同様な組織での活動の内容、使用機材、設備等を確認するとともに、特に以下の3点に関して、ベトナム側の参加者が自ら検討を行う場を提供することを目的に、研修スキームを利用した日本出張を実施した。

- ①ベトナム（人民警察学院）に有用／必要と考えられる情報、事例。
- ②人民警察学院のカリキュラムに修正・追加すべきと考えられる具体的・詳細な内容
- ③プロジェクトを通じて設立される交通安全研究センターに望まれる枠組み（例：位置づけ、役割、機能、対象分野）

### (2) 出張者

ベトナム側カウンターパート

氏名	所属先	役職
Mr. Nguyen Duc Binh グエン・ドゥック・ビン	人民警察学院	副学長
Mr. Ho Sy Long , ホー・シー・ロン	公安省 研修管理局研修カリキュラム管理課	課長
Mr. Pham Trung Hoa ファン・チュン・ホア	人民警察学院 交通警察訓練学科	学科長
Mr. Vu Manh De ブー・マイン・デー	人民警察学院 総務課	副課長
Mr. Pham Hong Son ファム・ホン・ソン	人民警察学院 交通警察訓練学科	主任講師
Mr. Tran Viet Cuong チャン・ヴィエット・クオン	公安省国際関係局	職員

日本側同行者

独立行政法人国際協力機構 国際協力専門員 勝田穂積 （12月11日～16日）  
 独立行政法人国際協力機構 ベトナム事務所 職員 小林謙一 （12月6日～9日）  
 株式会社アルメック海外室技術顧問 斎藤 威  
 株式会社アルメック海外室上席研究員 高木 通雅  
 財団法人日本国際協力センター 研修管理員（ベトナム語通訳） 中川トウイズオン

### (3) 出張結果（成果）

今回の日本出張により、カウンターパート関係者は、日本国内の交通安全に関する状況を事前に理解できたので、ベトナムに帰国後、プロジェクトの枠組みに関する事前協議では、親密な雰囲気の中、具体的な議論を進めることができた。例えば、白バイを使った

特別取締りや、事故データに基づく対策などを強化すべきなどの議論は、日本研修により研修員に与えた新たなアイデアとなった。さらに、日本研修を通じて、カウンターパートの本プロジェクトに対する主体者意識を高めることにも貢献できたと考えられる。

(4) 日本滞在スケジュール

2009年12月5日～16日(12日間)

月日	曜日	項目	
		訪問先	内容
12月5日	土	移動日(ハノイ→)	
12月6日	日	午前：来日(→成田/東京)	
		都内視察	
12月7日	月	9:40 オリエンテーション(JICA)	ブリーフィング等
		13:30-15:00 警察庁	国際課長表敬
			日本警察の概要
12月8日	火	10:00-15:30 警察大学校	施設見学
			交通教養部長表敬、交通教養部概要説明
12月9日	水	10:00-12:00 日本自動車研究所(つくば)	研究所概要、交通事故鑑定に関する実験・施設の概要
		13:30-15:30 交通事故総合分析センター つくば交通事故調査事務所	センターの概要、交通事故マイクロ調査概要、機材等
12月10日	木	10:00-15:30 自動車安全運転センター安全運転中央研修所	中央研修所の研修概要
			中央研修所における交通警察関連教養(実務を含む)
12月11日	金	10:00-15:30 埼玉県警察本部交通部等	交通事故調査分析の概要
			交通機動隊の活動概要
12月12日	土	都内視察(年末集中取り締まり・歩行者天国(交通規制)視察、中央区内銀座駅周辺)	
		13:00～ 杉良太郎大使 表敬	表敬
12月13日	日	自由行動	
		午後：移動(東京から鈴鹿) 東京発	14時頃の新幹線
12月14日	月	10:00-14:30 鈴鹿サーキット交通教育センター 終了後、白子発 15:00 頃の近鉄特急で帰途	鈴鹿教育センター施設概要、施設の視察、質疑応答、鈴鹿サーキット内の視察、その他
12月15日	火	午前：意見交換会に向けての準備	訪日調査団、JICA関係者等
		14:30～16:30 意見交換会(兼評価会)	訪日調査団、警察庁、警察大学校、JICA関係者等
		16:30～18:00 頃 懇親会	
12月16日	水		
		帰国(飛行機：成田→ハノイ)	

## 第2章 ベトナムの交通の現状

### 2-1 車両登録台数

ベトナム国では、経済の順調な進展とともに車両登録台数も大幅な増加してきている。表 2-1 に 2000 年から 2009 年 9 月末までの新規登録台数を示す。約 10 年間で、自動車が 50 万台から 150 万台と 3 倍に、オートバイが 6.4 百万台から 27.2 百万台と 4 倍に急増している。これらの数字は、登録台数のみで廃車台数が考慮されていないが、モータリゼーションの進展が急速に進んでいる状況が読み取れる。

表 2-1 車両登録台数の推移

年	自動車			オートバイ		
	新規	累計	対前年増加率	新規	累計	対前年増加率
2000		510.411			6.387.207	
2001	46.681	557.092	+14,4%	1.971.835	8.359.042	+29%
2002	50.309	607.401	+9%	1.914.617	10.273.659	+22,8%
2003	68.378	675.779	+10%	1.105.748	11.397.407	+9,7%
2004	99.045	774.824	+14,7%	1.998.585	13.375.992	+17,5%
2005	91.625	891.104	+11,5%	2.117.428	16.086.644	+15,2%
2006	81.782	965.455	+9,3%	2.501.434	18.406.385	+15,7%
2007	123.567	1.089.222	+12,8%	3.022.246	21.428.631	+16,4%
2008	183.602	1.351.080	+24%	3.044.302	25.273.088	+17,9%
9/2009	126.630	1.492.758	+9,4%	1.890.443	27.239.630	+7,5%

出典) PPA への質問に対する回答資料 (根拠: ベトナム統計資料)

注) 累計値は各年の新規登録台数と前年の累計値の合計。廃車台数は集計されていない。

### 2-2 交通需要 (交通量)

あわせて交通需要も急増してきており、現在 JICA で実施されている「持続可能な総合運輸交通開発戦略策定調査 (VITRANSS2)」の結果をみても、ハノイ市やホーチミン市などの大都市周辺だけでなく、都市間の国道でも交通需要の大幅な増加が観測されている。図 2-1 にベトナム北部、中部、南部の主要国道における 1999 年、2005 年、2008 年の 3 ヶ年の交通需要 (日交通量) の変化を示す。

北部地域では、ハノイ市周辺地域での交通量が多いばかりでなく増加率も高く、国道 1 号線の HaNam 地区では、1999 年から 2008 年までの 9 年間で交通需要は 15 千台から 40 千台に増加しているほか、国道 5 号線では 2008 年現在で約 30 千台の交通量がある。交通需要の半数から 2/3 がオートバイが占めているが、自動車の交通量も急速に増えてきている。

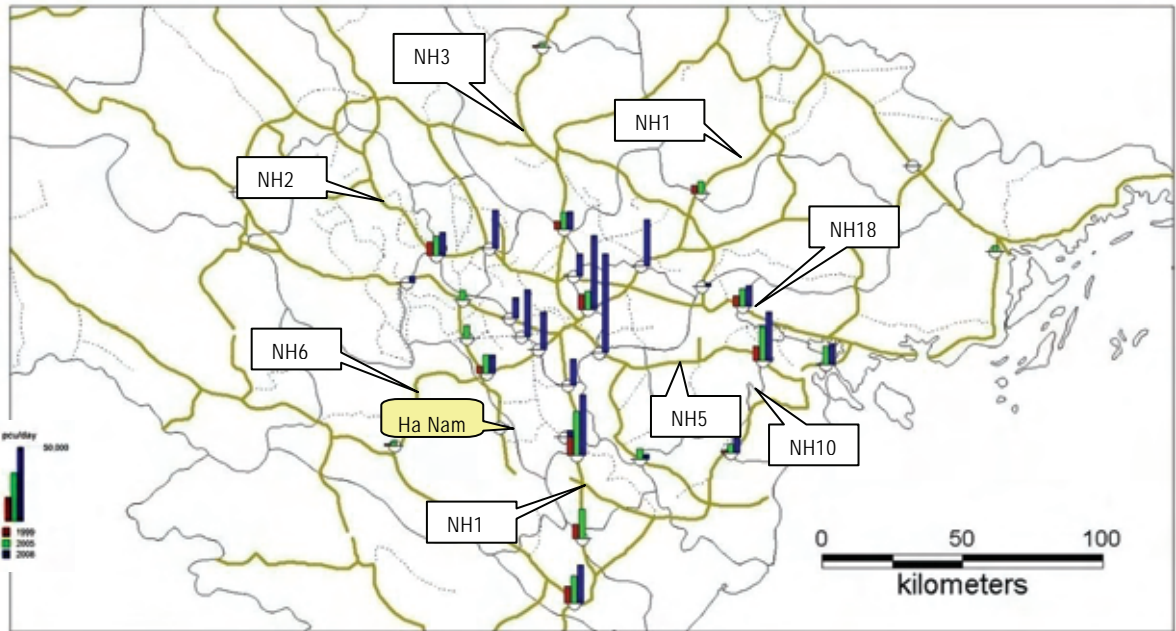
比較的経済発展が遅れている中部地域でも、2008 年現在で国道 1 号線において 10 千台から 25 千台の交通量が観測されている。

HCMC 市を中心とした南部地域は、ベトナムで最も高い経済成長を遂げているところであり、

交通需要も北部に比べて非常に多く、国道1号線の DongNai 地区では 130 千台以上の交通需要がある。その他の区間でも 30 千台から 50 千台と、多くの区間で 6 車線から 4 車線の交通容量に対し飽和状態に近づいてきている。

図 2-1 ベトナム主要幹線国道における交通需要の推移

(1) 北部地域



(2) 中部地域

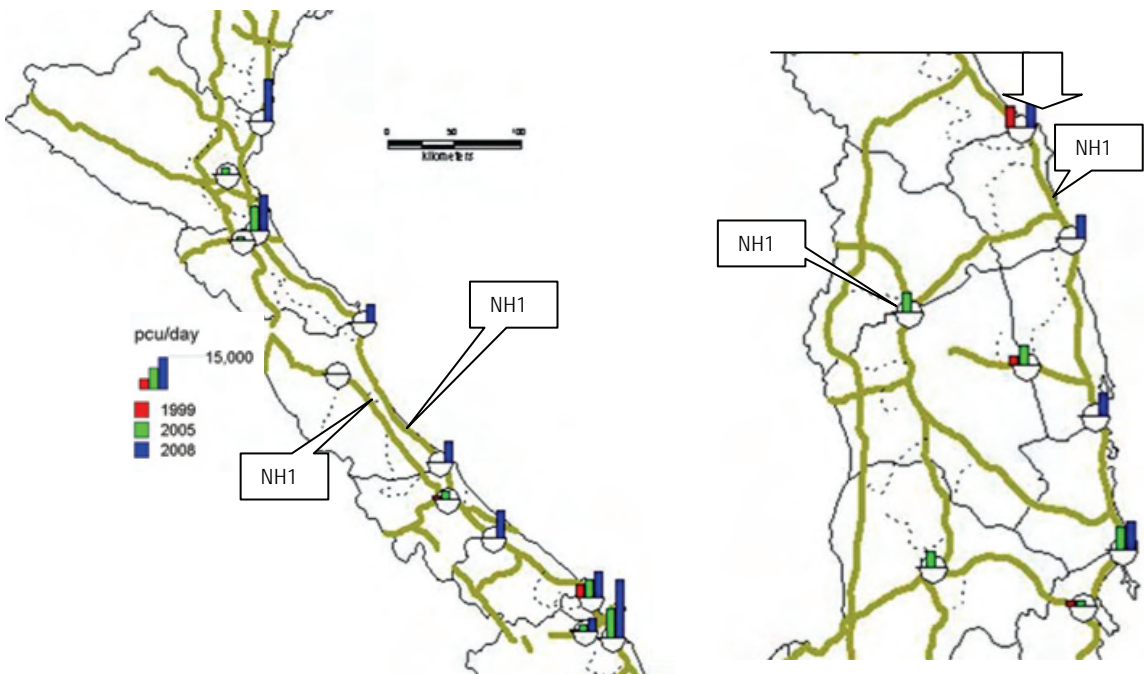
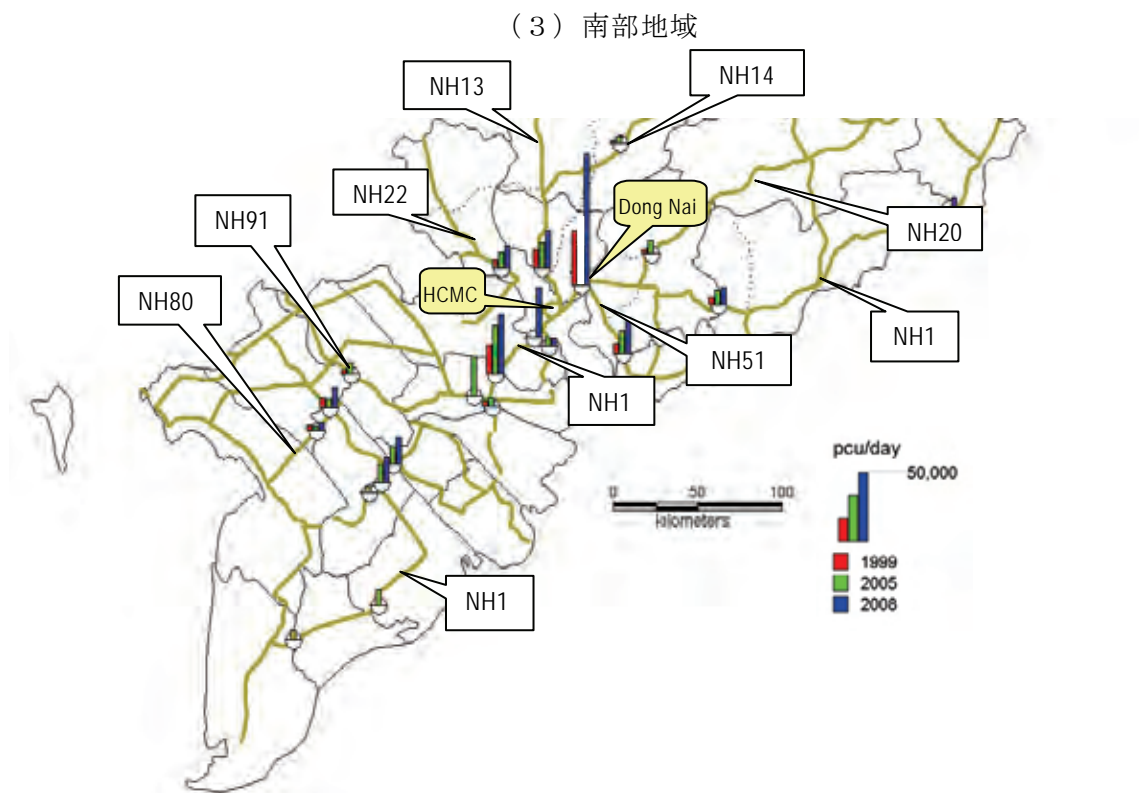




図 2-1 ベトナム主要幹線国道における交通需要の推移（続き）



Source : VITRANSS (1999), VITRANSS Follow-up Study (2005), and VITRANSS 2 Traffic Surveys (2008).

## 2-3 交通事故統計

### (1) 事故統計制度

ベトナムでは、車両台数や交通需要の増加とともに交通事故が多発し、事故による死者数も 2002 年には 13 千人を越え過去最悪を記録している。その後は、交通事故による死者数はほぼ横ばいの状況にある。しかしながら、依然として交通事故による死亡者数が 10 千人を越えており、社会的な重要課題の一つに上げられている。

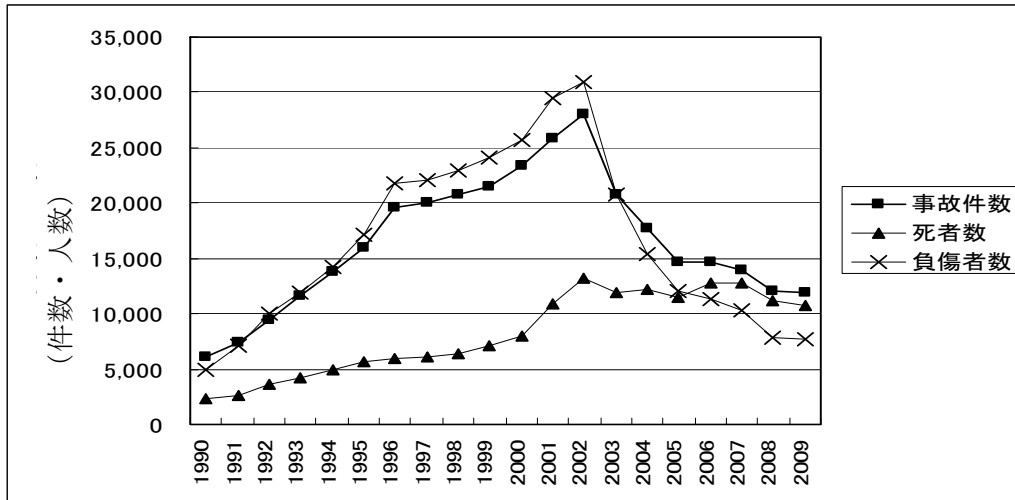
図 2-2 に示される交通事故による死者数以外の交通事故件数や交通事故傷害者数を見ると、2002 年を境として大幅に減少している。一般的には、自動車台数等の増加とともに交通事故件数が増加し傷害者数も増加する傾向にある。この様な一般的傾向と異なる数値が報告されている背景に、公安省交通事故報告制度<sup>1</sup>に基づいて重大事故（死亡、複数の障害者）のみ報告されることになり、重大事故の範疇に入らない事故が報告されていないことによるものと思われる。制度そのものは、2000 年に発出されているが数値として顕著に現れてきたのが 2003 年と推定される。

公安省が集計し公式に発表される交通事故関連データについては、この様な制度的な背景や軽微な交通事故がほとんど警察に報告されない社会的な現状を前提として理解する

<sup>1</sup> 交通事故報告に関する通達（公安省、1093/QD-BCA（C11） Dec.6 2000）

ことが必要である。重大事故については比較的高い確立で掌握されているが、事故件数や障害者数については報告されないものが多数存在するものと想定される。その一つの根拠として、保健省による病院での集計（2006年データ）では交通事故による死亡が約2割、傷害者数では上記統計データの10倍に及ぶ数字が報告されている<sup>2</sup>。

図 2-2 全国における交通事故と死傷者数の推移

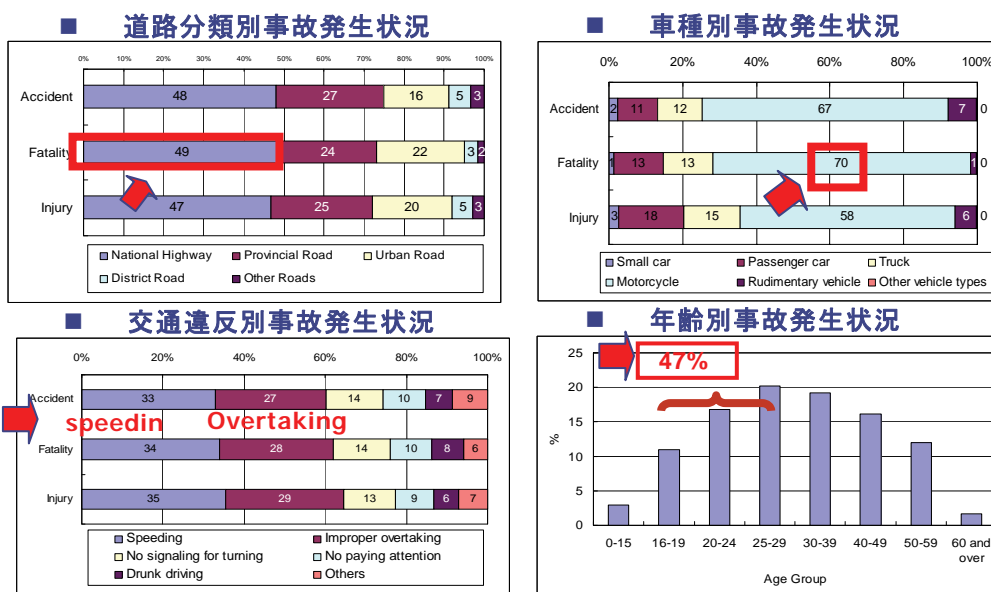


出典：国家交通安全委員会（NTSC）

(2) 事故データの分析結果

交通事故の発生状況では幹線国道の事故が半数をしめており、スピード超過や通行車線違反などに関連した事故が多発している。また、その犠牲者の大半はオートバイ利用者である。（図 2-3 参照）

図 2-3 ベトナムにおける道路交通事故の発生状況



Source: MOPS

<sup>2</sup> 「全国道路交通安全マスタープラン」 JICA 2009年3月

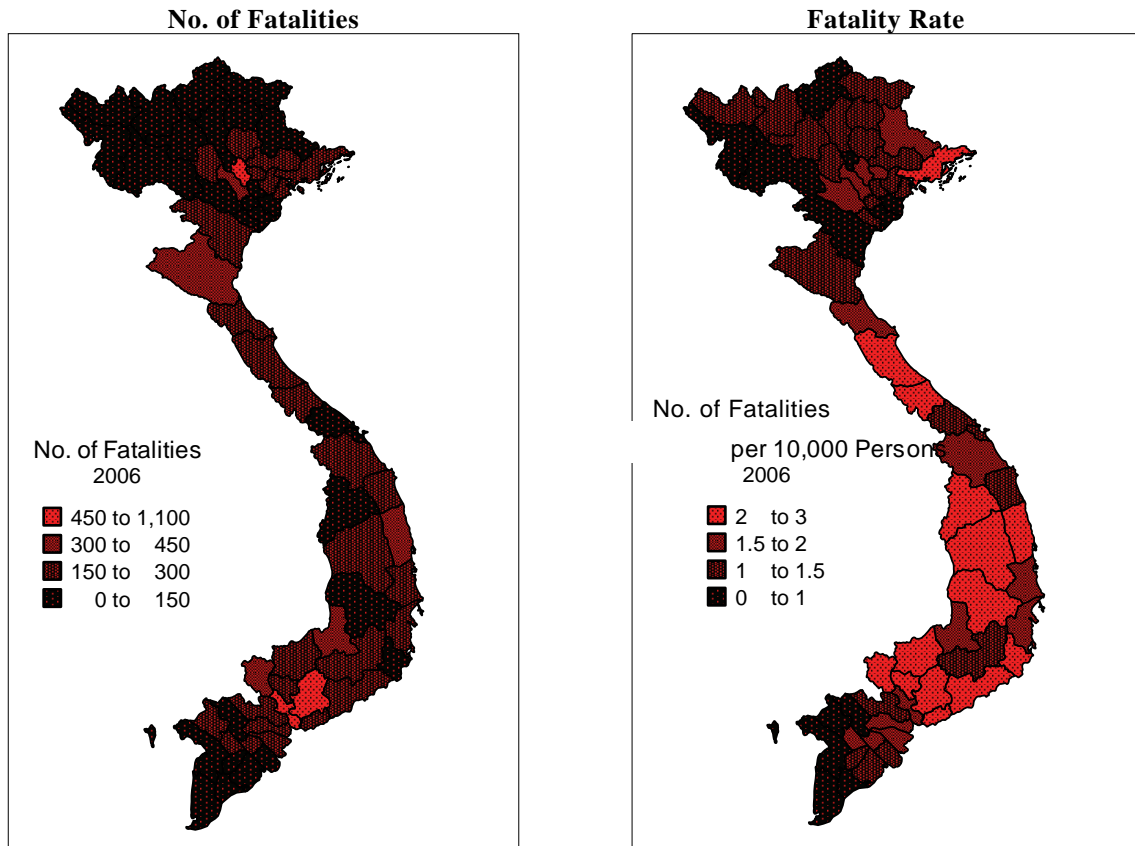
ベトナムにおける道路交通事故の地域分布を見ると表 2-2、図 2-4 のような分布になっている。ホーチミンを中心とした南部都市圏とハノイを中心とした北部の都市圏で交通事故死亡者総数のベトナム全国の 40%以上を占めている。図 2-5 に、2002 年から 2006 年までの交通事故件数の累計を都市・地方省別にランク付けした。ホーチミン市、ハノイ市が突出している状況が明らかになっている。件数ではこの 2 大都市圏が多いが、人口当たりの死亡者数を見ると都市圏だけでなく中部からホーチミンにかけての地方省が高い値を示しており、安全意識の向上や取締りの強化などの対策が自動車交通需要が高い都市部だけでなく、交通量の少ない地方部においても重要であると言える。

表 2-2 ベトナム交通事故の地域分布 (2006 年)

Region	No. of Accidents	No. of Fatalities	No. of Injuries	Accident Rate (per 10,000 population)	Fatality Rate (per 10,000 population)	Injury Rate (per 10,000 population)
I. Red River Delta (Hanoi 都市圏)	2,716	2,156	1,832	1.5	1.2	1.0
II. North East	1,760	1,253	1,681	1.9	1.3	1.8
III. North West	383	290	393	1.5	1.1	1.5
IV. North Central Coast	1,277	1,288	810	1.2	1.2	0.8
V. South Central Coast	1,415	1,270	1,184	2.0	1.8	1.7
VI. Central Highlands	1,124	938	787	2.3	1.9	1.6
VII. South East (ホーチミン都市圏)	3,667	3,004	2,966	2.7	2.2	2.1
VIII. Mekong River Delta	2,230	1,937	2,146	1.3	1.1	1.2
Vietnam	14,572	12,136	11,799	1.7	1.4	1.4

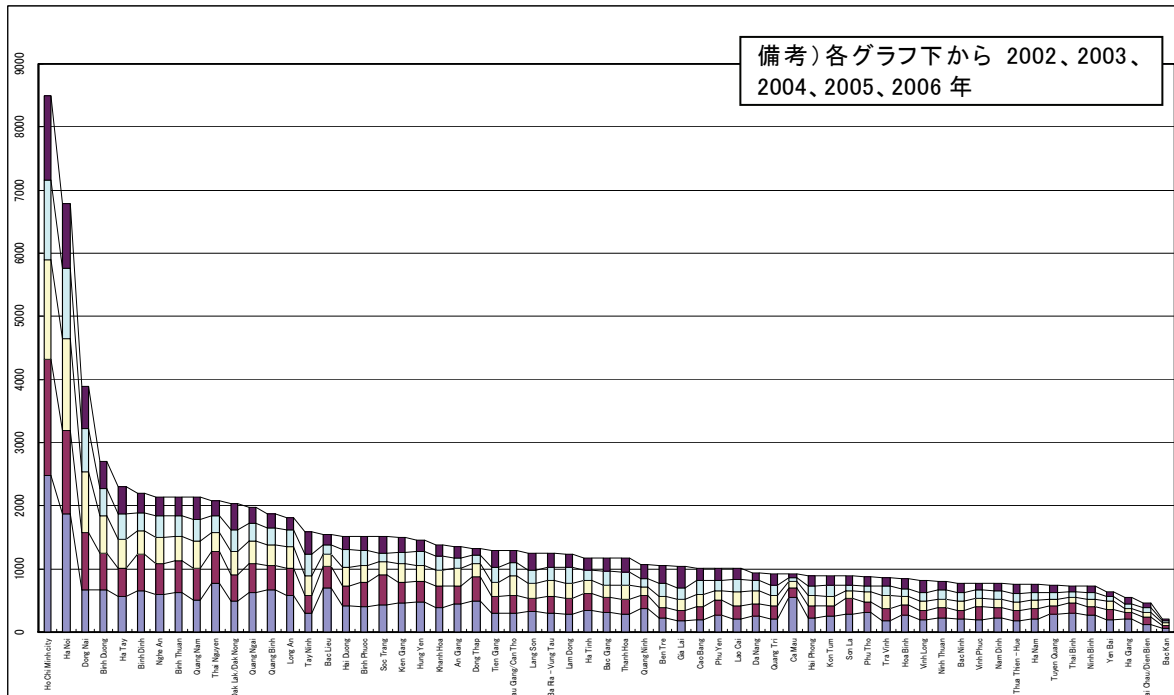
Source: Road and Rail Traffic Police, MOPS

図 2-4 ベトナム交通事故の地域分布 (2006 年)



Source: Road and Rail Transport Division, MOPS

図 2-5 ベトナム全国交通事故都市・省別ランキング (2002 年～2006 年までの集計)



出典) MOPS (全国道路マスタープラン調査-JICA)

### (3) 交通事故の原因（考察）

交通量が急増していると雖も、まだまだ先進諸国やアセアンの中進国と較べて低い交通需要の中で、なぜ交通事故が多発し多くの人々が交通事故によって命を亡くす状況にあるのか。これについては、日本などの先進諸国の事例でも説明される現象で、モータリゼーションの初期段階において人々の行動習慣が新たな交通環境に追いついて行けない状況を反映したものと理解される。過去日本においても交通戦争と呼ばれた 1970 年代は交通事故による年間死亡者数が 16 千人を越えていたが、当時の自動車台数は現在の 4 分の一の 2 千万台程度であった。そしてそれらの事故の主な原因は、ベトナムと同様に、行動習慣の変化、人々の交通への知識の低さに起因していると言われている。

#### 2-4 交通違反取締り

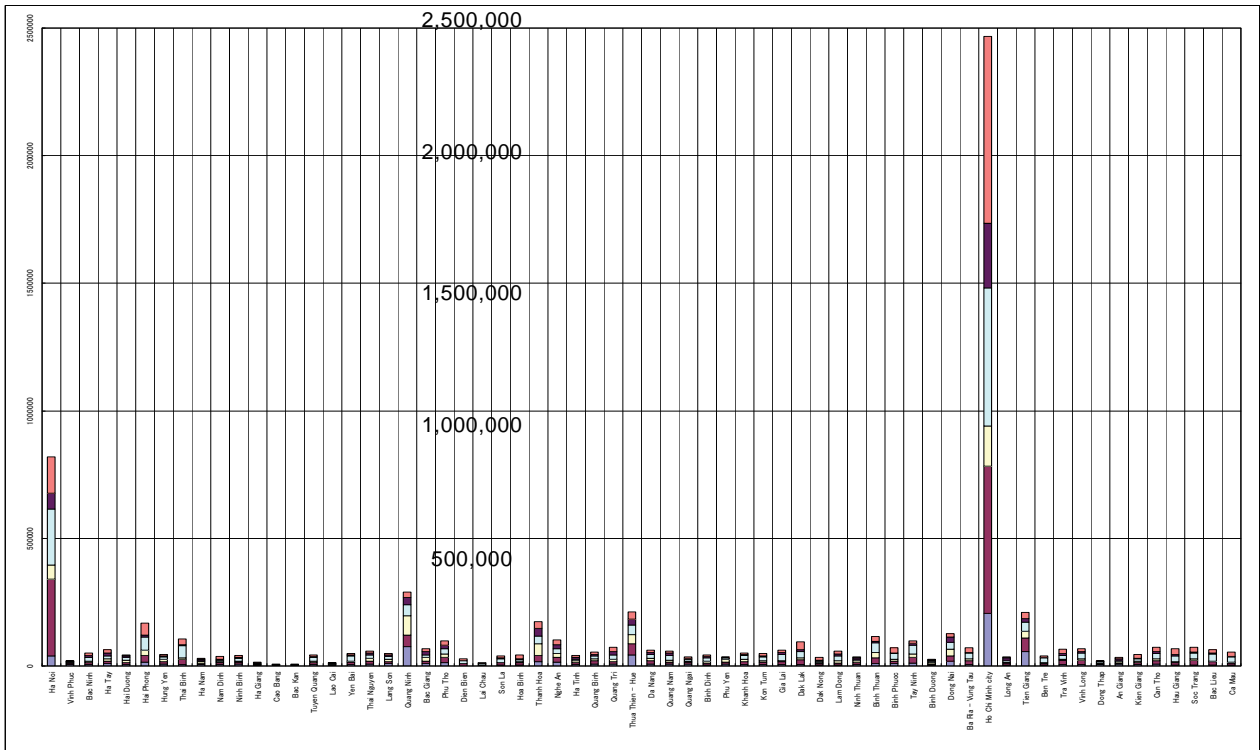
一方、警察による取締りについては、2002 年から 2006 年までの 5 年間のデータによると違反検挙数は、年間 250 万件から 300 万件程度が報告されている。その大部分はホーチミン市とハノイ市で、特にホーチミン市での取締り件数が突出している。（図 2-5）

この取締り件数については、交通警察官の数や取締り機材の整備状況等によって大きく異なるものと考えられる。

交通違反の内訳を見ると（図 2-6 参照）、主なものとして①スピード違反、②追い越し違反、③通行車線違反、などとなっている。

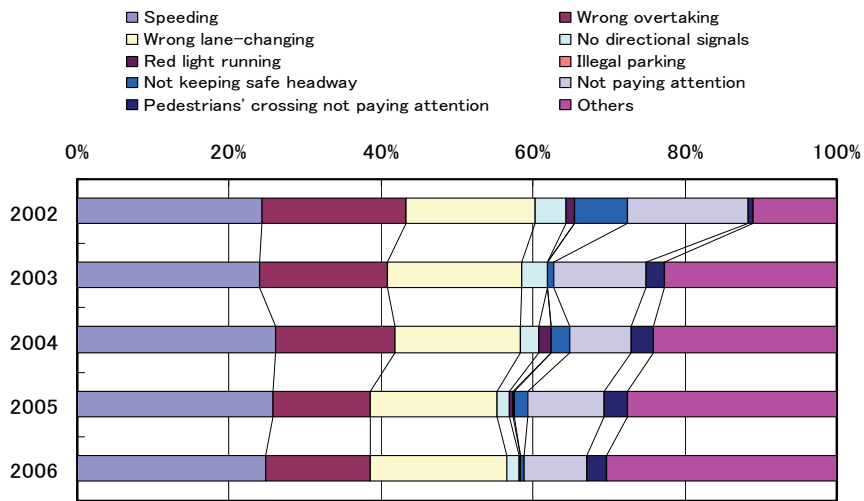
交通違反件数（図 2-6）や交通違反の内訳（図 2-7）について 2002 年から 2006 年までの各年の変化について見ると、各年毎或いは地域別にかなりの違いが見られる。これらの違いは、交通違反の特徴の変化というよりも交通違反取締り活動が各年によって異なることを表すものと理解することが妥当と考えられる。ハノイ市で実施されている「ハノイ交通安全人材育成プロジェクト」（JICA）では、交通事故データを始め交通取締りデータの収集や分析に係る技術移転が行われているが、取締り活動が計画的に行われていないことや取締りデータ管理が適切に行われていないことから、取締りデータに対する信頼性の問題が指摘されている。また、スピード違反取締りなどの機材を要する取締りについても、機材を有する都市や地域が限定されており、地方省のほとんどが取締り機材を所有していないのが現状である。

図 2-6 交通違反取締り件数の都市別省別分布（2002 年～2006 年集計）



出典) 公安省（全国交通安全マスタープラン調査：JICA）

図 2-7 交通違反の内訳（2002 年～2006 年）



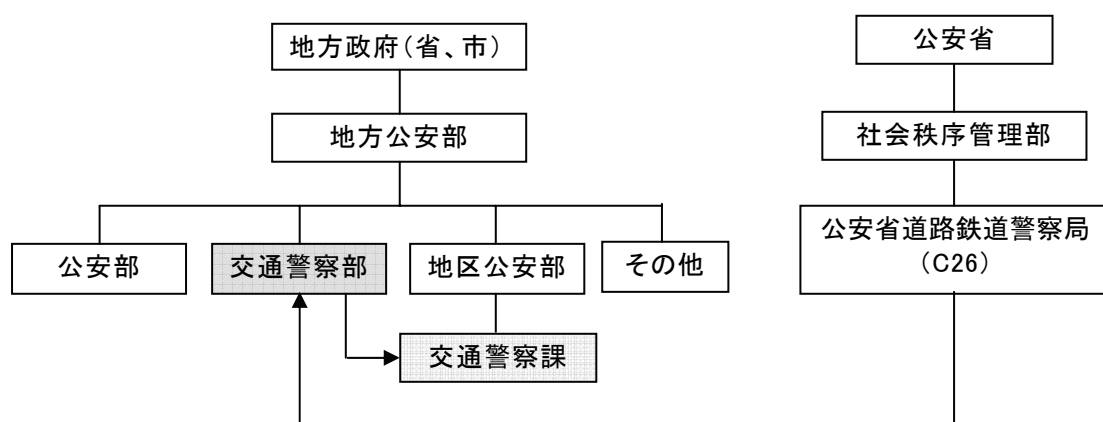
出典) 公安省（全国道路交通安全マスタープラン（JICA））

## 第3章 公安省における交通警察組織とその教育機関

### 3-1 交通警察組織と所掌事項

交通取締りなどの交通警察行政を担当する地方交通警察部は、省や市の公安部に所属する一方で公安省道路鉄道警察局の指揮下に置かれている。すなわち、組織的には地方政府が管理するが、専門的な警察行政については公安省が当たる体制となっている。従来、都市部のみ担当していた地方交通警察局は、現在は省や市の全域を担当している<sup>3</sup>。交通警察業務を行う組織として、この交通警察局のほかに地区公安部の下にも交通警察課があり、交通警察局を補佐し管轄の交通行政に携わっている。

図 3-1 交通警察組織の位置付け



出典:PPA

なお、ベトナム全国交通警察官の数は、約 12,000 人（2007 年）程度と報告されている。このうち、取締り件数の最も多いホーチミン市では、約 1360 名（2006 年）、ハノイ市では 780 名（2006 年）、地方省の地方公安部の交通警察局には、およそ 100 名から 200 名程度である。

交通警察の機能や役割は、1996 年及び 97 年に発出された政令 36、39、40/CP 号で規定されており、「交通の安全と秩序を管理する」ために以下の責務を負うこととされている。

- (1) 交通法体系の研究開発と整備：交通警察は、交通の状況、交通事故の原因を把握し、交通運輸省、商務省、教育訓練省と協力して、国家の交通活動に関する法体系を確立する。
- (2) 交通安全思想の啓発：交通規則に従った安全で秩序ある交通の流れを確保するために、交通警察は利用者の交通安全思想を啓発することを任務とする。活動にあたっては、地方自治体、企業、市町村公安部や地域警察と連携して実施する。
- (3) 交通違反取締り：交通の巡回と取締り活動を実施し、交通規則違反行為を速やかに処理し、国家の交通活動における安全と秩序を保証する。
- (4) 交通管理：交通渋滞の緩和、国家の首脳や外国賓客の安全を確保することを目的として交通を管理する。
- (5) 車両の登録：交通運輸省及び商務省等と連携し、交通車両の管理を行う。この中で交通警察は、車両の登録管理の責務を負う。

<sup>3</sup> 従来は、交通警察局が都市部を担当し、地方部では地区警察の中に置かれている交通警察課が任務にあたっていた。ハノイ市では、この組織の変更が昨年（2009 年）に行われている。

- (6) 交通警察に係る国際協力：交通警察の訓練に関する国際協力を拡大する。
- (7) 研究・開発：交通事故の原因、交通安全秩序を阻害する要因を科学的に分析し、交通事故の防止を図る。

### 3-2 公安省交通警察部門における教育機関の概要

警察官を養成する教育機関としては、5年制の大学教育を実施している人民警察学院（PPA）と人民警察大学（PPU、ホーチミン市）の他、短期（18ヶ月）訓練を行なう専門学校3校（ハノイ、ホーチミン市、カントー）が置かれている。（図3-2参照）

これらの教育機関は学区的な地域区分があり、大学では北部がPPA、南部がPPU、専門学校では、北部がハノイ、中部南部がホーチミン、ホーチミン以南がカントーという地域分けになっている。

それぞれの教育機関の全学科と交通警察学科における教官数、入学者数は表3-1のとおりである。交通警察学科に所属する教官は全国で87名、入学者数は大学から専門学校を含めて1000名から1300名程度である。ただし、そのうちの1/3から1/4は自動車の運転指導をしている教官であり、取締りや交通管理を指導する教官の数は限られている。（PPAヒアリング調査より）

人民警察大学（PPU）は当初人民警察学院の分校として運営されていたが、76年に人民警察大学として独立している。また、専門学校IIIは2007年に開校され、2008年度より生徒の募集を開始している。主に、カントーを中心にしたメコンデルタの比較的狭い地域をカバーしているので定員数が少ない。

表3-1 交通警察官教育機関の教官数と入学者数

教育機関		教官数 (現在)	入学者数				備考
			2006	2007	2008	2009	
人民警察学院	総数	234	650	650	650	650	
(PPA)	交通警察学科	18	54	72	66	57	
人民警察大学	総数	193	420	420	420	420	
(PPU)	交通警察学科	12	39	43	45	40	
人民警察専門学校I	総数	171	1562	1582	1621	1628	
	交通警察学科	29	531	541	567	568	
人民警察専門学校II	総数	167	1495	1508	1534	1541	
	交通警察学科	18	474	471	480	540	
人民警察専門学校III	総数	129	-	-	872	943	08年度から募集開始
	交通警察学科	10	-	-	70	80	
合計	総数	894	4127	4159	5097	5182	
	交通警察学科	87	1098	1127	1228	1285	

出典) PPA 資料



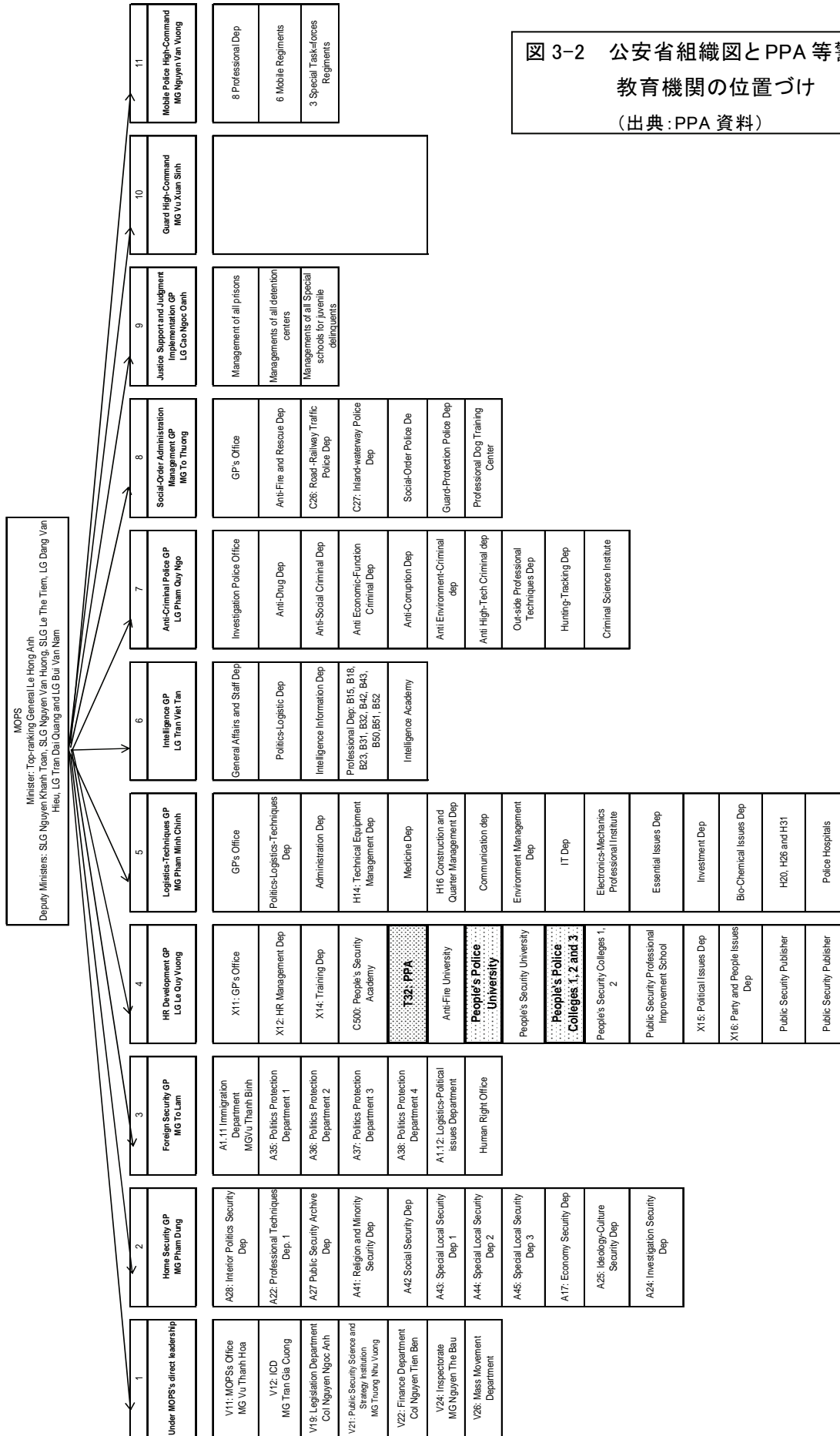


図 3-2 公安省組織図とPPA等警察関連教育機関の位置づけ  
(出典: PPA 資料)

- SLG
- LG
- MG
- Col
- GP
- Dep
- Senior Lieutenant General
- Lieutenant General
- Major General
- Colonel
- General Department
- Department under GP

### 3-3 PPAの概要

#### (1) 概要

人民警察学院（以下 PPA と呼ぶ）はベトナム公安省の下に設置されているベトナムで最大の警察教育機関。大学、大学院教育を通じた警察官人材の養成輩出を行うとともに、警察官幹部クラスに対する専門的研修も実施している。また実務レベルの警察官養成機関である人民警察大学（ホーチミン市）と警察専門学校（全国3箇所）を統括し、その講師を養成する役割も持っている。

#### (2) 歴史

1968年5月15日に設立

1976年11月27日 第3級教育機関に昇格

1992年9月 大学院教育（修士課程と博士課程）開始

2001年10月2日 人民警察学院（People's Police Academy (PPA)）に名称変更

#### (3) 組織、体制、人員、学期

- ・理事会（Board of Director）の下に5つの委員会（Board）と、総務部門および16の学科があり、交通警察はこの中の1学科となっている。
- ・施設としては、管理棟、会議ホール、図書館、教室、大学院・幹部能力向上研修棟、外国学生棟、寄宿舍、運動施設、屋内・屋外射撃場などがある。
- ・600人以上の職員、300人以上の教員、8000人の学生（全タイプの教育）を有する<sup>4</sup>。
- ・9月に新学期が始まり6月に終了

### 3-4 PPAと公安省及び教育訓練省との関係

人民警察学院（PPA）は、先に示した図3-2に示すとおり、他の警察学校とともに公安省の一組織として人材開発部の監督下に置かれている。また同時に、高等教育機関として教育訓練省との間では調整や許認可を必要としている。PPAと両省との具体的な業務関係を表3-2に整理した。基本的には、一般教養科目の内容・カリキュラムに関しては教育訓練省が監督責任を持ち、交通警察に関わる専門科目については公安省が監督責任を持っている。

<sup>4</sup> PPA から入手したパンフレットによるが、この数字は、資料によってかなり違う。

表 3-2 PPA と公安省及び教育訓練省との関係

No	項目	公安省	教育訓練省
1	総合的な監督指揮権限	公安省人材開発部(TC3)が PPA の監督責任を負っている。	PPA で行われる教育の中で、一般教養に関する教育内容とカリキュラムを承認する権限を有する。
2	個別対応		
2.1	PPA 全体	公安省の一組織、組織 No.T32	PPA は教育訓練省が所管する国の教育訓練機関に位置付けられている。
	学科での関係	各学科は、公安省の担当部局との調整が求められる。交通警察学科は、公安省道路鉄道警察局(C26)との調整。	
2.2	教官と職員	全ての教職員は公安省に所属する。公安省は、教育訓練省が定める教職員の能力を満たさなければならない。	教育訓練省は、教官の資格(講師助手、講師、主任講師)を定め、教官の能力を査定する。学生の数により、教職員数を決定する。
2.3	学生		
2.3.1	入学		
a	学士、修士、博士の資格	公安省人材開発部	教育訓練省高等教育課等
a1	新入学生の条件	公安省人材開発部が専門学科入学生の条件を決定する	教育訓練省は、一般教養課程について入学条件を決める。
a2	入学生の定員	公安省が入学生の定員を決定、PPA が教育訓練省の許可承認を取る。	教育訓練省は、PPA の教育訓練の能力を査定した上で申請を承認する。
a3	入学試験	公安省の要求に応じた入学試験内容を策定する。	国立大学入学試験として実施する
B	実務者研修(地方警察幹部、交通警察幹部養成コースや一般実務研修など)	公安省人材開発部において決定される	教育訓練省への報告
2.3.2	教官、学生の能力評価	PPA から公安省人材開発部に報告	評価手法等の決定
2.3.3	卒業資格	PPA から公安省に報告、卒業後の業務が指示される。	卒業資格の認定
2.4	カリキュラムとシラバス		
a	一般		各コースの一般教養課程の時間数等の決定
b	一般教養課程(数学、社会倫理等)		シラバス、教科書、他教材の承認
C	警察専門教養	公安省によるシラバス、教科書、他教材の承認	
D	専門教科	PPA でシラバス、教材等が決められる。	

2.5	教室訓練等施設	PPA からの申請に基づいて、公安省が申請の評価承認、予算等を確保する。	学生数や教育の内容に応じて施設の整備規準を定める。
2.6	研究開発	公安省により研究開発に必要な情報等が提供される。	
2.7	国際協力	公安省国際協力部、人材開発部	教育省国際協力部
2.8	予算	公安省	

出典) PPA 資料

## 第4章 人民警察学院交通警察学科の現状

### 4-1 人民警察学院交通警察学科の役割

#### (1) 機能

PPA 交通警察学科は、公安省の教育カリキュラムに従って学生や現職警察官に対して、交通警察の専門的能力を身に付けさせること或いは専門的能力を向上させることを任務とする。また、科学的な研究を行い、PPA での教育内容の向上と充実を図るとともに、公安省に協力し交通警察官の教育内容の改善を促進する。

#### (2) 責任と権限

- ・カリキュラムと教育内容の検討と改善を行い、交通の秩序と安全を管理するために必要とされる専門的知識と技術を指導する。
- ・交通警察官としての専門的能力を習得させるために、シラバスや教科書、演習や試験問題などを作成する。さらに、現職教育課程などの研修コースや関連の研究を行うための資料を作成・開発する
- ・学科における教育内容の質を点検する。指導内容や指導方法が適切であるか、施設機材が有効に利用・管理されているか、などについて点検する。
- ・指導教官の科学的な研究開発を促進し、学生においても特定課題や卒業論文の提出を指導し、科学的分析能力の向上を図る。
- ・学生の実務能力を向上させるために、実習科目の充実を図る。
- ・教育訓練省と公安省の指示に従い、学生の成績を評価するための試験を実施する。
- ・学科指導教官の理論と実習における指導能力の向上を促進する。
- ・PPA 或いは公安省が所管するその他の教育、研究活動に協力する。
- ・PPA の学長から指定された他の業務を実施する、など。

#### (3) 組織

交通警察教育学科は一人の部長と3人の副部長により運営される。学科の構成は次の通り。

- ・道路、鉄道および内陸水運の交通秩序と安全の管理についての専門能力の担当グループ
- ・交通安全技術と運転訓練のグループ

それぞれのグループは一人のヘッドともう一人の副ヘッドにより運営される。グループの責任者は学科長の提言に基づき PPA 学長が指揮する

### 4-2 コース概要

PPA には、現在以下の6過程がある。

#### ①大学教育課程（交通警察学科学生：60～80名/年）

高卒が対象。5年制。交通警察学科を含む複数の学科がある。（交通警察学科の履修科目と単位は、4-5を参照）

## ②現職再教育課程

高卒後に警察専門学校（24 か月：2 年間）を卒業後、3 年間の現場経験の後に入学する。3 年間の学生生活をする。卒業時には、PPA の卒業資格を得られる。ただし交通警察に特化した学科はなく、警察業務全般を学ぶ内容となっている。

- 1) このコースは、現職警察官を対象に、高度な警察教育をするコース。
- 2) 3 年間は現職から離れて学生生活をする。
- 3) 入学資格は、高卒後に警察専門学校（2 年間）を卒業し、3 年間以上の現職経験があること。
- 4) 卒業時には、①と同等な PPA の卒業資格が得られる。

## ③現職教育課程

②と同様に、高卒後に警察専門学校（24 か月：2 年間）を卒業後、3 年間の現場経験の後に入学する。5 年間の兼任生活（学生と、警察官）をする。卒業時には、PPA の卒業資格を得られる。ただし交通警察に特化した学科はなく、警察業務全般を学ぶ内容となっている。

- 1) このコースも現職警察官を対象に、高度な警察教育をするコース。
- 2) 5 年間は、現職と学生との兼務生活をする。学生生活は、1 年に 2 回、1 回が 3 か月単位であり、5 年間の半分は学生生活になる。
- 3) 入学資格は、②と同じ。
- 4) 卒業時に得られる資格も②と同じ。

## ④幹部初任教育課程

各都市、各省の公安部の副部長以上で、専門知識と管理職スキルを習得することを目的として実施されている。

2 年ごとに 1 ヶ月の研修を受けることになっている。

## ⑤幹部再教育課程

各署の副署長に対するコースで、副署長としての管理職スキルを習得する。

2 年ごとに 1 ヶ月の研修を受けることになっている。

## ⑥大学院課程

### 修士課程

- ・ 2 年間（継続受講できる）
- ・ 3 年間（2 年間継続して受講できない場合、3 年の間に履修）

大学教育（PPA、PPU）修了後引き続き進学する者、或いは大学教育修了者で警察に関する大学等の教官として従事している者や現場の幹部職員などが、本課程で学んでいる。

博士課程の対象は、大学卒業者

- ・ 4 年間（継続受講できる）
- ・ 5 年間（4 年間継続して受講できない場合、5 年の間に履修）

なお、上記期間には修士課程を含む。

上記②～⑤の実務者研修について、この4年間の実績を表4-1に示す。現職再教育課程は年間5回程度、現職教育課程が最も多く毎年20回前後開催されている。

これら①～⑤は、公安省承認のシラバスに基づく研修コースであるが、それとは別に、PPAは人民警察大学や専門学校の講師を対象とした研修も実施している。研修の内容は、新たな教科の説明や、教科書の改訂などに伴う指導方法の説明などである。2008年、2009年ではそれぞれ1回ずつ実施しており、参加者数はそれぞれ46名と62名だった。(PPAからの説明による)

表4-1 交通警察実務研修コース実績

研修コース	2006		2007		2008		2009		備考
	回数	研修員計	回数	研修員計	回数	研修員計	回数	研修員計	
現職再教育課程	4	378	5	451	5	476	5	437	警察業務全般を対象
現職教育課程	18	1502	19	1491	22	1623	21	1567	警察業務全般を対象
幹部初任教育課程	1	28	1	25	2	61	2	69	交通警察業務
幹部再教育課程	1	23	1	27	1	25	1	23	交通警察業務

出典) PPA

#### 4-3 交通警察指導教官の概要

交通警察学科には、現在18名の教官が在籍している。表4-2にその18名の教官の経歴、担当科目などを整理する。

18名の内、14名がPPAの卒業者で、2名が交通運輸大学出身で主に交通工学を指導している、残りの2名は警察専門学校などの出身で運転技術の実務を担当する教官である。教官としての経験を見ると、20年以上が7名いる一方10年に満たない若い教官も8名となっている。

表 4-2 PPA 交通警察部指導教官一覧（2010 年 1 月現在）

No.	氏名	年齢	卒業大学	卒業年	アシスタント	教師	担当分野	専門分野
1	Trương Thành Trung	29	PPA	2004	1年間	2005	1'	交通/パトロール、交通法、交通安全管理、交通取締り、(修士課程3年生)
2	Hoàng Trọng Khánh	42	交通運輸大学	1990	1997から1年間	1998	4'	交通工学、交通法、交通安全技術、(退職したために、交通工学の分野を教える人がいなかった)。
3	Nguyễn Văn Mận	52	PPA	1986	2年間	1988	3	交通法、交通安全管理、車両・運転者の管理
4	Chu Minh Hoàng	25	交通運輸大学	2007	1年間	2008		交通工学、交通法、(修士課程1年生)
5	Phạm Hồng Sơn	49	PPA	1984	1年間	1985	2	交通法、交通安全管理、交通制御、(博士課程2年生)
6	Trương Diêu Loan	26	PPA	2006	1年間	2007		交通法、交通安全違反の処理、交通安全管理、(修士課程3年生)
7	Trần Minh	49	PPA(2000年卒)	1981	1年間	1982		交通法、運転教育(実験)
8	Vũ Văn Luyện	53	PPA(2004年卒)	1989		1985		交通法、運転教育(実験)
9	Ngô Văn Tiền	52	警察学校(1978) PPA(1992)	1978	2年間	1980	3	交通法、運転教育(実験)
10	Nguyễn Khắc Thành	46	1993 職業運転手 PPA(2008)	2008	なし	2008		交通法、運転教育(実験)
11	Phạm Trung Hòa	55	PPA	1981	1年間	1982	1-5	交通法、交通安全管理、交通/パトロール、交通違反処理、交通事故調査、交通警察活動の運用、捜査:博士論文
12	Nguyễn Ngọc Giang	25	PPA	2008	1年間	2009		交通法、交通/パトロール、(修士課程1年生)
13	Hoàng Đình Ban	40	PPA	1996	1年間	1997	4, 5	交通法、交通安全管理、交通/パトロール、交通違反処理、交通事故調査、博士:道路交通事故調査(全国の)
14	Vũ Xuân Trường	54	PPA	1982	学生の管理部門	1986	1	交通法(道路)、交通安全管理
15	Đặng Xuân Ổn	26	PPA	2007	1年間	2008	3'	交通法、交通事故調査、(修士課程1年生)
16	Nguyễn Anh Dũng	30	PPA	1998	1年間	1999	5	交通法、交通安全管理、交通/パトロール、交通事故調査、(博士課程3年生)
17	Đặng Đức Minh	27	PPA	2005	1年間	2006	2'	交通法、交通安全管理、交通制御、(修士課程2年生)
18	Nguyễn Thị Tâm	24	PPA	2008	アシスタント期間中			交通法、車両と運転者管理、(修士課程1年生)

指導教科別では、運転技術 4 名、交通法 3 名、交通工学 2 名等となっている。また、交通安全教育の教官がいないほか、交通パトロールや事故分析などの担当教官は年齢も若く、必ずしも経験が十分とは言えない。

なお、運転技術の教官は PPA に所属する運転免許試験場<sup>5</sup>の教官であり、一般の乗用車、トラック、バスなどの大型免許試験官で、警察官や一般の民間人に対する免許取得のための運転教育を行っている。日本の交通機動隊などパトカーや白バイの特殊運転技術を指導しているものではない。

#### 4-4 交通警察学科関連施設の概要

PPA 交通警察学科には通常の講義用教室以外に、コンピュータールームが用意されている。また、自動車運転技術訓練用の車両、オートバイ運転技術実習や取締り実習のための場所（運動場に白線で示されている）などがある。（図 4-1 写真参照）これらの PPA 学内の施設のほか運転技術研修所があるが、一般向けの自動車の運転免許試験場として利用されており、学科教育のためには利用されていない。また、警察学科用の教室と交通安全研究センターが入る予定の施設は 2010 年 1 月現在改装が行われており、近々完成する予定となっている。

<sup>5</sup> ベトナムの場合、運輸省、公安省、或いは防衛省が独自に一般の運転免許試験場をもち、免許証の発行を行っている。これは、戦争中に物資や兵隊を輸送するためにそれぞれの役所において、自動車の修理技術や運転技能の訓練に必要な施設や教官が育成されたことに端を発していると言われている。そのため、取締りなど行政活動に必要なとされる特殊は運転技術については、取り扱われていない。



図 4-1 交通警察学科関連施設一覧と写真

施設・機材	概要	備考
一般講義用教室	4 部屋 (収容数 70~80 名)	改装中
大講義教室	1 部屋 (収容数 200 名)	改装中
コンピュータ教室	1 部屋 (コンピュータ 50 台)	
自動車運転技術研修用車両	トラック 3 台、ジープ 1 台	
運転技術、取締り実習コース	一箇所	運動場に白線で表示
交通安全研究センター (仮)	3 部屋	PPA 敷地内に新たに整備中
自動車運転免許試験場	1 箇所	PPA から車で約 40 分のハノイ市郊外。

コンピュータルーム



運転技術訓練用車両



運動場の上に描かれた取締りや運転技術訓練のための白線



#### 4-5 交通警察学科（学士コース5年間）履修科目と単位

交通警察学科における学士コースでは、現在のところ表4-3に示す62科目を5年間で履修するものとなっている。この中で、交通警察官としての専門科目は科目No.53からNo.62までの10科目がある。

表4-3 5年間で履修する教科と単位一覧

No	科目名	単位	コマ合計	教育年生
1	哲学	7	105	1
2	マルクス、レーニン主義経済・政治	6	90	1
3	社会科学主義	5	75	2
4	ベトナム共産党歴史	4	60	1
5	ホーチミン思想	3	45	1
6	ベトナム共産党作成	3	45	1
7	一般教養心理学・社会心理学	5	75	1
8	道徳学	2	30	1
9	社会学	3	45	1
10	コンピュータスキル	5	75	1
11	ロジック数学	3	45	1
12	科学研究方法	2	30	4
13	環境及び環境保管	3	45	3
14	外国語Ⅰ	5	75	1
15	外国語Ⅱ	5	75	2
16	外国語Ⅲ	5	75	3
17	運動教育	5	75	2
18	国防教育	6	90	2
19	社会的集計	4	60	2
20	一般教養民族学	2	30	2
21	一般教養宗教学	2	30	2
22	人民との付き合い方法	2	30	2
23	ベトナム文化基礎概要	3	45	2
24	人民公安履歴	2	30	3
25	人民公安作成	2	30	3
26	総合参謀	3	45	4
27	国家治安確保と社会安全確保についての概要	3	45	4
28	社会治安を厳守するために人民を広報する	2	30	4
29	業務心理学	4	60	2
30	国家と法律の見地	3	45	1
31	犯罪学	3	45	2
32	アヘン予防・監査	3	45	3
33	指令能力科学	2	30	4
34	国際法	3	45	2
35	民法法民法と民事訴訟	3	45	3
36	国家法、検察庁・裁判所仕組み法	3	45	2
37	刑事法	6	90	2
38	刑事訴訟法	6	90	3

39	行政法	3	45	2
40	経済法	3	45	2
41	刑事調査科学についての一般的な見地	3	45	3
42	人民警察の偵察業務の一般的な見地	4	60	3
43	警察業務に関連資料・情報	3	45	3
44	人民公安運動 I	4	120	1
45	人民公安運動 II	4	120	2
46	防止法	3	45	3
47	提訴・告訴法	2	30	3
48	環境確保法	3	45	3
49	調査業務の基礎内容	2	30	3
50	国家行政管理の一般的な内容	3	45	4
51	治安の行政管理の一般的な内容	2	30	4
52	公衆治安・都市治安の行政管理の一般的な内容	3	45	4
53	交通法と厳守用広報活動	7	105	4
54	交通警察の仕組みと活動	3	45	4
55	交通工学	7	105	4
56	交通規制	7	105	5
57	交通取締り及び違反に対する行政的な処理	6	90	4
58	車両と運転手の管理	5	75	4
59	交通警察の交通事故調査	6	90	4
60	道路上に発生する違反行為予防	3	45	4
61	交通安全に関するデータの管理・保管・開拓	2	30	4
62	運転	9	135	5
63	交通事故応急と航空交通の一般的な内容	2	30	作成中

出典) PPA 資料

#### 4-6 交通警察学科専門科目の概要と今後の対応（協力対象科目）

交通警察学科では、現在上記 10 科目についての授業を行っているが、本技術協力プロジェクトの開始に合わせて 2011 年度からカリキュラムの改定を予定している。新しいカリキュラムにおいては、表 4-4 に示す全 12 科目を予定しており、その内本プロジェクトでは、「道路交通法と交通安全教育」「交通規制と交通管理」「交通違反取締り」「交通事故データの収集と分析」の分野をカバーする 6 つの教科に関わる内容を取り扱うことになる。協力対象科目の内容と時間数を表 4-5 示す。なお、指導内容には内陸水運交通警察や鉄道交通警察も含まれているが、本プロジェクトでは道路交通警察だけを取り上げるものとなる。

表 4-4 の 12 科目の内、8 科目については既に教科書があるが、その内、近年に改定されたものは「交通工学」だけで、「交通警察の組織と運営」科目の教科書がほぼ改定作業が終了しているほかは、2002 年から 2004 年に改定されたもので近年の交通事情に応じた内容になっていない。4 科目についてはこれから新規に作成される予定である。(表 4-4 参照)

表 4-4 交通警察学科専門課程教科と教科書の整備状況

協力対象	コード番号	教科名	教科書制定年	備考
◎	26A	道路交通法と公衆教育	2003	
	26B	交通警察の組織と運営	2002	改定中
	26C	交通工学	2009	改定済
◎	26D	交通指導コントロール	2004	
◎	26E	交通行政違反のパトロールと処理（取締り）	2002	
	26G	車両と運転の管理	2002	
◎	26H	事故調査と対応	2003	
	26I	交通犯罪の防止対策に関する交通警察の専門的知識	—	2011年度から実施の予定、教科書はまだない。
◎	26K	交通データベースの作成、管理、運用	—	
	26L	交通事故時の応急処置	—	
	26M	運転方法	2002	
◎	26N	交通警察の担当する追跡捜査	—	2011年度から

出典) PPA 資料

表 4-5 協力対象科目の内容と時間数

26A 道路交通法と公衆教育								
No.	講義テーマ	時間数計	時間数の内訳					
			理論	議論	演習	報告書	実務	テスト
A1	交通法に関する一般知識	10	4	6	0	0	0	0
A2	道路交通法	35	14	6	6	2	6	1
A3	内陸水上交通法	26	10	6	6	3	0	1
A4	鉄道法	18	8	4	2	3	0	1
A5	交通安全教育	16	4	3	0	0	8	1
合計		105	40	25	14	8	14	4

出典) PPA 資料

26D 交通指導コントロール								
No.	講義テーマ	時間数計	時間数の内訳					
			理論	議論	演習	報告書	実務	テスト
D1	交通規制と交通管理の概要	6	4	2	0	0	0	0
D2	道路網と都市交通	22	8	4	0	0	8	2
D3	交通情報と交通信号	24	10	2	6	2	2	2
D4	交通規制・管理	20	6	4	0	0	8	2
D5	交通混雑緩和対策	15	5	4	0	2	2	2
D6	緊急時、特別行事における交通規制	18	6	4	0	0	6	2
合計		105	39	20	6	4	26	10

出典) PPA 資料

表 4-5 協力対象科目の内容と時間数（続き）

26E 交通行政違反のパトロールと処理（取締り）								
No.	講義テーマ	時間数計	時間数の内訳					
			理論	議論	演習	報告書	実務	テスト
E1	交通パトロールの理論	10	4	5	0	0	0	1
E2	道路交通パトロール	28	7	4	5	4	6	2
E3	内陸水運交通パトロール	22	6	4	6	4	0	2
E4	交通違反者の処理方法	15	4	2	5	0	3	1
合計		75	21	15	16	8	9	6

26H 事故調査と対応								
No.	講義テーマ	時間数計	時間数の内訳					
			理論	議論	演習	報告書	実務	テスト
H1	交通事故捜査活動	25	8	5	6	4	0	2
H2	道路交通事故捜査の基本	21	6	5	4	0	6	0
H3	内陸水運事故捜査の基本	17	6	3	3	4	0	1
H4	鉄道事故捜査の基本	13	5	2	2	3	0	1
H5	ひき逃げ事故捜査	8	3	2	3	0	0	0
H6	交通犯罪への対応	6	2	2	2	0	0	0
合計		90	30	19	20	11	6	4

26K 交通データベースの作成、管理、運用								
No.	講義テーマ	時間数計	時間数の内訳					
			理論	議論	演習	報告書	実務	テスト
K1	交通データベースの基本	8	3	2	0	2	0	1
K2	交通データの管理	12	4	2	2	0	3	1
K3	交通データの利用	10	3	2	2	0	2	1
合計		30	10	6	4	2	5	3

26N 交通警察の担当する追跡捜査								
No.	講義テーマ	時間数計	時間数の内訳					
			理論	議論	演習	報告書	実務	テスト
N1	交通警察の担当する追跡調査	30	12	8	0	5	4	1
合計		30	12	8	0	5	4	1

出典) PPA 資料

#### 4-7 PPA 交通安全研究センター

PPA では、現在、交通安全研究センターの設立に向けた準備が行われている。既に、公安省に対しセンター設立に関する提案書を提出し、公安省副大臣よりこの提案書に関して基本的な同意を得ている段階である。PPA に設立が予定されているこの交通安全研究センターは、全国の交通事故データを分析し、交通安全対策についての研究開発を実施することを目的としている。また、研究開発を通じて指導教官の能力向上や、大学教育や現職警官研修などにおける研修内容の充実が図られるものと期待される。

交通事故データは、前述のとおり（2-3 交通事故統計（1）事故統計制度）、公安省交通事故報

告制度に基づいて、各地方政府の公安部警察局から公安省道路鉄道警察局に報告され、そこで集計され国家交通安全委員会を通じて一般に公表されている。一般に公表される事故データは、省別と全国合計の交通事故件数と死亡者・傷害者数となっている。現在のところ、それらの一次集計データ以外の集計や分析は、JICA 交通安全マスタープランや PPA の研究報告で行われたものなど調査研究を通じた一時的なものだけで、継続的、組織的には実施されていない。

全国規模の交通事故データの収集・集計・分析（一次集計）までの一連のシステムと体制を整えることを目的としたプロジェクトが世銀の VRSP の一つのパッケージとして組み込まれているが、現在（2010年1月現在）のところ進捗は見られない。一方、JICA で実施されているハノイ交通安全人材育成プロジェクトでは、ハノイ市交通警察において交通事故データの収集・集計・分析システムが作られており、既に事故データの収集も開始されている。そこで、本研究センターでは公安省やハノイ市と連携した活動が求められる。

なお、PPA では、公安省からの基本的な合意に基づき既に交通安全研究センターの施設（建物スペース）を準備しており、本プロジェクトにおいて資機材の整備を含め具体的な活動が始められることを期待している。本プロジェクトにおける具体的な活動内容については、プロジェクトの中で最終化が図られるものとなるが、今回の協議では、以下のような方向性が、先方から示された。

- (1) 全国の交通事故データについては、公安省道路鉄道警察局を通じて常に更新する。
- (2) 新たな交通事故報告制度を地方において徹底するために、PPA は道路鉄道警察局の支援を行う。（例えば、地方担当警察官への研修）
- (3) 交通事故分析の精度を高めるために、必要に応じ事故詳細調査（事故多発地点における事故捜査報告書の分析や現場詳細調査など）を実施する。
- (4) PPA は、事故データの分析結果を「全国交通安全研究レポート」として道路鉄道警察局に提出する。

#### 4-8 人民警察学院交通警察学科の課題

ここでは、現在の社会経済状況や交通状況から交通警察に求められている課題と、交通警察官を育成する責務を担う PPA の現状を把握することにより、PPA 交通警察学科の問題点を分析する。なお、検討にあたり、現場で任務に携わる交通警察官を視察したほか、PPA 卒業生及び現役の PPA 教官にアンケート調査とインタビュー調査を実施した。（アンケート調査の内容と結果は、添付資料 2 参照）

- (1) 政府による交通安全への取り組み

ベトナムにおけるモータリゼーションの伸展とそれに伴って発生している交通事故や交通混雑などの社会問題の現状については、第 II.1 章で記述したとおりである。この深刻な交通問題に対応するために、ベトナム政府では 2007 年に交通安全対策に係る通達（No.32/2007/NQ-CP）を発出し、関係機関に緊急的な対応を指示している。

2009 年度の交通安全に関する全国会議（2009 年 12 月）においても、副首相により、2010 年度の重点政策として交通安全対策を更に推進すること、交通取締りを強化すること、などが採択されている。これらの動きのほかに、JICA の技術協力の一環として「全国交通安全マスタープラン」が策定され、現在運輸省交通安全部においてその実施に向けた検討が行われている。また、世界銀行（WB）のベトナム交通安全プロジェクト（VRSP）や円借

款事業「北部幹線道路交通安全事業」も開始され、交通取締りを含めた具体的な対応が開始されているところである。

## (2) 交通の現場からのニーズ

交通事故や交通混雑など深刻な社会問題に対処するために、交通警察官の役割が高まってきた。また、自動車交通の増加に伴い、交通警察行政の近代化や科学的な分析に基づく効果的な交通警察行政の執行など、交通警察官の能力の向上が喫緊の課題となっている。

現在の交通警察活動の中で不足していると思われる内容について、現役の交通警察官アンケート調査を実施した。主な意見は、以下のとおりである。

- ・交通安全教育の広報をもっと行う（効果的な教育広報の枠組み、方法、内容の充実、道路利用者や歩行者の行動と責任、交通事故による損害、交通法違反行為、違反行為の処理規定、交通事故目撃時の対応、バイクや車のスピードの出し過ぎの問題等に関する広報など）
- ・交通文化を身につけさせる活動の実施（警察官による道路利用者・違反者への対応態度、言動の方法等）
- ・カメラ等機材を利用した交通規制、交通安全管理の実施
- ・交通混雑解消、交通管理対策の充実
- ・交通パトロール、交通取り締まりの充実
- ・機材（飲酒検知器、スピードガン、重量計など）を使った取締りの強化
- ・取締りにおける安全運転技能の習得
- ・違反者と犯罪者を追跡するための白バイ、パトカー等とその運転能力の習得
- ・交通事故調査の充実（交通事故調査、関連する道路、橋の構造、標識、標示等の調査）

## (3) ハノイ交通安全人材育成プロジェクト（TRAHUD）からの提言

また、現在 JICA 技術協力プロジェクトの「ハノイ交通安全人材育成プロジェクト」（TRAHUD）で実施されているハノイ市交通警察を対象とした主な活動としては、

- ①組織的な取締り能力向上を目的としたモデル交通警察署プロジェクト
- ②交通信号機の運用に係る能力向上を目的とした交通管制パイロットプロジェクト
- ③交通事故分析の能力向上を目的とした交通事故分析パイロットプロジェクト
- ④総合交通安全パイロットプロジェクト

等がある。これらのパイロットプロジェクトは、ハノイ交通警察が JICA プロジェクトチームと連携をはかりながら、実施している。しかしながら、これらの取組みが様々な障害を乗り越えて自立発展的なものとなるためには、以下のような更なる取組みが求められている。

- ①組織的な取締りに対する制度化とマニュアル作成
- ②交通事故分析に基づく政策の立案に係る体制の整備
- ③交通信号機の近代化を含む交通管理対策の強化と体制
- ④交通安全教育を促進するための体制作り

#### (4) 交通警察官の活動状況の視察結果

また、今回の調査で、ハノイ市内を中心に交通警察官の活動状況を視察した結果、現場の交通警察官の課題として、以下のような点が散見された。

- ①交差点では違反者の取締りに集中しており、交通整理や歩行者の安全横断などの指導や教育を行っていない状況が多く見られた。
- ②赤信号無視やヘルメット無着用などの交通違反者が交通警察官の指示を無視して逃走するケースが見られる。
- ③一人の交通違反者を処理している間に、また多くの交通違反者が通過している。
- ④交通警察官（業務中）が携帯電話で会話している。

#### (5) 教育現場（PPA）での問題点と課題

PPA では交通警察官への新たなニーズに対応すべく交通警察学科の充実に努力を払ってきている。PPA が現在抱える問題点や課題について、PPA 教官へのインタビュー調査を実施した結果、大きく次の3分野の意見が集められた。

- ①教官自身の知識や教育スキルの向上
- ②学校での実習や現場での研修など実務との連携の強化
- ③指導教材、教育施設や資機材の充実

教官自身の知識や教育スキルの問題では、ほとんどの教官が新しい知識や近代的な資機材を利用した新しい教育訓練方法を習得することの重要性を挙げており、日本を始め諸外国の事例を学ぶことや、白バイやパトカーなどによる移動取締り技術、組織的な取締り技術など自動車社会に対応した交通警察業務の習得を挙げている。

また、現在の教育訓練方法では具体的な実習や実務研修が不足しており、学校教育が現場に役立つものとなっていないことも指摘されている。その一つの要因として、教育施設や資機材の不足が上げられている。特に、取締り技術等の実習に当たっては、運動場に白線を引いた簡易的なもので行っていたり、現役の警察官の話を実習に代えて行っていたりしているのが現状との話である。実習の内容を含めより効果的な実習訓練の方法について検討が必要である。これらの問題点や課題は PPA 教官の意見であるが、今回の調査を通じてさらに明らかにされた点がいくつか上げられる。

- ・交通安全教育への取組みがほとんどなされていない。交通法を遵守させるための取締りが教育であるとの認識が強く、「教える」「導く」或いは「諭す」的なコミュニケーションを中心とした安全教育がない。交通安全教育には、幼稚園から小学校、中学・高校・大学などの教育機関で行われるもの、会社やコミュニティなどで行われるものから、交通警察官が現場で指導するものなど、その人や場所に応じた様々な安全教育がある。また、それぞれの教育の場において交通警察官は重要な役割を果たすことが期待されている。交通法の意義や内容を理解してもらうこと、社会的倫理感を醸成するような交通安全教育への取組みも交通警察官としての任務である。
- ・交通安全計画や取締り計画など、計画策定能力の育成に係る教育が十分になされていない。PPA は警察官幹部の養成を目的としていることから、幹部として効果的且つ効率的な交通警察行政を担っていくためには、計画や政策の策定能力が必要不可欠である。特に、具体的なデータを使った科学的な分析能力、様々な代替案の比較検討能力、



効果分析能力などの育成が、今後さらに複雑化する交通社会において最も重要な課題である。

- ・行政活動の現場と教育現場との融合。PPA が一般の総合大学と異なり、公安省の組織として公安・警察行政に携わる人材の育成を目的とした機関であることから、その教育内容についても実際の業務と整合したものが求められる。上記「交通現場からのニーズ」にも記述したとおり、現在の交通警察活動においても改善されるべきものが多いことから、教育現場だけでなく活動の現場における改善も必要である。学校から社会までの交通安全教育活動、交通違反取締り活動の効率化に向けた機材の利用から違反切符の簡素化など、多くの課題がある。

PPA で実施されている教育内容についての課題は上述の通りであるが、今後教育内容をより充実させていくための大きな課題として PPA 教官の専門性の強化や指導力の強化が上げられる。現在、PPA 教官は 18 名、その内 4 名は PPA 管理の運転訓練所の技能教官であり、残り 14 名の教官で、12 科目の内運転技能を除く 11 科目を指導していくことが求められている。しかし、14 名の教官の内半数に当たる 8 名が 30 歳以下の若い教官であり、専門分野での経験不足が否めない状況である。また、交通法については全ての教官が習得しているが、交通事故分析や交通安全教育分野の専門性を有する教官が見当たらない。よって PPA 教官の基礎能力も含めた能力強化と教官の増員を含め体制の強化が求められている。

#### (6) PPA における今後の取組み方針

PPA では、交通警察だけでなく警察業務全般にわたる能力の向上を目的として、施設の改善や教育内容の改革に取り組んでいる。交通警察学科においても、公安省の政策に基づいて取締り能力の向上、取締りの近代化に向けた取組みを始めており、PPA が考えるこれからの重点課題としては、以下の項目が挙げられている。

- ①移動取締りの強化
- ②警察官による交通安全教育の強化
- ③近代的な機材を用いた取締り強化
- ④交通混雑、交通事故対策能力の強化
- ⑤研究開発能力の強化

#### 4-9 技術協力への方向性

PPA 交通警察学科で 2011 年から使われる新しいカリキュラムの内、交通警察官に特に必要な専門科目である 12 科目に関する技術協力の方向性は表 4-6 のとおりである。PPA 交通警察部の問題分析と日本の技術の優位性などを判断して評価を行った。

表 4-6 教科別技術協力の方向性

協力対象	コード番号	教科名	教科書制定年	協力の方向性
◎	26A	道路交通法と公衆教育	2003	<ul style="list-style-type: none"> <li>・道路交通法の正しい理解と交通警察官が担うべき安全教育の新たな方向性を確立する。</li> <li>・日本での交通警察官による安全教育手法の導入</li> </ul>
	26B	交通警察の組織と運営	2002	<ul style="list-style-type: none"> <li>・組織と運営については、ベトナム政府の所掌事項であり、日本の組織体制とは異なる。</li> </ul>
	26C	交通工学	2009	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ここでは、自動車等の構造や道路工学などの基礎について指導されているものであり、現在の教官で対応が可能と判断される。</li> </ul>
◎	26D	交通指導コントロール	2004	<ul style="list-style-type: none"> <li>・多発する交通事故や交通混雑への対応能力の育成が喫緊の課題になっている。</li> <li>・交通混雑のメカニズムを理解させる。</li> <li>・交通規制政策、交通管理政策に係る代替案の比較検討が出来る能力を育成する。</li> </ul>
◎	26E	交通行政違反のパトロールと処理（取締り）	2002	<ul style="list-style-type: none"> <li>・取締り技術の向上は、交通の安全と秩序を確保する上で、最も重要な科目である。</li> <li>・組織的な取締りや機動取締り、取締り機材を用いたより効果的な取締り手法など、取締りの近代化を目標とした技術移転を図る。</li> </ul>
	26G	車両と運転の管理	2002	<ul style="list-style-type: none"> <li>・車両の登録や免許試験等に係る学科であるが、大学教育においては、法律で定められた手続きに沿って指導されるもので、特に新たな技術協力が必要な科目ではない。</li> </ul>
◎	26H	事故調査と対応	2003	<ul style="list-style-type: none"> <li>・交通犯罪にかかる事故調査については、ベトナムの司法手続きに関わる問題でもあり、大学教育で新たに取組む内容ではないと判断され、ベトナム側での対応に期待する。</li> <li>・本プロジェクトでは、交通事故データの信頼性を向上させる目的を持って、本科目への対応を図る。</li> </ul>
	26I	交通犯罪の防止対策に関する交通警察の専門的知識	—	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ベトナム側での対応を求める。</li> </ul>
◎	26K	交通データベースの作成、管理、運用	—	<ul style="list-style-type: none"> <li>・科学的な分析に基づく効率的な交通警察活動の検討と計画策定の基礎となる分析能力の育成を目指す。</li> </ul>
	26L	交通事故時の応急処置	—	<ul style="list-style-type: none"> <li>・交通事故被害者の救急救命処置を身に付けることの重要性は理解されるが、ベトナム赤十字や保健省でも救急医療に係る技能向上プログラムがあることから、本件では取組まない。</li> </ul>
	26M	運転方法	2002	<ul style="list-style-type: none"> <li>・交通機関の運転技能を身に付けるものであり、特に技術協力として取組むものではない。</li> </ul>
◎	26N	交通警察の担当する追跡捜査	—	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自動車社会の進展に伴う新たな課題である。移動取締りとも関連するものとして、協力の対象とするが、二輪車が主体の交通の中で安全な追跡捜査が可能かどうか、などさらに詳細な検討結果に基づいて協力の方向性を決定する。</li> <li>・追跡のための白バイやパトカーの特殊選手技能の訓練については、プロジェクトの中での判断に委ねる。</li> </ul>

## 第5章 プロジェクトの枠組みに関する協議結果

### 5-1 協議結果の概要

#### (1) プロジェクト目標の対象 (M/M (1) の内容)

本プロジェクトの目標 (PPA における交通警察指導教官の能力が向上する) の達成のための活動の主な対象は、PPA 警察学科の学生を対象としたカリキュラムに対し技術支援を実施することとした。以下のスキルアップは、本プロジェクトを通じて直接的にスキルアップされる PPA の講師陣による研修やプロジェクトで作成される教材を活用することを通じて間接的に実現されると期待される。

- ・ University や College の講師陣のスキルアップ
- ・ 全国の交通警察リーダーのスキルアップ

プロジェクト目標の対象

	交通警察学科の主な役割	対象
1	学科学生に対する教育	○ (直接の対象)
2	修士課程に対する教育	△ (間接的な対象)
3	地方の警察署長レベルに対する研修	△ (間接的な対象)
4	人民警察大学/専門学校講師に対する研修	△ (間接的な対象)

#### (2) 対象としない科目 (M/M (3) の内容)

以下の教科については、ベトナム独自で対応可能なもの、まだ時期尚早なものなどの判断から原則として本プロジェクトでは取り上げないこととした。ただし、実施の過程でその必要性が明確になれば、何らかの支援 (参考資料の提供等) は行うことを検討する。

- ・ 自動車の登録と管理
- ・ 自動車の修理・運転技術
- ・ 交通事故への応急処置

#### (3) 取締りのための特別な技術 (組織的な取締り技術、安全運転技術など) (M/M (4) の内容)

C/P 側から、特別な取締り技術 (追跡捜査) に関する支援の依頼があったが、調査団としては、追跡捜査による取締りは、ベトナムの交通状況を考慮すると、もっとも危険なやり方の一つであり、他のより効果的、かつより安全な違反者の取り締り方法 (選択肢) があるはずであると、助言した。

従って、プロジェクト開始後、専門家と CP は、PPA で教えるべき、効果的な特別取締り技術が何であるのかについて十分に検討し、その結果をプロジェクト開始後 6 ヶ月以内に JCC に対して報告することを、JICA と PPA との間で合意した。

#### (4) Mini Library ミニ図書館 (M/M 2. の内容)

ミニ図書館への資機材についての支援要請が先方からあり、購入可能な外国文献の一部購入や日本から持ち込み可能な視聴覚機材や資料の持込について検討することを、約束し

た。

(5) 協力分野、対象科目、活動テーマ（案）

本事前調査では、PPA からの要請書に基き、その協力内容について議論され、基本的な合意形成が図られた。概ね合意された協力分野、対象科目は、下記の通りである。なお、活動テーマ（案）については、プロジェクト実施にあたり、改めて協議しながら決めていくことが望まれる。

表 III-3-1 プロジェクトの協力分野と活動内容（案）

協力分野	活動項目	対象科目	活動テーマ（案）
1. 道路交通法と交通安全教育	1. 詳細活動計画の特定 2. シラバスの作成 3. 教材の作成 4. 教材を使った授業の実施 5. シラバスと教材の見直し	A2: 道路交通法 A5: 交通法遵守のための交通安全教育	・道路交通法 ・人民警察法 ・交通警察規則 ・他関連国際法
2. 交通規則と交通管理	1. 詳細活動計画の特定 2. シラバスの作成 3. 教材の作成 4. 教材を使った授業の実施 5. シラバスと教材の見直し	D1: 交通警察による交通規制と交通管理 D2: 道路網と都市計画 D3: 都市交通情報と交通信号 D4: 都市交通の交通規制と交通管理 D5: 道路混雑の防止と緩和	・都市交通ネットワーク ・交差点での交通制御技術 ・交通管理 ・交通事故混雑対策 ・交通データの収集と分析
3. 交通違反取締り	1. 詳細活動計画の特定 2. シラバスの作成 3. 教材の作成 4. 教材を使った授業の実施 5. シラバスと教材の見直し	E1: 交通警察パトロールについての理論 E2: 道路交通パトロール E4: 交通違反処理に関する交通警察官の専門知識 N1: 交通警察による追跡調査	・取締り計画の策定方法 ・取締り技術の習得 ・白バイ等運転技術 ・交通違反の防止と発見 ・取締り機材の使用方法
4. 交通事故データの収集と分析	1. 詳細活動計画の特定 2. シラバスの作成 3. 教材の作成 3. 教材を使った授業の実施 5. シラバスと教材の見直し	H2: 道路交通事故の調査 K1: 交通警察データベースの基礎知識 K2: 交通警察データベースの管理と蓄積 K3: 交通警察データベースの活用	・新交通事故データ報告制度の理解 ・交通事故データ分析の演習 ・交通事故対策の検討に係る演習
5. 交通事故対策への政策提言	1. 交通安全センターの設立 2. 活動計画の策定 3. 活動開始	-（対応する科目なし）	・データの信頼性向上 ・交通事故データの分析 ・交通安全対策指針の検討 ・交通安全研究報告書の策定

出典) 調査団

## 5-2 案件の概要

### 5-2-1 案件名

(和文) 交通警察官研修強化プロジェクト

(英文) Project for Strengthening the Traffic Police Training in People's Police Academy and Various Police Training Institutions in Vietnam

### 5-2-2 協力概要

(1) プロジェクト目標とアウトプットを中心とした概要の記述

ベトナム社会主義共和国（以下、ベトナム）の人民警察学院（以下 PPA）において、「交通違反取締り」や「交通規制と交通管理」等の技術に関わる教育内容と方法が向上するとともに、交通事故対策への政策提言機能の強化を支援することにより、PPA における交通警察指導教官の能力が向上することを目的とする。

(2) 協力期間

2010 年 5 月頃～2013 年 5 月頃（3 年間）

(3) 協力総額（日本側） 3.5 億円（事前評価時の金額）

(4) 協力相手先機関

人民警察学院（People's Police Academy: PPA）

(5) 国内協力機関: 警察庁

(6) 裨益対象者及び規模、等

直接裨益者: PPA の教官等（校長 1 名、副校長 1 名、教官 18 名）

間接裨益者: 交通警察学科の学生（毎年約 60 名の卒業生×3 年: 180 名程度）、および他学科の学生  
人民警察大学と人民警察高等学校の教官とその学生  
公安省幹部職員（鉄道道路交通警察局ほか）

### 5-2-3 協力の枠組み

(1) 協力の目標（アウトカム）

① 協力終了時の達成目標（プロジェクト目標）と指標・目標値

【プロジェクト目標】 PPA における交通警察指導教官の能力が向上する

（指標）・シラバス、教科書が PPA において正式に確定される。

・学科においてプロジェクト成果（1～5）を利用した授業・実習が正式に開始される。

・公安省などに対して政策提言を含む研究報告がされる

② 協力終了後に達成が期待される目標（上位目標）と指標・目標値

【上位目標 1】 PPA における教育に参加した交通警察官の能力が向上する

（指標）・ PPA での新しい教育内容を活用して、現場の交通警察が新たな活動を開始する。

【上位目標 2】 人民警察大学／専門学校における交通警察指導教官の能力が向上する

（指標）・ PPA で作成した教材が他大学・専門学校で活用される。

・ PPA で新しい研修を受けた教官による指導が開始される

【上位目標 3】 PPA による交通事故対策への提言がベトナム政府の政策立案に貢献する

(指標) ・ 交通安全政策に PPA の提言が反映される。

(2) 成果 (アウトプット) と活動

① 成果 1 : 「道路交通法と交通安全教育」に関わる教育内容と教育方法が向上する

<p>&lt;成果物の例&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- シラバス (講義要旨)</li><li>- 教材 (指導マニュアル、テキスト、参考資料)</li></ul> <p>&lt;対象とする科目&gt; ※人民警察学院のカリキュラムに基づく A2 道路交通法 A5 交通法遵守のための交通安全教育</p> <p>成果 1 の指標</p> <ul style="list-style-type: none"><li>1-1 新しいシラバス、教材が作成される</li><li>1-2 学科において新しい教材による授業・実習が試行される</li></ul> <p>成果 1 のための活動</p> <ul style="list-style-type: none"><li>1-1 詳細活動計画の特定/最終化 (共同作業)</li><li>1-2 シラバスの作成 (共同作業)</li><li>1-3 教材の作成 (共同作業)</li><li>1-4 教材を使った授業の実施 (ベトナム側主導)</li><li>1-5 試験の実施とそれに基づくシラバスと教材の見直し (ベトナム側主導)</li></ul> <p>スケジュール (案)</p> <table border="1"><thead><tr><th></th><th>1<sup>st</sup> year</th><th>2<sup>nd</sup> year</th><th>3<sup>rd</sup> year</th></tr></thead><tbody><tr><td>1-1</td><td>→</td><td></td><td></td></tr><tr><td>1-2</td><td>→</td><td>→</td><td></td></tr><tr><td>1-3</td><td>→</td><td>→</td><td></td></tr><tr><td>1-4</td><td></td><td>→</td><td>→</td></tr><tr><td>1-5</td><td></td><td></td><td>→</td></tr></tbody></table> <p>協力の方向性 (案)</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・ 道路交通法の正しい理解と交通警察官が担うべき安全教育の新たな方向性を確立する。</li><li>・ 日本での交通警察官による安全教育手法の導入</li></ul>					1 <sup>st</sup> year	2 <sup>nd</sup> year	3 <sup>rd</sup> year	1-1	→			1-2	→	→		1-3	→	→		1-4		→	→	1-5			→
	1 <sup>st</sup> year	2 <sup>nd</sup> year	3 <sup>rd</sup> year																								
1-1	→																										
1-2	→	→																									
1-3	→	→																									
1-4		→	→																								
1-5			→																								

②成果2：「交通規則と交通管理」技術に関わる教育内容と教育方法が向上する

<成果物の例>

- シラバス（講義及び実習の概要）
- 教材（指導マニュアル、テキスト、参考資料）

<対象とする科目> ※人民警察学院のカリキュラムに基づく

- D1 交通警察による交通規制と交通管理に関する専門知識全般
- D2 道路網と都市交通
- D3 都市交通情報と交通信号
- D4 都市交通の交通規制と交通管理
- D5 道路混雑の防止と緩和

成果2の指標

- 2-1 新しいシラバス、教材が作成される
- 2-2 学科において新しい教材による授業・実習が試行される

成果2のための活動

- 2-1 詳細活動計画の特定／最終化（共同作業）
- 2-2 シラバスの策定（共同作業）
- 2-3 教材の策定（共同作業）
- 2-4 教材を使った授業の実施（ベトナム側主導）
- 2-5 試験の実施とそれに基づくシラバスと教材の見直し（ベトナム側主導）

スケジュール（案）

	1 <sup>st</sup> year	2 <sup>nd</sup> year	3 <sup>rd</sup> year
2-1	→		
2-2	→	→	
2-3	→	→	
2-4		→	→
2-5		→	→

協力の方向性（案）

- ・ 多発する交通事故や交通混雑への対応能力の育成が喫緊の課題になっている。
- ・ 交通混雑のメカニズムを理解させる。
- ・ 交通規制政策、交通管理政策に係る代替案の比較検討が出来る能力を育成する。

③成果3：「交通違反取締り」技術に関わる教育内容と教育方法が向上する

<成果物の例>

- シラバス（講義及び実習の概要）
- 教材（指導マニュアル、テキスト、参考資料）

<対象とする科目> ※人民警察学院のカリキュラムに基づく

E2 道路交通パトロール

N1 交通警察による追跡捜査

成果3の指標

- 3-1 新しいシラバス、教材が作成される
- 3-2 学科において新しい教材による授業・実習が試行される

成果3のための活動

- 3-1 詳細活動計画の特定／最終化（共同作業）
- 3-2 シラバスの策定（共同作業）
- 3-3 教材の策定（共同作業）
- 3-4 教材を使った授業の実施（ベトナム側主導）
- 3-5 試験の実施とそれに基づくシラバスと教材の見直し（ベトナム側主導）

スケジュール（案）

	1st year	2nd year	3rd year
3-1	→		
3-2	→	→	
3-3	→	→	
3-4		→	→
3-5		→	→

協力の方向性（案）

- ・ 組織的な取締りや機動取締り、取締り機材を用いたより効果的な取締り手法など、取締りの近代化を目標とした技術移転を図る。
- ・ 移動取締りとも関連するものとして、協力の対象とするが、二輪車が主体の交通の中で安全な追跡捜査が可能かどうか、などさらに詳細な検討結果に基づいて協力の方向性を決定する。
- ・ 追跡のための白バイやパトカーの特殊運手技能の訓練については、プロジェクトの中での判断に委ねる。



④成果4：「交通事故データの収集と分析」技術に関わる教育内容と教育方法が向上する

<p>&lt;成果物の例&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- シラバス（講義及び実習の概要）</li> <li>- 教材（指導マニュアル、テキスト、参考資料）</li> </ul> <p>&lt;対象とする科目&gt; ※人民警察学院のカリキュラムに基づく</p> <p>H2（代表的な）道路交通事故の調査</p> <p>K1 交通警察データベースの管理、蓄積、活用に関する基礎知識</p> <p>K2 交通警察データベースの管理と蓄積</p> <p>K3 交通警察データベースの活用</p> <p>成果4の指標</p> <p>4-1 新しいシラバス、教材が作成される</p> <p>4-2 学科において新しい教材による授業・実習が試行される</p> <p>成果4のための活動</p> <p>4-1 詳細活動計画の特定／最終化（共同作業）</p> <p>4-2 シラバスの策定（共同作業）</p> <p>4-3 教材の策定（共同作業）</p> <p>4-4 教材を使った授業の実施（ベトナム側主導）</p> <p>4-5 試験の実施とそれに基づくシラバスと教材の見直し（ベトナム側主導）</p> <p>スケジュール（案）</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>1st year</th> <th>2nd year</th> <th>3rd year</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>4-1</td> <td style="text-align: center;">→</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>4-2</td> <td style="text-align: center;">→</td> <td style="text-align: center;">→</td> <td></td> </tr> <tr> <td>4-3</td> <td style="text-align: center;">→</td> <td style="text-align: center;">→</td> <td></td> </tr> <tr> <td>4-4</td> <td></td> <td style="text-align: center;">→</td> <td style="text-align: center;">→</td> </tr> <tr> <td>4-5</td> <td></td> <td style="text-align: center;">→</td> <td style="text-align: center;">→</td> </tr> </tbody> </table> <p>協力の方向性（案）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 交通犯罪にかかる事故調査については、ベトナムの司法手続きに関わる問題でもあり、大学教育で新たに取り組む内容ではないと判断され、ベトナム側での対応に期待する。</li> <li>・ 本プロジェクトでは、交通事故データの信頼性を向上させる目的を持って、本科目への対応を図る。</li> <li>・ 科学的な分析に基づく効率的な交通警察活動の検討と計画策定の基礎となる分析能力の育成を目指す。</li> </ul>					1st year	2nd year	3rd year	4-1	→			4-2	→	→		4-3	→	→		4-4		→	→	4-5		→	→
	1st year	2nd year	3rd year																								
4-1	→																										
4-2	→	→																									
4-3	→	→																									
4-4		→	→																								
4-5		→	→																								

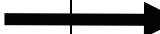


⑤成果 5：交通事故対策への政策提言などの機能が強化される

<成果物の例>  
 -交通事故データベース  
 -交通事故対策事例集  
 -全国交通事故白書

成果 5 の指標  
 5-1 全国交通安全研究レポートが PPA の名のもとに発行される

成果 5 のための活動  
 5-1 交通安全研究センターの法的枠組みについて承認を得る（ベトナム側主導）  
 5-2 活動内容、予算、人員、機材を含む初期活動計画を作成する（共同作業）  
 5-3 研究センターによる初期活動の開始（共同作業）

スケジュール（案）

	Before the project	1st year	2nd year	3rd year
5-1				
5-2				
5-3				

協力の方向性（案）  
 以下のような活動を、自ら持続的に実施できるようになることを目指す。  
 ・データの信頼性向上  
 ・交通事故データの分析  
 ・交通安全対策指針の検討  
 ・交通安全研究報告書の策定

(3) 投入（インプット）

①日本側

専門家派遣：以下の分野のコンサルタント専門家を派遣予定

チーフアドバイザー、道路交通法、交通安全教育、交通規制と交通管理、交通違反取締り、交通事故データ収集分析、教授法

機材供与：演習・訓練用機材、ミニライブラリー用の図書や参考資料など

本邦研修の実施：年間 10 名程度（必要性和分野はプロジェクト開始後に決定）

②ベトナム側

カウンターパートの配置

施設の提供：プロジェクト事務所、研修施設、研究センター施設

ローカルコスト：研修、セミナー経費、管理費、土木工事費、その他

③セミナーで取上げる課題（案）

- ・日本における道路交通法解説書の構成と内容と、ベトナムの現状へのアドバイス
- ・住民に対する交通安全教育に関する日本の経験
- ・日本における交通警察と道路管理者との役割分担と両者の連携

- ・日本における暴走族取締りの経験
- ・都市交通コントロールに関する日本の経験と、ベトナムの現状へのアドバイス

(4) 外部要因（満たされるべき外部条件）

①前提条件

- ・特になし。

②成果達成のための外部条件

- ・特になし。

③プロジェクト目標達成のための外部条件

- ・研修を受けた教官が PPA を辞めない。

④上位目標達成のための外部条件

- ・他大学・専門学校が PPA 新教材を評価する
- ・公安省、関連機関（交通安全委員会、運輸交通省など）の理解が得られる。
- ・必要な財源が確保される。

### 5-3 プロジェクト運営組織とカウンターパート

#### 5-3-1 合同運営委員会（JCC）（R/D の ANNEX VI）

(1) 役割

JCC 会合を、必要な際に、最低 1 年に 1 回、以下のために開催することとした。

- ・R/D で定められた枠組み、運営計画（Plan of Operation）に基づき作成されたプロジェクトの年間計画（Annual Work Plan）を承認すること。
- ・年間計画（Annual Work Plan）にもとづく活動結果、及びプロジェクト全体の進捗状況を評価すること。
- ・プロジェクト実施の中で生じた主要な課題について、レビューし、意見交換を行うこと。

(2) 議長、メンバー

- ・議長：公安省人材開発局長
- ・副議長：PPA 学長 Mr.Xguyen Xuan Yem  
PPA 副学長 Mr.Nguyen Duc Binh

メンバー（越側）：PPA 交通警察学科長 Mr.Pham Truong Hoa

PPA 総務課の代表

公安省交際協力部の代表

公安省研修部の代表

公安省道路鉄道交通警察部の代表

公安省事務局の代表

その他関係者（越側から必要に応じて）

メンバー（日側）：JICA 事務所長

JICA 専門家チーフアドバイザー

その他関係者（JICA の推薦により）

日本大使館関係者もオブザーバーとして同席する可能性もある。

### 5-3-2 コンサルタティブグループ (R/D の ANNEX IV の 2.)

PPA と、公安省や人民警察大学などの関連する組織とが協同するため、以下のとおりコンサルタティブグループが設立され、定期的な会合が開催されることとした。

#### (1) 役割

- ・公安省における実際の交通警察行政の状況やニーズを踏まえて、教材の内容に関して、PPA にアドバイスを行なう。
- ・プロジェクトで作成された成果物を（公安省や大学、専門学校と）共有するとともに、その内容に関して議論する。

#### (2) メンバー

- ・PPA カウンターパート
- ・公安省研修部の代表
- ・公安省国際協力部の代表
- ・公安省人材開発局の代表
- ・人民警察大学交通警察学科の代表
- ・人民警察専門学校 (I,II,III) 交通警察学科の代表
- ・(交通大学など) 他の組織の講師 (必要に応じて)
- ・JICA 専門家

### 5-3-3 カウンターパート (R/D の ANNEX IV の 1.)

(1) プロジェクトダイレクター：PPA 学長 Mr.Nguyen Xuan Yem

(2) プロジェクトマネージャー：PPA 副学長 Mr.Nguyen Duc Binh

(3) カウンターパート：

- ・交通警察学科 18 人の講師
- ・総務部 副部長 Mr.Vu Manh De、スタッフ Mr.Cao Hoang Long、スタッフ、Mr.Le Hong Hai
- ・資料情報センター長 Mr. Nguyen Thien Phu (図書室、研修教材発行担当)
- ・研修管理課長 Mr.Nguyen Thien Phu (カリキュラムと研修計画担当)
- ・科学管理課長 Mr.Tran Phuong Dat (交通安全研究センターにおける交通事故データベース担当)
- ・犯罪研究センター長 Mr.Nguyen Van Nhat (交通安全研究センターデータベース担当)
- ・犯罪技術学科長 Mr.Ngo Sy hien (交通事故分析担当)
- ・武装警官学科長 Mr.Chu The Long (パトロール、暴力対策担当)
- ・法律部門長 Mr.Do Dinh Hoa (道路交通法担当)

### 5-4 プロジェクト実施に必要な機材リスト (案)

PPA では、本プロジェクトの実施にあたり交通警察学科の教室施設等の改築を行っており、2010年1月現在、建物の工事はほぼ完成している。これにあわせ、PPA は JICA 対し供与機材リスト

として、添付資料6のとおり①教室視聴覚機材、②実習施設・機材、③交通安全研究センター用機材の希望を上げてきている。調査団側では、提出された希望リストに基づいて、それぞれの算定根拠と必要性を検討し、両者において基本的な合意を得た。主な協議内容は、次の通りである。

- (1) 希望リストでは、4つの教室を一つのコントロール室で制御する形で、同時通訳施設を含む視聴覚機材が上げられていたが、4つの教室に分かれて同時に行う講義は大教室（200名収容可）で実施されるものとし、コントロール室及び関連機材は削除する。
- (2) コンピュータソフトについては、本プロジェクトの協力対象科目に係るものに限定する。
- (3) 実習用施設・機材についても、協力対象科目で必要と認められるものに限定し、協力対象科目以外の施設・機材は除く。追跡取締り技術の訓練に必要とされる車両（白バイ）や教習施設については、本プロジェクトが開始後に必要性を再検討する。
- (4) 交通安全研究センター用の機材については、データベースの分析と管理用コンピュータシステム、研修機材のほか、事故詳細調査用の資機材が挙げられているが、当面はセンター内での活動と現場検証的な活動とし、事故詳細調査用の資機材は供与リストには入れない。
- (5) なお、プロジェクト開始後、それぞれの施設や機材のニーズ或いは数量について、プロジェクトの具体的な活動内容に応じて再度詳細に検討するものとする。

基本合意された資機材は下記のとおりである。

表 4-7 主な供与機材（R/D の AnnexIII に記載。）

資機材名	備 考
1. 講義用教室機材	4-小教室、1-大教室
1) 多機能固定式プロジェクターと関連機材 2) オーディオシステム 3) 携帯プロジェクター・スクリーン 4) DVD プレーヤー	
2. 実習用教室	1 教室
1) 多機能固定式プロジェクターと関連機材 2) オーディオシステム 3) コンピュータ 4) 携帯プロジェクター・スクリーン 5) DVD プレーヤー	
3. 教材・機材	
1) 交通管理運用関係コンピュータソフト 2) 交通取締り機材 3) 交通事故捜査機器 4) 交通制御・規制用機材	スピード違反、飲酒、過積載等取締り
4. 交通安全センター	
1) コンピュータ、ソフト 2) インターネット施設 3) プロジェクター等視聴覚施設 4) センター事務所資機材一式	研修室用 事務所家具、ファックス、コピー機等

## 5-5 実施上の留意事項

実施に当たっての全体的な留意事項と、各協力分野の留意事項は、以下のとおり。

### (1) 全体的な留意事項

- ・ PPA は大学教育機関の一つであるが、設立の目的が公安省警察局の人材を育成することであり、卒業生は基本的に警察業務に就くことが前提となっている。その観点から教育プログラムの検討に際しては、公安省の業務が前提となる。そのために、事業の実施に当たり PPA と共に公安省との連携に留意する必要がある。
- ・ 交通警察行政は、他のセクター（交通運輸省、教育訓練省など）との連携や交通社会の変化の中で、より効果的かつ効率的な活動が求められている。PPA における教育内容についても、基礎的な能力の育成とともに現場のニーズへの対応にも配慮した計画的な教育プログラムの策定が重要である。
- ・ 現在の PPA 教官の半数近くが若く、また実務経験を有する教官が少ない。特に、事故捜査分析や交通取締り、交通管理の分野において経験不足が否めない。そこで、実務に役立つ実習を充実させていくためには、交通警察活動現場（例えば、ハノイ交通警察）との連携を図り、より実務的な研修プログラムを検討することも必要と考える。

### (2) 道路交通法と交通安全教育

- ・ 改訂された新道路交通法は、旧法と同様に基本法的な内容と施行法的な具体的な内容とが混在している。さらに、現在多数の関連法案が作成されている段階であり、まだまだ法の執行にあたっての課題が残っているのが現状である。また、公安省だけでなく運輸交通省や教育訓練省など他の省庁が所管する事項もあり、関係機関との連携の方法を含めより具体的な法制度の仕組みについて指導することが求められる。
- ・ 交通警察官が行う交通安全教育について、現在は学校などで行われている特別な交通安全活動の中で交通法（特に道路標識）を教えることが中心となっている。日常的な交通安全指導に係る教育が実施されていない。日本では、地域警察として様々な交通安全啓発活動を展開しており、これらの事例を参考としながら利用者や地域住民の安全意識の啓発に資する一般大衆向けの教育プログラムがどうあらねばならぬかを中心とした講義を組み立てるよう指導することが重要である。

### (3) 交通規制と交通管理

- ・ 交通規制や交通管理は、交通施設に対する問題から交通工学的な問題まで広範囲に及ぶものであり、交通警察だけでなく運輸交通部局との関わりも多い分野である。教育プログラムの検討にあたっては、まず交通警察部の所掌分担を明確にした上で、実務に役立つ教育内容を検討すべきである。

### (4) 交通違反取締り

- ・ 現在の取締りは、目視により違反が確認されるものに対してのみ行われており、目視で容易に判断出来ない無免許、飲酒などを目的とした取締りは行われていない。また、歩行者や自転車利用者の交通ルールの無視に対しては何の対応も行われていない。歩

道上を走るオートバイ、逆走などについてもほとんど取締りが手を出せる状況になっていないなど、交通の現場でのルール無視は目に余るものがある。このような状況の下で交通取締り活動がその効果を上げていくためには、違反行為に対する取締りの優先順位や取締り場所の選定などの戦略的な取組みが求められる。交通安全マスタープラン調査（JICA）においても、交通事故の危険性が高い違反に対する取締りの強化や国民に支持される取締り活動の展開などが提案されており、PPAでの教育プログラムの中ではこれらの新たな視点を盛り込んだものが求められる。

- ・ベトナム側からは、白バイによる機動取締り技術への協力が期待されているが、二輪車で混雑する道路環境の下で、はたして白バイによる追跡行為が警察官の安全を保証できるか否かが問題視されている。交通取締りには、組織的な取締りや機材による取締り、さらに白バイやパトカーによる移動取締りなどがあるので、ベトナムの交通状況に応じた安全な取締り方法を選択・検討していくことが重要である。

#### （5）交通事故データの収集と分析

- ・本分野では新交通事故報告制度の理解とデータの統計処理を中心とした分析が中心になるものと想定されるが、あわせて事故データに基づく対策の演習をより効果的に実施することが重要である。対策検討能力に係る効果的な演習については、「交通法」との関係、「交通安全教育」や「交通規制・交通管理」対策との関係、さらに効果的な「取締り活動」に結びつくような内容を検討することが重要である。

#### （6）交通事故対策への政策提言（交通安全研究センターの活動）

- ・交通安全研究センターの目指すところは、公安省の研究開発機関として全国交通事故データベースを分析し、効果的且つ効率的な交通警察行政を推進していくための基礎資料を提供することにある。公安省は、「ハノイ交通安全人材育成プロジェクト」（JICA）と協力して新たな事故報告制度に関する通達を発出しているが、世銀のプロジェクトで実施される予定になっている全国交通事故データベースが未だ出来ていない状況にある。当面の研究開発能力の向上のためには、ハノイ市などの既存のデータが利用可能であるが、全国データの収集が懸案となっている。
- ・交通安全研究センターでは、公安省道路鉄道警察局で収集される事故データの分析だけでなく、当局における信頼性のあるデータベースの構築にも貢献することが求められる。そのためには、データの検証方法などを含め入力精度を高める手法についても、検討し提言していく取組みも重要である。

## 第6章 評価5項目による事前評価の結果

以下の視点からプロジェクトを評価した結果、協力の実施は適切と判断される。

### 6-1 妥当性

以下の理由から妥当性が高いと見込まれる。

#### ①ベトナム国のニーズ・政策に対する整合性

この事前評価表「3. 協力の必要性・位置付け」で記述したとおり、ベトナム国では急激な車両台数の増加による交通事故の多発と、都市部を中心とした交通混雑が深刻な社会問題となっており、2007年政府通達（No.32/2007/NQ-CP）として「交通の安全と混雑対策の強化」が出されているほか、2009年全国交通安全会議においても「交通違反の取締り強化」が重点課題の一つに掲げられ、交通警察を所管する公安省としても、交通警察官の増強と能力の向上に取り組んでいるところである。

#### ②ターゲットグループ選定の妥当性

PPAは、公安省の傘下であり、交通警察官、特に幹部クラスを養成する中心的な教育機関となっている。学科と大学院コースを通じた新たな警察官の養成のほか、現役警察官や幹部クラスを対象とした実務研修も実施しており、PPAを協力対象とすることの妥当性は高いものと判断される。

#### ③日本の援助事業としての妥当性

対ベトナム国別援助計画(平成21年7月)において、「道路交通安全対策」に向けた支援は、4つの重点分野のひとつである「経済成長促進・国際競争力強化」の「都市開発・運輸交通・通信ネットワーク整備」における開発課題として位置づけられている。

#### ④当該セクターにおける我が国の比較優位性

我が国における交通警察行政は、1970年代の交通戦争と呼ばれた時代を乗り切り、現在も、交通の安全と秩序の確保において重要な役割を演じているという点で、十分な人材と経験を有しており、この分野におけるわが国の経験の比較優位性は高く、援助事業としての妥当性は高い。特に、警察官の訓練機関である警察大学や都道府県警察学校などの教育機関での活動は、本件の実施においても貴重な参考となる。

### 6-2 有効性

以下の理由により、有効性は高いと見込まれる。

#### ①プロジェクト目標と成果の因果関係

- ・本プロジェクト目標は「PPAにおける交通警察指導教官の能力が向上する」ことである。
- ・現在のベトナムの交通警察指導教官に求められる課題として、「道路交通法と交通安全教育」、「交通規則と交通管理」、「交通違反取締り」、「交通事故データの収集と分析」に



関する教育内容を実際のニーズにあったものに改善し、それを効果的、実践的に教えること、が挙げられ、本プロジェクトでは、その4つの領域における教育内容と方法を向上させることが成果として、設計されている。

- ・またカウンターパート（交通警察学科の教官）が中心となって「交通安全研究センター」を立ち上げ、交通事故対策への政策提言などの活動を開始する、というもうひとつの成果を達成することは、カウンターパートが交通事故データに基づき事故対策を自ら検討するとともに、その結果を教育内容にも反映するという、科学的かつ主体的なアプローチを身につけることを意味しており、より効果的、持続的な能力向上に資することが期待できる。
- ・よって、これらの取り組みが、プロジェクト目標の達成に有効に結びつくものと考えられる。

#### ②プロジェクト目標・成果に係る指標

- ・目標に掲げられる「PPAにおける交通警察指導教官の能力向上」を図る指標として、「本件で作成されるシラバス・教科書がPPAにおける正式な指導教材として認定される」こととした。「能力向上」を「正式な教材として認定される」に相応しい内容のシラバスや教科書を作成・活用できる能力として客観的な指標とした。また、正式な指導教材として認定されることにより指導教官はそれに沿った指導が義務付けられ、「能力の向上」がより現実的なものとして確認できるものとする。
- ・なお、これらの指標が確実に「能力向上」を評価するものとなるためには、PPA指導教官自らが新たな指導内容や研究開発の成果や結果について、JCC、関係者連携会議（Consultative Group）、セミナーやワークショップにおいて十分な説明や報告を行うことが求められる。そして、専門家チームはその説明や報告をモニタリングし、客観的な評価を行うことが重要である。

#### ③プロジェクト目標に至るまでの外部条件

- ・外部条件として、「PPAで養成された教官が継続して警察官教育に従事する」ことが上げられるが、現在対象とされる指導教官の勤務状況から判断して、「継続性」は非常に高いものと判断される。

### 6-3 効率性

以下の理由により、効率的は高いと見込まれる。

- ・本プロジェクトの主な活動である教材作成、学生等への指導は、PPAの本来業務として明確に位置づけられており、教官、教育システム、公安省とのネットワーク等、既存のリソース、ノウハウなどを活用することが十分に可能である。
- ・また、2006年7月からハノイ市で実施されている技術協力プロジェクト「ハノイ交通安全人材育成プロジェクト」を通じて得られた経験、人的ネットワーク、成果などを活用することで、効果的な活動を推進することができる。
- ・さらに、今後、「ベトナム北部国道交通安全強化事業」（2006年度承諾円借款）や世界銀行に

よる「ベトナム交通安全事業」により、現場の交通警察官の活動支援や能力向上支援が予定されており、これらと本プロジェクトとの連携を図ることで、交通警察行政の現場と教育現場の両方に対して支援を行なうことができ、より効率的、効果的な成果の発現を期待できる。

#### 6-4 インパクト

この案件の正のインパクトは、以下のとおり見込まれる。

##### ①上位目標に対するインパクト

- ・上位目標である「交通警察官の能力の向上」に関しては、プロジェクト終了後（概ね3～5年）に、新しい教育内容と教材に基づく専門科目を履修した学生が卒業し、交通警察の現場での業務を始めることで、徐々に達成されていくことが見込まれる。
- ・もうひとつの上位目標である「人民警察大学／専門学校における交通警察指導教官の能力の向上」に関しても、PPAが毎年実施している人民警察大学や専門学校などPPA以外の教育機関の交通警察指導教官を対象とした再研修コースを通じて、達成が見込まれる。
- ・リスクとしては、人民警察大学や専門学校が、PPAにおける新しい研修内容を十分に理解し、作成された教材を活用できるかどうか、そして必要な資機材を整備できるかどうかという点が上げられる。しかし、PPAと関連組織との情報交換のために設立される関係者連携会議（Consultative Group）では、これらの教育機関の代表者や指導的立場にある公安省幹部をメンバーとしており、研修内容に対する理解や教材の積極的な活用とともに、資機材の調達に必要な財源の確保についても積極的な対応が期待され、リスクは低いと判断される。
- ・また、本プロジェクトを通じて設立される交通安全研究センターによる政策提言などの活動が開始され、関係者連携会議（Consultative Group）が活用されることにより、公安省を含むベトナム行政機関の交通安全政策への反映も、達成させることが見込まれる。

##### ②上位目標以外に予測されるインパクト

- ・PPAは、公安省からの指示を受け、全国の交通警察チーム長レベルを対象にした短期研修を年一回立ち上げることを予定している。本プロジェクトの成果がこの研修に活用されることで、ベトナム全国の交通警察に対するより大きなインパクトも期待される。

#### 6-5 自立発展性

以下の理由により、自立発展性は高いと見込まれる。

##### ①政策・財政支援

2008年の道路交通法の改正を初め交通問題に対する重要性を意識した行政が展開される中、PPAならびに警察大学/専門学校を附属機関とする公安省は、交通警察行政の現場とその教育現場との融合を図ることを重要な課題としており、PPAなどの教育機関に対する公安省からの協力や財政支援が継続されることは確実と考えられる。

##### ②技術面

PPA では指導教官の他学科への移動もほとんどなく、移転された技術が流出する懸念がほとんど無いと考えられる。また本プロジェクトを通じて設立予定の交通安全研究センターにおいて、PPA の教官が中心となって、教育内容の充実と蓄積がされる予定であり、技術的な自立発展性は非常に高いと考えられる。

### ③組織・体制面

設立が予定されている交通安全研究センターはプロジェクトを通じて取得する技術・経験を蓄積するとともに、PPA が自立的に交通安全対策を研究発信していく場として重要な機能を持つものである。今後 PPA が設立に向けて調整を始めるところだが、すでに公安省による設立許可は取得し、公安省における唯一の交通安全対策研究機関となることから、公安省の協力のもとで自立発展性を担保する環境は十分に整っているものと見込まれる。



## 付 属 資 料

1. PDM（日本語版：RD 協議後）
2. PDM（英語版：RD 協議後）
3. PO（英語版：RD 協議後）
4. 協議議事録（M/M）
5. PPA 卒業生及び交通警察学部教官へのアンケート調査結果と分析
6. 要望機材リストと評価（案）
7. 収集資料リスト



PROJECT DESIGN MATRIX (PDM)

プロジェクト名: Project for Strengthening the Traffic Police Training in People's Police Academy and Various Police Training Institutions in Vietnam  
 「交通警察研修強化プロジェクト」

実施機関: 人民警察学院 (PPA)  
 直接受益者: 交通警察学科教官等  
 間接受益者: 交通警学科の学生等  
 プロジェクト要約

上位目標	指標	入手手段	外部条件
1. PPAにおける研修に参加した交通警察官の能力が向上する 2. 人民警察大学／専門学校における交通警察指導教官の能力が向上する 3. PPAによる交通事故対策への提言がベトナム政府の政策立案に貢献する	1. PPAでの新しい教育内容を活用して、現場の交通警察が新たな活動を開始する。 2-1 PPAで作成した教材が他大学・専門学校で活用される 2-2 PPAで新しい研修を受けた教官による指導が開始される 3. 交通安全政策にPPAの提言が反映される。	1 卒業生 (研修修了生) の数 1 地方省警察署長等へのヒアリング 2 PPAでの研修実績 2 大学／専門学校の教材 3 政府の決定文書	・他大学・専門学校がPPA新教材を評価する ・公安省、関連機関 (交通安全委員会、運輸交通省など) の理解が得られる ・必要な財源が確保される
<b>プロジェクト目標</b> 1. PPAにおける交通警察指導教官の能力が向上する	・シラバス、教科書がPPAにおいて正式に確定される。 ・学部においてプロジェクト効果(1~5)を利用した授業・実習が正式に開始される。 ・公安省などに対して政策提言を含む研究報告がされる。	シラバス・教科書の正式認定文書 研究レポートに関する政府とのミーティング実績	研修を受けた教官がPPAを辞めない
<b>成果</b> 1. 「道路交通法と交通安全教育」に関わる教育内容と教育方法が向上する 2. 「交通規則と交通管理」技術に関わる教育内容と教育方法が向上する 3. 「交通違反取締り」技術に関わる教育内容と教育方法が向上する 4. 「交通事故データの収集と分析」技術に関わる教育内容と教育方法が向上する 5. 交通事故対策への政策提言などの機能が強化される	1-1 新しいシラバス、教材が作成される 1-2 学部において新しい教材による授業・実習が試行される 2-1 新しいシラバス、教材が作成される 2-2 学部において新しい教材による授業・実習が試行される 3-1 新しいシラバス、教材が作成される 3-2 学部において新しい教材による授業・実習が試行される 4-1 新しいシラバス、教材が作成される 4-2 学部において新しい教材による授業・実習が試行される 5-1 全国交通安全研究レポートがPPAの名のもとに発行される	シラバス、教材 授業の試行実績 シラバス、教材 授業の試行実績 シラバス、教材 授業の試行実績 シラバス、教材 授業の試行実績 シラバス、教材 授業の試行実績 研究レポートの発行実績	

<p><b>活動</b></p> <p>1-1 詳細活動計画の特定／最終化（共同作業）</p> <p>1-2 シラバスの作成（共同作業）</p> <p>1-3 教材の作成（共同作業）</p> <p>1-4 教材を使った授業の実施（ベトナム側主導）</p> <p>1-5 試験の実施とそれに基づくシラバスと教材の見直し（ベトナム側主導）</p> <p>2-1 詳細活動計画の特定／最終化（共同作業）</p> <p>2-2 シラバスの策定（共同作業）</p> <p>2-3 教材の策定（共同作業）</p> <p>2-4 教材を使った授業の実施（ベトナム側主導）</p> <p>2-5 試験の実施とそれに基づくシラバスと教材の見直し（ベトナム側主導）</p> <p>3-1 詳細活動計画の特定／最終化（共同作業）</p> <p>3-2 シラバスの策定（共同作業）</p> <p>3-3 教材の策定（共同作業）</p> <p>3-4 教材を使った授業の実施（ベトナム側主導）</p> <p>3-5 試験の実施とそれに基づくシラバスと教材の見直し（ベトナム側主導）</p> <p>4-1 詳細活動計画の特定／最終化（共同作業）</p> <p>4-2 シラバスの策定（共同作業）</p> <p>4-3 教材の策定（共同作業）</p> <p>4-4 教材を使った授業の実施（ベトナム側主導）</p> <p>4-5 試験の実施とそれに基づくシラバスと教材の見直し（ベトナム側主導）</p> <p>5-1 交通安全研究センターの法的枠組みについて承認を得る（ベトナム側主導）</p> <p>5-2 活動内容、予算、人員、機材を含む初期活動計画を作成する（共同作業）</p> <p>5-3 研究センターによる初期活動の開始（共同作業）</p>	<p><b>Inputs</b> (日本側)</p> <p>(a) 専門家</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>－ 一着アワードバイザー</li> <li>－ 道路交通法</li> <li>－ 安全教育</li> <li>－ 交通規制と交通管理</li> <li>－ 交通違反取締り</li> <li>－ 交通事故データ収集分析</li> <li>－ 教授法</li> </ul> <p>(b) 機材</p> <p>演習・訓練用機材、ミニライブラリー用の図書や参考資料など</p> <p>(c) 日本研修</p> <p>(d) セミナー等の開催</p>	<p>(ベトナム側)</p> <p>(a) カウンタースタッフの配置</p> <p>(b) 執務環境の整備</p> <p>(c) 活動に必要な経費</p>
<p>特になし。</p> <p><b>前提条件</b></p> <p>特になし</p>		



**ANNEX VII PROJECT DESIGN MATRIX (PDM)**

Project Title : Project for Strengthening the Traffic Police Training in People's Police Academy and Various Police Training Institutions in Vietnam

Counterpart : People's Police Academy (PPA)

Target Group : Teachers of Traffic Police Faculty

Narrative Summary	Objectively Verifiable Indicators	Means of Verification	Important Assumptions
<p><b>Overall Goal</b></p> <p>1. Capacity of graduates from PPA and traffic police leaders who participated training in PPA will be improved</p> <p>2. University/college Teacher's training ability for traffic police will be improved</p> <p>3. Recommendations by PPA on traffic accident measures will contribute to policymaking of Vietnamese government</p>	<p>1. Frontline traffic police begin new activities by using PPA's new training contents.</p> <p>2-1 University/Colleges begin to utilize Teaching Materials made by PPA</p> <p>2-2 Lecturers of University/Colleges trained in PPA begin to train students</p> <p>3. Recommendations by PPA are reflected in traffic safety policies</p>	<p>1. Number of Graduates and Trainees</p> <p>1. Interview to traffic police team leaders in province</p> <p>2. Number of lecturer trained in PPA</p> <p>2. Teaching materials of university/college</p> <p>3. Official decision documents</p>	<p>-Universities/College will appreciate new teaching materials</p> <p>-MOPS and others (NTSC, MOT etc.) will understand</p> <p>-Necessary financial resources will be secured</p>
<p><b>Project Purpose</b></p> <p>1. PPA Teacher's training ability for traffic police will be improved</p>	<p>-Syllabus/Textbooks are authorized by PPA</p> <p>-Lecture/exercise using project outputs is commenced</p> <p>-Research Result including policy proposals is reported to MOPS and others</p>	<p>Authorization documents of new syllabus/Textbooks</p> <p>Record of meetings with government on research report</p>	<p>Lecturer/teacher trained will not resign PPA</p>
<p><b>Outputs</b></p> <p>1. Improvement of training content and training method about "Road Traffic Law and Public Education"</p> <p>2. Improvement of training content and training method about "Traffic guidance and control" Skill</p> <p>3. Improvement of training content and training method about "Traffic Enforcement" Skill</p> <p>4. Improvement of training content and training method about "Collecting and Analyzing Skill of Traffic Accident Data"</p> <p>5. Function of policy recommendation for traffic accident countermeasure will be strengthened</p>	<p>1-1 Formulation of new syllabus and Teaching Materials</p> <p>1-2 Trial of lecture/exercise using new Teaching Materials is conducted</p> <p>2-1 Formulation of new syllabus and Teaching Materials</p> <p>2-2 Trial of lecture/exercise using new Teaching Materials is conducted</p> <p>3-1 Formulation of new syllabus and Teaching Materials</p> <p>3-2 Trial of lecture/exercise using new Teaching Materials is conducted</p> <p>4-1 Formulation of new syllabus and Teaching Materials</p> <p>4-2 Trial of lecture/exercise using new Teaching Materials is conducted</p> <p>5-1 Traffic Safety Research Annual report under the name of PPA is publicized</p>	<p>Draft of Syllabus and Teaching Materials</p> <p>Record of actual lecture/exercise</p> <p>Draft of Syllabus and Teaching Materials</p> <p>Record of actual lecture/exercise</p> <p>Draft of Syllabus and Teaching Materials</p> <p>Record of actual lecture/exercise</p> <p>Draft of Syllabus and Teaching Materials</p> <p>Record of actual lecture/exercise</p> <p>Published Traffic Safety Research Annual report</p>	<p>Lecturer/teacher trained will not resign PPA</p>
<p><b>Activities</b></p> <p>1-1 Identification/Finalization of Detail Work Plan (Joint activities)</p> <p>1-2 Formulation of syllabus (Joint Activities)</p>	<p><b>Inputs</b></p> <p>(Japanese side)</p> <p>(a) Experts</p> <p>—Chief Advisor,</p>	<p>(Vietnamese side)</p> <p>- Counterpart personnel</p> <p>(Administration staff and</p>	

<p>1-3 Formulation of training materials (Joint Activities)</p> <p>1-4 Training students by using training materials (Led by VN side)</p> <p>1-5 Conducting examination and revising syllabus and training materials (Led by VN side)</p> <p>2-1 Identification/Finalization of Detail Work Plan (Joint activities)</p> <p>2-2 Formulation of syllabus (Joint Activities)</p> <p>2-3 Formulation of training materials (Joint Activities)</p> <p>2-4 Training students by using training materials (Led by VN side)</p> <p>2-5 Conducting examination and revising syllabus and training materials (Led by VN side)</p> <p>3-1 Identification/Finalization of Detail Work Plan (Joint activities)</p> <p>3-2 Formulation of syllabus (Joint Activities)</p> <p>3-3 Formulation of training materials (Joint Activities)</p> <p>3-4 Training students by using training materials (Led by VN side)</p> <p>3-5 Conducting examination and revising syllabus and training materials (Led by VN side)</p> <p>4-1 Identification/Finalization of Detail Work Plan (Joint activities)</p> <p>4-2 Formulation of syllabus (Joint Activities)</p> <p>4-3 Formulation of training materials (Joint Activities)</p> <p>4-4 Training students by using training materials (Led by VN side)</p> <p>4-5 Conducting examination and revising syllabus and training materials (Led by VN side)</p> <p>5-1 To get approval of legal framework of Traffic Safety Research Center (Led by VN side)</p> <p>5-2 To formulate initial work plan including activities, budget, staff, and equipment (Joint Activities)</p> <p>5-3 To start initial activities of Research Center (Joint Activities)</p>	<p>— Road Traffic Law</p> <p>— Traffic Safety Education</p> <p>— Traffic Guidance and control</p> <p>— Traffic Enforcement,</p> <p>— Traffic Accident Data Collecting and Analyzing</p> <p>— Teaching method</p> <p>(b) Equipments</p> <p>Equipments for practical training and books and reference material for Mini library etc.</p> <p>(c) Training in Japan</p> <p>(d) Seminars etc.</p>	<p>trainers)</p> <p>- Office Space</p> <p>- Counterpart budget</p>	<p>None</p> <hr/> <p><b>Assumption</b></p> <p>None</p>
---	--	--	--

Appendix of Project Design Matrix (PDM)

**Short List (Target field of the project)**

Following fields in the curriculum of Traffic Police Faculty, PPA will be the target of project activities. More details shall be discussed and finalized through activity 1-1, 2-1, 3-1, 4-1.

**(1) Output 1 Improvement of training content and training method about “Road Traffic Law and Public Education”**

A2 The Road Traffic Law
A5 Public Education to comply with traffic laws

**(2) Output 2 Improvement of training content and training method about “Traffic guidance and control” Skill**

D1 General expertise of traffic guidance and control by traffic police
D2 Road networks and urban traffic
D3 Urban traffic information and traffic signals
D4 Guidance and control of urban traffic
D5 Preventing and alleviating road traffic congestions

**(3) Output 3 Improvement of training content and training method about “Traffic Enforcement” Skill**

E2 Road traffic patrol
E4 Traffic Police’s expertise to deal with traffic violators
N1 Tracking and hunting work handled by traffic police

**(4) Output 4 Improvement of training content and training method about “Collecting and Analyzing Skill of Traffic Accident Data”**

H2 Investigation of typical types of road traffic accidents
K1 General knowledge on management, storing and utilization of traffic data
K2 Management and storage of traffic databases
K3 Utilization of traffic databases





