

2. 事業の目的と概要	(第1年次 申請書)
(1) 上位目標	東ティモールの自動車検査機能が整備され、車検が適切に行われるようになる。これにより自動車の安全性が向上し、人命や財産が守られる。
(2) 事業の必要性（背景）	(ア) 鉄道の無い東ティモールでは、自動車が唯一の交通手段である。登録車数 115,000 台の内訳は、四輪車約 32,600 台に対し、オートバイ約 82,000 台と四輪車の 2 倍以上である。実用的で燃費の良い 90cc～125cc のオートバイが大多数を占めている。日本と異なり、容量に関わらず、オートバイ全てに自動車検査が義務づけられている。また、登録自動車の 66%は輸入規制以前に輸入された製造後 10 年～20 年以上経過した日本の中古車である。 近年、自動車数の著しい増加【別紙 1-1～1-3：自動車状況】と地方道路網の開発・整備による交通量の増加【別紙 2：首都ディリから主要都市への公共交通機関】【別紙 3：円借款による国道 1 号線整備】などにより、安全確保のために信頼性の高い自動車検査の必要性が増大している。一方で、市外には未整備の粗悪な道路が多く、過重な人を乗せたマイクロレットや物を積んだトラックが散見され、安全面が問題視されている。交通量の増加は、自動車自体の不十分な整備や道路等インフラの未整備とあいまって交通事故や交通渋滞の問題を惹起している。この問題の解決のためには道路整備と共に法的強制力をもって基準に合致する自動車整備を実効ならしめる自動車検査態勢の確立が急務である。 (イ) コモロ自動車検査センター（以下「コモロ車検センター」とする）の検査員は、初級整備士レベルの技能であり、自動車局長から高い整備能力を保有する検査員の育成を要請された。コモロ車検センターで自動車検査を推し進めることは、外務省の重点分野「経済活動活性化のための基礎づくり」方針に合致していると言える。 (ウ) コモロ車検センターは、東ティモール唯一の車検場である（バウカウは自動車登録のみ、将来ヘラに車検場を計画）。

	2003 年設定の「DIPLOMA MINISTRY 法」に基づき、6 名の検査員が新規登録時の検査と半年～1 年の定期検査を目視と手動のマニュアル検査だけで実施している。検査機器による検査や走行検査は実施されていない【別紙 4:車検証】。 設立当初は、中国製のテスター類が設置されたが、故障のために 5 年以上使われずに、現在は取り外され、廃棄されている。 2015 年春に政府予算で韓国製の検査機器を購入したが、未だ運用されていない。インドネシア輸入代理店との最終契約が終っていないので、待機状態にある【別紙 5：コモロ車検センターの現況】。 自動車事故から市民の生命と財産を守る手段の一つとして、自動車強制保険は有効な手段であるが、実施されていない。強制保険の制度化には、正規の資格を有する検査員による信頼性のある自動車検査の実施が必須である。最大手の保険会社である NITL 社は、政府に対し、強制保険（自賠責）の必要性を提言している【別紙 6:NITL 社の車両保険】。 2008 年および 2011 年、歴代自動車局長、2015 年 5 月、公共事業・運輸・通信省次官から検査員育成及び車検場整備に関し、JDRAC に要請があった【別紙 7：歴代自動車局長からの要請書】【別紙 8：公共事業・運輸・通信省次官からの依頼書】。自動車局長からは、更に検査員養成の基礎となる上級整備教育実施の要請があった。2015 年 5 月、職業訓練・雇用府（SEPFOP）の次官からも要請があり、研修生募集に際しては、協力するとの言があった【別紙 9：職業訓練・雇用府次官からの依頼書】。コモロ車検センター長からは整備・検査研修施設の建設および整備・検査研修機器の導入について要請があった。本事業は長年にわたる政府からの要請に応え、実効性ある自動車検査制度を推進するために実施するものである。
(3) 事業内容	(ア) 検査・整備教育 コモロ車検センターと連携して事業を実施する【別紙 10：事業実施に関する自動車局長との MOU】 (a) 1 期：コモロ車検センター内に簡易整備・点検研修施設の建設。サイドスリップテスター、ライトテスターなどの自動車検査機器を施設内に設置。コモロ車検センターからの研

	修生 5 名に対して整備事前教育を実施（座学主体）。【別紙 11：1 期事業内容】。 （b）2 期：コモロ車検センター 5 名、市民工場 5 名、政府機関 5 名の計 15 名に、実習車（オートバイ・自動車）を用いて、自動車検査員に必要なオートバイ・自動車の構造や設備知識を習得させる。併せてオートバイ主体のワークショップを開催する【別紙 12：2 期事業内容】。 （c）3 期：同上要員に対して、電子制御技術等の最新技術の学習と自動車検査教育および自動車検査業務管理運営教育の実施。併せてオートバイ主体のワークショップを開催する【別紙 13：3 期事業内容】。 （イ）車検制度推進 東ティモール関係機関等に、整備・点検の重要性を認識させ、加えて、車検制度については啓蒙する。また、検査員研修コース基準の作成について国立人材開発機関（以下 INDMO）等にアドバイスする。
（４）持続発展性	（ア）コモロ車検センター内に整備施設が設置されることにより、車検不合格自動車のその場整備が可能となる。その結果、不合格車は持ち帰ることなく、即日再検を受けることが出来るようになる。整備施設を保有することにより得られる整備代金収入は、コモロ車検センターの収入となり、政府予算による地方も含めた自動車検査場の整備が継続的に可能となる。 （イ）自動車検査機器の正しい操作方法とメンテナンス教育を実施することにより、検査機器の不良を未然に防止出来るようになる。これにより自動車検査業務の安定・継続性が保ちえる。 （ウ）事業終了後コモロ車検センターにおいて、所要の検査員を常時確保するための検査員研修が継続して行われる【別紙 16：継続に関して自動車局長と交換した MOU】 研修コースの卒業生は、コモロ車検センターの需要を満たす他は、市民工場や政府の整備工場に配置される。これらに配置された検査員は、将来の民間車検業の要員となることが可能である。現在の東ティモールの自動車数を考えると、民間の車検代行は必要不可欠であり、JDRAC は法制定の必要性を政府に働きかける【別紙 17：民間車検場認定基準】。

(5) 期待される成果と成果を測る指標	(ア) 1期：簡易整備・検査研修場が建設され、自動車検査機器類が設置される。この結果、2期以降に実施される検査員養成教育の基盤が整う（専門家による建築確認検査）。 (イ) 2期：整備機材が設置され、検査員養成の基礎である整備教育および検査員基礎教育が行われる。この結果、3期で行われる専門的な教育の基盤が整う（技量判定）。 (ウ) 3期：検査員専門教育および管理運営教育が行われる。技量判定テストを行う。この結果、自動車点検が適切に実行できる検査員および検査指導者が養成される（実態調査）。また事業終了後に継続実施される検査員研修コースの研修基準の作成についてアドバイスする。 (エ) 事業終了後： (a) コモロ車検センターでは、現行の目視・手動の形式的検査から、整備知識を保有した検査員による自動車検査機器類を使用した実効性ある検査が実施されるようになる。この結果、検査内容が質・量ともに向上し、国としての自動車検査の需要が満たされる（実態調査）。 (b) 育成された検査員が、政府内工場や市民工場に配置され、自動車検査のための整備が実施されるようになり、将来の民間車検への基盤がつくられる（実態調査）。 (c) INDMOにより、検査員養成基準や研修コース科目の制定業務が開始される。この結果、検査員の役割・地位が定まり、検査員を国家資格とする方向が開かれる（INDMO 聞き取り調査）。 (d) 整備が出来る施設をコモロ車検センター内に設置することで、市民修理工場では修理出来ない検査不合格車を、その場で整備し、再検査が可能となる。その整備代金収入で整備場の維持費を賄うことが可能となる（収入の増加とその支出先は自動車局で調査）。 (e) 自動車の安全性が高まることが、自動車事故減少の一助となり、もって国民の命・財産が守られる（交通事故統計）。
----------------------------	--