

6. 事業内容	<p>コモロ自動車検査センター（正式名称「Diresaun Nasional Transportes Terrestres」以下「DNTT」とする）と協働して事業を実施する。</p> <p>(ア) 教材準備・研修内容打ち合わせ 研修の補助教材として関連動画・画像の取込作業を国内で実施する。試験内容について教官間で擦り合わせ、パワーポイントにて補足資料及びテキストを作成する。</p> <p>(イ) リフト設置 エンジン等の分解、構造等の教育に必要なリフトを研修棟に設置する。</p> <p>(ウ) 研修生の研修参加についての確認 DNTT 5名の他に民間整備工場 5名、政府機関 5名の計 15名について、各職場に対し、研修生の参加について確認調整をする。原則として 2 年次事業で育成した研修生を引き続き研修に参加させる。なお、健康上、人事管理上等の理由により、一部交代を余儀なくされており、現在、調整中であるが、11~13名が 2 年次から引き続き研修参加の予定である。</p> <p>(エ) マヌファヒ県サメ・コヴァ・リマ県スアイ現地調査 職業訓練・雇用府との協議に基づき、空港及び高速道路等インフラが完備されつつあるサメ及びスアイでの自動車を取り巻く環境を調査する。</p> <p>(オ) 車両調査</p> <p>①ディリ市内で散見される、危険と思われる車両を画像にて記録し、ヘッドライトの点灯状況やトラックの過積載によるタイヤサイズの適合性、バッテリー上がりやエンジントラブルや足周りの故障による路上故障などを調査する。</p> <p>②整備工場への主な修理内容と原因について聞き取りを実施する。また整備工場側から見た定期点検の重要性の有無についても併せて実施する。</p> <p>③東ティモール国家警察に人身事故等の整備不良との関連性を調査する。</p> <p>(カ) 東ティモールの自動車検査基準および自動車管理業務の把握 下記(ケ)項の「最低限の車両検査項目及び規制値の提案」を実施する施策として、東ティモールの検査基準値、検査管理業務、交通法、保険、自動車検査制度全般に関し、現状を把握する。</p> <p>(キ) 点検整備教育及び検査員専門教育の実施 技術的な要素（検査、電子制御、ハイブリッド、二輪、大型車等）を中心に座学および実習車（レンタルを含む）を用いた実習の両面から教育する。日本の法令や基準値は、根拠を添えて授業にて紹介する。</p> <p>(ク) 技能判定試験 教育終了後、8カ月の教育成果把握の為に技能判定試験を実施する。</p> <p>(ケ) 最低限の車両検査項目及び規制値の提案 公共事業・運輸・通信省交通局に対し、東ティモールの国土国情に即した最低限の車両検査項目及び規制値の基準を提案する。</p> <p>(コ) ワークショップ実施 自動車検査の為に DNTT に訪れる一般市民を対象に、研修生が自動車検査を OJT 方式で実施する。また、不合格車に対して、研修生が無償で整備を実施する。自動車検査及び整備を実践で経験する機会とし、一般市民に対しては整備の重要性を認識させる。併せて日本の車検システムの紹介、車検制度の啓蒙の場として活用する。</p> <p>(サ) 事業終了後の実施体制の確認・調査 (ア) 本事業終了後に DNTT 及び職業訓練・雇用府（正式名称「SECRETARIA ESTADO PARA A POLITICA FORMACAO PROFISSIONAL E</p>
---------	---

	<p>「EMPREGO」以下「SEPFOPE」とする)が、JDRAC研修棟および検査資機材を管理する。またDNTTから派遣されたJDRAC研修生は、DNTTの基幹要員となり所要の検査員を常時確保するための教育を継続する。</p> <p>(b) DNTT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。</p> <p>(c) 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。</p> <p>持続可能な開発目標(SDGs)の目標4.4に該当する。</p> <p>直接裨益人85人(研修生15人及びDNTT就業人数70人) 間接裨益人66,000人(コモロ車検センターにおける年間車検受検車数)</p>
7.これまでの成果、課題・問題点、対応策など	<p>①これまでの事業における成果</p> <p>自動車整備及び自動車検査用の研修用資機材を準備し、研修計画を作成し、自動車基礎工学関連の研修を実施した。実習車を用いて、自動車検査員に必要な点検及び構造や検査機器の知識を習得させた。</p> <p>1) 研修要領の工夫</p> <p>一般的に必要とされる数学的要素は、検査員としても必須知識と考え、研修内容に組み込んだ。ディリ市内で車両調査を実施した。整備不良車、過積載等が与えるタイヤへの負荷については、車両の設計者の意図を踏まえ、計算式より割り出した荷重から車両の部品にかかる負担を繰り返し説明した。研修生からの質問により、7月末から研修生間でディスカッションが見られるようになった。東ティモールの現状を把握し、そこから検査基準を研修生自身が考えることが出来る研修態勢をとることができた。今年次予定している「最低限の車両検査項目及び規制値の提案」については、検査員として従事する研修生の意見を踏まえ、提案を考えている。</p> <p>2) ワークショップによる成果</p> <p>昨年まではDNTTの検査レーンは、書類の山で稼働していなかった。JDRACワークショップ(8/7,8)に合わせ、稼働を開始した。検査レーンの全レーンはワークショップ当日に稼働した。DNTTで検査し、不合格となった車両がJDRACに持ち込まれ、研修生が修理を行った。JDRACが公共事業・運輸・通信省交通局に対しワークショップをOJT形式で実施するため、DNTT施設を使いたいと要望した事により、DNTTがJDRACに合わせて検査レーンを稼働したことは、大きな成果である。</p> <p>②課題・問題点</p> <p>1) 研修内容概定の遅延</p> <p>研修内容は4月初旬に概定の予定であったが、教官の意見が一致せず、再度の現地ニーズ及び現状把握に時間を要し、5月末に確定に至った。教育内容は、日本の整備士・検査員教育内容をもとに主任教官が考案し、派遣員全員で議論した。「数学的要素」と「ハイブリッド車」の取り扱いについては、意見が分かれた。東ティモール人に必要な計算を入れることで、他の課目に遅延が生じるか否か、またハイブリッド車については、東ティモールでのデータがなく、検討に時間を要した。</p> <p>当団体は、前事業「東ティモール自動車整備士養成事業」の経験を持つ反面、整備士養成教育に陥らないよう、事業目標である「検査員養成」に留意しつつ、数学的要素の導入に取り組んだ。また、ディリ市内にある民間整備工場、自動車販売会社のオーナーから現状を聴取し、ハイブリッド車を授業で取り上げる必要性を理解した。</p>

	<p>2) 久主任教官退職</p> <p>研修内容概定の遅延及び車検啓蒙教育に対する不安も重なり、本研修に責任を感じ、主任教官という核心的立場から極度のストレスに陥り、体調不良を強く訴え、早期退職願いが出された。</p> <p>3) 酒井教官の退職</p> <p>理由は、本事業における2つの事業目標（検査員養成教育と車検制度啓蒙）について、酒井と団体の間で認識の相違が生じたからである。教官として整備教育のみに傾注したいと要望する酒井に対し、団体としては並行しながら目標を達成すべきものであるとして、車検制度啓蒙に関連する業務についても派遣員全員の担当任務であると酒井に理解を求めてきたが、最終的には酒井の要望に応えられなかつた為、退職に至った。</p> <p>4) 教官交代後の研修</p> <p>現地代表補佐・会計職の大井（自動車整備士2級・車検員資格有）を研修に参加させ、当初の教官2名体制を3名体制とし、教官交代による影響を最小限に留めた。また研修内容を見直し、研修項目の順番を入れ替え、研修生の理解を深める工夫をした。理解が難しい数学やオームの法則は、反復教育に努めた。また、日本人教官が教えた後に、通訳を教壇に立たせる事が出来るように通訳・助手を育てることにも力を入れた。</p> <p>テキスト編集作業（英語・テトゥン語）は、教官交代により作業が一時的にストップした為、一部の作業を東京本部で代替実施した。</p> <p>③ 第3年次については、署名式前後に派遣員全員での打ち合わせ期間を十分にとり、事業に対する派遣員の認識を統一する。第3年次の研修内容について、データがとれない部分は、民間整備工場（修理や検査内容把握）・自動車販売会社（販売の種類・台数把握）・職業訓練校（教育内容の問題点）等から情報を入手し、また公共事業・運輸・通信省交通局と協議を行った。東ティモールでは自動車が急増し、自動車を取り巻く環境が急激に変わっているので、現状把握は継続的に進めるようとする。</p> <p>④ 第2年次終了後に、検査員として必要な技術レベルを向上することで、安全な自動車社会を構築する一員として、やりがいをもって仕事に従事するようになる。有為の人材であると、研修員に自動車検査員としての自覚と誇りを植え付けた。</p> <p>⑤ 持続発展性</p> <p>(1) 資機材の事業終了後の維持管理</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・基本的な考え方</li> </ul> <p>① 2017年9月現地政府と締結した合意文書「AGREEMENT FOR PROJECT IMPLEMENTATION FOR AUTOMOBILE INSPECTION TRAINING, PHASE3, 2018」で、事業終了後の維持管理が東ティモール政府の担任分野として記載された趣旨に基づき、関連調整諸業務を推進する。</p> <p>② 現地政府(DNTT及びSEPFOPE)とJDRACの間で、資機材の事業終了後の維持管理に関する合意書を締結する。</p> <p>③ 固定的な検査機器（サイドスリップテスタ等）はDNTTに、他の整備機材・工具はSEPFOPEに移管し、資機材の有効活用を図ることを目的とする。</p> <p>④ 研修生15名は、事業終了後に元の職場に戻る。5名はコモロ車検センターの検査員として、5名は公務員として、5名は民間整備工場で就業する。</p> <p>1) 研修棟自体の運営体制等</p> <p>① DNTTの運営する検査レーンにおける検査業務との整合性を考慮し、DNTT</p>
--	--

	<p>と研修棟との一体的運用を図るべく、調整を促進する</p> <p>②具体的運営要領に関する覚書を作成し、DNTT が当該施設の本来目的達成の為の運営を継続する旨を記載する。</p> <p>③当該施設等の具体的維持、運営、管理要領については、DNTT の計画による。</p> <p>2) 資機材の維持管理体制</p> <p>①検査機材等資機材の維持管理については第3年次事業間の研修にて教育を徹底する。</p> <p>②当該検査機材等の具体的維持、管理予算については、現地政府（DNTT 及び SEPFOPE）の計画によることを原則として調整する。</p> <p>(2) 予算確保手段等</p> <p>当該施設、検査機材等の維持、管理予算については、現地政府（DNTT 及び SEPFOPE）の計画によることを原則として、調整する。</p>
8. 期待される成果と成果を測る指標	<p>(a) 検査員専門教育及び管理教育、OJT 教育を実施し、検査員が育成される（技能判定テスト／7割以上とする）。</p> <p>(b) JDRAC の研修を受講することで、検査数値を正しく判断出来る検査員が養成される（実態調査）。</p> <p>(c) JDRAC から公共事業・運輸・通信省交通局に対し「東ティモールの国土国情に即した最低限の車両検査項目及び規制値の提案」をすることで、東ティモール国の従前からの車検内容・規制値が見直される（DNTT への聞き取り調査）。</p>
9. 人的体制	本部事務所に、事業統括、事業担当及び会計を配置する。現地事務所を DNTT 内に設け、現地事業責任者、主任教官、教官、現地代表補佐会計各1名を配置する。また通訳兼助手を4名現地採用する【様式1-d：事業実施体制表】。