

Title	外国人職業ドライバーを育成するためのカンボジアでの交通安全ワークショップの実践
Sub Title	Practice of road safety workshop in Cambodia to develop foreign truck drivers
Author	平田, 信平(Hirata, Shinpei) 大川, 恵子(Ôkawa, Keiko)
Publisher	慶應義塾大学大学院メディアデザイン研究科
Publication year	2017
Jtitle	
JaLC DOI	
Abstract	
Notes	修士学位論文. 2017年度メディアデザイン学 第615号
Genre	Thesis or Dissertation
URL	<a href="https://koara.lib.keio.ac.jp/xoonips/modules/xoonips/detail.php?koara_id=KO40001001-00002017-0615">https://koara.lib.keio.ac.jp/xoonips/modules/xoonips/detail.php?koara_id=KO40001001-00002017-0615</a>

慶應義塾大学学術情報リポジトリ(KOARA)に掲載されているコンテンツの著作権は、それぞれの著作者、学会または出版社/発行者に帰属し、その権利は著作権法によって保護されています。引用にあたっては、著作権法を遵守してご利用ください。

The copyrights of content available on the Keio Associated Repository of Academic resources (KOARA) belong to the respective authors, academic societies, or publishers/issuers, and these rights are protected by the Japanese Copyright Act. When quoting the content, please follow the Japanese copyright act.

修士論文 2017 年度（平成 29 年度）

外国人職業ドライバーを育成するための  
カンボジアでの交通安全ワークショップの実践

慶應義塾大学大学院  
メディアデザイン研究科

平田 信平

本論文は慶應義塾大学大学院メディアデザイン研究科に  
修士(メディアデザイン学) 授与の要件として提出した修士論文である。

平田 信平

審査委員：

大川 恵子 教授 (主査)

岸 博幸 教授 (副査)

古川 亨 教授 (副査)

修士論文 2017 年度（平成 29 年度）

## 外国人職業ドライバーを育成するための カンボジアでの交通安全ワークショップの実践

カテゴリー：アクションリサーチ

### 論文要旨

昨今の日本の物流需要変化に伴うトラックドライバー不足の緩和策の一つとして、海外に労働力を求める際に必要なドライバー育成について、カンボジア王国を対象として研究した。

現地で交通の実情を調査した結果、とりわけ交通安全に対する意識が日本とは大きくかけ離れていることが分かったため、ドライバー育成の第一歩として交通安全に対する意識変革のための教育手法を研究しワークショップをデザインした。

最適なワークショップデザインとするために、カンボジアで8回にわたり道路交通の諸問題について話し合うワークショップを開催した。対象は、現役職業ドライバー、および、日本で働くことに関心の高い日本語を学習中の学生とした。結果、今回デザインしたワークショップを実施することによって、参加者に交通事故に対する認識を持たせることができ、交通事故は未然に防ぐことができるものであり交通安全対策が重要であることを認識させられることが分かった。

本研究により、ドライバーの人材育成カリキュラム作成に向けた大きな情報を得ることができた。この成果は、今後の育成カリキュラム作成と実際の人材育成を行う際に活用することができる。

キーワード：

カンボジア, 交通安全, ワークショップ, 外国人労働者, 人材育成

慶應義塾大学大学院 メディアデザイン研究科

平田 信平

Abstract of Master's Thesis of Academic Year 2017

Practice of Road Safety Workshop in Cambodia  
to Develop Foreign Truck Drivers

Category: Action Research

Summary

In these days, shortage of professional truck driver is a big issue in Japan. One of the solutions of this issue is to hire foreigners, however there are various things which have to be solved. In this paper, the author researched the way to develop people as drivers for Japan in the Kingdom of Cambodia.

At first the author investigated the fact of the road traffic of Cambodia. As a result, it was revealed that the awareness for the road safety was greatly far apart from Japan. Therefore the author studied the effective education technique to let them get awareness about the road traffic safety and designed a Workshop specialized for the purpose.

The author held eight (8) workshops to discuss about problems of the road traffic targeting at actual professional drivers and Japanese learners who are concerned with working in Japan in Cambodia. As a result, the designed workshop could provide participants the recognition for the risks of traffic accidents, and also the awareness that it is possible to prevent the traffic accidents and road safety measures are important.

Keywords:

Cambodia, Road Safety, Workshop, Foreign Worker, Human Resources

Keio University Graduate School of Media Design

Shimpei Hirata

# 謝 辞

本研究の指導教員であり、幅広い知見からの的確な指導と暖かい励ましやご指摘をしていただきました慶應義塾大学大学院メディアデザイン研究科の大川恵子教授に心から感謝いたします。

研究の方向性について様々な助言や指導をいただきました慶應義塾大学大学院メディアデザイン研究科の岸博幸教授に心から感謝いたします。

研究指導や論文執筆など数多くの助言を賜りました慶應義塾大学大学院メディアデザイン研究科の古川亨教授に心から感謝いたします。

研究の機会をくださりカンボジアでのワークショップ開催に際し全面的なご協力をいただきました有限会社阜壮運輸の田中盛彦社長に心から感謝いたします。

カンボジアでのワークショップ開催にあたり、貴重な助言をいただきました Kong Bunthy 氏、JICA カンボジアの太田昌也氏、中村典氏、通訳をお引き受けいただいた Muon Vichet 氏、Hoy Chhay 氏、前原豊美氏、山勢拓弥氏、Sour Rothakanha 氏、開催場所をご提供いただいたカンボジア工科大学の Khiev Samnang 氏、Candy Angkor の西えり子氏、Happy Day の針田啓子氏、ワークショップにご協力いただいた KAIGO 日本語学院の Hoy Chhay 氏（前出）、TAYAMA BUSINESS SCHOOL の Nhoek Chamraeun 氏、KAKEHASHI の濱野徹郎氏、Kinoshita Mei 氏、山本日本語学校の Ii Atsuko 氏の各位に深く感謝いたします。

# 目 次

謝辞	iii
第 1 章 序論	1
1.1. 研究の背景	1
1.2. 研究の目的	2
1.3. 研究フィールド	2
第 2 章 文献調査	3
2.1. 日本の物流の現状	3
2.2. 日本における外国人ドライバーの雇用	4
2.2.1 技能実習制度	4
2.3. 開発途上国の交通安全	4
2.3.1 交通死傷減への世界的取り組み	4
2.3.2 開発途上国における交通事故状況	5
2.4. カンボジアの現状	6
2.4.1 人口動態・就業状況	6
2.4.2 車両の普及状況と交通事故の状況	7
2.4.3 運転免許制度	7
2.4.4 JICA の交通計画プロジェクト	9
第 3 章 研究方法	11
3.1. 研究アプローチ	11
3.1.1 研究のねらい	11
3.1.2 アプローチ選択	11

3.1.3 研究プロセス . . . . .	11
3.2. 研究方法 . . . . .	12
3.2.1 開催地・教材 . . . . .	12
3.2.2 ワークショップ内容 . . . . .	12
3.2.3 参加者 . . . . .	13
3.2.4 データ収集・分析 . . . . .	14
<b>第4章 実践</b>	<b>15</b>
4.1. 第一回訪問：現地の実情調査 . . . . .	15
4.1.1 道路交通 . . . . .	15
4.1.2 教育環境 . . . . .	17
4.1.3 進め方の検討 . . . . .	18
4.2. 第二回訪問：ワークショップ・シリーズ1 . . . . .	19
4.2.1 ワークショップ1-1 . . . . .	19
4.2.2 ワークショップ1-2 . . . . .	20
4.2.3 ワークショップ1-3 . . . . .	23
4.2.4 シリーズ1まとめ . . . . .	24
4.3. 第三回訪問：ワークショップ・シリーズ2 . . . . .	25
4.3.1 ワークショップ2-1 . . . . .	27
4.3.2 ワークショップ2-2 . . . . .	28
4.3.3 ワークショップ2-3 . . . . .	30
4.3.4 ワークショップ2-4 . . . . .	33
4.3.5 ワークショップ2-5 . . . . .	35
4.3.6 シリーズ2まとめ . . . . .	37
<b>第5章 結論</b>	<b>39</b>
5.1. 研究成果の要約 . . . . .	39
5.2. 本研究の意義 . . . . .	41
5.3. 今後のやるべき事柄 . . . . .	41
<b>参考文献</b>	<b>43</b>

付録	44
A. ワークショップ 使用教材 . . . . .	44
B. ワークショップ参加者アンケート . . . . .	47
C. アンケート回答一覧 . . . . .	48
C.1 ワークショップ 1-2 (8月28日) . . . . .	48
C.2 ワークショップ 1-3 (8月29日) . . . . .	49
C.3 ワークショップ 2-1 (11月14日) . . . . .	50
C.4 ワークショップ 2-2 (11月15日) . . . . .	51
C.5 ワークショップ 2-3 (11月18日) . . . . .	52
C.6 ワークショップ 2-4 (11月20日) . . . . .	55
C.7 ワークショップ 2-5 (11月21日) . . . . .	56
D. 参加者リストの例 . . . . .	57
E. 本ワークショップの記事 . . . . .	58
F. 東京新聞連載記事 「トラック野郎は今」 . . . . .	59

# 目 次

2.1	カンボジアと日本の人口ピラミッド . . . . .	7
2.2	人口、登録車両数、交通事故死亡者の推移 . . . . .	8
2.3	交通事故死亡者数の原因別年次推移 . . . . .	9
3.1	JICA のクメール語交通安全ビデオ（オープニング画面） . . . . .	13
3.2	当初のワークショッププラン . . . . .	14
4.1	プノンペン市内の新しい信号機 . . . . .	16
4.2	ヘルメット着用キャンペーン . . . . .	17
4.3	街中の自動車学校 . . . . .	18
4.4	Department of Japanese, Royal University of Phnom Penh . . . . .	19
4.5	ワークショップ 1-2 の様子 . . . . .	21
4.6	ワークショップ 1-3 の様子 . . . . .	24
4.7	改訂したワークショッププラン . . . . .	26
4.8	参加者に配布した受講証ステッカー . . . . .	26
4.9	参加したドライバーと、受講証を貼った Tuk-tuk . . . . .	27
4.10	ワークショップ 2-1 後の食事の様子 . . . . .	29
4.11	ワークショップ 2-2 の様子 . . . . .	30
4.12	ワークショップ 2-3 の様子 . . . . .	32
4.13	ワークショップ 2-4 の様子 . . . . .	34
4.14	ワークショップ 2-5 の様子 . . . . .	36
5.1	最終的にデザインされたワークショッププログラム . . . . .	41

# 表 目 次

2.1	カンボジアの主な統計データ . . . . .	6
3.1	ワークショップ 主な分担 . . . . .	13
4.1	ワークショップ 1-1 概要 . . . . .	19
4.2	ワークショップ 1-2 概要 . . . . .	21
4.3	ワークショップ 1-3 概要 . . . . .	23
4.4	ワークショップ 2-1 概要 . . . . .	27
4.5	ワークショップ 2-2 概要 . . . . .	29
4.6	ワークショップ 2-3 概要 . . . . .	31
4.7	ワークショップ 2-4 概要 . . . . .	34
4.8	ワークショップ 2-5 概要 . . . . .	35
4.9	アンケート結果集計 . . . . .	37

# 第1章 序

# 論

## 1.1. 研究の背景

近年日本ではネット通販の普及により宅配荷物の輸送量が増加している。それに伴い、荷物運搬の中心となっているトラックドライバー不足が社会問題となっている。政府や業界では若年層や女性の雇用増を目指したキャンペーンを行っているが期待したようには増えておらず、ドライバーの高齢化が進み長時間労働が常態化している。

この問題を解決するための新たな手段の一つとして外国人ドライバーの活用が考えられる。しかし、実際に日本で外国人が職業ドライバーとして働くためには就労ビザをはじめとした多くの課題を解決しなければならない。

本研究ではそれらの課題の中から人材の育成を取り上げる。外国人を日本の職業ドライバーとして育成する場合、運転技能・知識、運送業に必要な技能・知識、日本語（会話、読み書き）など訓練すべき内容は多岐にわたるが、それらの中からここでは「交通安全」に焦点を当てる。外国人が少なくとも日本人と同等レベルの交通安全意識を持つことが日本でドライバーとして働くために必要な基礎的な要件となるからである。

## 1.2. 研究の目的

本研究は、有限会社阜壮運輸<sup>1</sup>の協力の下に進められた。阜壮運輸は大田区に拠点を持ち主にトラック運送業を営んでいる車両約 10 台を保有する会社で、運転手の人材確保が大きな課題の一つとなっている。阜壮運輸の田中盛彦社長は、人材を確保し安定的な事業運営を行うために海外からの労働力導入推進活動を行っている。本研究の目的は、海外からの労働力導入のために発展途上国において日本向けの人材育成をする場合の、効果的な交通安全教育手法の提案を行うものである。

## 1.3. 研究フィールド

人材供給元候補の一つとしてカンボジアを選定した。カンボジアの人口構成はきれいなピラミッドとなっており若い人材は豊富である。所得水準は非常に低く、少しの貯金や仕送りが大きな効果を生むため日本で働くことに対するモチベーションは高いと考えられる。また、カンボジアでは日本語の教育が盛んで、現地で日本語を学習する環境は整っている。一方で、交通ルールやマナーを尊重すべきであるという意識は低く、ルール無視に起因する交通事故、死亡、負傷は多い。

本研究の対象は、カンボジアの職業ドライバーと日本語を学ぶ学生とした。対象地域として、首都プノンペンとアンコール遺跡観光の中心である地方都市シェムリアップの 2 地域を選び、複数回のワークショップを開催した。

---

1 有限会社阜壮運輸：東京都大田区大森西 1 丁目 14 番 17 号、代表取締役 田中盛彦

## 第2章

# 文 献 調 査

### 2.1. 日本の物流の現状

昨今の日本の物流は、国土交通省報告書 [1] によれば国内の輸送量自体は減少傾向にあるものの、宅配が著しい増加を見せる<sup>1</sup>など、その構造に顕著な変化が見られる。そのような構造変化の中で、トラックドライバーの人材不足が物流業界における大きな課題の一つとなっている。国土交通省と厚生労働省でまとめた報告書 [2] では、(1) 運送原価を無視した受注、(2) 長い手待ち時間 が人材不足をもたらしている要因として挙げられている。現在トラックドライバーの労働環境は非常に厳しく、低賃金での長時間労働という環境下で若年層の就労が進まず、高齢化が進んでいる。[3] このような状況に対して、国土交通省は全日本トラック協会とともに、トラック運送業の人材採用に向けた提案 [4] を行っている。この中では、いかに若手を確保するか、また、現状では極端に少なく逆に言えば潜在的な就業可能性の高い女性ドライバーをいかに確保するか（トラガール促進プロジェクト<sup>2</sup>）、などについて述べられている。このように、行政および道路運送業界はドライバー不足緩和に向け若年層ならびに女性の雇用増大を目標に努力しているものの、実績は伴ってきていない。[5]

---

1 国土交通省：「平成 28 年度 宅配便取り扱い実績について」 [http://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha04\\_hh\\_000136.html](http://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha04_hh_000136.html) (Accessed November 4, 2017)

2 国土交通省：「トラガール促進プロジェクト」 <http://www.mlit.go.jp/jidosha/tragirl/> (Accessed September 17, 2017)

## 2.2. 日本における外国人ドライバーの雇用

外国人ドライバーの雇用については、自動車運転業務が単純労働とされており、その目的での在留資格が与えられないために困難な状況にある。運転免許については国籍の制限はなく、外国人も日本人と同じ条件で取得することができる。

### 2.2.1 技能実習制度

単純労働とされている職種で外国人の雇用が可能となる制度として、技能実習制度<sup>3</sup>がある。これは、一定期間日本で働くことでその分野の技能を修得し、その結果その人が帰国後母国に貢献できるようになる、との考えに基づく。現在75職種135作業が指定されている<sup>4</sup>。しかし、この中に自動車の運転にかかわるものは全く入っておらず、技能実習制度を利用したドライバーとしての日本での就労は現状不可能である。

## 2.3. 開発途上国の交通安全

### 2.3.1 交通死傷減への世界的取り組み

交通事故による負傷や死亡を減らすことは世界的な課題ととらえられている。2015年の9月25日から27日までニューヨーク国連本部において開催された「国連持続可能な開発サミット」において、150を超える加盟国首脳の参加のもと、その成果文書として、「我々の世界を変革する：持続可能な開発のための2030アジェンダ」[6]が採択された。この行動計画の目標が、Sustainable Development Goals

---

3 厚生労働省：「現行の技能実習制度の仕組み」 [http://www.mhlw.go.jp/file/06-Seisakujouhou-11800000-Shokugyounouryokukaihatsukyoku/0000143743\\_4.pdf](http://www.mhlw.go.jp/file/06-Seisakujouhou-11800000-Shokugyounouryokukaihatsukyoku/0000143743_4.pdf) (Accessed September 17, 2017)

4 厚生労働省：「技能実習制度推進事業等運営基本方針」別表 [http://www.mhlw.go.jp/file/06-Seisakujouhou-11800000-Shokugyounouryokukaihatsukyoku/0000119096\\_5.pdf](http://www.mhlw.go.jp/file/06-Seisakujouhou-11800000-Shokugyounouryokukaihatsukyoku/0000119096_5.pdf) (Accessed September 17, 2017)

「持続可能な開発目標」いわゆる SDGs であり、17 の目標と 169 のターゲットから成っている。

SDGs で交通事故については、目標 3 「あらゆる年齢のすべての人々の健康的な生活を確保し、福祉を推進する」のターゲット 3.6 に「2020 年までに、世界の道路交通事故による死傷者を半減させる」として掲げられている。さらに、目標 11 「都市と人間の居住地を包摂的、安全、レジリエントかつ持続可能にする」のターゲット 11.2 に「2030 年までに、脆弱な立場にある人々、女性、子ども、障害者、および高齢者のニーズに特に配慮し、公共交通機関の拡大などを通じた交通の安全性改善により、すべての人々に、安全かつ安価で容易に利用できる、持続可能な輸送システムへのアクセスを提供する」として、交通安全関連のターゲットが設定されている。

日本においてはこれらのターゲットは具体的な施策<sup>5</sup>として、ターゲット 3.6 は「平成 28 年 3 月に中央交通安全対策会議において決定された『第 10 次交通安全基本計画』に基づき、世界一安全な道路交通の実現を図るべく、政府一体となって各種交通安全対策を推進する」として、また、ターゲット 11.2 は「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（バリアフリー法）」に基づき、バリアフリー化を推進する、「都市のコンパクト化と周辺等の交通ネットワーク形成（「コンパクト・プラス・ネットワーク」）を推進する」と定められている。

### 2.3.2 開発途上国における交通事故状況

Khanal らは主にインドにおける調査から開発途上国の交通問題は、急速なモータリゼーションの発達による旧来の車両と新車両の混在による混乱に加え、交通ルールを尊重しない市民と強制力の低い行政が大きな要因であると述べている。[7] また、Staton らは全世界の交通事故による死傷者の 90% が中低所得国におけるものであることから、それらの国の交通事故による死傷者減少活動の効果を調査し

---

5 持続可能な開発目標推進本部：持続可能な開発目標（SDGs）を達成するための具体的施策（付表）<https://www.kantei.go.jp/jp/singi/sdgs/dai2/siryou2.pdf> (Accessed November 19, 2017)

ている。[8] その中で、速度制限などの法制化とその強制力が最も効果があると述べている。加えて、単に道路を改良すると逆に速度超過による事故が増えるので、速度制限手法をうまく組み合わせる必要がある、という興味深い指摘をしている。

## 2.4. カンボジアの現状

### 2.4.1 人口動態・就業状況

表 2.1 にカンボジアの主な統計データ<sup>6</sup>を示す。日本のほぼ半分の広さの国土に

表 2.1: カンボジアの主な統計データ

Population (2016)	15,827,000
Area (2014)	181,035km <sup>2</sup>
GDP (2014)	US\$ 16,778million
GDP per Capita (2014)	US\$ 1,095
GDP Growth Rate (2014)	7.1%

約 1,600 万人が生活している。一人当たり年間 GDP はわずか 1,000US ドル程度と非常に低い。しかしその成長率は 7.1%と高い。人口ピラミッド<sup>7</sup>を図 2.1 に示す。カンボジアはきれいなピラミッド形状をしており、日本と比較して若い労働力が豊富であることが一目瞭然である。

6 United Nations Country Data <http://data.un.org/countryData/Data/Show/KHM> (Accessed September 14, 2017)

7 PopulationPyramid.net <https://www.populationpyramid.net/cambodia/2017/> (Accessed October 20, 2017)

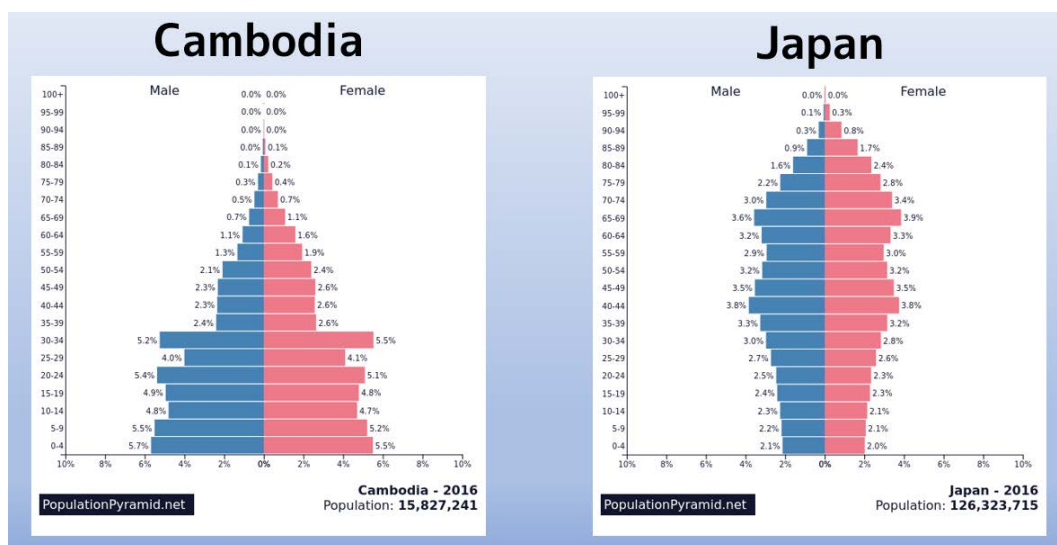


図 2.1: カンボジアと日本の人口ピラミッド

### 2.4.2 車両の普及状況と交通事故の状況

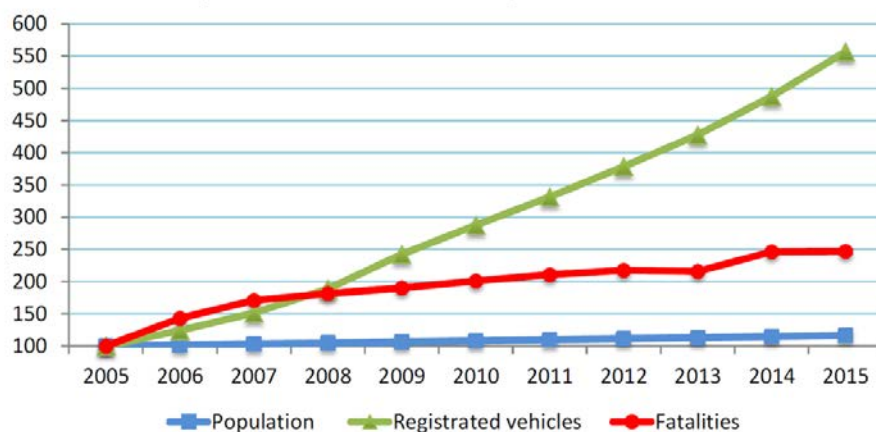
図 2.2 は 2005 年を 100 とした場合の人口、登録車両数、交通事故死亡者数の推移を表している。[9] 10 年間で、車両数は 5.5 倍に増え、死亡者数は 2.5 倍となっている。この間人口は 16% 増加している。このようにカンボジアでは車両の増加（主に 2 輪、3 輪車両）が著しく、交通事故とそれに伴う死傷者は大きな社会問題となっており、対策は急務である。

交通死亡事故を原因別に分類し、年ごとの推移を見たものが図 2.3 である。[9] 最も多いのは速度超過、そして、飲酒運転、危険な追い越しと続く。この図から明らかなように死亡事故の 80% 以上は運転者の人的エラーによるものである。人的エラーは基本的には人々の交通安全意識を高めなければ減らすことはできないので、対策として交通安全教育をすることが重要である。

### 2.4.3 運転免許制度

カンボジアの運転免許制度の大きな特徴として、125cc 未満のオートバイの運転に免許が不要という点を挙げることができる。実は、カンボジアでは道路の安全

### Evolution of road fatalities, population and vehicles, 2005 – 2015 (base 100 = 2005)



Source: The RCVIS Annual Report 2015

図 2.2: 人口、登録車両数、交通事故死亡者の推移

を確保するために 2016 年から新しい法律を施行することになっていた<sup>8</sup>。しかし、その施行前に政府はその内容の一部を変更する方針を明らかにした<sup>9</sup>。これは、新しい法律で必要となる 125cc 未満のオートバイの運転免許や自動車のシートベルト着用を不必要とする変更である。そしてこの方針は議会で承認され法律は修正された<sup>10</sup>。運転免許を不要とするのと同時に、免許を取得し易くするために免許取得費用を減額する決定もしているが、その効果はほとんど期待できないであろう。さらに政府は運転免許取得と交通法規を学ぶことは独立しているとは言いが、

8 Khmer Times, Dec 28, 2015 “New Traffic Law To Secure Safety Roads”: <http://www.khmertimeskh.com/news/19221/new-traffic-law-to-secure-safety-roads/> (Accessed Dec 11, 2017)

9 Khmer Times, Jan 6, 2016 “PM Shifts into Reverse on Traffic Law”: <http://www.khmertimeskh.com/news/19545/pm-shifts-into-reverse-on-traffic-law/> (Accessed Dec 11, 2017)

10 Khmer Times, Dec 27, 2016 “Assembly Passes Traffic Law Amendments”: <http://www.khmertimeskh.com/news/33610/assembly-passes-traffic-law-amendments/> (Accessed Dec 11, 2017)

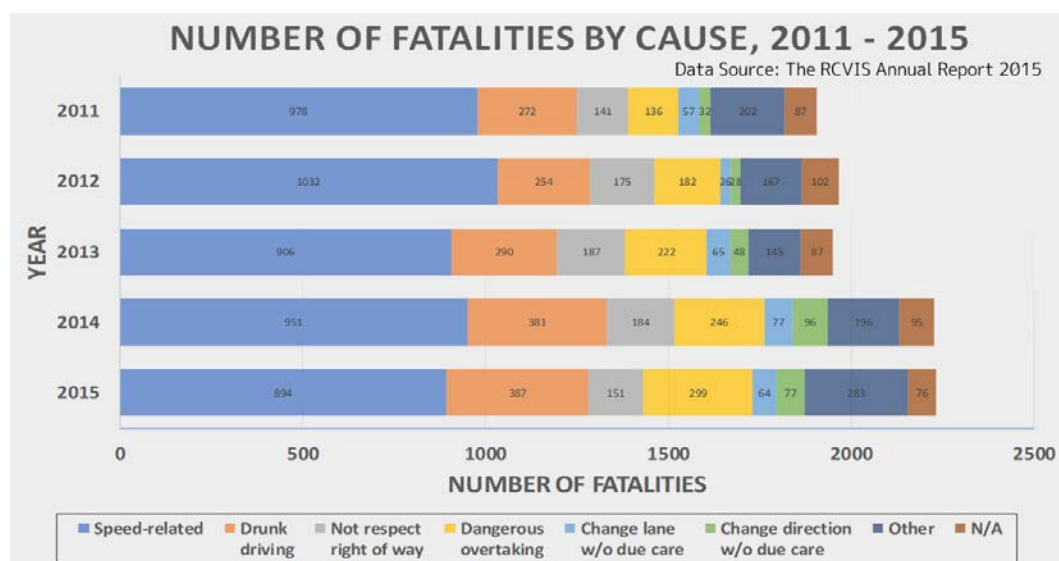


図 2.3: 交通事故死亡者数の原因別年次推移

交通ルールを知らないまま運転して事故を起こしている、という現状を変える機会を自ら失ってしまったと言えるだろう。プノンペンポストの記事<sup>11</sup>には、オートバイの台数約 270 万台に対して運転免許保有者は約 16 万人に過ぎず、ほとんどが無免許で運転していることが記されている。

#### 2.4.4 JICA の交通計画プロジェクト

JICA がプノンペンにおいて大規模な交通計画プロジェクトを展開した。[10] これは、2035 年を目標年次とするプノンペン都における総合都市交通計画の策定を行い、プロジェクトを通じたカンボジア国政府関係者への技術移転を行う目的で、2012 年 3 月から 2014 年 12 月まで実施されたものである。このプロジェクトは、インフラ整備を行うことで交通渋滞を緩和するとともに、交通事故の減少や市民の安全安価な移動手段を確保しようとする活動である。筆者が訪問した 2017 年に

<sup>11</sup> Phnom Penh Post, Jan 07, 2016 “Licences waived for 125cc motos”: <http://www.phnompenhpost.com/national/licences-waived-125cc-motos> (Accessed Dec 11, 2017)

はすでに市内中心部の交差点に JICA 支援の信号機が設置され始めており、その一部は稼働していた。将来は日本と同様な交通管制システムも導入され渋滞緩和に貢献をする計画である。路線バスも 2 路線がすでに運行されており、最終的には 10 路線となって、現在オートバイしか移動手段のない市民に安全な移動手段を提供することを目指している。

## 第3章

# 研 究 方 法

### 3.1. 研究アプローチ

#### 3.1.1 研究のねらい

本研究は、将来カンボジア人が日本においてトラックドライバーとして就労するとなった際に問題となるであろう、道路交通の、特に人間が直接関わっている、ルール順守やマナーなど日本との違いが非常に大きい部分の認識をいかに高めるかという課題について、将来ドライバー教育を行う際に有効となる方法論を探るものである。

#### 3.1.2 アプローチ選択

カンボジアの人々の交通安全に対する認識を高めるための方法として、本研究ではワークショップ形式のセミナーを採用した。これは、そもそも交通安全という概念がほとんどない人々に対して、一方的な講義や、アプリケーションのようなツール利用による教育ではその概念を理解させることは容易ではなく、自ら考えグループで議論するというワークショップを開催することで、交通安全の重要性を身近に感じ認識させることができるはずであるとの判断による。

#### 3.1.3 研究プロセス

まずカンボジアの道路交通状況や教育環境などを調べ、その結果を基に教育手法を検討した。ワークショップは導入として交通安全の重要性和カンボジアの道

路交通事故の現状の講義を行い、続いて、参加者の個人ワークとグループワークを通じて参加者の身近に起きた事故事例を分析させることで参加者の交通安全に対する意識の変化を観察することとした。ワークショップ終了後全員を対象にアンケート調査を行った。各回ごとに結果を評価し、内容を修正してワークショップを繰り返した。

## 3.2. 研究方法

### 3.2.1 開催地・教材

近代化の進みつつある首都プノンペンと、地方観光都市であるシェムリアップの二か所でワークショップを開催した。ワークショップは参加者が言語能力で限定されないようにクメール語（カンボジア語）で行うこととした。筆者はクメール語ができないので、文書は翻訳を介して、また、ワークショップは通訳を交えて実施した。

ワークショップは2017年8月と11月の2シリーズに分けて全8回開催した。シリーズ1では、プノンペンで2回、シェムリアップで1回、計3回開催した。シリーズ2では、プノンペンで2回、シェムリアップで3回、計5回開催した。

教材としてスライドを作成し用いた。スライドは参加者に合わせてモディファイしながら利用した。その一例を付録Aに示した。また、JICAがクメール語で作成したプノンペンの交通問題啓蒙ビデオ<sup>1</sup>（図3.1）を利用し、参加者の休憩後の集中力向上と、具体的にプノンペンの交通状況を理解できるようにした。

### 3.2.2 ワークショップ内容

本研究の推進に当たり、筆者は、有限会社阜壮運輸の田中盛彦氏と共同でワークショップの準備ならびに運営を行った。両者の分担の概略を表3.1に示す。筆者

---

1 Traffic Problem with Watty & Indy(without Question and Answer) <https://www.youtube.com/watch?v=8gGWml6CanU> (Accessed December 15, 2017)



図 3.1: JICA のクメール語交通安全ビデオ（オープニング画面）

は主としてワークショップの内容と教材を担当し、阜壮運輸がカンボジアにおける参加者募集や会場の手配を担当した。ワークショップ内容は図 3.2 のように決め、

表 3.1: ワークショップ 主な分担

項目	筆者	阜壮
ワークショップ内容検討	○	—
実施スケジュール検討	○	○
会場手配	○	○
参加者募集	—	○
翻訳者・通訳手配	—	○
教材作成	○	—
設備準備	—	○
ノベルティー等準備	—	○
ファシリテーション	○	○

準備を進めた。また、カンボジアでのワークショップの実施は、現地の方々の協力を得ながら進めた。

### 3.2.3 参加者

参加者は、最終的な目的がトラックドライバー育成であるので、当初職業ドライバーを対象としていたが、第 4 章で後述するように職業ドライバーは容易には

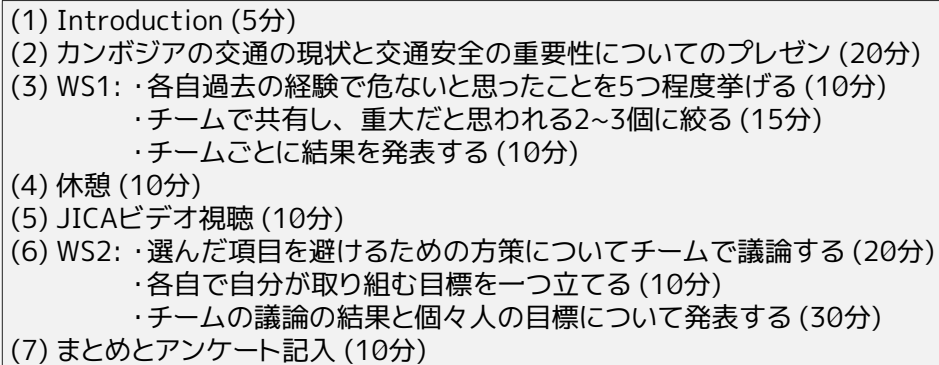
- 
- (1) Introduction (5分)
  - (2) カンボジアの交通の現状と交通安全の重要性についてのプレゼン (20分)
  - (3) WS1: ・各自過去の経験で危ないと思ったことを5つ程度挙げる (10分)  
・チームで共有し、重大だと思われる2~3個に絞る (15分)  
・チームごとに結果を発表する (10分)
  - (4) 休憩 (10分)
  - (5) JICAビデオ視聴 (10分)
  - (6) WS2: ・選んだ項目を避けるための方策についてチームで議論する (20分)  
・各自で自分が取り組む目標を一つ立てる (10分)  
・チームの議論の結果と個々人の目標について発表する (30分)
  - (7) まとめとアンケート記入 (10分)

図 3.2: 当初のワークショッププラン

参加者として集められないことが分かったため、3回目のワークショップ以降は、日本に興味を持ち、実際に日本語を学んでいる学生を主な参加者として実施した。結果的にはこの方向性の方が人材育成という面からは適していた。

### 3.2.4 データ収集・分析

ワークショップの様子は、写真とビデオに収めた。ワークショップ実施後には参加者全員にアンケートに回答してもらった。回答済みのアンケートの例を付録Bに、アンケート回答の一覧を付録Cに掲載した。一部会場では同席していただいた教師に、実施後インタビューを行った。

## 第4章

# 実践

### 4.1. 第一回訪問：現地の実情調査

実際の教育を始める前に教育内容を検討するための情報収集を目的として 2017 年 6 月 17 日から 21 日までカンボジアの首都プノンペンを訪問し、道路交通の実態の観察、教育機関の訪問、JICA との面談、技能実習制度関係者との面談などを行った。

#### 4.1.1 道路交通

プノンペンの道路交通は一言で言えばカオス状態である。車線や歩道といった概念はあまり重視されず、走れるところはどこでも自分の道という意識で運転しているように見られた。プノンペンでは JICA の支援もあり信号機が設置された交差点が増えている。最終的には日本と同様な中央制御による交通管制システムが実現する予定であるが、まだ一部の信号機しか稼働していない。(図 4.1)

信号はある程度守られているが、全く無視する車両も少なくない。無視しているというよりも参考情報としてしか認識していないドライバーが多くいるように感じた。カンボジアの車両は右側通行であるが、逆走は日常的に行われている。歩道など車道以外の部分を走行することも普通に見られる。交差点のガソリンスタンドなどは右折用の便利な通路として利用されている。駐車についても、歩道上への駐車や二重三重駐車なども多く見られる。ノーヘルメットでオートバイに乗る人も非常に多く、ヘルメット着用キャンペーン(図 4.2)なども行われているがあまり効果が上がっているようには感じられない。



図 4.1: JICA 支援のプノンペン市内の末稼働の新しい信号機  
日本の信号機そのもの、監視カメラも設置されている

人や荷物の過積載や荷台への乗車も当たり前である。これは代替手段の欠如によるところも大きく、インフラ整備ができていない現状では致し方ない面もある。バスや電車といった公共交通機関がほぼ存在せず、自家で保有するオートバイで家族全員が移動することは実態としては避けられない。また、運送業も存在しないのでたとえ過積載だろうが自力で荷物を運ぶ必要もあるのが実情である。

また、道路を勝手に「道」以外の用途に利用することも多い。習慣として結婚式や葬儀を道路を占拠してテントを張り執り行っているし、家屋の建築などの際には道路でセメントを捏ねていたりといったことが普通に行われている。これらは当然交通渋滞を招くし危険でもある。歩道は歩行者のものという概念はなく、商店が物を置いたり屋台が占拠していたりという状態で、しかもオートバイがしばしば前後から通行してくるので、歩行者は歩道といえども全く安心して歩くことはできない。

このように、交通ルールやマナーといったものはあまり意識されていないようではあるが、ここで暮す人々の間には阿吽の呼吸があり、明文化されたルール以上の独特な秩序が存在しているものと思われる。人もオートバイも車も犬までも



図 4.2: ヘルメット着用キャンペーン

が実に上手につじつまを合わせながら通行していく。しばらく滞在しているとこれはこれでもいいのではないかとも思ってしまうのだが、非常に危険な状態であることは間違いない。極めてハイコンテキストな状態であり、外国人旅行者が安全に道路を通行することを困難にしている。日本でも歩行者が赤信号で交差点を渡ったり、自転車が道路の右側を走行するなど交通ルールを守らない、あるいは知らない場合が少なくないが、カンボジアではオートバイや自動車までが交通法規ではなく自分たちなりのルールで通行してしまうために、道路は統制の取れた状態ではなくなっている。このままでは渋滞や交通事故を減らすのは困難であろうと推測される。

#### 4.1.2 教育環境

カンボジアの運転免許取得は日本と比べればかなり容易である。プノンペンの街中には「教習所」が数多く存在しているが、そこには技能教習を行うコースはおろか教室などもなく、図 4.3 のように受付があるだけである。訪れた教習所では、US\$150 で、一日一時間の路上運転教習を十日間行うとのことであった。学科はテキストやアプリで自習し試験場でテストを受けるのみである。安全運転の心構えやマナーなどについて教えてはいないので人々には学ぶ機会がない。オートバイは現在は 125cc 未満は免許不要なので誰でも乗ることができ、ルールをまるで知らずに運転している人々が多い。自動車や 125cc 以上のオートバイは運転免

許が必要だが実際には無免許運転は珍しいものではなく、やはりルールを知らない人は多い。



図 4.3: 街中の自動車学校

日本語の学習機会が多い。例えば王立プノンペン大学の外国語学部にも日本語学科（図 4.4）があり、学生数は英語に次いで多いという。多くの日本語学校が存在しており、たくさんの学生が日本語を学んでいる。日本語を学ぶ学生は、カンボジアで日系企業に就職したり旅行ガイド等として働く、あるいは日本で働くといったことを期待している。

#### 4.1.3 進め方の検討

カンボジアの道路交通の現状を踏まえ、まず個人レベルでも実践できる「交通安全」という考え方が存在することを理解させる必要性を感じたので、ワークショップの内容は、導入として交通事故の実態とその発生による不利益などについての講義を行い、引き続き参加者自身の身近な事例を使って、交通事故とは何か、なぜ起きるのか、防ぐにはどうするのかなどのグループ討議をし、交通安全というものを理解させる方式を取ることとして準備を進めた。



図 4.4: Department of Japanese, Royal University of Phnom Penh

## 4.2. 第二回訪問：ワークショップ・シリーズ1

2017年8月22日から29日までカンボジアを訪問し、首都プノンペンと観光都市シェムリアップでワークショップ・シリーズ1を実施した。シリーズ1では3回のワークショップ開催で25名の参加者があった。

### 4.2.1 ワークショップ1-1

表4.1にワークショップ1-1の概要を示す。計画した最初のワークショップは残念ながら結果的に参加者が誰も会場に現れなかったために成立しなかった。

表 4.1: ワークショップ1-1 概要

日時	2017年8月24日 午後1時
会場	カンボジア工科大学（プノンペン）
ファシリテーター	平田信平、田中盛彦
通訳	Hoy Chhay（KAIGO 日本語学院）
参加者	タクシー運転手 20名（開催前予定）
内容	ワークショップ不成立

## 結果の分析と対策

なぜこのように「誰も来ない」という結果になってしまったのかについては、次節で述べるように重要な関係者との連絡が途絶えてしまったために明確な原因はわからない。しかし、その後の活動に役立ついくつかの貴重な教訓を得ることができた。

今回の参加者についてはシンガポール在住の日本人を介して、プノンペンタクシー会社社長と間接的なやり取りをしていた。タクシー会社社長は自社の運転手の教育に前向きで、20名のドライバーをぜひ参加させたいとのことであった。また、事前に筆者らと面談し講習内容や今後のことについても話し合いを持ちたいということであったので開催前日約束の面談場所で待機していたが、結局現れずなぜか以後音信普通となった。連絡先を入手し直接電話を掛けたが応答はなかった。その後、一度だけショートメッセージに反応があった。このような状況下で不安をかかえながらもカンボジア工科大学に協力をいただき会場準備を整え開催を試みたが、結局参加者は2時間以上待っても現れず不成立に終わった。その後もタクシー会社社長とは連絡が取れないので一体何が起きたのか本当のところはわからない。

現地で関係者と議論して理解したことは、まず第一に、カンボジアでは自分でお金を払ってセミナーに参加するという考えがあまりなく、ましてや稼働時間と収入が密接にリンクしていると考えているタクシードライバーには無料であっても参加に対するモチベーションがないので簡単には参加してもらえないということ。次に、アレンジは旧知の、あるいは信頼のおける、現地の人間を介して行わないと今回のようなことが起きた時に全く対処ができなくなってしまうということ。これらより、以後の活動ではこの二点について十分に留意して進めることとした。

### 4.2.2 ワークショップ1-2

表4.2にワークショップ1-2の概要を示す。

表 4.2: ワークショップ 1-2 概要

日時	2017 年 8 月 28 日 午後 1 時 40 分～3 時 30 分
会場	Candy Angkor (シェムリアップ)
ファシリテーター	平田信平、田中盛彦
通訳	Muon Vichet (Candy Angkor 従業員)
参加者	観光バス運転手 10 名、Tuk-tuk 運転手 5 名
内容	講義、ワークショップ

開催場所の Candy Angkor<sup>1</sup> は日本人の経営する日本人観光客向けの土産物店である。その店の一角をお借りして、観光バスと Tuk-tuk のドライバーに集ってもらいワークショップを行った。全員男性で、15 歳から 54 歳までと幅広い年齢層の参加者であった。ワークショップ会場の様子を図 4.5 に示す。



図 4.5: ワークショップ 1-2 の様子

開始時刻を午後 1 時と設定して参加者を集めていただいたのだが、集まりは悪く、講習を始められたのは予定時刻を 40 分すぎた午後 1 時 40 分となった。これは、一般的にカンボジアでは 11 時から 2 時までが昼休みとなっていることがひとつの大きな理由であると考えられる。昼休み時間を考慮しなかった主催者側のミスであると言える。

1 Candy Angkor: <http://knunited.com/candyangkor/index.html> (Accessed Nov. 27, 2017)

主催者側は初の試みで不慣れであり、参加者も講習に馴染みのないドライバーとして働いている方々であったため、ワークショップはややぎこちないものとなった。通訳は会場をお借りした土産物店で働く英語と日本語を話すカンボジア人店員の Vichet 氏にお願いした。しかし、事前の打ち合わせが不十分で、特に交通安全に関連する英語の語彙の翻訳に手間取りスムーズには進まなかった。ファシリテーターが話すことのできない国の言葉でワークショップを行う場合の通訳の役割は極めて重要であることがわかった。ここではファシリテーターは英語を使い、クメール語に通訳するという形式で進めたが、お互いに母国語ではない英語を介したやり取りで、しかも交通事情が先進諸国と大きく異なるために英語に対応するクメール語の単語がないなど参加者との意思疎通が取りにくく、うまくこちらの言いたいことが参加者に伝わっていない印象を受けた。通訳とは事前にしっかりと打ち合わせをし、正確に内容を理解してもらっておく必要があることを痛感した。

グループワークの結論としてはどのグループも「事故が起きるのはスピードや飲酒のルールを守らないからである」との意見が大勢を占めた。ファシリテーションにも問題があったと考えられるが、交通安全を第三者的に見て、ほとんど自分のこととは捉えない結果になってしまった。残念ながらこの回では、参加者が交通安全の重要性を理解し自ら率先して交通安全に取り組む意識を持たせる、という流れを作ることができなかった。ファシリテーターはもっと参加者に寄り添って議論をプロモートしなければ効果的なワークショップとすることができないという経験は次回への反省事項となった。

アンケートのまとめを表 4.9 に示すとともに付録 C.1 に添付した。アンケートは、全員がワークショップの価値を認め、再度参加したい、あるいは、友人にも参加を勧めたいとの結果になった。日本でドライバーとして働きたいかの項目は、「是非」「もう少し知りたい」「わからない」がほぼ同数となった。すでにドライバーとして働いている比較的年齢の高い参加者が多く、あえて日本に行って働きたいという気持ちにはすぐにはならないものとする。

後日人づてにはあるが、参加者数名からアンケート結果とは異なって「こんなことやっても意味がない」といった発言があったという情報を得た。たった一

度のワークショップで、交通安全という彼らにとって新しい概念を持たせることは当然ながら容易ではないと思う。彼らに交通安全に対するモチベーションを持たせるためにはさらなる工夫が必要である。

### 4.2.3 ワークショップ1-3

表 4.3 にワークショップ 1-3 の概要を示す。

表 4.3: ワークショップ 1-3 概要

日時	2017 年 8 月 29 日 午後 2～5 時 15 分
会場	KAIGO 日本語学院 (KJA) (プノンペン)
ファシリテーター	平田信平、田中盛彦
通訳	Hoy Chhay (KAIGO 日本語学院)
参加者	KAIGO 日本語学院 学生 10 名
内容	講義、ワークショップ

開催場所の KJA<sup>2</sup> は日本の介護需要に応えるための人材育成を行っている学校で、参加者はそこに通う学生で、女性 5 名、男性 5 名である。ワークショップ会場の様子を図 4.6 に示す。

前回の反省から、開始時刻は午後 2 時と設定した。今回通訳をお願いしたのはカンボジア人の KJA の副学院長の Chhay 氏で、過去に日本に長く住んだ経験があり日本語が堪能で日本での運転経験もある方なので、ファシリテーターは英語を使用せずに日本語でワークショップを進めることができ、進行はスムーズであった。

参加者は学生なので授業を受けるという行為には慣れており、熱心に講義を聞き、ワークショップ内容の理解度も高くグループワークは順調に進んだ。不注意や整備不良車などによる事故事例が挙げられ、原因と事故を起こさないための方法について全体で議論をした。「交通安全」ということについて考えるということ自体これまで特に機会はなかったが、議論を通じてその重要性を理解してくれ、ア

2 学校法人 KAIGO 日本語学院: <http://kaigojapanese.com/> (Accessed Nov.27, 2017)



図 4.6: ワークショップ 1-3 の様子

アンケート結果（表 4.9、付録 C.2 参照）は、全員が「価値あり」「再度参加したい」となった。また一人を除いて「友人に勧めたい」と回答しており、交通安全の意識を広めることの重要性を理解してくれたものと考えられる。日本で運転手として働きたいか、という設問については回答が分かれた。介護分野の人材育成機関なので、日本に興味を持つ学生たちとは言え、運転手ということに疑問符が付くことは理解できる。

通訳をお願いしたのが KJA の先生であったこともあり、ファシリテーターが話した内容以上に参加者が理解し易いようにその背景なども含め丁寧に通訳してくれた。ありがたい反面、参加者に自分で考えさせて答えを導き出したいという主催者側のワークショップ実施の意図に対して、先に答えまで言うってしまう場合もあり新たな課題となった。

グループワークで出されたケースの議論を進める上で、ファシリテーターの進行上のまずさがあり、予定時間を大幅に超過する結果となった。アンケートの回答では多くの参加者が「長さはちょうどいい」との回答を寄せてくれてはいたが、予定の時間を守ることは重要な要素であり今後の進め方には課題を残した。

#### 4.2.4 シリーズ1 まとめ

交通安全ワークショップというカンボジアでの新しい試みに対して、参加者らは熱心に取り組んでくれ継続することで成果が期待できると感じられる結果となっ

た。アンケート結果（表 4.9）を見ると、ワークショップは、全員が価値があり再度参加したいとの評価で、9 割が友人に参加を勧めたいと交通安全の普及に前向きとなっていることがわかる。一方で、主催者側に、ファシリテーション技術、講義内容、使用言語と通訳の選定、時間設定などの改善を要する課題があることも分かった。また、そもそも交通安全教育がなされていない状況で、交通安全講習に参加するという参加者のモチベーションを確保するための方策を考えることも課題となった。これらの課題については次回のワークショップに向けて改善を図った。

なお、このワークショップの様子は後日業界紙で報道された。人手不足問題に対する物流業界の関心の高さがうかがえる。（付録 E 参照）

### 4.3. 第三回訪問：ワークショップ・シリーズ2

シリーズ1のワークショップの結果を踏まえて、2017年11月13日から24日までカンボジアを訪問し、プノンペンとシェムリアップでワークショップ・シリーズ2を実施した。シリーズ2では5回のワークショップで106名の参加者を得た。

シリーズ1において現役職業ドライバーの参加を仰ぐことは容易ではないことがわかり、また、当初は現地で車両の運転を職業としている人が日本でのドライバーの候補だと単純に考えていたが、それにこだわる必要性はなく、むしろ将来日本で働くことに興味を持つ学生の方が人材としてのポテンシャルは高いと判断し、そのような学生を中心にワークショップを実施した。

ワークショップに先立つ講義も基本的にはシリーズ1を踏襲しながら、より理解度が高まるように内容を改定し実施した。ワークショップは図 4.7 のようなスケジュールとし、さらにシリーズ1で英語表示のみであったスライドは、日本語を学習中の学生を主な対象としたため、日本語メインに変更し英語を併用するとともに日本語の漢字にはすべてルビを振った。ワークショップ内容は実施ごとに少しずつ改定を進めた。

シリーズ2では、日本に行く可能性の高い学生が多く参加することになったため、講習の最後にカンボジアとは異なる日本の道路交通事情について、主に歩行

- (1) Introduction (5分)
- (2) カンボジアの交通の現状と交通安全の重要性についてのプレゼン (20分)
- (3) WS1: ・各自過去の経験で危ないと思ったことを5つ程度挙げる (10分)
  - ・チームで共有し、重大だと思われる1~2個に絞る (15分)
  - ・チームごとに結果を発表する (10分)
- (4) 休憩 (10分)
- (5) JICAビデオ視聴 (10分)
- (6) WS2: ・選んだ項目を避けるための方策についてチームで議論する (30分)
  - ・クラスで発表し共有する (30分)
- (7) まとめとアンケート記入 (10分)

図 4.7: 改訂したワークショッププラン

者の視点から注意すべき点についての情報提供を行った。

使用言語は英語を介した場合の困難さを避けるために、すべての回を「日本語ークメール語」で行った。通訳者はワークショップが順調に進められるように注意して選び、事前に綿密な打ち合わせを持つことで、交通安全関連用語などの必要な言葉をなるべく理解しやすいクメール語に翻訳してもらえるように配慮した。また、ワークショップの開催時刻も変更し、午前開催を基本とし午後の場合は遅めに設定した。

参加者のモチベーション高揚のために、車両に貼ることのできるステッカーを作成し参加者に受講した証明として配布した。(図 4.8、図 4.9 参照) ステッカー配布に際し、付録 D にあるようなワークショップ参加者の署名を記録として残した。また、夕食付きのワークショップも行いその効果を見た。



図 4.8: 参加者に配布した受講証ステッカー



図 4.9: 参加したドライバーと、受講証を貼った Tuk-tuk

### 4.3.1 ワークショップ 2-1

表 4.4 にワークショップ 2-1 の概要を示す。

表 4.4: ワークショップ 2-1 概要

日時	2017 年 11 月 14 日 午後 3 時 15 分～5 時 40 分
会場	Happy Day（プノンペン）
ファシリテーター	平田信平、田中盛彦
通訳	Hoy Chhay（KAIGO 日本語学院）
参加者	学生 7 名、ドライバー 3 名、在留邦人 2 名
内容	講義、ワークショップ（終了後会食）

開催場所は、Happy Day<sup>3</sup> というレストランをお借りして、ワークショップ後の食事付きで開催した。午後 3 時開始予定であったが参加者の集まり具合により 15 分ほど遅れた開始となった。参加者は、現地の日系企業に就職予定で近く日本に半年間の研修に行く予定の学生（女性 5 名、男性 2 名）と、現役ドライバーおよ

3 Happy Day: <https://www.facebook.com/HappyDayCambodia/> (Accessed Dec. 5, 2017)

び在留邦人（ともに男性）であった。通訳は、以前にも依頼したことのある KJA の副学院長である Chhay 氏にお願いした。今回の通訳に当たっては前回の反省から、あまり独自の補足をせずなるべく忠実な翻訳となるよう依頼をした。

グループワークは学生2グループ、ドライバーグループ、在留邦人グループの4グループで行った。グループで話し合っただけで最も重要な一つに絞って発表するように指示したのだが、実際には各グループとも出てきた多くの事例をそのまま挙げてくれた。この結果は、ファシリテータの伝え方に問題があったものと思う。次回以降は「一つだけに絞ってください」との念を押すことにした。挙げられたケースはルール無視が多く、飲酒運転、スピード違反、標識無視などを各グループとも挙げていた。

在留邦人から日本人視点での解釈として、日本ではルールが守られているために事故は少ないが、カンボジアではルールを守らないために事故が起きているとの認識が述べられた。ワークショップ関係者以外の第三者からの意見には説得力があり、参加者は納得していた。

日本の道路交通に関する説明は、特に来年早々に日本に行く学生たちは真剣に聞いてくれた。特に質問などはなかったが、本項目を入れたことは有益であったと思う。

アンケート結果（表4.9、付録C.3参照）はこれまでの回とおおむね同じで、ワークショップの長さは適切で、内容に価値あり、再度参加、また、友人にも勧めたいということであった。日本で運転手をやりたいか、についても、学生の、是非やりたいという回答に対して、ドライバーはやや慎重な姿勢を見せた。

講習終了後参加者とファシリテーターと一緒に夕食を取った。（図4.10参照）和気あいあいと楽しく食事ができ、参加者には歓迎されていると感じた。「夕食付き」にすることで参加者を募りやすくなることは確かであり、今後の進め方として考慮すべき項目である。

### 4.3.2 ワークショップ2-2

表4.5にワークショップ2-2の概要を示す。



図 4.10: ワークショップ 2-1 後の食事の様子

表 4.5: ワークショップ 2-2 概要

日時	2017 年 11 月 15 日 午前 9 時 10 分～12 時
会場	TAYAMA BUSINESS SCHOOL (プノンペン)
ファシリテーター	平田信平、田中盛彦
通訳	Hoy Chhay (KAIGO 日本語学院)
参加者	TAYAMA 学生 24 名
内容	講義、ワークショップ

開催場所は TAYAMA BUSINESS SCHOOL<sup>4</sup> で、参加者は当学校の学生で、女性 7 名、男性 17 名であった。参加者の日本語能力は高くほとんどの学生が通訳なしに日本語を理解し、日本語で発言した。会場の様子を図 4.11 に示す。今回も通訳は KJA の Chhay 氏にお願いした。

今回は 24 名の参加者を 6 人ずつ 4 つのグループに分けてワークショップを行った。参加者の知識レベルと日本語能力が高かったことが大きいと思われるが、それに加え、ファシリテーション技術の向上や同じ通訳者で三度目ということも相まって、ワークショップは順調に推移した。飲酒運転の事例が多く出されたが、その他にも様々なケースが出され、それらの中から各グループ一つずつ、飲酒運転、ノーヘルメット、右左折時の不注意、交差点でのオートバイと車の衝突の四つをファシリテーター側で選択して、クラス全体でその原因と事故に遭わないための

4 TAYAMA BUSINESS SCHOOL: <http://tayamacollege.com/> (Accessed Dec. 5, 2017)



図 4.11: ワークショップ 2-2 の様子

方策についての議論を行った。

参加者は真剣に考え、議論をし、積極的に発言をしてくれたため非常にスムーズな進行となった。アンケート（表 4.9、付録 C.4 参照）を見ると、コメントの中で「交通ルールがわからない」というものがいくつか見られ、実際に交通ルールの教育が行われておらずその概念や知識に乏しいことがうかがえる。アンケートについて後日わかったことだが（第 4.3.5 節参照）、本研究のすべての会場のアンケートでワークショップの長さについて尋ねた項目の選択肢のクメール語の訳が、筆者は「長すぎる」を意図したつもりが、単に「長い」という意味に受け取れるようで、回答の「長すぎる」はそのままの意味に取ることができないことが判明した。このようなケースを避けるためには、今後は専門家に翻訳を依頼することも検討すべきであろうが、時間と費用の面からは好ましくはなく課題である。少なくとも翻訳は丸投げせず、結果の確認は必須である。

ワークショップの結果、アンケートや参加者の様子から、非常に基礎的なレベルとは言え交通安全というものの考え方を身に付けさせることができたのではないかと思う。

### 4.3.3 ワークショップ 2-3

プノンペンからシェムリアップに移動して、ワークショップ 2-3 を開催した。概要を表 4.6 に示す。

表 4.6: ワークショップ 2-3 概要

日時	2017 年 11 月 18 日 午前 8 時 50 分～11 時 50 分
会場	KAKEHASHI（シェムリアップ）
ファシリテーター	平田信平、田中盛彦
通訳	前原豊美
参加者	KAKEHASHI 学生 32 名
内容	講義、ワークショップ

開催場所は KAKEHASHI<sup>5</sup>で、プノンペンに本拠地を置く認定送り出し機関<sup>6</sup>のシェムリアップ訓練センター。現在シェムリアップで唯一の認定送り出し機関だという。KAKEHASHI での開催に先立ち、責任者の濱野徹郎氏と面談した。濱野氏からは、スライドをクメール語にすると良い、交通事故のショッキングな画像を見せることで集中力を高められる、ドラマやアニメ仕立てにしてはどうか、など今後のワークショップに向けた貴重なご意見をいただいた。

当校では男子と女子を分けて教育しており、今回の参加者は男子学生のみ。予定を大幅に上回る学生 32 名が参加し、会場である教室いっぱいにテーブル付き椅子がならぶこととなった。会場の様子を図 4.12 に示す。

今回の通訳は、シェムリアップ在住の日本人、前原氏にお願いした。前原氏は通訳としてだけでなく、教師の経験を生かして参加者を活性化する役割などもしていただき、ワークショップは順調に進んだ。32 名という大人数であったが、会場の広さの制限と、後半の全体での議論の時間確保のためにグループ数は 5 とした。結果、6 人の 3 グループ、7 人の 2 グループとなり、各グループの人数はやや多くなった。筆者はこのようなワークの場合 4～5 人程度のグループが全員参加で活性化できるために適していると考えているが、後半のディスカッション時間の制約もあり 5 グループで実施した。

5 KAKEHASHI INTERNATIONAL & BUSINESS: <http://pp.kakehashi-edu.jp/index.html> (Accessed Dec. 5, 2017)

6 認定送り出し機関：各国政府が各国の基準に従って、一定の要件を充足し日本に技能実習生を派遣するにふさわしいと認定した機関



図 4.12: ワークショップ 2-3 の様子

参加者は積極的にワークに取り組んだ。多くの参加者が懸命に辞書を引ながら日本語を使う努力もした。セミナーの前後においても何度も日本語で話しかけられ、彼らは日本人の来訪者と日本語で話すことをかなり重要視していると思われる。

今回のワークショップで挙げられた事故のケースは、飲酒運転に関連したものがほとんどであった。飲酒の上での信号無視、スピードオーバー、曲がり角での衝突などで、多くの参加者が実際に死亡事故にも遭遇していることは驚きであった。ここではパーティーの帰りに大きな事故を起こすことはまれではないようだ。しかもそれを避けるという意識は低い。ワークショップの中で時間をかけて飲酒運転の怖さについての話し合いをしたことで、参加者は飲酒運転の問題点を理解し今後どうすべきかを各自考えることにつながったと思う。

今回のワークショップで挙げられたケースを具体的に紹介する。

1. 女性の乗るオートバイが、飲酒運転で信号無視した車と衝突し、女性は足を怪我しオートバイも壊れた
2. 夜間直線道路で2人乗りのオートバイと、4人乗りで飲酒、スピードオーバーのオートバイが衝突、飲酒運転側の3人が死亡し1人がけがをした
3. 誕生日に2人乗りで直進していたオートバイが左折車と衝突、2人とも死んだ。そのうち1人は体が半分に切れた。衝突した車は逃げた
4. パーティー後の飲酒運転のオートバイが車と衝突しオートバイの人が死んだ

5. 夜間ビールを飲んでオートバイを運転し車を追い越したときに車が左折し衝突

自分はこれらを避けるためにどうするかの議論で出された意見を紹介する。

1. 友達や家族に電話をかけ迎えに来てもらう
2. 飲酒後は事故に気を付けて運転する
3. 休んで酔いが醒めるまで待って乗る
4. 少しだけ飲むようにする
5. 酔っていない人が送る
6. タクシーで帰る
7. アルコールの入っていない飲み物にする
8. 近くの友達の家かホテルに泊まる
9. ゆっくり運転する

以上のように、「飲んだら乗らない、乗るなら飲まない」という日本では一般的になっている意見と、「飲んだら注意して乗る」という意見が挙げられた。本ワークショップが、これまで飲酒運転についてあまり意識してこなかった参加者たちに、飲酒運転の危険性に気づき注意する必要性を理解させる効果があったと考えられる。

アンケート（表4.9、付録C.5参照）では、やはりここでも他の回と同様に、これまで交通ルールについて知る機会がなくいい経験になった、もっと知りたいとの回答が多かった。

#### 4.3.4 ワークショップ2-4

表4.7にワークショップ2-4の概要を示す。

表 4.7: ワークショップ 2-4 概要

日時	2017 年 11 月 20 日 午前 9 時 10 分～11 時 30 分
会場	山本日本語学校（シェムリアップ）
ファシリテーター	平田信平、田中盛彦
通訳	前原豊美
参加者	山本日本語学校 学生 11 名
内容	講義、ワークショップ

開催場所は山本日本語学校<sup>7</sup>で、参加者は当校の学生 11 名。山本日本語学校はシェムリアップで観光ガイドなど現地で日本語で活躍できる人材の育成を主目的とした教育機関。会場の様子を図 4.13 に示す。



図 4.13: ワークショップ 2-4 の様子

今回の通訳も、前回同様シェムリアップ在住の日本人、前原氏にお願いした。今回も前原氏には通訳としてだけでなく、参加者を活性化する役割などもしていただいた。さらに、山本日本語学校の教師 Ii Atsuko 氏が、事前に提供したワークショップ計画に基づいて参加者に予習をさせてくれていたために、ワークショップはスムーズに進行した。11 名の参加者は女性 5 名、男性 6 名であった。参加者の日本語能力は中級レベルと高く、漢字の勉強もしている。

ワークショップは 4 人、4 人、3 人の 3 グループに分けて行った。教師の Ii 氏も

7 山本日本語学校: <http://www.angkor-tour.com/jhc/yamamoto/index.html> (Accessed Dec 5, 2017)

最初から最後まで教室にいらして、全体の進行のサポートをしてくださった。今回も、飲酒運転のオートバイに起因する事故事例が挙げられた。飲酒の上でのスピードオーバー、車線守らず、信号無視、ノーヘルメットなどの事例で、シェムリアップにおいては多くのドライバーが日常的に飲酒運転をしており、それに起因する事故が多いことがわかる。

アンケート（表 4.9、付録 C.6 参照）では、「カンボジアの交通事故を減らすために、カンボジア人全員に交通ルールや交通事故のことを知ってほしいです。もう一度このワークショップを行ってほしいです」とのコメントがあり、ワークショップが参加者の交通安全意識を向上させられることがわかる。日本でドライバーとして働きたいか、との設問には、是非やりたいとの回答が半分程度と他の回に比べて少なかった。これはこの学校がカンボジアで日本語で活躍できる人材の育成を目指しているためと考えられる。

終了後、ワークショップに同席してくれた教師の Ii 氏に感想をうかがったが、このようなこれまでにない機会を学生たちに与えられたことは良かったと思うので、また是非お越しいただきたい、とのことであった。

#### 4.3.5 ワークショップ 2-5

表 4.8 にワークショップ 2-5 の概要を示す。

表 4.8: ワークショップ 2-5 概要

日時	2017 年 11 月 22 日 午前 9 時～12 時
会場	KAKEHASHI（シェムリアップ）
ファシリテーター	平田信平、田中盛彦
通訳	山勢拓弥、Sour Rothakanha
参加者	KAKEHASHI 学生 26 名、日本人先生 1 名
内容	講義、ワークショップ

開催場所はワークショップ 2-3 と同じ KAKEHASHI。今回の参加者は当校の女子学生 26 名。教師の Kinoshita Mei 氏にも学生とともにワークショップに参加い

ただいた。会場の様子を図 4.14 に示す。



図 4.14: ワークショップ 2-5 の様子

今回の通訳は、現地在住の山勢氏とカンボジア人で日本語を話す Rothakanha 氏のお二人をお願いした。二人で難しい部分を補完しながら通訳していただき、ワークショップは順調に進んだ。なお、アンケートの選択肢のクメール語が筆者が意図したものとは異なっているという指摘は、彼らとの事前打合せの中でなされたものである。

ワークショップは4グループ構成で行った。今回挙げられた事故事例はすべてオートバイの事故で、いずれも死亡事故であった。死亡事故がこれほど身近にあるという事実には改めて驚かされた。

アンケート結果（表 4.9、付録 C.7 参照）は非常に高評価であった。「日本でドライバーとして働きたいか」については、「是非」と「もう少し知りたい」がほぼ半数ずつであった。これは参加者が全員女性で、ドライバーになるということに抵抗があるためだと考えられる。なお、今回のアンケートでは、「ワークショップの長さ」の項目について、口頭で選択肢の意味の説明をきちんとしたために、以前の回で見られたような「長すぎる」という回答はほとんど見られなくなった。

ワークショップに参加いただいた教師の Kinoshita 氏から、「カンボジアで交通事故が多いので、生徒も私も交通安全について今一度考える良い機会になりました！ 私もっと気を付けなければ... と考えさせられました。わかりやすくてたのしいワークショップを本当にありがとうございました。」とのコメントをいただいた。

### 4.3.6 シリーズ2 まとめ

シリーズ2は5回のワークショップに106名が参加というかなり大きな規模になった。将来の労働力ということで学生を中心に行ったが、非常に前向きな態度で参加してくれ、各事故ケースについての議論も参加者の積極的な発言により充実したものとなった。

シリーズ1で問題のあった通訳は、ファシリテータの使用言語を日本語とし日本語-クメール語が問題なく翻訳できる人選をし、事前打合せを徹底したことで、今回は大きな問題とはならなかった。

講義内容は解説的な部分を短くし図表もわかりやすいものに修正し、プログラムはカンボジアの人々の慣習や行動様式に合わせて改善し、ゆったり目の時間配分とした。ファシリテーション技術の向上とも相まってワークショップの進行はスムーズになり、ほぼ予定の2時間半で目的を達成できるようになった。

アンケート結果（表4.9）を見るとシリーズ1とほぼ同様の傾向を示している。シリーズ2では有効な回答のすべてが価値があるとし、ほとんどが友人に参加を勧めたいとなっている。ワークショップに参加することによる交通安全の普及に前向きとなっていることがわかる。

表 4.9: アンケート結果集計

		WS_1_1	WS_1_2	WS_1_3	シリーズ1計	WS_2_1	WS_2_2	WS_2_3	WS_2_4	WS_2_5	シリーズ2計	合計
参加者数		0	15	10	25	12	24	32	11	27	106	131
	女性	0	0	5	5	5	7	0	5	27	44	49
	男性	0	15	5	20	7	17	32	6	0	62	82
アンケート回収数		0	12	10	22	12	24	32	11	27	106	128
年齢		-	15-54	18-31	-	20-44	19-28	18-28	18-24	17-29	-	-
ワークショップ全般	価値あり	0	12	10	22	10	24	30	11	24	99	121
	価値なし	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	無回答・不明	0	0	0	0	2	0	2	0	3	7	7
再度参加したいか	参加したい	0	12	10	22	8	21	30	10	22	91	113
	参加したくない	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1
	内容による	0	0	0	0	0	1	0	1	2	4	4
	わからない	0	0	0	0	1	2	1	0	0	4	4
	無回答・不明	0	0	0	0	3	0	1	0	2	6	6
友達に勧めたいか	勧めたい	0	10	9	19	9	22	32	11	26	100	119
	勧めたくない	0	1	0	1	1	0	0	0	0	1	2
	わからない	0	1	1	2	0	1	0	0	0	1	3
	無回答・不明	0	0	0	0	2	1	0	0	1	4	4
日本でドライバーとして働きたいか	是非働きたい	0	4	4	8	8	17	23	5	11	64	72
	もう少し知りたい	0	6	4	10	2	6	7	4	11	30	40
	そうは思わない	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1
	わからない	0	2	2	4	0	0	1	2	0	3	7
	無回答・不明	0	0	0	0	2	1	1	0	4	8	8

受講証として用意したステッカーは好評であった。配布に際しては、「これから自分は交通安全に気を配り安全運転をする」と約束できる人に自署をしてもらった上で配布することとしたが全員が署名をし受け取った。（付録D 参照）

なお、シリーズ2の活動の様子もシリーズ1と同様に業界紙「物流ニッポン」に記事として掲載された。

## 第5章

## 結

## 論

### 5.1. 研究成果の要約

日本の物流需要変化に伴うトラックドライバー不足の緩和策として海外に労働力を求める際に必要なドライバー育成の中心は運転技術や運送業の知識、そして日本語の教育である。しかし、日本と道路交通状況が大きく異なり、交通安全という概念すらほとんど持たない国の人々を育成対象者とする場合は、それ以前の問題としてまず交通安全というものについて理解させることが必要である。そのために交通安全ワークショップが有効なのか、また、効果的なワークショップはどうあるべきかをカンボジア王国において研究した。

カンボジアの交通の実情を調査し、調査結果に基づいたワークショップを企画し、現地で8回のワークショップを開催し、131名の参加者があった。ワークショップは参加者が誰も来ないというハプニングで始まり、その後回を重ねるごとに改善点を検討し修正を加えながら実施した。

本研究で明らかとなった項目は次のとおりである。

- そもそもカンボジアの人々には「交通安全」というものの認識がない
- そのような土地柄なので、全員参加型のワークショップは、「交通安全」は重要なものであるという共通認識を持たせるために適している
- 行政を含む他者のせいにしがちな交通事故を、自分のことであるという認識を持たせるためにもワークショップ形式の講習は適している
- 開催には現地との密接な連携が不可欠であり、現地在住の信頼のおけるコーディネーターが必要である

- 講習の時間は多くの人が昼休みを取る 11 時から 14 時は避けて開催すべきである
- ワークショップは余裕を持ったプログラムとし、たっぷりと作業時間を取る必要がある。
- 言語は英語を介することなく「日本語－クメール語」とするべきであり、通訳との事前の綿密な打ち合わせが必須である
- 翻訳は丸投げせずに、翻訳された文章が意図したとおりの意味で伝わるかどうかを確認すべきである
- 参加者の講習へのモチベーション確保のために受講証明を発行することは有効である

### ワークショップデザイン

本研究の成果として、カンボジアのほぼ交通安全の概念を持たない人々を対象とした交通安全ワークショップがデザインできた。

本研究の成果としてデザインされたワークショッププログラムを図 5.1 に示す。ワークショップは参加者の作業ペースに合わせ、前半では事故ケースの抽出と最も重要なケースの選択のみとした。そして、休憩でリフレッシュし、クメール語のビデオで集中力を高めた後、チームごとの発表に続いて全体で各ケースについて議論をするという内容とした。全体の時間は 2 時間半である。

日本に興味を持ち日本語を学習している学生を対象とするため、講義用のスライドは付録 A に添付したように、日本語で作成して漢字にはルビを振り、英語を補助的に記載する形式とした。英語ではなくクメール語とすることが望ましいが、翻訳のターンアラウンドタイムが長く臨機応変な修正ができないという大きな問題があり、今後の課題である。

- (1) Introduction (5分)
- (2) カンボジアの交通の現状と交通安全の重要性についてのプレゼン (20分)
- (3) WS1: ・各自過去の経験で危ないと思ったことを5つ程度挙げる (20分)  
・チームで共有し、もっとも重大だと思われるケースを選ぶ (25分)
- (4) 休憩 (10分)
- (5) JICAビデオ視聴 (10分)
- (6) WS2: ・チームごとに結果を発表する (10分)  
・クラス全体で各々のケースについて、  
その原因や避ける方法を話し合う (40分)
- (7) まとめとアンケート記入 (10分)

図 5.1: 最終的にデザインされたワークショッププログラム

## 5.2. 本研究の意義

カンボジアでワークショップを開催した結果、人々に交通事故に対する認識を持たせることができ、また、交通事故は未然に防ぐことができるものであり交通安全対策が重要であることを認識させることができた。また、開催時に留意すべき各種項目を明らかにすることができ、効果的なワークショップデザインをすることができた。今回の成果は、ドライバー人材育成のための総合カリキュラム作成に活用することが可能である。

## 5.3. 今後のやるべき事柄

本研究は、「交通安全」という概念があってそれによって交通事故は防げるものである、ということを知らせるレベルのものであり、今後さらに進んだ交通安全についての講習の実施をしなければならない。一例として、今回のワークショップ受講者には次のステップとして、今回行ったような自分の経験上の交通事故ではなく、こちら側で準備したケースを題材に、より深くその危険性と回避策などを考え、理解できるようなワークショップを開催する必要があると考えている。

この活動を多くの人に広めていくためには、行政や運送業界、旅行業界などと協調して交通安全教育を行っていく必要があり、それを実現する仕組みの構築をしなければ定着させられない。また、本ワークショップのアプローチをカンボジ

アの一般の人々の交通安全意識向上に応用することで、安全な道路の実現に効果がある可能性があるので検討課題としたい。基本的な教育手法を確立することができたので、さらに前に進むために次回以降のカンボジア訪問では現地の行政を巻き込んだ形でのセミナーを実現したいと考えている。また、今回は試験的に参加者に受講証ステッカーを配布したが、これをしっかり制度化することで、旅行者にとって安心な車両の識別ができ、かつ、事故減とともにドライバーの収入増にもつながるように考えていきたい。

さらに、最終的な目標である日本向けのドライバー育成に向けた、日本でのトラックの運転にかかわる各種事項、貨物運送上必要な知識や技能、日本で快適に生活するために重要な日本の習慣や文化などの理解も含めた総合育成カリキュラムを作成し、実際の人材育成につなげていく予定である。

## 参 考 文 献

- [1] 全国貨物純流動調査（物流センサス）報告書, 国土交通省（平成 29 年 3 月）
- [2] 厚生労働省・国土交通省：「トラックドライバーの人材確保・育成に向けて」（平成 29 年 5 月）
- [3] 東京新聞：なくそう長時間労働「トラック野郎は今」編（上、中、下）（2017 年 10 月 30 日、11 月 6 日、11 月 20 日）付録 F に掲載
- [4] 国土交通省・全日本トラック協会：「ドライバー不足の対策してますか？」（平成 28 年 9 月）
- [5] 全日本トラック協会：「日本のトラック輸送産業 現状と課題 2017」（平成 29 年 8 月）
- [6] United Nations: Transforming our world: the 2030 Agenda for Sustainable Development (Sep. 18, 2015)
- [7] Khanal M, Sarkar P (2014) Road Safety in Developing Countries. J Civil Environ Eng S2:001
- [8] Staton C, et al. (2016) Road Traffic Injury Prevention Initiatives: A Systematic Review and Metasummary of Effectiveness in Low and Middle Income Countries. PLoS ONE 11(1): e0144971.
- [9] National Road Safety Committee: 2015 Annual Report, Road Crashes and Casualties in Cambodia
- [10] カンボジア国プノンペン都総合交通計画プロジェクト 最終報告書（概要版），独立行政法人国際協力機構（JICA）（2014 年 12 月）

# 付 録

## A. ワークショップ 使用教材

ワークショップ・シリーズ2で教材として使用したスライド  
漢字にルビを振った日本語バージョン



## スライド例 (続き)

交通事故(こうつうじこ)を減(へ)らすことは  
全世界(ぜん せかい)の課題(かだい)です

Reduce road traffic accidents is  
a Global Challenge

**SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS**  
17 GOALS TO TRANSFORM OUR WORLD

In 2015, countries adopted the 2030 Agenda for Sustainable Development and its 17 Sustainable Development Goals.

**SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS**  
世界を変えるための17の目標

**SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS**  
17 GOALS TO TRANSFORM OUR WORLD

3 GOOD HEALTH AND WELL-BEING

Ensure healthy lives and promote well-being for all at all ages.

3.6: By 2020, halve the number of global deaths and injuries from road traffic accidents.

Top ten causes of death among people aged 15-29 years, 2012

Cause of Death	Number of Deaths (approx.)
Road traffic injuries	280,000
Self-harm	220,000
Intentional self-harm	210,000
Ischaemic heart disease	180,000
Lower respiratory infections	100,000
Stroke	90,000
Diarrhoeal diseases	80,000
Craniocerebral trauma	70,000
Unintentional firearm injuries	60,000
Unintentional drowning	50,000

Source: WHO

Evolution of road fatalities, population and vehicles, 2005 - 2015 (base 100 = 2005)

Year	Population (base 100)	Registered vehicles (base 100)	Fatalities (base 100)
2005	100	100	100
2006	105	110	115
2007	110	125	130
2008	115	140	145
2009	120	155	160
2010	125	170	175
2011	130	185	190
2012	135	200	205
2013	140	215	220
2014	145	230	235
2015	150	245	250

Source: The RCVIS Annual Report 2015

NUMBER OF FATALITIES BY CAUSE, 2011 - 2015

**Human Errors**

Legend: Speed-related, Drunk driving, Not respect right of way, Dangerous overtaking, Change lane w/o due care, Change direction w/o due care, Other, N/A

Data Source: The RCVIS Annual Report 2015

交通事故(こうつうじこ)を減(へ)らす方法  
(ほうほう)を考(かんが)えてみよう  
Let's think about the way to prevent traffic accidents

## スライド例（続き）



15

Workshop

16

**Workshop 1**

1. これまでに道路(どうろ)で危険(きけん)を感じ(かん)じた経験(けいけん)を思(おも)い出(だ)してください (15 min.)  
Remember cases you felt danger so far.
2. チームで情報(じょうほう)を共有(きょうゆう)し、いくつかのケースを選(えら)んでください (25 min.)  
Share information within your team, discuss and select a few major cases.

17

**Workshop 2**

1. 発表(はつぴょう)しましょう (10 min.)  
Present the team results in class
2. そのケースが起(お)きた原因(げんいん)とその危険(きけん)をさける方法(ほうほう)を、話(はな)し合(あ)いましょう (30 min.)  
Discuss the causes of selected cases and measures to prevent the risks

18

KEIO MEDIA DESIGN.

## B. ワークショップ参加者アンケート

参加者の記入済みアンケート例（アンケートは英語の質問をクメール語に翻訳して作成し、クメール語の回答を日本語に翻訳している）

1122 08

**Thank you for your attendance of Traffic Safety Workshop today.**  
**សូមអរគុណចំពោះវត្តមានរបស់អ្នកចំពោះសិក្ខាសាលាស្តីពីសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ នៅថ្ងៃនេះ**  
**Please fill out the following questionnaire before you leave.**  
**សូមបំពេញសំណួរដូចខាងក្រោមមុនពេលអ្នកចាកចេញ**

1. Your age: \_\_\_\_\_ years old / 1. អាយុ: 18 ឆ្នាំ

2. Driving experience: \_\_\_\_\_ years / 2. បទពិសោធន៍បើកបរ: 3 ឆ្នាំ

3. Foreign Language Skill: **ជំនាញភាសាបរទេស**  
English / អង់គ្លេស [ ] Fluent / ស្ទាត់ជំនាញ [ ] Good / ល្អ [ ] Basic / មូលដ្ឋានបង្អួចបន្តិច  
Japanese / ជប៉ុន [ ] Fluent / ស្ទាត់ជំនាញ [ ] Good / ល្អ [x] Basic / មូលដ្ឋានបង្អួចបន្តិច  
Other / ផ្សេងៗ ( )

4. When is convenient time for you to attend seminar? / នៅពេលណាដែលជាពេលវេលាដ៏ងាយស្រួលសម្រាប់អ្នកដើម្បីចូលរួមសិក្ខាសាលា?  
[x] morning / ពេលព្រឹក [ ] afternoon / ពេលថ្ងៃ [ ] evening / ពេលល្ងាច  
[ ] other / ផ្សេងៗ ( )

5. How was the Workshop duration? / តើអ្នកយល់ដូចម្តេចដែរចំពោះរយៈពេលនៃការធ្វើសិក្ខាសាលា?  
[ ] too long / រយៈពេលវែង [x] adequate / រយៈពេលខ្លី [ ] not enough / មិនសូវមានពេលគ្រប់គ្រាន់  
COMMENT / សូមបញ្ចេញមតិ ( ខ្លីពេក គួរតែបន្ថែមពេលវេលាបន្ថែម )

6. What do you think about the Workshop? / តើអ្នកយល់ឃើញយ៉ាងម្តេចចំពោះសិក្ខាសាលា?  
[x] worth / មានតម្លៃ [ ] worthless / គ្មានតម្លៃ  
[ ] difficult / ពិបាក [ ] adequate / ធម្មតា [ ] easy / ងាយស្រួល  
COMMENT / សូមបញ្ចេញមតិ ( ស្រាប់ចង់បានការបង្រៀនបន្ថែម )

7. Do you think to attend our Workshop again? / តើអ្នកគិតចង់ចូលរួមសិក្ខាសាលារបស់យើងម្តងទៀតដែរទេ?  
[x] yes, I want to / បាទ ខ្ញុំចង់ [ ] no, I don't / អត់ចង់ [ ] depends on its contents / អាស្រ័យលើមតិ  
[ ] not sure / មិនប្រាកដ  
COMMENT / សូមបញ្ចេញមតិ ( សិក្ខាសាលាប្រសើរណាស់ គួរធ្វើបន្តទៀត )

8. Do you recommend attending our Workshop to your friends?  
តើអ្នកណែនាំមិត្តភក្តិរបស់អ្នកឱ្យចូលរួមសិក្ខាសាលារបស់យើងដែរទេ?  
[x] yes, I will / ខ្ញុំនឹងណែនាំ [ ] no, I don't think so / ខ្ញុំមិនគិតដូច្នេះទេ [ ] not sure / មិនប្រាកដ  
COMMENT / សូមបញ្ចេញមតិ ( ខ្ញុំនឹងណែនាំមិត្តភក្តិរបស់ខ្ញុំឱ្យចូលរួមសិក្ខាសាលា )

9. If there is a chance in the future, are you willing to work in Japan as a driver? / បើមានឱកាសនៅអនាគត តើអ្នកមានឆន្ទៈក្នុងការធ្វើការនៅប្រទេសជប៉ុនជាអ្នកបើកបរដែរទេ?  
[x] definitely / ពិតជាចង់ [ ] want to know further story / ចង់ដឹងរឿងរ៉ាវបន្ថែមទៀត  
[ ] I don't think so / ខ្ញុំមិនបានគិតដូច្នេះទេ [ ] not sure / មិនប្រាកដ  
COMMENT / សូមបញ្ចេញមតិ ( ស្រាប់ចង់បានការបង្រៀនបន្ថែម )

Any other comments / សូមបញ្ចេញមតិផ្សេងៗ: ( ស្នើសុំឯកសារ )

THANK YOU

## C. アンケート回答一覧

## C.1 ワークショップ 1-2 (8月28日)

参加者	年齢	運転経験	英語スキル	日本語スキル	その他の外国語	参加しやすい時間	ワークショップの長さ	ワークショップ	もう一度参加しますか	友達に勧めたいか	日本で運転手として働くこと	その他コメント
SR1	15	1	基本	基本		午後	ちょうどよい	全般 価値あり	参加したい	勧めたい	わからない、まだわからないです。もし時間があれば行きます。	
SR2	44	5				午後	ちょうどよい	価値あり	参加したい	勧めたい	もう少し知りたい	
SR3	50	10	基本	基本		午後	ちょうどよい	価値あり	参加したい	勧めない	もう少し知りたい	
SR4	28	4	上級			午前	長すぎる	価値あり	参加したい	勧めたい	是非に	
SR5	54	20	基本			午前	長すぎる	価値あり	参加したい	勧めたい	是非に、わからない	
SR6	38	10	基本			午前	長すぎる	価値あり	参加したい	勧めたい	是非に、わからない	
SR7	39	8	基本			夜	ちょうどよい	価値あり、ちょ うどよい	参加したい	勧めたい	是非に	
SR8	30	10				夜	長すぎる	価値あり	参加したい	勧めたい	もう少し知りたい	
SR9	41	17	流暢			夜	ちょうどよい	価値あり	参加したい	勧めたい	もう少し知りたい	
SR10	52	10					この説明会は役に立 ちます	価値あり、役に 立つ	参加したい、次の説 明会は必ず参加し ます	勧めたい、次の説明 会があったら必ず友 達連れてきます	もう少し知りたい、また 知りたいです	
SR11	19	4	基本			午後	ちょうどよい	価値あり	参加したい	わからない、まだわ からない、でもがん ばります	わからない	
SR12	36	17	流暢	流暢		午後	十分でない	価値あり、ちょ うどよい	参加したい、もし時 間があればもう一 回この説明会やっ てもらいたいです	勧めたい	もう少し知りたい、わか らない	

## C.2 ワークショップ 1-3 (8月29日)

参加者	年齢	運転 経験	英語ス キル	日本語 スキル	その他の外国語	参加しや すい時間	ワークショップの長さ	ワークショップ全般	もう一度参加しますか	友達に勧めたいか	日本で運転手として働く こと	その他コメント
PP1	27	10		基本		午後	ちようどよい	価値あり, I think this workshop is very good for me to keep traffic safety. 交通安全に役に立つと思います。	参加したい。もう一度今日の説明会に参加したいと思います。	勧めたい。友達に紹介して説明会に参加してほしいです。	是非に、チャンスがあれば将来日本で働きたいです。	
PP2	18	7	基本	基本		午後	ちようどよい。もっとこの説明会を知りたい	価値あり, 知らなかつたことを知ることができた	参加したい。もっと詳しくしたい	勧めたい。友達まで教える	もう少し知りたい	
PP3	20	6	上級	基本		午後	ちようどよい, 長い時間学びたいです	価値あり, 交通安全もつと詳しくなります	参加したい。次の機会があるならもちろん参加します	勧めたい。友達も交通安全がわかるように	もう少し知りたい	交通安全もつと詳しく知りたい
PP4	20	5	基本	流暢		午前	ちようどよい	価値あり, 楽しい	参加したい	勧めたい	もう少し知りたい	
PP5	21	6		基本		午後	ちようどよい	価値あり	参加したい。今日の交通安全についてのWSは役に立つと思います	勧めたい。楽しくて役に立つ会だと思った。次の機会には友達にも参加してほしい	もう少し知りたい。日本のことかあまり詳しくないので日本についてもっと知りたい	今日のWSに参加させていただいて本当にありがとうございます
PP6	28	10		基本		午後	ちようどよい, 交通安全は交通事故を減らすと 思う	価値あり	参加したい。今日のWSは交通安全よくわかりました	勧めたい。交通安全のことをよく知にしている	わからない	
PP7	27	10	基本	基本		午後	十分でない。時間が短い です。もっとたくさんの人が参加したらよかった です	価値あり, 交通安全についてわかりました	参加したい。また参加します	勧めたい。知り合いに教えます	是非に	我が国のために交通ルールを守りますように
PP8	15	3	上級	基本		午後	長すぎる	価値あり	参加したい	わからない	わからない	Thank you for today.
PP9	22	10		基本		夜	交通ルールを知ります	価値あり, いいと思います	参加したい。チャンスがあればまた参加したいと思います。	勧めたい	是非に	
PP10	31	10	基本	上級	ベトナム語	午後	ちようどよい, 楽しくて役に立つのもつと勉強したいです	価値あり	参加したい	勧めたい	是非に	

## C.3 ワークショップ 2-1 (11月14日)

参加者	年齢	運転経験	英語スキル	日本語スキル	その他の外国語	参加しやすい時間	ワークショップの長さ	ワークショップ全般	もう一度参加しますか	友達に勧めたいか	日本で運転手として働くこと	その他コメント
11/14/01	26	運転したことがありません	基本	基本		午前	ちょうどよい	価値あり	参加したい	勧めたい	是非に	
11/14/02	22	2	基本	基本		午後	ちょうどよい	価値あり	参加したい	勧めたい	是非に	
11/14/03	21	3	基本	基本		午後	ちょうどよい	価値あり	参加したい	勧めたい	是非に	
11/14/04	25	0	基本	基本		午前	十分でない	価値あり、ちょうどよい	参加したい	勧めたい	是非に	
11/14/05	30	7				夜		価値あり	参加したい	勧めたい	是非に	
11/14/06	36	12				夜	ちょうどよい	価値あり	参加したい	勧めたい	もう少し知りたい	
11/14/07	44	15					よくわかります	我が国と家族にいいと思います		勧めない	もう少し知りたい	
11/14/08	26	7	上級	基本		夜、夕方です	ちょうどよい、時間ちょうどいい	価値あり、ちょうどよい、新しい知識もたくさん	わからない、参加時間による	勧めたい、ほかの人を知るために教えます	是非に	
11/14/09	20	2	上級	基本		午前	ちょうどよい	価値あり	参加したい	勧めたい	是非に	
11/14/10	36	10	基本	基本		午後	ちょうどよい	価値あり	参加したい	勧めたい	是非に、もう少し知りたい	

## C.4 ワークショップ 2-2 (11月15日)

参加者	年齢	運転経験	英語スキル	日本語スキル	その他の外国語	参加しやすい時間帯	ワークショップの長さ	ワークショップ生数	もう一度参加しますか	友達に勧めたいか	日本で運転手として働くこと	その他コメント
11/15/01	21		1 基本	上級	英語	夜	十分でない	価値あり、交通安全よくわかります	参加したい、参加できると嬉しいです	勧めたい、もちろん、新しい知識ももらえます	日本で運転手として働くこと	
11/15/02	20		3 基本	基本		午前	長すぎる	価値あり	参加したい	勧めたい	もう少し知りたいたい	
11/15/03	22		5 基本	上級		午前	ちょうどよい	価値あり	参加したい	勧めたい	なのでちょっと難しいで	
11/15/04	22		4 上級	上級		午前	長すぎる	価値あり	参加したい	勧めたい	それに、もう少し知りました	次のセミナーはもっと広げたいです
11/15/05	28		10 基本	上級		休みの日	十分でない	価値あり	参加したい	勧めたい	それに	
11/15/06	22		2 基本	基本		午前	ちょうどよい	価値あり、とても大事、理由は交通安全に繋がるように	参加したい	勧めたい	もう少し知りたいたい	
11/15/07	22		7 基本	基本		午前	運転にとても本当によかったです	価値あり	参加したい	勧めたい	それに	
11/15/08	21		6 上級	上級		午前	ちょうどよい	価値あり	参加したい	勧めたい	それに	これは事だけじゃなくもって日本のからいろいろな経験をもりたいです
11/15/09	21		5 基本	基本		午前	十分でない、もっと時間があたらふくわかりやすいです	価値あり、日本の交通安全よくわかります	参加したい	勧めたい	それに	
11/15/10	23		4 基本	基本		午後	長すぎる	価値あり	参加したい、私にとって本当に役に立ちます。今後参加したいです	勧めたい	それに	
11/15/11	19		2 基本	上級		午前	長すぎる	価値あり、交通安全が通るのでもよかったです	参加したい、参加できると嬉しいです	勧めたい、友達に一緒に通りたいです	それに	日本の交通安全を勉強したいです。日本からもらった知識がボクらの生活に役立ってくれるのであります
11/15/12	21		4 上級	上級		午前、午後でも参加できます	長すぎる、よくわかります。運転経験の時でもあったので新しい知識ももらえます	価値あり、このセミナーは新しい知識と情報をももらえます	参加したい	勧めたい	もう少し知りたいたい、女性なので経験がない	
11/15/13	22		基本	基本		午前	ちょうどよい、時間は短いわかりやすい	価値あり	参加したい	勧めたい	それに	
11/15/14	21		9 基本			午後	ちょうどよい	価値あり、ちょうどよい	参加したい	勧めたい	それに	
11/15/15	22		5 基本	基本		午前	ちょうどよい	価値あり	参加したい、このセミナーは交通安全ルールよくわかります	勧めたい	それに	
11/15/16	25		5 上級	上級		午後	ちょうどよい、私にとって役に立ちます	価値あり、交通安全が通らせます	参加したい、もって知識がもらえます	勧めたい、まわりの人も私と一緒に知識をもらえ	それに	日本からいろいろな経験をもりたいです
11/15/17	24		2 基本	基本		午前	ちょうどよい	価値あり	参加したい、時間があれば	勧めたい	それに	
11/15/18	22		4 基本	基本		午後	ちょうどよい、面白いが難しいです	価値あり、いろいろなことを教わっています	参加したい、内容による	勧めたい	それに	
11/15/19	21		4 基本	上級		午後	ちょうどよい	価値あり	参加したい	勧めたい	それに	
11/15/20	23		8 上級	上級		午後	ちょうどよい	価値あり	参加したい、I really want to join next time	勧めたい	それに	It was a good skill and a good chance to study
11/15/21	21		基本	基本		午前	十分でない	価値あり、たいせつだとおもいます	参加したい、こうつづいていきたいと思います	勧めたい	それに、日本で交通安全ルールがきいひいからです	このプログラムはいいと思います。このプログラムをよくなりたいです。このプログラムはあまわりわりとして交通安全ルールはあまわりわりません。そしていいチャンスです
11/15/22	27		基本	基本		夜		価値あり	わからない	勧めたい	もう少し知りたいたい	
11/15/23	23	0		基本		夜、日曜日	ちょうどよい	価値あり	参加したい	勧めたい	もう少し知りたいたい	
11/15/24	19	1		上級		午前		価値あり	参加したい	勧めたい		

## C.5 ワークショップ 2-3 (11月18日)

[illegible]

## ワークショップ 2-3 (11月18日) (つづき)

111814	18		上級			ちょうどよい	価値あり	参加したい	勧めたい、ぜひもう一度 もだちあんなうって んです	是非に、わたしはたくさん わがやります。うんて んはわかりました。	thanks so much about explain for driving. I want to have a that time again, thank you.
111815	26		基本		午前	長すぎる	価値あり、もし日本の 交通ルールについて知 れば、生きやすくなる から	参加したい、またあれば 参加したい	勧めたい、友達も参加さ せたいです	勧めたい、友達も参加さ せたいです	
111816	22	4	上級		午前	ちょうどよい、交通につ いて大それたと思えます	価値あり	参加したい、もっとよく 知りたい	勧めたい、友達にも参加 してほしい	勧めたい、もう少し知りたい	もしあまひ知らなければ事故に遭うかも しれないから
111817	25		基本		午前	ちょうどよい	価値あり、難しい、理解 するのに向いて	参加したい	勧めたい、勉強し合いた いです	是非に日本での経験を しなくてはいいから	ありがとうございました
111818	19				午前	ちょうどよい、短すぎる とわからない	価値あり、日本で仕事を するために旅行しやす い	参加したい、内閣による	勧めたい、このワーク ショップはわかりやす いから	是非に、日本で働くこ とを勧めたい	ありがとうございました
111819	26		基本	タイ語 上 級	午前	長すぎる、交通ルール について知ることができ ました	価値あり、交通事故に ついて良く知れました	参加したい、もう一度 参加することでもっと良 く知ることができると いいから	勧めたい、交通ルール について知ってほ しいから	是非に、日本の交通 ルールについて知 りたい	ありがとうございました
111820	20		基本	英語で忙 しい	午前、勉強し合 えたら	十分でない、価値が いっぱいあるから	価値あり	参加したい、交通ルー ルを勉強し合いた いから	勧めたい、交通ルー ルについて勉強し合 ってほしいから	勧めたい、わからな い	
111821	20	8			午前				勧めたい		
111822	22	4	基本		午前	ちょうどよい、短かった ですが、意味のあるも のでした	価値あり、交通ルールに ついて知ることができ ました	参加したい	勧めたい	もう少し知りたい	ありがとうございました
111823	25	6	基本		午前、朝が良い	短すぎる、良いほうが良 い	価値あり、ワークショップ はすごく大それたと思 いました	参加したい、もしあるな ら参加したい	勧めたい、参加させたい です	是非に	交通ルールについて良く知りたい
111824	18				午前	ちょうどよい	価値あり	参加したい	勧めたい、友達も参加し たかったら	是非に	ありがとうございました
111825	26	10	基本		午後	ちょうどよい	価値あり、交通ルールに ついて良く知れました	参加したい、時間がある かわかりませんが参加 したいです	勧めたい、友達も参加さ せたいです	是非に	
111826	23	5	基本		午前	ちょうどよい	価値あり	参加したい、内閣による せんせいとみんな ついて知ってほしいから	勧めたい、交通ルールに ついて知ってほしいから	もう少し知りたい	
111827	25	8	上級		午前	長すぎる	価値あり、ちょうどよい	参加しない	勧めない	もう少し知りたい	

ワークショップ 2-3（11月18日）（つづき）

111828	21					午前	十分でない、宿題が多いから	価値あり、このワークショップは良いです	参加したい、このワークショップは良いです	参加したい、このワークショップは良いからです	是非に	まだ交通ルールを知らない人に教えた
111829	18				2	午後、朝はいいが暑い	眠すぎる	価値あり	参加したい、楽しかったら参加する	参加したい	もう少し知りたい、日本のことを知りたいからです	
111830	19				7	午前	眠すぎる、長いほうがわかるやすい	価値あり、すぐ価値がわかります	内容による、みんな参加してください	参加したい、友達はとも良いです	もう少し知りたい	ありがとうございました。
111831	19					午前	眠すぎる、みなさんはきくをのりませんかよつぱらいます	価値あり、楽しい、ハイ	参加したい	参加したい	是非に、わたしはほんにします	
111832	21					午前	眠すぎる	価値あり、交通ルールを知れば知るほど良いと思います	参加したい	参加したい	是非に	

C.6 ワークショップ 2-4 (11月20日)

参加者	年齢	運転経験	英語スキル	日本語スキル	その他の外国語	参加しやすい時間	ワークショップの長さ	ワークショップ全般	もう一度参加しますか	友達に勧めたいか	日本で運転手として働くこと	その他コメント
112001	24	10	基本	基本	中国語を勉強中です	午前、朝のほうが時間があるから	長すぎる	価値あり、アドバタイズについて知れました	参加したい、まだやってほしいです	勧めたい、とても価値のあるものだと思いました	もう少し知りたい、もし日本で働く機会があるなら、日本の交通ルールについて知りたい	
112002	21	8	基本	基本	夜		長すぎる、ちょうどよい	価値あり、日本の交通、内容について良く知れました	参加したい、もう一度参加したい	勧めたい	もう少し知りたい	
112003	21	8	基本		夜、夕方のみ		ちょうどよい	価値あり、若い人たちに伝えて良いと思う	参加したい	勧めたい	もう少し知りたい、友達に教えるために知りたい	
112004	24	6	基本	基本	午前		ちょうどよい	価値あり	参加したい	勧めたい	是非に	カンボジアの交通事故を減らすためにカンボジア人全員に交通ルールや交通事故のことを知ってほしいです。もう一度このワークショップを行ってほしいです
112005	22	10	基本	基本	夜		ちょうどよい	価値あり	参加したい	勧めたい	もう少し知りたい	このワークショップはすごくためになりました
112006	20	16	基本	基本	午前		ちょうどよい、もしもう一度あるならもう一度ぎてください	価値あり、このワークショップは大事だと思えます	参加したい	勧めたい、とても価値のあるものだと思いましたこのワークショップを友達にも教えたい	是非に	
112007	21	2	基本	基本	午前		ちょうどよい	価値あり	参加したい	勧めたい	是非に	
112008	18	4	基本	基本	午前		長すぎる	価値あり	参加したい	勧めたい	わからない	
112009	20	7	基本	基本	午前		長すぎる、長いけど価値がある	価値あり	参加したい	勧めたい	わからない	
112010	22	8	基本	基本	夜		ちょうどよい、とてもいいです	価値あり、いいです	参加したい、ほしいです	勧めたい、おしななげばなりません	是非に	
112011	21	5	上級	上級	午前、いつでも良い		ちょうどよい、もっとよく知るためにはもう少し長くしてほしい	価値あり	参加したい	勧めたい、家族と友達をなら日本の交通ルールについて知りたいです	是非に、すぐに行きたいです。なぜなら日本の交通ルールについて知りたいからです	

## 56

[illegible]

## D. 参加者リストの例

ワークショップ・シリーズ2においては受講証ステッカー発行のために参加者の署名を記録として残した

**Road Safety Seminar Participants List**

Date: 18.11.2017 (2)  
 Time: 8:50 - 11:50  
 Place: Kakehashi International & Business Co. Ltd., Siem Reap  
 Facilitators: S.Hirata, M.Tanaka, T.Machara (Interpret)

Participant's Name

1	レンベシリン
2	ダウイン
3	ハップフンター
4	フン
5	サリ
6	クンイ
7	LENH
8	METT PANHA
9	サン. パライ
10	CHREK DOBORN
11	NIVON WHEANG
12	RACHHAN
13	OUN SITH
14	スーリ EV
15	BROSCEANGHORN
16	RET SAMRET
17	
18	
19	
20	
21	
22	
23	
24	
25	
26	

## E. 本ワークショップの記事

カンボジアでの講習について報道する業界紙「物流ニッポン」2017年9月18日  
付けの紙面

【第3種郵便物認可】 2017年(平成29年)9月18日(月曜日)

# カンボジアで交安講習

## 事故防止意識の浸透図る

阜社運輸(東京都大田区)の田中盛彦社長は8月下旬、カンボジアで交通安全講習を行った。近い将来、日本国内でトラックドライバー不足が一層顕著になるを見越して、カンボジア人を日本の物流業界でトラックドライバーとして受け入れる体制整備を進めている。その最初のステップとして、カンボジアで事故防止意識の浸透を図っている。(高橋朋宏)

### あと2回開催予定 年度内

交通安全講習は、首都プノンペン、アンコール遺跡群の観光拠点であるシェムリアップの2カ所で開催。三輪車タクシーやバスのドライバー、看護学校の生徒などを説明。3、4人が1チームを組む。これまで見聞した事故をどうしたら事故を回避できたかなどについて話し合った。講習は3時間半に及んだ。田中氏は「特に、学生が熱心に受講してくれた」と手応えを感じている。受講後のアンケートでは、ほとんどが「また参加したい」「友人にも勧めたい」と回答。「日本でドライバーとして働きたい」という質問には「業務内容をもう少し知りたい」という回答が多かった。

また、関東交通経済協同組合(千葉県理事)の協力でポルベン70本、東京都トラック協会大田支部の松原伸行支部長からの心付けとして、リストバンドタイプの反射材100個を配り、大好評だった。田中氏は「2017年度内にあと2回講習を開く予定。その後、カリキュラムの作製やプロドライバーと

講師を務める田中社長(右)

講習の基礎知識を学んでもらう仕組みを構築する。一方、日本国内での法整備を含めた受け入れ体制の整備も不可欠で、多方面に働き掛け、3カ年計画で実現を目指す。

今は個人として活動しているが、一般社団法人を設立し、団体として活動することを目指している。カンボジア政府と連携し、安全講習を受けたドライバーが車両に貼る認定ステッカー制度なども検討中だ。

就高

野では、原田社長(76)が自社の概要、運んでいる荷物、保有車両、運送業界を取り

国日本を主(左)から説明を受ける横須賀総合高校2年生の川原さん(中央)

で、トラックドライバーとして就職を希望する訓練生15人の受け入れ先、求人企業。講習は11月20、24日



## F. 東京新聞連載記事「トラック野郎は今」

【2017年10月30日付け記事】

11 暮らし ☆ 2017年(平成29年)10月30日(月曜日)

## 稼働31時間 残業手当は空白

電通社員の特異自殺やNHK職員の過労死を機に、ますます解消に向けた取り組みが強化される長時間労働問題。だが、その流儀に反対し残り残されたような業者がある。運送業だ。働き方に改革で政府が打ち出した「残業上限月百時間」でさえ、運送業は建設業とともに適用を先送りされた。かつては「仕事はきついけどさえ、運送業は建設業とも比較できる」と言われた運送業。そんな「トラック野郎」の今を三回にわたって伝える。三浦耕吾

「休みも働かなかつたら家族を養えなかつた。でも、そのせいで家財かたつても、それがよ sake があつた。妻が去つたのか」。愛知縣一宮市に住む元トロッコ運転手の男性（68）は、脳梗塞のために動かしづなうつた右手をさがりながら話した。

この業界に入らしたのは十八歳の時。シフトスとなつた映画「トラック野郎」が大ヒットした直後、菅原文太ふんする二番星桃次郎と「その相棒 愛川欽也が演じる」「ジョージ」がトラック野郎のイメージだった。

きつびやかかに電飾した「ブートラ」で日本を疾走し、大いに稼いで大に金

遊藝場歌謡。ジョンソンは子どもさんの一家を手ハンド子で賣つてゐる。映面ほそんなトラック野郎たを描いてゐる。

映画の脚色はどなかゝ、実際の待遇は悪くなかつた。一世帯とその「若造」でも、手取りで月十

万円稼いだ。仕事はたが、やりがいがかたと男性は移る返る。だが、それから三年、工場の海外移住に需要減などもあり賃金が過渡競争の時代に。早同業他社に移職せばはずす、その間に給料はほ

待た時間！  
給料はほんぞろ  
もうる時間に  
待てるのに！

デコレーションの  
余裕なし

トラック野郎 今むかし

電飾デコト

遊藝場に  
行くうぜ

腹巻きに  
おまけ

若手が

長時間労働 「トラック野郎は今」編①

## 体ひとつで家族養えた職が…

二千數百圓に減つた。仕事はもうできなくなつた。さうして思ふ、病弱した時は大寺流調金邊の下の請けで各地の物流屋セターに商品多運ぶていた。受け入れ側の船がなくて、走るのは夜間が出中。午後二時ごろに出動し、指定先まで荷を積み込み、別の指定先へ荷を下降する作務を繰り返す。

一時過りに作業を進むことは出来た。侍候館を経て業務が終わるのは、日付をまなごろ。作が運転後は、自宅に帰らず、運轉台の後で飯取を取った。そんな働き方が五年ほど続いた。〇三年三月起きよしたのも休動かなくなりなかつた。救急搬送され、脳梗塞手術明。右半身が動かまなくなつた。

二人のうちのひとりだけ独立していたが、妻は別れがあり出された。私も手放し今は市内のバートに入暮らしている。

「仕事を断れ切つた末の発病。過勞明らかだと男性だ。だが、労災申請は認められず、男性は在任国を相手に裁判争っている。残業代もめめた。日は二十四時間、一時間と書かれた日報。なのに、給与明細の時間帯の部分には空白となっている。」

長時間労働を強要している現在の「トラック野郎」たち。この行本はどうなるか。現役のトラック運転手で、労組の活動を通じて彼の相談を受けた「運送労働ドライバー」の梅木隆敏さん（仮名）は言へば、「トラック運転手は何があっても」「休みとおれば家族を養育する。職安だったさまざまな業種の中で、最後のセフティネットだった」。

「ここが、破れようとしている。日本は、ものづくりで栄えたがやがて『くたくた』の運搬へ入り込みにあかねない。そう警告するのは、その現場のひとつとして、都内の某品店である」とある地壇記者案内した。（次回は十一月六日）

【2017年11月6日付け記事】

9 暮らし ☆ 2017年(平成29年)11月6日(月曜日)

東京新聞

## 待機「5時間」…多くが無給



「あ、まだ並んでいますね。長野からも熊本からも。八戸のトラックもあります」。三は東京駅や桑地市場から近い東京都中央区豊海町、案内してくれたのは、現役のトラック運転手で労働組合の活動を運じて彼らの相談に乗る「運送労働アドバイザー」の梅本隆弘さんだ。そこに

## 長時間労働

はくろ

かつてはきらびやかな電飾で、日本列島をまたにかけた「トラック野郎」。日本の高度成長を物流で支えた彼らは、三十年代だった今とどこに消えたのか。その手掛かりを求めて、東京都内のある場所を訪ねた。

(三浦耕智)

## 「トラック野郎は今」編中

あつたのは、道という道の脇を走める各地からのトラック。「荷降りし順を待つ列です。いつ列が動くかわからないので、運転手は車から離れられません」と梅本さんは言う。築地市場を表とすれば、豊海は舞台裏のような所。冷凍倉庫が立ち並び、「運送労働アドバイザー」の梅本隆弘さんに声をかけますから、つ

## トイレ休憩削り運転も 20代以下、3%に激減

全国から集まる荷の量に、倉庫側は荷をばらばらと要員やスペースが不足しているのだ。「ここには言わないけど、俺たちも荷降りしや積み込みをやられるよ」。トラック運転手は品物を荷主の元まで運ぶまでが本来の仕事。荷降りし、荷積みのタイミングや、荷をばらばらとくは、本来は荷主の責任だ。だが実際は、それらは「付帯業務」の名の下に運転手も従事せられる。待機時間もトラックから離れられない以上、労働時間として見られるべきだが、休憩時間として給料を付けない会社が多い。

「昔は高速をガンガン飛ばして休憩時間をつくる者もいたが、世間も厳しくなってきた」と男性。「タコメーターで安全運転しているか会社でチェックされる。確かに、高速でも『暴走トラック』は少なくなった。それ自体はいいけど、トイレ休憩したくても、ようやくいい感じにトイレが

走っているのに、そのペーを閉じたくないわけよ。それじゃ、どうするの?と聞いたら、嫌な感じがする。『そろそろ時は空いた。ベットのトイレを使って…(中略)』すごい器用にできるようなものだよ」。

そんな話を聞くと、前に、前の車が動き始めた。「じやあ、戻るわ」。男性は小走りで行った。

「…という業界です。若い人が来なくなるわけですよ」と梅本さん。「今の運送業、私のような四十代と彼と同じ五十代が支えているのです」。データを確かしてがくせんとする。二〇〇一年時点では大型トラックの運転手は二十代以下が半分を超えていた。それが一五年には八割が四十代以上。二十代以下に至っては、28.5%から3.2%にまで激減している。

一体、何があつたのか。そして、何が起ころうとしているのか。梅本さんはある業界関係者に連絡を取った。(次回は一十月)

【2017年11月20日付け記事】

11 暮らし ☆

2017年(平成29年)11月20日(月曜日)

東京新聞

## 若者が未来描ける仕事に



「記事にするなら『都内でトラック五十台の中堅運送会社の五十代男性社員』で勘弁して」。応募先社長は話した。「私たちの立場は弱いので、仕事を切られるわけにはいかない。勝の上で両手を組む」。

## 長時間労働「トラック野郎は今」編下

はくどう

にどう対処したらいいの。 (三浦耕喜)



取材したことをふっつけ、実走行時間以上に、荷の積み降ろしを待つ待機時間の長いこと。順番待ちで車から離れられないのに、待機時間の多くが「休憩時間」扱いなこと。本来は荷主側の仕事なのに、「付帯業務」名目で荷の積み降ろしをせられること。それを断ったら仕事を切られる。依頼先は「切られる」。依頼先は「切られる」。依頼先は「切られる」。

## 「便利な暮らしの犠牲」待機や付帯業務改善を

主の言つこと遊らえますか?。沈黙する記者にさらに続ける。「痛かったのはコンビニやスーパーの拡大です。細かな時間指定で商品運搬という。時間通り持っていくことも、『用意がまだ』とまたも待機。荷主も倉庫の人員を減らした。余裕がないのです」。

その結果、大型トラックでみると、年間の平均労働時間は三千六百四十四時間(二〇一六年)と、全産業平均より四百八十時間多い。無給の「休憩時間」にされた「待機時間」を加えたら、その差はさらに広がるだろう。なのに年間の平均所得額は四百四十七万四千円と、全産業平均より約一割少ない。「仕事時間は長いのに給料は人並み以下で昇給の見通しもない。若い人が来ると思いますが? 大型免許を取ってまで、『運送労働アドバイザー』の現役運転手、梅本隆寛さん(仮)写真」が補足する。

トラックの運転には、車両重量に合わせた免許が必要。本格的に長距離運送もやるなら大型免許が必要だ。免許が取れるのは二十歳以上。マニュアル車が運転できる条件がある。オートマ限定の普通免許から取るようになれば、教習もめんどくさいから。」「(さ)まで金を貰ってドライバーを指導する、そつませんよ」と梅本さん。

国も無策ではない。国土省は今年八月、トラック運送における運賃・料金のルールについての方針を提示。今年四月から施行した。荷主の都合で待たれる場合は荷主に「待機時間料」を支払うこと。「付帯業務」も運送費と切り分けることとした。

「方向性は正しいが、どこまで国が守らせるか。今までは、コンビニエンス(便利)な暮らしを支えるために運転手は犠牲になってきた。だが、長い目で見た時、若い世代にとって運転手が未来の開ける仕事にしていくことが、日本全体のために大事になる」と梅本さんは話している。