

業務指示書

ベトナム国ビンズオン公共交通管理能力強化プロジェクト

第1 指示書の適用

本指示書は独立行政法人国際協力機構(JICA) (以下「機構」という。) が実施する標記業務のうち、民間コンサルタント等 (以下「コンサルタント」という。) により実施する業務に関する内容を示すものです。コンサルタントはこの業務指示書及び貸与された資料に基づき、本件業務に係るプロポーザル等を機構に提出するものとします。

なお、本指示書の第2「業務の目的・内容に関する事項」、第3「業務実施上の条件」は、この内容に基づき、コンサルタントがその一部を補足又は改善し、プロポーザルを提出することを妨げるものではありません。

本指示書に係る質問期限： 2015年2月12日 12時 まで

問合せ先： 調達部契約第一課 早山 恒成 Soyama.Tsunenari@jica.go.jp

質問に対する回答： 2015年2月17日 までに機構ホームページ上に行います。

第2 業務の目的・内容に関する事項-----別紙のとおり

第3 業務実施上の条件-----別紙のとおり

第4 共同企業体の結成並びに補強の可否等

業務の規模が大きく、一社単独では望ましいレベルの業務従事者を確保することが困難であるか、又は業務の内容が広範にわたるため、業種又は分野ごと得意な社同士で共同企業体を結成することが望ましい案件について、競争を促進するために、必要最低限の範囲で共同企業体の結成を認める場合があります。

(各項目の () に○を付したものが、指示内容です。)

1 共同企業体の結成の可否

() 認めません。

() 認めます。

(○) 認めます。ただし業務主任者(総括)は、共同企業体の代表者の者とします。

() 者までの共同企業体の結成を認めます。ただし業務主任者(総括)は、共同企業体の代表者の者とします。

() 協力準備調査、その他先に行われた調査参加コンサルタント

は、構成員にはなれません。

注1) 資格停止期間中のコンサルタントは、構成員になれません。

注2) 共同企業体構成員との再委託契約は認めません。

注3) 共同企業体の結成にあたっては、結成届をプロポーザルに添付し、プロポーザルに共同企業体結成の必要性を記載してください。

2 補強の可否

自社の経営者若しくは自社と雇用関係にある(原則、当該技術者の雇用保険や健康保険の事業主負担を行っている法人と当該技術者との関係をいう。複数の法人と雇用関係にある技術者の場合、主たる賃金を受ける雇用関係があるものをいう。) 技術者の他業務従事状態から望ましいレベルの業務従事者を確保することが困難であるか、又は自社では確保が困難な担当分野である場合、自社と雇用関係のない技術者の「補強」を認める場合があります。

(各項目の () に○を付したものが、今回の指示内容です。)

() 全ての業務従事者について、補強を認めません。

(○) 以下の要件で、補強を認めます。

- 1) 共同企業体でプロポーザルを提出する場合は、代表者及び構成員ともに、現地業務に従事するそれぞれの業務従事者数（通訳団員の配置を認める場合はそれらを除く）の1/2まで補強を認めます。
- 2) 共同企業体を結成しない場合に限り、現地業務に従事する全業務従事者数（通訳団員の配置を認める場合はそれらを除く）の3/4まで補強を認めます。

【業務主任（総括）について】

(○) 業務主任者（総括）については補強を認めません。

() 業務主任者（総括）について補強を認めます。ただし、業務主任者が補強の場合には、副業務主任者（副総括）の配置は認めません。

【その他の業務従事者について】

() 次の団員については補強を認めません。

() 協力準備調査、その他先に行われた調査参加コンサルタント

からの補強は認めません。

注1) 共同企業体を結成する場合、その代表者または構成員となる社は他社の補強になることは認めません。

注2) 複数の社が同一の者を補強することは、これを妨げません。

注3) 資格停止期間中のコンサルタントからの補強は認めません。

注4) 評価対象業務従事者の補強にあたっては同意書をプロポーザルに添付してください。

評価対象外業務従事者については、契約交渉時若しくは補強を確定する際に同意書を提出してください。

注5) 補強として参加している社との再委託契約は認めません。

注6) 通訳については、補強を認めます。

3 外国籍人材の活用

(各項目の () に○を付したものが、今回の指示内容です。)

() 外国籍人材の活用を認めます。

() 業務主任者を除き、外国籍人材の活用を認めます。ただし、当該業務全体の業務従事者数及び業務従事人月のそれぞれ2分の1を超えない範囲において認めます。

(○) 業務主任者を除き、外国籍人材の活用を認めます。ただし、当該業務全体の業務従事者数及び業務従事人月のそれぞれ4分の1を超えない範囲において認めます。

注) 外国籍人材とは以下に該当する人材とします。

- ・プロポーザルを提出する法人に在籍する外国籍の人材で、常用の雇用関係を有するもの又は囑託契約を締結しているもの
- ・プロポーザルを提出する法人の外部からの補強として当該業務に従事させる外国籍の人材。

第5 プロポーザルに記載されるべき事項

1 コンサルタントの経験、能力等

- (1) 類似業務の経験
- (2) 業務実施上のバックアップ体制等
- (3) その他参考となる情報

注) 類似業務：公共交通政策に係る各種業務

2 業務の実施方針等

- (1) 業務実施の基本方針等
- (2) 業務実施の方法
- (3) 作業計画
- (4) 要員計画
- (5) 業務従事者毎の分担業務内容
- (6) 現地業務に必要な資機材
- (7) 実施設計・施工監理体制（無償資金協力を想定した協力準備調査の場合のみ）
- (8) その他

注1) (1) と (2) を併せた記載分量は、30 ページ以下としてください。

注2) (4) 要員計画について、評価対象外業務従事者の氏名及び所属先の記載は不要とし、契約交渉時、または遅くとも各業務従事者の作業開始時期までに双方で打合簿により確定するものとします。
なお、評価対象外業務従事者についての補強や外国籍人材の活用等については、契約交渉時、もしくは業務実施過程において、業務指示書で定める制限が遵守されていることを確認するものとします。

3 業務従事予定者の経験、能力等

業務にかかる総括責任者として、業務主任者（総括）を業務従事者の中から指名してください。なお、業務主任者に代えて、業務主任者と副業務主任者（副総括）を業務管理グループとして配置することを認める場合があります。

(1) 業務管理グループ

業務主任者と副業務主任者の配置計画を併せて業務管理グループを提案する場合、その配置の考え方、両者の役割分担等の考え方等について記載願います

(各項目の () に○を付したものが、指示内容です。)

() 業務管理グループ（副業務主任者の配置）を認めない。

(○) 業務管理グループ（副業務主任者の配置）を認める（ただし、副業務主任者を補強とすることは認めない）。副業務主任者は1名を上限とする。

注) 業務管理グループを認める全案件（業務指示書にて総括を1号以上としている案件を除く）においては、業務管理グループとしてシニア（46歳以上）と若手（35～45歳）が組んで応募する場合、3点の加点を行います。（「第9 プロポーザルの評価」参照）。

(2) 評価対象業務従事者の経験、能力等

【業務主任者（総括/公共交通政策）】

（業務管理グループにおける副業務主任者（副総括）も同様の項目）

- 1) 類似業務の経験：公共交通政策に係る各種業務
- 2) 対象国又は同類似地域：ベトナム 及び東南アジアでの業務の経験
- 3) 語学力（語学は認定書（写）を添付）：英語

- 4) 業務主任者等としての経験
- 5) 学歴、職歴、取得学位、資格、研修受講実績等（照査技術者については必要資格の認定書（写）を必ず添付して下さい。）
- 6) 特記すべき類似業務の経験（類似職務経験を含む。）

【業務従事者：担当分野 都市交通計画】

- 1) 類似業務の経験：都市交通計画に係る各種業務
- 2) 対象国又は同類似地域：評価せず
- 3) 語学力：語学評価せず
- 4) 学歴、職歴、取得学位、資格、研修受講実績等（照査技術者については必要資格の認定書（写）を必ず添付して下さい。）
- 5) 特記すべき類似業務の経験（類似職務経験を含む。）

【業務従事者：担当分野 モビリティ・マネジメント（MM）】

- 1) 類似業務の経験：モビリティ・マネジメントに係る各種業務
- 2) 対象国又は同類似地域：評価せず
- 3) 語学力：語学評価せず
- 4) 学歴、職歴、取得学位、資格、研修受講実績等（照査技術者については必要資格の認定書（写）を必ず添付して下さい。）
- 5) 特記すべき類似業務の経験（類似職務経験を含む。）

第6 プロポーザルの提出手続き等

1 プロポーザルの提出期限、提出場所、提出物

- (1) 期限：2015年2月27日 12時
- (2) 場所：本機構本部1階 調達部受付
- (3) 提出物：プロポーザル 正1部 写5部
見積もり 正1部 写1部（次項第7参照）

2 プロポーザルの無効

次の各号のいずれかに該当するプロポーザルは無効とします。

- (1) 提出期限後にプロポーザルが提出されたとき
- (2) 提出されたプロポーザルに記名がないとき
- (3) 同一提案者から2通以上のプロポーザルが提出されたとき
- (4) プロポーザル提出者（共同企業体構成員を含む）が全省庁統一資格結果通知書を取得していない、またはJICAの事前の資格審査を受けていないとき
- (5) 既に受注している案件、契約交渉中の案件及び選定結果未通知の案件と業務期間が重なって同一の業務従事者の配置が計画されているとき
- (6) 機構が定める「独立行政法人国際協力機構契約競争参加資格停止措置規程」（平成20年規程（調）第42号）に基づく資格停止を受けている期間中である者又は当該者が構成員となる共同企業体からプロポーザルが提出されたとき（なお、プロポーザルの提出後であっても本指示書第8.2による審査結果の通知前に資格停止を受けたものを含みます。）
- (7) 虚偽の内容が記載されているとき
- (8) 前号に掲げるほか、本指示書又はコンサルタント契約関連規程に違反したとき

第7 見積価格及び内訳書

本件業務を実施するのに必要な経費の見積り（消費税を含まない）及びその内訳書正1部と写1部を密封して、プロポーザルとともに提出して下さい。見積書の作成に当たっては「コンサルタント等契約における見積書作成ガイドライン」を参照してください。

(URL：<http://www.jica.go.jp/announce/manual/guideline/consultant/quotation.html>)

- 4 (各項目の()に○を付したものが、指示内容です。)

(各項目の()に○を付したものが、指示内容です。)

- () 本業務における一般業務費の見積りについては、定率化方式とし、一般業務比率の上限は、

- () 契約全体が複数の契約期間に分かれるため、各期間分及び全体分の見積りをそれぞれに作成して下さい。
- () 第2、第3で記載した事項のうち下記については、分けて見積って下さい。

- () 現地の治安状況が不安定であることから、業務従事者に対し、戦争保険(戦争危険担保特約)あるいはこれに相当する保険を付保することができます。付保する場合は、その経費を見積もって下さい。

- (○) 航空運賃及びエクセス料金については、別見積りとしてください。
航空運賃を見積る場合には、ZONE-PEX運賃を上限の単価として見積りを行って下さい。「業務実施契約等における正規割引航空運賃の利用について/通知(PR)第9-27004号」によりビジネスクラスの利用が認められる業務従事者の渡航については、ビジネスクラス正規割引運賃までを上限の単価として見積りを行って下さい。
なお、実際の航空券の手配にあたっては、上記見積額を上限としつつも、業務実施上の必要による経路の変更、予約の変更等の必要な緊急時の対応も考慮しつつ、より効率的であるとともに経済的な航空券の手配に努めてください。
- () 航空運賃及びエクセス料金については、別見積りとしてください。
航空運賃を見積る場合には、エコノミークラス普通運賃と制限付エコノミークラス(Y2)を比較のうえ、より安価な運賃を上限の単価として見積りを行って下さい。「業務実施契約等における正規割引航空運賃の利用について/通知(PR)第9-27004号」によりビジネスクラスの利用が認められる業務従事者の渡航については、ビジネスクラスの正規運賃までを上限の単価として見積りを行って下さい。

注) 外貨交換レートは以下のレートを使用して見積もってください。

(VND1 = 0.0056 円 , US\$1 = 120.48 円 , EUR1 = 146.91 円)

第8 プレゼンテーション

プロポーザルを評価する上で、より効果的かつ適切な評価をおこなうために、業務主任者等から業務の実施方針等についてプレゼンテーションを求める場合があります。

(各項目の()に○を付したものが、指示内容です。)

- () プレゼンテーションは実施しません。
- (○) プロポーザル評価の一環として、以下の要領でプレゼンテーションを行っていただきます。その際、
 - () 業務主任者がプレゼンテーションを行ってください。ただし、業務主任者以外に1名の出席を認めます。
 - (○) 業務主任者又は副業務主任者、若しくは両者が共同してプレゼンテーションを行ってください。
なお、業務主任者または副業務主任者のみがプレゼンテーションを行う場合は、業務主任者または副業務主任者以外に1名の出席を認めます。
- (1) 実施時期： 3月 5日(木) ~
(各社の時間は、プロポーザル提出後、別途指示します。)
- (2) 実施場所： 独立行政法人国際協力機構 会議室

(3) 実施方法：

- 1) 一社あたり最大、プレゼンテーション10分、質疑応答15分とします。
- 2) 機材を使用する場合は、コンサルタント等が準備するものとし、プロポーザル提出時、使用機材リストを調達部契約第一課・第二課まで報告するものとし、
(以下、各項目の()に○を付したものが、指示内容です。)

() テレビ会議システムによる上記(2)の実施場所以外からの出席を認めません。

(○) テレビ会議システムによる上記(2)の実施場所以外からの出席を認めます。その場合は、上記(2)の実施場所以外でのテレビ会議システムの準備はコンサルタント等が行うものとし、プロポーザル提出時、接続先等(接続先名、ISDN番号、使用機器のメーカー名・銘柄、担当者のアドレス・電話番号)を調達部契約第一課・第二課まで報告するものとし、

条件等は、以下のとおりです。

- a) 本邦以外の場所より、ISDN回線を用いてコンサルタント等からJICA-Netに接続し、指定された実施日時にテレビ会議実施が可能な場合は、認めます。
- b) JICA在外事務所のJICA-Netを使用しての出席は認めません。ただしJICA在外事務所主管案件の場合は、当該主管事務所からの出席を認めます。
- c) 接続にかかる費用は、コンサルタント等の負担とします。ただしJICA在外事務所主管案件で、当該主管事務所より出席する場合は、この限りではありません。

第9 プロポーザルの評価

1 プロポーザルの評価基準

本件業務では別紙のプロポーザル評価表に従いプロポーザルの評価(技術評価)を行います。

業務管理グループにおける副業務主任者(副総括)は業務主任者(総括)と同様の項目・基準で評価を行います。

注) 業務管理グループを認める全案件(業務指示書にて総括を1号以上としている案件を除く)においては、業務管理グループとしてシニア(46歳以上)と若手(35~45歳)が組んで応募する場合(どちらが総括でも可)、一律3点の加点(若手育成加点)を行います。なお、45歳以下でも上位格付認定により1号以上となる場合は「シニア」とみなし、「若手」と組んだ場合は加点対象とします。(年齢は当該年度(公示日の属する年度。再公示の場合は再公示日の属する年度。)4月1日時点での満年齢とします。)ただし、「1. コンサルタント等の法人としての経験・能力」、「2. 業務の実施方針」、「3. 業務従事予定者の経験能力」の合計が70点未満の場合は、加点は行いません。

技術評価及び若手育成加点の結果、各プロポーザル提出者の評価点について第1順位と第2順位以下との差が僅少である場合に限り、第7により提出された見積価格を参考として交渉順位を決定します。

具体的には、技術評価点及び若手育成加点の合計の差が第1位の者の点数の2.5%以内であれば、見積価格が最も低い者に価格点として最大2.5点を加点し、その他の者に最低見積価格との差に応じた価格点を加点します。

(1) 評価対象とする業務従事者の担当分野

総括/公共交通政策
都市交通計画
モビリティ・マネジメント(MM)

(2) 評価対象とする業務従事者の予定人月数

20.00 M/M

2 評価結果の通知

提出されたプロポーザルは当機構で評価・選考の上、2015年3月16日(月)までにプロポーザルを特定し、各プロポーザル提出者に契約交渉順位を通知します。

3 評価結果の公表

評価結果については、以下の項目を機構ホームページに公開することとします。

(1) プロポーザルの提出者名

・契約交渉順第1位の者の名称のみを公開し、第2位以下の者の名称は非公開とする。

(2) プロポーザルの提出者の評価点

・以下の評価項目別小計及び合計点を公表する。

①コンサルタント等の法人としての経験・能力

②業務の実施方針等

③業務従事予定者の経験・能力

④若手育成加点*

⑤価格点*

*④、⑤は該当する場合のみ（若手育成加点及び価格点については「第9 プロポーザルの評価
1 プロポーザルの評価基準」参照）。

・基準点に達しない者については「基準下」とのみ記載する。

第10 その他

1 配布・貸与資料

機構が配布・貸与した資料は、本件業務のプロポーザルを作成するためのみに使用することとし、複写又は他の目的のために転用等使用しないで下さい。

2 プロポーザルの報酬

プロポーザル及び見積書の作成、提出に対しては、報酬を支払いません。

3 プロポーザルの目的外不使用

プロポーザル及び見積書は、本件業務の契約交渉順位を決定し、また、契約交渉を行う目的以外に使用しません。

4 プロポーザルの返却

不採用となったプロポーザル（正）及び見積書（正）は、各プロポーザル提出者の要望があれば返却しますので選定結果通知後2週間以内に受け取りに来て下さい。また、不採用となったプロポーザルで提案された計画、手法は無断で使用しません。

5 虚偽のプロポーザル

プロポーザルに虚偽の記載をした場合には、プロポーザルを無効とするとともに、虚偽の記載をしたプロポーザル提出者に対して資格停止措置を行うことがあります。

6 プロポーザル作成に当たっての資料

プロポーザルの作成にあたっての参考情報は以下のとおりです。

(1) 「プロポーザル作成ガイドライン」：

JICAホームページ「調達情報」中「調達ガイドライン、様式」>>調達ガイドライン コンサルタント等の調達>>コンサルタント等契約におけるプロポーザル作成ガイドライン」

(URL: <http://www.jica.go.jp/announce/manual/guideline/consultant/proposal.html>)

(ハードコピーでの販売・配布は行っておりません)。

(2) 業務実施契約に係る様式：

同上ホームページ「調達情報」中「調達ガイドライン、様式」>>様式 コンサルタント等の調達 業務実施契約」

(URL: http://www.jica.go.jp/announce/manual/form/consul_g/index_since_201404.html)

(3) 規程：

同上ホームページ「調達情報」中「調達ガイドライン、様式」規程

(URL : <http://www.jica.go.jp/announce/manual/guideline/common/index.html>)

(4) 調達ガイドライン (コンサルタント等契約)：

同上ホームページ「調達情報」中「調達ガイドライン、様式」調達ガイドライン コンサルタント等の調達

(URL: <http://www.jica.go.jp/announce/manual/guideline/consultant/index.html>)

7 密接な関係にあると考えられる法人との契約に関する情報公開について

契約先に関する以下の情報を機構ホームページ上で以下のとおり公表することとしますので、本内容に同意の上で、プロポーザルの提出及び契約の締結を行っていただきますようご理解をお願いいたします。なお、案件へのプロポーザルの提出及び契約の締結をもって、本件公表に同意されたものとみなさせていただきます。

(1) 公表の対象となる契約相手方取引先 (共同企業体を結成する場合は共同企業体の構成員を含む。)

次のいずれにも該当する契約相手方を対象とします。

ア. 当該契約の締結日において、当機構で役員を経験した者が再就職していること、又は当機構で課長相当職以上の職を経験した者が役員等(注)として再就職していること

注) 役員等とは、役員のほか、相談役、顧問その他いかなる名称を有する者であるかを問わず、経営や業務運営について、助言することなどにより影響力を与え得ると認められる者を含みます。

イ. 当機構との間の取引高が総売上又は事業収入の3分の1以上を占めていること

(2) 公表する情報

契約ごとに、物品役務等の名称及び数量、契約締結日、契約相手方の氏名・住所、契約金額とあわせ、次に掲げる情報を公表します。

ア. 対象となる再就職者の人数、再就職先での現在の職名、当機構での最終職名 (氏名は公表しない。)

イ. 契約相手方の直近の財務諸表における当機構との取引高

ウ. 総売上高又は事業収入に占める当機構との間の取引割合

エ. 一者応札又は応募である場合はその旨

(3) 当機構の役職員経験者の有無の確認日

当該契約の締結日とします。

(4) 情報の提供

契約締結日から1ヶ月以内に、所定の様式にて必要な情報を提供頂くことになります。

8 本体事業からの排除

以下、各項目の () に○を付したものが、指示内容です。)

() 本件受注コンサルタント (JV構成員及び補強を含む。) は、本業務 (協力準備調査) の結果に基づき当機構による無償資金協力が実施される場合は、設計・施工監理契約以外の役務及び財の調達から排除される (その場合は、受注コンサルタント等が製造、販売する資機材も排除される) 見込みです。

() 本件受注コンサルタント (JV構成員及び補強を含む。) 及びその関連会社/系列会社 (親会社を含む。) は、本業務 (詳細設計) の結果に基づき当機構による有償資金協力が実施される場合は、施工監理業務 (調達補助を含む。) 以外の役務 (審査、評価を含む。) 及び財の調達から排除されます。

9 案件の延期又は中止について

治安の急変等により案件が延期又は中止になることがありますので、予めご留意ください。

以上

プロポーザル評価表
ベトナム国ビンズオン公共交通管理能力強化プロジェクト

評価項目	配点	
1. コンサルタント等の法人としての経験・能力	(10.00)	
(1) 類似業務の経験	6.00	
(2) 業務実施上のバックアップ体制等	4.00	
2. 業務の実施方針等	(30.00)	
(1) 業務実施の基本方針の的確性	12.00	
(2) 業務実施の方法の具体性、現実性等	12.00	
(3) 要員計画等の妥当性	6.00	
(4) その他（実施設計・施工監理体制）		
3. 業務従事予定者の経験・能力	(60.00)	
(1) 業務主任者の経験・能力/ 業務管理グループの評価	(30.00)	
	業務主任者 のみ	業務管理 グループ
①業務主任者の経験・能力 総括/公共交通政策	(24.00)	(9.00)
ア) 類似業務の経験	9.00	4.00
イ) 対象国又は同類似地域での業務経験	3.00	1.00
ウ) 語学力	5.00	1.00
エ) 業務主任者等としての経験	5.00	2.00
オ) その他学位、資格等	2.00	1.00
②副業務主任者	(-)	(9.00)
カ) 類似業務の経験	-	4.00
キ) 対象国又は同類似地域での業務経験	-	1.00
ク) 語学力	-	1.00
ケ) 業務主任者等としての経験	-	2.00
コ) その他学位、資格等	-	1.00
③体制、プレゼンテーション	(6.00)	(12.00)
サ) 業務主任者等によるプレゼンテーション	6.00	6.00
シ) 業務管理体制	-	6.00
(2) 業務従事者の経験・能力： 都市交通計画	(15.00)	
ア) 類似業務の経験	10.00	
イ) 対象国又は同類似地域での業務経験		
ウ) 語学力		
エ) その他学位、資格等	5.00	
(3) 業務従事者の経験・能力： モビリティ・マネジメント (MM)	(15.00)	
ア) 類似業務の経験	10.00	
イ) 対象国又は同類似地域での業務経験		
ウ) 語学力		
エ) その他学位、資格等	5.00	
(4) 業務従事者の経験・能力：	()	
ア) 類似業務の経験		
イ) 対象国又は同類似地域での業務経験		
ウ) 語学力		
エ) その他学位、資格等		
(5) 業務従事者の経験・能力：	()	
ア) 類似業務の経験		
イ) 対象国又は同類似地域での業務経験		
ウ) 語学力		
エ) その他学位、資格等		
総合評点	[100.00]	

第2 業務の目的・内容に関する事項

1. プロジェクトの背景

ビンズオン省は、ベトナム南部のホーチミン市の北に接する人口約170万人の省であり、省内にはベトナム・シンガポール工業団地(VSIP)など28の工業団地が存在する他、南部はホーチミン市への通勤圏として人口増加が続いており、2020年には250万人になると予測され、ハノイ市、ホーチミン市、ハイフォン市、ダナン市、カントー市に続く中央直轄都市への昇格を目指している。これを見据えて、旧省都であるトゥーヤモット市から約10kmの地に新省都「ビンズオン新都市」(以下、新都市)を建設中であり、2014年2月に省庁舎の移転が行われ、12月にはトゥーヤモット市と新都市を結ぶバスの本格運行が開始された。

開発面積1,000haの新都市は、まだその一部が機能を開始しただけで、全面的な活動が始まるまでには時間がかかる。現段階からバス交通を先行的に整備することで、バス交通を中心とする公共交通システム体系の構築が期待されている。また、都市化が進むトゥーヤモット市、ビンズオン新都市を含むビンズオン省南部地域では、移動手段はオートバイ等の私的交通に大きく依存しており、交通渋滞や交通事故、環境汚染等が課題となっている。一方で、ビンズオン省における路線バスは現在19路線が運行されているが、年間の利用者数は1,100万人程度で、交通機関全体での公共交通手段の分担率は1.0%程度と低い。

省政府では、2013年に全省を対象とする交通マスタープランを策定し、公共交通システム整備方針として、都市鉄道、高速バス(BRT)などの大量輸送公共交通システムを建設・導入することを掲げているが、実施に向けた具体的なロードマップが示されていないほか、それを進める人材も不足している。このような状況下、公共交通管理能力を強化することを目的として我が国に対する技術協力の要請がなされた。

本プロジェクトは、将来的に都市化が進むトゥーヤモット市、ビンズオン新都市を含むビンズオン省南部地域において、バスシステムやバスサービスレベルの改善、モーダルシフト促進を図るものである。我が国の国別援助方針における重点分野(中目標)において、幹線交通及び都市交通網の整備の支援が掲げられているほか、JICA 国別分析ペーパー(ベトナム)においても、地下鉄、公共バス等の公共交通機関の整備・改善を早急に進める必要性が掲げられており、本プロジェクトはこれら支援方針とも合致するものであり、JICAは2014年3月詳細計画策定調査を実施、2014年5月ビンズオン省交通局(DOT, Department of Transport)と本プロジェクトに関する協議議事録(R/D)を締結した。

2. プロジェクトの概要

(1) プロジェクト名

ビンズオン公共交通管理能力改善プロジェクト

(2) 上位目標

対象地域におけるモーダルシフトが促進される

(3) プロジェクト目標

公共交通システムの整備に必要な政策策定と実行に関する組織能力が強化される

(4) 期待される成果

【成果1】「バスシステムの改善計画」が準備される

【成果2】バスサービス品質改善方策とパイロットプロジェクトが実行される

【成果3】バス利用強化のモビリティ・マネジメント(MM)活動が策定され、関係機関や地域社会の協力のもと実行される

(5) 活動の概要

- 1.1 関連資料の収集とレビュー、問題点と課題の把握
- 1.2 交通実態調査の実施
- 1.3 都市計画・都市交通マスタープランのレビュー
- 1.4 公共交通優先政策・交通需要抑制政策に関する課題の特定
- 1.5 将来の交通需要に基づいたバスネットワークの検討
- 1.6 バス運行計画と運賃制度の検討
- 1.7 商業地区及び新都市における駐車政策の評価
- 1.8 バス交通改善計画の策定
- 1.9 技術移転対象機関・職員の能力に係るベースライン調査の実施

- 2.1 バスサービスレベル向上に向けた対応方針の検討
- 2.2 パイロットプロジェクト路線におけるバスの定時運行対策
- 2.3 パイロットプロジェクト路線におけるICカードシステムの導入と運営管理体制の設立
- 2.4 バス運転手・乗務員の接客態度のモニタリング制度の導入
- 2.5 パイロットプロジェクト路線における交通安全対策の実施

- 3.1 モビリティ・マネジメント施策の導入に係る検討
- 3.2 コミュニケーション能力の改善
- 3.3 公共交通利用促進モビリティ・マネジメントの実施
- 3.4 パークアンドライド促進のためのモビリティ・マネジメント

(6) 対象地域

トゥーヤモット市、ビンズオン新都市を含むビンズオン省南部地域(約 102 万人/262.4k m²)

(7) 関係官庁・機関

ビンズオン省交通局(DOT)

3. 業務の目的

「ビンズオン公共交通管理能力改善プロジェクト」に関し、当該プロジェクトに係る協議議事録(Record of Discussion, R/D)に基づき業務(活動)を実施することにより、期待される成果を発現し、プロジェクト目標を達成する。

4. 業務の範囲

本業務は、2014年5月15日に署名されたR/Dに基づき実施されるプロジェクトにおいて、「3. 業務の目的」を達成するため、「5. 業務の実施方針及び留意事項」を踏まえつつ、「6. 業務の内容」に示す事項の業務を行い、「7. 成果品等」に示す報告書等を作成するものである。

5. 実施方針及び留意事項

(1) G/P のオーナーシップの確保

本業務は技術協カプロジェクトでありベトナム国側の主体性が重要となるが、ビンズオン省においては本件が初めての技術協カプロジェクトであるため、ベトナム側関係機関はその仕組みを十分理解していない可能性がある。コンサルタントは、このような現状を認識したうえで、ベトナム側関係機関の主体性を尊重し、オーナーシップを引き出しながら、共同作業を通じて彼らが必要な能力を向上させ、自らそれらを活用していくことができるようにしていくプロセスについて十分意識・工夫するものとする。

(2) ベトナム国内での諸手続きに対する支援

ビンズオン省では、JICA の技術協力プロジェクトの受入れが初めてであり、国内でのプロジェクト承認やそれに基づくカウンターパートファンドの調達などの諸手続きに不慣れなところが見られるため、技術協力プロジェクトの主旨や目的、C/P の役割などに対する受入れ側の理解を高めるとともに、必要とされる予算の申請手続き等の支援を行う。

(3) ベトナム国側関連政策との整合性と新たな提言

ビンズオン省では、2013 年に省全域を対象とした交通マスタープランを作成しており、2030 年までに整備する道路網や軌道系公共交通ネットワークの提案がなされている。しかしながら、バス交通については、新たな路線が提案されているものの、将来の利用者需要が十分に把握されていないこと、公共交通の利用を促進するための制度的なバックアップが不足していることなどの問題を抱えており、公共交通を主体とした交通社会、オートバイからのモーダルシフトを図るためには、更なる対策や政策・制度の検討が求められている。同マスタープランは既に首相承認が下りているため、本業務の遂行においても尊重することが求められるが、関係機関を巻き込みながら、より効果的な政策を立案・実施していけるような取組みが重要である。

(4) 既往調査との連携

本業務の対象地域を中心とした調査はないが、当対象地域を含む調査として、「ホーチミン都市交通計画調査(HOUTRANS)」（JICA、2002～2004 年）、「ビンズオン省交通マスタープラン」（ビンズオン省、2013 年）、「主要都市鉄道情報収集・確認調査」（JICA、実施中）、「ビンズオン省における TOD による都市開発事業並びに BRT 事業準備調査(PPP-F/S)」（JICA、実施中）などがある。特に、このうち実施中の2件の調査とは十分に調整のうえ齟齬がないようにかつ支援内容の重複が起こらないように留意する。特に、交通調査や関連資料の収集については共通する部分が多いため、JICA 及び各関係機関の合意の上で、それらの共有を図る。

(5) 都市交通関係機関等との協働

本業務の実施に際しては、C/P 機関であるビンズオン省交通局(DOT)に加えて、公共交通管理運営センターや市区交通局、バス事業者との連携も必要となるほか、モビリティ・マネジメント活動においては、プロバガンダ局、民間事業者との連携も不可欠となる。また、パイロットプロジェクトの実施においては、多くのステークホルダーの参加が期待されること、その計画の策定にあたっては、主要関係機関との協働のもとで実施体制やそれぞれの責務を明らかにしておくことが重要である。また、バス交通改善計画の策定や運賃制度などの検討に際しては、ビンズオン省に位置するベトナムドイツ大学等の行政機関以外の組織に対しても積極的に情報収集/意見交換を行うこととする。

(6) パイロットプロジェクト及びモビリティ・マネジメントの内容について

本業務では、パイロットプロジェクト路線において、バスの定時運行対策、IC カードの導入、交通安全対策の実施を行うとともに、対象地域において、バス運転手・乗務員の接客態度のモニタリング制度の導入、モビリティ・マネジメントを実施する。

パイロットプロジェクトの対象路線は、昨年 12 月より本格運行が開始されたトゥーヤモット市～ビンズオン新都市間のシャトルサービス及び新都市内のフィーダー路線とするが、シャトルサービスについては既に時刻表による定時運行が行われており、今年度内の IC カード導入も予定されていることから、本業務では定時運行や IC カード導入に関しては

① フィーダー路線及び

② シャトルサービスとフィーダー路線の一体的なサービス、

の提供に係るものを中心とする。なお、フィーダー路線の運行予定は、2015 年 9 月を想定している。IC カードの導入においては新都市内をはじめとする地域で活用が促進されるよう、バス定期券としてのみならず市庁舎や小売業で活用されるためにプリペイド機能付加を含む必要な方策(規制緩和を含む)を整理し、利用促進のための提案を行うとともにパイロットプロジェクトのスコープを検討する。

本業務は、パイロットプロジェクトやモビリティ・マネジメントなどの社会実験によって、新たな制度や規則等の導入にあたっての問題点や課題が確認され、より適切な制度や規則として本格的に導入して行く道筋をつけることが目標となることから、計画段階で、C/P 機関だけでなく対象となる制度や規則の制定に関連する機関の参加、利用者側あるいは企業者側の意見についても慎重に確認しておくことが必要である。そして、業務開始後6か月間で、パイロットプロジェクトやモビリティ・マネジメントの具体的内容を両者で合意することを目指すこととする。

R/D においては、パイロットプロジェクトやモビリティ・マネジメントの実施に必要となる、バス停やゼブラゾーンの整備、交差点の改良、パークアンドライドのための駐車場整備などの土木工事の費用はベトナム側負担としているが、C/P はそれら工事にかかる資金負担の面で戸惑いが見られる。

コンサルタントは、JICA と共働して C/P の土木工事を含むカウンターパートファンド予算の申請手続き等を支援する一方で、C/P 側手続きが時間的に間に合わない場合は民間の投資を募る等の代替案を速やかに検討・調整することが求められる。

また、モビリティ・マネジメントについては、これまでに経験がなく、DOT として様々な団体との協力を模索するとの考えも示されており、彼らの自主性をうまく引き出すことも考慮する必要がある。

より詳細な活動内容は、プロポーザルにて提案すること。

(7) 適切な需要予測、法制度、運営面での調査と提案

将来のバスネットワークの検討の基礎となる将来交通需要(バス利用者需要)は、「ビンズオン省交通マスタープラン」で得られている既存データだけでなく、「主要都市鉄道情報収集・確認調査」(JICA)など現在実施中の調査データ等の活用が前提となることから、複数のデータソースをどのように適用するかなどの予測方法を明らかにしたうえで、必要となる補足調査の内容をプロポーザル上にて提案すること。

また、公共交通促進はハノイ市やホーチミン市などベトナム国の主要都市における共通のテーマであり、それらの都市を中心として様々な取り組みが行われている。それらの取組みをレビューしたうえで、本業務対象地域において導入が可能な法制度、交通系 IC カードやその運営・維持管理を提案すること。特に、交通系 IC カードの導入に際しては、既往の「ハノイ公共交通改善プロジェクト」(JICA、実施中)などを参考にしつつ、ビンズオン省内のバスネットワークのみならずホーチミン市都市鉄道1号線などホーチミン市側システムとの共通利用化を睨んだ提案を行う。さらに、ビンズオン省では路線バスに対する補助金制度が廃止されている現状にも鑑み、補助金と料金制度、定期券や割引チケットなど利用者サービスの向上の考え方も整理すること。

(8) 本邦研修

C/P に対する技術指導は、基本的に現地で実施するが、本邦研修を補完的に行うことも予定している。コンサルタントは、C/P 機関及び JICA と協議のうえ、本邦研修計画(案)を提案し、JICA の承認を得て実施する。

また、上記研修の実施にあたり、JICA と協議のうえ、候補者の人選及び研修内容について C/P 機関に助言し調整する等の支援を行う。また、受入れに係る要望調査票及びアプリケーションフォームの作成に協力する。

本邦研修の規模は5名*2週間程度、回数は本契約期間中に2回を想定している。コンサルタントは、本邦研修のテーマについて初期案としてプロポーザル上にて提案し、それらの研修実施に必要な経費を見積もる。なお、当該業務にかかる経費に関しては「コンサルタント等契約における研修実施ガイドライン(2014年4月)」を参照のこと。

(9) パイロットプロジェクトに係る機材

本業務では、パイロットプロジェクトに使用する機材として以下を想定しているが、これらの機材は IC カードやロケーションシステムなどに関して専門的知見を有するコンサルタントでなければその仕様書の作成が難しく、かつ 2015 年 9 月を想定しているフィーダー路線の運行開始に間に合わせる必要があるため、本コンサルタントが指名競争入札方式にて調達することとする。

コンサルタントは必要機材の過不足について数量や適正価格を含めて検討し、プロポーザルで提案すること。ただし、本業務のパイロットプロジェクトにおいて調達する機材は、本業務の目的達成のために C/P 機関(ビズオン省交通局)に供与するものであり、バス会社に供与するものではないことに留意が必要である。よって、バス会社の業務改善に直接裨益するような時刻表作成支援ソフト、バス運行や乗務員の管理システム、アルコール検知器などの購入は認められない。なお、著しく小型のもの、壊れやすいものを除いて、全ての供与機材には、ODAを通じた支援であることを広く周知するため、JICA マーク及び日章旗マークの表示・貼付を行う。

表 想定機材リストの一覧

No.	機材名	数量	備 考
1	IC カードシステム	一式	【目的】 フィーダー路線及びシャトルサービスとフィーダー路線の一体的なサービスの提供に係る IC カード発行及び周辺機器の導入 【内訳】 IC カード(Type-C) (5,000 枚)、サーバー(3 台)、車載読取機(10 台)、GPS ユニット(6 台)、カード発行・更新システム(2 カ所)(※カード発行システムの開発費も含む) 等
2	デジタルサイネージ	3セット	【目的】 ターミナルステーション(3 か所)における情報提供(行先、運賃マネジメント、ルート、時刻表、バス位置情報、沿線情報、行政案内、モビリティ・マネジメントなど)に係るプロパガンダ) 【内訳】 デジタルサイネージサーバー(1 台)、デジタルディスプレイ(42-55 型)(3 台)、ソフトウェア(1 式) 等

(10) 日越両国における広報活動

業務の実施にあたっては、本協力の意義、活動内容とその成果をベトナム・日本両国の国民各層に正しく理解してもらえよう、ウェブサイトの活用も含め効果的・効率的な広報に努める。

6. 業務の内容

(1) ワークプラン(案)の作成

日本国内で入手可能な資料・情報を整理し、業務実施に関する基本方針、方法、項目と内容、実施体制、工程を検討する。それらを踏まえ、業務計画書及びワークプラン(案)を作成し、その内容に関し JICA の承認を得る。

(2) 指標・目標値(案)の検討

本業務のモニタリングに必要とされる成果指標・目標値の設定に向けて、具体的な成果指標・目標値(案)及びその測定手法を予備的に検討する。また、ベースラインとなるデータの収集方法を検討する。

(3) Monitoring Sheet "Ver.1" の作成

本プロジェクトは、詳細計画策定調査時に Monitoring Sheet I & II "Ver.0"を作成していないため、コンサルタントは R/D 署名時に確定した PDM、PO を参考にして Monitoring Sheet I & II "Ver.1"(案)を作成し、現地派遣前に JICA の承認を得る。その後、C/P と協議を行い、R/D 署名時に合意した PDM、PO からの変更点の有無を確認し、第 1 回合同調整委員会(JCC)(開始後 1 か月を目途)を経て Monitoring Sheet I & II "Ver.1"として合意する。

(4) ワークプラン(案)の説明・協議

ベトナム国側関係機関に対しワークプラン(案)を説明・協議し、プロジェクト全体像を共有する。

(5) 関連資料の収集とレビュー、問題点と課題の把握

詳細計画策定調査報告書の内容を踏まえ、ビンズオン省の交通分野関連資料・情報について、以下の内容を含め、C/Pと共同で追加の情報収集・現状把握を行う。

ア 社会経済状況

イ 交通計画

ウ 関連計画(都市計画、土地利用計画、民間による投資計画等)

エ 都市交通分野に関連する法制度

オ 主要な交通ネットワークの状況

カ 財源・予算計画

キ 交通データの収集・保有・活用状況

ク 貧困データ、ジェンダー関連データ等の既存資料の収集・整理

なお、本業務と並行して JICA の各調査が実施中であり、多くの情報が共有可能である。JICA 及び各関係機関との合意を前提に、それらの既に収集されているデータや情報を活用して効率的な業務の進捗を進めることとする。

(6) 技術移転対象機関・職員の能力に係るベースライン調査の実施

各活動について、ベースライン調査を行い、本業務で支援予定である技術移転対象者の範囲を確認する。C/Pと共同で、技術移転対象者の能力を測定するための手法について検討し、ベースラインとなる能力評価を行う。また、併せて能力向上に係るベトナム側の要望について把握する。ベースライン調査の実施項目については、プロポーザルで提案する。

(7) 人材育成方針の検討、研修計画の作成

人材育成に関する基本方針、方法、項目と内容、実施体制、工程を C/P と共同で検討する。またそれらについて、研修計画として取りまとめ、C/P と共有する。

(8) 指標・目標値の設定

本業務のモニタリングに必要な指標・目標値を具体化し、C/P と協議・共有する。

(9) 交通実態調査の実施

既往調査の下記のデータが利用できる。

表 実施された或いは実施中の当該地域関連交通調査

業務名	関連調査	対象地域	利用可能データ
ホーチミン市都市交通計画調査 (HOUTRANS) JICA, 2002-2004	パーソントリップ調査 コードンライン調査	ホーチミン市全域と周辺省の隣接地区(トゥーヤモット市、ビンズオン新都市を含むビンズオン省南部地域を含む)	現況 OD 表(2002) 2020 年 OD 表
ビンズオン省交通マスタープラン Binh Duong 省, 2013		ビンズオン省全域	道路交通のみを対象とした OD・配分結果
主要都市鉄道情報収集・確認調査 JICA, 2013-実施中	パーソントリップ調査 コードンライン調査	ホーチミン市と周辺省の隣接地区(トゥーヤモット市、ビンズオン新都市を含むビンズオン省南部地域を含む)	現況 OD 表 PT 調査データ(3区合計約 1,900 世帯) 現状バス交通に対する評価 交通政策に対する意見
ビンズオン省における TOD による都市開発事業並びに BRT 事	交通量調査	ビンズオン省南部地域主要幹線道路 6 地点	車種別道路交通量 車種別 Occupancy

業準備調査(PPP-F/S) JICA, 2014-実施中	路側 OD 調査		車種別 OD サンプル率 6-8%(国道 13号線は 2-3%)
	(バスターミナル調査:小規模)	ビンズオン省、ホーチミン北部ターミナル 4 か所(Thu Dau Mot, Mien Dong, Thu Duc (Long Binh/ Suoi Tien Park))	サンプル数:100 ビンズオン省とホーチミン市間のバス利用者を対象としたアクセス/イグレストリップ情報、運賃支払い意志額など

本業務では、これらの調査で収集されたデータを有効に活用し、本業務の検討に際して不足するデータについてのみ実態調査を実施する。コンサルタントは、既存データを用いた交通需要予測の方法を検討したうえで、追加的に必要となる交通調査をプロポーザル上にて提案する。なお、現時点で想定される追加調査としては、下記のとおりである。

表 追加交通実態調査

調査対象	調査項目	規模	目的	
バス利用者実態調査	トリップ情報(バス停までのアクセス、乗換状況等)	1500 サンプル程度(抽出率 3%程度)	<ul style="list-style-type: none"> ・収集データと既存調査データをもとに公共交通 OD 交通需要を推計する ・バス運行計画の基礎データ 	
	現況バスサービスに対する評価			<ul style="list-style-type: none"> ・バスサービス改善策の検討
	バス交通に対する要望			
交通量カウント調査	車種別交通量カウント 乗車人員調査	5 カ所程度(市区境界)	<ul style="list-style-type: none"> ・対象地域内交通の補正 	
駐車実態調査	路側・路外駐車施設調査 駐車場利用状況 違法駐車の実態	トーヤモット市中心市街地	<ul style="list-style-type: none"> ・駐車政策の検討 ・パークアンドライド施策の検討 	

(10) 都市計画・都市交通マスタープランのレビュー

2013 年に策定の「ビンズオン省交通マスタープラン」で提案されているプロジェクトや政策をレビューするとともに、その進捗状況を確認する。公共交通についても、鉄道の整備や新たなバス路線の提案が行われているほか、新たな財源についての提言も行われており、これらを前提としながらも、都市交通(特に、公共交通)に係る問題点や課題を抽出し、C/P との認識の共有を図る。

(11) 公共交通優先政策・交通需要抑制政策に関する課題の特定

都市交通に係る問題点や課題から、公共交通に関わるものを特定し、公共交通へのモーダルシフトを促進するために必要となる政策を明確にした上で、政策の実現に向けた具体的な課題について、C/P とその問題意識の共有を図る。特に、オートバイからのモーダルシフトをどのように進めるのかは、市民レベルまで巻き込んだ議論をすること。

公共交通の利用促進には、公共交通のサービスレベル向上とともに自家用車やオートバイなどの私的交通モードの利用抑制する交通需要抑制政策の導入も必要とされる。この抑制政策は、私的交通モード利用者に不便を強いる場合もあり社会的倫理観の醸成が不可欠と言われており、交通管理者に対する知識の向上と一般市民への啓蒙啓発が求められる。本活動では、これらの政策についてよりわかり易い説明と議論を通じて、導入の可能性、導入の方法などを検討する。そして、これらの結果をパイロットプロジェクトにて検証するものとする。

(12) 将来の交通需要に基づいたバスネットワークの検討

既存の交通データ、本業務で実施される追加調査のデータを利用して、対象地域(トーヤモット市、ビンズオン新都市を含むビンズオン省南部地域)の将来の交通需要を予測する。そして、その予測データと対象地域の都市開発状況、開発計画等を勘案しながら将来の路線バスネットワークを策定する。なお、交通需要予測や路線バスネットワークの検討手法については、公共交通管理運営センターの職員等を対象とした技術移転を図る。

(13) バス運行計画と運賃制度の検討

現在の路線バスの営業は公共交通管理運営センターが設定した条件に基づいて各バス事業者が運行しており、それは一日の需要の変化に必ずしも対応したものとはなっていないと思料される。また、運賃制度についても、同センターの規定に基づいており、補助金も数年前から打ち切られている状況にある。このような状況が、人々のバス離れ、オートバイの利用を助長していることと考えられており、公共交通を中心とした社会を構築していくためには、バスサービスの向上、運行事業者の健全な経営環境を整備することが重要となっている。本業務では、バス利用者の特性やバス事業者の実態を踏まえた上での、効率的な運行計画、運賃制度について検討し、提言する。運賃制度については、公共交通管理運営センターや交通局だけでなく、財務局も許認可機関として重要な位置にあることから、これらの関係機関を巻き込んだ検討と議論が求められる。

(14) 商業地区及び新都市における駐車政策の評価

私的交通モードから路線バスなどの公共交通へのモーダルシフトを促進するための効果的な抑制政策として駐車政策が上げられる。ドアツードアの優位性を持つ私的交通モードの利用を抑制する方法として、駐車に対する課金制度が有効であることは、海外の他都市でも実証されている政策であるが、この政策がビンズオン省においてどこまで有効なのかについては、明らかにされていない。本業務では、交通の主たる目的地となっている中心市街地や新都市における駐車実態とその駐車政策をレビューし、モーダルシフトを促進するための有効な駐車政策を検討する。その上で、トゥーヤモット市と新都市を結ぶコリドーを対象としてパークアンドライド施策の妥当性や効果を分析する。

(15) バス交通改善計画の策定

上記の検討結果に基づき、対象地域(トゥーヤモット市、ビンズオン新都市を含むビンズオン省南部地域)を対象としたバス交通改善計画を策定する。改善計画は、少なくとも以下の項目を含むものとする。

- ア 既存路線バスの現状
- イ 対象地域における交通流動の把握
- ウ 将来の路線バスネットワーク
- エ 営業許認可と運賃制度
- オ バス事業の採算性と補助金、運行管理体制
- カ ワンマン化、ICカードの導入、バス共通チケット等運行の合理化、近代化
- キ 公共交通促進のための新たな財源

また、これらの改善計画の有効性を立証するために、パイロットプロジェクトとして実施する活動内容を明らかにし、関係機関との合意形成を図る。

(16) バスサービスレベル向上に向けた対応方針の検討

バスサービスレベルの現状を把握した上で、対象地域(トゥーヤモット市、ビンズオン新都市を含むビンズオン省南部地域)における路線バスのサービスレベルの向上に向けた具体的な対応を検討する。特に、パイロットプロジェクトの対象となるサービス(定時運行、ICカード、乗務員の接客態度等)について、具体的な改善方針やその実施計画をC/Pと共同で検討する。

(17) パイロットプロジェクト路線におけるバスの定時運行対策

バス運行の信頼性向上施策の一つとして時刻表による定時運行の導入に係る社会実験を実施する。時刻表の作成方法、運行管理手法などについて、公共管理センター職員を対象として技術移転を図る。パイロットプロジェクトの対象は、フィーダー路線及びシャトルサービスとフィーダー路線の一体的なサービスに係るものとする。社会実験の評価をもとに、対象地域(トゥーヤモット市、ビンズオン新都市を含むビンズオン省南部地域)にある路線バスへの展開を支援する。

(18)パイロットプロジェクト路線におけるICカードシステムの導入の運営管理体制の設立

フィーダー路線及びシャトルサービスとフィーダー路線の一体的なサービスに係るものを対象としてICカード導入に向けた社会実験を実施する。交通系ICカードについては、「ハノイ市公共交通改善プロジェクト」(JICA、実施中)で取り組まれているほか、MOTなどで技術基準についての検討が実施されているので、ベトナム国での動きを把握したうえで、当社会実験の内容、適用すべき技術基準等を決定する。また、ICカードのタイプは日本規格のType-Cとし、今後導入が予定されているホーチミン市都市鉄道1号線との共通利用が可能な技術規格とする。

(19)バス運転手・乗務員の接客態度のモニタリング制度の導入

バス運転手・乗務員の接客態度の改善は一義的にはバス会社が指導を行う内容であるが、対象地域においては乗務員の接客態度や安全運転意識の欠如に対する不満が多く聞かれることから、バスサービスレベル向上施策の一環として、接客ガイドラインやそのモニタリング制度の導入について公共交通管理運営センターと共同で実施する。

(20)パイロットプロジェクト路線における交通安全対策の実施

対象地域(トゥーヤモット市、ビンズオン新都市を含むビンズオン省南部地域)においては、移動手段はオートバイ等の私的交通に大きく依存していることによる交通事故や、上記(18)に記載のような乗務員の安全運転意識の欠如が課題となっているため、トゥーヤモット市～ビンズオン新都市間のシャトルサービス及び新都市内のフィーダー路線を中心として、交通安全対策の社会実験を実施する。

パイロットプロジェクトの実施に必要なバス停やゼブラゾーンの整備、交差点の改良など土木工事はカウンターパートファンドによって行われることとなっているため、必要なC/Pへの支援を行うとともに、C/P側手続きが時間的に間に合わない場合は代替案を速やかに検討し、JICA及びC/P機関と調整することとする。また、安全に対する市民及び運転手に対する啓発活動を行う。

(21)モビリティ・マネジメントの導入に係る検討

モビリティ・マネジメントは、人々の意識改革に基づく行動変容を促す手法であり、ベトナム国においてはまだ一般的な手法となっていない。一部、ハノイ市やホーチミン市において交通需要抑制政策の一つとして議論されており、「ハノイ公共交通改善プロジェクト」(JICA、実施中)においても取り組まれている活動でもある。ビンズオン省においては、本業務が初めての取組みとなることから、モビリティ・マネジメントの基本的な考え方から丁寧な説明が求められる。現時点では、通勤手当の導入やバス利用デーなど企業を対象とした活動と特定の地区(コミュニティ)を対象としたパークアンドライドに係る活動を予定している。

(22)広報物等作成

パイロットプロジェクトやモビリティ・マネジメントの実施に必要な、各種案内やバスマップの作成、各種宣伝・プロパガンダ等広報物の作成を行う。コンサルタントは広報物等について数量や適正価格を含めて検討し、プロポーザルで提案することとするが、総額は500万円程度を上限目安とすること。

(23)コミュニケーション能力の改善

モビリティ・マネジメント活動はコミュニケーションを通じて人々の行動変容を促すものであることから、担当機関の職員は専門的な知識だけでなく、コミュニケーション技能の習得が求められる。本活動では、C/P或いは本活動の中心となる機関の職員を対象として、モビリティ・マネジメント活動の手段である、住民(居住世帯)対象、学校教育、職場、利用促進、ポスターやニューズレターなどの目的や方法、その効果について学び、MMのスキルアップなど、コミュニケーション能力の改善に関する研修を行う。なお、研修の実施にあたっては、現地再委託を認める。

(24) 公共交通利用促進に係るモビリティ・マネジメントの実施

協力企業・機関を対象として通勤手当の導入とバス利用データなど公共交通の利用促進する活動を展開する。活動の実施にあたり、活動内容、協力企業・組織の選定、活動体制、スケジュールなどを C/P と共同で作成し、関係機関の承認を得て実施する。実施中においても、定期的にモニタリングを行い、必要な助言を与える。活動の終了時には評価調査を実施して、問題点や課題の抽出とともに、今後の展開に向けての提言を明らかにする。

(25) パークアンドライド施策促進のためのモビリティ・マネジメント

トウヤマモット市～ビンズオン新都市間のシャトルサービスを中心として、パークアンドライド施策についての社会実験を実施する。本社会実験の実施においては、駐車場が確保されることが前提条件となることから、出来る限り早い段階で候補地の絞り込みを行い、関係機関との合意形成を図ることが必要である。また、その駐車場整備などの土木工事はカウンターパートファンドによって行われることとなっているため、必要な C/P への支援を行うとともに、C/P 側手続きが時間的に間に合わない場合は代替案を速やかに検討し、JICA 及び C/P 機関と調整することとする。

また、バス利用者の駐車料金に対するインセンティブについては、割引分の費用を誰が負担するかなどのいくつかの課題が想定されるところ、前広に課題を抽出し、C/P と協働で対応方針を検討し、関係機関との合意形成を図るなどの対応が肝要である。

(26) 定期的モニタリングと成果の確認

本業務では R/D の活動計画に記載の通り、JCC を約半年に 1 回開催することを想定している。JCC を活用し、プロジェクト進捗状況と課題、JCC 開催時点までに得られた成果について関係機関で広く共有し、必要に応じて課題への対応策を検討する。特に、パイロットプロジェクトやモビリティ・マネジメントの活動内容や C/P の役割、調達機材の確認、カウンターパートファンドの利用などについては、より慎重かつ適切な対応が求められる。

成果の確認に際しては、設定した指標・目標値を提示し明示化するよう努めるものとする。JCC における検討の結果、ワークプランの改訂が必要とされた場合は改訂を行う。また、研修(或いは活動)の都度、その内容及び効果について適宜評価を行い、C/P の能力モニタリングを図る。

(27) Monitoring Sheet Summary I & II の作成・更新

プロジェクトの進捗や成果、懸案事項やその要因・対策、また外部条件の分析・整理及び関係者への共有のため、第 1 回 JCC 時に合意した Monitoring Sheet I & II “Ver. 1”を基に、C/P と協議しつつ、JCC のタイミング(約6ヶ月毎)を目安に、Monitoring Sheet Summary I & II を作成・更新し、JICA に提出する。同 Monitoring Sheet Summary I & II は、JCC 等の先方実施機関との定期的協議に活用する基本文書とする。

(28) プロジェクト業務完了報告書の作成

プロジェクトの活動を総括し、プロジェクト業務完了報告書を作成する。

7. 成果品等

(1) 報告書等

本業務において作成・提出する報告書は以下のとおり。なお、本契約における成果品は、プロジェクト業務完了報告書とし、(2)の技術協力成果品を添付するものとする。

レポート名	提出時期	部数
業務計画書 (共通仕様書の規定に基づく)	契約締結後 10 日以内	和文:3 部
Monitoring Sheet I & II “Ver. 1” (フォーマットに基づく)	業務開始から約 1 ヶ月以内 (第 1 回 JCC)	英文:10 部 CD-ROM3 枚
ワークプラン	業務開始から約 3 ヶ月以内	和文要約版:3 部

		英文:8部 内訳 JICA 3部 越側 5部 越文:10部 内訳 JICA 3部 越側 5部 CD-R:7枚 内訳 JICA 3枚 越側 4枚
Monitoring Sheet Summary, I & II (フォーマットに基づく)	業務開始から約6か月毎 (第2回JCC~第6回JCC)	英文 10部 CD-ROM3枚
プロジェクト業務完了報告書	契約終了時	和文:3部 英文:8部 内訳 JICA 3部 越側 5部 越文:10部 内訳 JICA 3部 越側 5部 CD-R:7枚 内訳 JICA 3枚 越側 4枚

プロジェクト業務完了報告書については製本することとし、その他の報告書等は簡易製本とする。報告書等の印刷、電子化(CD-R または DVD)の仕様については、「コンサルタント等契約における報告書の印刷・電子媒体に関するガイドライン」を参照する。

報告書全体を通じて、固有名詞、用語、単位、記号等の統一性と整合性を確保すること。また、英文報告書の作成にあたっては、その表現振りに十分注意を払い、英文については国際的に通用するものとなるように留意するとともに、必ず当該分野の経験・知識とともに豊富なネイティブスピーカーの校閲を受けること。

各報告書の記載項目(案)は以下のとおりとする。最終的な記載項目の確定に当たっては、JICA とコンサルタントで協議、確認する。

ア. ワークプラン記載項目(案)

- (a) プロジェクトの概要(背景、経緯、目的)
- (b) プロジェクト実施の基本方針
- (c) プロジェクト実施の具体的方法
- (d) プロジェクト実施体制(JCC の体制を含む)
- (e) PDM(指標の見直し及びベースライン設定)
- (f) 業務フローチャート
- (g) 要員計画
- (h) 先方実施機関便宜供与負担事項
- (i) その他必要事項

イ. プロジェクト業務完了報告書記載項目(案)

- (a) プロジェクトの概要(背景、経緯、目的)
- (b) 活動内容(PDM、PO に基づいた活動のフローに沿って記述)
- (c) プロジェクト実施運営上の課題・工夫・教訓(業務実施方法、運営体制等)
- (d) プロジェクト目標の達成度
- (e) 上位目標の達成に向けての提言

添付資料(和文に添付する資料は英文でも構わない)

- ① PDM(最新版、変遷経緯)
- ② 業務フローチャート
- ③ 詳細活動計画(WBS 等を活用)
- ④ 専門家派遣実績(要員計画)(最新版)
- ⑤ 研修員受入れ実績
- ⑥ 供与機材・携行機材実績(引渡しリストを含む)
- ⑦ JCC 議事録等
- ⑧ Monitoring Sheet Summary, I & II

⑨ その他活動実績

(2) 技術協力成果品

コンサルタントが直接作成する以下の資料を提出する。なお、提出にあたっては、プロジェクト業務完了報告書に添付して提出することとする。

ア. バス交通改善計画

イ. バス接客ガイドライン

ウ. モビリティ・マネジメント研修用教材

現地再委託による実施する交通調査等の 2 次データへの加工を完了後速やかに CD-R もしくは DVD-R にて JICA に提出する。

(3) コンサルタント業務月報

コンサルタントは、国内・海外における業務従事機関中の業務に関し、以下の内容を含む月次の業務報告を作成し、コンサルタント業務従事者月報に添付して JICA に提出する。なお、先方と文書にて合意したものについても、適宜添付の上、JICA に報告するものとする。

ア. 今月の進捗、来月の計画、当面の課題

イ. 活動に関する写真

ウ. 業務フローチャート等

第3 業務実施上の条件

1. 業務工程計画

本業務は、2015 年 3 月下旬より業務を開始し、2018 年 2 月中旬の終了を想定している。業務開始から約6か月毎に Monitoring Sheet Summary、I & II を作成・提出し、プロジェクト業務完了報告書を 2018 年 1 月下旬までに作成・提出する。

2. 業務量の目途と業務従事者の構成(案)

(1) 業務量の目途

約 50M/M

(2) 業務従事者の構成(案)

本業務には、以下に示す分野の配置を想定するが、コンサルタントは、業務内容を考慮の上、適切な配置をプロポーザルにて提案することとする。

- 1) 総括/公共交通政策(2号)
- 2) 都市交通計画(4号)
- 3) 交通管理/交通需要管理計画/交通安全
- 4) バス運行計画
- 5) バス運行管理
- 6) バス交通関連施設計画
- 7) モビリティ・マネジメント(3号)
- 8) パイロット事業活動支援/業務調整

3. 対象国実施機関の便宜供与

ベトナム側実施機関との間で合意された R/D を参照のこと。

4. 配布資料/参考情報

(1) 配布資料

ア. 詳細計画策定調査報告書(案)

イ. Record of Discussion (R/D)

ウ. ビンズオン省交通マスタープラン

(2) 貸与資料

以下の貸与資料については、社会基盤・平和構築部運輸交通・情報通信グループ第二チーム(電話:03-5226-8141)までお問い合わせください。

ア. 「主要都市鉄道情報収集・確認調査」交通量調査概要(2014年)

イ. 「ビンズオン省における TOD による都市開発事業並びに BRT 事業準備調査(PPP F/S)」交通量調査概要(2014年)

(3) 参考情報

本業務に関連する過去の JICA の協力については、JICA 図書館で公開しており閲覧が可能である。

<https://libportal.jica.go.jp/fmi/xsl/linrary/public/index.html>

ア. 「ホーチミン都市交通計画調査(HOUTRANS)」(2002年～2004年)

イ. 「ハノイ公共交通改善プロジェクト」(2011年～2014年)

5. 資機材の輸出管理

本業務の実施のために現地活動に際して本邦から携行するコンサルタント所有の資機材のうち、コンサルタントが本邦に持ち帰らないものであって、かつ輸出許可の取得を有るものについては、コンサルタントが必要な手続きを行うものとする。

6. 安全管理

業務実施に際しては、JICA ベトナム事務所並びに在ベトナム日本大使館と連絡を密に行うこと。

7. 見積条件

(1) 供与機材

本業務で調達する供与機材については、現段階で下記を想定しているが、プロジェクト活動開始後に、「5. 実施方針及び留意事項 (9)」に記載内容に留意しつつベトナム側との協議を踏まえ、JICA と協議し、調達を検討する。コンサルタントは必要機材の過不足について数量や適正価格を含めて検討し、プロポーザルで提案することとするが、総額は 3,500 万円程度を想定しており、これら調達についてはコンサルタントが実施することとして計画を策定すること。なお、実際の機材調達業務において、JICAによる調達が適切と考えられる場合は、その内容について契約交渉にて確認することとする。

なお、コンサルタントが JICA の関連規制を遵守して本邦で調達する機材のうち、輸出許可の取得をようするものについては、コンサルタントが必要な手続きを行うものとする。なお、本契約で調達した資機材は、到着後、カウンターパート機関に引き渡すものとする。引き渡しの際にはカウンターパート機関から受領書を取り付け、JICA に提出すること。

表 想定機材リストの一覧

No.	機材名	数量	備 考
1	IC カードシステム	一式	【目的】 フィーダー路線及びシャトルサービスとフィーダー路線の一体的なサービスの提供に係る IC カード発行及び周辺機器の導入 【内訳】 IC カード(Type-C) (5,000 枚)、サーバー(3 台)、車載読取機(10 台)、GPS ユニット(6 台)、カード発行・更新システム(2 カ所)(※カード発行システムの開発費も含む) 等
2	デジタルサイネージ	3セット	【目的】 ターミナルステーション(3 か所)における情報提供(行先、運賃、ルート、時

			刻表、バス位置情報、沿線情報、行政案内、モビリティ・マネジメントなどに 係るプロパガンダ) 【内訳】 デジタルサイネージサーバー(1台)、デジタルディスプレイ(42-55型)(3 台)、ソフトウェア(1式)等
--	--	--	--

(2) 本邦研修

本業務で予定する C/P の本邦研修については、現段階では「5. 実施方針及び留意事項 (8)」を想定しているが、プロジェクト活動開始後に、ベトナム国側との協議を踏まえ、JICA と協議し、研修内容を検討する。研修の規模は 5 名×2 週間程度、回数は本契約中に 2 回を想定している。コンサルタントは、本邦研修のテーマについて初期案としてプロポーザルにて提案し、それらの研修実施に必要なとなる経費を見積ることとする。な

(3) 航空券の選定

航空券については、本業務の適正かつ経済的に実施するために、予約の変更等を含む緊急時の対応が可能な本邦発券のものを原則とする。ただし、同航空券の発券地については、在外に居住するコンサルタント団員に限り、本邦以外での発券を認める。また、経済性の面から適宜、ベトナム国での発券についても検討することを認める。

8. 現地再委託

現地再委託を想定している以下の項目については、当該業務について経験・知見を豊富に有する機関・コンサルタント・NGO 等に再委託して実施することを認める。

(1) 交通実態調査

基本的に既存データ或は現在実施中のプロジェクトで得られている交通データを利用するが、対象地域(トーヤモット市、ビンズオン新都市を含むビンズオン省南部地域)の交通需要を把握するために、①バス利用実態調査、②交通量カウント調査、を実施する。併せて、トーヤモット市中心市街地と新都市における駐車政策やパークアンドライド施策導入検討のための③駐車実態調査を実施する。想定している規模は下記の通りである。

調査対象	調査項目	規模	目的
バス利用者実態調査	トリップ情報(バス停までのアクセス、乗換状況等)	1500 サンプル程度(抽出率 3%程度)	<ul style="list-style-type: none"> ・収集データと既存調査データをもとに公共交通 OD 交通需要を推計する ・バス運行計画の基礎データ ・バスサービス改善策の検討
	現況バスサービスに対する評価		
	バス交通に対する要望		
交通量カウント調査	車種別交通量カウント 乗車人員調査	5 カ所程度(市区境界)	・対象地域内交通の補正
駐車実態調査	路側・路外駐車施設調査 駐車場利用状況 違法駐車の実態	トーヤモット市中心市街地	<ul style="list-style-type: none"> ・駐車政策の検討 ・パークアンドライド施策の検討

(2) モビリティ・マネジメント(コミュニケーション)技能研修

モビリティ・マネジメント施策の基本となる説得型のコミュニケーション技能を習得するための研修を行う。本研修は、コミュニケーション技能指導免許等を持つ専門的な機関(NGO を含む)に委託して実施する。

現地再委託にあつては、「コンサルタント等契約における現地再委託契約手続きガイドライン」に則り選定及び契約を行うこととし、委託業者の業務遂行に関しては、現地において適切な監督、指示を行うこと。

プロポーザルでは、可能な範囲で、現地再委託対象業務の実施方法と契約手続き（見積書による価格比較、入札等）。価格競争に参加を想定している現地業者の候補名並びに現地再委託業務の監督・成果品の検査方法等、より具体的な提案を行うこととする。

9. その他留意事項

(1) 複数年度契約

本業務においては、年度を跨ぐ契約（複数年度契約）を締結することとし、年度を跨ぐ現地作業及び国内作業を継続して実施することができる。経費の支出についても年度末に切れ目なく行えることとし、関係年度ごとの精算は必要ない。

(2) 部分払

本業務においては、契約期間が3年の長期に及ぶため、プロジェクト業務進捗報告書1、プロジェクト業務進捗報告書2、プロジェクト業務進捗報告書3、プロジェクト業務進捗報告書4を中間成果品として、部分払いを認めることとする。

