

業務指示書

タンザニア国ダルエスサラーム都市交通マスタープラン改訂プロジェクト

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：2016年8月25日 12時 まで

問合せ先：調達部 契約第一課 實川 真理子 Jitsukawa.Mariko@jica.go.jp

質問に対する回答：2016年8月31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 競争上の条件

1 競争参加資格要件

(1) 以下のいずれかに該当する者は、JICA契約事務取扱細則(平成15年細則(調)第8号)第4条に基づき、競争参加資格を認めません。また、共同企業体の構成員や入札の代理人となること、契約の下請負人(補強を含む。)となることも認めません。プロポーザル提出時に何らかの文書の提出を求めるものではありませんが、必要に応じ、契約交渉の際に確認させていただきます。

1) 破産手続き開始の決定を受けて復権を得ない者

具体的には、会社更正法(平成14年法律第154号)又は民事再生法(平成11年法律第225号)の適用の申し立てを行い、更生計画又は再生計画が発効していない法人をいいます。

2) 「独立行政法人国際協力機構反社会的勢力への対応に関する規程」(平成24年規程(総)第25号)第2条第1項の各号に掲げる者

具体的には、反社会的勢力、暴力団、暴力団員、暴力団員等、暴力団準構成員、暴力団関係企業、総会屋等、社会運動等標ぼうゴロ、特殊知能暴力集団等を指します。

3) 「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)に基づく契約競争参加資格停止措置を受けている者

具体的には、以下のとおり取り扱います。

- ① 競争開始日(プロポーザル等の提出締切日)に措置期間中である場合、競争への参加を認めない。
- ② 競争開始日(プロポーザル等の提出締切日)の翌日以降から、契約相手確定日(契約交渉順位決定日)までに措置が開始される場合、競争から排除する。
- ③ 契約相手確定日(契約交渉順位決定日)の翌日以降に措置が開始される場合、競争から排除しない。
- ④ 競争開始日(プロポーザル等の提出締切日)以前に措置が終了している場合、競争への参加を認める。

(2) JICA契約事務取扱細則第5条に基づき、以下の資格要件を追加して定めます。共同企業体の構成員についても、以下の資格要件を求めます。

1) 全省庁統一資格

平成28・29・30年度全省庁統一資格を有すること。同資格を有していない場合は機構の「簡易審査」を受けていること。

競争参加者（共同企業体を結成する場合は構成員を含む。）は、プロポーザルの提出に先立ち、当機構ホームページ「調達情報」>「競争参加資格」

(<http://www.jica.go.jp/announce/screening/index.html>) を参照して、資格確認の手続きを行い、「整理番号の通知」を受けてください。既に整理番号を受けている競争参加者は、資格確認の手続きの必要はありません。

通知を受けた整理番号は、プロポーザルに記載してください。

2) 日本登記法人

取引の安全性を確保するため、競争参加資格要件として、日本国における登記法人であることを求めています。しかしながら、独立行政法人国際協力機構法（平成14年法律第136号）第13条第1項第8号及び9号に基づき実施される業務であって、かつ、登記法人であることを求めることにより競争が著しく制限される等の可能性がある場合、これを求めない場合があります。

（各項目の（ ）に○を付したものが、今回の指示内容です。）

日本国で施行されている法令に基づき登記されている法人であること。

（外国法人は登記簿写を提出してください。）

法人格を有すること（日本国で施行されている法令に基づき登記されている法人であることを求めない）。

3) 利益相反の排除

利益相反を排除するため、本件業務のTOR（Terms of Reference）を実質的に作成する業務を先に行った者、各種評価・調査業務を行う場合であって当該業務の対象となる業務を行った者、及びその他先に行われた業務等との関連で利益相反が生じると判断される者については、競争への参加を認めません。また、共同企業体の構成員や入札の代理人となること、契約の下請負人（補強を含む。）となることも認めません。

（各項目の（ ）に○を付したものが、今回の指示内容です。）

以下の者については、競争への参加を認めません。

2 共同企業体の結成の可否

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、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。）

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。

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) 共同企業体の結成にあたっては、結成届をプロポーザルに添付してください。

注3) 共同企業体構成員との再委託契約は認めません。

3 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。

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) 通訳団員については、補強を認めます。

4 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嘱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：都市交通計画に係る各種業務

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、40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／都市交通計画）】

（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：都市交通に係る各種業務
- 2) 対象国又は同類似地域：タンザニア及び全途上国での業務の経験
- 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 都市計画/法制度/土地利用計画】

- 1) 類似業務の経験：都市計画に係る各種業務
- 2) 対象国又は同類似地域：タンザニア 及び全途上国での業務の経験
- 3) 語学力（語学は認定書（写）を添付）：英語
- 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 公共交通計画/公共交通運営管理/NMT計画】

- 1) 類似業務の経験：公共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。）

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：2016年9月9日 12時
- (2) 場所：JICA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) JICA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>)

(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。
交通実態調査の補足調査

- () 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。

- () 本案件については、滞在期間中の不慮の事故等に備え、「救急医療センター(Centre Prive d' Urgence :CPU)」登録料として、同国滞在期間中1人当たり月額35ユーロ相当額を「雑費」として計上することができます。

- (○) 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。

(TZS1 = 0.04919 円 , US\$1 = 105.440 円 , EUR1 = 115.974 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：

(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：JICA本部（麹町）

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) プロジェクタ等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、機材の設置に係る時間は、上記1)の「プレゼンテーション10分」に含まれます。
(以下、各項目の()に○を付したものが、指示内容です。)

() 上記(2)の実施場所以外からの出席を認めません。

() 海外在住・出張等で当日JICAへ来訪できない場合、下記の何れかの方法により上記(2)の実施場所以外からの出席を認めます。実施日時は上記(1)で指定された日時です。

a) テレビ会議システム

ISDN回線を用いてコンサルタント等からJICA-Netに接続します。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、接続にかかる費用は、コンサルタント等の負担とします。プロポーザル提出時に、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、

注) 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。

b) Web会議システム (<http://jica.webex.com>)

インターネット回線を用いてJICAが提供するWeb会議システムに接続します。接続先のURLや接続に係る初期設定については、調達部契約第一課・第二課より連絡します。

注) Skype等のIP通信サービスは利用できません。

c) 電話会議

上記a)、b)とも不可の場合、通常の電話のスピーカオン機能による音声のみのプレゼンテーションを認めます。コンサルタント等からJICAが指定する電話番号に指定した日時に電話をしてください。通話にかかる費用は、コンサルタント等の負担とします。

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/都市交通計画

都市計画/法制度/土地利用計画

公共交通計画/公共交通運営管理/NMT計画

(2) 評価対象とする業務従事者の予定人月数

20.75 M/M

2 評価結果の通知

提出されたプロポーザルはJICAで評価・選考の上、2016年9月28日(水)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JICA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

JICA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JICA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、JICAで役員を経験した者が再就職していること、又はJICA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. JICA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、JICA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JICAとの取引高

ウ. 総売上高又は事業収入に占めるJICA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) JICA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となります。

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JICA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JICA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
タンザニア国ダルエスサラーム都市交通マスタープラン改訂プロジェクト

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	(40.00)	
(1) 業務実施の基本方針の的確性	16.00	
(2) 業務実施の方法の具体性、現実性等	18.00	
(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	(50.00)	
(1) 業務主任者の経験・能力／ 業務管理グループの評価	(26.00)	
	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／都市交通計画	(26.00)	(11.00)
ア) 類似業務の経験	10.00	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	4.00	2.00
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	4.00	2.00
②副業務主任者	(-)	(11.00)
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	-	2.00
ケ) 業務主任者等としての経験	-	2.00
コ) その他学位、資格等	-	2.00
③体制、プレゼンテーション	()	(4.00)
サ) 業務主任者等によるプレゼンテーション		
シ) 業務管理体制	-	4.00
(2) 業務従事者の経験・能力： 都市計画/法制度/土地利用計画	(12.00)	
ア) 類似業務の経験	6.00	
イ) 対象国又は同類似地域での業務経験	1.00	
ウ) 語学力	2.00	
エ) その他学位、資格等	3.00	
(3) 業務従事者の経験・能力： 公共交通計画/公共交通運営管理/NMT計画	(12.00)	
ア) 類似業務の経験	8.00	
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	4.00	
(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 調査の目的・内容に関する事項

1. プロジェクトの背景

ダルエスサラーム市は、タンザニアで最も人口が多い都市であり経済、商業の中心的機能を担っている。機構は2008年に「ダルエスサラーム総合都市交通体系策定調査」を実施し、2030年を目標年次とする都市交通マスタープラン（以下、「前M/P」）を策定した。

前M/Pで提案された事業のうち、タザラ交差点の立体交差化（日本、無償資金協力）、ニューバガモヨ道路の拡幅（日本、無償資金協力）、ネルソンマンデラ道路の拡幅（EU）、BRT（Bus Rapid Transit）フェーズ1の建設（世界銀行（以下、「WB」））、キガンボニー橋の建設（社会保障ファンド資金）等多くの事業がすでに実施されており、前M/Pを活用した社会基盤整備が進んでいる。また、機構は前M/P策定後、「ダルエスサラーム都市交通改善能力向上プロジェクト」（2010年12月～2012年11月）を実施し、現在そのフェーズ2（2014年9月～2017年9月予定）を実施中である。

しかしながら、ダルエスサラーム市の人口の増加は著しく、前M/Pでは2018年に430万人と予測したが、2012年の人口センサスですでに430万人に到達している。当時の予測を大きく上回るペースで人口増加が続いており、2030年には1,000万人に達すると予測されている（UN Department of Economic and Social Affairs, Population Division, World Urbanization Prospects 2014）。また、市内の登録自動車の台数も8万台（2007年）からすでに20万台に達していると推計され、前M/Pの予測車両増加率（8.4%/年）を大きく上回るスピード（14%/年）で増加している。さらに、都市内では高層ビルの建設が続いており、今後市内の交通流動が更に著しく変化する可能性がある。建設・運輸・通信省（当時の運輸省）は、2011年から前M/Pでは計画に含まれていなかった都市鉄道の試験的導入を一部区間で始めており、新たな交通モードを整備する動きもみられる。

これらの変化に加え、ダルエスサラーム市は、ザンビア、ブルンジ、ルワンダ、ウガンダ等内陸国につながる回廊の玄関口となっており、ダルエスサラーム市内の交通問題は、タンザニアのみでなくこれら内陸国の経済状況にも影響を与えることになる。

かかる状況下、タンザニア政府は、我が国政府に対して、変化が著しいダルエスサラームにおける都市交通マスタープランの改訂にかかる支援を要請した。これに対し、機構は、2016年7月に、タンザニア政府との間で技術協力事業合意文書（Record of Discussion、「R/D」）の署名を行い、協力の実施を確認した。

2. プロジェクトの概要

(1) プロジェクトの目的

ダルエスサラーム市において、2040年を目標年次とした都市交通マスタープランの改訂案の策定及びマスタープランの優先プロジェクトにおけるPre-F/Sを実施すること。また、プロジェクト実施を通じた都市交通マスタープラン策定・実施・管理にかかる能力強化を行うことにより、同市の都市交通の改善に寄与すること。

(2) 期待される成果

- 1) 2040年を目標年次としたダルエスサラーム都市交通マスタープランの改訂案の策定及びマスタープランの優先プロジェクトにおけるPre-F/Sの実施
- 2) マスタープランの策定・実施・管理に係る能力強化

(3) 対象地域

ダルエスサラーム市

(人口：430万人(2012年人口センサス)、面積：1393平方キロメートル)

(4) 協力相手先機関

(a) 実施機関 (G/P) :

(a) PO-RALG (President's office, Regional Administration and Local Government、大統領府地方自治庁)

(b) DCC (Dar es Salaam City Council、ダルエスサラーム市役所)

(b) その他関係機関 :

- ① DSM-RAS (Dar es Salaam Regional Administrative Secretariat、ダルエスサラーム州)
- ② Transport, MOWTC (Transport in Ministry of Works, Transport and Communications、建設・運輸省 運輸局)
- ③ Works, MOWTC (Works in Ministry of Works, Transport and Communications、建設・運輸省 建設局)
- ④ MOLHSD (Ministry of Lands, Housing and Human Settlements Development、土地住宅省)
- ⑤ MOHAS (Ministry of Home Affairs and Security、内務・安全省)
- ⑥ MOFP (Ministry of Finance and Planning、財務・計画省)
- ⑦ PO (President's Office、大統領府)
- ⑧ TANROADS (Tanzania National Roads Agency)
- ⑨ DART (Dar es Salaam Rapid Transit)
- ⑩ RFB (Road Fund Board)
- ⑪ SUMATRA (Surface and Marine Transport Regulatory Authority)
- ⑫ RAHCO (Reli Asset Holding Company)
- ⑬ TAZARA (Tanzania and Zambia Railway Authority)
- ⑭ Zonal Traffic Police (Dar es Salaam)
- ⑮ Municipalities (地方自治体、ダルエスサラーム市には Ilala、Kinondoni、Temeke の3自治体が存在) 等

(5) 世界銀行との連携

本プロジェクトはWBとの連携事業である。WBが携帯電話データを用いたOrigin-Destination(以下、「OD」)表を作成し、それを機構に受け渡すこととしている。その後、機構は同データも活用し都市交通マスタープランを作成することが期待されている。

- (6) 本プロジェクトに関連するわが国の主な援助活動
- 1) ダルエスサラーム総合都市交通体系策定調査 (2007年4月～2008年7月)
 - 2) ダルエスサラーム都市交通改善能力向上プロジェクト (2010年12月～2012年11月)
 - 3) ダルエスサラーム都市交通改善能力向上プロジェクト フェーズ2 (2014年9月～2017年9月予定)
 - 4) ニューバガモヨ道路拡幅計画 (供与年度: 2010年～2014年、供与額: 50.95億円)
 - 5) タザラ交差点改善計画 (供与年度: 2013年～2018年予定、供与額: 31.27億円)

3. 業務の範囲

本業務は、2016年7月に機構とタンザニア政府 (PO-RALG) との間で署名されたR/Dに基づき実施されるものであり、「2. (1) プロジェクトの目的」を達成するために「4. 実施方針及び留意事項」を踏まえつつ、「5. 業務の内容」に示す事項の業務を実施し、「6. 成果品等」に示す報告書等を作成するものである。

4. 実施方針及び留意事項

(1) マスタープランの改訂

本プロジェクトは、2008年に作成された前M/Pの改訂を目的としていることから、前M/Pをレビューした上で、以下の3点を重視した業務を行うこと。

1) 前M/P結果の活用

本プロジェクト開始時には、前M/Pの結果及び前M/Pで収集した情報につき、本プロジェクトにて活用可能な部分及び見直しが必要な部分を整理する。そのうえで、本プロジェクトにおいて必要となる業務を実施するものとする。

2) 前M/Pの教訓の活用

ダルエスサラーム市では、前M/Pの予測を大きく上回る人口・交通量増等が発生したことから、前M/Pの目標年次を待たずして改訂への協力に対するニーズが高まった。しかし、本来はC/Pが状況に応じてマスタープランの改訂を含め、管理・活用を行うことが望ましい。

したがって、今後マスタープランを協力相手先機関が独自に管理・活用可能なものとするべく、本プロジェクト開始時に前M/Pの課題・教訓を整理する。

3) 提案内容の根拠の説明

前M/Pにおいて、目標年次である2030年次までの事業計画が作成されているものの、計画通り実施に移されていない事業も多い。したがって、本プロジェクト開始時には前M/P内の提案事業の実現性について、協力相手先機関と協議を重ね、精査するものとする。

また、本プロジェクトにて提案する都市交通マスタープラン改訂案では、マスタープランの計画通りに事業が実施されるべく提案事業の根拠や妥当性を(交通量と需要の関係性や資金の根拠等定量的指標を用いて)協力相手先機関や他ドナーへ説明し、理解を得るべく配慮するものとする。

(2) 対象地域

本プロジェクトの目的は、前 M/P の改訂であることから、対象地域は前 M/P と等しくダルエスサラーム市行政域とする。一方、都市交通マスタープラン改訂にあたっては市外からの通勤・通学をはじめとするトリップにも影響する。前 M/P 策定当時と比較して、現在ではダルエスサラーム市郊外での開発が進展しており、本プロジェクトでは郊外の開発を注視しつつマスタープランを作成する。

特に、4 本の幹線道路沿線及びキガンボニ地域の開発が今後進むことが想定されるが、都市の拡大については C/P と協議の上、確認すること。

(3) 実施体制

本プロジェクトの C/P は PO-RALG 及び DCC であるが、2. (4) 記載の通り関係機関が多岐にわたることから、PO-RALG 及び DCC が協力相手先機関等との連携・調整を円滑に行うことができるように支援すること。また、現在実施中の技術協力プロジェクト「ダルエスサラーム都市交通改善能力向上プロジェクト フェーズ 2」(2014 年 9 月～2017 年 9 月予定) (以下、「技プロ」) において JCC (Joint Coordination Committee) 及び Secretariat が設置されており、本プロジェクトについても R/D (Record of Discussions) にて技プロと同一の JCC (Joint Coordination Committee) 及び Secretariat の枠組みを活用することを合意している。

さらに、本プロジェクトでは、TWG (Technical Working Group、現段階では道路交通・公共交通・交通管理・土地利用の 4 つを想定) の設置を想定している。TWG の構成についてはプロジェクト開始時に C/P とも協議の上決定するものとする。

JCC、Secretariat、TWG の役割はそれぞれ以下の通り。

1) JCC

各レポートの承認や対象地域の変更、協力相手先機関の高度な調整など重要な意思決定を行う。各レポート提出時の開催を想定。

2) Secretariat

各 TWG の意見を取りまとめ、マスタープラン全体に関する事項について検討・協議する。JCC 開催前、及びその他必要に応じての開催を想定。

3) TWG

日常的に技術的な課題を検討・協議する。協力相手先機関の専門スタッフが主要メンバーとなる。

(4) DUTA (Dar es Salaam Urban Transport Authority) の設立に向けた動き

現在タンザニアでは、ダルエスサラーム都市交通の計画策定、実施促進、モニタリングを担う機関となる DUTA の設立が計画されている。本プロジェクト期間中に DUTA が設立された場合、C/P を PO-RALG 及び DCC から DUTA に移行させることを想定している。しかし、DUTA が設立直後から本プロジェクトの C/P としての役割を担うことは難しいと想定されるため、DUTA 設立後、C/P と今後の体制について協議すること。尚、技プロは DUTA 設立支援を活動に含んでおり、DUTA は JCC 及び Secretariat のメンバーを中心に構成されることが予定されている。

(5) 既存データの有効活用・整合性の確保

ダルエスサラーム都市交通改善能力向上プロジェクト（2010年12月～2012年11月）では中心市街地交通改善計画を作成している。また、WB やアフリカ開発銀行（以下、「AfDB」）はダルエスサラーム市内で都市交通関連プロジェクトを計画・実施している。

本プロジェクト実施の際には、これら既存の計画・事業の情報を収集し、本プロジェクトにおける扱い（マスタープランの前提事項とするのか、もしくはマスタープラン作成の際に見直しも含めて検討するのか等）を整理する。

(6) 都市の成長管理

前 M/P では計画的な都市開発を推進する手法として Urban Growth Boundary（市街化地域）や Satellite Center（核都市）等の提案がなされた。しかし、この提案が実施に移されることはなく、その結果、ダルエスサラーム市内外を問わず急速な開発が進み、人口・交通のダルエスサラーム市中心部への一極集中が進んでいる。

また、タンザニア全体でみると、第二の都市ムワンザの人口は約 70 万人（2012 年人口センサス）である。同じく 2012 年の人口センサスではダルエスサラーム市周辺のバガモヨやモロゴロといった都市も人口は 30 万人程度であり、タンザニア全体でダルエスサラームへの一極集中が著しい。

この一極集中はタンザニア、ひいては内陸国の経済成長に負の効果を与える恐れがあり、その人口や交通量に交通施策のみで対処することは難しい。したがって、本プロジェクト実施中には土地住宅省及び交通関係機関に土地利用と交通が一体となった計画の重要性を伝え、広く共通認識が得られるよう配慮する。

(7) 最適な人口予測方法の検討

前 M/P では 2002 年の人口センサスのデータを基に人口予測を行ったが、その結果が実際と大きく異なっていることが問題点として挙げられている。

前 M/P での人口予測手法をレビューし、改善点があればプロポーザルにて提案すること。また、予測との乖離が生じたときに取りうる調整弁的な対応策も併せて検討し、成果報告書に提言として含める。

(8) 東アフリカのゲートウェイとしての物流機能への配慮

ダルエスサラーム市はタンザニア最大の都市であるのみでなく、ザンビア、ブルンジ、ルワンダ、ウガンダ等内陸国の物流・経済の拠点である。また、ダルエスサラーム市北部バガモヨでは大規模な港湾施設建設が計画されている。本プロジェクトにおいては、既存の貨物データのみではなく、バガモヨ港建設の動きも踏まえた貨物流動予測を行うこと。

(9) 公共交通モード

前 M/P では BRT の導入が提案され、現在その整備が進められている。一方、ダルエスサラーム都市圏の人口は 2030 年には 1000 万人を超えることが予測されていることから、公共交通として現在進められている BRT だけでは将来の交通需要への対応は困難であると推測される。そのため、本プロジェクトでは BRT の既往

計画をレビューした上で、MRT (Mass Rapid Transit)、LRT (Light Rail Transit) をはじめとした軌道交通の導入も視野に入れた調査を行うものとする。

また、先方からは水上交通の可能性にも言及するよう強い要望があった。水上交通については、現時点で日常の公共交通としての需要は低いと思われる（WB は水上交通について調査しており、実現可能性が低いとの結果が出ている）が、協力相手先機関からの強い要望があること、及び、その可能性を否定するだけの十分な分析を行えていないことから、本プロジェクトのスコープに含めることとする。

(10) 土地利用と連動した都市交通マスタープランの策定

ダルエスサラーム市では、2012年にWBの支援のもと、都市計画マスタープラン (Dar es Salaam Master Plan、以下「都市 M/P」) のドラフトを作成している。しかし、現況土地利用と実際との乖離が大きい、凡例・記号がタンザニア政府の規定と異なっている等の問題があることから、最終化には至っていない。土地住宅省は都市 M/P の最終化を目指しているが、自己資金での最終化が難しいため WB へ資金協力を要請している。2016年7月末に、都市 M/P 最終化の作業が開始されたとの報告があり、その詳細内容及び進捗は現在確認中である。

したがって本プロジェクトでは、独自に交通ゾーンごとの現況/将来土地利用計画を作成することを想定している。ただし、タンザニアでは、都市 M/P は本プロジェクトにて改訂する都市交通マスタープランよりも上位に位置付けられるため、都市交通マスタープランが都市 M/P と整合性を持たない場合、タンザニア側で都市交通マスタープランの公式の活用が見込めない。したがって、都市 M/P の進捗に注意し、土地住宅省の協力も得ながら本プロジェクトを実施すること。

また、土地住宅省は、都市 M/P 最終化の過程で交通調査の実施や社会経済フレームワークの設定等本プロジェクトと重複する業務を実施予定である。本プロジェクト実施の際には、土地住宅省の都市 M/P の業務内容及び進捗を把握し、重複する業務については本プロジェクトと都市 M/P 間で整合性を保つべく土地住宅省と調整することとする。

尚、本プロジェクト開始時に都市 M/P の最終化の作業が完了していた場合、本プロジェクトでは都市 M/P の土地利用計画を基に、都市 M/P と整合性のあるダルエスサラーム都市交通マスタープランを作成するものとする。

(11) 他ドナーとの連携

WB や AfDB が前 M/P において提案された BRT に関連した支援を行っている等、現在ダルエスサラーム市では都市交通に関連した他ドナーの動きが活発である。そのため本プロジェクトでは、他ドナーと情報を共有しつつ業務を進めることとする。

また、他ドナーのダルエスサラーム都市交通に関連する計画・事業の進捗に留意し、本プロジェクトで改訂する都市交通マスタープランにおいて、その事業を前提として扱うべきか、もしくはその事業の見直しを含めた提案が可能かを検討すること。尚、他ドナーへ情報提供する際は事前に機構タンザニア事務所に相談すること。

(12) WB 作成の OD 表の扱い

本プロジェクトは 2. (5) の通り WB の支援により作成された OD 表データも活用したマスタープランの作成が期待されている。ただし、WB の OD 表は完成予定時期が不明であること、携帯電話を使った OD 表は質が担保されるのか不明であること等不確定要素があることから、本プロジェクトにおいては交通実態調査を実施し OD 表を作成するものとする。プロポーザルでは、本プロジェクト作成の OD 表をマスタープランに使用することを前提にスケジュールを組み、提案すること。

機構社会基盤・平和構築部では今後実施予定のプロジェクト研究「開発途上国における交通調査および交通需要予測にかかる調査」(仮)において、WB の OD 表(携帯電話データ)と本プロジェクトの OD 表(パーソントリップ調査)の比較分析を実施予定である。コンサルタントは適宜機構と意見交換を行い、本プロジェクトにて作成する OD 表が WB の OD 表との比較分析が行えるようアウトプットの形式(交通ゾーン区分等)に配慮するものとする。ただし、比較分析状況によりスケジュールが変更となる可能性があることに留意すること。プロジェクト研究の詳細については契約時に機構から説明を行う。

(13) 環境社会配慮

本業務においては、SEA (Strategic Environmental Assessment、戦略的環境アセスメント)を実施する。R/D 上、環境社会配慮はタンザニア側の責任事項であるが、C/P のキャパシティ・経験不足から、コンサルタントによる協力・支援が必要となることが想定される。実施に当たって、タンザニアの SEA の考え方及び「国際協力機構 環境社会配慮ガイドライン (2010 年 4 月)」(以下、「JICA 環境社会配慮ガイドライン」)に基づいた業務を行う。

また、本プロジェクトは JICA 環境社会配慮ガイドラインにおいてカテゴリ B に分類されており、環境社会配慮助言委員会に環境社会配慮に係る評価方法等を説明する可能性があるため、その場合、資料作成や質疑対応等の支援を行う。

(14) 雨季の道路冠水対策

ダルエスサラーム市中心部では、降雨時に各所で道路冠水が見られ、それに起因して交通渋滞が発生している。したがって、マスタープラン改訂案の作成の際には、道路の排水対策も考慮に入れること。

(15) C/P への技術移転

本プロジェクトでは、本邦研修の実施、現地及び本邦セミナーの開催、TWG をはじめとする日々の活動を通じて、C/P を中心としたタンザニア側関係者に対し、必要な技術移転を行う。

本プロジェクトと並行して技プロが実施中であるが、技プロでは個別事業の実施を通じて、①関係機関の調整②選定プロジェクトの計画・実施・モニタリング・評価③研修を通じた都市交通問題への技術対応の 3 点に焦点を当て能力強化を実施している。それに対し、本プロジェクトではマスタープランの活用・実施促進、状況に応じた改訂等、マスタープランの管理を重視した能力強化を実施するものとする。プロポーザルにてプロジェクトを通じての能力強化計画(案)を提案すること。

尚、プロジェクト実施の際には、本邦研修や都市交通関連セミナー/ワークショップの開催に加え、日々の業務を通じた技術移転が重要である。過去には、マスタープラン策定に必要なソフトウェアの使用法や収集したデータの内容を C/P が理解しておらず、結果的にプロジェクト終了後に C/P がデータを活用しきれていない事例も見られる。したがって本プロジェクトでは、特にドラフト・ファイナルレポート提出後には十分な期間を確保し、プロジェクト中に収集・作成したデータを整理して C/P に受け渡す等、C/P を中心とするタンザニア側協力相手先機関が本プロジェクト終了後に適切にデータを管理・活用できるよう工夫する。

(16) ITS (Intelligent Transport Systems、高度道路交通システム) 技術の活用

交通計画にあたっては、伝統的な交通施策のみならず先進的な ITS も考慮する。交通管理のスマート化という側面だけでなく、行政キャパシティの不足を補うシステムなどはニーズがあると考えられることから、C/P に ITS 技術の潮流を紹介し、必要性の高い施策を計画に盛り込む。その際、利点だけに注目した判断に留まることなく、財源や通信インフラ、O&M 体制なども含めて検討を行う。

(17) 広報活動

本プロジェクトで改訂したダルエスサラーム都市交通マスタープランの実施には、都市交通関係行政機関、民間企業、及び住民の理解が必要不可欠である。そのため本プロジェクトは、これら関連組織/関係者の理解を得ることを目的としたセミナーやパンフレットの作成等の広報活動を行うものとする。

(18) Pre-F/S (Pre-Feasibility Study) の対象について

マスタープラン作成過程で提案されるプロジェクトリストから、Pre-F/S を行う対象として、我が国の資金協力、技術協力の可能性も踏まえて 1~2 件程度選択する。Pre-F/S の対象については、実施機関関係者及び日本側関係者と意見交換を行ったうえで決定する。

また、Pre-F/S の成果について、他ドナーによる資金協力及び民間企業の資金活用も想定し、積極的な情報共有を行うとともに、提案事項の実現に向けた資金調達案も含める。

(19) 各報告書の最終化

各報告書案については、機構内検討会を開催し、意見の聴取を行う。コンサルタントは、報告書案について機構に対し説明・報告し、報告書案の修正などの必要な対応を行う。

5. 業務の内容

(1) インセプションレポートの説明・協議

1) 関連資料・情報の収集・分析等

詳細計画策定調査等で収集した資料を含む既存の関連資料・情報、データを整理、分析、検討するとともに、詳細な調査内容及びスケジュールを検討する。また、現地で更に収集する必要がある資料・情報、データのリストアップ等、事前準備を行う。

2) インセプションレポートの作成

上記の結果をとりまとめてインセプションレポートを作成する。

3) インセプションレポートの説明・協議等

インセプションレポートを C/P に説明・協議し、基本的了解を得る。また、必要に応じて R/D で確認されている先方政府との責任の分担関係について確認を行う。

(2) プロジェクト実施体制の構築

本プロジェクトの全体的な構想や活動計画について、C/P 並びに協力相手先機関で共有、議論することを目的として JCC の開催を支援する。TWG の設置もこの JCC で決定する。その際、技術移転の対象となる協力相手先機関をはじめとした関係機関の配置が適切になされるよう調整を行うこと。

(3) 前 M/P の教訓の整理

前 M/P のレビューや協力相手先機関からのヒアリング等により、ダルエスサラーム都市交通マスタープラン改訂の必要性が生じた背景や前 M/P の課題を分析し、本プロジェクトにおいて配慮すべき教訓として整理する。

(4) 関連情報の収集及び現状把握

マスタープラン作成のために必要と考えられる既存の情報の収集・分析を行う。想定している項目は次の通りだが、他に必要な項目があればプロポーザルにて提案すること。

- 1) 既往のプロジェクトのレビュー及び本プロジェクトに活かすべき教訓の整理
- 2) 都市 M/P のレビュー及び本プロジェクトに活かすべき教訓の整理
- 3) 既存の GIS データの収集
- 4) 都市交通関連政策、法制度、計画の確認
- 5) 都市交通関連組織とその体制の確認
- 6) 交通関連の既存データ（既往の交通量調査結果、交通事故数、駐車場数とその利用状況等）の収集
- 7) 社会経済状況の把握
- 8) 他ドナーの活動状況の把握
- 9) 都市交通関連インフラ及び施設の現状把握
- 10) ダルエスサラーム市の自然環境（気候、降水量、地形・地質、等）及び東アフリカ地域における地域経済インフラとしての開発ポテンシャルに関する情報収集
- 11) PPP (Public Private Partnership) に関する制度・実績のレビュー

(5) 能力強化計画の作成

プロポーザル時点で作成していた能力強化計画（案）、及び(3)の前 M/P の教訓を参考に能力強化計画の作成を行う。能力強化計画作成の際には C/P へのヒアリング等を通し、現状の協力相手先機関の能力及び対象機関に必要とされる能力を分析し、マスタープランの策定・実施・管理に関する、適切な内容・レベルの能力強化となるよう留意する。

(6) 交通実態調査の実施

ダルエスサラーム都市交通マスタープラン改訂に必要な情報を得るため、交通実態調査を実施する。調査の目的、及び想定している内容・仕様については別紙1のとおり。プロポーザルにて、本プロジェクトで実施すべき交通実態調査の具体的な調査内容・項目・方法・スケジュール等について、理由と共に提案すること。尚、補足して実施すべき調査及び代替する調査等があればプロポーザルにて提案すること。交通実態調査は、現地再委託を可とし、必要経費を本見積に含めることとする。

(7) GIS データの整理

前 M/P において GIS データを作成しており、また現在実施中の技プロにて一部データの更新を実施している。したがって、ダルエスサラーム都市交通マスタープラン改訂にあたっては、これらのデータを最大限活用するものとする。しかし、現況土地利用データ等、ダルエスサラーム都市交通マスタープラン作成にあたり必要であるが現状整備されていないデータもあるため、必要な情報収集、及び GIS データの作成を本プロジェクトに含めるものとする。GIS データの作成は、現地再委託を可とし、必要経費を本見積に含めることとする。

(8) プログレスレポート①の作成

上記(7)までの結果について、プログレスレポート①を取りまとめ、関係者と協議し、基本的了解を得る。協議結果は、別途協議議事録として取りまとめる。

(9) 社会経済フレームの設定

上記(4)で把握された社会経済状況、既存の開発計画をベースに、各種機関による予測値を比較検討しつつ、社会経済フレームを設定する。

(10) 交通政策目標の設定

(4)の情報やダルエスサラーム市の開発ポテンシャルをもとに、ダルエスサラーム市の望ましい都市交通のあり方や都市交通の果たすべき役割を政策目標として提案する。

事業実施段階では、政策目標に基づいたモニタリング指標を設定することで事業の実施や施設管理状況の評価を行うことが可能となる。その評価を政策目標や事業計画にフィードバックすることで、C/P にマスタープランがより活用されるようになることを期待している。図1を参照。(JICA「都市交通計画策定にかかるプロジェクト研究」より)

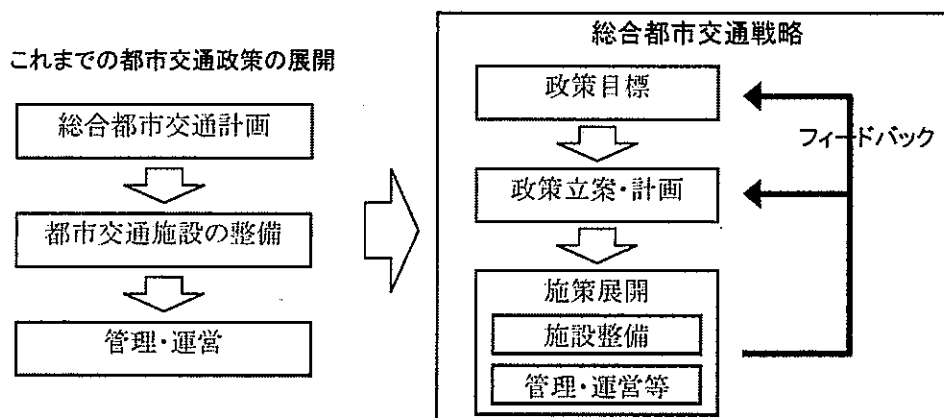
政策目標設定にあたっては、C/P に一連の PDCA サイクルの理解を深めてもらうよう TWG や JCC で説明するとともに、ファイナルレポートには PDCA サイクルを通じた政策目標の実現およびマスタープランの活用促進について記述する。

尚、政策目標作成にあたっては、現在のダルエスサラーム市の開発ビジョンを確認し、その開発ビジョンと整合性のある政策目標となるよう配慮すること。

特に、2012年に作成された土地住宅省の都市 M/P ドラフトでもダルエスサラーム市の開発ビジョンを設定しており、今後、土地住宅省が都市 M/P の最終化にあたりダルエスサラーム市の開発ビジョンを見直す可能性がある。本プロジェクト

の交通政策目標設定時に都市 M/P の開発ビジョンが決定していれば、その開発ビジョンに基づいた交通政策目標を設定する。しかし、都市 M/P の開発ビジョンが決定していない場合は、土地住宅省に対し都市 M/P における開発ビジョンの考え方をヒアリングし、それを踏まえて交通政策目標を設定する等、開発ビジョンと交通政策目標が整合性を持つよう配慮する。

図 1 これまでの交通政策と総合都市交通戦略の比較(イメージ)



出典:社会資本整備審議会 都市計画・歴史的風土分科会都市計画部会 都市交通・市街地整備小委員会, 2007

(11) 開発シナリオ及びその代替案の設定

ダルエスサラーム市における長期の都市交通システムのうち最善策を選定するために、(10)の交通政策目標をもとに、ダルエスサラーム市全体の持続可能な将来像を見据え、複数のダルエスサラーム市開発シナリオを設定する。

シナリオ設定にあたり、(4)の情報や開発ポテンシャルに留意する。シナリオ代替案の設定の際には、定量的、定性的な分析を行い、また、選定の際にはわかりやすい資料、シミュレーションなどを用意した参加型のステークホルダー協議を行う。

(12) 土地利用計画の作成

開発シナリオに基づき、土地利用方針及びゾーン毎の大まかな土地利用方針を示した土地利用計画を作成する。尚、土地住宅省の都市 M/P の最終化が完了している場合、都市 M/P に基づく土地利用計画とする。

(13) 交通需要予測

マスタープランの目標年次である 2040 年までの交通需要を予測する。その後のマスタープラン策定作業では、短期 (2025 年)、中期 (2030 年)、長期 (2040 年) に分けてプロジェクトリストを提案することとし、それらプロジェクトの実施を想定した交通需要予測を行う。

(14) 戦略的環境アセスメント (SEA) の実施

タンザニアでは、マスタープランの政府承認のためには SEA の手続きを行う必要があり、VPO (Vice President Office、副大統領府) により SEA が承認される必要がある。また、VPO における SEA 承認のためには政府に登録された現

地コンサルタントにより SEA 業務を実施し、SEA 報告書を VPO に提出する必要がある。

本プロジェクトでは SEA 業務の現地再委託を可とし、必要経費は本見積に含めることとする。

また、少なくとも以下の項目を調査に含めること（a、b、c は環境社会配慮も勘案した調査を行うこと）。

- a) 政策、計画等の目的・目標の検討
- b) 諸制約のなかで目的を達成するための代替案の検討
- c) 政策や計画の内容の検討（開発予測、対策のリスト、ルートや将来の開発区域の地図等）
- d) スコーピング（政策、計画、プログラム等の意思決定にあたり極めて重要な環境社会項目とその評価方法を明らかにすること）の実施
- e) ベースラインとなる環境社会の状況（土地利用、自然環境、先住民族の生活区域及び経済社会状況等）の確認
- f) 相手国側の環境社会配慮制度・組織の確認
 - （ア）環境社会配慮（環境影響評価、住民移転、住民参加、情報公開等）に関連する法令や基準等
 - （イ）JICA 環境社会配慮ガイドラインとの乖離
 - （ウ）関係機関の概要
- g) 影響の予測
- h) 影響の評価及び代替案（ゼロオプションを含む）の比較検討（PPP レベル）
- i) 緩和策（回避・最小化・代償）の検討
- j) モニタリング方法の検討
- k) ステークホルダー協議の開催支援（実施目的、参加者、協議内容等）。

尚、以下 3 度のタイミングでステークホルダーミーティング（国家レベル（関係政府機関レベル）と地域レベル（Kinondoni Municipality と Tembeke Municipality でそれぞれ 2 か所、Ilala Municipality では 1 か所の計 5 か所）で 50 人から 100 人を対象として、計画の概要、代替案、または報告書案に関する説明を行い、質疑応答・意見徴収を行うもの）を開催することを想定しているが、本プロジェクト開始の際に必要なステークホルダー協議の回数について確認すること。ステークホルダー協議開催費用は環境社会配慮の再委託費用に含むものとする。

- ① 開発シナリオ代替案比較検討時（SEA スコーピング時）
- ② SEA 報告書案作成時
- ③ VPO による SEA 審査時

(15) 本邦研修の実施

本プロジェクトにて策定されたマスタープランでの提案に従った事業を実現するための能力強化を目的として、本邦研修を実施する。本邦研修では、日本におけるマスタープラン実現のための上位政策や、ダルエスサラーム市には見られない日本の多様な公共交通モード事例を学び、更に本邦研修のプログラムの一環として、本邦企業との意見交換会（半日程度）を含むことを想定してい

る。

本邦研修は、C/P 研修員 10 名 (PO-RALG、DCC、各 Municipality の 5 機関から 2 名ずつの計 10 名)、二週間程度 (ダルエスサラーム市発着ベース) を想定している。研修先及び研修内容はプロポーザルにて提案すること。コンサルタントは、「コンサルタント等契約における研修実施ガイドライン (2015 年 4 月)」に則り、「受入」、「研修実施」、「研修監理」のうち、「研修実施」のみを行うこととする。尚、研修実施に係る必要経費は本見積りに含めること。

(16) プロGRESSレポート②の作成

これまでの調査結果について、PROGRESSレポート②を取りまとめ、関係者と協議し、基本的了解を得る。協議結果は、別途協議議事録として取りまとめる。

(17) 事業計画の策定

1) 基本方針の作成

これまでの調査・検討結果を踏まえて、社会面、経済面、環境面での都市交通の基本方針を以下 2)~4) の課題ごとに設定する。基本方針には、各種開発計画及び土地利用計画を考慮に入れ、短期・中期・長期の段階的な都市交通の発展の方向性を示すものとする。

2) 道路整備計画の作成

道路整備に関する計画を作成し、道路施設の規模、配置計画等に関する予備的検討を行う。また、提案される各種交通施設及び道路の維持管理計画を策定する。

3) 公共交通計画の作成

ダルエスサラーム市において既に普及しているミニバス、バス、BRT、フェリー等の状況を踏まえ、また、軌道交通等新規公共交通モードの導入も視野に入れた計画を作成する。

特に、前 M/P では BRT (フェーズ 1~6) を提案しており、フェーズ 1 が WB の支援のもと実施され、2016 年 5 月には運行を開始した。さらに、WB や AfDB は BRT フェーズ 2 以降への支援も視野に入れている。

一方、BRT では、1000 万人規模の交通需要に見合うキャパシティが確保できないことが想定される。このため、より輸送力の高い公共交通システムの提案が求められるが、提案に当たっては、単に交通需要予測だけでなく、財務的・制度的側面等多面的に実現可能性を説明する材料が求められる。

4) 交通管理計画の作成

マスタープラン基本方針に基づき、交通管理及び交通需要管理にかかる方策を検討する。特に、以下の内容を含むこととする。

① 信号システム改善計画

現在ダルエスサラーム市では信号が機能せず警察官による交通整理が行われているため、実現可能な信号システムを検討する。

② 交差点改良計画

市内にはラウンドアバウトの交差点が多いが、ラッシュ時にはスタックしてしまうことも多い。ダルエスサラーム市における交差点の主

要な問題を整理し、改良のための提案を行う。

③ 交通マナー改善計画

ダルエスサラーム市では、渋滞時にも交差点に進入する車が多い等、ドライバーの運転マナーが交通渋滞の原因の一つとして考えられる。そのため、ドライバーの交通マナー改善のための提案を行う。

④ NMT (Non-Motorized Transport) 改善計画の作成

ダルエスサラーム市では、横断歩道の少なさや、歩道へ乗り上げる違法駐車が多さから車道を歩行・横断する歩行者が多くみられる。このようにダルエスサラーム市では NMT 環境に問題がみられるため、本プロジェクトではダルエスサラーム市の NMT の現状を分析し、NMT 改善計画を作成するものとする。

5) 短期・中期・長期事業計画の作成

短期 (2025 年)、中期 (2030 年)、長期 (2040 年) の計画年次を定め、プロジェクトリストの作成を行い、各計画年次のプロジェクトリストの総事業費を計算する。その際、プロジェクト毎の概算事業費、実施主体者、想定される資金源を検討する。

尚、資金源の検討の際は想定される実施主体と事前に調整する等、プロジェクトの実現可能性を高めるための工夫をすること。

6) PPP スキームの検討

5) 事業計画のうち PPP の可能性のある事業については妥当性の高い PPP スキームとともに提案を行う。

尚、検討に際し、タンザニアの経済インフラ分野の PPP 制度、実績、及び過去の事業の成功・失敗・リスク要因を分析すること。

(18) 事業計画の評価

経済的 (需要及び投資規模) 観点、技術的観点、環境・社会的観点 (SEA の考え方を含む) といったあらゆる観点から事業計画を評価する。その際、行政関係者だけでなく、住民にもわかりやすい交通整備指標を用いて効果を提示する。

経済面においては、NPV (Net Present Value)、IRR (Internal Rate of return) などの指標を用いて事業効果を算出する。過去の政府予算のうちインフラ投資の占める割合や GDP (Gross Domestic Product)・GRDP (Gross Regional Domestic Product) との比較等により、投資の実現性を評価することとする。

技術面においては、対象事業の技術水準の妥当性、運営管理にかかる協力相手先機関のキャパシティ、用地取得の容易性など多方面から評価する。

環境面においては、SEA の一環として評価する。特に気候変動への世界的な枠組みに留意し、Do Nothing ケースとの比較において、マスタープラン実施による CO2 削減効果等を定量的に示す。

(19) マスタープラン改訂後の評価・モニタリング指標の作成

前 M/P での提案事業のうち計画通り実施されていないものが多く、また前 M/P 策定後、人口や交通量の予測に実際と乖離があったが、タンザニア側によるマスタープランの見直しも行われなかった。そのため、本プロジェクトでは、

マスタープラン改訂後にC/Pが適切にマスタープラン実施状況や社会経済状況の評価・モニタリングを行えるよう指標を設定する。

尚、定量的指標を用いて、C/Pが管理しやすく、住民にとってもわかりやすい指標を設定するものとする。

(20) マスタープラン実施のための組織体制・制度の提案

マスタープラン実施に必要な行政手続きを調査し、実施に必要な体制の分析を行う。また、交通施策実施のための組織体制の整備、行政機関間の連携・役割分担、意思決定メカニズムなど、必要な制度について提言する。

その際、(17)で提案したPPP事業実施のための制度提案があれば含めること。

(21) インテリムレポートの作成

上記(20)までの結果について、インテリムレポートを取りまとめ、関係者と協議し、基本的了解を得る。協議結果は、別途協議議事録として取りまとめる。

(22) プレF/Sの実施

1) 実施プロジェクトの決定

マスタープランの中でプレF/Sの対象となる優先的に実施すべきプロジェクト(以下、「優先プロジェクト」)を選定する(1~2プロジェクトを想定)。優先プロジェクト選定の際には、選定に至る考え方や基準を示し、客観的に選定することとする。

2) 補足調査の実施

プレF/Sの検討に必要なデータについて、必要な交通調査、自然条件調査、環境調査、社会調査等を実施する。

3) 環境社会配慮調査(IEEレベル)

IEEレベルの環境社会配慮調査を実施する。環境社会配慮調査は現地再委託を可とし、必要経費を本見積りに含めることとする。

4) 代替案の作成及び比較検討

優先プロジェクトについて、ルート、導入する設備、工法等に関し、いくつかの代替案を作成し、比較検討を行う。

5) 概略設計及び概略積算

前述の検討を踏まえ、優先プロジェクトについて、概算設計及び整備、維持管理に係る積算を行う。土地収用や住民移転が必要な場合、その費用も算出すること。

6) 経済・財務分析

優先プロジェクトの整備に係る経済分析、財務分析を実施する。分析に当たっては、感度分析を加えるものとする。尚、PPP事業が想定される場合は提案されるPPPスキームに応じた財務分析を行うこと。

7) 実施計画の作成

5)及び6)を踏まえ、実施時期、整備方式、施工計画・実施体制等を含む実施計画案を作成する。施工計画については、各工事項目の建設能力、資機材調達事情・供給能力(利用可能な施工機械、労働力と資材の調達)、工事期間

中の迂回路設置等の交通処理の方法等を考慮したものとする。日本企業リソースの検討に当たっては別途ヒアリング等を実施すること。

(23) ドラフト・ファイナルレポートの作成

すべての調査結果をドラフト・ファイナルレポートとしてとりまとめ、協力相手先機関に説明・協議し、基本的了解を得る。

(24) マスタープラン関連データの整理

本プロジェクトを通じて得られたデータが、本プロジェクト終了後にも協力相手先機関によって活用されるよう、協力相手先機関と協力し本プロジェクトにて得られたデータを整理する。

(25) 現地セミナーの開催

C/P が中心となり、本プロジェクト結果の周知を目的とし、半日程度のセミナーを1回開催するものとする。セミナー開催にあたっては、本プロジェクト結果を簡潔に示したA4用紙8ページ程度のサイズの英文パンフレットを作成し、配布すること。現在想定しているセミナーの概要は以下の通り。会場費等の必要経費を本見積りに含めることとする。

尚、パンフレットの作成は現地再委託を可とし、必要経費は本見積りに含めるものとする。

会場	参加者	主な対象
ダルエスサラーム市中心部	100名程度	ダルエスサラーム市都市交通関係者 (誰でも参加可能なもの。メディア等を利用し一般住民まで広く周知すること。)

(26) 本邦におけるプロジェクト結果周知セミナーの開催

本邦にて、本プロジェクト結果周知のため、半日程度のセミナーを1回開催する。セミナー開催にあたっては、本邦企業に広く周知すること。また、セミナーの際は(25)のセミナーで配布するパンフレットの日本語版を作成し、配布すること。現在想定しているセミナーの概要は以下の通り。

尚、セミナー会場は機構本部（東京都千代田区二番町5-25）もしくは研究所（東京都新宿区市谷本村町10-5）を想定している。セミナー開催に必要な手続き及び本邦企業への広報はコンサルタントにて行うものとするが、セミナー会場の手配は機構にて行う。

セミナーの詳細（日程、内容等）については機構と協議の上、決定するものとする。

会場	参加者	主な対象
機構本部もしくは研究所	100名程度	本邦企業関係者

(27) ファイナルレポートの提出

ドラフト・ファイナルレポートに対する機構及び協力相手先機関からのコメン

トを受け、ファイナルレポートを作成し、提出する。

6. 成果品等

(1) 調査報告書等

調査業務の各段階において作成・提出する報告書等は以下のとおり。尚、本契約における最終成果品は、以下 6)、7) とする。

1) インセプションレポート

記載事項：業務の基本方針、方法、作業工程、要員計画等

提出時期：調査開始後半月以内

部 数：英文 35 部（簡易製本）CD-R2 枚

2) プログレスレポート①

記載事項：前 M/P の教訓及び現状把握調査結果

提出時期：関連情報収集及び現状把握調査終了後（調査開始 3 ヶ月後を目処）

部 数：英文 35 部（簡易製本）CD-R2 枚

3) プログレスレポート②

記載事項：交通政策目標・開発シナリオ・交通需要予測結果

提出時期：交通需要予測終了後（調査開始 9 ヶ月後を目処）

部 数：英文 35 部（簡易製本）CD-R2 枚

4) インテリムレポート

記載事項：ダルエスサラーム都市交通マスタープランを中心とした調査結果

提出時期：マスタープラン基本方針作成後（調査開始 13 ヶ月後を目処）

部 数：英文 35 部（簡易製本）、CD-R2 枚

5) ドラフト・ファイナルレポート

記載事項：プロジェクトの全体成果（案）

提出時期：現地業務終了時（調査開始 16 ヶ月後を目処）

部 数：英文 35 部（簡易製本）CD-R2 枚

6) ファイナルレポート

記載事項：プロジェクトの全体成果

提出時期：ドラフト・ファイナルレポートに対するタンザニア側コメント提出から 2 ヶ月以内

部 数：英文 70 部、和文要約 10 部（製本）、CD-R3 枚

7) 交通実態調査データ

交通実態調査により収集したデータ及び分析結果

(2) その他の提出物

1) 業務計画書

記載事項：共通仕様書の規定に基づく

提出時期：契約締結後 10 日以内

部 数：和文 5 部（簡易製本）

2) 議事録等

協力相手先機関との調整会議、各報告書説明・協議にかかる議事録（M/M）を策定し、機構に速やかに提出する。また、機構及びコンサルタントが主催する関連会議・検討会における議題・出席者・質疑内容等を取りまとめ、10

日程度のうちに機構に提出すること。機構タンザニア事務所におけるミーティングについても、同様とする。

3) コンサルタント業務従事月報

機構の規定により、調査業務日誌を添付した月例の業務報告を翌月 10 日までに機構に提出する。

4) 収集資料

本プロジェクトを通じて収集した資料及びデータは項目ごとに整理し、可能な限り電子データにて収録し、機構の様式による収集資料リストを添付の上、機構に提出する。

5) 業務実施報告書

ファイナルレポート（調査結果を中心として記述）には記載されない業務実施上の工夫、技術移転の内容、提案された計画の具体化の見込み等について、記録として残しておくための報告書を提出する。

記載事項：

①最終報告書の概要

②活動内容（調査）

調査手法、調査内容等を業務フローチャートに沿って記述

③活動内容（技術移転）

現地におけるセミナー・研修、本邦研修等、業務実施中に実施した技術移転の活動について記述

④業務実施運営上の課題・工夫・教訓（技術移転の工夫、調査体制等）

⑤提案した計画の具体化に向けての提案

添付資料：

①業務フローチャート

②業務人月表

③研修員受入れ実績

④調査用資機材取得明細表（引渡リスト含む）

⑤JCC 議事録

⑥その他調査活動実績

提出時期：業務終了時

部 数：和文 3 部（簡易製本）

6) デジタル画像集

本プロジェクトを通じて記録した写真をデジタル画像集として収録し、提出する。内容については、プロジェクトの全体像が把握できるよう、①対象サイトの現状が明確に把握できるもの（プロジェクトサイト、既存施設及び周辺の状況、地形等）、②類似案件の状況（先方政府、他ドナー等の実施した案件、過去に我が国が実施した案件等）、③現地の生活状況又はボトルネックの現状等を収め、本プロジェクト実施前後の状況と比較できるようにするとともに、簡単なキャプションをつける。尚、提出にあたっては「デジタル画像記録表」を作成し、画像集に添付する。

写真の著作権については、提出後に機構に譲渡されるものとし、広報用素材として機構の各種媒体への活用を想定している。

提出時期：プロジェクト業務完了報告書提出時

部 数：CD-R 1 枚（画像は jpeg ファイル形式とすること）

7) 調査用資機材等取得明細表

機構の様式の調査資機材等取得明細表を、資機材取得金額確定時（取得のあった年度の業務完了時）に機構に提出する。

8) 広報パンフレット

プロジェクト内で作成したパンフレットを機構に提出する。（英文・和文パンフレット各 300 部及び電子データ）

9) その他

上記の提出物のほかに、機構が必要と認め、報告を求めたものについて提出する。

(3) 成果品の仕様

インセプションレポート、プログレスレポート①、プログレスレポート②、インテリムレポート、ドラフト・ファイナルレポート、ファイナルレポート和文要約は原則として簡易製本とし、ファイナルレポートは製本とする。報告書類の印刷・電子化については、「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。

第3 業務実施上の条件

1. 調査工程

2016年11月上旬より業務を開始し、2017年1月中旬を目途にプログレスレポート①を提出する。2017年7月下旬にはプログレスレポート②、2017年11月下旬にはインテリムレポート、2018年2月下旬までにドラフト・ファイナルレポートを提出し、2017年4月下旬までにファイナルレポートを作成・提出する。

2. 業務量の目途と業務従事者の構成（案）

(1) 業務量の目安

合計 約57人月（うちプレF/Sとして6.5MM程度を想定）

(2) 業務従事者の構成（案）

要員計画の構成分野（案）を以下に示す。業務内容及び業務工程を考慮し、より適切な要員構成がある場合、プロポーザルにて提案すること。また、以下の格付けは目安であり、これを超える格付け提案を行う場合は、その理由及び人件費を含めた事業費全体の経費節減の工夫をプロポーザルに明記すること。

- 1) 総括/都市交通計画（2号）
- 2) 都市計画/法制度/土地利用計画（3号）
- 3) 交通調査/交通需要予測
- 4) 道路計画
- 5) 交通需要管理計画/高度道路交通システム（ITS）
- 6) 公共交通計画/公共交通運営管理/NMT（Non-Motorized Transport）計画（3号）
- 7) 軌道交通計画/軌道交通運営管理/プレFS設計・積算
- 8) 地理情報システム（GIS）
- 9) インフラ投資/PPP
- 10) 環境社会配慮
- 11) 経済分析/財務分析
- 12) 能力強化/業務調整

3. 相手国の便宜供与

R/Dに記載のとおり。ただし、プロジェクト業務スペースはDCCより提供される予定。

4. 参考資料

【配布資料】

(1) 本プロジェクト関連資料

- 1) 詳細計画策定調査結果報告書
- 2) R/D

(2) ダルエスサラーム都市交通改善能力向上プロジェクト 関連資料

- 1) 終了時評価報告書

- (3) ダルエスサラーム都市交通改善能力向上プロジェクト フェーズ2 関連資料
1) 詳細計画策定調査にかかる帰国報告

【公開資料】

- (1) タンザニア連合共和国 ダルエスサラーム総合都市交通体系策定調査事前調査報告書
表紙～4章: http://open_jicareport.jica.go.jp/pdf/11852563_01.pdf
付属資料: http://open_jicareport.jica.go.jp/pdf/11852563_02.pdf
- (2) タンザニア国 ダルエスサラーム総合都市交通体系策定調査最終報告書 要約
http://open_jicareport.jica.go.jp/pdf/11897519.pdf
- (3) タンザニア国 ダルエスサラーム総合都市交通体系策定調査最終報告書 (英文)
表紙～4章: http://open_jicareport.jica.go.jp/pdf/11897535_01.pdf
5章～12章: http://open_jicareport.jica.go.jp/pdf/11897535_02.pdf
- (4) タンザニア連合共和国 ダルエスサラーム都市交通改善能力向上プロジェクト詳細計画策定調査報告書
http://open_jicareport.jica.go.jp/pdf/12032702.pdf
- (5) タンザニア国 ダルエスサラーム都市交通改善能力向上プロジェクト 業務完了報告書
http://open_jicareport.jica.go.jp/pdf/12249439_01.pdf
- (6) タンザニア国 ダルエスサラーム都市交通改善能力向上プロジェクト フェーズ2 R/D
[http://gwwweb.jica.go.jp/km/ProjDoc548.nsf/VIEWJCSearchX/9545C3146F37914549257D2300067C79/\\$FILE/RD_2014.05.30.pdf](http://gwwweb.jica.go.jp/km/ProjDoc548.nsf/VIEWJCSearchX/9545C3146F37914549257D2300067C79/$FILE/RD_2014.05.30.pdf)
- (7) 「都市交通計画策定にかかるプロジェクト研究 ファイナルレポート」和文 (本編)
http://www.jica.go.jp/activities/issues/transport/ku57pq00000zzbte-att/finalreport_01.pdf
- (8) 「都市交通計画策定にかかるプロジェクト研究 ファイナルレポート」和文 (資料編)
http://www.jica.go.jp/activities/issues/transport/ku57pq00000zzbte-att/finalreport_02.pdf

5. 機材の調達

業務遂行上必要な機材があればプロポーザルにて提案すること。必要経費は本見積に含めることとする。

6. 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・知見を有する機関に再委託して実施することを認める。現地再委託にあっては、「コンサルタント等契約における現地再委託契約ガイドライン」等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者名並びに現地再委託業務の監督・成果品の検査の方法等、具体的な提案を行うこと。現地再委託に係る必要経費を本見積に含めることとし、(a)～(e)すべて本見積とする。ただし、(a) 交通実態調査に限り、補足提案がある場合その内容は別見積とする。

- (a) 交通実態調査（第2 5. (6)）
- (b) GISデータの整理（第2 5. (7)）
- (c) 戦略的環境アセスメント（SEA）（第2 5. (14)）
- (d) プレF/S環境社会配慮調査（第2 5. (22)）
- (e) 英文パンフレットの作成（第2 5. (25)）

7. その他の留意事項

(1) 複数年度契約

本業務については複数年度にわたる契約を締結することとするため、年度を跨る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、会計年度毎の精算は必要ない。

(2) 安全管理

現地作業期間中は安全管理に留意する。現地の治安状況については、機構タンザニア事務所などにおいて情報収集を行うとともに、現地作業の安全確保のための関係諸機関に対する協力依頼及び調整作業を行う。また、同事務所と常時連絡が取れる体制とし、特に地方にて活動を行う場合は、当地の治安状況、移動手段等について同事務所と緊密に連絡を取る様に留意する。また現地作業中における安全管理体制をプロポーザルに記載すること。

(3) 不正腐敗の防止

本調査の実施にあたっては、「JICA不正腐敗防止ガイダンス（2014年10月）」の趣旨を念頭に業務を行うこと。尚、疑義事項が生じた場合は、不正腐敗情報相談窓口または機構担当者に速やかに相談するものとする。

以上

交通実態調査

1. 交通実態調査の目的と方針

交通実態調査及びその分析(以下「交通調査」とする)の目的は、望ましい都市交通のあり方及び問題、マスタープラン改訂案の策定に必要な情報を得ることである。本調査においては、既存の調査結果では得られない最低限の内容(項目、規模等)とする。

2. 交通調査等の実施に際しての留意事項

(1) 統計的信頼性の確保

調査結果については、定常的な交通について十分な統計精度を得られるような方法とする。このため交通行動が変化する時期を避けることとする。またパーソントリップ調査のサンプリング、拡大に際しては、自動車保有の有無等個人属性の違いによる交通行動の差異を配慮したものとする。有効票獲得のために調査票の配布・回収方法など調査実施手法を工夫すること。

(2) データベース整備

調査結果については、データベース化を行い、C/P が維持管理、更新、マスタープランの策定に利用できるものとする。また調査終了時に計画を提案するのみならず、調査を通じて、必要な管理・運営体制の構築を図るものとする。

(3) 技術移転への配慮

調査手法、調査計画策定から、調査結果の分析、検討に至るまで、交通実態調査を通じた技術移転に留意して活動を行う。

3. 交通調査等の仕様

交通調査の仕様は以下を基本とする。既存データの活用、分析方法の改善等により、具体的な調査箇所及び方法ならびに必要なデータを得るための更に適切な調査種目、規模縮小等の代替案があればプロポーザルにて提案すること。また、補足提案がある場合もプロポーザルにて提案すること。補足提案については別見積とする。

	調査内容	調査項目	方法・規模・数量	備考
1	パーソントリップ調査	世帯構成、就業／就業形態、車両保有状況、目的別・交通手段別トリップ数、交通費用、所要時間	14,000 世帯	現地協議の上、必要な OD 表精度を確保するサンプル数とする。(抽出率：1.3%)
2	コードンライン調査	市内外からの交通量などの把握、OD と目的、積載内容等	7 箇所 (14 時間)	地点は、基本的に市境とするが、現地協議の上、決定 ※市外の公共交通利用者の OD 特性を把握する
3	スクリーンライン調査	主要スクリーンラインの交通量	20 箇所 (14 時間)	河川・鉄道等で分断されるところ

				とするが、地点は現地協議の上、決定
4	断面交通量調査	主要な道路の交通量調査	10箇所（平日12時間）	地点は現地協議の上、決定
5	旅行速度調査	放射・環状道路網にかかるバス及び一般車両のピーク時走行速度調査	12路線程度、朝・昼・夕ピーク時の計測	ルートは現地協議の上、決定
6	貨物車交通実態調査	主に物流にかかる貨物車のインタビュー調査	約50社	現地のC/Pと協議の上、調査方法、対象者を選定。
7	公共交通機関利用実態調査	既存調査で不十分な調査項目、ルートや地点についてのバス・フェリー利用者インタビュー調査	約200サンプル	現地のC/Pと協議の上、調査方法、地点を選定。
8	道路利用実態調査	道路利用上の問題点・課題の把握。インタビュー調査	約200サンプル	現地のC/Pと協議の上、調査方法、地点を選定。

以上