

業務指示書

ケニア国ナイロビ都心総合交通システム及び環状線事業計画策定プロジェクト

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)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。)に実施を委託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12月14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12月19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。

「競争参加者資格審査」の詳細については、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>)を参照のこと。

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（以下「本邦登記法人」という。）であること。

法人格を有すること（本邦登記法人であることを求めない。ただし、本邦登記法人でない場合には、契約交渉に際し、本邦外における登記簿写しの提出を求めることがあります）。

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、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。)

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。）技術者を「専任の技術者」と称します。また、専任の技術者以外の業務従事者を「補強」と称します。

補強については、全業務従事者の4分の3までを目途として、配置を認めます。ただし、受注者が共同企業体である場合、共同企業体の代表者及び構成員ごとの業務従事者数の2分の1までを目途とします。なお、業務主任者については、補強の配置を制限する場合があります。

(各項目の()に○を付したものが、今回の指示内容です。)

(○) 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)については補強を認めます。

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) 業務管理グループ(第5の3参照)では、制度の主旨から補強を認めていないため、業務主任者が補強の場合には、副業務主任者(副総括)の配置が認められません。

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：都市交通計画策定

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、又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：都市交通計画
- 2) 対象国又は同類似地域：ケニア 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 公共交通計画】

- 1) 類似業務の経験：公共交通計画
- 2) 対象国又は同類似地域：ケニア 及び全世界での業務の経験
- 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 交通調査／交通需要予測】

- 1) 類似業務の経験：交通需要予測
- 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 競争参加資格要件の確認及びプロポーザルの提出手続き

1 競争参加資格要件の確認

競争参加資格要件のうち、全省庁統一資格については、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>）に示す資格確認手続きを行った上で通知される「整理番号」をプロポーザルに記載して頂くことにより、確認します。その他の資格要件については、必要に応じ、契約交渉に際し、確認します。

2 プロポーザルの提出期限、提出場所等

- (1) 提出期限：2016年12月26日 12時
- (2) 提出方法：郵送又は持参（郵送の場合は、上記提出期限までに到着するものに限り。）
- (3) 提出先・場所：

・郵送の場合

〒102-8012

東京都千代田区二番町5番地25 二番町センタービル

独立行政法人国際協力機構 調達部

・持参の場合

二番町センタービル1階調達部受付（調達カウンター）

- (4) 提出書類：プロポーザル 正1部 写4部
見積書 正1部 写1部（次項第7参照）

注）郵送の場合、「各種書類受領書」の提出は不要です。

3 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・押印がないとき
- (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) 競争参加資格要件を満たさない者がプロポーザルを提出したとき
- (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) 虚偽の内容が記載されているとき
- (7) 前各号に掲げるほか、本業務指示書又は参照すべきガイドライン等に違反したとき

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ください。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。)

() 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ください。

() 航空運賃については、安全対策上等の必要性に基づき、ZONE-PEX運賃(エコノミークラス)又は正規割引運賃(ビジネスクラス)ではなく、認められるクラスの普通運賃を上限として見積もることを認めます。

なお、見積のうち下記については、別見積としてください。

- (1) 旅費(航空賃)
- (2) 旅費(その他:戦争特約保険料)
- (3) 一般業務費のうち安全対策経費に分類されるもの
- (4) その他(以下に記載の経費)

交通調査

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。

(KES1 = 1.1244 円, US\$1 = 112.305 円, EUR1 = 119.249 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行うために、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、業務主任者又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、業務主任者又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。その際、a) 電話会議による出席を最優先としてください。
実施日時は上記(1)で指定された日時です。

a) 電話会議

通常の電話のスピーカー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、通話にかかる費用は、コンサルタント等の負担とします。

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) 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。

第9 プロポーザルの評価

1 プロポーザルの評価基準

提出されたプロポーザルは、別紙の「プロポーザル評価表」に示す評価項目及びその配点に基づき評価（技術評価）を行います。評価の具体的な基準や評価に当たっての視点については、「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（2016年7月）」の別添資料1「プロポーザル評価の基準」及び別添資料2「コンサルタント等契約におけるプロポーザル評価の視点」を参照してください。

プロポーザル評価表の「3. 業務従事予定者の経験・能力」において評価対象となる業務従事者とその想定される業務従事人月数は以下のとおりです。

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
公共交通計画
交通調査／交通需要予測

2) 評価対象とする業務従事者の予定人月数

14.50 M/M

技術評価の点が70点未満の評価となった場合は、失格となります。

なお、評価の確定に際しては、技術評価で70点以上の評価を得たプロポーザルを対象に、以下の2点について、加点・斟酌されますので、ご注意ください。

(1) 若手育成加点

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。）

若手加点制度の詳細については、「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（2016年7月）」の別添資料3「業務管理グループ制度と若手育成加点」を参照ください。

(2) 価格点

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加味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。価格点の詳細については、「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(2016年7月)」の別添資料4「価格点の算出方法」を参照ください。

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、2017年1月16日(月)までに評価を確定し、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、以下の項目を当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。基準点に達しないものについては、「基準下」とのみ記載する。

- 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

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ください。

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 プロポーザルの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」:

当機構ホームページ「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_201211.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

(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 資金協力本体事業等への推薦・排除

本件業務に基づき実施される資金協力本体事業等については、利益相反の排除を目的として、本体事業等への参加が制限されます。また、無償資金協力を想定した協力準備調査については、本体事業の設計・施工監理 (調達管理を含む。) コンサルタントとして、機構が先方政府実施機関に推薦することとしています。

(以下、各項目の () に○を付したものが、指示内容です。)

() 本件業務は、無償資金協力事業を想定した協力準備調査に当たります。したがって、本件事業実施に際して、以下のとおり取り扱われます。

1. 本件業務の受注者は、本業務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 (調達補助を含む。) コンサルタントとして、機構が先方政府実施機関に推薦します。ただし、受注者が無償資金協力を実施する交換公文 (E/N) に規定される日本法人であることを条件とします。

本件業務の競争に参加する者は、「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 (2016年10月)」に示されている様式5 (日本法人確認調書) をプロポーザルに添付して提出してください。ただし、同調書は本体事業の契約条件の有無を確認するもので、本件業務に対する競争参加の資格要件ではありません。

2. 本件業務の受注者 (JV構成員及び補強として業務従事者を提供している社他、業務従事者個人を含む。) 及びその親会社/子会社等は、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 (調達補助を含む。) 以外の役務及び財の調達から排除されます。

- () 本件業務は、有償資金協力事業に係る詳細設計業務を含みます。したがって、本件業務の受注者（JV構成員及び補強として業務従事者を提供している社を含む。）及びその関連会社／系列会社（親会社／子会社等を含む。）は、本業務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（調達補助を含む。）以外の役務（審査、評価を含む。）及び材の調達から排除されます。
- () 本件業務は、フォローアップ事業に係る詳細設計業務を含みます。したがって、本件業務の受注者（JV構成員及び補強として業務従事者を提供している社を含む。）及びその親会社／子会社等は、本業務の結果に基づき当機構がフォローアップ事業を実施する場合は、施工監理（調達補助を含む。）以外の役務及び材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

ケニア国ナイロビ都心総合交通システム及び環状線事業計画策定プロジェクト

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： 公共交通計画	(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： 交通調査/交通需要予測	(12.00)	
ア) 類似業務の経験	9.00	
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	3.00	
(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

ケニア国の首都ナイロビは人口約 377 万人（2014 年：国連推計値）を有し、その経済規模は国内総生産の約 55%を占める政治経済の中心地であるとともに、東アフリカ地域における商工業や国際機関の拠点が多数立地する国際都市である。今後もケニア国及び東アフリカの経済成長を牽引する基幹都市としての役割が期待されているが、ナイロビでは無秩序な開発や交通渋滞の深刻化が年々進んでおり、今後の更なる人口増によって都市機能が麻痺し、経済活動に大きな支障が及ぶことが大きな懸案となっている。

このような状況に対し、我が国は「ナイロビ市都市開発マスタープラン策定プロジェクト」（NIUPLAN：Nairobi Integrated Urban Development Master Plan）を 2013 年～2014 年にかけて実施し、2030 年を目標年次とする都市開発マスタープラン（M/P）策定を支援した。NIUPLAN には業務中心地区（CBD：Central Business District）への政治・経済及び交通の一極集中緩和を狙いとしたサブセンターの形成と新たな都市交通網の整備計画が含まれ、都心部に軌道系公共交通（環状線）を導入する事業化調査（F/S）の実施が優先プロジェクトの一つとして挙げられた。NIUPLAN の提案を受け、ナイロビ郡庁は環状線の F/S の実施を含む開発計画調査型技術協力を我が国に対して要請した。

これを受けて機構は 2015 年 11～12 月にかけて詳細計画策定調査を実施し、都市公共交通セクターの現状とプロジェクトの実施方針についてケニア側との協議を行った。同調査では、ケニア側に環状線事業の実施体制の想定が全く無いというのに、環状線と接続する公共交通網の整備見通しも立っていないことから、F/S レベルの検討は時期尚早であり、まずは事業の実施枠組みを検討する必要があることを確認した。また、深刻化する都心渋滞に対し、関係機関の調整無しに短期的対策・計画が乱立しつつあって都心部の交通体系の将来像が見えない中では、各種交通モード及び都市拠点を接続する目的で提案された環状線計画は立案できないため、都心部におけるモビリティ向上施策の策定もプロジェクトスコープに追加する必要があることを確認した。さらに、関係省庁との協議の中では本プロジェクトの実施体制についてケニア政府内での調整不足が懸念されたが、本件要請元のナイロビ郡庁が合同調整委員会（JCC）メンバー予定の省庁・組織を集めた予備会合を 2016 年 4 月に開催し、本プロジェクトの実施体制・実施方針についてケニア政府内で確認が行われた。加えて 2016 年 8 月には NIUPLAN がナイロビ郡議会において採択決議を得た。

以上の結果をふまえ、機構は 2016 年 12 月にケニア政府と本プロジェクトにかかる基本合意文書（R/D）の署名を行った。本プロジェクトは、この R/D に基づき、ナイロビ都心部におけるモビリティ向上施策の策定及び軌道系公共交通の事業枠組みの具体化に必要な技術協力を行うものである。

2. プロジェクトの概要

（1）プロジェクトの目的

ナイロビの都心部のモビリティを向上させるための施策を策定するとともに、都心部に求められる軌道系公共交通/環状線の導入可能性を検討し、実施体制・事業実施スキームを含む事業枠組みを具体化する。これにより、都心部の交通利便性及び経済活動の改善に寄与する。

(2) 期待される成果

- 1) ナイロビ都心部 (Urban Core) のモビリティ向上施策 (交通需要マネジメント (TDM)、モビリティ・マネジメントや必要な交通施策も含める) が策定される。
- 2) モビリティ向上施策に軌道系公共交通/環状線が必要とされる場合は、その事業枠組み (事業計画・運営体制 (案) 及び F/S 実施の条件の整理) が計画される。

(3) 対象地域

ナイロビ都心部 (拡大 CBD : Urban Core)

(4) 関係官庁・機関

ナイロビ郡庁 (Nairobi City County Government (NCCG)) の運輸局 (Transport, Roads & Public Works Department)、都市局 (Lands Housing and Urban Planning Department)、環境局 (Environment Department) を主たるカウンターパート (C/P) 機関とする。また、本プロジェクトの実施にあたり設立される Joint Coordination Committee (JCC) に含まれる関連セクター省庁と十分に協力して実施する (JCC 副議長の運輸インフラ・住宅都市開発省 (MOTI : Ministry of Ministry of Transport, Infrastructure, Housing and Urban Development) をはじめとする委員会構成は R/D の Annex 参照)。

(5) 本プロジェクトに関連するわが国の主な援助活動

- ・ナイロビ市都市開発マスタープラン策定プロジェクト (2013~2014) : 開発計画調査型技術協力
- ・ナイロビ高架橋建設・道路拡幅事業準備調査 (2015~) : 協力準備調査

3. 業務の目的

本業務は、ナイロビ都心部を対象に、現在の短期的都市交通施策の動向及び既存の交通整備計画 (BRT 整備、道路改良、既存鉄道活用等) をレビューするとともに、交通動態を把握したうえで、都心部のモビリティを向上させるための施策を策定することを主目的に実施する。さらに、モビリティ向上施策に都心部への軌道系公共交通/環状線の導入が必要と判断される場合には、同事業の枠組みを具体化する。

4. 業務の範囲

本業務は、2016年12月にJICAがケニア政府との間で署名したR/Dに基づき開発計画調査型技術協力として実施するものであり、「3. 業務の目的」を達成するため、「5. 実施方針及び留意事項」を踏まえたうえで、「6. 業務の内容」に記載する業務を実施し、「7. 成果品等」に示す報告書等を作成する。

5. 実施方針および留意事項

(1) 都心部の詳細交通動態の把握、交通需要予測モデル構築

NIUPLAN 策定時に実施した交通調査をはじめとする既存データ (実測交通量、需要予測等) を収集・レビューし、都心部を含む都市圏の交通状況を把握する。加えて、都心部のモビリティ向上を検討するための交通需要予測モデル構築に必要な交通調査 (交通実態調査、交通関連インベントリー等) を実施し、都心部の詳細な交通データを収集する。例えば、通常のパーソントリップ調査では低く集計

されがちな Non-home based トリップの把握精度向上や、ゾーンをより細分化した OD 集計を行う等、都心部のモビリティ向上の検討にあたり必要な調査内容を工夫する。また、社会経済フレームワーク、モード分担率等の設定は、NIUPLAN をはじめとする既往調査の分析結果をレビューし、必要に応じて更新・見直しのうえ、都心部の交通需要予測モデルを構築する。

(2) 既存プロジェクト・計画の情報集約

ナイロビでは深刻化する交通問題への対策として、短期的な交通インフラ整備プロジェクトや中・長期的な整備方針を定める各種交通計画が存在する。しかしながら、実施主体が様々（NCCG、MOTI（含む KURA（ケニア都市道路庁）、KeNHA（ケニア高速道路庁））、KRC（ケニア鉄道公社）、MLPP（土地計画省）等）であり、相互の十分な調整無しに個別にプロジェクトが進んでいる状況である。また、ナイロビの都市交通施策を統合して一元管理するための組織（ナイロビ首都圏都市交通庁（NAMATA））は設立準備中であるが設立目途は立っていない。

そこで本プロジェクトでは、都市交通全般及び主な都市開発に係る既存及び新規の各計画の進捗状況を確認するとともに内容をレビューし、短期～中・長期プロジェクトの配置と整備予定時期を整理して情報をとりまとめる。

<都心部の主な事業・計画>

- 1) Mass Rapid Transit System (MRTS) : 2011 年 6 月策定【MOTI】
- 2) Harmonization of Activities on the Development of MRTS : 2013 年 10 月策定【MOTI+AfDB】
- 3) Urban Mobility : 2013 年 11 月策定
- 4) Railway City : 2016 年 5 月コンサルタント選定済。調査工程は 1 年間を予定【MLPP、KRC、NCCG+世銀】
- 5) Green Mall Bus Terminal : 2016 年 7 月調査開始、2016 年 12 月調査完了予定【MLPP、KRC、NCCG+世銀】
- 6) Decongestion of CBD in Nairobi : 2015 年 12 月コンサルタント選定済。調査開始。都心部の交通量調査も実施。【NCCG 自己資金】
- 7) Commuter Rail M/P : コンサルタント選定中。2017 年上半期に開始予定【KRC+世銀】
- 8) ITS and Associated Civil Engineering Works in Nairobi : コンサルタント選定中。【KURA+世銀】（MLPP、KRC、KURA）
- 9) ナイロビ高架橋建設・道路拡幅事業 : F/S 実施中【KURA+JICA】

(3) 都心部のモビリティ向上施策の策定

1) 基本方針

都心部の開発指針として、NIUPLAN で打ち出された都心部（拡大 CBD : Urban Core）開発ビジョンが存在する。都心部のモビリティ向上の検討にあたっては、同ビジョンの実現に向けて求められる交通政策目標を定め、必要な施策を検討する。なお、NIUPLAN は 2016 年 8 月にナイロビ郡議会で採択決議が済んだことから法定計画として参照することができる。

・ 都心部の開発ビジョン（NIUPLAN より抜粋）

< Development Vision of Greater CBD >

“Compact urban centre that is creative, livable, green, efficient, competitive and inclusive”

[Economy] Promote an inclusive urban economy
[Transport] Efficient effective and inclusive transport system
[Urban Space] Pedestrian-friendly urban space
[Environment] Healthy, green, thriving and secure Nairobi

2) 交通政策シナリオ分析

モビリティ向上施策の検討では、交通需要予測モデルを用いて現況に対する短期的な施策を検討するとともに、BRT 事業などの既往計画実現後の交通動態の変化を分析し、バス事業再編、コンピューターレール改修事業、道路改良などのサブセクター毎に個別に計画された既存事業・整備計画が総合交通システムとして有効に機能・連携するために必要な施策を検討する。具体的な例としてハード面では交通モードの結節拠点・歩行者アクセス整備や都心部の軌道系公共交通の導入とそれらに付随する都市再開発、ソフト面では共通運賃制度やロードプライシング導入等のモビリティ・マネジメント、TDM が挙げられる。また、投資を最適化し、相乗効果を高めるという観点から、既往計画間の一部調整提案も必要に応じ含める。これらの施策の検討では、NIUPLAN で提案された都心部再開発事業との関連も含め、複数の交通政策シナリオを設定し比較検討する。

(4) 都心部交通改善に係る NCCG の実施能力強化

1) 実施体制

本プロジェクトの実施機関は都市開発を総合的に取りまとめる役割を持ち、NIUPLAN の策定主体であった NCCG とする。Project Director 及び Manager は NCCG 運輸局から任命し、都市計画局及び環境局は主要関係部局のカウンターパートと位置付ける。これは本プロジェクトが都心部の開発ビジョンの実現に資するモビリティ向上施策とともに、都市再開発が付随する軌道系公共交通事業の枠組みを検討する複合的な都市開発の構想段階であるため。

2) 都心交通政策の調整・実施推進

都市開発及び都市交通セクターには NCCG 以外にも多数のステークホルダーが存在し、組織間の調整を要する事業実施には大きな困難を伴うことが課題である。そこで本プロジェクトの情報収集、協議を通じ、既往計画の円滑な実施を阻害している要因を分析し教訓を得る。

また、本プロジェクトでは多数の関連組織で構成される JCC を設置し、これまで調整機会が乏しかった都心開発・総合交通体系構築のための関係者間調整の貴重な場として積極的に活用する。加えて、従来は権限が限られていた NCCG が議長としてリーダーシップをとって円滑に都心交通施策を調整し、発言力・影響力を高めていけるように JCC 運営を支援する。

JCC 委員には、交通セクターを管轄する MOTI 及び KRC、NAMATA 設立準備室 (MOTI 内に設置)、都市再開発制度に関連する MLPP、民間企業を代表する KePSA (ケニア民間セクターアライアンス) らが含まれる。

(注) NAMATA の設立動向

世銀、EU は、ナイロビの都市交通全般を一元管理・調整するための組織 (NAMATA) の設立支援を進めている。NAMATA は公共交通事業の改善に大きな役割を期待されており、設立後は NCCG との役割分担・協調も必要になるが、関係組織間の調整に時間を要しており設立の成否・時期は不明である。本プロジェクトは NAMATA

の設立動向・所掌業務・人員体制に留意しつつ進める必要がある。

3) NCCG に対する都市開発・都市交通分野の能力強化

NCCG は NIUPLAN の実施主体として交通政策を含むナイロビの都市開発への関与を強める意向を持っている。本プロジェクトの JCC で議長を務めることに加え、他組織主管のプロジェクト委員会などの場において、NCCG が都市開発方針に基づく交通政策・プロジェクトへの誘導やプロジェクト間の調整を行うためには、ナイロビで進行中の事業・計画の全体像を把握し、課題分析能力を強化する必要がある。

本プロジェクトの情報収集、分析の過程において、カウンターパートの関与を強め、主体的に情報収集・共有・分析できるような組織能力強化の方法を工夫する。また、都市交通問題に対する課題解決手段の理解度を高めるため、交通インフラ整備と関連する都市再開発・区画整理などのスキームや TDM、モビリティ・マネジメントに関するワークショップを開催する（会場は実施機関の施設を利用）。ワークショップの開催では NCCG に限定せず、他部署等のカウンターパートも参加可能とする。

具体的な能力強化の方法についてプロポーザルで提案すること。

(5) 戦略的環境アセスメントの取扱い

本プロジェクトは「JICA 環境社会配慮ガイドライン」（2010 年 4 月）上、カテゴリ B に分類されており、同ガイドラインの要件を満たす必要がある。本業務においては、戦略的環境影響評価（Strategic Environmental Assessment : SEA）の考え方を導入する。具体的には、モビリティ施策の検討にあたり、重要な環境社会影響項目とその評価方法を設定し、複数ある交通政策シナリオに関し環境社会的側面の影響を含む比較検討を行う。報告書作成にあたっては、「カテゴリ B 案件報告書執筆要領」を参照すること。

なお、環境管理局（NEMA）との協議の結果、本プロジェクトの環境社会配慮調査は新規の SEA 承認は要求されず NIUPLAN SEA の補完調査として実施すること、SEA 調査と区別するため調査名称は“Environmental Assessment 調査”とすることを確認した。この調査結果は NEMA のレビューを経て、NIUPLAN の SEA 承認文書に追加添付される予定。

コンサルタントは、NIUPLAN の SEA 報告書を踏まえて、効果的な NIUPLAN SEA の補完調査の実施方針や技術手法、効率的に実施する手法・内容・スケジュールについて理由や考え方とともにプロポーザルで提案すること。

(6) 軌道系公共交通の事業枠組み検討（※当初契約には含まない）

上記のモビリティ向上施策に都心部に軌道系公共交通の導入が必要と判断される場合は、その事業枠組みを検討する。本プロジェクトで計画する事業枠組みの検討レベルは、ケニア側が事業実施に向けた意思決定の判断材料として活用できること、ケニア側の意思決定を受け次第、円借款を想定した F/S や運営組織等の能力強化支援の技術協力のスコープが検討できる内容とし、以下の事項に留意して計画する。
（以下の業務は当初契約には含めず、契約変更にて対応する。）

1) 概略ルートの設定

モビリティ向上施策の検討結果に基づき、軌道系公共交通の導入路線、交通モー

ド、付随する施設整備や面的開発の概要を検討する。また、需要予測や他プロジェクトの完工時期に応じた適切な整備時期を検討する。軌道系の技術形式選定には他ドナーの関心も高く、合理的な技術的裏付けのある透明性ある議論が求められることに留意する。

環境社会配慮面のスコーピング（影響項目の検討と、影響予測・評価手法の確認）の検討も含める。

2) 実施体制の検討

軌道系公共交通を導入する場合の実施主体を検討する。財政計画とあわせた事業スキームとの関係や技術力、法制度面での課題も含めて比較検討を行う。巨大事業の実施体制の検討となるため、ケニア政府内で検討・調整を慎重に進めるための分析資料を作成し、JCC等を通じた十分な議論を促す必要がある。

3) 事業スキーム・財務面の検討

財務面から事業性を検討するため、事業スキームを比較分析する。事業単体での検討に加え、軌道系公共交通の導入に付随した駅前拠点開発や都市再開発などとの組み合わせによる事業性向上及び整備効果の向上策について、ケニア国の法制度と候補地の現況、類似事例を分析して検討する。

4) 軌道系公共交通整備の実施トリガー及び課題の検討

本プロジェクトに続く次の事業段階として円借款を想定した F/S や運営組織等の能力強化支援技術協力の実施を想定し、次の段階に進むための必要条件、次の段階で対応すべき課題をとりまとめる。

6. 業務の内容

上記5. 実施方針および留意事項に基づき、コンサルタントは以下の業務を実施する。なお、プロポーザルにおいて以下と異なる工程、業務内容を提案することも可能とするが、その理由を明記すること。

(1) 事前準備（国内作業）

1) 関連資料・情報の収集・分析等

詳細計画策定調査結果及び収集資料、既存の調査レポートなどの情報、データを分析、検討するとともに、詳細な調査内容・手法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、データをリストアップする。

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。

(2) インセプションレポート（IC/R）の説明・協議等

IC/R を実施機関及び JCC に対して説明・協議し、基本的了解を得る。また、R/D で確認されている先方実施機関との責任の分担関係やプロジェクト実施体制について確認を行う。

(3) ナイロビ市内及び都心部の都市開発・交通状況の把握・分析

- 1) 以下の事項を含む都市現況及び既存または実施中の計画について、NIUPLAN で収集・分析した情報をレビューし、最新情報を収集して更新する。
 - a) 都市開発計画・事業、交通セクター開発計画・事業
 - b) 都市開発、都市交通整備に係る関係機関の役割、実施体制・予算、許認可プロセス、関連法制度、運用状況
 - c) 交通関連の既存データ（既存の各種計画策定の際に収集された交通量調査・需要予測結果等）
 - d) 社会経済状況（人口分布、社会経済指標、土地利用等）
 - e) 都市インフラ、交通インフラ・サービスの整備運営状況
 - f) 実施機関の計画策定や計画実施に係る能力（組織、予算、能力）
 - g) 他ドナーの活動状況

2) 主要な都市開発・交通計画の詳細レビュー

モビリティ向上施策の検討にあたり関連する既存計画の詳細レビューを行い、計画策定の前提条件、交通統計データ・需要予測等の収集資料、提案内容及びその進捗状況などを分析する。各計画の実施に向けて法定文書としての承認制度の有無や承認状況も確認する。サブセクター毎の計画上の課題・留意点に加え、他の交通モードも含む総合交通体系としてのモビリティ向上の観点からの課題も検討する。

また、計画の実施が遅延している事業は、その要因を分析し、本プロジェクトの実施に向けての教訓・課題として整理する。

3) 交通調査

都心部のモビリティ向上施策の検討のための交通需要予測モデル構築に必要な交通調査（インベントリー、交通量調査等）を実施する。調査の目的・内容・仕様は別紙 1 に示すが、具体的な調査内容と、必要に応じて補足して実施すべき調査や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。交通調査は、現地再委託を可とし、別見積とする。

4) 開発情報データベース作成

都心部の都市開発・都市交通整備に関するインフラ及びプロジェクトリストをマッピングし、整備予定の時間軸の情報と共にプロジェクト情報を集約する。これにより、調整者不在で個別にプロジェクトの実施が進む状況下での都市交通整備の全体像と課題を把握する。

(4) プロGRESS・レポート作成・協議

ここまでの調査進捗をPROGRESS・レポートとしてとりまとめ、JICAの内容承認の後、ケニア側に説明し協議を行う。JCCにおいて情報の精査・更新及び課題認識について意見交換するとともに、今後の調査方針を説明する。

(5) 都心部のモビリティ向上のための都心総合交通体系の検討

1) 交通需要予測モデルの構築

収集した交通データをもとに現況交通動態を再現し、妥当性を確認したうえで、既往調査結果及び社会経済フレームワーク等からNIPULANと同様に2030年を目標年次とする交通需要予測モデルを構築する。

2) NIUPLAN で提案する都心部の開発ビジョン及び空間開発計画のレビュー
モビリティ向上施策の策定にあたり上位計画となる開発ビジョン・空間計画をレビューし、NIUPLAN で設定した背景、経緯を確認する。

3) 交通政策目標の検討

上記の開発ビジョンを実現するために求められる都市交通機能・モビリティを検討し、交通政策目標を検討する。

4) モビリティ向上施策の検討

交通需要予測モデルを用いて既存計画の実施が進んだ場合の交通動態を予測し、開発ビジョン及び交通政策目標への効果を分析する。特に、個別に計画された各種計画が全体としてどの様に機能するかを分析し、事業間の連携・相乗効果を高める施策や既存計画間の要調整事項等を検討する。都心部のモビリティ向上施策に含まれる施策には、公共交通網改善、道路網改善、交通管理に加え、交通結節拠点整備と一体的な都市再開発計画も含む。

既往計画及び追加提案からなる交通政策シナリオを複数案設定し、比較検討を行う。

5) 軌道系公共交通の導入可能性の検討

都心部における軌道系公共交通/環状線の導入可能性の検討にあたっては、導入目的と求められる機能を明確化したうえで、路線計画、交通モードを検討する。

6) モビリティ向上施策とりまとめ

以上の検討結果に基づき、各施策の概要（事業内容、概算事業費、実施主体、想定資金源）と実施時期をモビリティ向上施策としてとりまとめる。

各施策に実行性を持たせるため、JCC での承認に加え、実施主体と想定する資金源の明示や合同モニタリング体制を設置する等の工夫・方策をケニア側と十分に検討する。

(6) 戦略的環境アセスメント（NIUPLAN SEA の補完調査）の実施

1) 基本方針

戦略的環境アセスメントの考え方(プロジェクトよりも上位の政策(Policy)、計画(Plan)、プログラム(Program)(PPP)レベルの環境アセスメント)に基づいた代替案の比較検討を行う。具体的には、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影響項目とその評価方法を明らかにすること)を実施した上で、複数ある交通政策シナリオ代替案の環境社会的側面の影響を含む比較検討を行う。NIUPLAN SEA の補完調査は、再委託を認めることとし、必要経費を本見積りに含めること。主な調査項目は以下のとおり。

① 調査手法の検討

・ NIUPLAN SEA 報告書と詳細計画策定調査報告書をレビューし、NIUPLAN SEA の補完調査に求められる調査手法を検討する。

② 計画内容の把握と環境スクリーニング

③ 調査範囲の検討

・ 調査検討のアウトプットの整理、調査の目的、・ステークホルダー分析

④ 調査の TOR 検討

⑤ 調査の実施

・ 諸条件の把握（ベースライン情報、法制度）

- ・計画シナリオ（代替案）の検討
- ・スコーピング・指標項目の選定
- ・影響の調査、予測、評価
- ・緩和策の検討
- ・推奨プログラム／優先プロジェクトの選定
- ・モニタリング計画の検討

⑥ ステークホルダー会議等の実施支援

- ・既に NIUPLAN SEA において NIUPLAN の基本方針は十分な意見交換が済んでいるため、本調査ではステークホルダー分析により適切な組織代表者の参加を中心とする会議を基本に、スコーピング及び影響評価説明の 2 段階で開催。

2) NEMA によるレビュー

本調査は、NIUPLAN SEA の補完調査として実施するためケニア政府の SEA 承認手続きは不要であるが、スコーピング及び影響評価とりまとめの 2 段階で NEMA によるレビューを想定する。調査着手にあたり NEMA と本調査及びレビューの実施方針を確認する。

(7) 本邦研修

本プロジェクトで策定するモビリティ向上施策及び軌道系公共交通の導入可能性検討に係るカウンターパートの課題認識を深め、計画策定に役立てることを目的として本邦研修（以下、「研修」）を実施する。利便性の高い都市交通の実現に係るインフラ整備（交通インフラ及び都市開発事業も含む）、TDM やモビリティ・マネジメントの導入、交通事業審議会のような政策調整などの事例を学ぶ機会を提供する。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（2016 年 6 月版）」に則り、「受入」、「研修実施」、「研修監理」業務のうち、「研修実施」のみを行うこととする。研修参加者は 8 名程度×1 回、渡航を含め 10 日間程度を想定。実施にあたり、コンサルタントは研修計画案を策定し JICA の基本的了解を得る。研修実施に係る必要経費を本見積りに含めること。

(8) インテリム・レポート作成・協議

ここまでの調査進捗をインテリム・レポートとしてとりまとめ、JICA の内容承認の後、ケニア側に説明し協議を行う。JCC において実施・計画中の交通及び都市開発案件との調整課題やモビリティ向上施策の実施方法を含めた協議を行うとともに、今後の調査方針を説明する。

以下 (9)、(10) の業務はインテリム・レポートの結果に応じて実施可否を判断することとし、当初契約には含めない。実施する場合は契約変更で業務を追加する。

(9) 軌道系公共交通の事業枠組みの策定

上記「5. 実施方針及び留意事項 (6) 軌道系公共交通の事業枠組み検討」を踏まえて次の事項を検討する。

- 1) 路線概略ルート、輸送システムの検討
- 2) 交通量調査（収集済みデータで不足する場合のみ追加的に実施）
- 3) 実施体制の検討
- 4) 事業スキーム、財務面の検討
- 5) 民間企業参入の分析
事業スキームの比較検討において、民間企業の事業参入意向を調査して実現性を分析するとともに、事業参入の促進要件を検討するため、日系企業を含む民間企業ヒアリング等を実施する。
- 6) 環境社会配慮面のスコーピング
- 7) その他課題の整理
軌道事業許可や都市再開発に関する法制度の改訂、運営や維持管理に係る人材育成等、事業実施に向けて対応すべき課題を整理する。
- 8) 軌道系公共交通整備の実施トリガーの検討

(10) ドラフト・ファイナルレポート作成

これまでの調査進捗をドラフト・ファイナルレポートとしてとりまとめ、JICAの内容承認の後、ケニア側に説明し、協議を行い、コメントを得る。

(11) 広報セミナー開催

本プロジェクトを周知し成果を広報する場として広報セミナーを開催する。ナイロビで開催し、セミナーの参加者は100名程度、開催費用（会場借上げ費（1日）及び資料作成費）を本見積もりに含めることとする。

(12) ファイナルレポート作成

インテリム・レポート／ドラフト・ファイナルレポートに対するJICA及びJCCコメントを受けて、ファイナルレポートを作成し、JICAに提出する。

(13) 技術移転、交通需要予測モデル、開発情報データベースの整備・引渡し

本業務で整備する交通需要予測モデルと開発情報データベースは、プロジェクト終了後もケニア側関係者の情報更新・共有ツールとして広く活用されることが期待される。ケニア側が自ら管理し活用しやすいデータベースを整備するとともに、カウンターパートの運用能力を踏まえ、OJTや管理マニュアル作成を通じて必要な技術移転を行う。

また、日々の業務、ワークショップ等を通じ、都市開発・都市交通施策に関する技術移転を行う。

(14) 広報

1) 広報ツールの作成

プロジェクト概要や成果をわかりやすく伝えるためのパンフレットを作成する。

2) 現地で開催される会議・セミナー等での情報発信

現地においてケニア政府、他ドナーが都市交通、都市開発に関連する会議やセミナーを開催する機会には、可能な限り出席し、本プロジェクトの情報発信・

情報共有を行う。

7. 成果品等

(1) 調査報告書

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。なお、本契約における成果品は、ファイナルレポートとする。各報告書の先方政府・機関への説明、協議に際しては、事前に JICA に説明の上、その内容について了承を得るものとする。

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2週間以内

部数：英文53部（うちケニア側に50部）

CD-R5枚（うちケニア側に4枚）

2) プログレスレポート

記載事項：現状分析、既往計画レビュー、開発情報データ

提出時期：調査開始4ヶ月後を目処

部数：英文53部（うちケニア側に50部）

CD-R5枚（うちケニア側に4枚）

3) インテリムレポート

記載事項：交通政策目標、交通需要予測、モビリティ向上施策（案）

提出時期：調査開始9ヶ月後を目処

部数：英文53部（うちケニア側に50部）

CD-R5枚（うちケニア側に4部）

4) ドラフト・ファイナルレポート（※当初契約には含めない）

記載事項：軌道系公共交通の事業枠組み（案）

部数：英文53部（うちケニア側に50部）

和文（要約のみ）3部（ケニア側は無し）

CD-R5枚（うちケニア側に5部）

5) ファイナルレポート

記載事項：調査結果の全体成果

提出時期：インテリム・レポート（またはドラフト・ファイナルレポート）

に対するケニア側コメント提出から1ヶ月以内

部数：

① 報告書本編（要約を含む）

英文57部（うちケニア側に50部）

和文（要約のみ）6部（ケニア側は無し）

CD-R7枚（うちケニア側に5部）

(2) 報告書作成にかかる留意事項

1) 報告書の仕様

インセプションレポート、プログレスレポート、インテリムレポート、ドラフ

ト・ファイナルレポート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(CD-ROM)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（2014年11月）」を参照すること。

2) 報告書の形式・説明

- ① 各報告書はその内容を的確かつ簡潔に記述すること。また、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。
- ② 必要に応じ、図や表を活用すること。また、英文の報告書等についてはネイティブチェックを行い、読みやすいものとする。報告書等で使用するデータ及び情報については、その出典を明記すること。
- ③ 各報告書には、業務実施時に用いた通貨換算率とその適応年月日及び略語表を目次の次の項に記載すること。

報告書が主報告書と資料編の分冊形式になる場合は、主報告書とデータの根拠（資料編の項目）との照合が容易に行えるように工夫すること。

(3) 主要な報告書以外の提出物

1) 議事録等

カウンターパート機関との調整会議、各報告書説明・協議については、実施後、議事録を策定し、JICA に速やかに提出する。また、JICA 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、質疑内容等についても開催後5日程度のうちに議事録を作成しJICAに提出する。なお、JICA ケニア事務所での会議についても同様とする。

2) 業務計画書

本業務開始時に、業務実施方針等の計画書を作成し、JICA に提出する。

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3部（簡易製本）、電子データ（様式指定なし）

3) プロジェクト活動業務報告書

JICA 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JICAに提出する。

4) 広報用資料（パンフレット）

調査の概要を取りまとめた広報資料(A4版8枚程度)を作成し、JICAに提出する。内容については、写真、図説等を用いて、簡潔かつ明瞭なデザインを検討する。作成にあたっては、事前に原稿をJICAに提出及び説明のうえ、内容の了承を得るものとする。

提出時期：ファイナルレポート提出時

部数：和文100部、英文300部、電子データ(PDF)

注) ファイナルレポート提出前の最終現地説明の会合でドラフト資料を配布し、広報、コメント収集に役立てるため、英文100部（ドラフト）の印刷費も計上すること。

5) 収集資料

プロジェクトを通じて収集した資料及びデータは項目毎に整理し、可能な限り電

子データにて収録し、JICA 様式による収集資料リストを添付のうえ、JICA に提出する。

6) デジタル画像集

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内容し、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態、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、案件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。なお、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 JICA に帰属するものとし、広報用素材として JICA の各種媒体への活用が想定している。

提出時期：ファイナルレポート提出時

部数：CD-R 1 枚（デジタル画像 100 枚程度／jpeg ファイル形式）

7) 調査用資機材等取得明細表

JICA 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 JICA に提出する。

8) 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

記載事項：

① ファイナルレポートの概要

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）

現地におけるワークショップ・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 今後の案件実施スケジュール（資金調達の見込み等）

⑥ 提案した計画の具体化に向けての提案

⑦ 添付資料

- ・業務フローチャート
- ・業務人月表
- ・研修員受入れ実績
- ・調査用資機材実績（引渡リスト含む）
- ・会議議事録等
- ・収集資料リスト
- ・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）

第3 業務実施上の条件

1. 業務工程計画

2017年2月下旬より業務を開始し、2017年6月を目途にプログレスレポート、2017年11月を目途にインテリムレポートを提出する。2018年2月までにファイナルレポートを作成・提出する。

2. 業務量目途と業務従事者の構成（案）

(1) 業務量の目途：26.0 M/M

(2) 業務従事者の構成（案）

本プロジェクトには、下記に示す各分野の担当事項を担当する団員が参加することを想定しているが、業務内容及び業務工程を考慮の上、現地のリソースの活用を含めてより適切な団員配置、担当分野があれば、その理由とともにプロポーザルにて提案すること。また、評価対象業務従事者について、本指示書に記載された格付目安を超える格付提案をコンサルタントが行うことも可とするが、その場合に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 公共交通計画（3号）
- ③ 交通調査／交通需要予測（3号）
- ④ 都市再開発／沿線開発計画
- ⑤ TDM／モビリティ・マネジメント計画
- ⑥ 戦略的環境アセスメント

3. 相手国の便宜供与

2016年12月に署名したR/Dに基づくものとする。主な事項は次のとおり。

- ・執務室
- ・戦略的環境アセスメントの審査費用（1百万ケニアシリング（=1百万円））（同費用が発生する場合）

4. 配布／貸与資料及び閲覧資料

(1) 配布資料

- ① 詳細計画策定調査結果報告書
- ② R/D
- ③ NIUPLAN SEA 報告書
- ④ NIUPLAN 交通調査データ
- ⑤ 詳細計画策定調査時の収集資料（リストは詳細計画策定調査結果に添付）

(2) 公開資料

- ① NIUPLAN 報告書（英文本編、和文要旨）
https://www.jica.go.jp/information/seminar/2014/20150227_01.html

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。

6. 再委託

以下の業務については、経験・知見を豊富に有する機関・コンサルタント・NGO等に現地再委託して実施することを認める。

(1) 現地再委託

- ・ SEA 補完調査（本見積）
- ・ 交通調査（別見積）

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ガイドライン（2012年4月）」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、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、より具体的な提案を可能な範囲で行うこと。その他、現地再委託が必要な場合は、プロポーザルにて提案する。

7. 安全管理

各対象国の JICA 事務所が作成する安全対策マニュアルにかかる事項を順守する。

現地業務に先立ち、外務省「たびレジ」に渡航予定の業務従事者数全員を登録する。

現地調査期間中は安全管理に十分留意すること。当地の治安状況については、JICA ケニア事務所、在ケニア日本国大使館において十分な情報収集を行うと共に、現地調査時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十分に行うこと。また、同事務所と常時連絡が取れる体制とし、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よう留意すること。現地業務に先立ち外務省「たびレジ」に渡航予定の業務従事者を登録する。

8. その他の留意事項

(1) 複数年度契約

本業務については、年度を跨る契約（複数年度契約）を締結することとし、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、会計年度ごとの精算は必要ない。

(2) JICA 事務所への報告

現地調査時には JICA ケニア事務所に報告を行うこと。

(3) 不正腐敗の防止

本調査の実施にあつては、「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。なお、疑義事項が生じた場合は、不正腐敗情報相談窓口または JICA 担当者に速やかに相談するものとする。

交通調査

1. 交通調査の目的と方針

交通調査の目的は、ナイロビ都心部のモビリティ向上の検討に必要な交通需要予測モデルを構築するための情報を得ることである。本調査は既存調査結果では得られない情報収集のための必要最小限の内容(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ため、交通行動が変化する時期・日時を避ける。また、過去の交通調査結果との経年変化を確認できるように観測地点・方法を工夫することが望ましい。有効なサンプル数を獲得する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

調査結果は、各種交通計画策定作成を容易とすべくデータベース化を行い、ケニア政府が維持管理、更新、交通計画の策定に活用できるものとする。

(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. 交通調査の仕様

交通調査の仕様は以下を基本とする。NIUPLANをはじめとする既往調査の収集データを最大限活用する観点から、追加的に調査をすべきと考える基本項目を挙げるが、具体的な調査箇所及び方法ならびに更に必要な調査種目、規模等の代替案があればプロポーザルにて提案すること。別見積りとする。

(1) アクティビティダイアリー調査

都心部の Non-home based の交通需要、交通行動特性をより正確に把握するため、企業や学校などを対象とする調査を実施する。OD のゾーニングは地区によっては最小 300m×300m 程度までの詳細な分析を含める。

(2) 駐車場調査

都心部の駐車場において、車両の出入り及び OD を調査する。

(3) 乗車人数調査

市内を走行する乗用車、タクシー、バスを対象に、乗車人数調査を路側観察方式で行う。

(4) 貨物インタビュー調査

都心部の交通に貨物交通が与える影響を把握し、将来の貨物交通需要を予測するため、貨物輸送業者に対して郵送もしくは訪問インタビューを行う。

(5) インベントリー調査

都心部のバス停留所の配置、乗降客数を調査する。

(6) その他

その他必要と思われる調査があれば、プロポーザルにて提案すること。

以上

