

企画競争説明書

業務名称：フィリピン国メトロマニラ総合交通管理計画策定プロジェクト

案件番号：180518

【内容構成】

- 第1 企画競争の手続き
- 第2 プロポーザル作成に係る留意事項
- 第3 業務の目的・内容に関する事項（特記仕様書案）
- 第4 業務実施上の条件

2018年12月12日
独立行政法人国際協力機構
調達部

本説明書は、独立行政法人国際協力機構（JICA）が、民間コンサルタント等に実施を委託しようとする業務について、当該業務の内容及び委託先を選定する方法（企画競争）について説明したものです。

企画競争とは、競争参加者が提出する技術提案書（以下「プロポーザル」という。）に基づき、その企画、技術の提案、競争参加者の能力等を総合的に評価することにより、当機構にとって最も有利な契約相手方を選定する方法です。競争参加者には、この説明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及び見積書の提出を求めます。

なお、本説明書の第3「業務の目的・内容に関する事項（特記仕様書案）」、第4「業務実施上の条件」は、プロポーザルを作成するにあたっての基本的な内容を示したものですので、競争参加者がその一部を補足、改善又は修補し、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。プロポーザルの提案内容については、最終的に契約交渉権者を行う契約交渉において、協議するものとしています。

第1 企画競争の手続き

1 公示

公示日 2018年12月12日

2 契約担当役

理事 植嶋 卓巳

3 競争に付する事項

- (1) 業務名称：フィリピン国メトロマニラ総合交通管理計画策定プロジェクト
- (2) 業務内容：「第3 業務の目的・内容に関する事項（特記仕様書案）」のとおり
- (3) 適用される契約約款雛型：
 - (○) 成果品の完成を約しその対価を支払うと規定する約款
すべての費用について消費税を課税することを想定しています。
 - () 業務の完了を約しその対価を支払うと規定する約款
国外での役務提供にかかる対価について消費税を不課税とすることを想定しています。
- (4) 契約履行期間（予定）：2019年2月 ～ 2022年2月

4 窓口

〒 102-8012

東京都千代田区二番町5-25 二番町センタービル

独立行政法人 国際協力機構 調達部

【契約第1課、稲岡 美紀 Inaoka.Miki@jica.go.jp】

注）書類の提出窓口（持参の場合）は、同ビル1階 調達部受付となります。

5 競争参加資格

(1) 消極的資格制限

以下のいずれかに該当する者は、当機構の契約事務取扱細則（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となることや契約の下請負人（業務従事者を提供することを含む。以下同じ。）となることを認めません。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、会社更生法（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）の適用の申立てを行い、更生計画又は再生計画が発行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、反社社会勢力、暴力団、暴力団員、暴力団員等、暴力団員準構成員、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（契約交渉権者決定日）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（契約交渉権者決定日）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) 積極的資格要件
当機構の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。
- 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、当機構の「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」>「競争資格参加」（<https://www.jica.go.jp/announce/screening/index.html>）を参照のこと。
 - 2) 日本登記法人
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。
- (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・審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となることや契約の下請負人となることも認めません。
具体的には、以下に掲げる者については、競争への参加を認めません。
(例：特定の排除者はありません。)
- (4) 共同企業体の結成の可否
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。
なお、共同企業体の構成員（代表者を除く。）については、上記（2）に規定する競争参加資格要件を求めません。
共同企業体を結成する場合は、共同企業体結成届（様式はありません。）を作成し、プロポーザルに添付してください。結成届には、構成員の全ての社の代表者印又は社印を押印してください。
また、共同企業体構成員との再委託契約は認めません。
- (5) 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」（<https://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。

6 説明書に対する質問

- (1) 質問提出期限：2018年12月19日 12時
- (2) 提出先・場所：上記4. 窓口
注1) 原則、電子メールによる送付としてください。
注2) 公正性・公平性確保の観点から、電話及び口頭でのご質問は、原則としてお断りしています。
- (3) 回答方法：2018年12月24日までに当機構ホームページ上に行います。
(URL: <https://www2.jica.go.jp/ja/announce/index.php?contract=1>)

7 プロポーザル等の提出

- (1) 提出期限：2019年1月11日 12時
- (2) 提出方法：郵送又は持参
注1) 郵送の場合は、上記提出期限までに到着するものに限ります。
注2) 郵送の場合、「各種書類受領書」の提出は不要です。
- (3) 提出先・場所：上記4. 窓口
- (4) 提出書類：プロポーザル 正1部 写 5部
見積書 正1部 写 1部
- (5) 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) 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
 - 5) 虚偽の内容が記載されているとき
 - 6) 前各号に掲げるほか、本説明書又は参照すべきガイドライン等に違反したとき
- (6) 見積書
本件業務を実施するのに必要な経費の見積書（内訳書を含む。）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経理処理ガイドライン」を参照してください。
(URL: <https://www.jica.go.jp/announce/manual/guideline/consultant/quotation.html>)
 - 1) 「3 競争に付する事項」において、契約全体が複数の契約期間に分割されることが想定されている場合は、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。
 - 2) 以下の費目については、別見積りとしてください。
 - a) 旅費（航空賃）
 - b) 旅費（その他：戦争特約保険料）
 - c) 一般業務費のうち安全対策経費に分類されるもの
 - d) 直接経費のうち障害のある業務従事者に係る経費に分類されるもの
 - e) その他（以下に記載の経費）
広報資材作成及び付随するPR活動実施経費
 - 3) 以下の費目については、以下に示す定額を見積もってください。
(なし)
 - 4) 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。
 - a) PhP1 = 2.165960 円
 - b) US\$1 = 113.385 円
 - c) EUR1 = 129.024 円
 - 5) その他留意事項

8 プロポーザル評価と契約交渉権者決定の方法

提出されたプロポーザルは、別紙の「プロポーザル評価配点表」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」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。

(URL: https://www.jica.go.jp/announce/manual/guideline/consultant/proposal_201211.html)

(1) 評価対象業務従事者について

プロポーザル評価配点表の「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専門分野
 - a) 総括／道路交通管理
 - b) 交通行政
 - c) 交通調査/推計モデル
- 2) 評価対象とする業務従事者の予定人月数
約 38.00 M/M

(2) 評価配点表以外の加点について

評価で60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・斟酌されません。

1) 若手育成加点

本案件においては、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**2点の加点（若手育成加点）**を行います。

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」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

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位と第2位以下との差が僅少である場合に限り、提出された見積価格を加味して契約交渉権者を決定します。

具体的には、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」の別添資料4「価格点の算出方法」を参照ください。

(3) 契約交渉権者の決定方法

契約交渉権者は、以下の手順で決定されます。

- 1) 競争参加者の競争参加資格要件を確認。
- 2) プロポーザルをプロポーザル評価配点表に基づき評価。
- 3) 評価が60点未満であったプロポーザルを失格として排除。
- 4) 若手育成加点の対象契約である場合、要件を満たすプロポーザルに2点を加算。
- 5) 評価点が僅少（最高評価点との点差が2.5%以内）である場合、見積書を開封し、価格評価を加味。
- 6) 上記、1)～5)の結果、評価点が最も高い競争参加者が契約交渉権者に決定。

9 評価結果の通知と公表

提出されたプロポーザルと見積書は当機構で評価・選考の上、2019年1月29日（火）までに評価を確定し、各プロポーザル提出者に評価結果（順位）及び契約交渉権者を通知します。

なお、この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

(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

また、プロポーザルの評価内容については、評価結果の通知日から2週間以内に申込み頂ければ、日程を調整の上、説明いたします。なお、2週間を過ぎての申込みはお受けしていませんので、ご承知おきください。

10 契約情報の公表

本企画競争に基づき締結される契約については「公共調達適正化について」（平成18年8月25日付財計第2017号）等に基づき、機構ウェブサイト上に必要な情報（契約の相手方、契約金額等）を公表しています。また、一定の関係を有する法人との契約や関連公益法人等については、以下の通り追加情報を公表します。詳細はウェブサイト「公共調達の適正化に係る契約情報の公表について」を参照願います。

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

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) 一定の関係を有する法人との契約に関する追加情報の公表

1) 公表の対象となる契約相手方取引先

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、当機構の役員経験者が再就職していること、又は当機構の課長相当職以上経験者が役員等として再就職していること

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

ア. 対象となる再就職者の氏名、職名及び当機構における最終職名

イ. 直近3か年の財務諸表における当機構との間の取引高

ウ. 総売上高又は事業収入に占める当機構との間の取引高の割合

エ. 一者応札又は応募である場合はその旨

3) 情報の提供方法

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きます。

(2) 関連公益法人等にかかる情報の公表

契約の相手方が「独立行政法人会計基準」第13章第6節に規定する関連公益法人等に該当する場合には、同基準第13章第7節の規定される情報が、機構の財務諸表の付属明細書に掲載され一般に公表されます。

11 誓約事項

プロポーザルの提出に際し、競争参加者は以下の事項について誓約していただきます。誓約は、プロポーザル提出頭紙への記載により行っていただきます。

(1) 反社会的勢力の排除

以下のいずれにも該当せず、将来においても該当することがないこと。

ア. 競争参加者の役員等が、暴力団、暴力団員、暴力団関係企業、総会屋、社会運動等標榜ゴロ、特殊知能暴力団等（各用語の意義は、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）に規定するところにより、これらに準ずるもの又はその構成員を含む。以下、「反社会的勢力」という。）である。

イ. 役員等が暴力団員でなくなった日から5年を経過しないものである。

ウ. 反社会的勢力が競争参加者の経営に実質的に関与している。

エ. 競争参加者又は競争参加者の役員等が自己、自社若しくは第三者の不正の利益を図る目的又は第三者に損害を加える目的をもって、反社会的勢力を利用するなどしている。

オ. 競争参加者又は競争参加者の役員等が、反社会的勢力に対して、資金等を供給し、又は便宜を供与するなど直接的若しくは積極的に反社会的勢力の維持、運営に協力し、若しくは関与している。

- カ. 競争参加者又は競争参加者の役員等が、反社会的勢力であることを知りながらこれを不当に利用するなどしている。
 - キ. 競争参加者又は競争参加者の役員等が、反社会的勢力と社会的に非難されるべき関係を有している。
 - ク. その他、競争参加者が東京都暴力団排除条例（平成 23 年東京都条例第 54 号）又はこれに相当する他の地方公共団体の条例に定める禁止行為を行っている。
- (2) 個人情報及び特定個人情報等の保護

法人として「行政手続における特定の個人を識別するための番号の利用等に関する法律」及び「特定個人情報の適正な取扱いに関するガイドライン（事業者編）（平成 26 年 12 月 11 日特定個人情報保護委員会）」に基づき、個人情報及び特定個人情報等を適切に管理できる体制を整えていること。

本契約において、「個人番号関係事務」を委託することは想定していませんが、業務に関連して競争参加者が謝金等を支払う可能性も想定されるため、そのような場合において、法令に基づく適切な管理ができる体制にあるのかを確認させていただくことが趣旨です。

1 2 資金協力本体事業への推薦・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（調達監理を含む。）コンサルタントとして、当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、当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）に規定す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ものは、「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」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その他、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。）以外の役務及び材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。

13 その他留意事項

(1) 配布・貸与資料

当機構が配布・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権者を決定し、また、契約交渉及び契約管理を行う目的以外に使用しません。ただし、行政機関から依頼があった場合、法令で定められている範囲内において、プロポーザルに記載された情報を提供することがあります。

(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。連絡がない場合は当機構で処分します。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は、必ず以下のページを参照してください。

1) 調達ガイドライン（コンサルタント等の調達）：

当機構ホームページ「調達情報」>「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: <https://www.jica.go.jp/announce/manual/guideline/consultant/index.html>)

2) 業務実施契約に係る様式：

同上ホームページ「調達情報」>「調達ガイドライン、様式」>「様式 業務実施契約」

(URL: https://www.jica.go.jp/announce/manual/form/consul_q/index_since_201404.html)

第2 プロポーザル作成に係る留意事項

1 プロポーザルに記載されるべき事項

プロポーザルの作成に当たっては、「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」の内容を十分確認の上、指定された様式を用いて作成して下さい。

(URL: https://www.jica.go.jp/announce/manual/guideline/consultant/proposal_201211.html)

(1) コンサルタント等の法人としての経験、能力

1) 類似業務の経験

注) 類似業務：海外における道路交通管理に関する業務

- 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

(2) 業務の実施方針等

- 1) 業務実施の基本方針
- 2) 業務実施の方法

1) 及び2) を併せた記載分量は、25ページ以下として下さい。

- 3) 作業計画
- 4) 要員計画

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。

- 5) 業務従事予定者ごとの分担業務内容
- 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

(3) 業務従事予定者の経験、能力

1) 業務管理体制の選択

本案件では、業務管理グループ（副業務主任者1名の配置）の適用を認めます。業務管理グループの詳細については、上記プロポーザル作成ガイドラインの別添資料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。

業務管理グループを採用するか否かを明示の上、業務管理グループを提案する場合、その配置、役割分担等の考え方について記載願います。

2) 評価対象業務従事者の経歴

【業務主任者（総括／道路交通管理）】

（業務管理グループにおける副業務主任者も同様の項目を記載のこと。）

- a) 類似業務の経験：道路交通管理に関する業務
- b) 対象国又は同類似地域：フィリピン 及び全途上国での業務の経験
- c) 語学能力：英語
- d) 業務主任者等としての経験
- e) 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。）
- f) 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 交通行政】

- a) 類似業務の経験：交通行政に関する業務
- b) 対象国又は同類似地域：フィリピン 及び全途上国での業務の経験
- c) 語学能力：英語
- d) 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。）
- e) 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/推計モデル】

- a) 類似業務の経験：交通調査/推計モデルに関する業務
- b) 対象国又は同類似地域：フィリピン 及び全世界での業務の経験

- c) 語学能力：：語学評価せず
- d) 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。）
- e) 特記すべき類似業務の経験（類似職務経験を含む。）

2 プロポーザル作成上の条件

(1) 自社と雇用関係のない業務従事者の配置

自社の経営者また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、自社（共同企業体の場合は代表者）の「専任の技術者」を指名してください。また、業務管理グループが認められている場合、副業務主任者についても自社（共同企業体の場合は、代表者又は構成員）の「専任の技術者」を指名してください。

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、当該共同企業体以外が提出するプロポーザルにおいて、補強として業務従事者を提供することを認めません。

注2) 複数の競争参加者が同一の者を補強することは、これを妨げません。

注3) 評価対象業務従事者を補強により配置する場合は、当該業務従事予定者の所属する社又は団体（個人の場合は本人の同意書）から同意書（様式はありません。）を取り付け、プロポーザルに添付してください。同意書には、補強を行う者の代表社印又は社印（個人の場合は個人の印）を押印してください。

注4) 評価対象外業務従事予定者を補強により配置する場合、契約交渉時に同意書を提出してください。契約時点で確定していない場合、同業務従事者を確定する際に提出してください。

注5) 補強として業務従事者を提供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。

(2) 外国籍人材の活用

途上国における類似業務の経験・実績を持つ外国籍人材の活用が可能です。ただし、委託される業務は我が国ODAの実施業務であることに鑑み、外国籍人材の活用上限は、当該業務全体の業務従事人月の2分の1及び業務従事者数の2分の1を目途としてください。

なお、業務主任者を含む評価対象業務従事者に外国籍人材を活用する場合で、当該業務従事者が日本語を母国語としない場合は、日本語のコミュニケーション能力について、記述してください。日本語の資格を取得している場合、証書の写しを添付してください。

3 プレゼンテーションの実施

本案件については、プレゼンテーションを実施しません。

別紙：プロポーザル評価表

プロポーザル評価配点表

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： <u>総括／道路交通管理</u>	(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 副業務主任者の経験・能力： <u>副業務主任者／〇〇計画</u>	(-)	(11.00)
ア) 類似業務の経験	-	4.00
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) 業務主任者等としての経験	-	2.00
オ) その他学位、資格等	-	2.00
③ 業務管理体制、プレゼンテーション	-	(4.00)
ア) 業務主任者等によるプレゼンテーション	-	
イ) 業務管理体制	-	4.00
(2) 業務従事者の経験・能力：<u>交通行政</u>	(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：<u>交通調査/推計モデル</u>	(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	1.00	
ウ) 語学力		
エ) その他学位、資格等	3.00	

第3 調査の目的・内容に関する事項

1. 事業の背景

フィリピンは、世界銀行の統計によると2006年に約1,222億ドルであった名目GDPが2016年には約3,049億ドルに達し、僅か10年で約2.5倍になるなど、NEXT11の一國に数えられるほどの急速な経済発展を遂げている。特に、16市1町で構成されるマニラ首都圏（以下、「メトロマニラ」という。）は、人口約1,287万人（フィリピン国家統計局、2015年）を擁し、フィリピンの政治、経済、文化、教育の中心地として成長を続けている。他方、メトロマニラでは619km²という比較的小さな都市域に対して年間1.8%割合で人口流入が続いており、それら人口の過密化と、自動車登録台数が2016年対前年比24.6%（日本貿易振興機構、2017年）増加するなど経済成長に伴うモータリゼーションに連動した交通需要の急伸は、同地域に深刻な交通混雑を生じさせると共に、人・モノの流れを阻害し、排気ガスによる大気汚染など環境問題を引き起こしている。国際協力機構(JICA)支援による「フィリピン国 マニラ首都圏の持続的発展に向けた運輸交通ロードマップ作成支援調査」（2014年3月）では、メトロマニラの人々が1日に負担する交通に起因するコストは24億ペソに上り、このまま対策が取られないと2030年には交通需要が13%増加する間に交通コストは60億ペソ、実に約2.5倍に達するとの試算もあり、これらの問題に対し道路網・鉄道網の整備といったハード面のみならず、交通情報の配信を通じた交通流制御やロードプライシングといった交通規制政策など総合的な交通管理計画の策定を通じてソフト面から対応を行っていくことは、成長拠点・生活拠点としての同地域ひいては同国の今後の経済発展を支えるうえで喫緊の課題といえる。

斯様な状況のもと、我が国に対して「メトロマニラ総合交通管理計画策定プロジェクト」の要請がなされ、2018年9月に、マニラ首都圏開発庁（Metropolitan Manila Development Authority。以下、「MMDA」という。）と討議議事録（R/D）の締結を行い、本協力を実施することとなった。

2. 事業の概要

(1) 事業の目的

本事業は、メトロマニラにおいて、道路セクターにおける包括的な交通管理計画を作成することにより、交通需要の調整及び交通容量の増大を企図した施策が実施され、交通混雑の激化に対応し、同域の可動性、接続性、交通環境・安全性の改善に寄与する。

(2) 期待される成果

- 1) 交通渋滞諸元データ収集を通じて交通混雑を定量的数値に基づき分解することにより、メトロマニラにおける重大交通ボトルネックが特定され、その詳細な要因が明らかにされる。
- 2) 上記の現状把握に基づき、交通管理に係る5年後の達成目標が設定され、各重大交通ボトルネックの対策が検討及び策定されるとともに、MMDAの5カ年の行動計画が策定される。
- 3) 5カ年の行動計画に基づいて、一部対策を実施、その結果を評価、課題を把握し、次期5カ年行動計画に改善点を反映することで、カウンターパート（C/P）職員等に対して包括的な交通管理の計画立案、対策実行、評価・改善に係る技術移転が行われる。

(3) 対象地域

16市1町（ケソン市、マニラ市、カロオカン市、パシッグ市、ヴァレンズエラ市、

タギッグ市、ラスピニヤス市、パラニャーケ市、マカティ市、マリキナ市、モンテンルパ市、パサイ市、マラボン市、マンダルーヨン市、サンフアン市、ナヴォタス市、パテロス町)の地方自治体(Local Government Units。以下、「LGUs」という。)で構成されるメトロマニラ域内を対象とする。特に同域のMMDA管轄の道路セクターが主な対象である。

(4) 関係官庁・機関

カウンターパート機関(以下、「C/P」という。)は、マニラ首都圏開発庁(MMDA)とし、Joint Coordination Committee(以下、「JCC」という。)及びTechnical Working Group(以下、「TWG」という。)に含まれる関係セクター省庁と十分に協力して実施する。

(5) 本プロジェクトに関連する我が国の主な援助活動

- 1) 地方道路網整備事業(2)(1995年)
- 2) 幹線道路網整備事業(3)(1998年)
- 3) マニラ首都圏総合都市交通改善計画調査(1996-1999年)
- 4) 高規格道路網開発マスタープラン(2009年-2010年)
- 5) メガマニラ圏ITSによる高規格道路ネットワーク強化プロジェクト(2012-2013年)
- 6) マニラ首都圏の持続的発展に向けた運輸交通ロードマップ作成支援調査(2013-2014年)
- 7) 総合交通計画管理能力向上プロジェクト(2011-2015年)

3. 業務の目的

本業務は、メトロマニラにおいて、定量的かつ科学的なデータに基づいた交通混雑箇所の特定及び要因の分解解析を行い、これら交通混雑箇所に対して人材育成計画を含む道路セクターにおける包括的な交通管理計画を策定すると共に、当該計画をC/Pが継続的に実行・評価・改善する体制を整えることを目的として実施するものである。

4. 業務の範囲

本業務は、JICAがMMDAと合意したR/Dに基づき実施されるものであり、本業務受注者は、「3. 業務の目的」を達成するために「5. 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実施し、「7. 成果品等」に示す報告書等を作成するとともに、C/P及び関係機関への説明・協議・技術移転を行うものである。

5. 実施方針及び留意事項

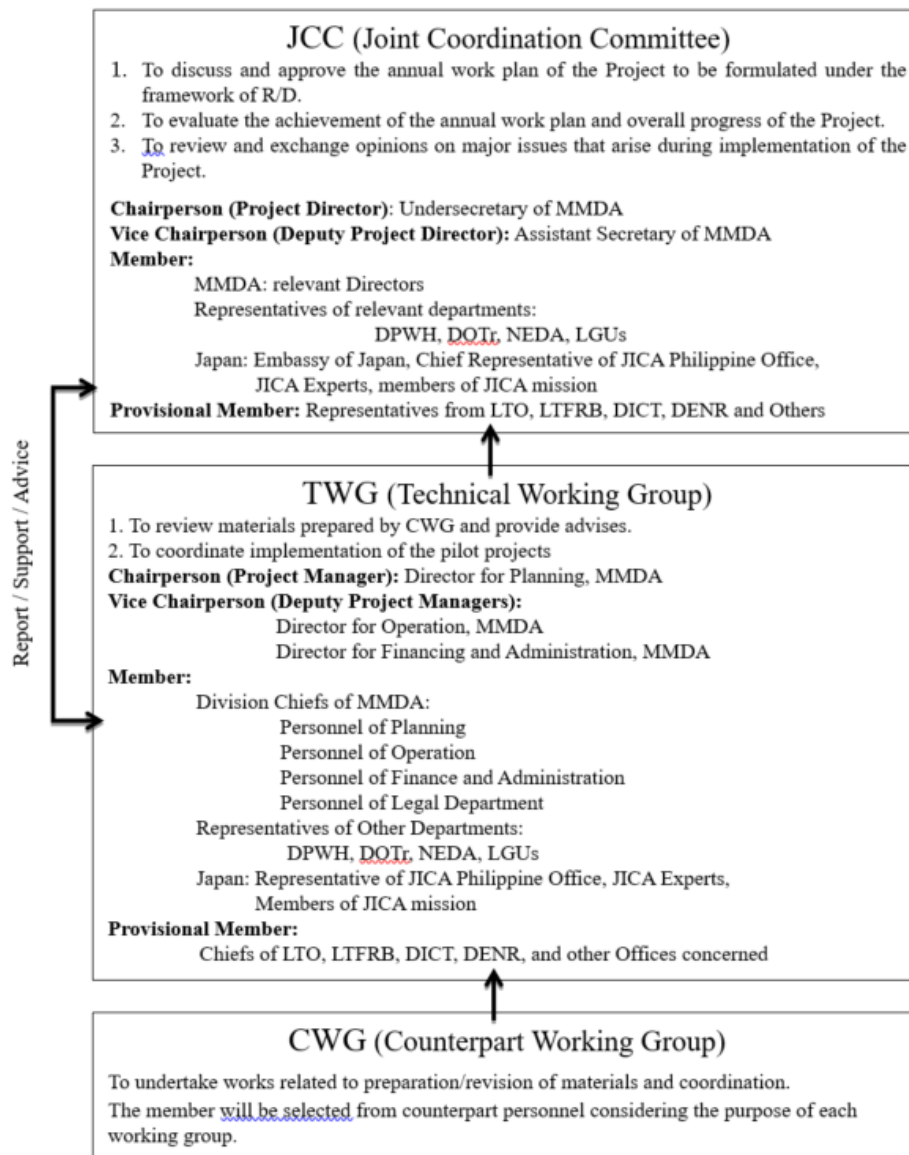
(1) 民間企業保有の道路交通データの活用について

2016年11月3日にMMDAと民間モビリティ企業であるWaze Philippine社が、道路交通情報共有のパートナーシップに関する基本合意書(MOU)を締結している。本業務の実施にあつては、同社から提供される匿名化された交通情報やWazeサービス利用者からの交通事象や交通混雑状況に関する投稿データを利用可能である。定量的な交通渋滞諸元データの収集の際に本データから旅行速度等を抽出し、交通ボトルネックの特定に活用すること。なお、フィリピンにおけるWazeサービスのアクティブユーザーは240万人で、ユーザー1人当たり1日平均110分利用されており、ビッグデータとしての分解解析にも活用が想定される。

(2) フィリピン側実施体制

本業務においては、MMDAの計画局職員(課長を想定)をチームリーダーとしてC/P関係部門で構成されるCounterpart Working Group (CWP) が設置され、同CWPが同国側の管理と実施に対して責任を負う。またフィリピン側が主体となって年2回の合同調整委員会(Joint Coordinating Committee。以下「JCC」という。)の開催を想定している他、JCCの下にフィリピン側・本邦側関係機関で構成されるTWGが設置されることとなっている。本業務の実施にあたっては、他省庁との調整も重要となることから、同CWP及びTWGを十分活用して、関係する他省庁の協力を得られるよう留意すること。なお、JCC、TWG、CWGの体制は下図の通り。

Implementation Structure



DPWH (Department of Public Works and Highways), DOTr (Department of Transportation), NEDA (National Economic and Development Authority), LGUs (Local Government Units), LTO (Land Transportation Office), LTRFB (Land Transportation Franchising and Regulatory Board), DICT (Department of Information and Communications Technology), DENR (Department of Environment of Natural Resources)

(3) 本邦技術の活用

増大する交通混雑に対応していくためには、交通混雑状況を即時効率的に把握するための工夫が必要となる。MMDAは、同組織の交通管理拠点であるMetrobaseで

保有する多数の監視カメラの運用をマンパワーにより行っており、本業務ではそこで監視されているカメラ映像を分岐し動体監視システムに入力することで、効率的、客観的かつ即時性をもって交通混雑状況を検出及び交通環境監視を行う体制の構築を試行的に行う。動体監視システムは複数台の汎用カメラからの入力を可能とし、人工知能学習により検知精度を向上させる機構を持つなど我が国企業の製品や技術を活用したシステムの導入を計画する。

その他、本業務の活動(交通渋滞諸元データ収集時や、重大交通ボトルネックの要因の分解時等が想定される)の中で、我が国企業の製品や技術を活用し、交通管理分野において同国が抱える開発課題の解決への有効性を検証し、同企業の海外展開を含む生産性向上に資することが期待されている。プロポーザルにて活用可能な我が国企業の製品や技術を提案すること。

(4) フィリピン側実施機関との密接なコミュニケーションの確保及び柔軟性の確保

本業務に対するフィリピン側の期待は大きく、C/Pより様々なアイデア・注文が出されることが予想される。またC/P提供資料・データの質や本業務を取り巻く環境の変化によって、事業を柔軟に変更していくことが必要となることから、同国側とは日々のコミュニケーションを良好に保ち、常に調整を図りながら、またJICAとの連絡・相談を密にしつつ、業務を進めること。フィリピン側実施機関のアイデア・注文等については、高い合理性、必要性が認められる場合、JICAとして遅滞なく検討し、必要に応じ、必要な処置(先方C/Pとの合意文書の変更、契約の変更等)を取ることにする。

この趣旨を踏まえ、プロジェクト全体の進捗、成果の発現状況を把握し、必要に応じ本業務の方向性について、適宜JICAに提言を行うことが求められる。

(5) フィリピン側への技術移転(本邦研修を含む)

C/P機関としては、MMDAが主要な役割を果たすが、技術的なキャパシティは必ずしも十分ではない。このため、将来的に継続的な交通管理を実施する組織形成に資するよう本業務で実施する各活動の過程について、日々の業務、ワークショップ等を通じて技術移転を行うよう留意すること。また、技術移転に関連するソフトウェアの供与についても想定する。ソフトウェアに付随するライセンスについても供与を前提とした考慮を行うこと。なお、上記目的の達成に資する提案があればプロポーザルに記載すること。

また、本業務にかかる研修として、10名14日間程度の本邦研修を3回計画している。本研修では、日本の交通管理に係る技術及びその基準・経験・教訓、並びに交通需要予測や評価手法の修得し、将来の交通管理計画の更新に資する能力の強化を目的とする。業務実施中にJICA及びC/P機関と協議のうえ、内容詳細を変更することは可とするが、プロポーザルにて本邦研修の内容を提案すること。また、各年度の秋季から冬季の実施を想定しているが、実施時期はJICA及びC/P機関と協議のうえ、確定する。なお、研修実施にあたっては研修詳細計画書を改めて作成し、打合簿にてJICAの確認を受けるものとする。また、本邦研修は「コンサルタント等契約における研修・招へい実施ガイドライン(2017年6月版)」に基づき実施する(当該契約には受入れ、研修監理、研修実施のうち、研修実施のみを含むものとする)。本経費は見積りに含めることとする。

(6) 他ドナーとの関係

本業務に関連する活動をしている他ドナーの支援状況について情報収集すると共に、定期的に本業務の進捗状況について情報提供し、必要に応じて相乗効果・相互補完関係が見込める連携可能性について検討する。

(7) 環境社会配慮

JICA「環境社会配慮ガイドライン（2010年4月）」において、本業務は環境や社会への望ましくない影響が最小限あるいはほとんどないと判断されたため、カテゴリCに分類されている。今後、実施途上においても環境や社会への負の影響が生じる事業が計画、実施される見込みは低いと考えられるものの、同ガイドラインを参照のうえ、万が一カテゴリB以上に分類されるような状況に至る可能性があれば、速やかにJICAに報告し、C/P側との協議を行うこととする。斯様な場合、適宜カテゴリ分類を見直し、業務内容の変更を行うと共に、フィリピン国環境関連法規に基づく必要な措置を講じることとする。

(8) 本邦関係機関との連携

本業務の国内支援の一環として、本邦関係機関に各報告書の作成時点で、意見を聴取する予定である。意見聴取時に調査方針、報告書案、調査結果等について説明・報告し、本邦関係機関からの意見を踏まえ、JICA指示に基づき、報告書案の修正等の必要な対応を行う。

なお、本邦関係機関とは国土交通省・関係課を想定している。また、意見聴取の時期、回数は変更される可能性がある。

(9) オフィススペースについて

オフィススペースは、MMDAにより用意される予定である。執務机や空調等の基本的なオフィス家具は用意されるため、これら費用の見積りへの計上は不要である。

6. 業務の内容

(1) 交通渋滞諸元データ収集を通じた交通ボトルネックの特定及びデータベース化

1) 適切な手法を用いた交通渋滞諸元データの収集

交通渋滞諸元データ（交通混雑の分解に必要となる交通関係データ）として、交通ボトルネックと想定される地点の道路等施設、交通信号の有無といった交通運営管理に関するデータが必要であり、加えて交通量、旅行速度や渋滞長等の必要となるデータ類を吟味したうえで調査の方法と内容を明らし、分析に使用するデータを収集する(重大交通ボトルネックの詳細要因分析(a)の現地交通状況調査の現地再委託調査を含む)。データ収集にあっては、Wazeからの各種交通データに加え、補完としてプローブ端末による旅行速度等の計測も計画すること。その他、効率的かつ先進的な交通渋滞諸元データの収集に資する提案がある場合はプロポーザルにて提案すること。

2) 収集された交通渋滞諸元データのデータベース構築

交通渋滞諸元データはその後の交通ボトルネックの特定や、対策案の作成のために重要なインプットになるもので、MMDAとしてもこのデータを持続的に管理し、運用していくことが必要であるため、簡易なデータベースとして構築する。更にこのデータベースの構築にあたっては、民間(利用者に関わるもの)、DPWH(道路等施設に関わるもの)、DOTr(公共交通の運行に関わるもの)、MMDA(交通管理、取り締まりに関わるもの)等、データベース化し、広く関係機関で共有できるものとなるよう考慮する。また、Waze交通情報データベースとの情報連携を担保するためJSON形式に対応すること。

3) 交通混雑の規模の数値化

交通ボトルネックの交通混雑の程度を客観的に判定できるよう、例えば旅行速度、渋滞長、渋滞量などによって数値化する。渋滞継続時間と最大渋滞長の計算値で示すいわゆる渋滞量が考えられるが、交通ボトルネックごとに収集可能な交通渋滞諸元データが異なることが予想されるため、数値化にあっては適

切な指標を設定すること。

4) メトロマニラの重大交通ボトルネックの特定

上記に基づき、交通ボトルネックの中から優先的に対応すべきメトロマニラの重大交通ボトルネックを特定する。現在MMDAは77地点をボトルネックとして特定しているが、その判定基準は曖昧である。本業務では、その77地点の全てあるいは一部を含めて、150地点程度が重大交通ボトルネックとして対象となることを想定している。重大交通ボトルネックを特定する際には、道路利用者の感覚と懸け離れることがないように適切な閾値を設けて設定すること。

(2) 重大交通ボトルネックの詳細要因分析

詳細要因の分析にあたって、下記に示す手法 a) ~ d) を想定しているが、必ずしもこれら手法に拠る必要はなく、その他に適切な手法がある場合はプロポーザルにて提案すること。また手法 a) ~ d) も含め、重大交通ボトルネックへの適用する際の判断方針や、現時点で想定される分析手順等をプロポーザルで提案すること。

a) 現地交通状況調査

重大交通ボトルネックについて、次のような交通調査の実施を想定している。なお、交通状況調査にあっては現地再委託を認める。ただし、対象とする重大交通ボトルネックは、地点数の更なる絞り込みを検討し、現地交通状況調査が詳細要因分析に最適であると判断されるものに限る。当該再委託に係る経費は見積りに含めることとする。当該再委託については、その他Wazeデータ等での補完を検討し効率的な実施に努めること。

- (i) 交通施設状況調査：ボトルネック地点の道路及び道路施設の状況を調査し、概略図面(1/500図)の作成を行う。
- (ii) 交通量調査：ボトルネック地点の車種別、方向別、時間帯別の交通量を調査する。
- (iii) 運用・管理状況調査：ボトルネック地点の信号運用、沿道土地利用、歩行者等について、上記 (i) (ii) と合わせて調査する。

b) 現地及び周辺道路交通の映像分析

MMDAが保有するCCTVカメラとPTZタイプカメラ180台、Fixタイプカメラ100台のうち、一部のカメラからの映像データを分岐し動体監視システムに入力し交通混雑を自動検出することで、ボトルネックの特定や詳細要因分析に客観的に活用できることを明らかにする。監視車線数は2車線程度、カメラ設置高さは6m程度、システム保証は納入後1年、保守契約は無しという条件を想定している。

c) 交通シミュレーションによる分析

交通シミュレーションソフトウェアを用い、現状の交通状況を再現することでボトルネックの要因分析を行う。交通シミュレーションによる分析のソフトウェア操作については、技術が必要でMMDAの現在の能力では対応できないため本業務における協働及び本邦研修等を通じて、技術移転を行う。

d) 主要貨物運送経路上の貨物車影響分析

港湾施設、工業団地、ICD等を中心に、貨物車が交通混雑の一因となっており、一部、主要道路については貨物車の通行規制が実施されている。貨物車がどの程度全体の交通混雑に影響しているか貨物車の動向等を分析する必要があるため、貨物車通行が大きく交通状況に影響している

と考えられる路線では貨物車に焦点を当てた交通動向の分析等を行う。

(3) 道路交通混雑緩和を目的としたMMDAの5ヵ年行動計画の策定

1) 現状把握に基づく5年後達成目標の設定

交通混雑緩和に係る5年後の達成目標を設定する。設定に当たっては、現状把握に基づいて実現性と目的意識の醸成に資する目標とすることが必要で、かつ関係者間での合意を取ったものとする。

2) 各重大交通ボトルネックの対策の検討及び策定

定量的かつ科学的な交通渋滞諸元データの分解に基づき、各重大ボトルネックの対策を検討し、各箇所にあった交通混雑緩和策を策定する。対策策定にあつては、MMDAの権限で実施可能な策とするのが望ましい。また、ボトルネックは複合的要因により混雑状況を呈している箇所もあるため、これを体系的に整理し、対策を策定する。

3) 交通シミュレーションによる対策効果の事前推定と検証

重大交通ボトルネックに対する対策効果を交通シミュレーションによって事前に推定する。混雑緩和に伴う効果を交通、経済、社会、環境面から可能な限り定量的に評価・検証すること。また、その他の適切な対策効果の事前推定と検証方法があればプロポーザルにて提案すること。

4) 年次計画の策定

5ヵ年行動計画を年次ごとの実施計画として落とし込む。5ヵ年の計画には、個別プロジェクトや施策について、事業費、実施体制、実施期間等を含める。メトロマニラでは交通環境が急速に変化しつつあり、5ヵ年の計画は毎年適宜に見直す必要があるため、年次計画を作成する際には、重大交通ボトルネックの状況管理や対策実施済箇所の評価・モニタリング等も容易かつ継続的に行えるよう更新プロセスを念頭においたうえで留意して作成すること。履行期間中は、少なくとも1回の更新機会があることから、この計画の見直しプロセスをC/Pと協働して行い、適切な検証を行うことで、C/Pの自助努力により実施することになる本事業後の次期5ヵ年計画策定に資する能力の強化・定着を図る。

(4) 5ヵ年行動計画の実施及び評価

1) 5ヵ年行動計画に基づいたパイロットプロジェクトの実施支援

5ヵ年行動計画のうち、MMDAの権限の範囲内で短期的に実施可能な対策をMMDA側の予算支弁を前提として一部実施する。対策の実施にあつては、MMDA側の予算担保から実施、評価検証までをC/Pが主体となって実施することでC/Pの実施能力向上を図る。交通混雑緩和に係る一連のPDCAサイクルを実践し、次期5ヵ年行動計画の策定をC/P自助努力にて実施できるよう能力の強化・定着に留意すること。対策実施箇所はC/P機関と協議のうえ、決定する。ただし、MMDAは大統領府直下組織であるため、十分な時間的余裕をとって予算要求を行う必要があるため注意すること。なお、パイロットプロジェクトの費用はMMDA側予算に拠るところとするが、実施にあつて経費の追加が必要となる場合、JICAと協議のうえ、変更契約にて対応する。

2) パイロットプロジェクトの実施効果の評価

パイロットプロジェクト実施後に、効果測定を行う。交通、経済、社会、環境面から評価を行い、MMDAが収集可能なデータを使用することで検証の継続性に配慮するとともに、重大交通ボトルネックごとの混雑特性に合わせて適した指標を用いて対策前後の比較を行うこと。なお、効果測定指標のデータ収集には動体監視システムによる交通環境監視の活用も想定している。

- 3) 次期5カ年行動計画への評価結果の反映
パイロットプロジェクトの実施効果の評価を受けて、課題を抽出し、現対策案の改善を行う。また、対策を実施した重大交通ボトルネックと同様の要因を持つ他のボトルネックにおいても改善点の反映を行い、次期5カ年行動計画にも改善点が引き継がれるように留意する。
- 4) パイロットプロジェクト実施後の課題把握
パイロットプロジェクトの実施後、パイロットプロジェクトをスケールアップするためにMMDAの実施能力や体制等について問題点を明らかにし、課題を把握する。
- (5) 計画立案、対策実施、モニタリングを促進する持続的体系の整備
 - 1) MMDAのベースライン調査と目標とする権限・能力の設定
詳細計画策定調査の結果を基に、MMDAの現時点の権限とその実態を詳細に確認しベースラインを確定する。そこから将来のMMDAが獲得すべき権限と能力の想定を行い、その将来像に至るまでの人材育成を含む計画を5カ年行動計画の中で示すこと。
 - 2) MMDAと関係機関による持続的なステアリングコミッティの設置とコミッティによる5カ年行動計画の承認・実行・モニタリング
本業務ではメトロマニラの交通管理に関わる諸機関で構成されるJCCを設ける予定である。本業務実施中は、JCCをステアリングコミッティとして機能させることを想定している。JCCはMMDA内の主要部局とDPWH、DOTr、NEDA等の機関の代表者で構成され、交通管理計画を明らかにするうえで、調査活動の目的・内容と方法、実施体制、成果等について共通理解を醸成すると共に、その進捗を監理するものである。本業務で特定された重大交通ボトルネックへの対策には、MMDA以外の機関が主に対応すべきものも見出されると想定され、JCCを通じてこうした機関へも働きかけを行う。また既存の調整機関である交通機関間協議会(i-ACT)との役割分担あるいは将来統合も検討し、本業務終了後も交通管理に係るPDCAサイクルを継続させるステアリング体制を整える。i-ACTは道路セクターの重要関係機関であるDPWHを含んでいないため、本業務で設置するコミッティによる将来的なi-ACTのオーバーライドも検討する。
- 3) 調査活動全体を通じた5カ年行動計画推進能力の育成
データ収集、重大交通ボトルネック特定、要因分析、対策立案、行動計画の策定、評価・実施・モニタリングという一連のプロセスを継続していくためにはMMDAの能力強化が欠かせない。本業務の実施にあっては、常にC/Pとの協働による計画推進能力の強化に留意すること。
- 4) 広報活動の実施
各重大交通ボトルネックでは、対策実施後も即座に効果が見られない箇所もあろう。これらボトルネックでは継続的な交通環境監視・モニタリングが必要であると共に、対策効果を周知するPR活動も重要になる。効果的な交通環境監視及び広報施策を計画し、プロポーザルにて提案すること。また、JICAプロジェクトホームページやSNS等による広報活動についても積極的に行うことに加え、同国の各層に本事業が正しく理解されるように説明効果が高い広報資材(A4、4~8ページ程度のパンフレット形式や10分程度の広報用動画を想定)を作成する。なお、広報資材作成及び付随するPR活動実施の現地再委託を認める。当該再委託に係る経費は、作成経費のうちパンフレット及び広報用動画の印刷・ROM焼付けに係る経費は別見積りとする。

5) 本邦研修の実施

本邦研修に関し、10名14日間程度の本邦研修を3回計画しているが、本業務で実施すべき研修内容、受入先の案についてプロポーザルにて提案すること。業務実施中にJICA及びC/P機関と協議のうえ、内容詳細を変更することは可とするが、本研修を所管するJICA国内機関は研修内容及び研修受入先などから勘案して確定することから、十分な期間をとってJICAと協議すること。本邦研修の実施に先立ち、研修内容・日程、受入先との調整、研修員人選等、研修実施期間中及び終了後のフォローを行うこととする。

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への説明、協議に際しては、事前にJICAに説明のうえ、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 (IC/R)

記載事項：業務の基本方針、調査内容・方法、作業工程、要員計画、本邦技術の活用計画等

提出時期：調査開始後1ヵ月以内(2019年3月頃)

部 数：

【MMDA】英文5部（簡易製本）、ソフトコピー1枚

【JICA】英文5部（簡易製本）、ソフトコピー1枚

2) インテリムレポート (IT/R)

記載事項：IT/R (1)：調査開始1年後までの業務成果（重大交通ボトルネックの特定・要因分析結果、5ヵ年行動計画の策定結果等）

IT/R (2)：調査開始2年後までの業務成果（5ヵ年行動計画の一部実施・評価検証、課題把握等）

提出時期：IT/R (1)：調査開始1年後（2020年2月頃）を目途。

IT/R (2)：調査開始2年後（2021年2月頃）を目途。

部 数：

【MMDA】英文5部（簡易製本）、ソフトコピー1枚

【JICA】英文5部（簡易製本）、ソフトコピー1枚

3) ドラフト・ファイナルレポート (DF/R)

記載事項：総合交通管理計画案、

提出時期：履行期限の2ヵ月前まで(2021年12月頃)を目途。ただし、提出にあたってはC/Pと協働して作成し、JCCの場などを活用して意見を徴収し反映させること。

部 数：

【MMDA】英文5部（簡易製本）、要約編英文5部（簡易製本）、ソフトコピー1部（要約編含む）

【JICA】英文5部（簡易製本）、要約編英文5部（簡易製本）、和文5部（簡易製本）、ソフトコピー1部（要約編含む）

4) ファイナルレポート (F/R)

記載事項：調査結果の全体成果

提出時期：ドラフト・ファイナルレポートに対するフィリピン側コメント提出から1ヶ月以内かつ履行期限の1ヶ月前まで(2022年1月を期限)

部 数：

【MMDA】英文18部（製本）、要約編英文5部（簡易製本）、ソフトコピー1部（英文、要約編含む）

【JICA】英文5部（製本）、要約編英文5部（簡易製本）、ソフトコピー5部（英文、要約編含む）、和文5部（簡易製本）、ソフトコピー5部（和文）

(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、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、ファイナルレポート(要約編)は簡易製本とする。報告書類の印刷、電子化(CD-ROMあるいはDVD-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、英文の報告書についてはネイティブチェック等を行い、読みやすいものとする。
- ③ 報告書の作成に当たっては、その結果のみでなくデータ及び情報の根拠となる基準や出典あるいはその検討過程に関する記述・導出法を明記すること。
- ④ 各報告書には、業務実施時に用いた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) その他の報告書類

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3部（簡易製本）

2) 議事録等

C/P機関等との調整会議、各報告書説明・協議にかかる議事録を作成し、JICAに速やかに提出すること。

3) 業務従事月報

JICAの規定により業務従事月報及び貸与物品リストを添付した月例の業務報告を翌月10日までを目途に提出し、JICAフィリピン事務所にも月例の業務報告を共有すること。なお、先方と文章にて合意したものについても、適宜添付のうえ、JICAに報告を行う。

4) 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作成する。

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

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調査用資機材実績（引渡リスト含む）
- ⑤合同調整委員会議事録等
- 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）

（4）収集資料

調査開始時にJICAより貸与された資料、調査を通じて収集した資料及びデータを分野別に整理し、可能な限り電子データにて収録し、収集資料リストを付して、調査終了後JICAに提出する。

（5）広報資材

1) パンフレット及び広報用動画

本事業の概要や成果を取りまとめた広報資材を作成する。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：総合交通管理計画の策定時点。ただし、広報効果を最大化するために作成時期を変更することを認める。

部 数：和文10部、英文50部、ソフトコピー2部

別紙：再委託調査事項

1. 交通状況調査

調査期間：平日1日間（5：30～21：30）

調査地点：150箇所程度

調査項目：16時間交通量（時間帯別、車種別、方向別）、交通施設状況調査、
運用・管理状況調査

第4 業務実施上の条件

1. 業務の工程

2019年2月より業務を開始し、2022年1月までにファイナルレポートを作成・提出することを予定している。

2. 業務量の目途と業務従事者の構成（案）

(1) 業務量の目途

合計 約72.50M/M

(2) 業務従事者の構成（案）

業務の内容及び業務の工程を考慮のうえ、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。なお、以下に記載の格付は目安であり、これと異なる格付を提案することも認める。ただし、目安を超える格付の提案を行う場合は、その理由及び人材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/道路交通管理（2号）
- 2) 交通行政（3号）
- 3) 都市交通計画
- 4) 交通調査/推計モデル（3号）
- 5) 高度道路交通システム/交通管制技術
- 6) 情報通信技術/データベース
- 7) 経済・財務分析
- 8) PR/環境監視

3. 相手国の便宜供与

2018年9月に署名された討議議事録（Record of Discussion：R/D）及び本業務の詳細計画策定調査報告書を参照のこと。

4. 配布資料及び公開資料

(1) 配布資料

フィリピン国 メトロマニラ総合交通管理計画策定プロジェクト 詳細計画策定調査報告書（R/Dを含む）

(2) 公開資料

- 1) フィリピン国 マニラ首都圏の持続的発展に向けた運輸交通ロードマップ作成支援調査 最終報告書（2014年3月）

<http://libopac.jica.go.jp/images/report/P1000015135.html>

<http://libopac.jica.go.jp/images/report/P1000015137.html>

<http://libopac.jica.go.jp/images/report/P1000015138.html>

<http://libopac.jica.go.jp/images/report/P1000015139.html>

<http://libopac.jica.go.jp/images/report/P1000015140.html>

<http://libopac.jica.go.jp/images/report/P1000015142.html>

<http://libopac.jica.go.jp/images/report/P1000015143.html>

<http://libopac.jica.go.jp/images/report/P1000015144.html>

<http://libopac.jica.go.jp/images/report/P1000015145.html>

- 2) フィリピン国 総合交通計画管理能力向上プロジェクト 業務完了報告書（2015年12月）

<http://libopac.jica.go.jp/images/report/P1000024314.html>

<http://libopac.jica.go.jp/images/report/P1000024315.html>
<http://libopac.jica.go.jp/images/report/P1000024316.html>
<http://libopac.jica.go.jp/images/report/P1000024317.html>
<http://libopac.jica.go.jp/images/report/P1000024318.html>
<http://libopac.jica.go.jp/images/report/P1000024319.html>
<http://libopac.jica.go.jp/images/report/P1000024320.html>
<http://libopac.jica.go.jp/images/report/P1000024321.html>

3) フィリピン国 メガマニラ圏ITSによる高規格道路ネットワーク強化プロジェクト 最終報告書 (2013年7月)

<http://libopac.jica.go.jp/images/report/P1000011270.html>
<http://libopac.jica.go.jp/images/report/P1000011272.html>
<http://libopac.jica.go.jp/images/report/P1000011273.html>

5. 資機材の調達

業務遂行上必要な資機材があればプロポーザルにて提案すること。動体監視システムについては、基本的にはソフトウェア導入を想定しているが、サーバ等必要な資機材があれば、見積りに含めること。また本業務実施のために、現地調査に際して本邦あるいは第三国から携行する受注者所有の資機材のうち、本邦あるいは第三国に持ち帰らないものであって、かつ輸出許可の取得を要するものについては、必要な手続きを行うものとする。実施にあつては、「コンサルタント等契約における物品・機材の調達・管理ガイドライン(2017年6月)」「輸出管理ガイドライン(業務受託者向け)(2017年6月)」に基づいて行う。なお、業務遂行上必要となる場合、当該資機材価格(輸送費等必要機材を含む)を別見積りとして計上すること。

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。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。これらの経費は本見積りとする。ただし、交通状況調査で補足提案がある場合の当該部分に係る経費、並びに広報資材の作成経費のうちパンフレット及び広報用動画の印刷・ROM焼付けに係る経費は別見積りとする。

- ・ 交通状況調査
- ・ 広報資材の作成

その他、再委託により実施することが効果的と認められる作業項目がある場合は、上記項目と同様、具体的にプロポーザルにて提案すること。経費は別見積りとする。

なお、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(2017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。

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) コンプライアンスの確保

本業務を実施するにあたり、不正行為の防止のためのコンプライアンス確保の体制について、提案があればプロポーザルにて記載すること。

(3) 安全管理

現地作業の期間中は安全管理に十分留意する。外務省海外安全ホームページ (<http://www.anzen.mofa.go.jp/>) などにより最新の関連情報の入手に努め、渡航の際には外務省の「たびレジ」 (<https://www.ezairyu.mofa.go.jp/tabireg/index.html>) への登録を行うこと。また同国の治安状況については、JICAフィリピン事務所や在比日本大使館などにおいて十分な情報収集を行うとともに、現地作業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。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とるよう留意する。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。

(4) 不正腐敗の防止

本業務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。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。

(5) 適用する約款

本業務に係る契約は「成果品の完成を約しその対価を支払う」と規定する約款を適用し、すべての費用について消費税を課税することを想定している。

以 上