

企画競争説明書

業務名称 : タイ国交通安全に関する組織能力および
実施能力向上プロジェクト

調達管理番号 : 19a01272

【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 特記仕様書案
- 第4 業務実施上の条件

注) 本案件のプロポーザルの提出方法は、「電子データ (PDF)」とします。
詳細については「第1 企画競争の手続き 7. プロポーザル等の提出」を
ご確認ください。

2020年6月17日
独立行政法人国際協力機構
調達・派遣業務部

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「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 2020年6月17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：タイ国交通安全に関する組織能力および実施能力向上プロジェクト

(2) 業務内容：「第3 特記仕様書案」のとおり

(3) 適用される契約約款雛型：

~~() 「調査業務用」契約約款を適用します。これに伴い、消費税課税取引と整理しますので、見積書において、消費税を加算して積算してください。~~

(○) 「事業実施・支援業務用」契約約款を適用します。これに伴い、契約で規定される業務（役務）が国外で提供される契約、すなわち国外取引として整理し、消費税不課税取引としますので、見積書において、消費税は加算せずに積算してください。

なお、本邦研修（または本邦招へい）に係る業務については、別途「技術研修等支援業務実施契約約款」を適用した契約を締結することとし、当該契約については消費税課税取引と整理します。このため、本邦研修（または本邦招へい）にかかる報酬及び直接経費については、消費税を加算して積算してください。

(4) 契約履行期間（予定）：2020年9月 ～ 2023年9月

新型コロナウイルス感染拡大等による影響により、本企画競争説明書に記載の現地業務時期、契約履行期間、業務内容が変更となる場合

も考えられます。これらにつきましては契約交渉時に協議のうえ決定致します。

(5) 前金払の制限

本契約については、契約履行期間が12ヶ月を越えますので、前金払の上限額を制限します。

具体的には、前金払については分割して請求を認めることとし、それぞれの上限を以下のとおりとする予定です。なお、これは、上記(4)の契約履行期間を想定したものであり、契約履行期間が異なる場合等の限度額等につきましては、契約交渉の場で確認します。

- 1) 第1回(契約締結後)：契約金額の10%を限度とする。
- 2) 第2回(契約締結後10ヶ月目以降)：契約金額の10%を限度とする。
- 3) 第3回(契約締結後19ヶ月目以降)：契約金額の10%を限度とする。
- 4) 第4回(契約締結後28ヶ月目以降)：契約金額の10%を限度とする。

4 窓口

【選定手続窓口】

〒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・派遣業務部

契約第一課 西馬 Nishiuma.Tomoko@jica.go.jp

注) 持参及び郵送による、同ビル1階 調達・派遣業務部受付窓口での受領は廃止となりました。

【事業実施担当部】 社会基盤部 運輸交通グループ 第一チーム

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が行う契約における不正行為等に対する措置規程(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

令和 01・02・03 年度全省庁統一資格を有すること。

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。

・「タイ国交通安全に関する組織能力および実施能力向上プロジェクト及びマレーシア国交通安全対策プロジェクト詳細計画策定調査(評価分析)」(調達管理番号：19a00360)の受注者(インテムコンサルティング株式会社)及び同案件の業務従事者

(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(契約交渉に際して、法人登記等を確認することがあります)。

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。結成届における、構成員各社の代表者印又は社印は省略可とします。

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、全省庁統一資格及び法人登記については、提示いただく全省庁統一資格業者コードに基づき確認を行います。その他の競争参加資格要件については、必要に応じ、契約交渉に際し再確認します。

6 説明書に対する質問

- (1) 質問提出期限：**2020年6月26日（金）12時**
- (2) 提出先：上記「4. 窓口【選定手続窓口】」
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：**2020年7月2日（木）まで**に当機構ウェブサイト「調達情報」に回答を掲載します。
(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：**2020年7月17日（金）12時**
- (2) 提出書類：プロポーザル 及び 見積書
- (3) 提出先： 当機構調達・派遣業務部より送付された格納先 URL
- (4) 提出方法：
プロポーザル・見積書とも、電子データ（PDF）のみでの提出とします。
紙媒体での提出は不要です。
上記（1）の提出期限の4営業日前から1営業日前の正午までに、プロポーザル提出用フォルダ作成依頼メールを e-koji@jica.go.jp へ送付願います。
(メール件名：「提出用フォルダ作成依頼_（調達管理番号）_（法人名）」)
なお、具体的な提出方法につきましては、以下のウェブサイトを参照願います。
「業務実施契約の公示にかかる説明書等の受領方法
及び競争参加資格確認申請書・プロポーザル・見積書の電子提出方法」
(URL: <https://www2.jica.go.jp/ja/announce/pdf/information.pdf>)
- (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) 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
 - ~~3) 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~~
 - 4) 虚偽の内容が記載されているとき
 - 5) 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。）の作成に当たっては、新たに公開された「コンサルタント等契約における経理処理ガイドライン」（2020年4月）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書を作成して下さい。
 - 2) 以下の費目については、別見積としてください。
 - 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）**
 - ① ウィズ・コロナ／ポスト・コロナ時代におけるイノベーティブな提案に係る経費
 （ただし、本業務実施契約の業務従事者の旅費・報酬は除く。
 下記「第3 特記仕様書案 5. 実施方針及び留意事項（13）新型コロナウイルス感染症流行の影響」参照。）
 〔見積書上の費目：一般業務費での該当費目〕
 - ② 本邦研修の「実施業務」にかかる経費
 （下記「第3 特記仕様書案 6. 業務の内容（7）本邦研修の実施」参照。）
 〔見積書上の費目：国内業務費-技術研修費〕
 - ③ 資機材の購入をプロポーザルにて提案する場合のみ、同資機材の購入経費
 （輸送費等含む。下記「第4 業務実施上の条件 5. 資機材の調達」参照。）
 〔見積書上の費目：機材費-機材購入費〕
 - ④ 事故多発地点／事故リスク地点に対して詳細データ収集等のために実施する、試行的かつ小規模な調査分析業務にかかる経費
 （ただし、本業務実施契約の業務従事者の旅費・報酬は除く。
 下記「第4 業務実施上の条件 6. 現地再委託」参照。）
 〔見積書上の費目：再委託費-現地再委託費
 もしくは一般業務費での該当費目〕
 - ⑤ 広報資材作成・啓発実施業務にかかる経費
 （ただし、本業務実施契約の業務従事者の旅費・報酬は除く。
 下記「第3 特記仕様書案 5. 実施方針及び留意事項（8）広報・啓発活動」及び「第4 業務実施上の条件 6. 現地再委託」参照。）
 〔見積書上の費目：再委託費-現地再委託費
 もしくは一般業務費での該当費目〕
- 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。
<該当費目なし>
- 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) THB1=3.3855 円
 - b) USD1=107.748 円
 - c) EUR1=118.943 円
- 5) その他留意事項 **<特記事項なし>**

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) 業務主任者／交通安全計画・政策

b) 交通事故データベース及びマクロ分析

2) 評価対象とする業務従事者の予定人月数

約 27.0M/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・斟酌されます。

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（どちらが業務主任者でも可）、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。

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。

具体的には以下の計算式により、下表のとおり価格点を加算します。

最低見積価格との差に係る計算式：

(当該者の見積価格－最低見積価格) / 最低見積価格 × 100 (%)

最低見積価格との差 (%) に応じた価格点

最低価格との差 (%)	価格点
3%未満	2.25点
3%以上 5%未満	2.00点
5%以上 10%未満	1.75点
10%以上 15%未満	1.50点
15%以上 20%未満	1.25点
20%以上 30%未満	1.00点
30%以上 40%未満	0.75点
40%以上 50%未満	0.50点
50%以上 100%未満	0.25点

100%以上	0点
--------	----

(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

評価結果（順位）及び契約交渉権者を2020年8月14日（金）までにプロポーザルに記載されている電子メールアドレス宛にて各競争参加者に通知します。

なお、この評価結果については、以下の項目を当機構ウェブサイトにて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、評価結果通知のメール送信日の翌日を起算日として7営業日以内に調達・派遣業務部契約第一課（e-propo@jica.go.jp）宛に申込み頂ければ、日程を調整の上、面談で説明します。7営業日を過ぎての申込みはお受けしていません。説明は30分程度を予定しています。

注) 新型コロナウイルス感染拡大防止のため、電話等による説明とする可能性があります。詳細につきましては、申込受付後にあらためてご連絡します。

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、機構ウェブサイト上に契約関連情報（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>)

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。

1.1 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。

12 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。~~

1.3 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) 不採用となったプロポーザルの電子データについて

不採用となったプロポーザルの電子データは、当機構にて責任をもって削除します。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）：

当機構ウェブサイト「調達情報」>「調達ガイドライン、様式」>「コンサルタント等契約 関連ガイドライン／個別制度の解説」

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

2) 業務実施契約に係る様式：

当機構ウェブサイト「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_g/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：**道路交通計画策定に関する業務、及び交通安全施設の調査・検討・設計に関する業務**

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 プロポーザル及び見積書は本説明書の記載に基づき作成いただきますが、一方で、コロナ禍の影響が長引く可能性もあり、当面の間（2020年9月末頃までを目途）、現地への渡航は難しい可能性があると考えられるところ、現地業務開始を2020年10月以降と想定の上、下記1)～8)の事項につき記載願います。

② また、2020年10月以降もしばらく現地への渡航ができない可能性も想定し、現地業務開始前に実施可能な国内業務について提案があれば、プロポーザルの別紙として記載願います。この提案につきましては、下記のページ数制限の対象外とします。

同提案の実施により、上記①の想定とは金額が変わる場合は、①の想定での見積書（本見積・別見積）とは別に、見積書の別紙として、金額内訳をご提示ください。

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、**20ページ以下**としてください。

3) 作業計画

4) 要員計画

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）の適用を認めません。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

評価対象となる業務従事者の担当専門分野は以下のとおりです。評価対象業務従事者にかかる履歴書と類似業務の経験を記載願います。

- ▶ 業務主任者／交通安全計画・政策（2号）
- ▶ 交通事故データベース及びマクロ分析（3号）

各評価対象業務従事者を評価するに当たっての類似業務経験分野、業務経験地域、及び語学の種類は以下のとおりです。

【業務主任者（業務主任者／交通安全計画・政策）】

- a) 類似業務経験の分野：道路交通計画策定に関する業務
(なお、交通安全計画の策定、交通安全施設の調査・分析・設計業務のいずれかまたは複数の経験を有していることが望ましい。)
- b) 対象国又は同類似地域：タイ 及び 全世界
- c) 語学能力：英語
- d) 業務主任者等としての経験

【業務従事者：交通事故データベース及びマクロ分析】

- a) 類似業務経験の分野：道路交通事故に関する調査・検討・分析業務
- b) 対象国又は同類似地域：タイ 及び 全世界
- c) 語学能力：なし

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。また、雇用予定者を除く。なお、雇用関係にあるか否かが明確ではない場合は、契約書等関連資料を審査の上、JICAにて判断します。）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。同意書への、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）の押印は省略可能です。

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

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、別添の実施要領で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ます。**

注）新型コロナウイルス感染拡大防止のため、電話等によるプレゼンテーションとする可能性があります。詳細については、あらためてご連絡します。

別紙：プロポーザル評価配点表

別添：プレゼンテーション実施要領

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)	
(1) 類似業務の経験	6	
(2) 業務実施上のバックアップ体制等	4	
2. 業務の実施方針等	(40)	
(1) 業務実施の基本方針の的確性	18	
(2) 業務実施の方法の具体性、現実性等	18	
(3) 要員計画等の妥当性	4	
(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)	
(1) 業務主任者の経験・能力／業務管理グループの評価	(34)	
	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： 業務主任者／交通安全計画・政策	(27)	(11)
ア) 類似業務の経験	10	4
イ) 対象国又は同類似地域での業務経験	3	1
ウ) 語学力	5	2
エ) 業務主任者等としての経験	5	2
オ) その他学位、資格等	4	2
② 副業務主任者の経験・能力：副業務主任者	(—)	(11)
ア) 類似業務の経験	—	4
イ) 対象国又は同類似地域での業務経験	—	1
ウ) 語学力	—	2
エ) 業務主任者等としての経験	—	2
オ) その他学位、資格等	—	2
③ 業務管理体制、プレゼンテーション	(7)	(12)
ア) 業務主任者等によるプレゼンテーション	7	7
イ) 業務管理体制	—	5
(2) 業務従事者の経験・能力： 交通事故データベース及びマクロ分析	(16)	
ア) 類似業務の経験	11	
イ) 対象国又は同類似地域での業務経験	2	
ウ) 語学力	0	
エ) その他学位、資格等	3	

プレゼンテーション実施要領

プレゼンテーションは業務主任者が（業務管理グループを提案する場合には、業務主任者又は副業務主任者が、もしくは両者が共同で）行ってください。

なお、業務主任者以外に1名（業務管理グループを提案する場合には、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. 実施日時： 2020年7月28日（火） 15:00～17:00
（各社の時間は、プロポーザル受領後、別途指示します。）

2. 実施場所：当機構本部（麹町）208会議室

注）新型コロナウイルス感染拡大防止のため、電話またはSkype等による実施とする可能性があります。詳細につきましては、プロポーザルをご提出いただいた後にあらためてご連絡します。

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) プロジェクター等機材を使用する場合は、競争参加者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・派遣業務部契約第一課まで報告するものとし、機材の設置にかかる時間は、上記(1)の「プレゼンテーション10分」に含まれます。
- (3) 海外在住・出張等で当日当機構へ来訪できない場合、下記のいず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、原則として、下記「a) 電話会議」による実施を優先としますが、当機構からの指示により「b) Skype等のインターネット環境を使用する会議」とする場合があります。

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です。プレゼンテーション参加者から当機構が指定する電話番号に指定した時間に電話をいただき、接続します。電話にかかる費用は、競争参加者の負担とします。

b) Skype等のインターネット環境を使用する会議

<注：以下の記載事項は、当機構からの指示ではなく、競争参加者の希望により

「Skype等のインターネット環境を使用する会議」を用いる場合に適用します。>

競争参加者が、当日プレゼンテーション実施場所に自らが用意するインターネット環境・端末を用いてのプレゼンテーションです。インターネット接続のトラブルや費用については、競争参加者の責任・負担とします。

注）当機構在外事務所及び国内機関のJICA-Netの使用は認めません。

以上

第3 特記仕様書案

1. プロジェクトの背景

タイ王国（以下、「タイ」という。）は、世界銀行（World Bank: WB）の公表データによると2018年GDPが約5,050億米ドルに達し、10年前の2008年GDPと比較すると1.73倍になる等、順調な経済成長を遂げてきた。一方で、経済成長に伴う同国のモータリゼーションが加速しており、それに伴う交通混雑の深刻化や交通事故の多発など交通環境の悪化が顕著となっている。

2015年に世界保健機関（WHO）が公表した「Global Status Report on Road Safety 2015」によると、2012年データに基づくタイにおける人口10万人あたりの交通事故死者のWHO推計値は36.2人に達し、ASEAN諸国の中で1番目、世界でも2番目に多い状況であった。同国運輸省（Ministry of Transport: MOT）も交通事故死者数がワーストクラスである状況を深く憂慮しており、国際連合（UN）が2010年3月2日に決議した「交通安全のための行動の10年（UN Decade of Action for Road Safety 2011-2020）」（国際連合総会決議64/255号。以下、「国連決議」という。）に沿って、2020年までに交通事故死者数を2010年比で半減させることを目標として交通安全対策を進めているが、期待通りの効果が上がっていない。先頃公表された「Global Status Report on Road Safety 2018」では、同国の人口10万人あたり交通事故死者数は32.7人と推計されており、ASEAN諸国で1番目、世界でも9番目に多い状況であり、高止まりしている。

JICAプロジェクト研究「開発途上国における交通安全への取り組み」（2016年6月）では、タイにおける交通死亡事故の7割がオートバイ（含む三輪自動車）によるもので、事故要因の多くがスピード超過や車線変更時の確認不足、車間距離不保持といったヒューマンエラーに起因していることが報告されている。加えて、MOT、タイ王国国家警察（Royal Thai Police: RTP）、保健省（Ministry of Public Health: MOPH）、病院・保険会社を始めとする民間組織等の各機関・組織で異なる交通事故データが保持されており、各々の情報共有が成されないことで交通事故の実態や事故要因が把握されていない、といった問題点が指摘されている。

このような現状に鑑み、MOT大臣から日本の国土交通大臣に対して、交通安全対策についてのノウハウを日本に学びたい旨、要請があり、2016年8月6日に両大臣間で覚書が締結された。この覚書に基づき、同国政府機関及び日本国国土交通省の担当職員からなるWorking Group（国交省WG）が設置され、同国政府機関職員の日本での研修の実施や、国交省による交通安全分野の産官学関係者の現地派遣を通じ、交通事故多発地点の対策についての議論・助言が行われてきた。これまで数次に渡るWG実施を通じて、同国の交通安全状況の改善に対する協力がなされてきたところであるが、同WGの活動にて、より体系的かつ中長期的に改善に取り組む必要性が確認され、この度MOTは我が国に対して「交通安全に関する組織能力および実施能力向上プロジェクト」の実施を要請した。2020年3月23日に、JICAとMOTは、本技術協力プロジェクト実施にかかる討議議事録（Record of Discussions: R/D）に署名した。

2. プロジェクトの概要

(1) プロジェクト名

交通安全に関する組織能力および実施能力向上プロジェクト

(2) 対象地域

タイ国内のパイロット地域¹。

パイロット地域は、プロジェクト開始後早期に選定する。

(3) 関係官庁・機関

実施機関：

① MOTにおける以下の機関・部署

- 交通安全オペレーションセンター
(Transport Safety Operation Center: TSOC)
- 事務次官室 (Office of Permanent Secretary: OPS)
- 情報通信技術センター
(Information Communication Technology Center: ICTC)
- 国道局 (Department of Highways: DOH)
- 地方道路局 (Department of Rural Roads: DRR)
- 陸上交通局 (Department of Land Transport: DLT)

② RTP

(4) 上位目標

タイ全国の道路交通事故による死者数が減少する。

指標：1. プロジェクト終了5年後までに道路交通事故による死者数が人口10万人あたりXX人になる。

(5) プロジェクト目標

道路交通安全に関する組織能力および実施能力が向上する。

指標：1. プロジェクトで介入した地域において、道路交通事故による死者数がプロジェクト開始時から終了時までにXX%減少する。

(6) 期待される成果

成果1：新交通事故管理システム(New-TRAMS)の信頼性および活用状況が改善される。

成果2：国道および／または高速道路上の成果2に係るパイロット地域での

¹ 成果1では、開始後に指定される特定地域(「成果1に係るパイロット地域」と呼ぶ)でMOTが構築する新交通事故管理システムであるNew-TRAMSの信頼性向上策等の実装を試行する。成果2では、国道及び／又は高速道路上の一部区間(「成果2に係るパイロット地域」と呼ぶ)を対象地域とする。また成果3では、対象とする県道及び／又は市町村等の地域(「成果3に係るパイロット地域」と呼ぶ)を選定し、同地域で事故対策、取締り、交通教育・開発活動を進めていく。成果4では、特定の地域(「成果4に係るパイロット地域」と呼ぶ)を対象としたオートバイ免許取得の促進活動を予定している。これらの地域を総称して「プロジェクトで介入した地域(=パイロット地域)」とする。なお、各成果の対象地域は、個別に設定する計画であるものの、重複する可能性もある。本プロジェクトのリソースや実施期間が限られているため、バンコクからのアクセスが良いかつ2~3サイト程度で実施することを想定する。また、各種調査・分析・検討の結果、パイロット地域で実際される施策を「パイロット事業」と呼ぶ。

活動を通じて、安全な道路対策が策定・実施される。

成果 3 : 成果 3 に係るパイロット地域の県道および／または市町村道において、包括的な交通安全プログラムが実施される。

成果 4 : 運転免許制度および商業車両の運行管理にかかる交通安全のために陸運行政が改善される。

(7) 活動の概要

活動 1 - 1 : RTP、MOPH、内務省 (MOI) および e-Claim² と協調している New-TRAMS をレビューする。

1 - 2 : 死亡事故、重軽症事故、対物事故など各種事故規模感・レベルに基づく事故捜査の新しい枠組みを策定する。

1 - 3 : MOT および関係機関を対象として、交通事故捜査に関する研修を行う。

1 - 4 : 試行的に指定地域のデータを用いて New-TRAMS の信頼性を向上させる。

1 - 5 : 詳細事故分析にかかる MOT および関係機関の能力を向上させる。

1 - 6 : データ分析結果を含む四半期・年次事故報告書を発行する。

1 - 7 : TSOC の役割を詳細にレビューし、行動計画を提案する。

活動 2 - 1 : 国道および／または高速道路における事故多発地域の事故データ・情報を収集する。

2 - 2 : 事故多発地域を分類し、パイロット事業対象として優先度の高い道路区間を選定する。

2 - 3 : パイロット事業の実施に向けた事故多発地域の改善計画を策定する。

2 - 4 : MOT および関係機関によって実施される事故多発地域でのパイロット事業を支援する。

2 - 5 : 交通流の前後比較分析に基づいて、パイロット事業の有効性を評価する。

2 - 6 : パイロット事業にて得られた成果を含む、交通安全に係る技術マニュアル「交通安全技術グッドプラクティス」を作成する。

2 - 7 : 上記マニュアルを活用し、国・地域レベルの交通安全担当者を対象としたワークショップ／セミナーを企画する。

活動 3 - 1 : 利用者、車両、道路環境に関するデータを収集し、参加型手法を通じて地域住民と協力することにより、成果 3 に係るパイロット地域の県道および／または市町村道における交通安全上の高リスク発生地域・区間および危険な行動を特定する。

3 - 2 : 危険行動と対策の関係を決定 (例えば Crash Modification Factor の活用) し、子供やその保護者を対象とする安全プログラムをも考慮したパイロット地域での包括的な交通安全プログラム

² Road Accident Victims Protection (RVP) 社によって管理されている保険会社関連の交通事故データベース・システム。

(工学面、教育面、取締面の対策含む)を策定する。

- 3-3 : MOT および関係機関によって実施されるパイロット地域での包括的な交通安全プログラム(交通安全教育および交通取締りの指導者研修、啓発活動含む)を支援する。
- 3-4 : 包括的な交通安全プログラムの有効性評価に必要な手法を作成する。
- 3-5 : 包括的な交通安全プログラムの普及に向けたワークショップ/セミナーを企画する。

- 活動4-1 : 学科試験、講習、実技訓練を含むオートバイにかかる免許制度を改善する。
- 4-2 : 学科試験、講習、実技訓練用の研修教材を開発する。
- 4-3 : 成果4に係るパイロット地域において、オートバイ免許の取得を奨励する。
- 4-4 : 交通違反者や免許更新者を対象とした再教育プログラムを提案する。
- 4-5 : 商業車両の交通事故データを収集・分析する。
- 4-6 : MOTによる商業車両の安全運航管理の監督を支援する。

3. 業務の目的

タイ国「交通安全に関する組織能力および実施能力向上プロジェクト」に関し、JICAがタイ側と締結した当該プロジェクトに係るR/Dに基づき業務(活動)を実施することにより、期待される成果を発現し、プロジェクト目標を達成する。

4. 業務の範囲

本業務は、当該プロジェクトに係るR/Dに基づいて実施される技術協力プロジェクトの枠内で、「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行うものである。

5. 実施方針及び留意事項

- (1) タイ側実施体制と合同調整委員会 (Joint Coordinating Committee: JCC)
TSOCを主要カウンターパート(C/P)として、プロジェクト・ダイレクターにMOT次官(Permanent Secretary of MOT)、プロジェクト・マネージャーにMOT副次官(道路インフラ整備事業クラスター担当)(Deputy Permanent Secretary of MOT (Head of Highway Infrastructure Development Business Cluster))、副プロジェクト・マネージャーにTSOC所長(Director of TSOC, MOT)が配される予定である。
またプロジェクトを全般的に管理するために、MOT次官を議長として、少なくとも年1回の合同調整委員会(JCC)を開催することとする。現行の活動

計画表（Plan of Operations: PO）上は、6 ヶ月に 1 回開催する計画としている。

JCC の傘下には、R/D Annex2: Project Design Matrix（PDM）に示した 4 つの成果（アウトプット）ごとに作業部会（Working Group: WG）が設置され、各活動の計画策定、進捗管理、課題への対応、成果発現の管理等を行う。

なお、JCC、WG 及び関係協力機関等の体制は別紙 1 の通り。

（2）TSOC の新設について

TSOC は MOT 内の交通安全に係る業務を統括することを目的に新しく設立された組織である。ICTC、DOH、DRR、DLT といった MOT 内の各部署は、地方レベルでは各部署出先機関が協力して交通安全に関わる対策を推し進めているものの、中央レベルでは各部署間の横の連携が円滑に行われていない状況であるため、本業務において主要 C/P の 1 つである TSOC が調整機関として上手く機能するよう支援していくことが重要となる。TSOC は発足間もない組織であり、今後 20 人程度の専任スタッフが雇用される予定であるが、現在は 24 時間体制の交通事故の救急コールセンターの機能を部分的に担うのみであり、体制として脆弱であることから、早い時期に TSOC の役割等をレビューし、その統括組織としての位置づけを明確にできるよう提案を行っていく必要がある。

（3）JICA 内プラットフォーム及び JICA 外部関係機関・組織

JICA 交通安全関連プロジェクトの知見・経験・教訓を集約し、それらプロジェクトの横断的实施管理、開発効果増大に向けた支援検討、協力効果の検証を行う「交通安全プラットフォーム」が JICA 内に設置される予定である。プロジェクトの実施にあたり、情報提供を始めとしたプラットフォームへの協力、プラットフォーム会合時の報告、プラットフォームを介した他プロジェクトとの連携を行うこと。

また WB、国際自動車連盟（Fédération Internationale de l'Automobile: FIA）、アジア開発銀行（Asian Development Bank : ADB）他の国際機関が共同で、アジア太平洋地域の交通安全に資する枠組み（Road Safety Observatory）にて事故データベースの共通項目設定等を働きかけている。

本邦の国土交通省では「日 ASEAN 交通連携」事業の中で、道路交通安全分野の協力に取り組んでいる。公益財団法人国際交通安全学会（International Association of Traffic and Safety Sciences: IATSS）では、交通安全に係る研究活動を開発途上国で継続的に実施してきており、現在も「東南アジアのモデル地区における情報共有型交通安全対策スキームの社会実装」を実施中である。加えてタイには多数の日本企業（特に自動車メーカー）が進出しており、独自の交通安全キャンペーンを開催している。

本プロジェクトの協力効果の最大化のためには、これら機関・組織との連携・協働にも留意しつつ、業務を実施する。

（4）プロジェクトの柔軟性の確保について

技術移転を目的とする技術協力プロジェクトでは、C/P のパフォーマンスや

プロジェクトを取り巻く環境の変化によって、プロジェクトの活動を柔軟に変更していくことが必要となる。この趣旨を踏まえ、受注者は、プロジェクト全体の進捗、成果の発現状況を把握し、必要に応じてプロジェクトの方向性について、適宜 JICA に提言を行うことが求められる。JICA はこれら提言について、遅滞なく検討し、必要な処置（タイ側との合意文書の変更、契約の変更等）を取ることにする。なお、プロジェクト基本計画の変更を要する場合は、受注者が JICA に事前に相談し、合意を得る。その上で、先方実施機関との協議結果とともに、R/D 変更³のためのミニッツ（Minutes of Meeting: M/M）（案）及び同 M/M に添付の PDM、PO の変更（案）を作成し、提出する。

（５）タイ側実施機関のオーナーシップの確保

「継続的な道路交通事故の減少」に繋げていくためのタイ側のオーナーシップの確保と能力強化が重要であることに留意する。このため、本プロジェクトの運営は PDM に沿った C/P との協働作業を基本とし、JICA 及び受注者は、タイ側 C/P の主体性を尊重し、業務実施プロセスについて十分意識・工夫を行っていくものとする。

（６）パイロット事業とタイ予算年度への留意

成果 1～4 の活動における事故多発地点／事故リスク地点への対策を始めとしたパイロット事業に係る費用は、タイ側負担で実施することを想定している。タイの予算年度は 10 月～翌年 9 月であり、遅くとも毎年 3 月頃には MOT がタイ財務省へ予算要求する必要があるため、パイロット事業の実施に際し C/P との調整に要するタイムスケジュールには十分に留意すること。

具体的パイロット事業については、業務実施中において C/P とパイロット事業の施工内容、実施工程、予算規模などを検討・調整・確定していくものであるが、業務開始初年度においては特にタイトなタイムスケジュールとなることが想定されるため、予算確保を確実かつ円滑に行えるよう注意すること。

（７）本邦研修

本プロジェクトでは、日本の道路交通安全に関する基準・経験・教訓を学び、タイでの制度改善、体制構築、教育・研修活動に活かすことを目的として、2021～2023 年度（日本の会計年度）の各年度に 1 回ずつ、計 3 回の本邦研修を予定している（各回につき研修員約 10 名、14 日間程度）。

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、本邦研修は、各年度の春季から夏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。2021 年度においてはオリンピック・パラリンピック開催の影響に注意すること。なお、研修実施にあたっては研修詳細計画書を作成し、打合簿にて確認すること。

³ プロジェクト基本計画に関する事項（R/D 本文及び PDM 記載項目：案件名称、協力期間、プロジェクトサイト、ターゲットグループ、相手国実施機関、上位目標、プロジェクト目標、成果、活動、投入、実施体制等）の変更を要する場合は、R/D の変更が必要。PO のスケジュール欄に記載の事項（活動／投入スケジュール等）についてはプロジェクトレベルで修正・合意が可能。

(8) 広報・啓発活動

本プロジェクトは、MOT 及び関係機関の道路交通安全に関する組織能力及び実施能力の向上を図ることで、タイの交通環境を改善し交通事故死者数の減少を達成していくものであるが、同時にプロジェクトの意義・活動・成果を広く知らしめていくことで、ドライバー等のマインドセットを変えていくことが重要と考えられる。

業務実施にあたっては、メディア等を通じた発信、MOT のオフィシャル・サイトや四半期・年次事故報告書での活動内容の掲載、交通安全キャンペーンの開催や各成果における研修活動、MOT 主催ワークショップ時に相乗りで啓発を行うなど、各種機会を活かして積極的に周知活動を行っていくこと。

また、日本向けの広報としては、JICA 技術協力プロジェクトホームページにおいて、本プロジェクトの紹介ページを作成し、活動・成果等を定期的に発信することなどを想定している。

上記項目を参考にして、本プロジェクトにおける広報・啓発方法をプロポーザルで提案すること。

交通安全キャンペーン等での啓発活動は、基本的にはタイ側 C/P 施設・設備やタイにおける JICA の施設・設備を活用して実施することを想定しているが、交通安全キャンペーン以外の啓発実施等に必要な費用（会場賃借料以外。会場賃借料はタイ側負担を想定）があれば、別見積にて計上すること。

(9) 旧正月・ソクラン

タイでは、4月13日～15日にソクランと呼ばれる旧正月があり、その連休中とその前後約10日間において全国的に祭典が行われる。同期間中には飲酒運転などにより交通事故死者数が急増する傾向にあり、本プロジェクトの目標を達成する上で特に注意が必要となる。同国メディア等による注目度も高い期間であるため、交通安全キャンペーン実施の効果を最大化する上でも考慮すべきと考えられる。

また本邦研修の実実施スケジュールを考える上でも、配慮が必要となるため注意すること。

(10) 通訳兼アシスタントの配置とガイドライン・マニュアル・研修教材類の翻訳

プロジェクト実施にあたっては、通訳兼アシスタントの配置（英タイまたは日タイ）を想定している。配置に必要な経費は本見積に含めること。

また業務を通じて作成されるガイドライン・マニュアル・研修教材類については、英語版に加えて C/P が読解可能なタイ語版を作成することを想定している。タイ語版の作成にかかる、タイ語への翻訳に必要な経費は、本見積に含めること。

(11) 執務室の提供

R/D に記載のとおり、タイ側 MOT にて、執務室（執務机・椅子や空調等の基本的なオフィス家具を含む）を準備する予定である。このため、執務室賃貸料については、見積書への計上は不要である。

(12) 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な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、タイ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。

(13) 新型コロナウイルス感染症流行の影響

2020年初頭からの新型コロナウイルス感染症の世界的蔓延に伴い、日タイ政府による出入国の制限や航空便の減少といった影響が出ており、本業務の実施にあたっては相当の柔軟性をもって対応することが必須となる。

特に業務開始当初においては、現地渡航の制限が緩和されていない可能性もあるため、オンラインでの協議体制を構築して対応するなど、日本国内からの遠隔業務実施を想定する必要がある。現時点での前提条件としては、2020年10月以降に現地渡航等の制限が緩和される想定で、プロポーザルを作成すること。

またタイにおいてもウィズ・コロナ／ポスト・コロナの社会・生活様式の変革が提唱されており、それらの動向を踏まえて本業務を実施していく必要がある。ウィズ・コロナ／ポスト・コロナ時代におけるイノベティブな提案があれば、プロポーザルに記載すること。なお、本提案に係る費用は別見積とする。

6. 業務の内容

(1) ワークプラン案の作成

要請書や関連資料の分析・検討を行い、プロジェクトの全体像を把握する。併せて日本国内で入手可能な資料・情報を収集・整理し、プロジェクト実施の基本方針・方法、業務工程計画等を検討した上でワークプラン案を作成し、JICAと共有する。

(2) ワークプランの確定

現地業務開始後にワークプラン案をタイ側C/P機関の関係者等に説明し、プロジェクトの全体像を共有した上でワークプラン案についての協議を行う。その際、R/Dに添付のPDMに記載されている上位目標、プロジェクト目標、成果の指標のうち目標値が未設定で、現時点での設定が可能な項目について、実施する調査結果等を踏まえて目標値を設定し、併せてタイ側と協議する。一連の協議を経て、必要に応じてワークプランを修正した上でタイ側と合意し、ワークプランを確定する。なお、タイ側C/P機関との協議では、必要に応じてタイ語版(仮訳)を用意する。

(3) 主副プロジェクト・マネージャー及びC/P職員の選任

主副プロジェクト・マネージャー等及びC/P職員については、上述の5.(1)

の通り合意しているが、本プロジェクト開始時に一部選任されていない場合は、速やかに選任される様、受注者は MOT に働きかけを行うこと。また C/P 職員の選任に遅延があれば JICA に報告し、対応を協議すること。

(4) JCC 等の開催

以下の業務を行うべく、タイ側 C/P 機関が主体となって、6 ヶ月に 1 回（必要に応じて追加の開催もありうる）の開催頻度を目途に JCC を実施する。

- ・ PDM に基づき、ワークプランについて議論し承認する。
- ・ 全体の進捗をレビューしたうえでモニタリングと評価を実施し、必要に応じて PO や計画を修正する。
- ・ プロジェクト実施にあたってのその他の重要な問題について議論する。

本業務実施契約の業務従事者（業務主任者等）は、JCC に参加すると共に、C/P と協力して会議資料等の作成を行うこと。

(5) 成果（アウトプット）1~4 に係る WG 等の開催

WG は、本プロジェクトの 4 つの成果ごとに設置され、成果に紐づく活動の細部について実質的な議論・検討・実施・進捗管理を行うと共に、パイロット事業の実施調整を行う。成果 1~4 の各 WG の議長はそれぞれ、TSOC 職員、DOH 職員、DRR 職員、DLT 職員とし、タイの関係者と JICA 専門家から構成し、必要とするメンバーを招集して実施する。

(6) モニタリングの実施

本プロジェクト実施にあたっては、定期的に報告・協議すべき共通のモニタリング項目を定めた Monitoring Sheet（JICA 指定様式有。配布資料「技術協力プロジェクトにおける進捗管理」参照）を基に、日常的な事業モニタリングを行うこととする。

具体的な項目としては、活動報告のほか、成果発現状況、解決すべき実施上の課題・懸案事項、プロジェクトの進捗及び成果に正または負の影響を及ぼす外部要素がある。

受注者は、6 ヶ月に 1 度を目途に、JCC 等での議論もふまえながら C/P 機関と共同で Monitoring Sheet を作成し、承認を得た上で、JICA タイ事務所に提出すること。詳細については配布資料を参照のこと。

また、モニタリング実施にあたっては、プロジェクト終了時に作成されるプロジェクト事業完了報告書やその後の事後評価も見据えて、必要と判断される場合には PDM の変更について JICA に事前に提案・協議を行い、タイ側と協議すること。

(7) 本邦研修の実施

技術移転の一環として、プロジェクト目標及び成果達成に資する本邦研修を、1 回約 10 名 14 日間程度として計 3 回の実施を想定している。C/P でそれ以上の研修参加者を望む場合は、本邦側受入能力を考慮しつつタイ側自国負担として調整する。

本邦研修は、発注者が別途定める「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）に基づき実施する。同ガイドラインに

記載の「受入業務」「監理業務」「実施業務」のうち、「受入業務」「監理業務」は JICA が行い、受注者は「実施業務」を行う。主な業務は以下のとおり。

- 1) 研修カリキュラムの策定
- 2) 研修受入先選定、内諾取付け
- 3) 研修受講候補者が作成するアプリケーションフォームの記入指導及び取付け支援
- 4) 研修受入先との日程及び研修内容の調整
- 5) 研修の実施（経費精算を含む）
- 6) 研修成果の業務への活用促進

プロジェクト目標及び成果達成に必要なと思われる研修先、研修内容、時期、期間等をプロポーザルで提案し、上記ガイドラインをよく参照した上で、必要な経費を別見積りに計上すること。

なお、業務実施中に JICA 及び C/P 機関と協議のうえ、先方ニーズに応じた研修内容の変更は可とする。研修実施にあたっては、研修詳細計画書を作成し、打合簿にて確認すること。

(8) 成果 1 に係る活動

まず、本プロジェクトの主要な C/P となる TSOC について、開始当初にその役割を詳細にレビューし、現在の課題と強化すべき能力を協議、TSOC の行動計画を策定・提案し、今後の成果 1 に係る活動及びその他の成果に係る活動を総括することができるよう支援を行う。

MOT は RTP、MOPH、MOI 及 RVP 社の協力を得つつ、New-TRAMS と呼ばれる MOT 内共通の新交通事故管理システムを構築しつつあり、本業務開始にあたっては、まずはその入力項目、データ収集スキーム及び入力精度、運用面の課題点等についてレビューを行う。従前、MOT では、DOH と DRR がそれぞれの所管道路に関連する交通事故データについて、RTP をデータ収集源とする HAIMS、ARMS というそれぞれ独自のデータベースを運用してきたが、今後 New-TRAMS に一元化することが目指されている。

次に、交通事故のデータ収集の大元である事故捜査フローについて、網羅性・信頼性・実施効率を勘案して、死亡事故・重軽傷事故・対物事故等の各種事故規模感・レベルごとに分類して事故発生から事故捜査データの入力作業までの基本モデルを検討し、マニュアル化する。データベースへの入力項目及び必要とされる精度と、実際の実況見分・捜査時に収集できる項目及びその精度間に大きな差異が生じないように留意すると共に、RTP 以外に慈善団体、NGO 等が第一臨場者になる可能性にも留意して検討すること。現場での事故捜査については、入力されるべきデータ項目の精度があがるよう事故原因追及等の詳細な事故分析（いわゆるミクロ分析）手法について MOT 及び関係機関を対象とした研修を行う。今後も継続的な研修が実施できるよう講師用研修教材、受講者用研修教材、研修計画について検討し、C/P と協働して作成する。研修時には基本モデルの一連の流れとその意義を説明し普及・定着を図ること。また C/P 職員が独力で研修を実施できるよう Training of Trainers (TOT) 研修も行い、段階的に JICA 専門家の関与を減らしていく。

成果 1 に係るパイロット地域を業務開始後に設定し、基本モデルを使用して

New-TRAMS 実装の試行を行う。一定期間後にパイロット地域における入力データについて評価し、New-TRAMS の各種機能及び基本モデルの改善策に反映する。

最終的には本プロジェクトの活動を通して網羅性・信頼性を高めた New-TRAMS を活用し、四半期・年次事故報告書を発行する。

成果 1 に係る活動について以上のような流れを想定しているが、具体の活動やより良い提案につきプロポーザルに記載すること。

(9) 成果 2 に係る活動

主に DOH が所管する国道・高速道路における交通事故を想定対象として、分析、対策立案、対策実施、評価、良好事例の普及を行う。対策実施の対象となる成果 2 に係るパイロット地域は業務開始時に設定する。具体のデータ分析を行う必要があるが、一般的にタイの国道・高速道路は線形が良いため、速度超過等による事故が多い点に留意する。

まず、New-TRAMS 等を活用し国道・高速道路における事故多発地域の事故データを収集、事故多発地域を分類し、パイロット事業対象となる対策優先度の高い道路区間を選定する。なお、New-TRAMS の構築が同時並行に進む可能性もあるが、その場合は DOH の旧データベースである HAIMS からのデータ等の活用を考える。

パイロット事業の対象地点を詳細に分析し、交通事故対策を策定する。対策立案には New-TRAMS からのデータを活用することを想定するが、詳細データ収集等のために試行的かつ小規模な調査分析業務を現地再委託することについては、これを認める。必要に応じて別見積りとして計上すること。ただし、現地再委託とする場合も先行的な実施としての範囲に留め、最終的には C/P 側の主体性のもと外部委託を含む調査分析業務を実施できるようにすること。

タイ側負担のもと、パイロット事業対象に対策実施を行い、対策前後の交通流の分析に基づいて有効性を評価する。パイロット事業及びその他のデータ分析にて得られた成果を含めて「交通安全技術グッドプラクティス集」を作成し、国・地域レベルの交通安全担当者を対象としたワークショップ／セミナーを開催し、普及に努める。

成果 2 に係る活動について以上のような流れを想定しているが、具体の活動やより良い提案につきプロポーザルに記載すること。

(10) 成果 3 に係る活動

主に DRR が所管する地方道における交通事故を想定対象として、分析、対策立案、対策実施、評価、沿道住民・ドライバー教育を行う。対策実施の対象となる成果 3 に係るパイロット地域は業務開始時に設定する。

MOT 所管の道路はタイ全体の道路延長の 20%未満であり、多くは自治体等が管理しているいわゆるコミュニティ道路である（なお、自治体を所管するのは MOI である）。DRR が管理する地方道はこうしたコミュニティ道路と交差・接続することも多いが、そうした所管機関が異なる道路の交点では事故対策が講じられにくく、事故多発地点／事故リスク地点として取り残されやすい点に留意する。

まず、New-TRAMS 等を活用し地方道における事故多発地域の事故データを

収集、事故多発地域を分類し、パイロット事業対象となる対策優先度の高い地域を選定する。なお、New-TRAMS の構築が同時並行に進む可能性もあるが、その場合は DRR の旧データベースである ARMS からのデータ等の活用を考える。またコミュニティに根付いた道路になるほど事故発生時に適切に通報等がなされず、交通事故データの精度が低く、網羅性も落ちる可能性が考えられるため、事故多発地点／事故リスク地点の抽出には、ヒアリングや地域ワークショップを開催しての地域住民を巻き込んだ参加型手法を通じて、その地域における高リスク発生地域・区間および周辺住民の危険行動を特定することが有効と考えられる。

パイロット地域の道路利用者、車両・道路環境、交通事故の分類・傾向を詳細に分析し、包括的な交通安全プログラムを策定する。地方道においては、周辺住民の行動特性なども考慮に入れ、交通安全教育・交通取締りをも含んだ包括的な交通安全プログラムの策定が必要と考えられ、特に地域の子供や保護者あるいは高齢者を対象とする安全性については十分に留意する。生活道路等における人優先の安全・安心な道路空間の実現や、段階的かつ体系的な交通安全思想の普及にも留意する。対策立案には New-TRAMS からのデータを活用することを想定するが、詳細データ収集等のために試行的かつ小規模な調査分析業務の現地再委託については、これを認める。必要に応じて別見積りとして計上すること。ただし、現地再委託とする場合も試行的な実施に留め、最終的には C/P 側の主体性のもと調査分析業務を実施できるようにすること。

タイ側負担のもと、パイロット地域での包括的な交通安全プログラムを実施すると共に、成果をもとにプログラムの有効性評価に必要な手法を検討・作成する。パイロット地域での成果をもとに包括的な交通安全プログラムの普及に向けたワークショップ／セミナーを開催する。

成果 3 に係る活動について以上のような流れを想定しているが、具体の活動やより良い提案につきプロポーザルに記載すること。

(11) 成果 4 に係る活動

成果 4 に係る活動では、主に二輪車運転免許に係る改善活動・及び商用車の安全運転に関わる監督機能強化を行う。

タイの交通事故の特定として、一般的に二輪車が絡む死亡事故が多いことが挙げられる。またタイでは二輪車登録台数に対して、免許取得者数が著しく低く、相当数の無免許ドライバーが存在すると考えられる。したがって、これら無免許の二輪車ドライバーに免許取得を促し、再教育を施すことが交通マナーの向上、ひいては交通事故死者数の減少に寄与すると考えられる。まずは、現在の二輪車運転免許取得に係る学科試験、講習、実技訓練に関してレビューを行い、その技能取得における不足点や受講者の意見聴取を行う。結果を基に、学科試験、講習、実技訓練の講師用教材、受講者用教材を C/P と共に開発する。業務開始時に成果 4 に係るパイロット地域を設定し、Training of Trainers (TOT) 研修を行って講師の能力の底上げを図る。交通違反者や免許更新者を対象とした再教育プログラムについても上記の教材開発と同様に検討・提案を行う。また無免許ドライバーへの働きかけを強めるために二輪車免許の取得奨励に係るキャンペーンを実施する。これらキャンペーンの際には、タイの自動車メーカーでも同様のキャンペーンを実施しているため、協働等が行えないか留意す

る。

次に商業車両の交通事故データを収集・分析し、その傾向について取り纏める。New-TRAMS データの使用を想定するが、DLT あるいは DOH、DRR 保有のデータも必要に応じて使用する。DLT と協議のうえ、強化されるべき商業車両保有者への監督能力について明らかにする。データ分析の結果による優先対象とすべき商業車両の分類と、DLT の監督能力の現状から、JICA 専門家による助言や技術的な支援の方向性について取り纏め、行動計画を作成・提案を行う。交通事故発生を抑制するという社会正義的な側面を強調するばかりでなく、従業員が起こす或いはサプライチェーンでの交通事故発生による各種企業活動への影響防止が企業側のインセンティブとなることに留意し、DLT が持つ許認可権限の運用を念頭において検討を行うこと。

成果 4 に係る活動について以上のような流れを想定しているが、具体の活動やより良い提案につきプロポーザルに記載すること。

(12) プロジェクト事業完了報告書 (PC/R) の作成

プロジェクト全期間の活動内容とプロジェクト目標の達成度と併せて、今後の類似プロジェクトでの活用を想定し、実施運営上の工夫や課題・教訓を取りまとめる。報告書の内容についてはタイ側に説明し、合意を得た上で、JICA タイ事務所に提出すること。その後 JICA からのコメントを踏まえて報告書案を修正後、JCC で合同レビューを実施し、同レビュー結果を踏まえ報告書を修正、確定する。したがって、ドラフト PC/R は、業務終了の 3 ヶ月程度前を目途として、余裕を持って提出することが望ましい。

7. 報告書等

(1) 報告書等

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。各報告書の提出にあたっては、C/P と協働で作成にあたること。また、プロジェクト事業完了報告書 (PC/R) には技術協力作成資料を添付するものとする。

なお、以下に示す部数は、JICA へ提出する部数であり、先方実施機関との協議等に必要な部数は別途受注者が用意する。

報告書等	時期等	言語・部数
業務計画書 (共通仕様書の規定に基づく)	契約締結後 10 営業日 以内	和文 3 部
ワークプラン	業務開始から約 1 か月 後	和文 3 部 英文 3 部
Monitoring Sheet Ver.1	2020 年 12 月頃	和文 1 部 英文 1 部
Monitoring Sheet Ver.2	Ver.1 提出の 6 カ月後	和文 1 部 英文 1 部
業務進捗報告書 (1)	2021 年 8 月	和文 3 部

Monitoring Sheet Ver.3	Ver.2 提出の6カ月後	和文1部 英文1部
Monitoring Sheet Ver.4	Ver.3 提出の6カ月後	和文1部 英文1部
業務進捗報告書(2)	2022年8月	和文3部
Monitoring Sheet Ver.5	Ver.4 提出の6カ月後	和文1部 英文1部
Monitoring Sheet Ver.6	Ver.5 提出の6カ月後	和文1部 英文1部
プロジェクト事業完了報告書 (PC/R)	2023年8月10日まで (PC/R案は最終JCC開催 の1カ月前を目途として 提出すること。可能であ れば業務完了の3カ月程 度前を目途として提出す るのが望ましい。)	和文5部 英文13部 CD-R6枚

プロジェクト事業完了報告書については製本することとし、その他の報告書等は簡易製本とする。報告書等の印刷、電子化(CD-R等)の仕様については、「コンサルタント等契約における報告書の印刷・電子媒体に関するガイドライン(2020年1月)」を参照する。

各報告書の記載項目(案)は、JICAと受注者で協議、確認する。

各報告書はその内容を的確かつ簡潔に記述し、必要に応じて図や表を活用して読みやすいものとする。報告書全体を通じて固有名詞、用語、単位、記号等の統一性と整合性を確保できるよう留意する。各報告書が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。また、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。

(2) 技術協力作成資料

業務を通じて作成された以下の資料等を入手の上、プロジェクト事業完了報告書に添付して提出すること。

(いずれの資料も、タイ語に加え、英語または日本語訳を付すこと。)

- ア 四半期・年次事故報告書
- イ 各種事故規模感・レベルに基づく交通事故捜査要領
- ウ 交通安全技術グッドプラクティス集
- エ 交通違反者、免許更新者を対象とした再教育プログラム提案書
- オ 研修講師用研修教材、研修受講者用研修教材

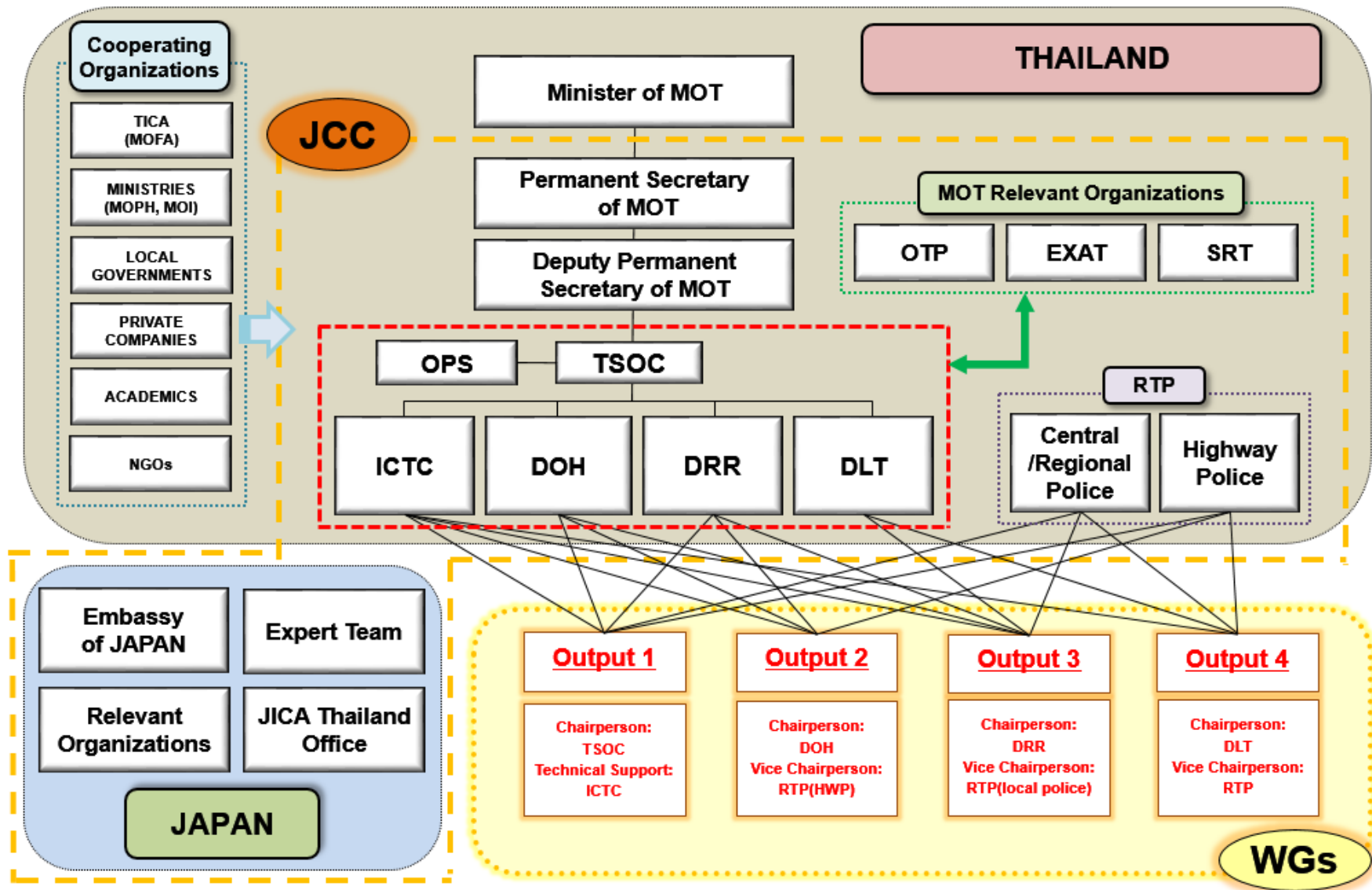
(3) コンサルタント業務従事月報

受注者は、国内・海外における業務従事期間中の業務に関し、以下の内容を

含む月次の業務報告を作成し、共通仕様書第7条に規定されているコンサルタント業務従事月報に添付してJICAに報告する。なお、タイ側と文書にて合意したものについても、適宜添付の上、JICAに報告するものとする。

- ア 今月の進捗、来月の計画、当面の課題（2ページ程度）
- イ 活動に関する写真（1ページ程度）
- ウ Work Breakdown Structure（WBS）
- エ 業務従事者の従事計画／実績表
- オ 貸与物品リスト

別紙1 JCC、WG 及び関係協力機関等の体制図



第4 業務実施上の条件

1. 業務の工程

本プロジェクトの期間は36ヵ月間であり、本業務については2020年9月の業務開始から2023年9月の業務終了までの約36ヵ月間を一括の複数年度業務実施契約にて実施することを予定している。ただし、新型コロナウイルス感染症の影響等に鑑み、業務実施中にJICAと受注者間で協議の上、必要に応じて契約履行期間を延長する可能性がある。

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103M/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) 業務主任者／交通安全計画・政策（2号）
- 2) 交通事故データベース及びマクロ分析（3号）
- 3) 交通事故詳細分析／交通事故捜査
- 4) 道路交通工学
- 5) 交通規則・交通取締り
- 6) 運転免許制度
- 7) 交通運行管理
- 8) 交通安全教育／研修計画・運営
- 9) 啓発・PR

3. タイ側からの便宜供与

便宜供与の詳細は当該プロジェクトに係るR/D及び詳細計画策定調査報告書に記載のとおりであるが、現在のところ以下がタイ側によって準備される予定である。

- ・C/Pの配置（TSOC、OPS、ICTC、DOH、DRR、DLT及びRTPの職員）
- ・執務室（MOT建屋内又は近隣）
- ・JICA専門家（本業務実施契約の業務従事者）のプロジェクト地域へのアクセス許可
- ・JICA専門家（本業務実施契約の業務従事者）へのIDカードの貸与（必要に応じて）
- ・パイロット事業に係る人員・経費
- ・タイ国内での研修・ワークショップ／セミナーの開催経費及びタイ側参加者旅

費・日当

4. 配布資料及び公開資料

(1) 配布資料

- 1) 本プロジェクトの詳細計画策定調査報告書
- 2) 本プロジェクトのR/D
- 3) 技術協力プロジェクトにおける進捗管理（2019年4月2日）

(2) 公開資料

- 1) 「タイ国 外傷センタープロジェクト 終了時評価報告書」（2005年3月）
<https://libopac.jica.go.jp/images/report/P0000166121.html>
- 2) 「ベトナム国 交通警察官研修強化プロジェクト 外部事後評価報告書」
（2017年11月）
https://www2.jica.go.jp/ja/evaluation/pdf/2016_0901499_4_f.pdf
- 3) 「プロジェクト研究 開発途上国における交通安全への取り組み
ファイナルレポート要約」（2016年6月）
<https://libopac.jica.go.jp/images/report/P1000026643.html>
- 4) 「プロジェクト研究 開発途上国における交通安全への取り組み
ファイナルレポート」（2016年6月）
<https://libopac.jica.go.jp/images/report/P1000026644.html>

5. 資機材の調達

本業務遂行上、必要な資機材があればプロポーザルにて提案すること。当該資機材購入費（輸送費を含む）は別見積として計上すること。

なお、本業務実施のために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、発注者が別途定める「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）、「JICA 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。

6. 現地再委託等

本プロジェクトでは、各成果1～4のパイロット事業はタイ側の負担で実施することとしているが、交通事故データ分析によって特定された事故多発地点／事故リスク地点に対して詳細データ収集等のために実施する、試行的かつ小規模な調査分析業務については、現地再委託での実施を可とする。

また広報資材作成・啓発実施についても、業務の効率、精度、質等の向上が望める場合には、現地再委託での実施を可とする。

これらの仕様は本業務の実施中に最終確定するものであるため、現地再委託するか否かに関わらず、必要な経費（ただし本業務実施契約の業務従事者の旅費・報酬

は除く)は別見積として計上すること。

この他の業務でも現地再委託することにより業務の効率、精度、質等が向上すると考えられる場合、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場合がある。現地再委託にて実施することが効率的、経済的と考える作業項目がある場合、理由を付してプロポーザルで提案すること。当該提案に係る経費は本見積にて計上すること。

なお、現地再委託にあつては、発注者が別途定める「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

現地業務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」への登録を行うこと。また同国の治安状況については、JICA タイ事務所や在タイ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。

現地業務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

本業務の実施にあつては、発注者が別途定める「JICA 不正腐敗防止ガイドダンス」(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。

以上