

企画競争説明書

業務名称：ラオス国ルアンパバーンにおける持続可能な都市開発・交通管理プロジェクト

調達管理番号：22a00594

【内容構成】

第1章 企画競争の手続き

第2章 特記仕様書案

第3章 プロポーザル作成に係る留意事項

本説明書は、「独立行政法人国際協力機構（以下「JICA」という。）」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、JICA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2章「特記仕様書案」、第3章2.「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、最終的に契約書の付属として合意される「特記仕様書」を作成するものとします。

新型コロナウイルス感染対策に関する費用（PCR 検査関連費用、隔離期間中の待機費用、他）はプロポーザル提出時点で別見積として提出ください。

2022年11月2日
独立行政法人国際協力機構
調達・派遣業務部

第1章 企画競争の手続き

1. 公示

公示日 2022年11月2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：ラオス国ルアンパバーンにおける持続可能な都市開発・交通管理プロジェクト

(2) 業務内容：「第2章 特記仕様書案」のとおり

(3) 適用される契約約款：

() 「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、最終見積書において、消費税を加算して積算してください。(全費目課税)

(○) 「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、最終見積書においても、消費税は加算せずに積算してください。(全費目不課税)

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します。当該契約の最終見積書においては、本体契約と本邦研修(または本邦招へい)に分けて積算してください。

(4) 契約履行期間(予定)：2023年1月～2026年2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ヶ月を超えますので、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1年毎に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させていただきます。

1) 第1回(契約締結後)：契約金額の12%を限度とする。

2) 第2回(契約締結後13ヶ月以降)：契約金額の12%を限度とする。

3) 第3回(契約締結後25ヶ月以降)：契約金額の12%を限度とする。

4) 第4回(契約締結後37か月以降)：契約金額の4%を限度とする。

4. 担当部署・日程等

(1) 選定手続き窓口

調達・派遣業務部 契約第一課

電子メール宛先：outm1@jica.go.jp

担当者メールアドレス：Kojima,Ryoko2@jica.go.jp

(2) 事業実施担当部

社会基盤部 都市・地域開発グループ第二チーム

(3) 日程

本案件の日程は以下の通りです。

No	項目	期限日時
1	配付依頼受付期限	2022年11月8日 12時
2	企画競争説明書に対する質問	2022年11月9日 12時
3	質問への回答	2022年11月14日
4	プロポーザル等の提出用フォルダ作成依頼	プロポーザル等の提出期限日の 4営業日前から1営業日前の正午まで
5	本見積書及び別見積書、プロポーザル等の提出期限日	2022年11月29日 12時
6	プレゼンテーション	2022年12月2日10時～12時
7	評価結果の通知日	2022年12月8日
8	技術評価説明の申込日（順位が第1位の者を除く）	評価結果の通知メールの送付日の翌日から起算して7営業日以内

5. 競争参加資格

(1) 各種資格の確認

以下については「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（2022年4月）」を参照してください。

(URL: <https://www.jica.go.jp/announce/manual/guideline/consultant/20220330.html>)

- 1) 消極的資格制限
- 2) 積極的資格要件
- 3) 競争参加資格要件の確認

(2) 利益相反の排除

以下に掲げる者については、競争への参加を認めません。

「ラオス国ルアンパバーンにおける持続可能な都市開発・交通管理プロジェクト詳細計画策定調査（評価分析）」（調達管理番号：21a01176）の受注者（株式会社アールクエスト）及び同業務の業務従事者

(3) 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（1）の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。結成届には、代表者及び構成員の全ての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。

6. 資料の配付依頼

資料の配付について希望される方は、下記 URL に示される手順に則り依頼ください（依頼期限は「第1章 企画競争の手続き」の「4.（3）日程」参照）。

（URL: <https://www.jica.go.jp/announce/notice/distribution.html>）

- ・「第3章 2.業務実施上の条件」に記載の配付資料
- ・「独立行政法人国際協力機構 サイバーセキュリティ対策に関する規程（2022年4月1日版）」及び「サイバーセキュリティ対策実施細則（2022年4月1日版）」

「独立行政法人国際協力機構 サイバーセキュリティ対策に関する規程（2022年4月1日版）」及び「サイバーセキュリティ対策実施細則（2022年4月1日版）」については、プロポーザル提出辞退後もしくは失注後、受注した場合は履行期間終了時に速やかに廃棄することを求めます。

7. 企画競争説明書に対する質問

(1) 質問提出期限

- 1) 提出期限：上記4.（3）参照
- 2) 提出先：上記4.（1）選定手続き窓口（outm1@jica.go.jp 宛、CC: 担当メールアドレス）
- 3) 提出方法：電子メール
 - ① 件名：「【質問】調達管理番号_案件名」
 - ② 添付データ：「質問書フォーマット」（JICA 指定様式）

注1) 質問は「質問書フォーマット」（JICA 指定様式）に記入し電子メールに添付して送付してください。本様式を使用されない場合は、回答を掲載しない可能性があります。JICA 指定様式は下記（2）の URL に記載されている「公示共通資料」を参照してください。

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、お断りしています。

(2) 質問への回答

上記4.（3）日程の期日までに以下の JICA ウェブサイト上に掲示します。

(URL: <https://www2.jica.go.jp/ja/announce/index.php?contract=1>)

8. プロポーザル等の提出

(1) 提出期限：上記4. (3) 参照

(2) 提出方法

具体的な提出方法は、JICAウェブサイト「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・見積書等の電子提出方法（2022年6月1日版）」をご参照ください。

(URL: <https://www2.jica.go.jp/ja/announce/index.php?contract=1>)

1) プロポーザル・見積書及びプレゼンテーション実施に必要な資料

- ① 電子データ（PDF）での提出とします。
- ② 上記4. (3)にある期限日時までに、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。
- ③ 依頼メール件名：「提出用フォルダ作成依頼_（調達管理番号）_（法人名）」
- ④ 依頼メールが1営業日前の正午までに送付されない場合はプロポーザルの提出ができなくなりますので、ご注意ください。
- ⑤ プロポーザル等はパスワードを付けずにGIGAPOD内のフォルダに格納ください。
- ⑥ 本見積書と別見積書はGIGAPOD内のフォルダに格納せず、PDF にパスワードを設定し、別途メールでe-koji@jica.go.jpへ送付ください。なお、パスワードは、JICA調達・派遣業務部からの連絡を受けてから送付願います。

(3) 提出先

1) プロポーザル及びプレゼンテーション実施に必要な資料

「JICA 調達・派遣業務部より送付された格納先 URL」

2) 見積書（本見積書及び別見積書）

- ① 宛先：e-koji@jica.go.jp
- ② 件名：（調達管理番号）_（法人名）_見積書
〔例：20a00123_〇〇株式会社_見積書〕
- ③ 本文：特段の指定なし
- ④ 添付ファイル：「20a00123_〇〇株式会社_見積書」
- ⑤ 見積書のPDFにパスワードを設定してください。なお、パスワードは、JICA調達・派遣業務部からの連絡を受けてから送付願います。
- ⑥ 評価点の差が僅少で価格点を計算する場合、もしくは評価結果順位が第一位になる見込みの場合のみ、パスワード送付を依頼します。

(4) 提出書類

1) プロポーザル・見積書

2) プレゼンテーション実施に必要な資料

9. 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（2022年4月）」より以下を参照してください。

- ① 別添資料1「プロポーザル評価の基準」
- ② 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」
- ③ 別添資料3「業務管理グループ制度と若手育成加点」

技術評価点が基準点（100点満点中60点）を下回る場合には不合格となります。

（URL: <https://www.jica.go.jp/announce/manual/guideline/consultant/20220330.html>）

（1）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) 業務管理体制及び若手育成加点

本案件においては、業務管理グループ（副業務主任者1名の配置）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。

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。

10. 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上記4.（3）日程の期日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。

第2章 特記仕様書案

本特記仕様書案に記述されている「脚注」及び別紙「プロポーザルにて特に具体的な提案を求める事項」については、競争参加者がプロポーザルを作成する際に提案いただきたい箇所や参考情報を注意書きしたものであり、契約に当たって、契約書附属書Ⅱとして添付される特記仕様書からは削除されます。

また、契約締結に際しては、契約交渉相手方のプロポーザルの内容を適切に反映するため、契約交渉に基づき、必要な修正等が施された上で、最終的な「特記仕様書」となります。

第1条 総則

この仕様書は、独立行政法人国際協力機構（以下「発注者」という。）と受注者名（以下「受注者」という。）との業務実施契約により実施する「ラオス国ルアンパバーンにおける持続可能な都市開発・交通管理プロジェクト」に係る業務の仕様を示すものである。

第2条 プロジェクトの背景

ラオス北部に位置する古都ルアンパバーンは、伝統的な建築とヨーロッパ調のコロニアル建築が融合した世界文化遺産都市である。近年の成長は著しく、人口は2015年の約9万人から2025年には約11.4万人まで増加すると推計されている（JICA、2016年）。また、周辺地域を含めたルアンパバーン県内の登録車両台数は年率平均8.9%で増加してきており（2010年～2021年）、2021年には13.9万台を記録し（ルアンパバーン県公共事業運輸局、2022）、全国で4番目に車両が多い都市となっている。1995年にルアンパバーンがUNESCO世界文化遺産に登録されて以降、観光客は急激に増加し、2019年には過去最多の約86万人が来訪するなど、ラオス有数の観光地として国内外で広く知られている。新型コロナウイルスの影響により、2020年は年間の観光客数が約27.5万人に減少したが（ルアンパバーン県情報文化観光局、2020年）、中長期的には順次回復していくことが期待される。

古都を取り巻く周辺環境は大きく変化している。ルアンパバーンは中国の一带一路構想におけるメコン地域の南北回廊の通過地点として位置づけられ、2021年12月にラオス・中国高速鉄道（ボーテン～ビエンチャン間の鉄道）が開通し、世界遺産地区から東に約10kmのところに鉄道新駅が完成した。同鉄道の開業により年間約13万人の来訪者の増加が見込まれている（世界銀行、2021年）。さらに将来的には、ビエンチャン～バンビエン高速道路がルアンパバーンを経由して中国に接続する計画があり、鉄道だけでなく高速道路もルアンパバーンに到達することになる。加えて、ルアンパバーン世界遺産地区の周辺において経済特区（SEZ）開発も計画されている。これらの大規模事業が進むことによって、今後人流、交通流が大幅に増加することが予想されている。

ルアンパバーン県は第9次社会経済開発計画（2021年～2025年）でルアンパバーンを持続可能な観光拠点として確立することを掲げているが、現状では人・車の過剰流入による負の影響が十分に考慮できていない状況にある。適切な対策なしに人流・交通流が増え続ければ、ルアンパバーンの世界遺産の街の魅力、人々の日常生活的な生活が失われてしまう恐れがあるが、現時点では持続可能な都市開発や都市交通に向けた長

期的なビジョンや計画が不在である。

また、ルアンパバーン市内では既に、短中期的に解決すべき課題が顕在化している。具体的には、世界遺産地区内で横行する路上駐車とそれによる景観の棄損、歩道の幅員不足や不連続性による歩きにくさ、公共交通の不在、移動ピーク時間帯の交通渋滞、高い交通事故のリスク、道路密度不足などがあげられる。

同状況下、ルアンパバーンの開発と保全に携わる県の行政機関職員が同都市の課題解決に資する計画策定能力や事業実施能力を向上させることが課題となっている。かかる背景を踏まえて、ラオス政府はルアンパバーンにおける持続可能な都市開発・交通管理に関する技術協力プロジェクト（以下、「本プロジェクト」という。）を我が国に要請した。これに対し、JICAは、2022年10月にラオス政府との間で技術協力事業合意文書（Record of Discussion、以下「R/D」という。）の署名を行い、協力の枠組みを確認した。

第3条 プロジェクトの概要

(1) プロジェクト名

ルアンパバーンにおける持続可能な都市開発・交通管理プロジェクト

(2) 対象地域

(3) ルアンパバーン世界遺産地区（820 ha）と周辺地域（世界遺産地区周辺のバッファゾーン 12,560 ha を含む）

(4) 相手国関係者

1) 実施機関

公共事業運輸省運輸局	:	Department of Transport (DOT), Ministry of Public Works and Transport (MPWT)
ルアンパバーン県公共事業運輸局	:	Department of Public Works and Transport, Luang Prabang Province (DPWT)

2) 関係機関

ルアンパバーン県世界遺産事務所	:	Department of Luang Prabang World Heritage, Luang Prabang Province (DPL)
ルアンパバーン県情報文化観光局	:	Department of Information, Culture and Tourism, Luang Prabang Province (DoICT)
ルアンパバーン県公共安全治安局（交通警察）	:	Department of Public Security (DPS) (Traffic Police), Luang Prabang Province
ルアンパバーン市役所	:	City government of Luang Prabang

(5) 受益者（ターゲットグループ）

1) 直接受益者：公共事業運輸省運輸局、ルアンパバーン県公共事業運輸局
2) 間接受益者：ルアンパバーン県世界遺産事務所、情報文化観光局、公共安全治安局（交通警察）、ルアンパバーン市役所、対象地域の住民・観光客・産業

(6) プロジェクト実施期間

3年間（計36カ月）（2023年2月～2026年1月）

(7) 上位目標¹

ルアンパバーンが持続可能な観光都市として発展するために策定した都市交通マスタープラン(*)に基づいて優先的な事業が実施される。

(*) 先方政府の要望に従い“マスタープラン“という用語を使用しているが、日本の地方自治体等が策定するマスタープランと比べて調査のプロセスや手法、内容が必ずしも同様ではないことに留意が必要。本プロジェクトでは、過去の都市交通調査の結果や追加的に実施する補足調査をもとに簡易な交通需要予測を行いつつ、先方実施機関と将来ビジョンや優先施策について短期間で取りまとめ、計画策定能力の向上を図るものである。

(8) プロジェクト目標

観光都市ルアンパバーンの都市交通に関わる行政機関の計画策定能力及び事業実施能力が向上する。

(9) 成果

成果 1：ルアンパバーン交通協議会²を通じて 2045 年の都市構造を見据えた都市交通マスタープランが策定される。

成果 2：世界遺産地区内の安全・安心で快適な人中心の空間づくりを推進するための交通パイロット事業³が計画・実施される。

成果 3：世界遺産地区と周辺地域を結ぶ、住民と観光客の両方にとって利便性の高い交通体系を構築するためのパイロット事業が計画・実施される。

(1) 活動の概要

【成果 1 にかかる活動】

- 1.1 都市交通に関わる関係行政機関の役割を明確にする。
- 1.2 ルアンパバーン交通協議会を設置する。
- 1.3 都市交通及び都市開発に係る関連計画のレビューを行う。
- 1.4 対象地域の都市交通及び都市開発に係る現状の調査及び分析を行い、課題を抽出する。
- 1.5 日本の都市交通や都市開発の取り組みを学ぶための本邦研修を実施する。
- 1.6 都市構造及び都市交通に係る将来ビジョンの案を作成する。
- 1.7 都市構造及び都市交通に係る将来ビジョンについて交通協議会で合意形成を行う。
- 1.8 都市交通マスタープラン案を作成する。
- 1.9 成果 2 及び 3 のパイロット事業の結果を都市交通マスタープラン案にフィードバックする。
- 1.10 交通協議会で都市交通マスタープラン案を最終化する。

【成果 2 にかかる活動】

- 2.1 活動 1.4 の結果を踏まえて遺産地区内の移動実態やパイロット事業の候補地

¹ 上位目標、プロジェクト目標、成果に関する指標については、配布資料の署名済みR/Dを参照のこと。

² 本事業の実施機関および関係機関により組織される交通に関する協議会。

³ 成果2および成果3のパイロット事業は、車両流入規制や公共交通の試行導入などの社会実験から、歩行者空間整備や自転車専用道の導入などの簡易なインフラ改善も対象とし得るものとする。

選定などのための補足調査を実施する。

- 2.2 財務的な分析を含むパイロット事業案を計画する。
- 2.3 交通協議会でパイロット事業案を最終化する。
- 2.4 パイロット事業に関するステークホルダー会議を開催して合意を得る。
- 2.5 パイロット事業を実施する。
- 2.6 パイロット事業のモニタリング及び課題・教訓の抽出を行う。
- 2.7 都市交通計画に課題・教訓をフィードバックする。

【成果3にかかる活動】

- 3.1 活動1.4の結果を踏まえて必要となる補足調査を実施する。
- 3.2 財務的な分析を含むパイロット事業案を計画する。
- 3.3 交通協議会でパイロット事業案を最終化する。
- 3.4 パイロット事業に関するステークホルダー会議を開催して合意を得る。
- 3.5 パイロット事業を実施する。
- 3.6 パイロット事業のモニタリングおよび課題・教訓の抽出を行う。
- 3.7 都市交通計画に課題・教訓をフィードバックする。

第4条 業務の目的

ラオス国ルアンパバーンにおける持続可能な都市開発・交通管理プロジェクトにかかるR/Dに基づき業務を実施することにより、期待される成果を発現し、プロジェクト目標の達成に貢献すること。

第5条 業務の範囲

本業務は、「第4条 業務の目的」を達成するために「第6条 実施方針及び留意事項」を踏まえつつ、「第7条 業務の内容」に示す事項の業務を実施し、「第8条 報告書等」に示す報告書等を作成するものである。

第6条 実施方針及び留意事項

プロジェクトが目指すもの

(1) プロジェクトの狙い - 都市交通の観点から世界文化遺産都市を守る

ルアンパバーンは、持続可能な観光都市として繁栄することを目指しており、観光資源である文化遺産の保全に力を入れて取り組んできた。建築・都市計画に関しては、フランスの支援で作成された“世界遺産地区保全・活用計画”（Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur、以下「PSMV」という。）による建築規制やそれを踏まえた土地利用計画により、歴史的環境維持の制度が構築されているため、世界遺産地区の建築群は比較的良好に保全されている。

一方で、都市交通に関しては、県知事合意などに基づき一定の対策が取られてはいるが、世界遺産地区の価値を減じるような交通問題が顕在化している。例えば、公共交通が整備されておらず移動が容易でないこと、世界遺産地区内で横行する路上駐車とそれによる景観の棄損、歩道の幅員不足や不連続性による歩きにくさ、ピーク時の交通渋滞、大型車と生活交通の混在、交通事故、道路密度不足、交通弱者に優しくない交通システムなどがあげられる。加えて、計画面でも課題がある。ルアンパバーンでは、これまでに都市交通マスタープランが策定されたことがなく、将来を見据えた対策を取ることができず、場当たりの処置に留まる実態がある。

このような状況を改善するため、本プロジェクトは、ルアンパバーンの都市交通問題の解決に向けて、カウンターパート（先方実施機関及びその職員。以下、「C/P」という。）の都市交通計画策定能力および事業実施能力の向上を図る。長期的視点で見ると、本プロジェクトをきっかけにC/Pが主体的に都市交通の観点から世界文化遺産都市を守ることを促し、もってルアンパバーンが持続可能な観光都市として繁栄することを実現していくことが期待される。

(2) C/Pが思い描くルアンパバーンの将来像

本プロジェクトの要請元である、公共事業運輸省運輸局が思い描く未来は、交通を軸にしてまちに変革をもたらすことである。具体的には、ルアンパバーンで初めての都市交通マスタープランを策定し、交通手段に限られるルアンパバーンに初めての公共交通を導入し、世界遺産地区に初めてのパークアンドライド施設を導入し、徒歩や自転車などの非動力交通（Non-motorized transport：NMT）を推進して人間中心のストリートや公共空間をつくり、さらには可能であれば交通アプリやEVの導入も図りたいというものである。本プロジェクトの実施においては、C/Pの意向を尊重しつつ、既存の枠組みに囚われない自由な発想でルアンパバーンのまちをより良いものにしていくことに取り組む。

(3) プロジェクトの構成 - 計画と実践を織り交ぜ、事業の随所で成果を見せる

本プロジェクトには3つの成果があるが、それらを達成するための枠組みは、以下の「計画」と「実践」の二本柱で構成される。この二本柱のもと、計画と実践にかかる活動を織り交ぜて目に見える成果をテンポよく作り出していくように事業工程を工夫することとする⁴。

【計画】成果1：都市交通マスタープラン案の策定

【実践】成果2および成果3：パイロット事業の計画および実施

工程については、まず成果1の都市交通マスタープランの策定を第1年次に集中的に進める。都市計画と都市交通にかかる関連計画のレビューから始め、対象地域の都市交通及び都市開発に係る現状調査と課題抽出、また本邦研修を経て、将来の都市構造（案）および都市交通に係るビジョンを形成し、関係機関を含めた交通協議会で合意を得る。その後、同都市構造（案）とビジョンを基に第1年次終盤に都市交通マスタープラン案を作成する。作成後には、交通協議会での合意形成や県知事ならびにMPWTによる正式な承認プロセスへ進める計画としている。

成果2と3については、第1年次前半にパイロット事業計画のための補足調査を行い、その後、順次計画を作成し、実施する。一部のパイロット事業については、都市交通マスタープラン作成中の第1年次に実施し、得られた課題や教訓を都市交

⁴ C/Pから見て、成果が高い頻度で出ているように見えることが望ましい。ここでいう成果は必ずしも規模にこだわるものではなく、例えば、都市交通マスタープランの報告書提出、研修/セミナーの開催、ソフト面でのパイロット事業（社会実験含む）の実施、ハード面でのパイロット事業（歩行者空間整備）の実施などの大小様々なものが考えられる。これらの成果をプロジェクト期間中にうまく分散させ、現地渡航のタイミングで何等かの成果が見えるような工程にすることを検討する。プロポーザルでは、事業工程と各段階において創出する“目に見える成果”を提案すること。

通マスタープラン案へフィードバックする。第2年次、第3年次に実施するパイロット事業は、都市交通マスタープラン案に基づいてモデル性のある事業を扱う。なお、パイロット事業数は成果2で4件、成果3で2件を想定するが、具体的な内容とともに事業数についてもJCCで最終決定する。

各成果の狙い・想定内容

(4) ルアンパバーン初の都市交通マスタープランの策定（成果1）

C/Pとともに都市交通マスタープラン（案）を策定する。策定期間は1年間～1年半とする。マスタープラン（案）は、ルアンパバーン県の県知事オフィスが新たに設置する交通協議会を通じて最終化する。その後、ルアンパバーン県知事の承認後、MPWT大臣が最終承認する。

1) 目的及び目標年次

地域住民および観光客の移動ニーズ、並びに遺産保全を満たす持続可能な交通システムの構築を推進することを目的とする。目標年次は2045年とし、ルアンパバーンが持続可能な観光都市として発展するための長期的な開発戦略を示すものとする。

2) マスタープランに含まれる内容

- 都市交通に係る現況課題の分析
- 社会経済フレームワーク
- 将来の都市構造（案）の策定
- 将来都市交通需要予測
- 都市交通開発戦略シナリオの策定
- 都市交通計画、交通管理計画の策定
- プロジェクトリスト及び概算事業費

3) 対象エリア

都市交通マスタープラン策定の対象エリアは世界遺産地区とその周辺（高速鉄道駅周辺など域外の主要交通結節点を含む）を想定。正式な対象エリアは第1回JCCで確定するものとする⁵。

4) 計画策定プロセス

DPWTと受注者が密に連携して、DOTの監督のもと、都市交通マスタープランの策定に向けた活動を行う。重要な意思決定の際には、プロジェクト開始後3ヶ月以内に設立を予定するルアンパバーン交通協議会を通じて関係機関による調整を行う。交通協議会への参加機関は以下のとおり。

- 公共事業運輸局（DPWT）：議長
- 世界遺産事務局（DPL）
- 情報文化観光局（DoICT）
- 公共安全治安局（DPS）
- ルアンパバーン市

5) 将来の都市構造

ルアンパバーンには2012年に制定された土地利用計画があるが、ラオス・中国高速鉄道などの新たな大型インフラやその他の大規模開発を反映していない課題が

⁵ 想定する計画区域をプロポーザルで提案すること。

ある。そのため、本プロジェクトでは、都市交通マスタープランの策定に先立ち、将来の都市構造（案）⁶を策定することとする。保全対象である世界遺産地区における都市計画的な介入は想定されないため、将来の都市構造（案）の検討にあたっては郊外部の将来の土地利用を中心に検討する。なお、同案を具体的な規制に落とし込み、運用していくのはラオス側が担うことを想定する。

6) 都市交通マスタープラン（案）の策定レベル

本プロジェクトで策定する都市交通マスタープラン（案）は、ルアンパバーンにおける都市交通の将来ビジョンを明確にし、交通行政の指針となるものであり、開発の長期的な方向性を示すことでアカウンタビリティを高める一方、短期的には顕在化した交通問題の解決を図る役割を併せ持つ。一方で、①対象地域における都市交通課題は概ね特定されていること、②高速鉄道の開業及びコロナ禍からの回復基調による観光客の急増に対し短期的な対策が必要とされていること、③遺産地区ではPSMVにより道路拡幅が制限されているため需要追従型の対策は実質不可能であることから、本プロジェクトでは、既存の交通調査結果⁷および補足調査、簡易な将来予測ならびに既定開発計画等に基づき実施機関および関係機関による協議を重ね、短期間（1年～1年半を想定）で将来ビジョンおよび計画を策定する⁸。

7) 効率的な交通調査と将来需要予測⁹

短期間で効率的な交通需要予測を行う必要性を考慮すると、携帯電話の位置情報データ¹⁰を基幹データとし、コードンライン調査によるOD補完やスクリーンライン調査によるキャリブレーションを行った上でトリップベースの現況OD表を作成する方法が考えられる。対象地域の移動の99%は自動車かオートバイが使われているため、現況の機関分担率は交通量カウント調査により把握を想定する。現況OD表に対して将来開発（高速鉄道、高速道路、経済特区などの大型開発を含む）と社会経済フレームによる将来の交通流動変化を加味して将来OD表を作成し、将来の都市交通ビジョン策定のための基礎資料とする。パイロット事業の計画段階ではトリップ主体の属性やトリップ目的、交通サービスに対する支払い意思額などの詳細な情報が必要となるため、現況OD表によりターゲットを絞ったうえで、補足調査の実施を検討する。その際、観光客と住民のトリップを分けるなど、それぞれの属性の移動パターンの分析を行うこと。

8) "使える"マスタープランをつくる

⁶ 現況の都市開発状況や計画されている開発事業を踏まえたうえで、概略的な将来の都市構造をとりまとめるもの。

⁷ 既存の交通調査については、配布資料の詳細計画策定調査報告書を参照すること。

⁸ 上述は現時点の想定であるが、本プロジェクトの趣旨や業務期間などに鑑み適切と考えられる都市交通マスタープランの策定レベルについてプロポーザルで提案すること。

⁹ 上述は現時点の想定であるが、趣旨に鑑み適切と考えられる将来需要予測の手法についてプロポーザルで提案すること。

¹⁰ 後述の世界銀行のグリーンモビリティ調査では携帯電話の位置情報データが用いられている。

ラオス側は、都市交通マスタープランを活用して、JICA や他の開発機関による資金協力や技術協力、あるいは自国の予算獲得につなげたい意向を示している。ラオス側が求める“使える”マスタープランになるように、マスタープランの内容および計画策定プロセスの両面で工夫する¹¹。

まず内容面については、文化遺産を有する観光都市であるなどの特色を有するルアンパバーンにおいて実用的な交通システムを提案することが重要。地域住民と観光客が受け入れられる交通施策になるように留意し、また、公共交通を導入する場合には、既存のパラトランジット（トゥクトゥク・ソンテオなど）との共存やモード間のすみ分けを丁寧にデザインすることなどに配慮する。また、ラオス政府の財政的制約や予算策定サイクル（例年5月に予定される予算要求）を考慮にいて、現実的な内容とすることが欠かせない。ラオスの実情に合わせ、事業資金の準備や措置が適切なタイミングで図られるよう、ラオス側を支援する。

次にプロセス面では、マスタープラン策定の段階から関係者を巻き込み、丁寧な合意形成を図ることが重要である。ラオス側関係機関および国際機関などの開発機関と調整しながら、計画策定を行うこととする。また、策定した都市交通マスタープランがラオス政府に正式に承認されることを支援する。ラオス政府が求める文書形式を確認し、求められるアウトプットを意識したマスタープラン案をC/Pとともに作成する。加えて、承認者であるMPWT大臣やルアンパバーン県知事に対して、マスタープラン案の内容や策定の経過に関してC/Pが継続的に報告できるよう支援する。

(5) おもしろい、ためになる、将来につながるパイロット事業の実施（成果2と3）

都市交通の変革とC/Pの能力強化を目的とするパイロット事業では、“長期的な変化を触媒する、短期的で低コストかつ拡大可能なプロジェクトを用いたアプローチ”（タクティカル・アーバニズム）を採用する。社会実験やイベント、モデル事業などの小さなアクションが、既存の都市交通の在り方を変え、手法として普及し、社会に定着することを狙うものである¹²。実践経験を通じてC/Pの事業計画・実施能力の向上を図るとともに、都市交通マスタープランの推進、交通協議会による関係者の調整能力の向上を推進する。

1) 選定基準

現時点におけるパイロット事業の選定基準（案）を以下に示す。プロジェクト開始後、第1回JCCでC/Pと協議し、選定基準を最終化すること。

- カウンターパートの計画、調整、実施などの能力開発に寄与すること
- 都市交通マスタープランと整合すること（地域の課題解決へ寄与すること）
- マスタープランや個別事業の策定に必要な教訓が抽出可能であること
- 長期的な変化を触媒する、短期的で低コストかつ拡大可能な事業であること（類似施策への汎用性や後続事業への継続性があること）
- 事業実施に必要な各種リソースを有していること

¹¹ “使えるマスタープラン”をつくるために、内容面・プロセス面で取り入れる工夫をプロポーザルで提案すること。

¹² ルアンパバーンの既存の在り方を変える触媒になるようなパイロット事業の選定方法についてプロポーザルで提案すること。

- 世界遺産地区における景観保全に貢献すること
- ルアンパバーンのスマートシティ化に貢献すること

2) 選定方法

まず、プロジェクト開始前に、C/P がパイロット事業アイデアを検討する。そして、プロジェクト開始後に、受注者のパイロット事業アイデアを含めて C/P と協議を行い、上記選定基準や実行可能性、有効性などを検証したうえで最終選定を行う。選定されたパイロット事業は JCC にて承認を得る必要があるが、事業開始後の状況等、必要に応じ、JCC の合意のもとで変更可能とする。

3) 実施方法

先方実施機関である DOT と DPWT 主導のもと、LSC (Low cost, short-term, scalable) の小規模なパイロット事業をクイックに行い、実施した結果、何が機能して、何が機能しなかったか、測定・評価する。そして、右プロセスで得られた知見・教訓を生かして次につなげることとする。パイロット事業の実践を通じて、関係者の間でモメンタムを作り出し、ルアンパバーンのまちに長期的な変化をもたらすことを企図する（例えば、歩行空間形成や公共空間づくり、あるいは公共交通の導入など）。また、スマートシティアプローチを中心としたパイロット事業を実現するには、民間セクターの協力が不可欠であるため、民間セクターの巻き込みを図る。

4) 世界遺産地区内の交通パイロット事業（成果 2）

世界遺産地区内では先述のとおり既に多くの交通問題が存在し、対策を講じなければ将来的にさらに悪化する可能性がある。そこで本プロジェクトでは、世界遺産地区において、安全・安心で快適な人間中心の空間づくりの実現に資するパイロット事業を行う。現時点で想定する候補事業は以下のとおり¹³。

- 世界遺産地区における面的車両進入規制の試行
- 駐車マネジメントの改善
- 交通アプリ (MaaS) の導入
- 周辺景観に配慮した歩行者空間の整備
- 自転車シェアリングシステムの導入
- 自転車専用レーンの設置
- パーク & ライド施設の設置

5) 世界遺産地区と周辺地域を結ぶパイロット事業（成果 3）

都市交通の問題は世界遺産地区内に留まらず周辺地域にも及ぶ。中心部と郊外部を連絡する公共交通が存在しないため、郊外の居住者は通勤や通学などの日常生活の足をマイカーやオートバイに頼らざるを得ない状況にあり、特に運転免許を持たない学生や高齢者は自由な移動が制限されている。また、観光促進の点から、中心部と郊外の観光地や空港、鉄道駅、バスターミナルなどの広域交通結節点を結ぶ安全で快適な公共交通の整備は重要課題である。これらの状況の改善に資するパイロット事業を行う。現時点で想定する候補事業は以下のとおり¹⁴。

- 世界遺産地区とバッファゾーンを結ぶ公共交通機関の試行的運行

¹³ 候補となるパイロット事業が他にあれば、プロポーザルで提案すること。

¹⁴ 候補となるパイロット事業が他にあれば、プロポーザルで提案すること。

- 世界遺産地区と周辺観光地を結ぶシャトルバスの試行
- RHS（ライドヘイリングサービス）の導入
- 電動アシスト自転車や電動オートバイのシェアシステムの試行
- 将来の交通インフラ整備に向けた事前調査

(6) スマートシティアプローチの推進

ルアンパバーンは、ASEAN スマートシティネットワーク（ASEAN Smart City Network : ASCN）の 26 都市の一つに選定され、民間企業や諸外国との連携を通じたプロジェクトの推進を目指している。ルアンパバーン県知事を含む現地 C/P は、スマートシティ推進に高い期待を寄せており、我が国の国土交通省は、日 ASEAN 相互協力による海外スマートシティ支援策（Smart JAMP）の一環として「ルアンパバーン市におけるスマートシティ開発のためのマスタープラン調査」を 2021 年度に実施した。本プロジェクトは、これまでの取り組みを踏まえてスマートシティ推進に取り組むこととし、スマート技術の導入にあたっては、日本企業による技術の活用可能性を検討すること¹⁵。

なお、人によってスマートシティの理解が異なる可能性があるため、ルアンパバーンの目指す姿とそれを実現するためのスマートシティアプローチについては具体的なイメージや事例など用いてよく議論する。

プロジェクトに関わる人々（実施体制）

(7) 受注者の役割

受注者は、本契約に基づき受注者自らが担う業務に取り組みつつ、C/P や日・ラオスの関係するリソースの協力を引き出し、最大の成果をあげることが期待される。

(8) 現地側実施体制

1) 現地のプロジェクト実施体制

プロジェクトの要請元である DOT および DPWT を中心に、DPL、DoICT、DPS、ルアンパバーン市役所と協力しながらプロジェクトを実施する。課題毎に設置されるテクニカルワーキンググループ（TWG）を通じて関係機関の実務レベルと活動・協議を進め、交通協議会（Coordination Platform）で担当局長レベルでの合意形成を行う。加えて、ルアンパバーン県知事を議長とする Joint Coordinating Committee（JCC）を通じてプロジェクトの活動について議論、共有し、意思決定を図る（図 1 参照）。

¹⁵ 現時点で想定されるスマート技術の活用についてプロポーザルにて提案すること。詳細計画策定調査時点で想定したスマート技術については、詳細計画策定調査報告書を参照のこと。

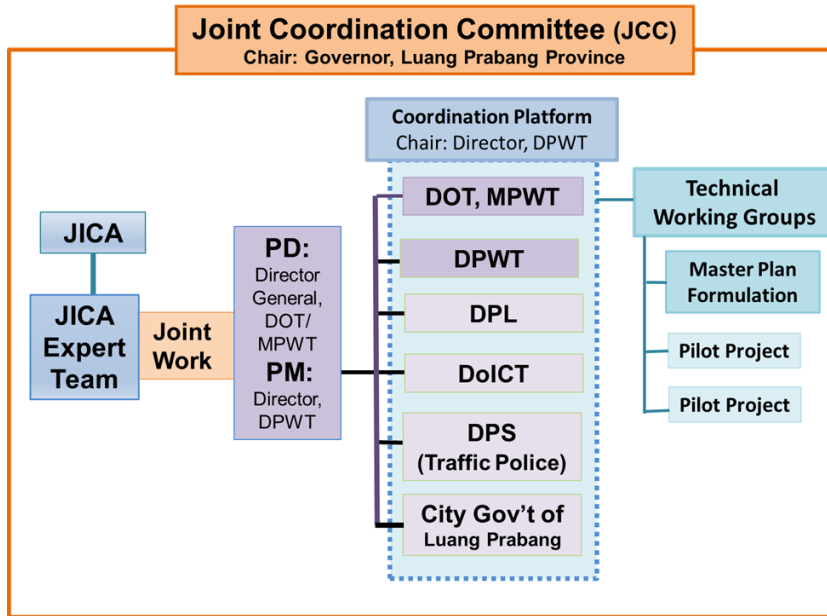


図 1：プロジェクト実施体制

2) C/P のオーナーシップ尊重及び能力強化の方針

本技術協力プロジェクトはC/Pの能力強化に主眼を置いており、プロジェクト終了後にC/P自らが事業を推進できるようになることを目指すものである。従って、受注者はC/Pの主体性を尊重し、そのオーナーシップを引き出しながら、共同作業を通じて彼らが必要な能力を向上させ、自らそれらを活用していくことができるようにしていくプロセスについて十分意識・工夫する。PDMに記載されている項目は、受注者のサポートを得つつ、C/Pが主体となって実施するべき事項であることに留意し、C/Pと受注者との役割分担の検討を行い、C/Pとの協働体制を促すようなアプローチを採用する。

活動の中には交通調査や各種分析等、受注者が中心となって作業することが必要なものも含まれる。これらに関しては、政府・公的機関職員であるC/Pが作業自体を担うことは想定していないが、将来的に発注者としてマネジメントを行うための能力強化を図ることを意識し、各活動プロセスへのC/Pの主体的な関与を促す方法を検討する（例：発注前の調査計画立案や仕様書作成、並びに中間時点及び完了時点で成果のレビューを共同で行う等）。

3) 現地企業・団体・住民との連携

本プロジェクトは多数の人に影響が及ぶ都市交通分野を扱うことから、ステークホルダーの理解不足による反発等で事業化が難航することがないように十分に配慮しなければならない。ついては、なるべく多くの関係者にプレイヤーとして参加してもらうことで、まちづくりに対する理解や主体性を醸成するように工夫する。

マスタープランの策定やパイロット事業の計画・実施においては、バス会社やレンタカー会社などの運輸事業者、ソンテオやトゥクトゥクなどの業界団体、水運事業者など都市交通施策によって直接影響を受ける民間企業や団体、住民らの理解を得る必要がある。加えて、運輸事業者以外にも、ホテルや飲食店、観光地を運営する事業者など、関係する民間企業や団体の協力を得ることも重要である。そのため、本プロジェクトの主要な節目においてワークショップやセミナー

などを開催し、関係者への情報共有や意見聴取を行う。住民との合意形成も欠かせないため、コミュニティレベルでの情報共有を実施する。対象地域内には29の村があり、個別に説明会を行うことは時間的に困難であるため、村長を対象とした説明会を開催し意見交換等を行う。説明会では国立スパンボン大学や国立ラオス大学の学識経験者（C/Pが紹介する予定）から、ルアンパバーンあるいはラオスの人の視点にたった説明を行うことで、より将来ビジョンやパイロット事業に対する理解が深めるように工夫する。各村の住民や商業関係者等には村長から周知を図ることで効率的な情報共有及び合意形成を推進する。

4) 現地ローカルコンサルタント/企業の活用

本業務の実施に当たり、本項及び「第7条 業務の内容」を十分に踏まえ、現地人材の活用方法について検討する¹⁶。なお、本業務で実施する特定の調査、すなわち交通調査や歴史・景観まちづくり調査、環境社会影響調査については、受注者の監督の下、当該業務について経験・知見を豊富に有する現地コンサルタントやNGO等に再委託して実施することを認める。

5) 現地の既存リソースの活用

パイロット事業/プロジェクトを短期間で効率的に実施するために、現地の既存リソースを有効活用する。特に成果2に係る活動は準備期間が短い社会実験的な要素を含む事業になる可能性が高く、現地にすでにある既存リソースの有効活用が求められる。現時点で想定する既存リソースは以下のとおりであるが、プロジェクト開始後に詳細を検討する。

- 車両等：バス、ミニバス、フェリー、既存駐車施設、ホテルの貸し出し用自転車、観光用レンタル電気自動車/カート
- 人材：ドライバー、車掌
- 土地：パークアンドライド駐車場に転用できる未利用地
- システム：現地企業が導入済みのオンデマンド交通システム

(9) 日本側実施体制

1) 長期専門家との協働

本プロジェクトでは、JICAが別途長期専門家を一名派遣する予定である。同専門家は、若手～中堅の国際協力人材で、本業務とは別に「パイロット事業実施・モニタリング/能力開発/研修管理」に従事する。なお、同専門家は、日々のC/Pへの技術移転や本業務に含まれないパイロット事業や現地国内研修等を実施することを想定しており、本業務との責任関係が曖昧になるような業務には従事しないこととする。受注者は、同専門家と協働して相乗効果を生み出すよう本業務を実施する。

2) 国内支援委員会の設置

プロジェクトの質向上のため、日本の有識者からなる国内支援委員会を設置し、国内支援委員からJICAに対しプロジェクトに対する意見や助言を聴取する予定である。受注者は、国内支援委員会において調査/活動方針、報告書案、調査/活動結

¹⁶ 現在想定している特殊傭人は4名（都市交通計画、交通管理、都市計画・GIS、環境社会配慮）であるが、効果的なプロジェクト実施に必要なリソースについて、プロポーザルにて提案して必要経費を本見積もりで計上すること。

果等について説明・報告し、支援委員等からの意見を踏まえ、JICAの指示に基づき、報告書案の修正等の必要な対応を行う。国内支援委員会の開催時期と頻度についてはJICAと相談の上、決定する。

3) 日本の都市と途上国の都市をつなぐ“都市間連携”

ルアンパバーンと類似性を有する日本の自治体とルアンパバーンをつなぐ“都市間連携”を推進する。具体的には、本邦研修で当該自治体を訪問する他、当該自治体からの専門家を受け入れるなどの方策が考えられる。受注者はルアンパバーンと都市間連携し得る日本の自治体を提案することとし、JICAが自治体へのコンタクトや協力依頼を行うことを想定する。本プロジェクトでの交流をきっかけに双方の都市が連携のメリットを感じられる関係を構築することが期待される。

4) 日本の企業や大学との連携 - 多様な関係者との協働

パイロット事業においてスマートシティ推進に資するシェアバイクや交通アプリの導入などを行う場合には、民間企業の参入が重要となる。については、スマート技術を有する日本企業との連携を検討する。加えて、スマート技術を使った交通実態の分析などに関して日本の大学や研究者あるいは企業との連携可能性を検討する¹⁷。

(10) 開発機関との調整/連携体制

本プロジェクトでは、ルアンパバーンで事業を行う世界銀行やアジア開発銀行（ADB）などと情報を共有しつつ業務を進めることとする。世界銀行は、2022年7月まで調査“Fostering Green Mobility in Luang Pragang”を実施し、世界遺産地区内における道路交通インフラの基礎調査、住民アンケート調査などを実施した上でアクションプランリストを作成している。本プロジェクトでは、それら基礎データの有効活用による作業の効率化や都市交通マスタープランとの統合によるラオス側関係者との合意形成の円滑化を図る。

なお、本プロジェクトの対象地域が世界遺産地区を含むことから、プロジェクトの初期段階から国連教育科学文化機関（UNESCO）世界遺産センター¹⁸と調整を行う必要がある。本プロジェクトは、遺跡影響評価（Heritage Impact Assessment）を必要としない活動を行うことを想定しているが、プロジェクトの節目でUNESCOにプロジェクトの進捗情報を提供し、意見交換する。

プロジェクト成果の質向上のための留意点

(11) 本邦研修・現地国内研修（セミナー/ワークショップ）¹⁹

本プロジェクトでは、本邦研修及び現地国内研修を次のとおり実施する。本邦研修の目的は日本の経験を共有することであり、プロジェクト期間中に2回実施、1回あたりの参加者は12名程度、期間は2週間程度を想定する。現地国内研修（セミナー/ワー

¹⁷ 連携し得る日本の企業や大学・研究者のリソースについてプロポーザルで提案すること。

¹⁸ 詳細計画策定調査で邦人職員が担当窓口であることを確認。

¹⁹ 研修目的を踏まえ、本邦研修及び現地国内研修の具体的な内容（研修内容、研修講師等）についてプロポーザルで提案すること。研修回数については記載の通りであるが、研修の増減の必要があればプロポーザルで理由とともに提案すること。

クシヨップ)の目的は、幅広いステークホルダーがルアンパバーンで交通事業を実施するにあたっての課題を確認するとともに、都市交通マスタープランの円滑な策定と実施に向けた機運を高めることである。ビエンチャンにあるラオス国立大学やルアンパバーンにあるスファヌボン大学などの現地専門家の協力を得て、ルアンパバーンにある適切な会場(あるいはオンライン)で5回程度開催する。

なお、本邦研修の実施に際しては、事前のオンライン講義等の活用も検討し、視察・意見交換の時間を十分に取れるよう配慮するとともに、研修期間中にC/Pによるアクションプランが作成されるよう、検討・協議・作成に必要な時間を確保する。

なお、研修を実施する際は、講師等との連絡調整、謝金支払い等の手続きを行う。当該業務に係る経費に関しては、「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(2022年4月)」を参照する。

(12) 環境社会配慮の視点

本プロジェクトは、「国際協力機構環境社会配慮ガイドライン」(2010年4月公布)(以下、「JICA環境社会配慮ガイドライン」という。)に掲げる影響を及ぼしやすいセクター・特性及び影響を受けやすい地域に該当せず、環境への望ましくない影響は重大でないと判断されるため、環境カテゴリ B に指定されている。本プロジェクトの主たる活動は能力強化であるため環境への望ましくない影響は限定的と考えられるが、都市交通マスタープラン策定にかかる戦略的環境アセスメント(SEA)および選定したパイロット事業の内容に応じて必要な環境影響評価を行うことを想定する。

社会面で特に留意すべきは、ルアンパバーンの社会的弱者の視点に立った協力になるように配慮することである。各活動にあたって、貧困層、子供、女性、高齢者、障がい者等のニーズを取り入れることにC/Pとともに取り組む。必要に応じて、当該分野に明るい現地NGO等のリソースの活用(現地再委託)も検討する。

(13) 気候変動緩和策の視点

本プロジェクトは持続可能な都市交通を推進するものであり、気候変動対策(緩和策)に貢献する案件と位置付けられる。については、「JICA 気候変動対策支援ツール(JICA Climate-FIT)(緩和策)(3. 道路、橋梁、鉄道などによる渋滞緩和等(旅客))」を参考に、本プロジェクトを通じた温室効果ガス削減量を推計し、結果を取り纏め、ラオスのNDC(Nationally Determined Contribution: 国が決定する貢献)に有効であることを関係者に提示する。

プロジェクト実施にかかる留意点

(14) 使用言語

C/Pとの間で取り交わされる書類の言語は英語あるいはラオス語になる。C/Pには英語を不得手とする者も多いため、現地で通訳やアシスタントを起用する等、円滑なプロジェクト実施のための体制を整備する。特に都市交通マスタープランやパイロット事業の計画にかかる主要な文書についてはラオス語でも作成し、現地関係者の理解を促進する²⁰。

(15) 効果的な広報(アートディレクション含む)

²⁰ 通訳や翻訳の必要経費を本見積りに含めること。

本プロジェクトの意義、活動内容とその成果をラオスと日本の両国の国民各層、両国内外のドナー関係者等に正しく理解してもらえるような広報に取り込む。具体的には、JICAウェブサイト上にプロジェクトページを立ち上げ、研修やセミナー、JCC等の取組みについて積極的に広報を行う。JICAウェブサイトに限らず、C/Pのウェブサイトでもプロジェクト概要および進捗等を発信することも検討する。

また、ルアンパバーンで新しい交通の在り方を推進する機運を高められるよう、一般市民を含めた幅広い関係者の理解向上に資する広報活動を行う。具体的には、策定する都市交通マスタープランや実施するパイロット事業について関係者の理解を得ることを目的としたセミナーの実施やビジュアル資料（パンフレットおよび動画）の作成し、広報活動を行うものとする。なお、広報資料の制作については現地再委託を認める。なお、世界遺産都市ルアンパバーンでは観光開発を促進するため、デザイン性の高い広報やブランディングを行っていくことが重要であるため、本プロジェクトでは、都市交通マスタープランやパイロット事業の活動にアートディレクションの視点を取り入れ、デザイン／ブランディング／広報を重視する²¹。

(16) 各報告書・成果品の最終化

都市交通マスタープランに関するインテリムレポート（案）およびドラフトファイナルレポート（案）については、JICA内検討会を開催し、意見の聴取を行う。受注者は、報告書案についてJICAに対し説明・報告し、報告書案の修正などの必要な対応を行う。

(17) 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。発注者はこれら提言について、遅滞なく検討し、必要な処置（C/Pとの合意文書の変更、本業務実施契約の契約変更等）を取る。

活動内容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、JICAに提出する。

(18) コロナ禍でのプロジェクト実施

新型コロナウイルスの影響を受け、現地でのプロジェクト活動に制限がかかる場合は、本邦から遠隔で業務を実施する可能性がある。については、ラオス国内の人材との協働体制を強化し、受注者の渡航が難しい場合でもプロジェクト活動を継続できるような体制を構築する。なお、現地への渡航計画を検討するにあたっては、現地でしか行えない活動を吟味した上で効果的な渡航時期及び回数にするとともに、各滞在の渡航期間を長めに設定する等の工夫を取り入れる。

(19) パイロット事業の瑕疵担保期間

²¹ デザイン／ブランディング／広報の戦略についてプロポーザルで提案すること。なお、広報素材の作成経費については別見積もりで計上すること。

プロジェクト実施期間中に選定するパイロット事業で簡易な建設・施工を行う場合は、瑕疵担保期間を含めて R/D に定めるプロジェクト期間に完了することを原則とする。ただし、瑕疵担保期間がプロジェクト期間を超える必要がある場合は、発注者と相談のうえで契約変更にてプロジェクト期間を超えて契約履行期限を延長し、瑕疵担保期間満了時の瑕疵検査を実施することとする。瑕疵担保期間中に対応が必要となる場合は、受注者及び発注者の双方で協議のうえに対応を検討する。

第7条 業務の内容

全体にかかる活動

(1) ワークプラン及びMonitoring Sheetの作成・協議

本プロジェクトの詳細計画策定調査報告書を含む既存の関連資料・情報等をレビューした上で、詳細なプロジェクト実施内容やスケジュールを検討し、ワークプランおよびMonitoring Sheet Ver.1に取りまとめる。内容を先方実施機関に説明・協議し、基本的了解を得る。

事業モニタリングについては、報告・協議すべき項目を定めたMonitoring sheetを基に定期的に行う。具体的な項目は、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等がある。受注者は、成果指標の達成状況を確認しつつ、6か月に1度、先方実施機関とMonitoring Sheetを作成し、JICAに提出する。

(2) JCCの開催

以下の業務を目的に、半年に一回の頻度でJCCを開催する（必要に応じての開催もあり得る）。JCCの議長は先方実施機関が務める。

- ① ワークプランについて議論し承認する。
- ② 各成果にかかる方針、計画を議論し、承認する。
- ③ 全体の進捗をレビューした上でモニタリングと評価を実施し、必要に応じて計画を修正する。
- ④ 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。

プロジェクト開始当初の第1回JCCでは、ワークプランの承認の他、都市交通マスタープランの計画区域について合意する。第1年次の活動開始6か月後に予定する第2回JCCでは、第一年次に実施するパイロット事業案についての基本承認を得るとともに、PDM（プロジェクトデザインマトリックス）における成果2および成果3の指標について具体的な数値を合意する。指標の設定にあたっては、プロジェクト開始時点でのベースライン調査を行った上で適切な指標を設定することとする。第2年次以降のJCCについては、開催時点でのプロジェクトの進捗を踏まえて議題（案）を設定する。

なお、JCC開催の一か月前を目途に、JCCの議題（案）やJCCで合意したい具体的な事項についてJICAに提案し、事前承認を得ることとする。

(3) 事業完了報告書の作成

契約全期間の活動状況を取りまとめ、事業完了報告書として取りまとめる。同報告書の作成プロセスにおいては、プロジェクト完了時点での目標達成状況や懸案事項を明らかにするとともに、プロジェクト終了後のフォローアップの必要性についても確認する。

成果1から成果3にかかる活動

(4) 各成果に向けた活動

本プロジェクトの詳細計画策定調査結果を踏まえ、以下の活動を想定している。

成果1（ルアンパバーン交通協議会を通じて2045年の都市構造を見据えた都市交通マスタープランが策定される）にかかる活動

- 1) 都市交通に関わる関係行政機関の役割を明確にする（活動1.1）
 - 都市交通、都市計画、観光、遺産保全に関連する行政機関の役割や関係性について整理を行うとともに、実施機関及び関係機関の組織体制の確認を行う。
 - 同時に、各機関の組織レベル・個人レベルでの都市交通計画策定に係る能力を精査し（キャパシティアセスメント）、強化が必要な分野を特定した上で、本プロジェクトで能力強化を図る主要なC/Pのリストと能力強化計画をJICAに提出する。
 - 能力強化計画作成の際にはC/Pへのヒアリング等を通し、現状分析を行い、マスタープランの策定・実施・管理に関する、適切な内容・レベルの能力強化となるよう留意する。
- 2) ルアンパバーン交通協議会を設置する（活動1.2）
 - C/Pがルアンパバーン交通協議会を設置できるよう技術的な支援を行う。設置の時期は、プロジェクト開始後3カ月以内を想定する。
 - 多岐にわたる関係機関が交通協議会に携わることになることから、各参加機関からコミットメントを確保できるように工夫する。なお、交通協議会では、活動1のみならず、活動2及び3にかかる議論も行うものとする。
 - JCC、交通協議会、テクニカルワーキンググループ（Technical Working Group：TWG）の三層構造となることから、都市交通及び都市開発の課題解決に向けてこれらが相互に機能し合うメカニズムを構築する。
- 3) 都市交通及び都市開発に係る関連計画のレビューを行う（活動1.3）
 - 既存の将来計画や関連計画、法規制、そして既往調査などについてレビューするとともに最新情報の確認を行い、都市交通マスタープランに反映させるための準備を行う。具体的な調査項目（案）は次のとおり。これらの項目については、詳細計画策定調査報告書で基本的な情報を整理しているので、その情報を最大限活用しつつ、不足情報を補うこと。
 - A) 関連政策、計画のレビュー
 - B) 関連法規制の把握
 - C) 社会経済状況の把握
 - D) 既存データ（交通量調査結果、交通事故数、駐車場数と利用状況、GISデータ等）の収集・分析
 - E) 都市交通関連インフラ及び施設の現状把握
 - F) ルアンパバーンの自然環境の把握（気候、降水量、地形・地質、等）
 - G) ルアンパバーンの将来的な開発ポテンシャルに関する情報収集
 - H) PPP（Public Private Partnership）に関する制度・実績のレビュー

- l) 関連既往プロジェクトのレビュー及び本プロジェクトに活かすべき教訓の整理
 - J) 他ドナーの活動状況の把握
 - 将来計画のうち、特に、バッファゾーンのすぐ外に計画されている3箇所の経済特区（SEZ）及び関連する道路、橋梁計画については将来の都市構造及び都市交通に大きく影響を与える可能性があるため、最新状況を継続的に確認する。
 - 法制度については、ルアンパバーンにおける都市開発管理の仕組みや開発の申請、許認可制度、適用実態に係るレビューを行い、課題を再整理する。特に、世界遺産地区内でのインフラ整備に係る規制や開発許認可制度について入念に調査する。
- 4) 対象地域の都市交通及び都市開発に係る現状の調査および分析を行い、課題を抽出する（活動1.4）
- 対象地域の都市交通と都市開発に係る現状、開発の方向性、主要課題のレビュー結果を踏まえ、必要な交通調査を計画・実施する。なお、交通調査は現地再委託を認める²²。
 - 交通調査結果に基づきルアンパバーンの都市交通及び都市開発の現状分析および将来の交通需要予測を行う。また、現状のみならず、将来顕在化が想定される問題も加えた上で、対処すべき課題を特定する。
 - 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、ラオス側に説明し、協議を行う。説明用プレゼンテーション資料については、ラオス語で作成するなど、現地関係者にとって理解しやすい資料・説明となるよう配慮する。
- 5) 日本の交通まちづくりの取り組みを学ぶための本邦研修を実施する（活動1.5）
- 都市交通マスタープランの策定能力の向上、歴史的資産を有する都市の交通マネジメント、景観や歴史ある街並みを活かしたまちづくり、スマートシティなどに関する知見の習得、都市交通施策の計画及び実施能力の向上を目的として2回の本邦研修を実施する。1回あたりの参加者は12名程度、期間は2週間程度を想定。
 - 研修計画の策定に際しては、活動1.4で明確化された都市交通及び都市開発に係る課題の解決に貢献する計画となるよう留意するとともに、本邦研修のプログラム一環として、スマート技術を有する本邦企業との意見交換会を含むことを検討する。
- 6) 都市構造および都市交通に係る将来ビジョンの案を作成する（活動1.6）
- 活動1.4で明らかになった都市交通及び都市開発の現況課題ならびに将来顕在化が予想される課題への対処に加え、ルアンパバーンを将来どのようなま

²² 現時点で想定する現地再委託調査は、第3章 プロポーザル作成に係る留意事項 2. 業務実施上の条件 (3) 現地再委託に記載のとおり。業務内容に照らし、より適切な現地再委託調査が考えられる場合は、プロポーザルで提案すること。

ちにしたいのか、土地利用や交通施策によって何を実現したいのか、目指すべき方向性を関係者間で協議する。

- 2045年を目標年次とした長期の都市交通システムの最善策を選定するために、ルアンパバーン全体の持続可能な将来像を見据え、複数の開発シナリオを設定する。シナリオ代替案の設定の際には、定量的、定性的な分析を行い、また、選定の際にはわかりやすい資料、シミュレーションなどを用意しラオス側関係者と協議する。
- 協議結果を踏まえ、土地利用方針およびゾーン毎の大まかな土地利用方針を図示した将来の都市構造（案）を作成する。
- その上で、ルアンパバーンの都市交通に係る将来ビジョン（案）を作成する。これは、上位計画や関連計画との整合性を確保したうえで、対象地域の社会経済フレーム及び将来の交通需要に沿ったものとする。
- 都市交通施策を有効かつ持続可能なものとするためには地域住民の理解と協力が欠かせないため、将来の目指すべき方向性（将来ビジョン）の検討段階において住民参加型の手法を採用する。

7) 都市構造および都市交通に係る将来ビジョンについて交通協議会で合意形成を行う（活動 1.7）

- 活動 1.6 で作成した「都市構造および都市交通に係る将来ビジョン（案）」は都市交通及び都市開発に係る政策や計画を支える基幹方針であり、交通協議会において十分な協議を重ねた上で合意形成を行う。
- さらに、JCCにおいて都市開発及び都市交通に係る現況及び将来の問題や主要課題などの、将来ビジョン（案）策定に至った背景を含めた説明を行い、将来ビジョン（案）について協議を行い、承認を得る。
- 上記の結果をとりまとめ、ルアンパバーンの望ましい都市交通のあり方や都市交通の果たすべき役割を政策目標として提案する。政策目標作成に当たっては、現在のルアンパバーンの開発ビジョンを確認し、その開発ビジョンと整合性のある政策目標となるよう配慮すること。
- 事業実施段階で活用できる政策目標のモニタリング指標を設定する。

8) 都市交通マスタープラン案を作成する（活動 1.8）

- これまでの調査・検討結果を踏まえて、都市交通マスタープラン（案）を作成する。

A) 基本方針の作成

社会面、経済面、環境面に配慮した都市交通の基本方針を設定する。基本方針には、各種開発計画及び将来の都市構造を考慮に入れ、短期・中期・長期の段階的な都市交通の発展の方向性を示すものとする。

B) 道路整備計画の作成

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

C) 公共交通計画の作成

ルアンパバーンにおいて既に普及している交通モード（トゥクトゥク、ソンテオ等）の状況を踏まえ、また、バス等新規公共交通モードの導入も視野に入れた計画を作成する。提案に当たっては、単に交通需要予測だけではなく、

財務的・制度的・政策的側面等、多面的に実現可能性を説明する材料が求められる。

D) 交通管理計画の作成

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

- ① 世界遺産地区内の車両規制計画
世界遺産地区内では路上駐車やピーク時の渋滞などの問題が顕在化しているため、改善方策の提案を行う。
- ② 交通マナー改善計画の作成
ルアンパバーンでは、ドライバーの運転マナーが交通渋滞や交通事故の原因の一つとして考えられる。そのため、ドライバーの交通マナー改善のための提案を行う。
- ③ ストリートデザイン・マネジメント戦略および NMT（Non-Motorized Transport）改善計画の作成
世界遺産地区内では、歩道の幅員の狭さや不連続性、露店や看板などの歩道上の障害物などから車道を歩行する歩行者が多くみられる。このようにルアンパバーンではNMT環境に問題がみられるため、本プロジェクトでは、世界遺産地区をより人間中心で歩きやすい（ウォーカブルな）、かつ賑わいがある魅力的な空間に変革するようなストリートデザイン・マネジメント戦略およびNMT改善計画を作成する。

E) 短期・中期・長期事業計画（アクションプラン）の作成

短期（2030年）、中期（2035年）、長期（2045年）の計画年次を定め、プロジェクトリストの作成を行い、各計画年次のプロジェクトリストの総事業費を計算する。その際、プロジェクト毎の概算事業費、実施主体者、想定される資金源、優先度を検討する。なお、資金源の検討の際は想定される実施主体と事前に調整する等、プロジェクトの実現可能性を高めるための工夫をすること。

F) PPPスキームの検討

事業計画のうち PPP の可能性のある事業については妥当性の高い PPP スキームとともに提案を行う。なお、検討に際し、ラオスの経済インフラ分野の PPP 制度、実績、及び過去の事業の成功・失敗・リスク要因を分析すること。

- マスタープラン策定後に C/P が適切にマスタープラン実施状況や社会経済状況の評価・モニタリングを行えるよう指標を設定する。なお、定量的指標を用いて、C/P が管理しやすく、住民にとってもわかりやすい指標を設定するものとする。
- マスタープラン実施のための組織体制・制度を C/P と確認する。また、交通事業実施のための組織体制の整備、行政機関間の連携・役割分担、意思決定メカニズムの確立など、必要な対応についてとりまとめる。
- 都市交通マスタープランの策定にあたっては、JICA 環境社会配慮ガイドライン及びラオス環境社会配慮関連法制度²³に従い、必要な対応を行う。具体

²³ ラオス国の環境社会配慮関連法制度の概要については、配布資料（詳細計画策定調査報告書）を参照のこと。

的には、戦略的アセスメント（SEA）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（Policy, Plan, Program）レベルの環境アセスメント））に基づいて計画・代替案の比較検討を行う。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して、複数ある代替案の環境社会的側面の影響を含む比較検討を行う。SEAにかかる情報収集にあたっては、再委託（現地）を可とする。主な調査項目（案）は以下の通り。

- a) 既存の開発計画（上位・関連計画）、開発事業、調査、政策のレビュー
 - b) 政策、計画等の目的・目標の検討
 - c) 諸制約の中で目的を達成するための代替案の検討
 - d) 政策や計画の内容の検討（開発予測、対策のリスト、ルートや将来の開発区域の地図等）
 - e) 都市開発計画及び都市交通計画に対する環境社会配慮的課題及びステークホルダーの検討
 - f) ラオス国の環境社会配慮制度・組織とSEA事例の確認
 - g) SEA実施方法の検討
 - h) SEAの対象となる計画・代替案の検討・設定
 - i) スコーピング(政策、計画、プログラム等の意思決定にあたり極めて重要な環境社会項目とその評価方法を明らかにすること)
 - j) SEA対象計画に関するベースとなる環境社会面の状況（土地利用、自然環境、先住民族の生活区域及び経済社会状況等）の調査・確認
 - k) 環境社会影響の予測
 - l) 環境社会影響評価による代替案の比較検討・最適案の選定
 - m) 最適案における緩和策の検討
 - n) 最適案の緩和策に基づいたモニタリング方法の検討
 - o) ステークホルダー協議の開催支援（選定段階、計画段階でそれぞれ開催）
- 実施にあたっては円滑なSEA実施に向けて、早期にラオス側の実施体制を構築するとともに、SEAに対する規定やニーズ、JICAガイドラインの要求事項を満たすSEAフレームワークを早期に設定する。
 - ステークホルダー協議では都市交通マスタープラン（案）の内容をわかりやすく伝えるために図や3Dパースなどの資料を用意する。これらのビジュアル資料は、随時更新し、マスタープランの広報材料としてプロジェクト実施中および実施後に活用できるものとする。
 - 上記過程において、ラオス側関係機関に対してマスタープラン策定に伴うSEA実施の重要性や具体的内容についての理解を促進し、適切実施に向けた能力向上支援・助言を行う。

9) 成果2及び3のパイロット事業の結果を都市交通マスタープラン案にフィードバックする（活動1.9）

- 成果2及び成果3に係る活動（パイロット事業の計画及び実施）を通して得られた知見や教訓を都市交通マスタープラン（案）の短中長期アクションプランにフィードバックする。活動1.7で合意形成した都市構造及び都市交通に係る将来ビジョンの変更は原則として行わないものとする。

- フィードバックする内容は、例えば、遺産地区における駐車マネジメント方策における規制対象車両、規制箇所や時間帯、路線バス計画における運行路線、運行時間や頻度、民間事業者との連携スキームなどが想定され、パイロット事業を実際に計画、実施することにより得られる知見や教訓をアクションプランに反映する。なお、マスタープランの最終化は本格協力開始後1年～1年半を予定しているため、その時点までに得られた知見及び教訓をアクションプランに反映する。
- ここ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、ラオス側実施機関に説明し、協議を行う。説明用プレゼンテーション資料については、ラオス語で作成するなど、現地関係者にとって理解しやすい資料・説明となるよう配慮する。

10) 交通協議会で都市交通マスタープラン案を最終化する（活動 1.10）

- 交通協議会において都市交通マスタープラン（案）の最終的な合意形成を行い、承認を得る。その上で JCC でも承認を得る。
- 実効性を担保するために、都市交通マスタープランがラオス政府から正式に承認される必要がある。このため、マスタープランに係る意思決定及び承認プロセスを本格協力開始時期に確認しておくとともに、最終化後の具体的なスケジュールについて再度協議し、必要に応じた支援を行う。また、最終化されたマスタープランを広く周知するため、広報資料の作成および実施機関や関連機関のウェブサイトなどへの掲載を行う。

11) マスタープラン周知セミナーの開催

- ラオス側のあらゆるステークホルダーに対してマスタープランの周知・活用が図られるよう、ラオス国内説明セミナーをドラフト・ファイナルレポートの段階で開催する。セミナーの参加者は 50 ～100 名程度とし、メディアや住民など誰でも参加可能なものを想定する。
- セミナー開催にあたっては、マスタープランを簡潔に示した A4 用紙 8 ページ程度のサイズのラオス語・英語・日本語パンフレットを作成し、配布すること。同様に、マスタープランをわかりやすく説明する 3～5 分程度のプロモーション動画を作成する。これらの広報資料の作成は現地再委託を可とする。

成果 2（世界遺産地区内の安全・安心で快適な人中心の空間づくりを推進するための交通パイロット事業が計画・実施される）にかかる活動

12) 活動 1.4 の結果を踏まえて遺産地区内の移動実態や施策の候補地選定などのための補足調査を実施する（活動 2.1）

- 世界遺産地区内で対策を講じなければ将来的にさらに悪化する交通問題を分析する。まずは、活動 1.4 で得られた都市交通及び都市開発の現状分析結果から、遺産地区内における主要問題や、問題が顕著化しているエリアまたは将来問題が顕著化する可能性が高いエリアを特定する。そして、活動 1.4 で実施した調査及び関連報告書を確認した後、詳細情報が必要なデータ項目を整理する。

- 次に必要なデータ項目を入手するための実態調査計画を策定し、補足調査を実施する。また、観光客の支払意思額等、活動 2.2 の経済的な事業性を評価するために必要となる情報が不足している場合は、この補足調査で情報を収集する。
- 同時に、パイロット事業に関わる実施機関や関連機関のプロジェクト策定に係る能力を精査し、強化が必要な分野については能力強化計画の検討を行う。

13) 財務的な分析を含むパイロット事業案を計画する（活動 2.2）

- プロジェクトの狙い、目的、効果、検証方法を明確にし、実施機関が主体になって、専門家チームの指導を受けながら、活動 2.1 で設定した主要問題の解決策となるパイロット事業案を計画する。交通状況の改善だけでなく、交通施策の実施能力強化を目的としてパイロット事業案を計画するものとする。
- パイロット事業が長期的な変化を触媒するには、人々の理解を得てモメンタムを高めていくことが欠かせない。また、世界遺産地区内では景観や空間をより魅力的にしていけることが重要である。かかる観点から、パイロット事業の計画段階からデザイン／ブランディング／広報を充実させる。事業内容を幅広い関係者にわかりやすく伝えるためのパンフレットや動画などのビジュアル資料を用意するほか、事業そのもののプログラムにもデザインの視点を入れる（例えば、社会実験やイベントのプログラムをデザイン性の高いものにするなど）。
- なお、ビジュアル資料は随時更新し、パイロット事業やその後の長期的な変化を促進するための広報材料としてプロジェクト実施中および実施後に活用できるものとする。

14) 交通協議会でパイロット事業案を最終化する（活動 2.3）

- 実施機関と関連機関の間で協議を行い、活動 2.2 のパイロット事業案の内容を固めた後、交通協議会にて最終化する。最終化する際は事業が可能な時期も念頭におき、観光客のハイシーズンや雨季などを考慮したスケジュールも明確にする。

15) パイロット事業に関するステークホルダー会議を開催して合意を得る（活動 2.4）

- パイロット事業に関係のある行政、関係機関、NGO など等を調査し、ステークホルダーを特定する。
- 特定したステークホルダーに対して、実施機関が主体となって、パイロット事業に関する実施目的、内容、期待される効果、事業性等を説明するための会議を開催し、パイロット事業実施の合意を得ることを側面支援する。
- また、選定したパイロット事業によっては関連機関の許認可が必要な場合もあるため、必要な許認可を確認した上で準備を行う。万が一許認可の取得が難航しパイロット事業の対象地変更等が生じた場合にも、柔軟な見直しができるよう配慮する。

16) パイロット事業を実施する（活動 2.5）

- パイロット事業は実施機関や関連機関が主体となり、受注者の指導を受けながら事業の実施監理等を行う。選定されるパイロット事業にもよるが、事業実施やパイロット事業の効果を計測するためのモニタリング調査の実施は現地再委託を認めることとし、事業内容が決まってから必要に応じて契約変更で追加する。
- ハード事業を実施する場合は、完了後の瑕疵検査をプロジェクト期間中に行い、引き渡し後も持続的に維持管理できるように技術支援を行う。

17) パイロット事業のモニタリングおよび課題・教訓の抽出を行う（活動 2.6）

- パイロット事業前及びパイロット事業中に交通調査等の調査を実施し、パイロット事業を定量的に評価できるようなモニタリングを行う。モニタリング調査結果を基に、妥当性（受益者のニーズと合致しているか）、有効性（受益者や対象社会に便益がもたらされているか）、効率性（投入した資源が効果的に活用されているか）、インパクト（長期的な効果、波及効果があるか）、持続性（協力終了後においても効果が持続するか）等の視点からパイロット事業の評価を行い、その課題や教訓を抽出する。

18) 都市交通計画に課題・教訓をフィードバックする（活動 2.7）

- 活動 2.6 において得られたパイロット事業の課題や教訓を都市交通マスタープランや次のパイロット事業にフィードバックし、世界遺産地区においてより安全・安心で快適な人間中心の街づくりを実現するための方策を検討し、次の実践につなげる。また、パイロット事業の経験をアクションプランの実現等の局面において広く活用していくための手順書を C/P が作成するのを支援する。

19) 環境社会配慮

- 選定したパイロット事業に関して、JICA 環境社会配慮ガイドラインに基づき、必要に応じて、環境社会配慮の対応を行う。想定される対応は以下のとおりであるが、パイロット事業が簡易な社会実験などの場合は環境社会配慮の対応が特段不要になる可能性もある。については、選定された事業内容に応じて必要になる業務（現地再委託含む）を契約変更にて追加する。
- 想定される対応は、環境社会配慮面も含めた代替案の比較検討を行い、重要な環境影響項目の予測・評価、緩和策、モニタリング計画案の作成を行うことである。報告書の作成においては、「カテゴリ B 案件報告書執筆要領（2019 年 11 月）」に基づくこととする。また、相手国等（関係官庁・機関）と協議の上、調査結果を整理する形で、「JICA 環境社会ガイドライン」〈参考資料〉の環境チェックリスト案を作成する。
- 環境社会配慮に係る主な調査項目は以下のとおり。
 - a) ベースとなる環境社会の状況の確認（汚染対策項目、自然環境、自然保護・文化遺産保護の指定地域、土地利用、先住民族の生活区域及び非自発的住民移転・用地取得等を含む社会経済社会状況等に関する情報収集。特に汚染対策等に関しては、既存の有効な定量的データ等がない場合、必要に応じて現地での測定に基づくデータ収集も含む。）

- b) 相手国の環境社会配慮制度・組織の確認
 - 1) 環境社会配慮（環境影響評価、情報公開等）に関連する法令や基準等
 - 2) JICA 環境社会ガイドラインとの乖離及びその解消方法
 - 3) 関係機関の役割
 - c) スコーピング（検討すべき代替案と重要な及び重要と思われる評価項目の範囲並びに調査方法について決定すること）の実施
 - d) 影響の予測
 - e) 影響の評価及び代替案の比較検討
 - f) 緩和策（回避・最小化・軽減・緩和・代償）の検討
 - g) 環境管理計画（案）・モニタリング計画（実施体制、方法、費用など）（案）の作成
 - h) 予算、財源、実施体制の明確化
 - i) ステークホルダー分析の実施とステークホルダー協議の開催支援（実施目的、参加者、協議方法・内容等の検討。JICA 環境社会ガイドライン別紙 5 を参照のこと。）
- なお、本プロジェクトの対象地域には世界遺産地区が含まれるため、プロジェクト初期段階から DPL や UNESCO 世界遺産センターと調整を行い、ルアンパバーンの伝統的価値を尊重する事業選定支援を行うとともに、遺跡影響評価（Heritage Impact Assessment）にかかる確認・対応も行う。
 - 実施にあたっては円滑な環境社会配慮に関する対応の実行に向けて、早期にラオス側の実施体制を構築するとともに、JICA ガイドラインの要求事項を満たす対応事項を早期に設定する。
 - これらの過程を C/P と一緒に行うことで、将来の交通事業実施に伴う環境社会配慮の適切な実施に向けた能力向上を行う。

成果 3（世界遺産地区と周辺地域を結ぶ、住民と観光客の両方にとって利便性の高い交通体系を構築するためのパイロット事業が計画・実施される）にかかる活動

- 20) 活動 1.4 の結果を踏まえて必要となる補足調査を実施する（活動 3.1）
- 活動 1.4 で得られた都市交通及び都市開発の現状分析結果から、中心部と郊外部を連絡する公共交通に関連する主要問題や、問題が顕著化しているエリアまたは将来問題が顕著化する可能性が高いエリアを特定する。そして、活動 1.4 で実施された調査内容及び関連報告書を確認した後、詳細情報が必要なデータ項目を整理する。次に必要なデータ項目を入手するための実態調査計画を策定し、補足調査を実施する。
 - また、地域住民や観光客の支払意思額等、活動 3.2 の経済的な事業性を評価するために必要となる情報が不足している場合は、この補足調査で情報を収集する。
 - 同時に、パイロット事業に関わる実施機関や関連機関のプロジェクト策定に係る能力を精査し、強化が必要な分野については能力強化計画の検討を行う。
- 21) 財務ならびに経済的事業化可能性の分析を含むパイロット事業案を計画する（活動 3.2）

- プロジェクトの狙い、目的、効果、検証方法を明確にし、実施機関が主体になって、専門家チームの指導を受けながら、活動 3.1 で設定した主要問題の解決策となるパイロット事業案を計画する。交通状況の改善だけでなく、交通施策の実施能力強化を目的としてパイロット事業案を計画するものとする。
- パイロット事業が長期的な変化を触媒するには、人々の理解を得てモメンタムを高めていくことが欠かせない。かかる観点から、パイロット事業の計画段階からデザイン／ブランディング／広報を充実させ、人の心をつかむよう工夫する。事業内容を幅広い関係者にわかりやすく伝えるためのパンフレットや動画などのビジュアル資料を用意するほか、事業そのもののプログラムにもデザインの視点を入れる（例えば、観光商品ともなるような交通手段（サイクリングルート）を提供するなど）。
- なお、ビジュアル資料は随時更新し、パイロット事業やその後の長期的な変化を促進するための広報材料としてプロジェクト実施中および実施後に活用できるものとする。

22) 交通協議会でパイロット事業案を最終化する（活動 3.3）

- 実施機関と関連機関の間で協議を行い、活動 3.2 のパイロット事業案の内容を固めた後、交通協議会にて最終化する。最終化の際は事業が可能な時期も念頭におき、観光客のハイシーズンや雨季などを考慮したスケジュールも明確にする。

23) パイロット事業に関するステークホルダー会議を開催して合意を得る（活動 3.4）

- パイロット事業に関係のある行政、関係機関、NGO など等を調査し、ステークホルダーを特定する。
- 特定したステークホルダーに対して、実施機関が主体となって、パイロット事業に関する実施目的、内容、期待される効果、事業性等を説明するための会議を開催し、パイロット事業実施の合意を得ることを側面支援する。
- また、選定したパイロット事業によっては関連機関の許認可が必要な場合もあるため、必要な許認可を確認した上で準備を行う。万が一許認可の取得が難航しパイロット事業の対象地変更等が生じた場合にも、柔軟な見直しができるよう配慮する。

24) パイロット事業を実施する（活動 3.5）

- パイロット事業は実施機関や関連機関が主体となり、受注者の指導を受けながら事業の実施監理等を行う。選定されるパイロット事業にもよるが、事業実施やパイロット事業の効果を計測するためのモニタリング調査の実施は現地再委託等を認めることとし、事業内容が決まってから必要に応じて契約変更で追加する。
- ハード事業を実施する場合は、完了後の瑕疵検査をプロジェクト期間中に行い、引き渡し後も持続的に維持管理できるように技術支援を行う。

25) パイロット事業のモニタリングおよび課題・教訓の抽出を行う（活動 3.6）

- パイロット事業前及びパイロット事業中に交通調査等の調査を実施し、パイロット事業を定量的に評価できるようなモニタリングを行う。モニタリング調査結果を基に、妥当性（受益者のニーズと合致しているか）、有効性（受益者や対象社会に便益がもたらされているか）、効率性（投入した資源が効果的に活用されているか）、インパクト（長期的な効果、波及効果があるか）、持続性（協力終了後においても効果が持続するか）等の視点からパイロット事業の評価を行い、その課題や教訓を抽出する。

26) 都市交通マスタープラン案に課題・教訓をフィードバックする（活動3.7）

- 活動3.6において得られたパイロット事業の課題や教訓を都市交通マスタープランや次のパイロット事業にフィードバックし、世界遺産地区と周辺地域を結ぶ、住民と観光客の両方にとって利便性の高い交通体系を構築するための方策を検討し、次の実践につなげる。また、パイロット事業の経験をアクションプランの実現等の局面において広く活用していくための手順書をC/Pが作成するのを支援する。

27) 環境社会配慮

- 選定したパイロット事業に関して、JICA 環境社会配慮ガイドラインに基づき、必要に応じて、環境社会配慮の対応を行う。想定される対応は以下のとおりであるが、パイロット事業が簡易な社会実験などの場合は環境社会配慮の対応が特段不要になる可能性もある。については、選定された事業内容に応じて必要になる業務（現地再委託含む）を契約変更にて追加する。
- 想定される対応は、環境社会配慮面も含めた代替案の比較検討を行い、重要な環境影響項目の予測・評価、緩和策、モニタリング計画案の作成を行うことである。報告書の作成においては、「カテゴリ B 案件報告書執筆要領（2019年11月）」に基づくこととする。また、相手国等（関係官庁・機関）と協議の上、調査結果を整理する形で、「JICA 環境社会ガイドライン」＜参考資料＞の環境チェックリスト案を作成する。
- 環境社会配慮に係る主な調査項目は以下のとおり。
 - ベースとなる環境社会の状況の確認（汚染対策項目、自然環境、自然保護・文化遺産保護の指定地域、土地利用、先住民族の生活区域及び非自発的住民移転・用地取得等を含む社会経済社会状況等に関する情報収集。特に汚染対策等に関しては、既存の有効な定量的データ等がない場合、必要に応じて現地での測定に基づくデータ収集も含む。）
 - 相手国の環境社会配慮制度・組織の確認
 - 環境社会配慮（環境影響評価、情報公開等）に関連する法令や基準等
 - JICA 環境社会ガイドラインとの乖離及びその解消方法
 - 関係機関の役割
 - スコーピング（検討すべき代替案と重要な及び重要と思われる評価項目の範囲並びに調査方法について決定すること）の実施
 - 影響の予測
 - 影響の評価及び代替案の比較検討
 - 緩和策（回避・最小化・軽減・緩和・代償）の検討

- g) 環境管理計画（案）・モニタリング計画（実施体制、方法、費用など）（案）の作成
 - h) 予算、財源、実施体制の明確化
 - i) ステークホルダー分析の実施とステークホルダー協議の開催支援（実施目的、参加者、協議方法・内容等の検討。JICA 環境社会ガイドライン別紙 5 を参照のこと。）
- なお、本プロジェクトの対象地域には世界遺産地区が含まれるため、プロジェクト初期段階から DPL や UNESCO 世界遺産センターと調整を行い、ルアンパバーンの伝統的価値を尊重する事業選定支援を行うとともに、遺跡影響評価（Heritage Impact Assessment）にかかる確認・対応も行う。
 - 実施にあたっては円滑な環境社会配慮に関する対応の実行に向けて、早期にラオス側の実施体制を構築するとともに、JICA ガイドラインの要求事項を満たす対応事項を早期に設定する。
 - これらの過程を C/P と一緒に行うことで、将来の交通事業実施に伴う環境社会配慮の適切な実施に向けた能力向上を行う。

第8条 報告書等

(1) 作成・提出する報告書等

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。なお、本契約における中間提出物は都市交通マスタープランインテリムレポートおよび都市交通マスタープランファイナルレポート、最終報告書は事業完了報告書とする。最終報告書の提出期限は契約履行期間の末日とする。なお、各報告書の記載項目（案）は執筆前に発注者と確認する。

レポート名	提出時期	部 数
業務計画書 （共通仕様書の規定に基づく）	業務締結後から10営業日以内	和文：2部（簡易製本）、 電子データ
ワークプラン	業務開始から約1ヶ月後 （第1回JCCでのワークプラン 承認後）	英文：2部（簡易製本）、 電子データ ラオス語：10部（簡易 製本）、電子データ
Monitoring Sheet Ver.1	2023年2月 （契約締結後、約1ヶ月）	英文（電子データ）
Monitoring Sheet Ver.2	2023年8月 （契約締結後、約6ヶ月）	英文（電子データ）

都市交通マスタープラン インテリムレポート	2023年9月 (契約締結後、約7ヶ月)	和文要約:3部 (簡易製本) 及び電子データ 英文: 3部 (簡易製本) 及び電子データ ラオス語: 10部 (簡易製本) 及び電子データ
Monitoring Sheet Ver.3	2024年2月 (契約締結後、約12ヶ月)	英文 (電子データ)
都市交通マスタープラン ドラフトファイナルレポート	2024年3月 (契約締結後、約13ヶ月)	和文要約:3部 (簡易製本) 及び電子データ 英文: 3部 (簡易製本) 及び電子データ ラオス語: 10部 (簡易製本) 及び電子データ
Monitoring Sheet Ver.4	2024年8月 (契約締結後、約18ヶ月)	英文 (電子データ)
Monitoring Sheet Ver.5	2025年2月 (契約締結後、約24ヶ月)	英文 (電子データ)
都市交通マスタープラン ファイナルレポート	2025年2月 (契約締結後、約24ヶ月)	和文要約:3部 (簡易製本) 及び電子データ 英文: 3部 (簡易製本) 及び電子データ ラオス語: 10部 (簡易製本) 及び電子データ
Monitoring Sheet Ver.6	2025年8月 (契約締結後、約30ヶ月)	英文 (電子データ)

事業完了報告書	<p>2026年2月 (契約終了時) ※案件終了3ヶ月前にC/Pと報告書(案)を作成し、発注者に提出すること。</p> <p>なお、契約変更より契約履行期限にパイロット事業の瑕疵担保期間が追加される場合は、契約終了月に、2026年2月に提出する業務完了報告書に瑕疵検査報告を付した業務完了報告書(瑕疵検査後)を提出し、最終成果品とする。</p>	<p>和文:3部(簡易製本)及び電子データ</p> <p>英文:3部(簡易製本)及び電子データ</p> <p>ラオス語:10部(簡易製本)及び電子データ</p>
---------	--	--

事業完了報告書については簡易製本することとし、その他の報告書等についても簡易製本(ホッチキス止め可)とする。報告書等の印刷、電子化の仕様については、「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。

(2) 技術協力作成資料

受注者が直接もしくは受注者がC/Pを支援して作成する以下の資料を提出する。提出にあたっては、Monitoring Sheetに添付して提出する。また、事業完了報告書提出時には、資料一式を別冊として提出する。

- 1) MPWT大臣令として承認される都市交通マスタープラン(成果1で作成)
- 2) パイロット事業計画資料(成果2および3で作成)
- 3) パイロット事業モニタリング・実施報告資料(成果2および3で作成)
- 4) 研修教材(セミナー/ワークショップの資料含む)

(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発注者に提出する。なお、先方と文書にて合意したものについても、適宜添付の上、発注者に報告するものとする。

- 1) 業務進捗の概要(当該月の業務内容・実績、翌月の計画、当面の課題等)
- 2) 業務従事者の従事計画/実績表
- 3) 打合簿管理リスト
- 4) 前払い支払い実績・予定リスト
- 5) 活動に関する写真、動画(必要に応じ)

(4) 主要な報告書以外の提出物

1) 議事録等

JCCやその他のC/Pとの主要な会議、各報告書説明・協議については、実施後に議事録を策定し、発注者に速やかに提出する。JCC等、ミニッツを締結

する場合は、事前にミニッツ案の作成に協力する。また、発注者及び受注者が主催する関連会議・検討会・報告会などにおける議題、出席者、質疑内容等についても開催後5営業日程度のうちに議事録を作成し発注者に提出する。

2) 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、発注者が定める様式による収集資料リストを添付のうえ、発注者に提出する。

3) プロジェクト紹介パンフレットおよび動画

プロジェクト期間中にプロジェクト紹介パンフレット（A3サイズ2程度）および動画を作成し、電子データを発注者に提出する。データ形式及び提出時期は発注者と協議の上決定する。

4) 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対象地域の現状や都市課題が把握できるもの、②C/Pや現地の住民と協働での活動の様子が把握できるものとし、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発注者に帰属するものとし、広報用素材として発注者の各種媒体への活用が想定している。
- 広報用に一般公開する写真については肖像権に問題がないことが条件となるため、提出に際して、被写体となる人物全員からの撮影・掲載許可の取得状況についても明示すること。（イベントやセミナー等における全体写真のように、大人数を対象に撮影する際には、被写体となる人物に対して、撮影を開始する旨や撮影された写真の使用目的、使用方法及び公表の有無等について告げるとともに、被写体となることに差し障りがある方には被写体から外れてもらうよう促す。）
- 提出時期：プロジェクト中間及び終了時点
- 形式：JPEGファイル
- 枚数：プロジェクト期間全体を通じ50枚程度

(5) その他

その他、発注者が必要と認め、報告を求めたものについて提出する。

(6) 報告書等の仕様及び作成にあたっての留意事項

- 1) 各報告書は、固有名詞、用語、単位、記号等の統一性と整合性を確保し、その内容を的確に簡潔に記述すること。また、外国文についても当該分野の経験・知識とともに豊富なネイティブスピーカーの校閲を行い、読み易いものとする。
- 2) 各報告書の先方政府への説明・協議に際しては、事前に発注者に提出し承諾を得る。
- 3) 各報告書の表紙の裏面には、業務実施時に用いた通貨換算率を記載する。
- 4) 略語対照表を報告書に添付し、略語の使い方について統一を図ること。
- 5) 報告書が分冊形式になる場合は、本編と例えばデータの根拠との照合が容易に行えるように工夫を施す。

- 6) 報告書の作成にあたっては、結果のみでなく、根拠となる基準等、検討過程に関する記述を十分に行い、C/Pへの広範囲な技術移転、技術蓄積を図るよう留意する。

プロポーザルにて特に具体的な提案を求める事項

(プロポーザルの重要な評価部分)

プロポーザルの作成に当たっては、特に以下の事項について、コンサルタントの知見と経験に基づき、第3章1.(2)「2)業務実施の方法」にて指定した記載分量の範囲で具体的な提案を行うこと。詳細については特記仕様書を参照すること。なお、プロポーザルにおいては、特記仕様書の内容と異なる内容の提案については、これを認めています。プロポーザルにおいて代替案として提案することを明記し、併せてその優位性／メリット及び費用／コストについての説明を必ず記述してください。見積書については、同代替案に要する経費を本見積に含めて提出することとします。代替案の採否については契約交渉時に協議を行うこととします。

No	提案を求める項目	特記仕様書案での該当条項
1	事業工程と各段階において創出する目に見える成果	第6条 実施方針及び留意事項 (3)プロジェクトの構成 (10 ページ)
2	想定する計画区域	第6条 実施方針及び留意事項 (4)ルアンパバーン初の都市交通マスタープランの策定 (成果1) (11 ページ)
3	都市交通マスタープランの策定レベル	同上 (12 ページ)
4	将来需要予測の手法	同上 (12 ページ)
5	“使えるマスタープラン”をつくるために、内容面・プロセス面で取り入れる工夫	同上 (13 ページ)
6	パイロット事業の選定方法や想定する内容	第6条 実施方針及び留意事項 (5)おもしろい、ためになる、将来につながるパイロット事業 (成果2、成果3) (13 ページ、14 ページ)
7	想定されるスマート技術の活	同上 (15 ページ)
8	想定される特殊備人	第6条 実施方針及び留意事項 (9)現地側実施体制 (17 ページ)
9	連携し得る日本の企業や大学・研究者のリソース	第6条 実施方針及び留意事項 (10)日本側実施体制 (18 ページ)
10	本邦研修及び現地国内研修の具体的な内容 (研修内容、研修講師等)	第6条 実施方針及び留意事項 (12)本邦研修・現地国内研修 (セミナー/ワークショップ) (18 ページ)

1 1	デザイン／ブランディング／ 広報の戦略	第6条 実施方針及び留意事項 (15)効果的な広報（アートディレクシ ョン含む）（20 ページ）
1 2	現地再委託調査	第7条 業務の内容 (4)各成果に向けた活動 4)対象地域の都市交通及び都市開発に 係る現状の調査および分析を行い、課 題を抽出する（活動1.4）（23 ペー ジ）

第3章 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/20220330.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

類似業務：都市交通、都市開発、歴史・景観まちづくり

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

プロポーザル及び見積書は本説明書の記載内容に基づき作成いただきます。一方で、コロナ禍の影響が長引き現地渡航できない状況が継続する可能性もあります。現地業務について、本説明書あるいはプロポーザルの計画から延期せざるを得ない場合を想定し、現地業務開始前に実施できる国内業務について提案があればプロポーザルに追加で記載してください。こちらの提案につきましては、制限ページ数外、見積不要とします。

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) 評価対象業務従事者の経歴及び業務従事者の予定人月数

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の担当専門分野及び想定される業務従事人月数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。

① 評価対象とする業務従事者の担当専門分野

- 業務主任者／都市交通計画
- 公共交通計画／交通管理計画
- 歴史・景観まちづくり

② 評価対象とする業務従事者の予定人月数

約 20.00 人月

2) 業務経験分野等

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／都市交通計画）】

- ① 類似業務経験の分野：都市交通計画にかかる各種業務
- ② 対象国及び類似地域：ラオス国及び全開発途上国
- ③ 語学能力：英語
- ④ 業務主任者等としての経験

【業務従事者：公共交通計画／交通管理計画】

- ① 類似業務経験の分野：公共交通計画および交通管理計画にかかる各種業務
- ② 対象国及び類似地域：ラオス国及び全開発途上国
- ③ 語学能力：英語

【業務従事者：歴史・景観まちづくり】

- ① 類似業務経験の分野：歴史・景観まちづくり
- ② 対象国及び類似地域：評価せず
- ③ 語学能力：評価せず

2. 業務実施上の条件

(1) 業務工程

2023年1月に業務を開始し、2026年2月をもって業務を完了することとする。

(2) 業務量目途と業務従事者構成案

1) 業務量の目途

約50.00人月（現地：40.50人月、国内9.50人月）

本邦研修（または本邦招へい）に関する業務人月2.50を含む

2) 業務従事者の構成案

業務従事者の構成（及び格付案）は以下を想定していますが、競争参加者は、業務内容等を考慮の上、最適だと考える業務従事者の構成（及び格付）を提案してください。

- ① 業務主任者／都市交通計画（2号）
- ② 公共交通計画／交通管理計画（2号）
- ③ 歴史・景観まちづくり（3号）
- ④ 道路計画／交通調査／需要予測
- ⑤ 都市計画／都市計画規制システム
- ⑥ 経済分析／事業化モデル
- ⑦ スマートシティ／DX推進
- ⑧ デザイン／ブランディング／広報
- ⑨ 環境社会配慮

3) 渡航回数を目途 全53回

なお、上記回数は目途であり、回数を超える提案を妨げるものではありません。

(3) 現地再委託

以下の業務については、業務対象国・地域の現地法人（ローカルコンサルタン

ト等) への再委託を認めます²⁴。

1) 成果1 都市交通マスタープラン策定に必要な交通調査 (本見積りに計上すること)

調査名	調査の概要	調査の数量 (参考)
アウターコードンライン調査 (バッファゾーン)	・バッファゾーン境界にアウターコードンラインを設定し、路側OD調査、交通量調査を実施することで、バッファゾーンに出入りする交通流動を把握する。	・路側OD調査 : 5箇所 (平日1日) ・24h断面交通量調査 : 1箇所 (平日1日、休日1日) ・16h断面交通量調査 : 4箇所 (平日1日、休日1日)
インナーコードンライン調査 (遺産地区)	・遺産地区境界にインナーコードンラインを設定し、路側OD調査、交通量調査を実施することで、遺産地区に出入りする交通流動を把握する。	・路側OD調査 : 6箇所 (平日1日) ・24h断面交通量調査 : 1箇所 (平日1日、休日1日) ・16h断面交通量調査 : 5箇所 (平日1日、休日1日)
スクリーンライン調査	・対象地域内における河川や幹線道路などの主要断面にスクリーンラインを設定し、通過交通量を観測する。主要断面の交通需給バランスの分析やサンプル調査の拡大補正を行う。	・24h断面交通量調査 : 3箇所 (平日1日、休日1日) ・16h断面交通量調査 : 13箇所 (平日1日、休日1日)
景観・歴史まちづくりインベントリ調査	・遺産地区内における主要幹線道路・細街路・小径におけるインベントリを作成する (パイロット調査の基礎資料として、沿道建物・街灯・歩道・空中ケーブル・植樹・ストリートファニチャー等について調査する。DPLなどが所有する既存資料も活用する)。	・主要幹線道路 : 4~5箇所 ・主要な細街路・小径 : 遺産地区の主にフランス開発庁 (AFD) 支援対象部分
戦略的環境アセスメント調査	・JICA環境社会配慮ガイドライン (2010、以降、JICAガイドライン) 及びラオス環境監理関連法をもとに、マスタープラン策定に伴うSEAを実施する。	・スクリーニング・スコーピング ・SEAのToR作成、天然資源環境省の承認 ・SEA関連情報収集 ・代替案比較分析 ・パブリックコンサルテーション ・SEAレポート作成、天然資源環境省の承認

2) 成果2 : パイロット事業の計画策定に必要な交通調査 (本見積りに計上すること)

調査名	調査の概要	備考
ミニパーソントリップ調査、アクティビティダイアリー調査 (ADS)、通勤・通学実態調査など	・事業内容に応じターゲットを絞ったうえで、日常の交通行動の詳細を把握するための補足調査を実施する。 ・これにより、サービスを提供する個所 (路線や区間)、時間帯、頻度などを把握する。	・調査内容や目的によるが、大量のデータを集計的に扱うよりも、少サンプルを丁寧に解析する。
駐車状況調査	・駐車マネジメント施策を実施する場合、	・駐車位置、駐車時間、運転

²⁴ 業務内容に照らし、より適切な現地再委託調査が考えられる場合はプロポーザルで提案してください。

調査名	調査の概要	備考
	路上駐車が多い路線や区間において、駐車実態を把握する。	者属性、駐車目的など
選好意識調査	・公共交通システムを導入した場合、バイクや自動車から公共交通にどの程度転換するかを把握する。	・ADSの調査対象者に対して同時に実施することで、より戦略的な計画立案を行う。
観光客行動調査	・観光客の行動パターンやモビリティに関するニーズや課題を把握するためのインタビュー調査を実施する。 ・旅行者の属性や旅行形態により異なるニーズを丁寧に把握する。	・再委託ではなく直営での実施あるいはカウンターパートと協働しての実施も検討する。

3) 広報資料の作成

パンフレットや動画などのビジュアル資料の制作。

(4) 配付資料／公開資料等

1) 配付資料

- ラオス国ルアンパバーンにおける持続可能な都市開発・交通管理プロジェクト署名済み Record of Discussions (R/D)
- ラオス国ルアンパバーンにおける持続可能な都市開発・交通管理プロジェクト詳細計画策定調査報告書
- ラオス政府からのプロジェクト要請書

2) 公開資料

- World Bank Lao PDR – Fostering Green Mobility in Luang Prabang Vision, Strategies, and Financing
<https://documents1.worldbank.org/curated/en/099450106272235599/pdf/P1725930c5e7920b30b6580508fd5fe4288.pdf>
- ルアンパバーン世界遺産の持続可能な管理保全能力向上プロジェクト業務完了報告書（2020年3月）
https://openjicareport.jica.go.jp/759/759/759_112_12340857.html
- ルアンパバーン地域開発 情報収集・確認調査最終報告書（2016年11月）
https://openjicareport.jica.go.jp/340/340/340_112_12268017.html
- ルアンプラバン観光開発情報収集・確認調査最終報告書（2016年3月）
<https://openjicareport.jica.go.jp/pdf/12254454.pdf>
- 日ASEAN相互協力によるスマートシティ支援策"Smart JAMP"の案件形成調査
https://www.mlit.go.jp/report/press/sogo07_hh_000580.html
- ルアンパバーン市上水道拡張計画準備調査報告書（先行公開版）（2019年1月）
https://openjicareport.jica.go.jp/618/618/618_112_12333746.html

(5) 対象国の便宜供与

概要は、以下のとおりです。なお、詳細については、R/Dを参照願います。

	便宜供与内容	
1	カウンターパートの配置	有
2	通訳の配置（英語語⇔ラオス語）	無
3	執務スペース	有
4	家具（机・椅子・棚等）	無
5	事務機器（コピー機等）	無
6	Wi-Fi	無

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) Microsoft-Teamsによる実施を基本とします。詳細につきましては、別添「プレゼンテーション実施要領」を参照してください。

4. 見積書作成にかかる留意事項

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、「コンサルタント等契約における経理処理ガイドライン」（2022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）契約期間の分割について

第1章「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）別見積もりについて

以下の費目については、見積書とは別に見積もり金額を提示してください。

- 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) **新型コロナウイルス感染対策に関連する経費**
- 5) 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
- 6) その他（以下に記載の経費）

本邦研修に係る経費（業務人月2.50人月分の報酬を含めてください）

現地国内研修（セミナー/ワークショップ）開催費（参加者の出張旅費（交通費、日当・宿泊費）、会場借上費）

広報資料の制作費（現地再委託経費）

（3）定額計上・定量計上について

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。

- 1) パイロット事業関連経費（調査及び実施経費）（成果2）： 15,000千円
- 2) パイロット事業関連経費（調査及び実施経費）（成果3）： 10,000千円

3) 本邦研修（または本邦招へい）に関する業務人月 2.50 人月

(4) 見積価格について、
各費目にて千円未満を切り捨てた合計額（税抜き）で計上してください。

(5) 旅費（航空賃）について

参考まで、JICAの標準渡航経路（キャリア）を以下のとおり提示します。なお、提示している経路（キャリア）以外を排除するものではありません。

東京⇒バンコク⇒ルアンパバーン（タイ国際航空）

東京⇒バンコク⇒ビエンチャン⇒ルアンパバーン（タイ国際航空、ラオス航空）

東京⇒ハノイ/ホーチミン⇒ビエンチャン⇒ルアンパバーン（ベトナム航空、ラオス航空）

(6) 業務実施上必要な機材がある場合、原則として、機材費に計上してください。競争参加者が所有する機材を使用する場合は、機材損料・借料に計上してください。

(7) 外貨交換レートについて

1) JICA ウェブサイトより公示月の各国レートを使用して見積もってください。

(URL:https://www.jica.go.jp/announce/manual/form/consul_g/rate.html)

別紙：プロポーザル評価表

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	16	
(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	6	
(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	(26)	
	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>業務主任者／都市交通計画</u>	(26)	(8)
ア) 類似業務の経験	8	3
イ) 対象国・地域での業務経験	3	1
ウ) 語学力	4	1
エ) 業務主任者等としての経験	4	2
オ) その他学位、資格等	2	1
② 副業務主任者の経験・能力： <u>副業務主任者／○○○○</u>	(—)	(8)
ア) 類似業務の経験	—	3
イ) 対象国・地域での業務経験	—	1
ウ) 語学力	—	1
エ) 業務主任者等としての経験	—	2
オ) その他学位、資格等	—	1
③ 業務管理体制、プレゼンテーション	(5)	(10)
ア) 業務主任者等によるプレゼンテーション	5	5
イ) 業務管理体制	—	5
(2) 業務従事者の経験・能力：<u>公共交通計画／交通管理計画</u>	(12)	
ア) 類似業務の経験	6	
イ) 対象国・地域での業務経験	1	
ウ) 語学力	2	
エ) その他学位、資格等	3	
(3) 業務従事者の経験・能力：<u>歴史・景観まちづくり</u>	(12)	
ア) 類似業務の経験	8	
イ) 対象国・地域での業務経験	0	
ウ) 語学力	0	
エ) その他学位、資格等	4	

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（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、もしくは両者が共同で）が行ってください。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。また、実施時の資料についてはプロポーザル提出時に併せてご提出ください。

1. 実施時期： 「第1章 企画競争の手続き」の「4.（3）日程」参照
（各社の時間は、プロポーザル提出後、別途指示します。）
 2. 実施方法： Microsoft-Teamsによる実施を基本とします。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いたします。その際に、接続に不具合が生じる可能性がある場合は、電話会議などに方法の調整をいたしますので申し出てください。
 - （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）使用言語は、プレゼンテーション、質疑応答とも日本語とします。
 - ① Microsoft-Teamsを使用する会議
競争参加者が、自らが用意するインターネット環境・端末を用いてのMicrosoft-Teamsの音声機能によるプレゼンテーションです。（Microsoft-Teamsによる一切の資料の共有・表示は、プロポーザル提出時に提出された資料を含めて、（システムが不安定になる可能性があることから）認めません。）指定した時間にTeamsの会議室へ接続いただきましたら、入室を承認します。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。
 - ② 電話会議
通常の電話のスピーカー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JICA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。
- 注）JICA 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