

企画競争説明書

業務名称：ネパール国カトマンズ盆地都市交通システムマスタープランプロジェクト

調達管理番号：23a00761

【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プロポーザルに基づき、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。

「第3章 4.（2）上限額」を超えた見積が本見積として提出された場合、当該プロポーザル・見積は企画競争説明書記載の条件を満たさないものとして選考対象外としますのでご注意ください。

調達・派遣改革の各種施策が導入された2023年10月版となりますので、変更点にご注意ください。

2023年12月6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 2023年12月6日

2. 契約担当役

理事 井倉 義伸

3. 競争に付する事項

- (1) 業務名称：ネパール国カトマンズ盆地都市交通システムマスタープランプロジェクト
- (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）：2024年3月 ～ 2027年4月

先方政府側の都合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. 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：Kawaguchi.Keiji@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 第一チーム

(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	2023年 12月 12日 12時
2	企画競争説明書に対する質問	2023年 12月 13日 12時
3	質問への回答	2023年 12月 18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	2024年 1月 9日 12時
6	プレゼンテーション	2024年 1月 11日 9時30分～12時30分
7	評価結果の通知日	2024年 1月 18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 (申込先：

		https://forms.office.com/r/bevwTqM7pE ※2023年7月公示から変更となりました。
--	--	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

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(2023年10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。

特定の排除者はありません。

(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 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（2023年3月24日版）」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://www2.jica.go.jp/ja/announce/index.php?contract=1>)

- ・ 第3章 技術提案書作成要領に記載の配付資料

- ・「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（2023

年3月24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（プレゼンテーションを実施する場合のみ）

- 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（プレゼンテーションを実施する場合のみ）

「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：20a00761_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：「20a00761_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。
- ⑦ 別見積については、「第3章4（3）別見積について」のうち、1）の経費と2）～3）の上限額や定額を超える別見積りが区別できるようにしてください（ファイルを分ける、もしくは、同じファイルでも区別がつくようにし

ていただくようお願いします)。

- 3) 別提案書(第3章4.(2)に示す上限額を超える提案)がある場合
GIGAPOD内のフォルダに格納せず、パスワードを設定したPDFファイルとし、
上記4.(3)の提出期限までに、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。

(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(プレゼンテーションを実施する場合
のみ)
- 3) 別提案書(第3章4.(2)に示す上限額を超える提案がある場合)

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(2023年10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>)

また、第3章4.(2)に示す上限額を超える提案については、プロポーザルには含めず(プロポーザルに記載されている提案は上限額内とみなします)、別提案・別見積としてプロポーザル提出日に併せて提出してください。この別提案・別見積は評価に含めません。契約交渉順位1位になった場合に、契約交渉時に別提案・別見積を開封し、契約交渉にて契約に含めるか否かを協議します。

(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

各プロポーザル提出者の評価点（若手育成加点有の場合は加点後の評価点）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。

11. フィードバックのお願いについて

JICAでは、公示内容の更なる質の向上を目的として、競争参加いただいたコンサルタントの皆様からフィードバックをいただきたいと考えています（現時点では、2023年11月から2024年1月に公示した案件を対象に、試行的な実施を想定）。つきましては、お手数ですが、ご意見、コメント等をいただけますと幸いです。具体的には、選定結果通知時に、入力用Formsをご連絡させていただきますので、そちらへの入力をお願いします。

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」及び本項の「【1】本業務に係るプロポーザル作成上の留意点」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。

【1】 本業務に係るプロポーザル作成上の留意点

不明・不明瞭な事項はプロポーザル提出期限日までの質問・回答にて明確にします。

プロポーザルに一般的に記載されるべき事項、実施上の条件は「第3章 プロポーザル作成に係る留意事項」を参照してください。

1. 企画・提案を求める水準

【JICAが主な活動レベルまでを提示する場合】

- 応募者は、本特記仕様書（案）に基づき、発注者が相手国実施機関と討議議事録（以下、「R/D」）で設定したプロジェクトの目標、成果、主な活動に対して、効果的かつ効率的な実施方法及び作業工程を考案し、プロポーザルにて提案してください。
- プロポーザル作成にあたっては、本特記仕様書（案）に加えて、詳細計画策定調査報告書等の関連資料を参照してください。

2. プロポーザルで特に具体的な提案を求める内容

- 本業務において、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、次のリストの項目について、具体的な提案を行ってください。詳細については本特記仕様書（案）を参照してください。

No.	提案を求める事項	特記仕様書（案）での該当条項	提案を求める背景
1	関係者間の調整メカニズムの持続性確保	第3条 実施方針及び留意事項 2. 本業務に係る実施方針及び留意事項（3）	過去に実施された都市交通分野の技術協力での教訓から、プロジェクトで構築した調整メカニズムのプロジ

			エクト終了後の持続性が課題と認識されている。
2	交通需要予測及び交通データ活用に関するDX活用手法	第3条 実施方針及び留意事項 2. 本業務に係る実施方針及び留意事項 (6)	DXを活用し、交通需要予測、交通調査の効率的かつ効果的に実施すること、収集したデータの共有や利活用を通じ将来的な都市交通改善に繋げることへの期待が、近年の都市交通分野の協力において高まっている。
3	マスタープランの承認支援、実施促進	第3条 実施方針及び留意事項 2. 本業務に係る実施方針及び留意事項 (8)	前回MP策定時の教訓から、本プロジェクトではマスタープランの省内及び将来的な閣議承認を目指すことを詳細計画策定調査で確認し、それに向けた現実的な支援を本プロジェクトで取り入れる必要がある。
4	本邦研修・第三国研修の計画案	第4条 業務の内容 2. 本業務にかかる事項 (2) (3)	本プロジェクトのインパクト、アウトプット達成といった研修目的に合致した、具体的な研修計画を定め、プロジェクト開始後すみやかにC/Pと研修プログラムや日程案の調整を開始できるようにする必要がある。研修の概要については、第4条 2. (2) (3)に記載のとおり。

- プロポーザルにおいては、本特記仕様書（案）の記載内容と異なる内容の提案も認めます。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／メリットについての説明を必ず記述してください。
- 現地リソースの活用が現地業務の効率的、合理的な実施に資すると判断される

場合には、業務従事者との役割分担を踏まえた必要性和配置計画を含む業務計画を、プロポーザルにて記載して下さい。現行のコンサルタント等契約制度において、現地リソースの活用としては以下の方法が採用可能です。

- ① 特殊傭人費（一般業務費）での傭上。
 - ② 直接人件費を用いた、業務従事者としての配置（個人。法人に所属する個人も含む）（第3章「2. 業務実施上の条件」参照）。
 - ③ 共同企業体構成員としての構成（法人）（第1章「5. 競争参加資格」参照）。
- 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に再委託して実施することを認める場合があります。本特記仕様書（案）記載の項目・規模を超えて現地再委託にて実施することが望ましいと考える業務がある場合、理由を付してプロポーザルにて提案してください。

【2】特記仕様書（案）

（契約交渉相手方のプロポーザル内容を踏まえて、契約交渉に基づき、最終的な「特記仕様書」を作成します。）

第1条 業務の目的

「第2条 業務の背景」に記載する技術協力事業について、「第3条 実施方針及び留意事項」を踏まえ、「第4条 業務の内容」に記載される活動の実施により、相手国政府関係機関等と協働して、期待される事業の成果（アウトプット）及びインパクトの発現に資することを目的とする。

第2条 業務の背景

別紙「案件概要表」のとおり。

第3条 実施方針及び留意事項

1. 共通留意事項

別紙「共通留意事項」のとおり。

2. 本業務に係る実施方針及び留意事項

（1）要請書内容、優先交通モード、都市交通マスタープランに係る認識

本プロジェクトに係る先方政府からの要請書では、「MRT（Mass Rapid Transport）」に関する詳細検討を期待した内容が記載されていた。詳細計画策定調査では、JICAから、対象地域の人口規模や現在交通量、盆地内の土地の広がり等の特性

を踏まえ、必ずしも現時点で優先交通モードをMRTのみに限定することなく、対象地域内の交通現況分析及び需要予測を踏まえ、適切な都市公共交通ネットワーク整備や改善に向けた提案を行っていく必要があるとの考えを説明し、ネパール側の考えを改めて確認したところ、当初要請書に記載されていた「MRT」の意としては、AGTやBRTと同列の特定のモードを指すものではなく、「マストランジット（大量輸送機関。以下、マストラ）¹」という趣旨であることが確認でき、左記のJICAの方針に異論なしとの返答を得ている。マスタープランのスコープに関しては、これまでの調査やプロジェクトの内容のレビューを含む形で道路や交差点改良等も含む包括的なものとする一方、マストラの導入にフォーカスをあてるものとするについて合意した。優先交通モードの検討にあたっては、先述のとおり、改めて本プロジェクトの需要予測の結果に基づき、適切なものをネパール側とも協議の上、提案していく必要がある。

（２）各セクター、中央政府、自治体の動き

本プロジェクトは、インフラ交通省（Ministry of Physical Infrastructure and Transport。以下、MOPIT）から要請され、主たるカウンターパートも同機関となるが、都市交通セクターの事業はこれに加え、都市開発省（Ministry of Urban Development。以下、MOUD）、カトマンズ盆地都市開発公社（Kathmandu Valley Development Agency。以下、KVDA）、首相府（Office of Prime Minister。以下、OPM）、財務省（Ministry of Finance。以下、MOF）、カトマンズ盆地交通警察（Kathmandu Valley Traffic Police Office。以下、KVTP0）など多数の機関が関係している。また、2015年の新憲法施行によって導入された連邦制により地方自治体にも各機関の機能が分散されており、中央政府の都市計画との十分な整合性が図られないまま各自治体（州、市）で都市開発及び都市交通に係る事業が行われていることも課題となっている。加えて、都市交通に関しては、カトマンズ盆地において都市公共交通政策の策定や効率的な公共交通ネットワークの運営管理体制の構築を目的として設立された委員会（Urban Area Public Transport Authority。以下、UPTA）の設立がなされた直後であり、現状は、CEOの1名がアサインされたところである。UPTAの業務所掌は、本プロジェクト期間中にさらに明らかになっていくものと思われるが、プロジェクトの合同調整委員会（Joint Coordination Committee。以下、JCC）及びプロジェクトにおけるUPTAの関与の在り方や役割については、今後柔軟に検討していく必要がある。

（３）実施体制及び協議体

合意された実施体制図はR/Dに記載のとおり。本プロジェクトでは、同実施体制図に

¹ 大量輸送機関。一度に多くの旅客を運べる輸送機関として、本プロジェクトにおいてはBRT、MRT、AGT、LRT等を包含し、既存のバスは含まない。

記載される主要実施機関と関係機関をまとめてカウンターパート（以下、「C/P」という）と呼称する。詳細計画策定調査では、都市交通に関連する複数関係機関の調整メカニズム構築の足掛かりとして、プロジェクト期間中にはJCCがその機能を担うものとして提案された。まずはJCCを通じて各機関を横断する議論と合意形成を図る場を整え、JCCに代わる協議体がプロジェクト終了後も継続する方法をプロジェクトの中で議論し提案していくこととする。²

詳細計画策定調査開始時は、都市交通と都市計画が一体となったマスタープラン策定を目指すべく、MOPITとMOUDの共催でJCCを開催することもJICA側から提案したが、最終的には主たるカウンターパートであるMOPITのSecretaryが関係機関の参加を責任もってアレンジするとの条件で、単独でJCC Chairを担うこととなった。JCCにおいて、全ての関係機関が確実に参加し議論を進められるような働きかけを本プロジェクトでも行っていく必要があり、これを支援する役割を担う専門家の配置も検討する。

その他、MOPITのJoint Secretaryが担うProject Directorと、MOPITのSenior Divisional Engineerが担うProject Managerのもと、Experts Committee (EC) と呼ばれるいわゆるTechnical Working Groupを設けることが想定されており、主に都市計画分野及び交通計画分野における実務的なレベルで、プロジェクトの各活動を推進していく。前者においては、現在策定されている都市マスタープランの内容レビューや開発制度・制約、ゾーニングなどについての議論・分析・検証を行い、後者においては、本プロジェクトで実施する交通調査及び交通需要予測にかかる議論・分析・検証を行うことを想定する。また交通マスタープランの計画策定や優先プロジェクトのリストアップ等にあたって必要となる議論は2つのECの共同開催などにより議論を進め、JCCにて内容説明や承認を諮ることを想定する。ただし、具体的な議論項目や内容はC/P側と協議して合意・決定する。

（４）日本・JICA の関連プロジェクトとの相乗効果発現への期待

これまでもJICAではカトマンズ盆地の都市交通セクターにおいて様々な協力及び調査を実施してきており、そのシナジーが最大限発揮されるようマスタープランの策定を進める必要がある。2024年9月まで派遣される予定である「交通計画アドバイザー」（個別専門家）の活動に加え、マスタープランの中でマストラの導入を優先課題として検討していくとしても、交差点や信号機運用の改善など交通マネジメントの改善も引き続き必要であることから、2025年まで実施予定の「都市交通マネジメントプロジェクト」（技術協力プロジェクト）とは特に進捗をともに共有し連携を強化する。

² ネパール側C/Pが自発的・自律的またプロジェクト終了後も持続的に各機関内の都市交通に関する政策、取組の情報共有と議論を行う体制を構築するため、プロジェクト期間中に実施可能な働きかけや仕組みづくりに関する具体的な提案を評価する。

(5) 他ドナーとの協力の調整、連携可能性の検討

アジア開発銀行及び世界銀行は、現時点ではカトマンズ盆地内の都市交通セクターにおける協力は実施していないことを確認した。一方で、今後の本プロジェクトによる都市交通マスタープランの改訂の動きには十分に注目・期待するとの声も聞かれている。JICA以外のドナーに対してもマスタープランの改訂前の段階から情報共有を行い、同マスタープランにおける提案を周知することが、提案されるプロジェクトの実施促進への一助となると考えられる。受注者は、カウンターパートがドナーとの適切な調整を行うよう側面支援を行う。

(6) DX 活用可能性の検討

今後の都市交通計画に関する協力においては、デジタル技術を通じて、交通調査や需要予測モデル構築を効率的かつ効果的に進めることや、入手したデータを活用・分析することで課題解決や改善に繋げることへの期待が高まっている。

詳細計画策定調査では、交通調査の手法に関し、デジタル技術の一例としてモバイルデータの活用可能性についてもヒアリングを行ったが、同データの入手可能性については、保有するネパールテレコムからも確実な情報は得られていない。一方、入手したデータの活用の観点では、中央政府、自治体、都市交通、都市計画セクターと、本プロジェクトにおいては様々な関係機関が存在することから、これらが同じ情報にアクセスできるプラットフォームへのニーズがあることを確認した。収集したデータをダッシュボードのような形で分かり易く可視化し、必要な機関が利用できる形で整備する必要がある。³

(7) ジェンダーへの配慮、インクルーシブな開発にかかる検討

都市交通に関する計画や事業における脆弱層（女性、貧困層、子供、高齢者、障がい者等）への配慮に関して、以下のニーズを確認している。これらを踏まえた、各活動を展開することが求められる。

- プロジェクトの意思決定の初期段階における会議等のニーズ確認の場において女性や交通弱者と呼ばれる層の積極的な参加を促進することにより、プロジェクトへの関与と社会的包摂性を奨励する。
- プロジェクトで提案されるマストラの潜在的なサービスプロバイダーに対して男女共同参画とエンパワメント等の条件を示すことにより、本分野における女性や障がい者の雇用と職業訓練の機会の参加を奨励する。
- 需要予測の際に、男性、女性のサンプル数に留意するとともに男女別の分析を行い、男女の交通行動・利用パターンの違い、交通利用におけるハラスメントの実

³ これらのニーズを踏まえた本プロジェクトにおけるDX活用のアプローチ、手法、方策について、本プロジェクトにおける実現可能性や詳細計画策定調査での確認結果を考慮した提案を評価する。

態等の女性のニーズや課題を可能な限り把握し、ジェンダーや社会的包摂性に配慮した都市交通の導入・整備の検討を行う。

(8) マスタープランの承認プロセスと対外広報

詳細計画策定調査では、2017年に策定されたマスタープラン（以下、JICA MP）の認知度は高い一方、実施に結び付いていないという認識を持つ人の声も多く聞かれた。事後評価でも、JICA MPはMOPITの大臣に提出された後、省内及び閣議承認に進められなかったことは教訓の一つと記載されており、今回のマスタープランに関しては、将来的にMOPIT大臣及び閣議承認を目指していくことについてMOPIT側の合意を得た。プロジェクト期間中に承認プロセスに着手できるよう、可能な限り支援を行う必要がある。また、マスタープランの実効性の担保と特にマストラの導入の実現に向けては、市民を含む幅広いステークホルダーからの認知や支持が必要であることから、プロジェクト期間中に実施するセミナー、パンフレットの配布、メディアの活用を通じた対外広報も積極的に行う必要がある⁴。

(9) 有識者の関与

交通調査の結果や需要予測モデルの評価やレビュー、マスタープランの策定プロセスにおける助言を取り入れるべく、JCCやECの一環として、日本及びネパールから学識経験者・有識者の諮問を受ける場を設ける必要がある。JCCやEC、またそれ以外の協議体への参加を依頼し、助言を受けながら活動を進めること⁵。ネパール側はDr. Surya Raj Acharya (Visiting professor at Institute of Engineering, Tribhuvan University) の関与を想定する。日本側の有識者は、JICAと相談し決定する。

(10) マスタープランの目標年次

マスタープランの目標年次についてMOPITと確認を行った結果、短期は5年、中期は10年、長期は20年にすべきとのことであった。本プロジェクトにおいて2025年にマスタープランを策定すると、短期：2030年、中期：2035年、長期：2045年となる。ただし、最終的な目標年次の設定については、本プロジェクトの中で引き続き議論が必要である。

(11) マスタープランの優先プロジェクト及びマストラにかかる提案の考え方

本プロジェクトで検討するマストラの優先モード及び区間の検討に関しては、需要予測を確実にを行った上で、ネパールにおける財務面、行政能力面、市場アクセス面等

⁴ マスタープランの承認に向けて本プロジェクトで実施可能な具体的な支援の提案を求める。

⁵ これにかかる謝金はネパール側・日本側ともに見積りに定額計上する。日本側有識者のネパール渡航費用は含めない。

における課題を十分に認識した上で、いくつかの選択肢を用意し、発注者及びC/Pとも議論を繰り返したうえで方針を決めることとする。財務面に関してはネパールの財務持続性、行政能力面に関しては大規模な住民移転や用地取得を伴う事業のネパールにおける実現可能性を確認した上での提案が必須となるほか、市場のアクセス面に関しては将来的な資金協力を見据えた場合の本邦企業の参入意欲もあわせて確認を行う必要がある。これらを踏まえた、現地ニーズと実現可能性のバランスを考慮した提案を行うこと。

(12) 環境社会配慮

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」（2022年1月公布）（以下、「JICA環境社会配慮ガイドライン」という）上、セクター特性、事業特性および地域特性に鑑みて、環境への望ましくない影響が重大でないと判断されるため、環境社会配慮カテゴリBに分類されている。JICA環境社会配慮ガイドラインに基づき、実施機関等による適切な環境社会配慮の確保の支援を行う。具体的には、環境・社会影響も考慮に入れた計画策定を行い、十分なステークホルダー協議を経て事業を実施すること。

詳細計画策定調査においては、JICA環境社会配慮ガイドライン及びネパールの環境社会配慮に係る制度に基づき、計画段階における環境社会配慮として戦略的環境影響アセスメント（Strategic Environmental Assessment、以下、「SEA」という）の実施が必要となることを相互に確認した。ネパールでのSEA手続きは、Environmental Protection Act（2019）で枠組みが、Environmental Protection Regulations（2020）で手続きの内容や基本方針が規定されている。しかし、この手続きを経て首相府に承認されたプロジェクトの実績はこれまで1件のみとなっており、本プロジェクトに関連した都市交通や都市計画に関連した政策、計画、プログラムを対象としたSEAは策定されていない或いは承認されていない状況にある。

また、本プロジェクトでは優先交通モードのプレフィージビリティスタディ（以下、プレF/S）が構成されており、これに応じた環境社会配慮として、マスタープランで選定される優先度の高いプロジェクトを対象として初期環境調査（Initial Environmental Examination、以下「IEE」という）レベルでの環境社会配慮調査が必要となる。調査においては、対象となるプロジェクトを実施しない案を含む代替案の検討を含め、その結果を実施機関であるMOPITと共同で調査レポートに反映させることが求められる。

(13) Web 等のリモート技術の活用

JCCやEC、セミナー等の各種会議においては、対面及びオンライン接続も可能とするハイブリッド方式での実施を基本とすること。

(14) 要員計画

R/Dで定められた専門分野を網羅することを基本とするが⁶、それに寄らない新たな分野の専門家の派遣を行う場合には、派遣前にMOPIT及びJICAネパール事務所へ説明・相談を行う。

第4条 業務の内容

1. 共通業務

別紙「共通業務内容」のとおり。

2. 本業務にかかる事項

(1) プロジェクトの活動に関する業務

- ① 成果 1 (カトマンズ盆地における新たな包括的かつ持続可能な都市交通マスタープランがネパール側で承認されることを前提に策定される。) にかかる活動

活動1-1：都市交通と公共交通に関する交通データ、現在の計画、および政策を分析する。

活動1-2：交通需要予測モデルを構築するとともに、交通調査と交通データ分析に関する実践演習を行う。

活動1-3：将来の公共交通ネットワークや優先プロジェクトリストなど、適切なビジョンと戦略を備えた都市交通マスタープランを策定する。

活動1-4：MPを実施促進するための組織体制を含めた制度的枠組みを設計する。

- 上記活動を通じて対象地域における交通特性の把握を行うとともに、課題を分析・特定する。特に、2017年の都市交通マスタープラン策定時から変化している状況を捉えることに留意する。
- 交通調査の実施内容(案)は別紙「交通調査実施項目・内容(案)」のとおり。同調査に基づき、現状の交通状況を踏まえた交通需要予測モデルを構築し将来交通需要を把握するとともに、マスタープランにて提案する優先プロジェクト検討に反映する。交通需要予測の実施においては、将来的にネパール側自らが実施できるようにするための技術移転を図る。これには現地の大学との連携を取りつつ実施する。
- 交通需要予測及びモデルの構築にかかるプロセスは、実施前に可視化してJICAに示し方針を説明の上で進める。また、有識者の諮問を受けながら上記に記載のそれぞれの活動を進め、交通現況調査の結果整理、需要予測モデル構築、将

⁶ R/Dでの合意事項よりも望ましい団員構成がある場合にはプロポーザルにて提案を行うこと。

来社会経済フレームの設定、do nothing の将来需要予測と課題抽出、政策・事業を踏まえた将来需要予測と続く工程毎に JICA へ進捗と結果の報告を行うこと。

- 需要予測やマスタープランの策定においては、都市計画との整合性に特に留意し、対象地域における各種関連計画をレビューする。指向されている都市開発ビジョン、都市構造などの重要事項を整理し、関係機関に確認するとともに、C/P と共同で現地確認を行うほか、人口推計に関しても 2017 年の JICA MP に使われた 2011 年センサスおよび最新の 2021 年センサスを比較し、ネパール地震および COVID-19 の影響を勘案しつつ、現実的かつ合理的な人口推計を行う。
- 土地利用に関しては、現状における都市化の状況を把握するために、衛星写真の判読により 2021 年時点の現況土地利用図（市街化状況図）を作成し、これを将来予測のベースとする。将来人口予測および進行中・計画中の都市開発プロジェクトを参照しつつ、市街化予測図を作成する。
- マスタープランの策定においては、開発の方向性や実施計画等において関係機関との合意を随時図りながら進めていく。将来ビジョンや戦略、開発シナリオ、マスタープラン骨子を作成する段階から JICA 及び関係機関と前広に議論を行う。
- マスタープラン策定後の普及及び周知にあたって、市民への周知を目的としたもの、都市交通関係者（ドナー含む）の理解と優先プロジェクト実施促進を目的としたものの 2 種類のパンフレットを作成する。

② 成果 2（優先度の高い大量輸送機関のモード及び路線がプレフィージビリティスタディを通じて特定される。）にかかると活動

活動2-1：カトマンズ盆地のマストラジットのルートについて、MPの優先プロジェクトリストに基づいて優先順位付けを行う。
活動2-2：プレF/Sのための優先度の高いルートと大量輸送手段を選択する。
活動2-3：プレF/Sを行いし、レポートを作成する。

- 上記活動においては、マスタープランにおいて策定された優先プロジェクトリストを踏まえ、また事業の実施可能性を考慮しつつ、優先度の高いマストラの事業実現性についてプレFS レベルでの検討を行う。
- 検討内容は主に以下を想定する。

プレFSの検討項目・内容（案）

No.	検討項目	検討内容
1	ルート・駅箇所選定	現況調査を踏まえた候補路線・駅箇所の検討・選定
2	交通モード・システム選定	需要予測及び地形制約等を踏まえたモードの選定及び選定されたモ

		ードに必要な運行システム検討
3	技術的要求事項検討	設計基準、駅舎、チケットシステム等検討
4	構造選定	標準断面の検討
5	事業計画・線形計画	運行計画、線形（代替案検討含む）の選定
6	初期的コスト積算	上記を踏まえたコストの積算
7	初期的環境社会配慮検討	上記計画を踏まえた環境社会配慮の実施
8	経済・財務分析	上記計画及び将来需要予測に基づいたフィージビリティの算出、財務計画の検討

出典：JICA「カトマンズ盆地都市交通システムマスタープランプロジェクト」
詳細計画策定調査報告書

- 選定されたマストラの沿線、駅周辺における TOD（公共交通指向型開発）についても C/P と共同で検討し、必要であれば活動 1 で実施した人口推計・土地利用の想定も修正する。

③ 成果 3（包括的な都市交通の計画・運営・管理およびマスタープランの実現に向けた関係者間の適切な調整メカニズムが構築される。）にかかる活動

<p>活動3-1：カトマンズ盆地の都市交通や都市計画に関する既存の委員会や協議会を含む調整メカニズムの現状を見直し、課題や課題を洗い出す。</p> <p>活動3-2：関係者間の調整メカニズムとして暫定的な委員会を提案する。</p> <p>活動3-3：定期的に会議を開催し、提案されたプロジェクトの実現に向けた都市交通政策や施策を検討・議論する。</p> <p>活動3-4：この調整メカニズムが、プロジェクトの終了後もどのように継続的に効果を発揮するかについて議論する。</p>

- プロジェクト期間中は、都市交通計画マスタープラン全体の調整メカニズムとして JCC が主軸となることを想定した活動を展開する。また Experts Committee（EC）により関係機関の技術レベルでの協議・合意形成を図り、関係者間の調整を図る。プロジェクトを通じて調整メカニズムを確立していき、プロジェクト終了時には本 JCC の機能が自主的に引き継がれ実施されるよう働きかける。
- 最終 JCC までに、プロジェクト終了後の委員会・協議会の実施主体や構成メンバー、開催頻度、設立目的等について合意を図る。

（2）本邦研修・招へい

- 本プロジェクトでは、本邦研修・招へいを実施する。

本邦研修・招へい実施業務は、本契約の業務には含めず、研修・招へい日程を確

定した後、発注者・受注者協議の上で、別途契約書を締結して実施する（発注者が公開している最新版の「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」に準拠）

想定規模は以下のとおり。

目的・研修内容	プロジェクトの目的・成果達成に資する、都市交通計画の策定手法や実施促進、マストラの導入・運営維持管理手法や検討課題を学ぶもの。
実施回数	1回
対象者	プロジェクト関係機関の職員（特に、ECメンバー、実務・技術者レベルを想定）
参加者数	最大12名
研修日数	最大12日（移動日を含む）

受注者は発注者と協議の上、本邦での研修計画（案）を提案し、発注者の承認を得て研修を実施する。研修員の人選に関しても、事務所及びC/Pと協議し、事務所による研修員の受入に係るアプリケーションフォームの取り付けを支援する。本邦研修の実施に際しては、来日前に、研修計画と目的の説明を行い、来日期間中に視察・意見交換の時間を十分に取れるよう配慮するとともに、研修最終日に研修員による学びの纏めやアクションプランが作成されるよう、検討・協議・作成に必要な時間も確保する。また、本プロジェクトを通じて提案される各種計画に、研修を通じて得られた知見や経験が盛り込まれるようにする。⁷

（3）第三国研修

第三国研修は、日本の中核都市とカトマンズ盆地の状況は大きく異なることから、本邦研修を補完するものとして、JICAがこれまで支援しマストラを導入した近隣国・近隣都市のより身近な実例を学ぶことを目的に実施するものである。詳細計画策定調査では、インド国内のカトマンズと人口規模等の近い都市や、近年MRT6号線が開業したバングラデシュのダッカ等が一例として挙げられた。第三国研修も、本邦研修と同様に、受注者は発注者と協議の上、研修計画（案）を提案し、発注者の承認を得て実施するとともに、人選においても事務所及びC/Pと協議したうえで決定する。⁸

目的・研修内容	プロジェクトの目的・成果達成に資する、都市交通計画の
---------	----------------------------

⁷ 本邦研修の実施に係る経費は、定額計上として別契約とする。また具体的な研修計画についてプロポーザルで提案すること。

⁸ 第三国研修の実施に係る経費は、本契約の業務に定額計上として含める。また具体的な研修計画についてプロポーザルで提案すること。

	策定手法や実施促進、マストラの導入・運営維持管理手法や検討課題を学ぶもの。
実施回数	1回
対象者	プロジェクト関係機関の職員（特に、ECメンバー、実務・技術者レベルを想定）
参加者数	最大12名
研修日数	最大12日（移動日を含む）
訪問都市	最大2都市（南アジア、東南アジア）

（４）セミナーの開催

本プロジェクトで策定されるマスタープランへの認知を高め、実施促進に繋げるため、ネパールにおける都市交通及び都市計画関連機関（中央政府、自治体、民間、大学等）及びドナーに向けた成果発信セミナーをプロジェクト期間中計2回実施する。第1回はマスタープラン策定のタイミング、第2回はプレF/Sの結果も踏まえたプロジェクト全体の成果報告を行うものとする。

（５）その他

① 収集情報・データの提供

- 業務のなかで収集・作成された調査データ（一次データ）、数値データ等について、発注者の要望に応じて、発注者が指定する方法（Web へのデータアップロード・直接入力・編集可能なファイル形式での提出等）で、適時提出する。
- 調査データの取得に当たっては、対象国の法令におけるデータの所有権及び利用権を確認する。関連する法令が存在しない場合あるいは法令の適用有無が判断できない場合、調査実施地域の管轄機関に当該調査で取得したデータの所有権及び利用権について確認する。確認の結果、発注者が当該データを所有あるいは利用することができるものについてのみ提出する。
- 位置情報の取得は、可能な限り行うが、本業務においては、追加的に位置情報を取得する必要はなく、必然的に位置情報が付されるデータを対象とする。位置情報が含まれるデータについては次の様式に従い発注者に提出する。
 - データ格納媒体：CD-R（CD-R に格納できないデータについては提出方法を発注者と協議）
 - 位置情報の含まれるデータ形式：KML もしくは GeoJSON 形式。ラスターデータに関しては GeoTIFF 形式。（Google Earth Engine を用いて解析を行った場合は、そのコードを事業完了報告書に合わせ提出）

② ベースライン調査

- 受注者は、調査の枠組みや調査項目について、調査開始前に発注者と協議の上、C/P の合意を得る。ベースライン調査を経て指標の目標値の設定を行う際にも、同様に発注者及びC/P の合意を得ることとする。

③ 環境社会配慮に係る調査

➤ 戦略的環境アセスメント

- JICA 環境社会配慮ガイドラインに基づき、以下の環境社会配慮調査を行う。戦略的環境アセスメント（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）レベルの環境アセスメント）に基づいた代替案の比較検討を行う。具体的には、スコーピング（政策、計画、プログラム等の意思決定にあたり極めて重要な環境社会影響項目とその評価方法を明らかにすること）を実施した上で、複数ある代替案の環境社会的側面の影響を含む比較検討を行う。
- マスタープラン策定後に、複数のプロジェクトの代替案の比較検討を通じて選定された優先プロジェクトに対しスコーピング（環境社会影響項目の絞り込み）を行う。具体的には、優先プロジェクトの環境アセスメントに必要な環境社会影響項目を選定し、調査・予測方法を決定する。
- 主な調査項目は、以下のとおり。具体的には、R/D で合意された TOR 及び詳細計画策定調査結果に基づき調査を行う。
 - 政策、計画等の目的・目標の検討
 - 相手国側の環境社会配慮制度・組織の確認
 - (ア) 環境社会配慮（環境アセスメント、住民移転、住民参加、情報公開等）に関連する法令や基準等
 - (イ) 「JICA 環境社会配慮ガイドライン」との乖離
 - (ウ) 関係機関の概要
 - 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）
 - 合理的な範囲で目的を達成するための代替案の検討
 - スコーピング（政策、計画、プログラム等の意思決定にあたり極めて重要な環境社会項目とその評価方法を明らかにすること）の実施
 - ベースラインとなる環境社会の状況（土地利用、自然環境、先住民族の生活区域及び経済社会状況等）の確認
 - 影響の予測
 - 影響の評価及び代替案の比較検討（PPP レベル）
 - 緩和策（回避・最小化・代償）の検討
 - モニタリング方法の検討
 - 優先プロジェクトの環境社会配慮項目のスコーピング結果（検討すべき代

替案及び重要と思われる環境社会影響項目の範囲並びに予測・評価方法案)の作成

- 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 環境社会配慮ガイドライン」別紙5を参照のこと。）

➤ SEA 調査

- JICA 環境社会配慮ガイドラインに基づく SEA プロセスを念頭にした情報収集・整理及び分析・検討とする。情報収集・整理では、ネパールにおける環境・社会面の法制度や関係機関の役割、責任分担、実行能力、及び気候変動対策に関連する情報に焦点を合わせる。分析・検討では、マスタープランにおいて検討される都市交通システムを対象とした、直接的、即時的な影響のみならず、派生的・二次的な影響、累積的影響、不可分一体となる事業の影響を考慮した上で、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 SEA で実施する。また、ベースラインとなる環境社会状況の確認では、特にカトマンズ盆地内の大きな環境課題の一つに大気汚染問題への対策があり、このことは都市交通システム導入に深く関連することから、道路沿いにおける現況の大気状況を把握し、将来的な温室効果ガス（GHG）削減効果を推計する。その他、SEA 調査には、MOPIT に対するステークホルダー会議の開催支援を含める。

➤ IEE レベルでの環境社会配慮調査

- 都市交通マスタープランで特定された優先度の高いマストラのモード及び路線を対象とした IEE レベルの環境社会配慮調査を行う。調査には、①環境影響評価及び緩和策の検討、②環境管理計画（環境モニタリング計画含む）の検討、③環境チェックリストの作成、を含む。簡易住民移転計画（ARAP）（案）の概略検討をプレF/Sに係る追加業務とする可能性はあるが、実施の要否はプレF/Sの内容を踏まえ、受注者と協議し決定する。ARAP（案）の概略検討を行う場合は、環境社会配慮カテゴリ B 報告書執筆要領（2023年5月）を参考に進める。
- 実施体制のうち、特に関係機関の実務レベルにより構成される EC において、環境社会配慮に関連する機関を集めたグループ協議の場を設けて SEA 調査の内容について議論し、その方向性についての認識を共有する。グループ協議は SEA 調査の要所で設定することとし、MOPIT 内の Environment and Social Sector 担当者に調整作業を依頼する。

➤ MOPIT の支援

- ネパールにおける環境社会配慮に関連する法制度の主軸となる、Environmental Protection Act 2076(2019)及びEnvironmental Protection Regulations 2077 (2020)に基づく SEA の承認プロセスに対する MOPIT の支援を行う。支援作業には、承認プロセスの主幹機関となる環境森林省（MOFE）や首相府への関連資料の説明、説明資料の作成などを含む

む。

④ ジェンダー主流化に資する活動

- 合意文書及び事前評価表に記載されたジェンダー主流化の取組及び指標の達成のための活動を実施する。
- ジェンダーバランスなど多様性の視点に立った実施体制を採る。また、事業対象者が各自のジェンダーによって参加が困難とならないよう、包摂のための工夫をする。
- さらに、データ収集の際は、ジェンダー別に収集・分析を行い、定量/定性的効果を可能な限りジェンダー別で把握する。成果やインパクトの発現状況をモニタリングし、問題が発生した場合は適宜対応する。

第5条 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。提出の際は、Word 又は PDF データも併せて提出する。
- 想定する数量は以下のとおり。なお、以下の数量（部数）は、発注者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。

報告書名	提出時期	言語	形態	部数
業務計画書	記載事項：業務実施に関する基本方針、方法、内容、実施体制、作業工程、等			
	提出時期：契約締結後10営業日以内			
	言語、部数：日本語、電子データ			
インセプションレポート（ICR）	記載事項：業務実施に関する基本方針、方法、内容、実施体制、作業工程、等			
	提出時期：業務開始から1か月以内			
	言語、部数：英語10部（うち先方5部）及び電子データ			
事業進捗報告書（プログレスレポート）	記載事項：調査進捗、都市開発の現状・課題、関連法・計画の調査結果、等			
	提出時期：業務開始から12か月			
	言語、部数：英語10部（うち先方5部）及び電子データ			
ドラフトインテリムレポート（ドラフト	記載事項：マスタープラン			
	提出時期：業務開始から18か月			

マスタープラン)	言語、部数：英語（冒頭に英文要約を含む）、和文要約、電子データのみ
インテリムレポート (マスタープラン)	記載事項：マスタープラン
	提出時期：業務開始から24か月
	言語、部数：英文25部（うち先方20部。冒頭に英文要約を含む）、和文要約5部及び電子データ（CD-R）
マスタープラン広報 パンフレット	記載事項：①市民向け、②関係者向けの2種類
	提出時期：業務開始から24か月
	言語、部数：①英語50部、ネパール語50部、日本語（電子のみ） ②英語50部、ネパール語50部、日本語（電子のみ）及び電子データ
ドラフトファイナル レポート（ドラフト プレF/S報告書含む）	記載事項：プレF/Sの結果を含む全体成果
	提出時期：業務開始から32か月
	言語、部数：英語（冒頭に英文要約を含む）、和文（冒頭に和文要約を含む）、電子データのみ
ファイナルレポート (プレF/S報告書含 む) 各技術成果品一式	記載事項：プレF/Sの結果を含む全体成果
	提出時期：業務開始から36か月
	言語、部数：英文25部（うち先方20部。冒頭に英文要約を含む）、和文5部（冒頭に和文要約を含む）及び電子データ（CD-R）
事業完了報告書	記載事項：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、調査の過程で実施した技術移転の内容、提案された計画の具体化の見込み等を含む 【例】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） ・ 現地セミナー・研修等、業務実施中に実施した技術移転の活動 ④業務実施運営上の課題・工夫・教訓 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言 ⑦添付資料
	提出時期：履行期限まで
	言語、部数：和文5部及び電子データ
	※電子データは、インテリムレポート及びファイナルレポート提出時のみCD-R 5部を提出する（うち先方2部）。 ※ファイナルレポートは公開資料となる。

- 本業務を通じて収集した資料およびデータは項目毎に整理し、収集資料リストを添付して、発注者に提出する。
- 受注者もしくはC/P等第三者が従来から著作権を有する等、著作権が発注者に譲渡されない著作物は、利用許諾の範囲を明確にする。

2. 技術協力作成資料

本業務を通じて作成する以下の資料については、事前に相手国実施機関及び発注者に確認し、そのコメントを踏まえたうえで最終化し、当該資料完成時期に発注者に共有する。また、これら資料は、事業完了報告書にも添付する。

- (1) 交通調査報告書（記載事項案は別紙「交通需要予測にかかる報告書記載事項（案）」のとおり）
- (2) 交通調査及び交通需要予測関連データ（別紙「交通需要予測にかかる提出データ（案）」のとおり）
- (3) GIS データー式
- (4) 交通データ管理手法にかかる説明書・マニュアル
- (5) 各種活動や調査にかかる写真集
- (6) 研修講師用教材、マニュアル類（主なものに限る）

3. コンサルタント業務従事月報

業務従事期間中の業務に関し、以下の内容を含む月次の報告を作成し、翌月10日までに発注者に提出する。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、発注者に報告するほか、月報には、打合せ簿リスト、支払い計画を記載する。

- (1) 今月の進捗、来月の計画、当面の課題
- (2) 今月の業務内容の合意事項、継続検討事項
- (3) 詳細活動計画（WBS等の活用）
- (4) 活動に関する写真

4. その他の提出物

- (1) 議事録等

カウンターパート機関との調整会議、各報告書説明・協議に係る議事録（M/M）を策定し、発注者に速やかに提出する。また、発注者及び受注者が主催する関連会議・検討会における議題、出席者、質疑内容等を取りまとめ、10日程度のうちに発注者に提出すること。JICAネパール事務所における打合せについても、同様とする。

第6条 再委託

- 本業務では、以下の項目については、業務対象国・地域の現地法人（ローカルコンサルタント等）への再委託を認める。

再委託契約の仕様・想定規模は以下のとおり。

	項目	仕様	数量	見積の取扱
1	交通調査	別紙「交通調査実施項目・内容（案）」参照	1	定額計上
2	戦略的環境アセスメント（環境社会配慮）調査	詳細計画策定調査報告書（8.2.5 環境社会配慮のTOR）のとおりに	1	定額計上
3	マスタープラン広報パンフレット作成支援業務	①市民向け、②関係者向けの2種類。（それぞれ英語、ネパール語、日本語の3言語）のデザイン・校正費用のみ（印刷代は別）	1	定額計上
4	交通ダッシュボードの開発	過去実施した及び本プロジェクトで実施する交通調査データ、OD表、JICA MPにおける提案プロジェクトの進捗等をクラウド上で可視化し、集計や比較等を行うことのできるダッシュボードとする（現地再委託が困難な場合、国内再委託も可能とする。）	1	定額計上

第7条 機材調達

【機材調達業務を含める場合】

- 受注者は、業務の実施に必要と判断される以下の機材を「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」に沿って調達する。受注者は、C/Pと確認し、発注者・受注者協議の上で機材名/数量/仕様を最終的に確定する。

	項目	数量
1	JICA STRADA	2
2	複合機	1
3	ラップトップPC	2

第8条 「相談窓口」の設置

発注者、受注者との間で本特記仕様書に記載された業務内容や経費負担の範囲等について理解の相違があり発注者と受注者との協議では結論を得ることができない場合、発

注者か受注者のいずれか一方、もしくは両者から、定められた方法により「相談窓口」に事態を通知し、助言を求めることができる。

案件概要表

1. 案件名

国名：ネパール国

案件名：（和）カトマンズ盆地都市交通システムマスタープランプロジェクト

（英）Project on Kathmandu Valley Urban Transport System Master Plan

2. 事業の背景と必要性

（1）当該国における当該セクターの開発の現状・課題及び本プロジェクトの位置付け
カトマンズ郡、ラリトプール郡及びバクタプール郡の3郡から構成されるカトマンズ盆地は、ネパールの政治・経済・社会の最大の中心地である。カトマンズ盆地の人口は2001年の約160万人から、2021年には約300万人に増加し、2030年には約374万人に達すると予測されている⁹。特に、カトマンズ盆地東部に位置するバクタプール市付近は新規の宅地開発等が進み人口増加が顕著な地域で、カトマンズ盆地開発公社（Kathmandu Valley Development Authority。以下、「KVDA」という）がカトマンズ盆地北東部において新都市開発を計画していることから、首都圏中心部と東部間の交通量の増加が見込まれている。しかし、カトマンズ盆地は5世紀から続く古都であることや盆地の高低差により地理的な制約が大きいことから道路網の拡充が容易でない。現状、公共交通機関は民間業者主体のバス輸送のみであり、路線の重複などの問題から交通需要を十分に吸収できず、同地域の交通渋滞は悪化の一途を辿っている。カトマンズ盆地は、すでに都市人口が300万人を超えていることに鑑み、マストランジット（以下、「マストラ」という）¹⁰の計画的な整備を含む都市交通全体の改善の必要性が高まっている。

こうした状況に対し、JICAはネパール政府からの要請に応じて「カトマンズ盆地都市交通改善プロジェクト」（2014年～2017年）を実施し、2017年に目標年次2030年の都市交通マスタープラン（以下、「JICA MP」という）が策定された。JICA MPでは最優先事業として中心市街地の交通集中区間におけるフライオーバー建設を含めた東西軸道路の強化を打ち出すとともに、アウター・リング・ロード（外環状道路）の形成及び都市機能の一部の郊外移転、また長期的施策として都市内鉄道を軸とした公共交通システムの拡充を提言した。加えて、2019年に「カトマンズ盆地都市交通セクターに係る情報収集・確認調査」を実施し、長期的には東西方向に増加する交通需要に対応するため、2030年を目標に軌道系公共交通システム（MRT）の導入の提言を行っている。

しかしながら、JICA MPの交通調査は、一部は2014年に補足調査を行ったものの、2011年のものがベースとなっており、2015年の同国震災後に増加したカトマンズ盆地内の人口流入やコロナを契機とした交通手段選択の変化等の捕捉には対応できておらず、改めて交通の現況把握およびそれに基づく需要予測を行うことが必要な状況となっている。その他、カトマンズの公共交通についてはJICA MP以外にも他援助機関等により過去に

⁹ 2011年および2021年人口は中央統計局（CBS）による国勢調査のカトマンズ郡及びバクタプール郡、ラリトプール郡人口の総計。2030年人口はJICA調査団（2015）「カトマンズ盆地都市交通改善プロジェクト最終報告書」より引用。

¹⁰ 大量輸送機関。一度に多くの旅客を運べる輸送機関として、本プロジェクトにおいてはBRT、MRT、AGT、LRT等を包含する。

調査が複数行われているが、それぞれMRTやBRT等様々な公共交通のモードやルート及び必要性について異なる提案が行われているほか、いずれも交通調査や需要予測に基づいた提案とは必ずしもなっていない。これら既往調査のレビューを行うとともに、現状の交通調査・需要予測をふまえた将来の都市交通及び最適な公共交通の在り方について改めて検討する必要性が生じている。

さらに同国の都市交通セクターの事業は、インフラ交通省（Ministry of Physical Infrastructure and Transport。以下、「MOPIT」という）に加え、都市開発省（Ministry of Urban Development。以下、「MOUD」という）、KVDA、投資庁、首相府、各自治体など多数の機関が関係している。また、2015年の新憲法施行によって導入された連邦制により地方自治体にも機能が分散され、中央政府の都市計画との十分な整合性が図られないまま都市交通に係る事業が行われている。このため、今後必要となるマストラの事業運営体制の検討のためにも各関係機関の所掌内容や範囲の整理、組織間の連携に関する提案・実現も必要となっている。

かかる状況下、カトマンズ盆地の優先度の高いマストラの路線等の計画とあわせ、事業運営体制や法制度等、実現のために必要な事項の検討及び整理を行うことが必要との認識のもと、新たに包括的かつ持続可能な都市交通マスタープランを策定することへの支援要請が日本政府になされた。

（２）当該セクターに対する我が国及び JICA の協力量針等と本プロジェクトの位置づけ

「対ネパール国別開発協力量針（2021年9月）」では、持続可能な経済発展の実現を後押しするため、交通インフラの整備支援が重要であるとされている。また、「ネパール連邦民主共和国JICA国別分析ペーパー（2020年8月）」においても、カトマンズ盆地内の都市交通機能の健全な発展を目指し、カトマンズ首都圏の交通改善を最優先課題の一つとして取組む方針が示されている。さらに、「JICA課題別事業戦略（グローバル・アジェンダ）：都市開発・地域開発、都市マネジメント・まちづくりクラスター」では、開発途上国で進む急激な都市化による交通渋滞や大気汚染への対応として、公共交通を軸とした持続的なまちづくりを重点課題と位置づけているほか、「JICA課題別事業戦略（グローバル・アジェンダ）：運輸交通」のもと、人口300万人規模以上の都市活動を維持するにあたり、軌道系交通機関の整備は必要不可欠であることから、「公共交通推進クラスター」の取組みを推進している。本事業は、カトマンズ盆地内におけるマスタープランの策定を支援することで、将来的な都市交通の改善及び交通渋滞の改善や大気汚染による環境上の悪影響の軽減を図るものであり、SDGs ゴール 9（強靱なインフラの構築等）、11（包摂的、安全、強靱で持続可能な都市等の構築）、及び 13（気候変動への対策）にも貢献すると考えられる。

（３）他の援助機関の対応

アジア開発銀行は、2018年にMRTの5つの路線を提案しており¹¹、東西回廊(バクタプール～ゴンガブ)を優先的回廊として推奨している。加えて、BRTの環状線およびビシュヌマティ川道路上の整備を推奨している。中国はカトマンズ盆地内の既存リング・ロー

¹¹ アジア開発銀行(2014), Kathmandu Sustainable Urban Transport Project - Mass Transit Options and Prioritization Study

ドの拡張を支援しているほか、国境となる中国側の吉隆（キドン。チベット自治区シガツェ市）から、カトマンズまでの越境鉄道建設についてF/Sを進めている。

3. 事業概要

（1）事業目的

本事業は、カトマンズ盆地における、1）新たな都市交通マスタープランの策定、2）優先度の高いマストランジットのモード及び路線の特定、3）マスタープラン実現に向けた関係者間の調整メカニズムの構築、の各支援を通じて、マスタープランに基づく各事業の実施を促進し、もって持続性のある経済成長及び交通渋滞や大気汚染等の環境負荷軽減に寄与する。

（2）プロジェクトサイト／対象地域名

「カトマンズ盆地」（カトマンズ郡、ラリトプール郡及びバクタプール郡の一部）
JICA MP及び情報収集確認調査の対象範囲と同一

（3）計画の対象（対象分野、対象規模）

都市交通計画、カトマンズ盆地（面積665sq.km、人口約300万人（2021年））

（4）事業実施期間

37か月

（5）事業実施体制

主たるカウンターパート機関は、MOPIT（その傘下の道路局（Department of Roads。以下、「DOR」という）、交通管理局（Department of Transport Management。以下、「DOTM」という）、鉄道局（Department of Railways。以下、「DORW」という）を含む）とし、MOPITのSecretaryを本プロジェクトの合同調整委員会（Joint Coordination Committee。以下、「JCC」という）議長とする。

関係機関として、MOUD、KVDA、森林環境省（Ministry of Forest and Environment。以下、「MOFE」という）、連邦首都圏公共交通委員会（Urban Area Public Transport Authority。以下、「UPTA」という）、各州（Bagmati Province等）、各Municipality（Kathmandu Metropolitan City, Lalitpur Metropolitan City, Bhaktapur City）、カトマンズ盆地交通警察（Kathmandu Valley Traffic Police Office。以下、「KVTPO」という）をプロジェクトチーム及びJCCメンバーに置く。

（6）他事業、他援助機関等との連携・役割分担

アジア開発銀行が2018年カトマンズ盆地へのMRTやBRT導入をはじめとした都市交通の改善に関する提案を行ったこともあり、本事業で策定されるマスタープランに期待が寄せられている。アジア開発銀行や世界銀行、その他のドナーも、現在カトマンズ盆地の都市交通分野における支援は実施していないが、マスタープランで提案されるプロジェクトの実施促進のため、マスタープランの策定プロセスのタイミングから情報共有を図り、同プランに基づいた新規プロジェクトの形成に繋がるよう議論していく。

(7) 環境社会配慮・横断的事項・ジェンダー分類

1) 環境社会配慮

- ① カテゴリ分類：B
- ② カテゴリ分類の根拠：本事業は、「国際協力機構環境社会配慮ガイドライン」（2022年1月公布）上、セクター特性、事業特性および地域特性に鑑みて、環境への望ましくない影響が重大でないと判断されるため。
- ③ 環境許認可：本格調査にて確認
- ④ 汚染対策：本格調査にて確認
- ⑤ 自然環境面：本格調査にて確認
- ⑥ 社会環境面：本格調査にて確認
- ⑦ その他・モニタリング：本格調査にて確認。なお、詳細計画策定調査では、カテゴリ分類に基づき予備的スコーピングを実施し、その結果に基づき本格調査の環境社会配慮調査の TOR 案を作成し、合意済み。また、環境社会配慮調査の結果が、プロジェクトの計画決定に適切に反映されることについて、相手国実施機関等の関係者から基本的な合意を得ている。

2) 横断的事項

本事業は公共交通へのモーダルシフト促進による二酸化炭素等の温室効果ガス排出の削減により気候変動対策（緩和）に資する可能性がある。また、気候変動に起因する豪雨・土砂災害・洪水の影響を考慮した交通インフラの整備や改良計画を含む都市交通マスタープランが作成されることで、気候変動対策（適応）にも資する可能性がある。

3) ジェンダー分類：GI (S)（ジェンダー活動統合案件）

<活動内容/分類理由>

詳細計画策定調査にて確認された、女性の労働人口の低さや、あらゆる場面での意思決定段階で女性や社会的弱者の参画が達成されていないというジェンダー課題を踏まえ次の視点活動を活動に取り込むことを想定しているため。

- ① プロジェクトの意思決定の初期段階における会議等のニーズ確認の場において女性や交通弱者と呼ばれる層の積極的な参加を促進することにより、プロジェクトへの関与と社会的包摂性を奨励する。
- ② プロジェクトで提案されるマストラの潜在的なサービスプロバイダーに対して男女共同参画と女性のエンパワメント等の条件を示すことにより、本分野における女性や障がい者の雇用と職業訓練の機会の増加を奨励する。
- ③ 需要予測の際に男性、女性のサンプル数に留意するとともに男女別の分析を行い、男女の交通行動・利用パターンの違い、交通利用におけるハラスメントの実態等の女性のニーズや課題を可能な限り把握し、ジェンダーや社会的包摂性に配慮した都市交通の導入・整備の検討を行う。

4. 事業の枠組み

- (1) インパクト（事業完了後、提案計画により中長期的に達成が期待される目標）

本事業で策定された都市交通マスタープランに基づく各事業の実施を通じて、持続的な経済成長及び交通渋滞や大気汚染等の環境負荷低減が促進される。

(2) アウトプット

- 1) カトマンズ盆地における新たな包括的かつ持続可能な都市交通マスタープランがネパール側で承認されることを前提に策定される。
- 2) 優先度の高い大量輸送機関のモード及び路線がプレフィージビリティスタディを通じて特定される。
- 3) 包括的な都市交通の計画・運営・管理およびマスタープランの実現に向けた関係者間の適切な調整メカニズムが構築される。

(3) 調査項目

- 都市交通及び都市開発に関する現状及び将来計画の把握及び分析
- 土地利用状況の確認
- 社会・経済状況（地理的状況を含む）の確認
- 交通関連データの収集（交通調査含む）及びDX活用に関する検討
- 都市交通分析（既往調査レビュー（道路、公共交通（鉄道含む）、交通管理））
- 都市計画分析（既往調査レビュー）
- 計画条件の設定（将来人口、土地利用、交通他）
- 関連する政策、規制、政策決定プロセス等の把握及び分析
- マストラ導入・建設に関する法律類の分析、検討
- 関係機関及び組織の現状把握、分析
- 交通需要予測、モデル構築
- 都市交通計画（基本方針策定、優先プロジェクト検討（交通ネットワーク、交通管理、交差点等も含む）、事業実施計画検討等）
- マストラ規制機関及び事業体の検討
- マストラ導入に向けた調達方法の検討
- 複数交通モードの連結性の検討
- マスタープラン策定
- マスタープラン実施後の経済社会状況の検討
- マスタープラン実施による気候変動対策効果
- 優先交通モード・路線に係る整備手順（車体のカトマンズ盆地への輸送方法を含む）および概略事業費算定
- 優先交通モード・路線に係る資金調達計画・経済財務分析
- 優先交通モード・路線に係るジェンダー及び交通弱者を意識した構造物などの在り方の検討
- マストラ及び公共交通を軸とした都市計画（TOD）の在り方の検討
- 戦略的環境アセスメントの考え方に基づいた環境社会影響も含めた代替案の比較検討
- 優先プロジェクトの環境社会影響項目のスコーピング- 環境社会配慮情報公開用資

料の作成

- 都市交通及び都市計画関連組織の業務分掌及び役割分担の分析
- 都市交通及び都市計画関連組織間の連携強化に向けた調整メカニズムの検討
- 広報活動

5. 前提条件・外部条件

(1) 前提条件

- 1) ネパール政府によるカトマンズ盆地内の開発計画が大きく転換されない。

(2) 外部条件

- 1) 計画の前提となるネパールの政治・経済・治安情勢・社会状況が極端に悪化しない。
- 2) 関係機関の権限が変更されない。

6. 過去の類似案件の教訓と本プロジェクトへの適用

「(ケニア) ナイロビ市都市開発マスタープラン策定プロジェクト(2012~2014)」の事後評価(2017年)においては、マスタープランにおける提案事業を確実に実施するためには、運輸省以外の関係機関の協力を得ることが望ましいとの教訓が得られている。このように運輸省以外のステークホルダーとの関係性構築の重要性が指摘されていることから、本事業では関係者との連携強化を図るとともに、連携の重要性についても助言していく。

「(ネパール) カトマンズ盆地都市交通改善プロジェクト(2014~2017)」の事後評価(2021年)においては、マスタープランとプレフィージビリティ調査結果は、MOPITの上層部で「マスタープランは状況に応じ変化するもので、適時アップデートを図っていくもの」と考えられ、閣議承認のプロセスがとられなかったとの報告がなされている。マスタープランで提案されたプロジェクトの確実な実施はMOPITのみでは実現できないことから、本事業では、策定されたマスタープランの将来的な閣議承認を支援することとする。その他、同プロジェクトでは、交通状況の変化や震災の影響によって追加的な調査を行うこととなった結果、マスタープランの提言に基づいた新規プロジェクト形成に関する対応が当初予定より遅くなったことから、提案プロジェクトの形成プロセスの短縮や技術協力のモニタリングを強化することが教訓として述べられている。本事業ではマスタープランの策定の過程からJICAで適切なモニタリングを行うとともに、新規プロジェクト形成に関する合意形成を早い段階から図っていく必要がある。

以 上

共通留意事項

1. 必須項目

(1) 討議議事録 (R/D) に基づく実施

- 本業務は、発注者と相手国政府実施機関とが、プロジェクトに関して締結した討議議事録 (R/D) に基づき実施する。

(2) C/P のオーナーシップの確保、持続可能性の確保

- 受注者は、オーナーシップの確立を十分に配慮し、C/P との協働作業を通じて、C/P がオーナーシップを持って、主体的にプロジェクト活動を実施し、C/P 自らがプロジェクトを管理・進捗させるよう工夫する。
- 受注者は、プロジェクト終了後の上位目標の達成や持続可能性の確保に向けて、上記 C/P のオーナーシップの確保と併せて、マネジメント体制の強化、人材育成、予算確保等実施体制の整備・強化を図る。

(3) プロジェクトの柔軟性の確保

- 技術協力事業では、相手国実施機関等の職員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、プロジェクト活動を柔軟に変更することが必要となる。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、開発効果の最大化を念頭に置き、プロジェクトの方向性について発注者に提言する（評価指標を含めた PDM (Project Design Matrix) 、必要に応じて R/D の基本計画の変更等。変更にあたっては、受注者は案を作成し発注者に提案する）。
- 発注者は、これら提言について、遅滞なく検討し、必要な対応を行う（R/D の変更に関する相手国実施機関との協議・確認や本業務実施契約の契約変更等）。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 R/D 変更のためのミニッツ（案）及びその添付文書をドラフトする。

(4) 開発途上国、日本、国際社会への広報

- 発注者の事業は、国際協力の促進並びに我が国及び国際経済社会の健全な発展に資することを目的としている。このため、プロジェクトの意義、活動内容とその成果を相手国の政府関係者・国民、日本国民、他ドナー関係者等に正しくかつ広く理解してもらえよう、発注者と連携して、各種会合等における発信をはじめ工夫して効果的な広報活動に務めるものとする。

(5) 他機関/他事業との連携、開発インパクトの最大化の追求

- 発注者及び他機関の対象地域／国あるいは対象分野での関連事業（実施中のみならず実施済みの過去のプロジェクトや各種調査・研究等も含む）との連携を図り、開発効果の最大化を図る。
- 日本や国際的なリソース（政府機関、国際機関、民間等）との連携・巻き込みを検討し、開発インパクトの最大化を図る。

(6) 根拠ある評価の実施

- プロジェクトの成果検証・モニタリング及びプロジェクト内で試行する介入活動の効果検証にあたっては、定量的な指標を用いて評価を行う等、根拠（エビデンス）に基づく結果提示ができるよう留意する。

2. 選択項目

段階的な計画策定（計画フェーズ・本格実施フェーズ）

- 本業務では次のとおり、計画フェーズと本格実施フェーズに分けて実施する。
第一段階（計画フェーズ）：
本プロジェクトに関連する情報を調査・分析し、C/Pとの協議を通じて、プロジェクト活動の詳細計画を策定する。必要に応じ、試行的な活動を実施する。
第二段階（本格実施フェーズ）：
第一段階で策定された詳細計画に基づいてC/P と共に本格的に活動を実施する。

他の専門家との協働

- 発注者は、本契約とは別に、長期専門家が2024年9月までの予定で派遣されている。受注者は、これら専門家と連携し、プロジェクト目標の達成を図ることとする。ワーク・プラン、事業進捗報告書、事業完了報告書の作成に際しては、上記専門家と協働して作成する。

➤

共通業務内容

1. 業務計画書およびインセプションレポートの作成／改定

- 受注者は、インセプションレポートを作成し、その内容について発注者の承認を得た上で、現地業務開始時に相手国政府関係機関に内容を説明・協議し、プロジェクトの基本方針、方法、業務工程等について合意を得る。

-

2. 合同調整委員会（JCC）等の開催支援

- 発注者と相手国政府実施機関は、プロジェクトの意思決定機関となる合同調整委員会（Joint Coordinating Committee）もしくはそれに類する案件進捗・調整会議（以下、「JCC」）を設置する。JCCは、半年に1度程度の頻度で、（R/Dのある場合はR/Dに規定されるメンバー構成で）開催し、年次計画及び年間予算の承認、プロジェクトの進捗確認・評価の確認、プロジェクト実施上の課題への対処、必要に応じプロジェクトの計画変更等の合意形成を行う。
- 受注者は、相手国の議長が JCC を円滑かつ予定どおりに開催できるよう、相手国政府実施機関が行う JCC 参加者の招集や会議開催に係る準備状況を確認して、発注者へ適宜報告する。
- 受注者は 必要に応じて JCC の運営、会議資料の準備や議事録の作成等、最低限の範囲で支援を行う。

3. 広報活動

- 受注者は、発注者ウェブサイトへの活動記事の掲載や、相手国での政府会合やドナー会合、国際的な会合の場を利用したプロジェクトの活動・成果の発信等、積極的に取り組む。
- 受注者は、各種広報媒体で使用できるよう、活動に関連する写真・映像（映像は必要に応じて）を撮影し、簡単なキャプションをつけて発注者に提出する。

4. 完了報告書／進捗報告書等、各種報告書の作成

- 受注者は、特記仕様書第5条に定められた事業完了報告書を作成し、発注者に提出する。
- 上記報告書の作成にあたっては、受注者は報告書案を発注者に事前に提出し承認を得た上で、相手国関係機関に説明し合意を得た後、最終版を発注者に提出する。

以 上

交通調査実施項目・内容（案）

No.	項目	備考
1	家庭訪問調査	カトマンズ盆地を構成する、カトマンズ市、ラリトプール市、バクタプール市を含む。属性情報やトリップ情報のほか、マストラ導入にかかるSP調査を含む。約25,000世帯を想定。
2	交通量調査	平日：24時間 x 1日 x 16箇所 平日：16時間 x 3日 x 42箇所 休日：16時間 x 1日 x 42箇所
3	路側OD調査	OD調査：16時間 x 1日：19箇所 (サンプル率=10~20% ※箇所に応じて設定)
4	スクリーンライン調査	交通量調査：24時間 x 1日 x 14箇所 ※コードンライン調査は交通量調査及び路側OD調査の中に含まれる。
5	旅行速度調査	プローブカーによる1か月調査＝調査範囲全体の旅行速度を取得（100箇所）
6	交差点方向別交通量調査	朝ピーク：3時間，夕ピーク：3時間 11箇所 ※車種別に計測
7	バス交通量調査	バス交通量調査：24時間 x 1日 x 3 バスパーク (Gongabu Bus Park, Lagankhel Bus Park, (開業している場合)Kathmandu Bus Park))
8	バスOD調査	OD調査：24時間 x 1日 x 3 バスパーク (Gongabu Bus Park, Lagankhel Bus Park, (開業している場合)Kathmandu Bus Park)) (サンプル率=10~20%、個所に応じて設定)
9	バス利用者インタビュー調査	バス乗客インタビュー調査 (Gongabu Bus Park, Lagankhel Bus Park, (開業している場合)Kathmandu Bus Park)) ※属性情報、トリップ（利用区間等）情報、SP調査（マストラ利用意向等）について調査

出典：JICA「カトマンズ盆地都市交通システムマスタープランプロジェクト」詳細計画策定調査報告書

交通需要予測にかかる報告書記載事項（案）

交通需要予測の実施にあたっては、プロポーザルにて交通調査及び交通需要予測の進め方を提案することとするが、結果について、報告書にて詳細に記載すること。

- 1) 交通機関（車種）区分など
 - ・ PT・CT 調査、交通量調査、OD 表のそれぞれで採用されている交通機関（車種）区分と相互関連表
 - ・ 代表交通機関の平均乗車人員・平均積載トン数（トリップベースから台ベースへの変換に用いるもの）
 - ・ PCE (Passenger Car Equivalent) : 乗用車換算係数
- 2) ゾーンシステム¹²
 - ・ ゾーニング図及びゾーンコード表（将来の開発ゾーン等も含む）
- 3) ネットワーク
 - ・ ネットワーク図（道路、公共交通。現況及び将来の各ケース）
 - ・ 道路：道路区分別交通容量及び速度設定一覧表（道路規格、幅員、中央分離帯の有無、側方余裕、沿道条件、ピーク特性等による補正を考慮し体系的に整理されたもの）、新設・改良を計画する道路の一覧表¹³
 - ・ 公共交通：配分対象の運行ライン及び概要
- 4) 各種原単位
 - ・ 車種別時間価値の原単位（有料の道路/交通機関の需要予測、経済・財務分析の算出に用いる）
 - ・ 車種別走行経費の原単位（経済・財務分析の算出に用いる）
 - ・ 事故損失・人身事故・大気汚染・騒音・地球温暖化の各原単位（経済・財務分析の算出に用いる）
 - ・ 上記の算出根拠
- 5) 交通需要予測モデル（全体）
 - ・ 採用した交通需要予測モデルのフロー図と解説
 - ※以下、4段階推定法を前提として記載
 - ※各モデルの指標値や説明変数などの詳細データを報告書本編に記載すると煩雑になる場合は、Appendix等に示してもよい。
- 6) 生成交通量モデル
 - ・ トリップ生成原単位（年齢・性別、トリップ目的別、所得階層別、用途地域別、施設用途別、など）
 - ・ トリップ目的別、属性別人口（現況及び将来）
 - ・ トリップ生成量（現況及び将来。対象地域合計、目的別、所得階層別など）
- 7) 発生集中モデル
 - ・ モデルに適用した発生・集中交通量の指標、パラメータ、検定結果（トリップ目的別）
 - ・ 特定の施設や開発ゾーンに適用した面積原単位など
 - ・ 発生・集中交通量の指標値（現況及び将来）

¹² 基本的に人口統計ゾーンと合わせる。必要に応じ、統合・分割する必要がある。

¹³ 徒に細分類する必要はなく、設計速度、往復分離・非分離、車線数、都市部・郊外部の組み合わせ程度、必要に応じ高規格道路・フェリー等の設定（有料・無料の別を含む）を追加する。何れの場合でも、交通容量は千PCU/日程度にラウンド化しても問題ない。

- ・発生・集中量図（トリップ目的別、現況及び将来年次別など）

8) 分布モデル

- ・適用モデルとパラメータ、検定結果¹⁴
- ・トリップ長分布（トリップ目的別、交通機関別、現況及び将来年次別など）
- ・希望線図（トリップ目的別、交通機関別、現況及び将来年次別など）

9) 機関分担モデル

- ・交通手段選択プロセス（マルチチョイス法、バイナリチョイス法など）
- ・適用モデルとパラメータ、検定結果
- ・機関分担率の推定結果（現況、将来、ケース別、トリップ目的別、所得階層別、集約ゾーン別等の比較）

10) ネットワーク配分

- ・適用したネットワーク配分手法の概要（有料道路に対する転換率式の適用有無、容量制限付分割配分手法、均衡配分手法など）
- ・道路配分に用いた速度計算式（QV式、BPR式、Davidson式）及びパラメータ
- ・公共交通配分に用いた各種パラメータと一般化費用換算係数（料金、運行間隔、表定速度、アクセス/イグレス時間、待ち時間、徒歩速度など）
- ・現況再現結果（コドンライン、スクリーンライン等において実測値と推定値の適合度を検証したもの）
- ・配分検討ケース及び年次（ケース毎に条件の違いが明確に分かる情報）
- ・将来交通需要予測結果（配分結果図：交通量、乗客数・貨物量、乗降客数、混雑度などを線の太さや色で明示したもの）
- ・その他のアウトプット（道路：総走行台キロ、総走行台時、平均旅行速度、平均混雑度、温暖化ガス排出量、など。公共交通：総輸送人キロ、総輸送人時、平均輸送距離、平均旅行時間、など。貨物交通：総輸送トンキロ、総輸送トン時、平均輸送距離、平均輸送時間、など。）

11) データベースの内容（付属資料）

マスタープラン調査では収集データが膨大になりがちであるため、提出データの内容、格納場所、ファイル名などを整理しておく必要がある。

¹⁴ 相関係数が0.7未満の場合、市場・工場・ターミナル等のダミーで補正出来ないか、要検討。

交通需要予測にかかる提出データ（案）

交通調査、交通需要予測の実施にあたっては、収集・作成したデータを技術協力成果品としてJICAに提出する。実施する交通調査の内容によるが、下記のようなデータを想定する。

1) 交通量調査¹⁵結果

- ・ コードンライン調査、スクリーンライン調査、旅行速度調査、交差点・断面方向別交通調査、など

2) PT¹⁶・CT¹⁷・アクティビティダイアリー調査結果

- ・ 家庭訪問調査、企業訪問調査、路側 OD 調査、など

3) ネットワークデータ

下記の情報が含まれているもの

- ・ リンク番号（名称）
- ・ ノードペア番号（名称）
- ・ リンク長
- ・ 最高速度
- ・ リンク容量
- ・ 速度計算式（リンクコスト関数）のコード番号（対応するコード表が別途必要）
- ・ 車種別有料料金（金額。対距離料金か定額料金かの区別）
- ・ 有料道路において転換率式か時間評価値のどちらを適用したかの区別
- ・ 各リンクの方向規制
- ・ ノード座標値¹⁸

4) 各種設定値

- ・ 道路：速度計算式（リンクコスト関数）のタイプ（QV 式、BPR 式、Davidson 式）及び各種パラメータ
- ・ 公共交通：指定ライン別の運行頻度及び表定速度（配分に適用した速度）
- ・ 適用した転換率式のタイプ及びパラメータ（転換率式を適用した場合）
- ・ 車種別の平均乗車人員・平均積載トン数
- ・ 車種別の乗用車換算係数（PCE）
- ・ 車種別時間評価値
- ・ ノードにおける方向規制
- ・ 公共交通の乗降可能ノード

5) OD 表

- ・ PT-OD 表・CT-OD 表
- ・ 推計 OD 表（年次別、車種別/機関別、）
- ・ ゾーンコード表
- ・ ゾーニング図（GIS データ¹⁹が望ましい）

6) 交通量配分結果

- ・ 車種別/機関別交通量（エクセルや CSV などの電子データ及び配分結果図）

7) GIS データ

¹⁵ 交通量調査とPT・CT調査、および交通需要予測の車種区分は、大枠で一致させておく必要がある。

¹⁶ パーソン・トリップ（旅客流動）調査

¹⁷ カーゴ・トリップ（貨物流動）調査

¹⁸ WGS84準拠が望ましい

¹⁹ 同上

- ・ 行政界、自然条件、社会経済指標、土地利用状況、主要交通施設、解析ゾーン境界、配分ネットワーク図、交通量調査地点、道路インベントリ調査結果などがGISで整理されている場合

注) 上記において道路交通配分と公共交通配分の区別をしていないものについても、それぞれ必要なデータを提出すること。

以上

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：都市交通計画に係る業務

- 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、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

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担当専門分野に関連する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／○○○○

※ 業務主任者が担う担当専門分野を提案してください。ただし、当該国ではRDで合意した分野以外の業務従事者の派遣はビザ取得手続き等で支障が生じることがあるので、RDに記載の業務従事者構成・分野に留意ください。そのうえで、より効果的と考える案があれば提案ください。

2) 業務経験分野等

評価対象業務従事者を評価するに当たっての格付けの目安、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／〇〇〇〇）格付の目安（2号）】

- ① 対象国及び類似地域：南・東南アジア地域
- ② 語学能力：英語

※ なお、類似業務経験は、業務の分野（内容）との関連性・類似性のある業務経験を評価します。

2. 業務実施上の条件

（1）業務工程

本業務は、2024年3月～2027年4月までの37か月間実施し、業務開始後1か月を目途にインセプションレポートを、12か月以内にプログレスレポートを、24か月以内にインテリムレポート（マスタープラン）を、36か月以内にファイナルレポート（プレF/Sレポート）を、履行期間までに事業完了報告書を提出する。

（2）業務量目途

1）業務量の目途

約66.00人月

本邦研修（または本邦招へい）を含む場合、以下を追加：「本邦研修（または本邦招へい）に関する業務人月1.0人月を含む（本経費は定額計上に含まれる）。なお、上記の業務人月は、国内移動手配に関連しJICAが契約する旅行会社への国内移動旅行の手配依頼書の送付、旅行手配内容の調整・検収、国内機関への報告を含む。」

業務従事者構成の検討に当たってはR/Dに記載されている専門家の専門分野に留意すること。

2）渡航回数を目途 全86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、必要な場合には業務対象国・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。

- 交通調査
- 戦略的環境アセスメント（環境社会配慮）調査
- マスタープラン広報パンフレット作成支援業務

- 交通ダッシュボードの開発（現地再委託が困難な場合、国内再委託も可能とする。）

（４） 配付資料／公開資料等

１） 配付資料

- 本プロジェクトに係る詳細計画策定調査報告書
- 本プロジェクトに係る先方政府機関との合意文書（R/D）
- 本プロジェクトに係る詳細計画策定調査会議議事録（M/M）
- 本プロジェクトに係る事業事前評価表

２） 公開資料

- カトマンズ盆地都市交通改善プロジェクト最終報告書
[ネパール国 カトマンズ盆地都市交通改善プロジェクト最終報告書\(和文要約編\). - \(jica.go.jp\)](https://www.jica.go.jp/press/2023/07/23_01.html)
- カトマンズ盆地都市交通セクターに係る情報収集・確認調査
[ネパール国 カトマンズ盆地都市交通セクターに係る情報収集・確認調査\(有償勘定技術支援\) ファイナルレポート. - \(jica.go.jp\)](https://www.jica.go.jp/press/2023/07/23_02.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	無（英語での業務が可能）
3	執務スペース	有
4	家具（机・椅子・棚等）	有
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」（2023年10月版）」（以下

同じ)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) 上限額について

本案件における上限額は以下のとおりです。上限額を超えた見積りが提出された場合、同提案・見積りは企画競争説明書記載の条件を満たさないものとして選考対象外としますので、この金額を超える提案の内容については、プロポーザルには記載せず、別提案・別見積りとしてプロポーザル提出時に別途提出して下さい。

別提案・別見積りは技術評価・価格競争の対象外とし、契約交渉時に契約に含めるか否かを協議します。また、業務の一部が上限額を超過する場合は、以下の通りとします。

- ① 超過分が切り出し可能な場合：超過分のみを別提案・別見積りとして提案します。
- ② 超過分が切り出し可能ではない場合：当該業務を上限額の範囲内の提案内容とし、別提案として当該業務の代替案も併せて提出します。

(例) セミナー実施について、オンライン開催(上限額内)のA案と対面開催(上限超過)のB案がある場合、プロポーザルでは上限額内のA案を記載、本見積りにはA案の経費を計上します。B案については、A案の代替案として別途提案することをプロポーザルに記載の上、別見積りとなる経費(B案の経費)とともに別途提出します。

【上限額】

295,004,000円(税抜)

なお、定額計上分 58,040,000円(税抜)については上記上限額には含んでいません。定額計上分は契約締結時に契約金額に加算して契約しますので、プロポーザル提出時の見積りには含めないでください。プロポーザルの提案には指示された定額金額の範囲内の提案を記載ください。この提案はプロポーザル評価に含めます。

また、上記の金額は、下記(3)別見積りにしている項目を含みません。

なお、本見積りが上限額を超えた場合は失格となります。

(3) 別見積りについて(評価対象外)

以下の費目については、見積書とは別に見積金額を提示してください。下記のどれに該当する経費積算が明確にわかるように記載ください。下記に該当しない経費や下記のど

れに該当するのかの説明がない経費については、別見積として認めず、自社負担とします。

- 1) 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
- 2) 上限額を超える別提案に関する経費
- 3) 定額計上指示された業務につき、定額を超える別提案をする場合の当該提案に関する経費

(4) 定額計上について

上述(2)のとおり定額計上指示された経費につき、定額を超える別提案をする場合は別見積としてください。その場合、定額の金額のまま計上して契約をするか、プロポーザルで提案のあった業務の内容と方法に照らして過不足を協議し、受注者による見積による積算をするかを契約交渉において決定します。

定額計上した経費については、証拠書類に基づきその金額の範囲内で精算金額を確定します。

	対象とする経費	該当箇所	金額(税抜)	金額に含まれる範囲	費用項目
1	交通実態調査	「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」	30,000,000円	調査費一式	再委託
2	環境社会配慮に係る経費	「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」	10,000,000円	調査費一式	再委託
3	交通ダッシュボードの開発	「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	4,000,000円	ダッシュボードの開発・運営維持管理に係る費用	再委託

		条件 (3) 現地再委託」			
4	有識者謝金	「第2章 特記仕様書案 第3条 2. (9)」	540,000円	諮問会合出席に関する会議謝金 (ネパール側・日本側とも)	一般業務費
5	資料等翻訳費		3,000,000円	英・日⇄ネパール語翻訳	一般業務費
6	マスタープラン広報パンフレット作成支援業務	「第2章 特記仕様書案 第4条 2. (1)」	300,000円	①市民向け、②関係者向けの2種類。(それぞれ英語、ネパール語、日本語の3言語)のデザイン・校正費用のみ (印刷代は別)	再委託
7	本邦研修 (本邦招へい)にかか る経費	「第2章 特記仕様書案 第4条 2. (2)」	5,000,000円	最大12名、12日間 (10営業日)を想定。直接経費と受入期間の業務人月 (都市交通分野・研修担当団員の計1人月の報酬含む)	国内業務費
8	第三国研修にかか る経費	「第2章 特記仕様書案 第4条 2. (3)」	5,200,000円	最大12名、12日間 (10営業日)を想定。参加者及び受注者の同行者2名分の交通費、日当・宿泊費、資料印刷代、講師謝金)	一般業務費

(5) 見積価格について

各費目にて合計額 (税抜き) で計上してください。

(千円未満切捨て不要)

(6) 旅費（航空賃）について

参考まで、JICAが想定している渡航経路（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⇒シンガポール・香港・バンコク⇒カトマンズ

(7) 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。

(8) 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)	
ア) 各種支援体制 (本邦/現地)	3	
イ) ワークライフバランス認定	1	
2. 業務の実施方針等	(70)	
(1) 業務実施の基本方針、業務実施の方法	55	
(2) 要員計画/作業計画等	15	
3. 業務従事予定者の経験・能力	(20)	
(1) 業務主任者の経験・能力/業務管理グループの評価	(20)	
	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/〇〇</u>	(20)	(8)
ア) 類似業務等の経験	10	4
イ) 業務主任者としての経験	4	2
ウ) 語学力	4	1
エ) 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/〇〇</u>	(—)	(8)
ア) 類似業務等の経験	—	4
イ) 業務主任者等としての経験	—	2
ウ) 語学力	—	1
エ) その他学位、資格等	—	1
3) 業務管理体制	(—)	(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。（発言時にはカメラをオンにしますが、Microsoft-Teams による資料の共有・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）行いません。）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