

質 問 回 答

2024 年 4 月 26 日

「全世界(広域)2024 年度道路アセットマネジメントプラットフォーム技術支援に関する情報収集・確認調査(一般競争入札(総合評価落札方式-ランブサム型))」(公示日:2024 年 4 月 17 日/調達管理番号:24a00020)について、質問と回答は以下の通りです。

1	16 頁 第 2 章特記仕様書 第 4 条調査の内容 2)現地調査(海外調査)	対象 2 か国での調査期間は、1か国当たりどの程度を想定されていますでしょうか。	移動日含め、1か国当たり7日を想定しております。
2	16 頁 第 2 章特記仕様書 第 4 条調査の内容 (2)道路橋梁インフラモニタリングの最新技術に係る国内外動向調査	「具体的には、以下記載の研究開発動向や導入状況について調査・取りまとめを行い、…」とありますが、記載のある3つと異なる技術については、提案しても評価されないということでしょうか。	列挙した3技術以外についても提案していただいても問題ございません。調査成果として評価いたします。
3	17 頁 第 2 章特記仕様書 第 4 条調査の内容 (4)道路アセットマネジメントプラットフォーム活動の広報用資料の作成	「5分程度の動画及び、パンフレット(カラーA4サイズ2枚)を作成済みであるが、本内容を更新する。」とありますが、業務開始時に更新可能なデータファイルを共有いただけるという理解でよろしいでしょうか。	ご理解の通り、共有可能です。
4	P16 第 2 章 特記仕様書 第 4 条 調査の内容 (1)道路アセットマネジメント成熟度評価の新たな評価シー	「現地調査は業務主任者他1名計2名で2カ国を想定。」と記載されていますが、定額計上の現地調査に係る旅費の範囲内であれば、業務主任者他2名以上とすることは可能でしょうか。	可能です。定額計上額の積算想定を明らかにしたものです。

	トの作成及び現地調査 2)現地調査(海外調査)		
5	P16 第2章 特記仕様書 第4条 調査の内容 (2)道路橋梁インフラモニタリングの最新技術に係る国内外動向調査	「特に、開発途上国で既に導入されている事例があれば詳細な調査を実施する。」と記載されていますが、「詳細な調査を実施する」とは、国内を想定しており、国外での詳細な調査は含まれないとの理解でよろしいでしょうか。	ご理解の通り、国内での詳細な調査を想定しております。
6	16頁 第2章特記仕様書 第4条調査の内容 2)現地調査(海外調査)	2025年1月に2カ国の調査を見込まれていますが、調査時期の変更提案は可能でございますでしょうか。	現地調査は、新たな評価シートの完成後に行って頂くものであるため、2024年12月(※)以前に本調査シートが完成されれば、変更することは可能です。 (※)「第2章特記仕様書 第3条調査実施の留意事項 (2)本調査の流れについて」に記載の通り。
7	P21 第3章 技術提案書作成要領 1. 技術提案書作成に係る要件 (4)配布資料／公開資料等 1)公開資料 開発途上国における橋梁維持管理にかかる支援に関する調査(プロジェクト研究)(2019年2月)	記載のURL 資料について、報告書の一部において、 (https://openjicareport.jica.go.jp/pdf/12331633_01.pdf) 編集上の不良があり、内容を判読できないところがあります。本来は、どのような記述、又は説明が意図されていたのか、ご教示ください。 以下の図について、タイトルから情報の対象は分かりませんが、1つの図タイトルに複数の図が配置され、かつ、それぞれの図が何を説明するか、判読できません。また、コメントがある図でも、文字の配置やフォントが隠れて判読	各図のタイトル等については、以下に添付(別紙1)します。

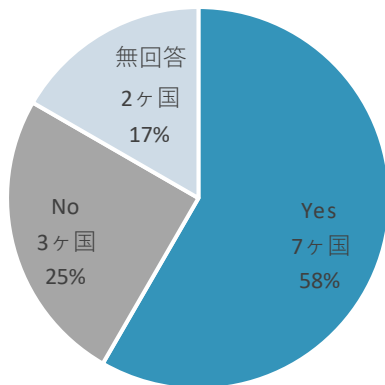
		<p>できません。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) 図 2-7 橋梁計画・設計基準等の整備状況(2 点) 2) 図 2-9 品質管理、施工監理の実施状況(2 点) 3) 図 2-11 橋梁維持管理者の技術者の基礎技術力(4 点) 4) 図 2-12 パイロットプロジェクトの実施状況(2 点) 5) 図 2-18 橋梁維持管理の財源・予算について(2 点) 6) 図 2-19 橋梁維持管理予算の執行について(3 点) 7) 図 2-20 技プロの予算確保に関する支援について(2 点) 8) 図 2-27 人材育成システムに関するアンケート結果(2 点) 9) 図 2-34 過積載対策の実施状況(3 点) 10) 図 2-36 不法占用対策の実施状況(3 点) 11) 図 2-37 河川管理の実施状況(3 点) 	
8	同上	<p>記載の URL 資料について、報告書の一部において、(https://openjicareport.jica.go.jp/pdf/12331633_01.pdf) 編集上の不良があり、内容を判読できないところがあります。本来は、どのような記述、又は説明が意図されていたのか、ご教示ください。</p> <p>以下の図について、図のタイトルが本文上で不明瞭で、コメントがある場合は文字の配置やフォントが隠れて判読できません。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) 図 2-24 タイトルは「維持管理業務の傾向」ということでしょうか。(図は 1 点) 2) 図 2-28 タイトルは「維持管理資格制度の有無」とい 	各図のタイトル等については、以下に添付(別紙 2)します。

		うことでしょうか。(図は 1 点)	
9	同上	<p>記載の URL 資料について、報告書の一部において、(https://openjicareport.jica.go.jp/pdf/12331633_01.pdf) 編集上の不良があり、内容を判読できないところがあります。本来は、どのような記述、又は説明が意図されていたのか、ご教示ください。</p> <p>以下の図について、図に重なって、本文やタイトルの文字が毀損されており、判読できません。</p> <p>1) 図 2-17(1 点)は、「質問:データベースシステムの担当職員の配置されているか?」ということでしょうか。</p> <p>2) P.2-24 の同図により隠された本文の記述についてご教示ください。</p>	各図のタイトルや本文等については、以下に添付(別紙 3)します。
10	P24 第3章 技術提案書作成要領 3. 経費積算に係る留意事項 (3)定額計上について 1 現地調査に係る旅費	<p>経理処理ガイドラインによると、現地調査で使用する車両関連費は一般業務費に該当しますが、調査で使用する車両借上費用は定額計上される「現地調査に係る旅費-旅費(その他)」に含まれているという理解でよろしいでしょうか。</p>	<p>定額計上額「現地調査に係る旅費」に含まれる費用は、記載の通り「旅費(航空賃)」と「旅費(その他)」(航空賃と日当・宿泊費)です。</p> <p>現地での車両関連費その他の費用は含まれていません。</p>
11	同上	<p>現地調査では、英語でなく、地元の言語しか通じない方へのインタビューも想定されます。</p> <p>経理処理ガイドラインによると、現地調査で雇用する通訳は一般業務費に該当しますが、通訳の特殊傭人費は定額計上される「現地調査に係る旅費-旅費(その他)」に含まれておりますでしょうか。</p>	上記通番 10. の回答に同じ。

12	24 頁 3.経費精算に係る留意次項 (3)定額計上	「現地調査に係る旅費」の「旅費(その他)」には、具体的に何が含まれているのでしょうか。	上記通番 10.の回答に同じ。
13	26 頁 別紙 技術提案書評価配点表 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	国土交通省発注等の日本国内で実施した類似業務も、貴機構発注の海外業務と同等に評価していただけるのでしょうか。	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(2024 年 4 月) (https://www.jica.go.jp/Resource/announcement/manual/guideline/consultant/glkrik000006cf5-att/proposal_guidelines.pdf) の別添資料 2(18p)に記載の通り、類似業務は JICA を含む国内官公庁や民間からの受注業務を海外・国内を含め総合的に評価します。

以上

設計基準が整備されているか



標準設計図集が整備されているか

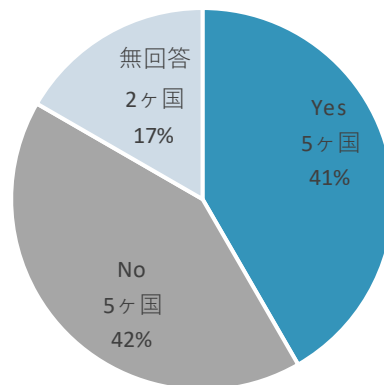
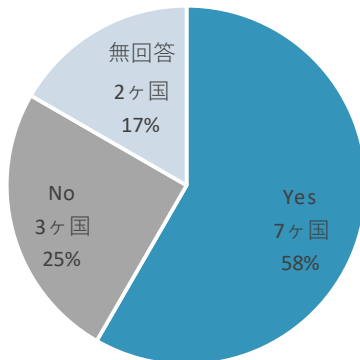


図 2-7 橋梁計画・設計基準等の整備状況

施工品質管理基準が整備されているか



コンサルタントによる施工監理が行われているか

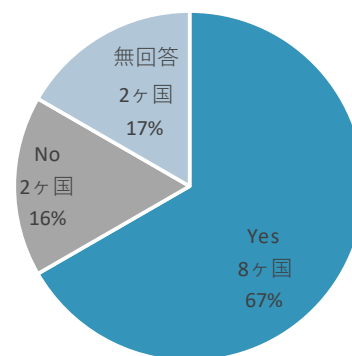
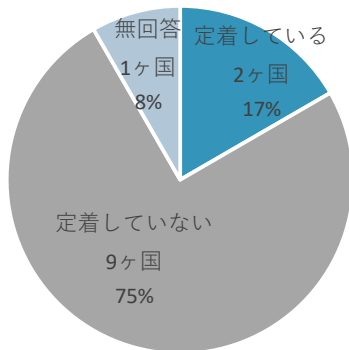
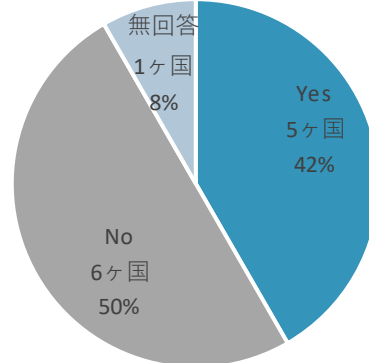


図 2-9 品質管理、施工監理の実施状況

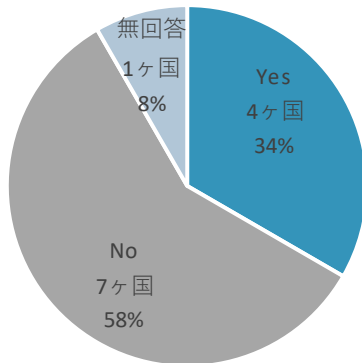
橋梁維持管理を担当する職員の定着について



橋梁工学を履修した職員がいる



海外留学を経験した職員がいる



橋梁維持管理のトレーニングを受講済である

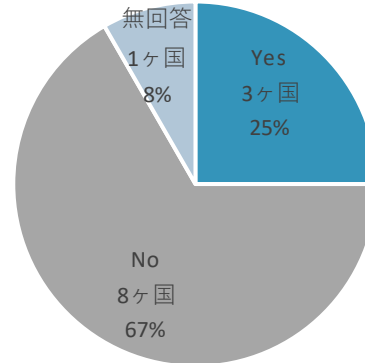
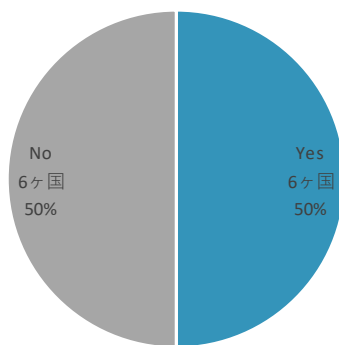


図 2-11 橋梁維持管理者の技術者の基礎技術力

パイロットプロジェクトを実施したか



パイロットプロジェクトの実施内容

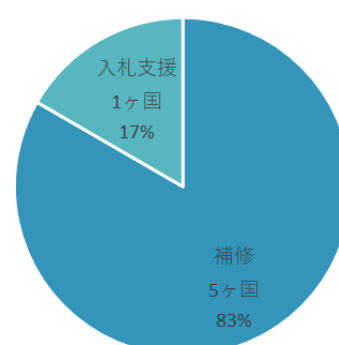


図 2-12 パイロットプロジェクトの実施状況

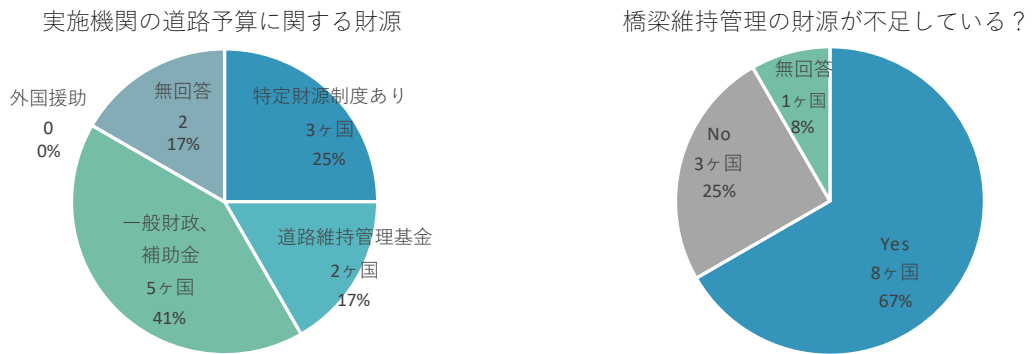


図 2-18 橋梁維持管理の財源・予算について

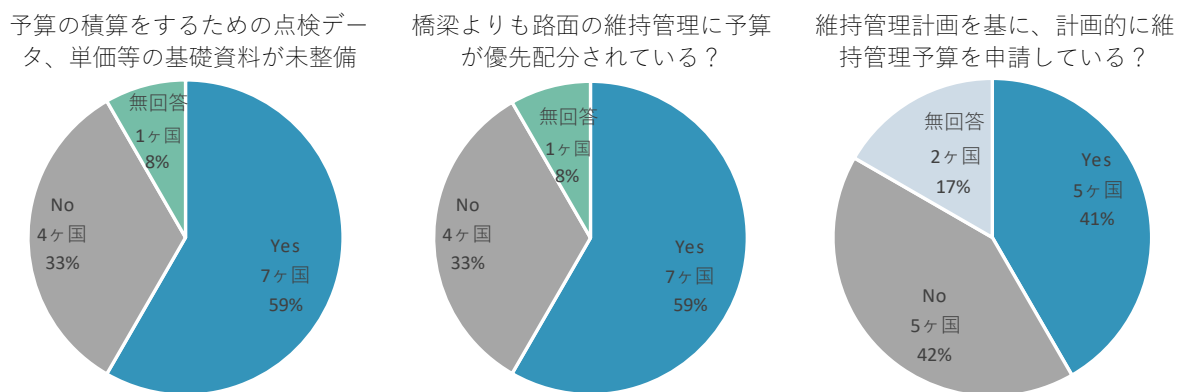


図 2-19 橋梁維持管理予算の執行について

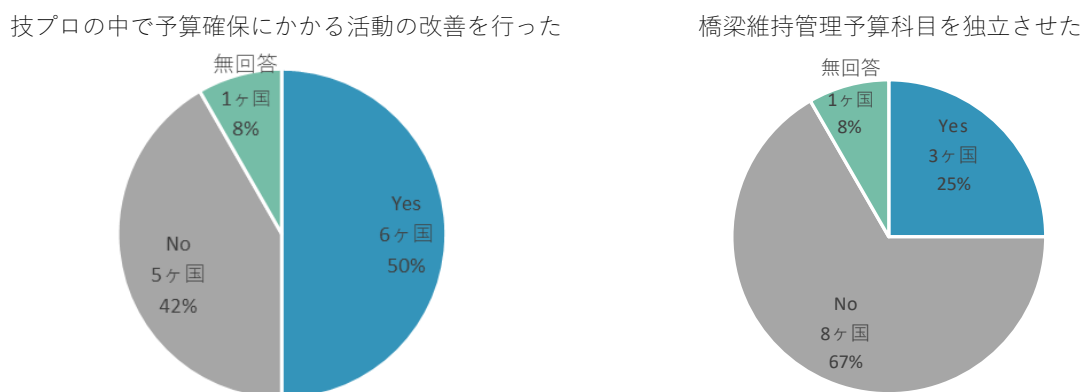
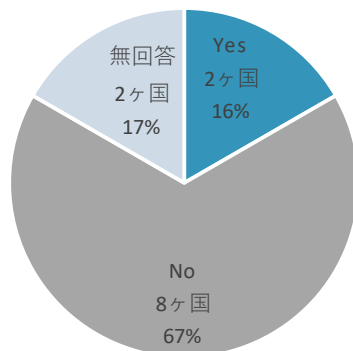


図 2-20 技プロの予算確保に関する支援について

大学等で橋梁維持管理を教育しているか？



組織内で維持管理に関するトレーニングはあるか？

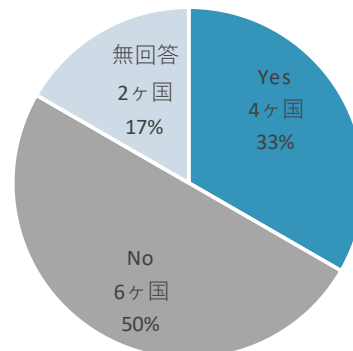
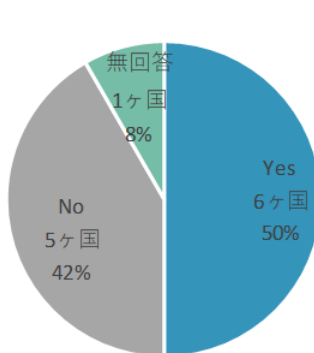
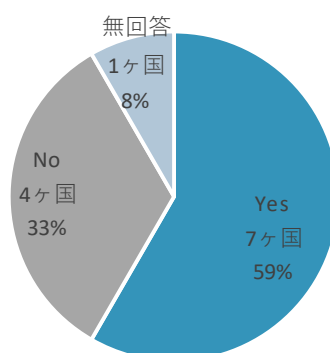


図 2-27 人材育成システムに関するアンケート結果

過積載対策を行う担当部署が決まっているか？



過積載対策にかかる法制度があるか？



過積載にかかる取締りがなされているか？

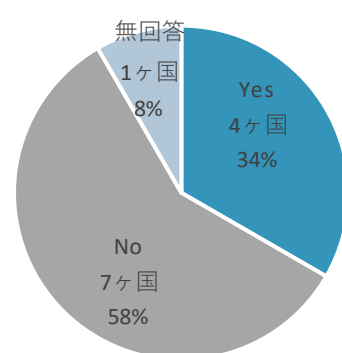
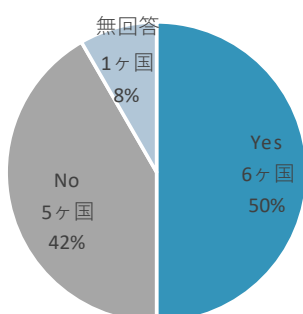
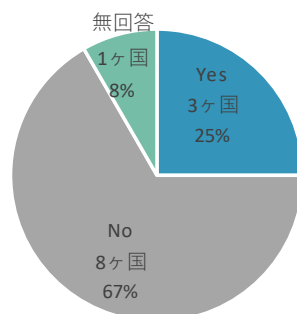


図 2-34 過積載対策の実施状況

不法占用管理を担当している部署や組織が明確にあるか



不法占用対策に関する法制度があるか



不法占用に対する取締りがなされているか

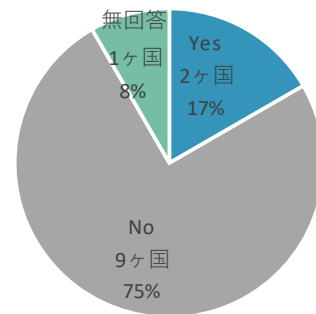
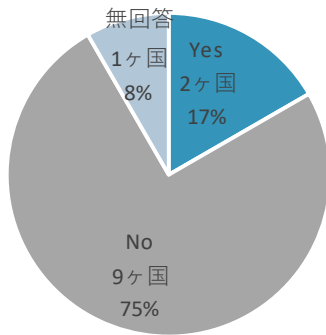
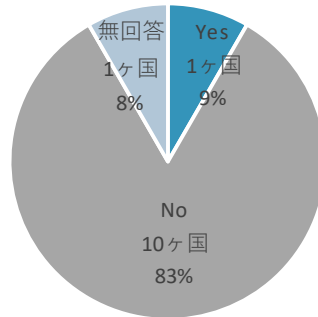


図 2-36 不法占用対策の実施状況

河川管理を担当している部署が
明確にあるか



河川管理に関する法制度があるか



河川管理にかかる不法活動に対する
取締りがなされているか

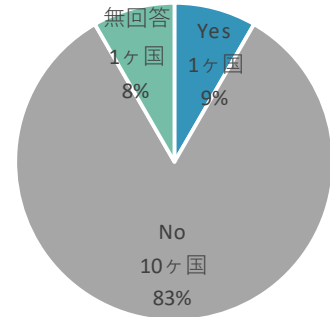
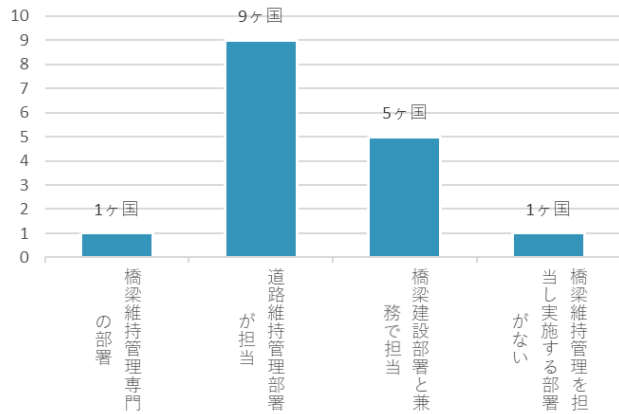


図 2-37 河川管理の実施状況



注)「道路維持管理部署が担当」と「橋梁建設部とが兼務で担当」では一部重複計上(1つの部署で道路および橋梁の建設・維持管理を担当しているものと推察)

図 2-23 橋梁維持管理の担当部署配置状況

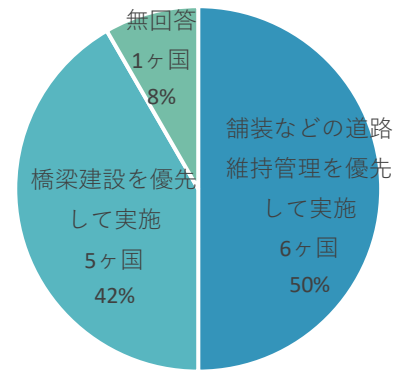


図 2-24 維持管理業務の傾向

橋梁点検の資格制度が存在するか

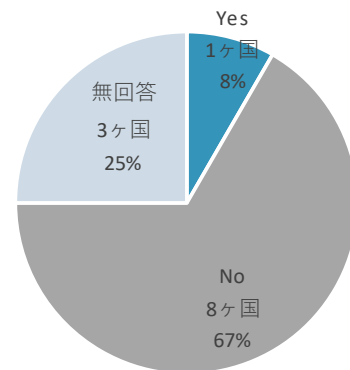


図 2-28 維持管理資格制度の有無

システム操作に関連し、5) の事例にある通り、システムを管理するための担当職員を配置することも有効であるが、図 2-17 に提示する通り、調査対象案件の半数でしか、データベースシステムの担当職員の配置が確認されていない。

個別の事例として、フィリピンやパキスタンのように、プロジェクト開始時に世界銀行（WB）が開発した DB システムが既に整備されている場合がある。フィリピンの技プロの場合、WB がすでに DB を整備していたが、詳細な点検データが入力できない、入力が煩雑、システムの変更が独自にできない等の課題を有していた。一方、技プロ支援開始時には、WB の開発した DB システムの変更には関与しない方針とされていた。このため、技プロのフェーズ 3 において、①図面、②契約情報（補修工法単価等）、③補修履歴、等の登録を行う補完的な DB システムを作成しているが、既存の DB システムの課題は残されたままの状況にある。こうした経験から、プロジェクト開始時に他ドナーが整備した既存 DB がある場合、①他ドナーと協議・連携し DB システムの改善に取り組む、あるいは②JICA 独自で既存 DB システムの改良に取り組む、といった検討が重要であったと考えられる。

パキスタンの事例のように、WB で導入した既存の DB は実務において十分に活用されておらず、技プロで新たにシステムを開発した事例もあり、システムの開発においては実施機関の技術レベルや、管理する組織、システムの保守環境などに十分配慮する必要性が高いことがわかる。

その他、エジプトでは劣化曲線を利用した維持管理計画策定機能が付随した高度な DB システムが整備されたが、技術移転を行ったオペレーターの退職等が原因でプロジェクト後には有効活用されていない。本調査で確認したところ、全 1300 橋のうち、170 橋（2017 年 1 月時点）ほどしかデータ入力終了しておらず、データそのものの収集にも時間がかかっている状況にある。また、インターネット上の地図機能を活用した位置情報の表示機能等は、インターネット接続の不具合により十分機能していない等の問題も確認されている。データベースの開発を行う場合、オペレーターの確保、システム機材の設置場所、地方事務所と本部の情報の受け渡し方法、インターネットの利用環境・利用方法を十分に意見交換することが重要である。

データベースシステムの担当職員が配置されている

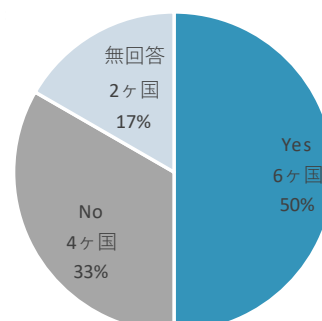
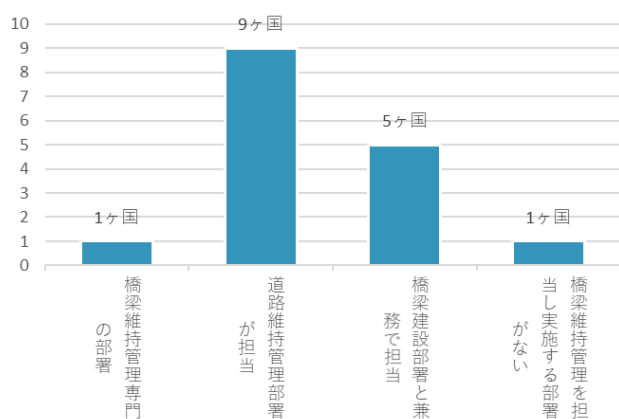


図 2-17 DB 担当職員の配置

維持管理サイクルを構築するためには、橋梁維持管理を担当する部署がその機能を果たす必要があるが、橋梁維持管理専門組織の不在、または維持管理上の役割分担や業務所掌が明確に定められていないことから、橋梁維持管理に必要な活動および情報の共有が十分に行われていないことがある。アンケート調査によると、調査対象プロジェクトのうち、橋梁専門の維持管理部署が存在（プロジェクトで構築）した国はエチオピアの1ヶ国のみで、それ以外は道路維持管理部署と兼務、または建設部署が兼務で行っている。こうした背景から、「舗装等の道路維持管理を優先」、または「橋梁建設を優先」させる傾向が強く、橋梁の維持管理に対する人的投入も少なくなっている傾向がある。



注「道路維持管理部署が担当」と「橋梁建設部とが兼務で担当」では一部重複計上(1つの部署で道路および橋梁の建設・維持管理を担当しているものと推察)

図 2-23 橋梁維持管理の担当部署配置状況

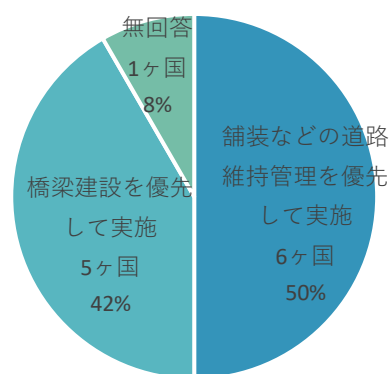


図 2-24 維持管理業務の傾向

維持管理業務の実施体制を見ると、点検については直営で実施している国が半数を占める一方（図 2-25）、補修工事は半数が民間への委託を行っている（図 2-26）。こうした状況を見ると、支援対象国の組織体制、予算配分、技術力を有する民間企業の有無に合わせた形で、技プロで移転した技術の水平展開や、民間委託を促進するための支援が重要となることも考えられる。