

質 問 書

※ この MS-WORD 文書のまま送付お願いいたします。(PDF 等のフォーマットへ変換しないでください)

2024 年 4 月 23 日

「モルディブ国海上輸送に係る情報収集・確認調査(一般競争入札(総合評価落札方式ーランプサム型))」

(公示日:2024 年 4 月 17 日/調達管理番号:24a00193)について、質問と回答は以下の通りです。

通番号	当該頁項目	質問	回答
1	第2章特記仕様書 第3条 / (1) / 2) 先方政府のニーズ	●ターミナル整備 3種類のターミナルのうち、ハブ・ターミナル5拠点、接続ターミナル30拠点の整備(全域、但し Zone1 を除く)。との記載ですが、Zone2 ~ Zone 6 のそれぞれのニーズの数量を教えてくださいますか。	各ゾーンの数量は以下の通りです。 なお、ハブ・ターミナルは 5 つの候補地が提示されており、全 5 拠点整備することが先方の意向です。接続ターミナルについては、32 の候補地が提示されており、うち 30 拠点整備することが先方意向となります。 Zone2 ハブ:1, 接続:7 Zone3 ハブ:2, 接続:5 Zone4 ハブ:2, 接続:12 Zone5 ハブ:0, 接続:5 Zone6 ハブ:0, 接続:3
2	第2章特記仕様書 第3条 / (2) / 優先案件(最低3件)	案件の構成は、船舶供与とターミナル整備は、別のパッケージと見做して、 1. 船舶の供与は、複数の船舶タイプに分かれる場合は、供与隻数に係らず、それぞれ 1 案件と見做すのでしょうか？ 2. ターミナル整備 1 案件はフェリーの1つの就航ルートをかバ	前提として、無償資金協力の案件として重視されるのは成果発現の観点のため、もし複数の船舶種類や、船舶とターミナルを組み合わせることが成果発現の上で効果的であり、かつ実施体制上も可能なのであれば、そのような案件構成も是非提案いただきたいと思いますと考えております。

		<p>一して、ハブ・ターミナル＋接続ターミナルと考えるのか、ターミナル 1 個ごとに1案件とみなすのでしょうか？</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. 上記の通り、単体の船舶タイプで案件を構成いただいてもよいですし、複数の船舶タイプを組み合わせることで成果発現が見込まれる場合は、それを1案件としていただくことも可となります。 2. 案件は特定の就航ルートに絞ることは現時点で必須とは考えておりません。また、ターミナル1拠点の整備で1案件となるかは金額規模にもよりますが、他ターミナルや船舶、その他関連ニーズと組み合わせることも可能です。 <p>なお、案件形成の方向性については、調査開始後に判明する先方政府の意向等にも影響されるため、それらも加味した上で最終的にご提案をいただきます。また、提案案件の規模としては、既往の対モルディブの無償資金協力の金額(10-15億円)を参考値としていただくようお願いいたします。</p>
3	<p>第2章 特記仕様書 第2条 / (1) / 12 ページ</p>	<p>「本調査は、……INPFNP を含む海上旅客輸送等に係る…」とありますが、本調査では旅客のみならず、貨物、車両の輸送も考慮したうえでの船舶と建屋(場合によっては接岸施設や離岸堤)を無償供与する案件の特定と実施計画を策定するのでしょうか。</p>	<p>本調査の主眼は、海上旅客輸送に対する支援ですが、周辺状況として貨物輸送や陸上交通との接続状況を調査し、それらが旅客輸送と同じインフラを使用したり、旅客輸送の計画に影響を与える場合は、その情報も加味した上で案件形成をすることを目指しております。但し、第3条(1)2)に記載の通り、本調査では、フェリー関連</p>

			の支援ニーズに対する日本の支援可能性を検討すると共に、「これ以外にも広く海上輸送セクターの情報を収集し、追加的な支援ニーズを確認する」こととしていますので、そのようなご提案も歓迎いたします。
4	第2章 特記仕様書 第3条 / (2) / 15 ページ	「●優先案件(最低3件)」とありますが、この案件数は何をもちて1件とするのでしょうか。例えば場所、時期、種別(機材、施設など)でしょうか。	上記 2.の回答をご参照ください。
5	第2章 特記仕様書 第4条 / 【現地調査(2024年7月上旬~8月上旬)】 / (2) / 17 ページ	・「第3条(3)に記載の関係機関と以下の点を確認する。」は、「第2条(3)」ではないでしょうか。 ・また、⑥に関しては法制度まで踏み込んだ調査を実施するため、第2条(3)においては気候変動・環境・エネルギー省(Ministry of Climate Change, Environment and Energy)も含まれているとの理解でよろしいでしょうか。	1. 失礼いたしました。正しくは「第2条(3)」を指しております。 2. 第4条【現地調査】(2)⑥の法制度について、聞き取り調査や既存資料による情報収集を想定しております。第2条(3)は「想定される」モルディブ側関係機関であり、調査対象は記載組織に限るものではありませんので、調査実施上、記載以外の組織へのヒアリング等が必要な場合は、調査に含めていただきますようお願いいたします。
6	第2章 特記仕様書 第4条 / 【現地調査(2024年7月上旬~8月上旬)】 / (6) / 18 ページ	本調査では、JICA 指定フォームの「環境チェックリスト」の作成は必要でしょうか。	本調査では作成の必要はございません。モルディブ政府及び関連機関より情報収集を行っていただくに留まります。
7	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 / (6) / 25 ページ	カウンターパートの配置は「無」となっていますが、質問票の送付や現地調査時の説明先はどちらになるでしょうか。	現時点では先方政府との国際約束が締結されておらず、先方政府に具体的なカウンターパートの配置を求めることはできない段階ですので「無」としています。他方で、現地調査の主な担当機

			関はモルディブ運輸省です。質問票については、各面談先に送付いただくことになると思いますが、具体的な手順については契約開始後に整理いたします。
8	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 (5)配付資料／公開資料等 / 26 ページ	「全国公共フェリー網整備計画事業(Integrated National Public Ferry Network: INPFNP)」の原文レポートの電子コピーを配布いただくことは可能でしょうか。	INPFNP 全体の計画書は一般公開されておりませんが、Zone1 の社会経済インパクト調査を旧インフラ省が実施した際の報告書がウェブ上で公開されております(第2章第3条(1)13頁に記載している「インパクト評価報告書」参照)。 Housing - Socio - Economic Impact study of Raajje Transport Link (RTL) ferry in Zone 1

以上