

公示

独立行政法人国際協力機構契約事務取扱細則（平成15年細則(調)第8号）（以下「細則」という。）に基づき下記のとおり公示します。

2024年4月24日

独立行政法人国際協力機構
契約担当役 理事

記

1. 公示件名：カンボジア国プノンペン都総合都市交通管理能力強化プロジェクト
2. 競争に付する事項：企画競争説明書第1章1. のとおり
3. 競争参加資格：企画競争説明書第1章3. のとおり
4. 契約条項：
「事業実施・支援業務用」契約約款及び契約書様式を参照
5. プロポーザル及び見積書の提出：
企画競争説明書第1章2. 及び6. のとおり
6. その他：企画競争説明書のとおり

企画競争説明書

業務名称：カンボジア国プノンペン都総合都市交通管理能力強化プロジェクト

調達管理番号：24a00040

【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。

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。

2024年4月24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. 競争に付する事項

- (1) 業務名称：カンボジア国プノンペン都総合都市交通管理能力強化プロジェクト
- (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に分けて積算してください。

- (4) 契約履行期間（予定）：2024年7月 ～ 2027年8月

先方政府側の都合等により、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。

(6) 部分払いの設定¹

本契約については、以下の時期での部分払を含めて部分払いを計画します。

- 1) 2024年度末（2025年3月頃）
- 2) 2025年度末（2026年3月頃）
- 3) 2026年度末（2027年3月頃）

2. 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1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	2024年 4月 30日 12時
2	企画競争説明書に対する質問	2024年 5月 9日 12時
3	質問への回答	2024年 5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	2024年 5月 27日 12時
6	プレゼンテーション	2024年 5月 31日 14時～17時
7	評価結果の通知日	2024年 6月 5日
8	技術評価説明の申込日（順	評価結果の通知メールの送付日の翌日から

¹ 各年度の進捗に伴う経費計上処理のため、実施済事業分に相当した支払を年度ごとに行う必要があります。

	位が第1位の者を除く)	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。
--	-------------	---

3. 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(2024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

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のうち、「全省庁統一資格」と「日本登記法人」については求めません(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。

4. 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「2. (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。

5. 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2.（3）参照
- 2）提出先：上記2.（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2.（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>）

6. プロポーザル等の提出

- （1）提出期限：上記2.（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

- ① 電子データ (PDF) での提出とします。
- ② 上記2. (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: 24a00040_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: 「24a00040_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いたします)。

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 2. (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
- 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)

7. 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」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) 業務管理グループ制度及び若手育成加点

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。

8. 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。

9. 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。2023年11月から2024年1月に公示した案件を対象として試行的に実施していましたが、4月末まで期間を延長します。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。

【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

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、基本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
1	成果1：複数関係機関間の調整機能を強化させながらマスタープランの改定を進めて	第3条2（1）

	いくための支援にかかる具体的な手法	
2	成果1：マスタープランの承認、優先プロジェクトの実施促進に向けたプロジェクトとしての支援策	第3条2 (6)
3	成果1：本業務における交通調査・交通需要予測の内容及び効率的かつ効果的な手法	第3条2 (8)
4	成果2：パイロット事業候補となるパラトランジット対策（主にソフト面）の計画案	第3条2 (9)
5	本邦研修・第三国研修の計画案	第4条2 (3) (4)

3. その他の留意点

- ▶ 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、期待される成果を発現し、プロジェクト目標達成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。

- ・基本計画策定調査実施時期：2024年1月～2月
- ・RD署名：2024年3月19日

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) 要請書接到以降の都市交通に係るカウンターパートの問題認識

要請書では、「都市交通統合管理プラットフォーム」の設立をプロジェクトの成果として掲げ、プノンペン都庁（Phnom Penh Capital City Administration。以下、「PPCA」という）が主体となり、関係省庁・機関等と連携し包括的にマスタープランを推進するための体制の構築に重点を置いたプロジェクトを想定していた。一方、その後の情報収集や関係者へのヒアリングをもとに整理を行ったところ、都市交通の各種インフラ整備が停滞している理由として、2014年の都市交通マスタープラン（Comprehensive Urban Transport Plan in Phnom Penh Capital City。以下「PPUTMP」という）自体がカンボジア国内でオーソライズされたものであるとの認識が無いことや、策定の議論の過程で優先されるプロジェクトの実施主体や事業費、資金計画等に関する議論が関係者間で行われてこなかったことが原因であったと認識されていた。さらには近年プノンペン都におけるライドヘイリングサービスの急速な進展、2014年当時の計画には無かったプノンペン郊外での都市開発の計画が進められていることも踏まえると、実効性をもつ都市交通マスタープランそのものの更新へのニーズの高まりが明らかとなった。マスタープラン推進のための体制づくりは、マスタープランの更新プロセスの中で取り組んでいくべき運営方針と位置づけ、都市交通をめぐる関係機関の連携体制強化を踏まえたマスタープランの更

新をプロジェクト成果の1つと整理した。²

(2) プノンペンの将来像

プノンペン、バンコク（タイ）、ジャカルタ（インドネシア）、マニラ（フィリピン）、デリー（インド）、ダッカ（バングラデシュ）のようなメガシティを進むべき方向性としてイメージするのではなく、中規模の首都ならでの将来像を目指すべきであることをカンボジア側カウンターパートや JICA カンボジア事務所とも意見交換し、賛同を得ている。都市交通マスタープランの策定過程では様々な関係者から様々な意見が出されることが想定されるが、それに振り回されることなく、以上の点を念頭において本業務を実施する必要がある。しかしながら、第三国研修の実施先としてメガシティを排除する必要は無く、そのプログラムを組み立てる際に見せ方や説明の仕方などを工夫する。

(3) 実施体制に関する協議事項

プロジェクトの実施体制に関しては、R/Dに記載のとおり、PPCA知事を議長とし、PPCAの副知事・公共事業運輸省（Ministry of Public Works and Transport。以下、「MPWT」という）からの1名を副議長に置くことを当初想定していたが、国土管理・都市計画・建設省（Ministry of Land Management, Urban Planning and Construction。以下、「MLMUPC」という）も加わり3名の副議長を置く体制となった。PPCAを軸としつつ、マスタープランで提案される各プロジェクトを実現へと繋げるためには、中央政府の関与は不可欠であることから、役割分担を図りつつ、合同調整委員会（Joint Coordination Committee。以下、「JCC」という）やワーキンググループのイニシアティブを促していく。副議長に関しては、JICAとしては、MPWT及びMLMUPCからそれぞれUnder Secretary（次官）レベルを任命することを推奨していたが、組織内での協議の結果Deputy Director General of General Department（副総局長）がそれぞれアサインされることとなった。まずはこの体制でプロジェクトの各活動を進めていきつつ、マスタープランの中間報告、優先プロ

² 本プロジェクトの主たるカウンターパートはPPCAであるものの、総合的な都市交通計画においては関係機関総出での議論・検討なしには実効性が伴わないものとなる点は懸念点である。マスタープランの改定及び提案されるプロジェクトの実施促進に向けて採られるべき、関係機関横断的な連携体制や調整メカニズム、それを実現するための具体的な手法について、プロポーザルで提案を求める。JICAとしては、短期的にはプロジェクトの序盤から、いかに複数機関からのワークショップや議論への参画を促すか、中長期的には都市交通に係る計画決定に効力を持たせる枠組みの明確化がポイントと考えている。

ジェクトリスト案が纏められる等のタイミングでは各関係機関のハイレベル及び経済財政省（Ministry of Economy and Finance。以下、「MEF」という）の巻き込みも追求していく必要がある。

（４）都市交通マスタープランの対象地域に関する議論

マスタープランの検討対象は、R/Dに示すとおり、プノンペン都に加え、カンダル州の一部（アレクサ市（プノンペン都北東部メコン川対岸の環状3号線内のエリア）及びプノンペン都南郊外部に建設中の新空港周辺地域（プノンペン都からのアクセス路を含む）も含めることとなった。具体的な対象エリア、行政界を示す地図データは、基本計画策定調査時点に再三要請するもカンボジア側から得られなかったため、プロジェクト開始後に作成が必要となる。また、MPWT及びMLMUPCとの協議では、両Permanent Secretary of State（筆頭長官）からプノンペン都西側に位置するコンボンスプー州までマスタープランの対象地域としたい旨の発言があったが、結果的には対象地域として含めることまではせず、同州とプノンペン都の間を往来する交通量も考慮する形で、対象地域の範囲自体は提案どおりとすることで合意した。

（５）協力期間

都市交通マスタープランはできる限り早く策定したいとのPPCAの意向を踏まえ、マスタープラン改定に係る活動は、開始2年以内に終了させることを目標とし、プロジェクト全体の期間は3年間とすることで合意している。

（６）マスタープランの承認プロセス

都市交通マスタープランを位置づける国家法は現時点ではカンボジアに存在しないものの、MPWTでは現在Land Transport Lawの策定作業を進めているとの情報を得ている。その具体的な内容はプロジェクト期間中も確認していく必要があるが、まずは今回改定する改定都市交通マスタープランはPPCA知事承認を目指し、プロジェクト終了までに承認に向けた必要な手続きを終えることを目指す。³ MPWT及びMLMUPCからは、改定マスタープランはNational Council for LogisticsやNational

³ 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PPCA承認までは確実に目指していくことを基本計画策定調査で確認したが、その実現に向けてプロジェクト期間内に採りうるプロジェクトとしての現実的な支援について提案を求める。JICAとしては、承認に向けたプロセスを明確化し、誰がいつまでに対応していくかを関係者間で共有していく等の支援は必須と考えている。

Committee for Urban Development and Planningといった国レベルの委員会に諮ることの可能性も示唆された。承認プロセスに関しては、プロジェクト期間中により明確化の上、今回改定されるマスタープランがカンボジア政府内で確実に承認・活用されるよう調整していく必要がある。また、プロジェクト開始後早期の段階で、今回のマスタープランの構成の想定について、発注者と十分に議論の上、カンボジア側関係者とも共有し、認識のすり合わせを行う。

（7）改定PPUTMPの方向性

今回取り組むマスタープランの改定に関しては、以下の方向性についてカウンターパート側と合意している。これらの方針を取り入れ都市交通マスタープランの改定を行っていく必要がある。なお、「プノンペン都市交通に係る情報収集・確認調査」（2021～2023年）において、一定の調査や方向性の検討が実施されていることから、同調査を最大限活用し、効率的な業務を実施する。

1）都市開発と一体となった都市交通計画

プノンペンの土地利用マスタープランを踏まえつつ、PPUTMP作成時には考慮されていなかった新たな都市開発の計画や動きを考慮した、都市交通計画を策定する。都市計画に関しては、将来の都市構造も関係機関と十分に議論し、その構想をもとにした適切な都市交通の在り方を提案する。なお、MLMUPCはこの点において特に積極的に関与していくことの意向を有していることを確認した。

2）JCC等を活用した早い段階からの関係機関の巻き込み

JCCやワーキンググループにおいて、PPCAのみではなく複数関係機関を巻き込み、マスタープランの改定やパイロット事業の実施に関する議論・検討を進めていく。JICAが策定したマスタープランではなく、カンボジア側が一丸となって策定したマスタープランとし、パイロット事業やマスタープランの優先プロジェクトが着実に実現されていくような体制構築を図る。

3）概算事業費や実施体制（主管）、資金計画の検討を含めた優先プロジェクトの提案

PPUTMP策定時の教訓も踏まえ、本業務では優先プロジェクトリストが提案される段階で各プロジェクト実施に向けたタスク、留意点等への理解を深めるワークショップを実施する等により、実施促進への支援を継続する。各優先プロジェクトの提案においては責任主体や実施方式、事業費とその資金計画についても十分に議論する。

4）公共交通を軸とした自家用車に依存しない街を実現する都市交通計画

マスタープランの範囲は広く都市交通とするものの、公共交通を軸とした市民の自家用車依存を軽減する街づくりを支える都市交通を実現することを目指すコンセプトを関係機関内で共有した。既に既往の調査や実施・計画中のプロジェクトを踏まえつつ、道路や交差点の改良、交通管理に関しても本マスタープランに包含するが、上述のコンセプトに基づき公共交通の利用促進や補完の観点も踏まえ検討を進める。

5) 時間軸に応じた新公共交通システムの提案及び選択肢の提示

対象地域内の人口増加の傾向、需要予測の結果を踏まえながら、将来的な新公共交通システムについても検討を行うことについて合意した。マスタープランでは、中長期的に適切な公共交通システムを検討するための情報を整理し、モード及び区間について選択肢の提案を行うことを一つの目安とするが、カンボジアの財政面、行政能力、投資環境等における課題も十分に認識した上で、いくつかの選択肢を用意し、発注者及びカウンターパートとも議論を繰り返し行う。特に財務面に関しては日本及びカンボジアの財務持続性も踏まえた資金計画や事業計画の検討、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カウンターパート側の実現可能性を確認した上での提案が必須となる。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。

現段階では、フィージビリティスタディ等の次への展開については、優先プロジェクトの検討の中で、特に優先度の高いと見込まれる場合にはカンボジア側と別途協議の上、本業務からは切り分ける形で別途要請を取り付けていく等の対応を考えている。

なお、2023年11月にカンボジア政府内に設置された「都市鉄道の検討に係る省庁間タスクフォース」（カンボジア開発評議会（Council for the Development of Cambodia。以下、「CDC」という）⁴において都市鉄道のフィージビリティスタディが実施されていることから、同調査についても情報収集・レビューの上、上述の選択肢の提案を行う。

（8）本体協力における交通調査・需要予測

本業務では、将来交通需要予測を行い現況交通ネットワークのボトルネックを把握するとともに将来交通ネットワークの代替案の評価ならびに同ネットワークに組

⁴ スン・チャントール副首相が議長を務めている。

み込まれる新公共交通システムの需要の把握、適切なモード選択の検討を行うために交通需要予測モデルを作成する。

その中で、同モデルの作成のために実施する必要な交通調査としては、家庭訪問調査、スクリーンライン調査、コードンライン調査等を想定するが、その方法と内容については、発注者が妥当性を認める広範囲な手法を許容する。特に、「プノンペン都市交通に係る情報収集・確認調査」（2021～2023年）や、「カンボジア国 南部経済回廊（道路・橋梁セクター）に係る情報収集・確認調査」（2024年～実施中）における交通データを最大限活用し、効率的・効果的な方法を採用する。

交通需要予測モデルの作成に関しては、人口分布、所得構成等の社会経済フレームを基にゾーン毎の発生集中交通量、分布交通量、機関分担、配分交通量等を把握できるモデルを基本的に想定するが、所要の目的を果たせる需要予測モデルであれば他のロジックによるモデル、既往調査で作成されたモデルの時点修正その他発注者が妥当性を認める広範囲なモデル作成手法を許容する。⁵

また、本業務で改定するマスタープラン検討対象地域はプノンペン都に加えカンダル州の一部まで拡大する点に留意する。対象範囲の議論の中で、コンポンスプー州に関して言及があったことから、プノンペン都と同州との往来交通の現況分析、将来需要についても確認する必要があることにも留意する。

（9）パイロット事業に関する先方意向

PPCAからは、これまでに「プノンペン公共バス運営改善プロジェクト」やADBによる支援を通じて検討してきたExclusive Bus LaneやRapid Bus Systemのトライアル運行をパイロット事業として支援してもらいたいとの意向が聞かれたが、プロジェクトのスコップを議論する中で、これらに関する直接的な支援は含まないことについての理解を得た。一方、PPCAやバス公社（City Bus Authority。以下、「CBA」という）としてはこの施策への期待は大きく、マスタープランの中で必要性を位置づけ、ADBの協力も得る形で実現させていきたいとの意向がある点に留意する。ADB側との連携も図っていく必要がある。

本業務で扱うパイロット事業の候補としては、基本計画策定調査ではパラトランジット対策があがっており、特定エリアでの走行規制などを一例に、主にソフト面でのアプローチをいくつか検討し実施することを想定している。具体的なパイロッ

⁵ 本業務で実施する交通調査及び需要予測の内容及び手法についてプロポーザルで提案を求める。手法に関しては、上記留意点を踏まえながら既往データを最大限活用し、効率的・効果的な実施手法を提案すること。

ト事業の方向性は、プロジェクト開始後、詳細計画策定調査にて議論し第1回JCCまでに決定する。⁶

(10) 公共交通の管理・運営に関する組織体制強化

成果3に対応する「公共交通の管理・運営に関する組織体制強化」に関する支援は、短期・中長期それぞれの視点で、軸となる公共交通システムがどのような管理運営方式が採られるべきかを検討していくものであるが、元々はPPCAからの、CBAをより良い事業体へと転換していくことに対する協力要請を受けて、基本計画策定調査の中で取り入れた活動である。現在、路線バスがプノンペン都における唯一の公共交通モードであり、将来的に新公共交通システムの導入を進めるとしても、それまでの期間、引き続き路線バスは市民の足であり、利用率を高めるべく引き続きの改善が必要である。したがって、短期的な視点としてのバスの運行管理・運営については、現在CBAが目指している「公営企業化」が望ましいか否かも含めプロジェクトの中で分析、提案をする。中長期については、改定PPUTMPの中で提案される新公共交通モードを対象とする。

(11) 学識者の関与

本業務の運営方針として、需要予測の過程や結果、マスタープランの内容について、中立的・客観的な政策議論を行う体制を整え、学識者からの評価や助言を受け、カンボジア側は、カンボジア工科大学交通インフラ工学科Kheang先生（東京工業大学在籍経験有、EASTS-Japan（一般社団法人計画・交通研究所）メンバー）の関与を想定している。日本側は、JICAが契約開始までに、またその後も必要に応じて都度紹介する先生をアドバイザーとする。

(12) 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。新公共交通システムの提案にあたってはJICAとしても過去に複数の調査を実施してきているほか、マスタープランの中で新公共交通システムの整備を優先課題として検討していく場合でも道路、交通マネジメントの改善も引き続き必要であ

⁶ パイロットプロジェクトの候補となるパラトランジット対策に関して想定される活動案について実施妥当性や実現性を含め分析し、プロポーザルにて提案を求める。なお、現時点でパイロット事業の内容について確定していないため、パラトランジット対策以外にも公共交通の利用促進やウォーカービリティの向上に資する施策が考えられる場合は、プロポーザルにて提案すること。

ることから、以下の関連プロジェクトや調査結果のレビューを確実に行うことが重要となる。

- 「プノンペン市都市交通計画調査」（2000年）
- 「プノンペン都総合交通計画プロジェクト」（2014年）
- 「プノンペン新都市交通システム情報収集・確認調査」（2015年）
- 「プノンペン交通管制システム整備計画」（2015年）
- 「プノンペン公共バス運営改善プロジェクト」（2017年～2022年）
- 「プノンペン都市鉄道整備事業準備調査」（2020年）
- 「プノンペンにおける総合交通管理計画及び交通管制センター運営維持管理の能力改善プロジェクト」（2021年～2025年）
- 「シエムリアップにおける都市課題解決のためのスマートシティアプローチ実装プロジェクト」（2022年～）
- 「物流改善実施能力向上プロジェクト」（2023年～）
- 「日ASEAN相互協力による海外スマートシティ支援策（Smart JAMP）」（2022～2023年、国交省調査）
- 「カンボジア国 南部経済回廊（道路・橋梁セクター）に係る 情報収集・確認調査」（2024年～）

（13）他ドナーとの協力の調整、連携可能性の検討

プノンペン都の都市交通分野において、主たるドナーはADBである。過去、ADBは、Rapid Bus Systemを含む優先プロジェクトのプレF/Sの実進を進めてきたこと、また引き続き都市交通分野での協力への姿勢を確認していることから、プロジェクトの序盤から情報共有を密に図り、相乗効果を高められるようにする。中国やその他の国の支援による軌道系交通システムのF/S調査が中央政府（CDCやMPWT）で進められているようであるが、その詳細情報は基本計画策定調査時点では入手できていない。これらの動きもプロジェクトの中で総合的に把握・アップデートした上で、支援対象範囲が重複しないよう整理する。

（14）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

本業務でも、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）への配慮を考慮した活動を展開することが求められる。本業務の事前評価は、プロジェクト開始後の詳細計画策定調査の結果を踏まえて行われることから、詳細計画策定調査までに、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）への配慮の状況を把握・分析する。その上で、本業務で考慮すべき取り組み（例えば、プロジェクトの枠組みの

中でインクルーシブネスに関する課題を解消するための活動や、都市交通の計画・運営組織のジェンダーバランスの均衡を促進する活動）を検討し、プロジェクトデザインに反映させる。

（15）マスタープランの承認プロセスと対外広報

基本計画策定調査では、2014年に策定されたPPUTMP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。今回のマスタープランに関しては、少なくともPPCA知事承認を目指していくことについてPPCAとの合意を得ているが、プロジェクト期間中に承認に必要なプロセスを完了できるよう、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将来的な新公共交通システム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現地セミナー、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。

（16）マスタープランの目標年次

マスタープランの目標年についてPPCAに意向を確認したが、JICA及び専門家が提案してほしいとの声も聞かれたため、プロジェクト開始前までにPPCA側の考えも議論しておくことを依頼し、基本計画策定調査のM/Miに記録として示している。本業務で策定する改定マスタープランの目標年次の設定については、プロジェクト開始時に議論し第1回JCCまでに決定する。

（17）二段階方式における詳細計画策定調査での検討事項

本プロジェクトは二段階方式による実施を採用しており、発注者はプロジェクトの基本的な計画をカウンターパートと合意した上で、詳細計画はプロジェクト開始後に決定する（発注者が基本的な計画を合意するために実施した調査を「基本計画策定調査」と記載している）。プロジェクト開始後（3か月以内を目途）に詳細計画策定調査を実施し、特にパイロットプロジェクトの計画を含めた詳細のプロジェクトスコープを同調査で決定した後、JICA内の事前評価を行い、本格協力フェーズに入る。環境社会配慮カテゴリに関しても、詳細計画策定調査実施前にJICA内関係部と対処方針を議論し、環境社会配慮ガイドライン（2022年1月公布）に応じた手続きをとる。

プロジェクトデザインについては、Project Design Matrix（以下、「PDM」という）及びPlan of Operation（以下、「PO」という）を基に、基本計画策定調査を踏まえてR/Dでカウンターパートと合意をしているが、プロジェクト開始後に実施する詳細計

画策定調査における情報収集やカウンターパートとの議論等を通し、発注者と相談・連携の上、必要な場合にはPDM及びP0の改定を進め、第1回JCCで合意する。

なお、詳細計画策定後も随時更新する活動計画の中でプロジェクトを取り巻く環境に変化があった場合は、受注者は必要に応じて、活動内容の変更を提言できる。発注者はこれらの提言・計画について、遅滞なく検討し、必要な処置（カウンターパートとの合意文書の変更、契約の変更等）を取る。

（18）指標の基準値・目標値

プロジェクトのモニタリングに必要な指標については、基本計画策定調査時のPDMにおいて合意しているが、具体的な指標や基準値・目標値は、詳細計画策定調査で改めて見直す。受注者は、案件開始後に具体的な指標や基準値・目標値について検討し、詳細計画策定調査での合意を見据えてカウンターパートとの協議を進める。また指標とする項目のベースライン値についても詳細計画策定調査前に捕捉することが望ましい。

詳細計画策定調査後も、当該指標や基準値・目標値については、プロジェクトの進捗に伴い必要に応じて見直すことも含めて検討し、目標・成果の達成度を6ヵ月ごとに作成するMonitoring Sheet Summary及び I & II（以下、「モニタリングシート」という）に含めて報告する。

（19）Web 等のリモート技術の活用

JCCやワーキンググループ、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。

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）詳細計画策定調査に関する業務

本プロジェクトでは、開始3か月以内を目安に詳細計画策定調査を実施するため、受注者とも相談の上、詳細計画策定調査団を派遣する。

受注者は、プロジェクト開始以降、プノンペン都における都市交通をめぐる課題の分析、これまでの関連する制度・既往の調査・プロジェクトのレビュー、PDMで合意された指標の妥当性の確認、ベースライン値の捕捉等を行い、プロジェクトの上位目標、プロジェクト目標、成果、活動、対応する指標等について改めてカウンタ

ーパートと確認する。その後、プロジェクトの詳細計画について、R/Dで合意をしたPDM及びP0を基に、カウンターパートとの議論等を通し、発注者と相談・連携の上、必要な場合にはPDM及びP0の改定を進め、詳細計画策定調査団とともに、第1回JCCにてプロジェクトの枠組みについてカウンターパートと合意する。また、本プロジェクトにおいては事前評価を詳細計画策定調査後に行うことから、受注者は、環境社会配慮及びジェンダーカテゴリーの分類に関する調査を合わせて詳細計画策定調査までに実施するとともに、第1回JCCにて合意された事項を踏まえて事前評価表案の作成に協力する。必要な場合には、R/Dの変更を進める。

(2) プロジェクトの活動に関する業務

第3条に記載された留意事項を踏まえて、PDMで合意された以下のプロジェクト活動を実施する。なお、それぞれの活動の結果はレポートや議事録として形に残し、PDM上の成果指標の確認手法であるMeans of Verificationに求められている形でまとめる。

① 成果1（PPCAのリードの下、複数の関係機関を横断した議論・検討・合意形成のプロセスを踏まえ、PPUTMPが改定される）に関わる活動

- 1-1 PPUTMPの改定に当たり、関連する既存の調査・計画の内容をレビューする。
- 1-2 プノンペンにおける都市交通の現状を把握し、関係機関の連携が必要な課題を抽出する。
- 1-3 PPUTMPの進捗確認と改定の方向性（ビジョン、戦略、開発シナリオ、優先プロジェクト、公共交通整備・改善計画、概略事業費及び実施主体（運営方式）、経済財務分析等）を検討の上、複数関係機関で議論する。
- 1-4 将来的な軌道系公共交通システムの導入に向けた課題や方向性についてワークショップ等を通じて整理・検討する。
- 1-5 定量的な分析に基づく優先プロジェクト及び公共交通ネットワークの提案を包含した改定版PPUTMP（ドラフト）を策定する。
- 1-6 改定PPUTMPの承認プロセスを確立し、承認に向けたステップを関係者間で共有する。
- 1-7 改定PPUTMPの周知活動を実施する。
- 1-8 複数関係機関を横断する会議を定期的に行い、各種交通政策やプロ

ジェクト実施のために必要な施策について議論を継続する。
1-9 複数関係機関を横断する会議のプラットフォーム化もしくは都市交通を総合的に管理する部局の設置について方針を定める。

- ② 成果2（複数関係機関の連携が不可欠であり、かつ短期的施策に関するパイロット事業の実践を通じて、都市交通関係機関の横断的なプロジェクトの実施能力が向上する）に関わる活動

2-1 改定PPUTMPの議論を踏まえ、公共交通の利用促進やウォーカビリティの向上に資するパイロットプロジェクトを特定する。
2-2 本事業で実施するパイロットプロジェクト実施計画を策定する。
2-3 パイロット事業を実施し、結果を確認する。
2-4 パイロット事業の結果を踏まえて総合的な都市交通対策の実施ガイドラインを策定する。
2-5 パイロット事業の継続に向けた実施体制についての方針を定める。

- ③ 成果3（公共交通の管理・運営に関する組織体制が強化される）に関わる活動

3-1 改定PPUTMPの議論に基づき、短期・中長期それぞれの観点で公共交通システムのあるべき管理・運営主体の選択肢を検討する。
3-2 選択された選択肢に基づき、管理・運営主体の設立または強化に関する計画を作成し、JCCまたはプラットフォームで協議する。
3-3 短期的な視点での公共交通システムの最適な管理・運営主体を設立するための法律案と規約案を作成する。

（3）本邦研修

- 本プロジェクトでは、本邦研修を実施する。⁷

本邦研修実施業務は、本契約の業務には含めず、研修日程を確定した後、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。

⁷ プロジェクトの成果発現に最大限貢献する本邦研修の計画及びスケジュール案、実施時期についてプロポーザルで提案すること。

目的・研修内容	プロジェクトの目的・成果達成を支援するもの。
実施回数	合計1回
対象者	プロジェクト関係機関の職員（実務クラスを想定）
参加者数	約10名/回
研修日数	約12日（移動日を含む）/回

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。実施にあたって、研修員候補の人選に関しても、事務所及びカウンターパートと協議し支援を行い、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に協力する。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、本業務を通じて提案される各種計画に研修を通じて作成したアクションプランが盛り込まれるよう配慮する。

（４）第三国研修

第三国研修は、日本とカンボジアの都市の発展段階の状況がかけ離れすぎていることもあり、本邦研修を補完するものとして、JICAがこれまで都市交通分野で支援を続け、公共交通システムを導入した近隣国・近隣都市のよりカンボジアの発展段階に近い実例を学ぶことを目的に実施する。基本計画策定調査では、BRT、MRT、LRT等複数の公共交通モードを有するジャカルタにおけるBRTやMRTの導入初期の歴史や経験、教訓を学ぶことは有益との議論があった。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。⁸

目的・研修内容	プロジェクトの目的・成果達成を支援するもの。
実施回数	合計1回
対象者	プロジェクト関係機関の職員（実務クラスを想定）
参加者数	最大12名/回
研修日数	最大10日（移動日を含む）/回

⁸ プロジェクトの成果発現に最大限貢献する第三国研修の計画及びスケジュール案、実施時期についてプロポーザルで提案すること。

訪問都市	1都市（南・東南アジア）/回
------	----------------

（５）セミナーの開催

本プロジェクトで策定される改定都市交通マスタープランへの認知を高めるため、カンボジアにおける都市交通関連機関（中央政府、自治体、民間、大学）及びドナーコミュニティに向けた成果発信セミナーをプロジェクト期間中計3回実施する。第1回はドラフト改定マスタープランが仕上がる時期、第2回は改定マスタープランの策定を終えた時期に実施し、第3回はプロジェクト全体の成果報告を行う。

（６）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、文献や実施機関への照会等を通じて、対象国の法令におけるデータの所有権及び利用権を調査する。調査の結果、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-ROM（CD-ROM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、そのコードを業務完了報告書に合わせ提出）

② ベースライン調査

- 受注者は、プロジェクトの成果やプロジェクト目標の達成状況をモニタリング・評価するための指標を設定し、プロジェクト開始時点のベースライン値を把握する。

➤ 具体的な指標入手手段についても明らかにし、モニタリングに向けた体制を整える。

➤ 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、カウンターパートの合意を得る。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、同様に発注者及びカウンターパートの合意を得ることとする。

③ インパクト評価の実施

本業務では当該項目は適用しない。

④ カウンターパートのキャパシティアセスメント

受注者は、ワーキンググループに参加するカウンターパートメンバーを対象とし、包括的な都市交通の計画・管理能力の現状の詳細な把握やキャパシティアセスメントを行い、その結果を踏まえ、その後の能力強化の重点項目や範囲、達成レベル等を設定する。

⑤ エンドライン調査

プロジェクトの成果やプロジェクト目標の達成状況を評価するため、プロジェクト終了約半年前にエンドライン調査を実施し、カウンターパートに結果を共有する。

➤ 受注者は、カウンターパートとの共同実施の可能性を追求しつつ、エンドライン調査の枠組みや調査項目については、開始前に発注者、カウンターパートと協議の上、両者の合意を得る。

⑥ 環境社会配慮に係る調査

本業務では以下の業務を行う。

➤ 詳細計画策定調査実施前に、JICA 内関連部とプロジェクトの詳細計画案及び環境社会配慮のカテゴリについて相談を行う。その結果に沿って「国際協力機構 環境社会配慮ガイドライン」（2022年1月公布）に基づき、以下を実施する。

① 環境・社会面の法制度概要の調査

② 予備的スコーピングの実施及びそれに基づく環境社会配慮のTOR案の作成

③情報公開用資料の環境社会配慮調査結果の作成

- 詳細計画策定調査及びプロジェクトの事業事前評価の結果に応じて、実施する業務の内容を再度受注者は発注者と協議し、必要な仕様と、必要になる業務内容（現地再委託）を確定する。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、早期にカンボジア側の実施体制を構築する。

⑦ ジェンダー主流化に資する活動

本業務では当該項目は適用しない。

合意文書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。

- 詳細計画策定調査までに、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）への配慮の状況の把握・分析する。その上で、本体協力で考慮すべき取り組み（例えば、プロジェクトの枠

報告書名	提出時期	言語	形態	部数
業務計画書	契約締結後10営業日以内	日本語	電子データ	—
ワークプラン	業務開始から1か月以内	英語	電子データ	—
モニタリングシート	第1回JCC以降6か月毎	英語	電子データ	—
プロGRESSレポート	業務開始から12カ月以内	日本語 英語	電子データ	—
インテリムレポート（ドラフト改定PPUTMP案を含む） ※冒頭要約を含む	業務開始から18か月以内	和文要約 英語※ クメール語※	電子データ	—
ドラフト改定PPUTMP ※冒頭要約を含む	業務開始から24か月以内	和文要約 英語※ クメール語※	製本 製本 製本	5部 15部 10部
改定PPUTMP広報パンフレット（①市	業務開始から24か月以内	クメール語	製本	25部 25部

民向け)		英語		
改定PPUTMP広報パンフレット (②関係者向け)		クメール語 英語		25部 25部
業務完了報告書	契約履行期限 末日	日本語	製本	5部
事業完了報告書	契約履行期限 末日	英語	製本 CD-ROM	15部 5部

- 組みの中でインクルーシブネスに関する課題を解消するための活動)を検討し、プロジェクトデザインに反映する。
- 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。
- 交通調査やデータ収集の際は、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。

⑧ 気候変動緩和策の視点

- 本プロジェクトはプノンペン都における持続的かつ包括的な都市交通の整備及び改善に向けた支援を通じて、将来的な公共交通へのモーダルシフトが促進され、二酸化炭素等の温室効果ガス排出の削減に繋がることにより、気候変動対策（緩和）に資する可能性がある。については、「JICA 気候変動対策支援ツール(JICA Climate-FIT)（緩和策）（3. 鉄道等によるモーダルシフト(旅客)」を参考に、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、改定マスタープランの中で、カンボジアのNDC（Nationally Determined Contribution：国が決定する貢献）にも有効であることを提示する。

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。

本業務で作成・提出する報告書等及び数量

- 業務完了報告書及び事業完了報告書は、履行期限 3 ヶ月前を目途にドラフトを作成し、発注者の確認・修正を経て、最終化する。ドラフト作成に入る前に、発注者との間で記載すべき内容について協議し、必要に応じて打合せ簿を交わした上で、双方共通認識を持って作成するようにする。
- 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。
- 受注者もしくはカウンターパート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。

記載内容は以下のとおり。

(1) 業務計画書

共通仕様書第 6 条に記された内容を含めて作成する。

(2) ワーク・プラン

以下の項目を含む内容で作成する。

- ① プロジェクトの概要（背景・経緯・目的）
- ② プロジェクト実施の基本方針
- ③ プロジェクト実施の具体的方法
- ④ プロジェクト実施体制（JCC の体制等を含む）
- ⑤ PDM（指標の見直し及びベースライン設定）
- ⑥ 業務フローチャート
- ⑦ 詳細活動計画（WBS : Work Breakdown Structure 等の活用）
- ⑧ 要員計画
- ⑨ 先方実施機関便宜供与事項
- ⑩ その他必要事項

(3) モニタリングシート

発注者指定の様式（PM Form 3 Project Monitoring Sheet）に基づき作成する。

（４）業務完了報告書

- ① プロジェクトの概要（背景・経緯・目的）
- ② 活動内容（PDM に基づいた活動のフローに沿って記述）
- ③ プロジェクト実施運営上の課題・工夫・教訓（業務実施方法、運営体制等）
- ④ プロジェクト目標の達成度
- ⑤ 上位目標の達成に向けての提言

添付資料（添付資料は作成言語のままでよい）

- （ア）PDM（最新版、変遷経緯）
- （イ）業務フローチャート
- （ウ）WBS 等業務の進捗が確認できる資料
- （エ）人員計画（最終版）
- （オ）研修員受入れ実績
- （カ）遠隔研修・セミナー実施実績（実施した場合）
- （キ）供与機材・携行機材実績（引渡リスト含む）
- （ク）合同調整委員会議事録等
- （ケ）その他活動実績

（５）事業完了報告書

発注者指定の様式（PM Form 4 Project Completion Report）に基づき作成する。

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）交通需要予測関連データ
- （２）交通調査報告書
- （３）GISデータ一式
- （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）研修講師用研修教材

- (7) 研修用教材
- (8) 業務実施マニュアル（主なものに限る）
- (9) セミナー、ワークショップ資料
- (10) PDMでMeans of Verificationとして定められる各種成果物（レポート類）

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、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。

- (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

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。⁹

	項目	仕様	数量	見積の取扱
1	交通調査及びパイロット事業	現地調査会社へ委託する交通調査費及びパイロット事業の実施に係る現地経費	1式	定額計上
2	環境社会配慮関連調査	「国際協力機構環境社会配慮ガイドライン」（2022年1月公布）に基づく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の実施	1式	定額計上

⁹ ここに示す項目以外で再委託による業務の遂行が不可欠と考える業務がある場合には、当該業務の内容・方法及び再委託によることが必要な理由を別提案・別見積としてプロポーザル提出時に別途提出する。

第7条 機材調達

受注者は、業務の実施に必要と判断される機材を「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、カウンターパートと確認し、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。

調達機材の想定規模は以下のとおり。

	機材名	内容	数量	機材の別	見積の取扱
1	JICA STRADA	交通需要予測ソフトウェア	1	供与機材	本見積
2	複合機	プロジェクト実施に必要なもの。	1	事業用物品	本見積
3	PC	プロジェクト実施に必要なもの。	2	事業用物品	本見積

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：カンボジア王国（カンボジア）

案件名：プノンペン都総合都市交通管理能力強化プロジェクト

Project for Development of Integrated Urban Transport Management Mechanism in Phnom Penh Capital City

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

カンボジアの首都プノンペン都は、人口約228万人¹⁰を有する当国の政治経済の中心地である。近年の経済発展を背景に、2035年には約262万人まで人口が増加することが見込まれているほか、当国の新規登録車両台数は2013年の28.2万台から2021年には50.6万台と、10年以内で約2倍に増加し続けている。都市中心部主要道路の平均旅行速度は2012年当時平均14.6km/hであったのに対し、2022年は平均14.4km/hと抜本的な改善には至っておらず、「プノンペン公共バス運営改善プロジェクト（2017～2022年）」で測定されているバスの運行速度は2019年の平均で13.1km/hと報告され、一般車両と比してさらに速度は低く、自動車中心の交通体系は変わらぬまま、交通渋滞が深刻化している状況である。¹¹

JICAでは、2000年代初頭、目標年次を2015年とする包括的な都市交通マスタープラン（以下、「2001MP」という。）の策定支援を行い、2014年には、「プノンペン都総合交通計画プロジェクト（2012～2014年）」を通じて、2001MPを更新するべく、2035年を目標年次とする総合都市交通マスタープラン（以下、「PPUTMP」という。）の策定に協力する等、プノンペン都の交通計画を一貫して支援してきた。また、これらマスタープランに沿って、バスの供与（無償資金協力）やバス運営に係る技術協力、信号の設置（無償資金協力）及び交通管制センターの能力強化に係る技術協力等の協力を実施してきた。

このように、渋滞緩和に向けて、PPUTMPに沿った取り組みは一定程度進められてきたが、特に公共交通セクターにおける優先事業に関しては、柱として提案されていた軌道系公共交通システムの導入をはじめ、多くが実現には繋がっておらず、PPUTMPが

¹⁰ カンボジア国人口センサス（2019年）

¹¹ カンボジア国プノンペン都市交通に係る情報収集・確認調査（JICA、2023年）

目指した私的交通から公共交通への転換等、都民の行動変容をもたらすまでには至っていないのが現状である。さらに、近年新たな交通手段としてアプリによる配車サービスの普及が急速に拡大する等、都市交通環境の状況の変化もみられるほか、PPUTMP策定時に考慮していなかった新空港の建設や郊外部における様々な都市開発や計画が進められている。改めてプノンペン都庁（Phnom Penh Capital Administration。以下、「PPCA」という。）にて、PPUTMPで目指していた都市交通のあり方の見直しやPPUTMPそのものの改定に向けた議論が始まったことを受け、今後の都市交通の課題解決に向けた方向性を検討することを目的として、JICAは「プノンペン都市交通に係る情報収集・確認調査」（2021～2023年）を実施した。

本調査では、PPUTMPで提案されたプログラムがいずれも断片的な実施に留まる理由として、これらが、関連する上位および進行中の計画に準拠するものとして複数の意思決定および利害関係者間で承認されたものであるとは位置づけられず、長期の予算計画に含まれるためのプロセスが取られなかったこと、プノンペン都において包括的に都市交通計画や調整を担う組織が存在しないため、関係機関を横断する枠組みのもとでの各種都市交通施策の計画・調整・実施が困難となっていること等の課題が示された。

これらの問題認識を踏まえ、今後、更なる都市交通における課題に対応するため、PPCA自身が他の関係機関等との連携・協働の下で、長期的な都市開発のビジョンを伴った都市交通マスタープランを改定し、それに基づく各種施策の推進に向け、複数関係機関を巻き込み、総合的な都市交通計画・管理・調整を進めていくことへの能力強化に係る支援要請が日本政府になされた。

カンボジア政府としては、国家最上位の開発戦略である「第1次五辺形戦略」（2023年）において、「強靱かつ持続可能な包摂的開発」を柱の一つとし、その中で「都市管理の強化と近代化」を優先課題として掲げ、「主要都市におけるインフラ開発マスタープランの策定とともに公共交通サービスを促進する」としている。持続的開発国家評議会と環境省においても、土地利用、交通、排水・廃棄物管理に関するプノンペン都の各マスタープランの実施を促進するため、2019年に「Phnom Penh Sustainable City Plan 2018～2030（PPSカウンターパート）」を策定し、この中で、「包括的な交通管理システムの整備と人材育成」や「自動車利用の縮小」などを掲げている。このように、本事業は当国政府の都市交通セクターの開発政策に合致するものである。

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

我が国は、「対カンボジア王国国別開発協力方針」（2017年7月）において、「生活

の質向上」を重点分野の一つとして位置付けており、「都市交通（都市鉄道、バス、車両登録）など都市生活環境整備に資する分野での支援」に取り組むとしている。また、「対カンボジア王国JICA国別分析ペーパー」（2014年3月）においては、「近年の人口の急速な増加と都市化およびモータリゼーションの急激な進展に伴い、交通混雑は深刻な社会問題として関係各機関の関心を集めている」と分析しており、本事業はこれら方針、分析に合致する。

さらに、「JICA課題別事業戦略（グローバル・アジェンダ）：都市・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、公共交通推進クラスター」でも、公共交通の整備及び自家用車から公共交通へのモーダルシフトを進めており、これらの実現に貢献するものである。

SDGs との関連性については、本事業を通じてプノンペン都における都市交通計画の着実な実施を支援することで、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にも資することから、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（ADB）は、PPUTMPの基本方針である公共交通を中心に据えた都市交通ネットワーク構築に向けて、技術支援「Supporting Sustainable Integrated Urban Public Transport Development（2018～2021年）」を実施し、政策・計画策定の枠組み整備や公共交通改善プログラムの提案、交通管理やRapid Bus System、ターミナル整備に関する優先プロジェクトにおけるプレF/S等を実施した。中国は、2017年のバス車両の供与の他、モノレール及び地下鉄のF/Sの実施、フランスも過去にLRTのF/Sを行っている。都市計画分野においては、フランスやパリ市が、これまでプノンペン都における土地利用マスタープランの策定支援を実施してきている。

3. 事業概要

（1）事業目的

本事業は、プノンペン都において、複数関係機関における調整・議論・合意のプロセスを踏まえた都市交通マスタープランの改定、関係機関によるプロジェクト実施能力の向上、公共交通の運営管理体制の強化を通じて、都市交通にかかる総合的な計画・管理能力の強化を図り、もって同地域における都市交通整備及び改善に寄与するもの。

（２）プロジェクトサイト／対象地域名

プノンペン都（面積：679平方キロメートル、人口：213万人）及びカンダル州の一部（アレクサ市（プノンペン都北東部メコン川対岸の環状3号線内のエリア、面積：215平方キロメートル、人口：9万人）及びプノンペン都南郊外部に建設中の新空港周辺地域）

（３）本プロジェクトの受益者（ターゲットグループ）

直接受益者：本事業のカウンターパート

最終受益者：対象地域住民

（４）事業実施期間

2024年7月～2027年8月を予定（計37カ月）

（５）事業実施体制

PPCAを主たるカウンターパートとしつつ、プロジェクトの合同調整委員会（Joint Coordination Committee。以下、「JCC」という）の副議長にはPPCAの他に、公共事業運輸省（Ministry of Public Works and Transport。以下、「MPWT」という）及び国土管理・都市計画・建設省（Ministry of Land Management, Urban Planning and Construction。以下、「MLMUPC」という。）を置き、マスタープランの中でプノンペン都を超える提案事項や軌道系を含む新たな公共交通システムの検討を行う際には中央政府側とも十分な議論を行える体制を構築する。また、プロジェクトで設置するワーキンググループは、プノンペン都公共事業運輸局（Department of Public Works and Transport。以下、「DPWT」という）、プノンペン都交通警察、プノンペンバス公社（City Bus Authority。以下、「CBA」という）、学識経験者、周辺の自治体（カンダル州、アレクサ市）等の複数関係機関で構成するほか、経済財政省（Ministry of Economy and Finance。以下、「MEF」という）にはJCCを通じて、プロジェクトの進捗やマスタープランの検討状況を常にインプットする体制とする。

（６）他事業、他援助機関等との連携・役割分担

1) 我が国の援助活動

JICAはこれまで、2000年に実施した「プノンペン市都市交通計画調査」を皮切りに、「プノンペン都総合交通計画プロジェクト」（開発調査型技術協力、2012～2014年）によってPPUTMPの策定支援を行い、その基本方針に基づき、「プノンペン交通管制システム整備計画」（無償資金協力、2015年贈与契約（G/A）署名）、「プノンペン公共バス交通改善計画」（無償資金協力、2016年G/A署名）、「プノンペン公共バス運営改善プロジェクト」（技術協力プロジェクト、2017～2022年）、「プノンペンにおける総合交通管理計画及び交通管制センター運営維持管理の能力改善プロジェクト」

(技術協力プロジェクト、2022～2024年)の協力を実施している。これらを通じ、プノンペン都内の交通渋滞の緩和や、都市交通における課題の抽出、解決策の策定等を行ってきたほか、国土交通省では、「日ASEAN相互協力による海外スマートシティ支援策(Smart JAMP)」においてプノンペン市内のバスシェルターの実証実験(2022～2023年)を実施している。本プロジェクトで改定訂される都市交通マスタープラン(以下、「改定訂PPUTMP」という)は、これら事業の結果や進捗をレビューした上で、整合性のとれた提案を纏めていく必要がある。

2) 他の開発協力機関等の援助活動

2. (3)に記載のとおり、ADBによる技術支援において、Rapid Bus Systemを含む優先プロジェクトのプレF/Sの実施、バス優先レーンの導入検討を進めていることから、本事業ではこれら事業との整合性を担保する。また、PPUTMPの改定に向け、中国による過去の軌道系交通システムのF/S調査結果やその後の動向も注視し、将来的な基幹となる公共交通ネットワークやモードの検討の際に考慮する。

(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：0 ※詳細計画策定調査後に決定
- 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、環境への望ましくない影響は最小限であると判断されるため。
- 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

2) 横断的事項

本事業はプノンペン都における持続的かつ包括的な都市交通の整備及び改善の実現を通じて、将来的な公共交通へのモーダルシフトが促進され、二酸化炭素等の温室効果ガス排出の削減に繋がることにより、気候変動対策(緩和)に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) ※詳細計画策定調査後に決定

<活動内容/分類理由>

ジェンダーに限らず、老若の差や、障がいの有無に関わらないすべての人々がアクセスできる都市交通ネットワークやサービスを提供することの必要性やニーズが確認された。改定PPUTMPの検討の中で、男女や世代別の交通行動・利用パターンの違い、交通利用におけるハラスメント、障がいを持つ人の交通利用の実態等、ニー

ズや課題を可能な限り把握し、各種施策に必要な提案を取り入れることが考えられる。将来的な交通ネットワークの検討に際しても、男女双方の意見収集、所得水準に応じた情報・意見の収集を行った上で、アクセシビリティの限られる地域や交通弱者を考慮しながら実施する。

(8) その他特記事項

特になし

4. 事業の枠組み

(1) 上位目標

改定PPUTMPの着実な実施が進み、プノンペン都における持続可能な都市環境を支える都市交通の整備及び改善が進展する。

指標及び目標値：

- 1) 改定PPUTMPに基づき開始された事業の数
- 2) 改定PPUTMPに基づき実施される事業への予算配分の実績
- 3) 公共交通のモーダルシェアもしくはバスの満足度もしくは平均旅行速度
- 4) 改定PPUTMPのPPCAによる承認
- 5) 改定PPUTMPの各種政策、計画への反映

(2) プロジェクト目標

プノンペン都における都市交通にかかる総合的な計画・管理能力が強化される。

指標及び目標値：

- 1) 改定PPUTMPが実施機関のオーナーシップのもとで最終化される
- 2) 改定PPUTMPの承認プロセスと上位計画における位置づけが定められる
- 3) 複数機関から構成される会合、ワークショップにおいて関係機関の調整にかかる課題提起、解決のための提案、解決に向けた活動とそのモニタリング状況が明記され、調整メカニズムが適切に機能する
- 4) PPCA内に都市交通管理部局もしくはプノンペン都における調整プラットフォームが設立される

(3) 成果

成果1：PPCAのリードの下、複数の関係機関を横断した議論・検討・合意形成のプロセスを踏まえ、PPUTMPが改定される。

成果2：複数関係機関の連携が不可欠であり、かつ短期的施策に関するパイロット事業の実践を通じて、都市交通関係機関の横断的なプロジェクトの実施能力が向上する。

成果3：公共交通の管理・運営に関する組織体制が強化される。

(4) 活動

成果1：PPCAのリードの下、複数の関係機関を横断した議論・検討・合意形成のプロセスを踏まえ、PPUTMPが改定される。

- 1-1 PPUTMPの改定に当たり、関連する既存の調査・計画の内容をレビューする。
- 1-2 プノンペンにおける都市交通の現状を把握し、関係機関の連携が必要な課題を抽出する。
- 1-3 PPUTMPの進捗確認と改定の方向性（ビジョン、戦略、開発シナリオ、優先プロジェクト、公共交通整備・改善計画、概略事業費及び実施主体（運営方式）、経済財務分析等）を検討の上、複数関係機関で議論する。
- 1-4 将来的な軌道系公共交通システムの導入に向けた課題や方向性についてワークショップ等を通じて整理・検討する。
- 1-5 定量的な分析に基づく優先プロジェクト及び公共交通ネットワークの提案を包含した改定版PPUTMP（ドラフト）を策定する。
- 1-6 改定PPUTMPの承認プロセスを確立し、承認に向けたステップを関係者間で共有する。
- 1-7 改定PPUTMPの周知活動を実施する。
- 1-8 複数関係機関を横断する会議を定期的に開催し、各種交通政策やプロジェクト実施のために必要な施策について議論を継続する。
- 1-9 複数関係機関を横断する会議のプラットフォーム化もしくは都市交通を総合的に管理する部局の設置について方針を定める。

成果2：短期的施策で複数関係機関の連携が不可欠なパイロット事業の計画及びその実践を通じて、都市交通関係機関の横断的なプロジェクトの実施能力が向上する。

- 2-1 改定PPUTMPの議論を踏まえ、公共交通の利用促進やウォーカービリティの向上に資するパイロットプロジェクトを特定する。
- 2-2 本事業で実施するパイロットプロジェクト実施計画を策定する。
- 2-3 パイロット事業を実施し、結果を確認する。
- 2-4 パイロット事業の結果を踏まえて総合的な都市交通対策の実施ガイドラインを策定する。
- 2-5 パイロット事業の継続に向けた実施体制についての方針を定める。

成果3：公共交通の管理・運営に関する組織体制が強化される。

- 3-1 改定PPUTMPの議論に基づき、短期・中長期それぞれの観点で公共交通システム

のあるべき管理・運営主体の選択肢を検討する。

3-2 選択された選択肢に基づき、管理・運営主体の設立または強化に関する計画を作成し、JCCまたはプラットフォームで協議する。

3-3 短期的な視点での公共交通システムの最適な管理・運営主体を設立するための法律案と規約案を作成する。

5. 前提条件・外部条件

(1) 前提条件

カンボジア政府によるプノンペン都の開発計画が大きく転換されない。

(2) 外部条件

計画の前提となるカンボジアの政治・経済・治安情勢・社会状況が極端に悪化しない。

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

「(カンボジア) プノンペン都総合交通計画プロジェクト(2012~2014年)」の事後評価(2018年)では、事業の指標の一つに提案されたPPUTMPの「制度化」が含まれていた。本事業で提案された PPUTMPは活用されてはいるものの、PPCA による制度化や承認は行われなかったことから、マスタープランの承認を指標に据える場合には、実施機関との間でマスタープラン承認に係る時間枠やプロセスを確認すべきであり、承認及び実施の進捗をフォローするモニタリングの仕組みも備えておくべきであるとの教訓が示されている。また、カンボジアでは、公式文書・法的文書はクメール語で作成することになっているため、マスタープラン関連文書は、公式な承認を目指すのであれば、英語だけでなくクメール語でも作成されなければならないとも記載されている。本事業においては、マスタープランに基づく各種都市交通の優先施策の着実な実施のため、改定される都市交通マスタープランの承認プロセスや位置づけを明確にしつつ事業を進める必要があると考えられる。

また、「(タンザニア) ダルエスサラーム都市交通改善能力向上プロジェクト フェーズ2(2014~2017)」の事後評価(2020年)においては、ダルエスサラーム都市交通庁設立の前段として、ダルエスサラーム市の交通改善に関わる多くの行政体・事業体間の調整メカニズムを機能させることを目的に実施された。事業完了時までには一定程度の調整メカニズムは構築されたものの、都市交通庁自体の設立はなされず、事業完了後に調整メカニズムを担う役割の協議会及び事務局は機能しなかった。その原因として、事務局の主要メンバーが異動により去ったこと、関係機関をけん引する強いリーダーシップを持つ組織がなかったこと等が挙げられており、核となる実施機関の組織力・技術力が十分なレベルに達するまで、長期的な支援やフォローアップを行うことや相手国政府のトップダウンによる調整を図ることも時には効果的な場合があるとの教訓が示された。本事業においても、構築された調整メカニズムが形骸化せず持

続的な役割を担うためには、実施機関側で強い影響力をもつキーマンの関与を高めるべく、JICAとしてもプロジェクトの序盤における働きかけを進めること等が一案とも考えられる。

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) カウンターパート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、カウンターパートとの協働作業を通じて、カウンターパート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、カウンターパート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、上記カウンターパート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。

(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、カウンターパートとの協議を通じて、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カウンターパート 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、長期専門家及び／もしくは短期専門家を派遣予定である。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、モニタリングシート、プログレスレポ

ート、インテリムレポート、ドラフト改定 PPUTMP、業務完了報告書、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。

- 同専門家との役割分担は、詳細計画策定調査後に決定する同専門家の業務内容を踏まえて議論する。同専門家の活動に係る費用は発注者が別途手配する。
- 発注者は受注者の求めに応じ、同専門家への役割分担の理解を促進する。

施工時の工事安全対策に関する検討（建設・建築を伴うパイロット事業等を行う場合）

- パイロット事業等による建設工事の実施にあたっては、受注者は「ODA 建設工事安全管理ガイドンス」に沿った工事安全管理を行う。
- 具体的には、建設工事入札時は応札者（コントラクター）から安全対策プランを、工事着工時はコントラクターから安全施工プランを提出させ、その内容をレビューする。また、施工中は安全施工プランに沿った施工が行われていることを確認すると共に、これらを含む安全対策全般に係る問題点があればコントラクターに対し改善を求める。

共通業務内容

1. 業務計画書およびワーク・プランの作成／改定

- 受注者は、ワーク・プランを作成し、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。
- なお、業務を期分けする場合には第2期以降、受注者は、期初にワークプランを改定して発注者に提出する。

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、1年に1度以上の頻度で、（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、目標の達成度の確認、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（技術協力プロジェクトの場合はプロジェクトダイレクター）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. 成果指標のモニタリング及びモニタリングための報告書作成

- 受注者は、プロジェクトの進捗をモニタリングするため、定期的にカウンターパートと運営のための打ち合わせを行う。
- 受注者は、発注者及びカウンターパートとともに事前に定めた頻度で（1年に1回以上とする）発注者所定のモニタリングのための報告書をカウンターパートと共同で作成し、発注者に提出する。モニタリング結果を基に、必要に応じて、プロジェクトの計画の変更案を提案する。
- 受注者は、上述の報告書の提出に関わらず、プロジェクト進捗上の課題が

ある場合には、発注者に適宜報告・相談する。

- 受注者は、プロジェクトの成果やプロジェクト目標達成状況をモニタリング、評価するための指標、及び具体的な指標データの入手手段を確認し、カウンターパートと成果指標のモニタリング体制を整える。
- プロジェクト終了の半年前の終了時評価調査など、プロジェクト実施期間中に発注者が調査団を派遣する際には、受注者は必要な支援を行うとともに、その基礎資料として既に実施した業務において作成した資料の整理・提供等の協力を行う。

4. 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。

5. 業務完了報告書の作成

- 受注者は、プロジェクトの活動結果、プロジェクト目標の達成度、上位目標の達成に向けた提言等を含めた業務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。

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) 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。

・評価対象とする業務従事者の担当専門分野

➤ 業務主任者／〇〇

※ 業務主任者が担う担当専門分野を提案してください。

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）格付けの目安（2号）】

① 対象国及び類似地域：カンボジア国及び東南アジア地域

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7月～2027年8月までの37か月間実施し、業務開始後1か月を目途にワークプランを、12か月以内にプログレスレポートを、18か月以内にドラフト改定PPUTMPの策定に向けたインテリムレポートを、24か月以内にドラフト改定PPUTMPを、契約履行期限末日までに業務完了報告書及び事業完了報告書を提出する。

(2) 業務量目途と業務従事者構成案

1) 業務量の目途

約 51.0 人月

本邦研修に関する業務人月1.0を含みます（本経費は定額計上に含まれます）。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みます。

業務従事者構成の検討に当たっては、都市交通計画、公共交通事業運営、交通需要予測に関する専門性を持つ従事者を含めてください。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してください。

2) 渡航回数を目途 全58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。

- 交通調査及びパイロット事業
- 環境社会配慮関連調査

(4) 配付資料／公開資料等

1) 配付資料

- 要請書
- 基本計画策定調査結果及び面談録
- M/M 及び R/D
- 詳細計画策定結果

2) 公開資料

- カンボジア国 プノンペン都市交通に係る情報収集・確認調査ファイナルレポート

https://openjicareport.jica.go.jp/710/710/710_109_12371753.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
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（2024 年 4 月追記版）」（以下同じ）

(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「1. 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ください。

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】

209,860,000円(税抜)

なお、定額計上分 38,090,000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)別見積りと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、別見積りとして認めず、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、受注者からの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	有識者謝金	第3条2. (9)	390,000円	有識者の会合への参加(約30回分)	一般業務費 (セミナー等 実施関連費)
2	現地セミナー開催費・第三国研修実施経費	第3条 2.(13)、 第4条 2.(5)	900,000円	軽食・飲料、資料印刷代、第三国研修講師・視察受入先への謝金	一般業務費 (セミナー等 実施関連費)
3	資料等翻訳費		1,040,000円	英語・クメール語資料翻訳	一般業務費 (資料等翻訳 費)
4	本邦研修にかかる経費	第4条2. (3)	3,800,000円	直接経費と受入期間の業務人月(都市交通・公共交通分野、5号を想定)1.0人月の報酬	報酬 国内業務費
5	第三国研修費	第4条2. (4)	3,960,000円	研修員10名分、コンサルタント2名分のフライト、宿泊費、日	一般業務費 (旅費・交通 費)

				当関係費用	
6	交通調査・パイロット事業	第 3 条 2. (6) (7)、第 4 条 2. (2)	20,000,000円	現地調査会社への調査実施費	現地再委託
7	環境社会配慮関連調査	第4条2. (6)	8,000,000円	現地調査会社への調査実施費	現地再委託

(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

効率的かつ経済的な経路、航空会社を選択いただき、航空賃を計上してください。

(7) 機材について

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

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	業務主任者 のみ	業務管理 グループ/体 制
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) 業務主任者等としての経験	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（発言時カメラオンでの）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 のカメラオンでの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