

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）に基づき下記のとおり公示します。

2024年11月27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：チュニジア国チュニス大都市圏都市交通計画策定プロジェクト
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：チュニジア国チュニス大都市圏都市交通計画策定プロジェクト

調達管理番号： 24a00722

【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。

2024年10月版となりますので、変更点にご注意ください。

2024年11月27日
独立行政法人国際協力機構
国際協力調達部

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：チュニジア国チュニス大都市圏都市交通計画策定プロジェクト

(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：

「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）：2025年2月 ～ 2028年2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）：契金額の13%を限度とする。

2) 第2回（契約締結後13ヶ月以降）：契金額の13%を限度とする。

3) 第3回（契約締結後25ヶ月以降）：契金額の13%を限度とする。

(6) 部分払いの設定¹

本契約については、1会計年度に1回部分払いを設定します。具体的な部分払いの時期は契約交渉時に確認しますが、以下を想定します。

- 1) 2026年度(2027年2月頃)

2. 担当部署・日程等

(1) 選定手続き窓口

国際協力調達部 契約推進第一課/第二課

電子メール宛先: outm1@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1チーム

(3) 日程

本案件の日程は以下の通りです。

No.	項目	日程
1	資料ダウンロード期限	2024年12月3日まで
2	企画競争説明書に対する質問	2024年12月4日 12時まで
3	質問への回答	2024年12月9日まで
4	本見積書及び別見積書、プロポーザル等の提出期限	2024年12月20日 12時まで
5	プレゼンテーション	行いません。
6	評価結果の通知日	2025年1月7日まで
7	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営業日まで (申込先: https://forms.office.com/r/6MTyT96ZHM) ※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10月追記版)」を参照してください。

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

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。

- 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、1）全省庁統一資格、及び2）日本登記法人は求めません（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

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「コンサルタント等契約の応募者向け 国際キャリア総合情報サイト PARTNER 操作マニュアル」に示される手順に則り各自ダウンロードしてください。

https://partner.jica.go.jp/Contents/pdf/JICAPARTNER_%E6%93%8D%E4%BD%9C%E3%83%9E%E3%83%8B%E3%83%A5%E3%82%A2%E3%83%AB_%E6%A5%AD%E5%8B%99%E5%AE%9F%E6%96%BD%E5%A5%91%E7%B4%84.pdf

提供資料：

- ・ 第3章 プロポーザル作成要領に記載の配付資料

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：<https://forms.office.com/r/u8cgGPG3a5>

注1) 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、お断りしていただきます。

(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

国際キャリア総合情報サイトPARTNERを通じて行います。

(<https://partner.jica.go.jp/>)

具体的な提出方法は、JICAウェブサイト「コンサルタント等契約の応募者向け 国際キャリア総合情報サイト PARTNER操作マニュアル」をご参照ください。

(https://partner.jica.go.jp/Contents/pdf/JICAPARTNER_%E6%93%8D%E4%BD%9C%E3%83%9E%E3%83%8B%E3%83%A5%E3%82%A2%E3%83%AB_%E6%A5%AD%E5%8B%99%E5%AE%9F%E6%96%BD%E5%A5%91%E7%B4%84.pdf)

1) プロポーザル・見積書

① 電子データ (PDF) での提出とします。

② プロポーザル等はパスワードを付けずに格納ください。

本見積書と別見積書はPDFにパスワードを設定し格納ください。ファイル名は「24a00123_〇〇株式会社_見積書 (または別見積書)」としてください。

③ 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。パスワードは別途メールでe-koji@jica.go.jpへ送付ください。なお、パスワードは、JICA国際協力調達部からの連絡を受けてから送付願います。

④ 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)。

⑤ 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、PDFにパスワードを設定し格納ください。なお、パスワードは、JICA国際協力調達部からの連絡を受けてからe-koji@jica.go.jpへ送付願います。

(3) 提出先

国際キャリア総合情報サイトPARTNER (<https://partner.jica.go.jp/>)

(ただし、パスワードを除く)

(4) 提出書類

1) プロポーザル・見積書

2) 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2.（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。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

【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アウトカム、アウトプット、主な調査項目に対して、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。

【JICAが活動の詳細まで規定する場合】

- 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アウトカム、アウトプット、調査項目の実施を進めるにあたっての、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
1	交通調査の方法論	第3条 実施方針及び留意事項 2. (5)
2	将来の都市構造を考慮した交通代替案の検討の方法論	第3条 実施方針及び留意事項 2. (1) ④
3	厳しい財政制約を踏まえた交通ネットワーク	第3条 実施方針及び留意事項

	クの整備の在り方	2. (5)
4	マスタープランでの提案事業選定における効果に係る多様な評価手法の提案	第3条 実施方針及び留意事項 2. (16)

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、期待されるアウトプットを発現し、アウトカム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。

- ・ 詳細計画策定調査実施時期：2024年6月
- ・ R/D署名：2024年10月16日

別紙「案件概要表」作成時から活動等の内容に変更あり。
(特記仕様書(案)の本紙との記載に齟齬がある場合、本紙での記載が優先される。)

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) 事業実施体制

- チュニス大都市圏都市計画庁(以下、「AUGT」)が主要カウンターパートとなる。
- 都市交通マスタープラン(以下、「マスタープラン」)の策定・実施には、複数のまず関係機関が関与するため、適時適切な情報共有や連携が必要である。関係省庁および日本側関係者より構成される本事業に関する合同調整委員会(Joint Coordinating Committee、以下、「JCC」)、実務的な調整作業を行うタスクフォース、特定のテーマと地域に絞った議論を検討するためのテクニカル・ワーキング・グループを設置し、複数関係機関との密なコミュニケーションと合意を図る。なお、チュニジア側の内部手続きとして、マスタープランの承認のための審査を行う合同運営委員会(以下、「COPIL」)が既に設置されており、JCCと類似する機関が構成員となっているが、JCCとは別に開催されること、意思決定のタイムラインに影響してくることに留意が必要である。
- チュニジアでは道半ばではあるが地方分権化が志向されており、また公共交通の許可権限の一部は自治体が有するところ、マスタープランの策定に当たっては、中央省庁だけでなく、対象地域の関連自治体の巻き込みも重要となる。

① 合同調整委員会(JCC)

- 発注者と相手国実施機関(以下、「G/P」)は、本事業の意思決定機関となるJCCを設置する。
- 受注者は、JCC参加者の招集や会議開催に係る準備状況を確認し、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の

支援を行う。

- JCC は、半年に 1 度の頻度で開催し、事業の進捗確認・評価、目標の達成度の確認、事業実施上の課題への対処、必要に応じ事業計画変更等の合意形成を行う。JCC の議長は AUGT 長官で、JCC を構成する各組織は R/D に記載の通り。
- 受注者は、事業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。必要に応じて、事業計画変更案を提案する。
- 開発計画調査型技術協力により提案される施策・事業は、国際機関および他援助機関の支援による実現されるものも多い。本事業による提案視察の将来的実現のため、JCC への国際機関、他援助機関のオブザーバー参加を認めているので、必要に応じて参加を呼び掛ける。

② タスクフォース（TF）

- データ収集の手法、交通調査に用いる調査票の設計等の本事業に関する技術的な協議および JCC にて決定を予定する事項の事前協議を行う実務グループとして、タスクフォース（以下、「TF」）を設けることとしている。TF メンバーは R/D に記載の通り。

③ テクニカル・ワーキング・グループ（TWG）

- 受注者、JCC メンバーに加え、必要に応じてテーマ別、地域別の Technical Working Group（以下、「TWG」）を設置する。TWG は、TF では十分な対応が難しい、専門分野の協議や特定の地域に特化した協議を実施するために設置される。特に、2018 年の法改正で市の権限が強化され、各市でしか把握していない又は所有していないデータや制度、計画についての効率的な情報収集をはかる狙いもあり、本事業の前半に実施する。TWG を構成する機関の想定は M/M または R/D に記載のとおり。TWG の形成に当たっては、マスタープラン策定プロセスにおける必要性に応じ、C/P と議論したうえで適宜設置する。

④ 合同運営委員会（COPIL）

- 国家モビリティ政策（以下、「PNMU」）は、主要都市が都市モビリティ計画（以下、「PDU」）を策定することを義務付けており、大チューニス圏の PDU 策定のために既に COPIL を立ち上げている。本事業で作成される都市交通マスタープランは PDU として承認をされて正式な計画となるが、その承認を行う組織が COPIL であり、住宅インフラ大臣を議長としている。都市構造および交通ネットワークの代替案設定等の重要事項につ

いて、検討の進捗を踏まえつつ、数回にわたり検討状況を COPIL に対して報告し、了承得る予定である。

- マスタープラン策定過程で COPIL での審議が必要なタイミングについては、AUGT と確認を行う。
- COPIL の議長は設備住宅大臣となり、メンバーは詳細計画策定調査報告書に記載の通り。

⑤ 他事業／他機関との連携

- 発注者及び他機関の大チュニス圏およびチュニジア国での交通および都市整備分野での関連事業（実施中のみならず過去の事業や各種調査・研究等も含む）との連携を図る。
- 特に、交通需要予測においては現地の技術者の基礎能力の向上のためチュニジアの大学との連携を、またデジタル技術の活用においては、携帯電話の Call Detailed Record（以下、「CDR」）データを移動情報の収集に活用するため情報通信省と国営通信業者の Tunisie Telecom（通信省管轄国営通信事業者）および日本国内の大学、マスタープラン実現に向けた資金リソースに関しては、アフリカ開発銀行、HABITAT 等の国際機関およびフランス開発庁（AFD）等の第三国の援助機関や民間等との連携・巻き込みを検討する。
- 企業との連携により、交通行動に関するデータ収集、公共交通機関の運営やインフラ整備に関する技術の向上が期待できるため、これらデータの活用を積極的に検討する。例えば、チュニジアの駐車場管理を担当している企業との連携や、Google や TomTom などの企業が持つ交通データを活用することで、詳細な交通状況の把握、需要予測モデルの信頼性向上また将来の交通のリアルタイム・マネジメントへの寄与が期待される。

（2）業務工程

本事業においては、現地政府のスピード感に沿った迅速な検討・提案、C/P との共同作業の実施を想定している。現状調査等に時間を費やすコンベンショナルなこれまでのマスタープラン調査からの脱却を図り、開始から1年程度で現状のレビューと分析を行い、2年目以降は計画策定およびその実施に向けた準備を行う。

（3）本事業で策定するマスタープランの概要

① 都市交通戦略の基本方針

- 本事業で策定される都市交通戦略の目標年次は2040年とする。

- 対象地域は、チュニス大都市圏（チュニス県、アリアナ県、マヌーバ県、ベンナラス県）とする。
- マスタープランが実現可能な政策を提言する上では、財政制約の下で、道路整備事業、高速鉄道事業（以下、「RFR」）等の建設事業、公共交通システムの車両・軌道・デポのリハビリ事業等の主要事業の優先度を明確化し、公共交通料金の改定が料金収入と交通行動に及ぼす影響を把握するとともに、公共交通システムの事業モデルの改善の方向性について検討を行い選択肢の提示を行う。公共交通システムの事業モデルについては、主に運輸省の陸上交通総局が所管する事項であることから、運輸省と議論を行う。

② チュニジア側の関心

- C/P は マスタープランが以下のような戦略を打ち出すことを期待している。また、「データに基づく政策・計画の提言」、「都市の持続的発展のための公共交通システムの活用促進」、「都心部の駐車対策」、「都市計画と交通計画の融合」という点に問題意識を有していることから、マスタープラン策定にあたってはこれらチュニジア側の関心と問題意識を念頭に置き、業務を行う。
 - ・ 持続的開発のため、公共交通と徒歩・自転車（Active mobility）の活用を促進
 - ・ 乗用車依存度の逡減
 - ・ エネルギー、炭化水素の消費抑制、温室効果ガスの排出抑制
 - ・ 大気質、騒音等の環境負荷の軽減
 - ・ 移動時間の節減と交通渋滞の改善を通じた生活の質の向上
 - ・ 交通安全の改善
 - ・ 大チュニス都市圏の魅力の向上
- チュニジア側は参加型の計画策定を強く志向しており、本件でも JCC、ワークショップ等を広報、関係者とのコミュニケーションツールとして活用したいとの要望があるため、活動の際にはチュニジア側の要望を確認しつつ業務を進める。

③ 交通調査の実施

- チュニジア側の要望により、交通行動に関する家庭訪問調査（Home Interview Survey、以下、「HIS」）の実施時期は夏季休暇等を避けて実施する必要がある。2025 年 10 月からの現地調査実施を想定するが、実施時

期については案件開始後、C/P に確認を行う。

- HIS は統計局（以下、「INS」）の許可が必要となる。業務開始後、同局での承認プロセス及び所要時間を確認した上で業務計画を作成する。
- チュニジアの人口センサスは 10 年に一度実施される全戸調査であり、本事業の HIS の世帯標本の抽出方針作成や人口動態の現況把握等のマスタープラン策定に不可欠な極めて重要な調査である。INS へのヒアリングによると、2024 年人口センサスを実施中であり、2024 年 11 月～12 月に各世帯への訪問調査を実施し、2025 年 3 月頃から速報値を公開し、2025 年中にすべての結果を公開する予定である。業務開始後は同人口センサスのスケジュールを確認のうえ、その結果を交通調査、交通需要予測モデルの作成に可能な限り有効活用する。
- 交通実態調査を伴うチュニス大都市圏を対象とした都市交通計画は 1998 年に策定された「チュニス大都市圏地域都市交通マスタープラン」以来、策定されておらず、多様なレベルの都市・地域開発計画及び都市・地域交通計画は複数存在するものの、データに基づかない計画が乱立している状況である。また、公共交通の利用実態に関する網羅的な調査もなされていない。本事業において、現状を正しく把握し、将来の予測・見通しを得て、必要に応じた政策の補正を行うために、スローガンだけではなく数量的なデータを有した総合計画が必要である。
- C/P は 20 年以上、交通調査を実施していない。本事業の過程においては C/P への技術移転を目指した活動を展開する。またマスタープラン策定のための諸活動を通じて、再委託業者および現地大学への技術移転を目指す

④ 都市計画について

- チュニス大都市圏では、2024 年を目標年次として 2010 年に策定された都市開発マスタープラン（以下、「SDA」）しか存在せず、現在の都市現況及び都市開発の動向は SDA から乖離がみられる。そのため、本事業においては、最新の都市開発の動向を反映するとともに、目標年次である 2040 年に対応した将来都市構造や人口配置についてチュニジア側との協議を行い、都市計画と交通計画が一体となった都市交通マスタープランを策定する必要がある²。
- 交通計画を検討する上では、チュニス大都市圏の将来人口の見通しについ

² 将来の都市構造を考慮した交通代替案の検討の方法論についてプロポーザルでの提案を求める。将来都市構造と将来の都市交通開発について代替案を設定し、比較評価を通じて最も望ましい案を選択することを想定しているが、都市構造と都市交通開発のシナリオには多くの組み合わせが発生する。議論を効率よく進めるために妥当な代替案設定と評価・選択の方法論の提案を求める。

て、様々なパターンを想定したシナリオ作りが必要となる。政策要素、不確定要素が絡むこともあり、検討されたシナリオ通りの施策が適切に実施されることは困難である点にも留意しつつ、都市の成長を見据えた戦略づくりが必要である。

⑤ デジタル技術の活用

- M/P の策定においては、携帯電話のデータ通信を行った際に通信時間・データ量、通信基地局位置等が記録された CDR 等のビックデータを活用し、人の移動を把握することを想定している。CDR データは移動手段、目的および移動者の属性情報がなく、この情報のみで直接に需要予測モデルを作成できるものではないが、非常に多くのサンプルを随時に取得できるという特性を活かして、家庭訪問調査データの補完およびマスタープランのモニタリング（人の移動の全般的な変化の随時把握）に活用できると高く期待されている。例えば、CDR データ等のモバイル空間情報は、時間帯別ゾーン別の滞留者数が把握できることから、昼夜間人口の推計に直ちに活用することができるとともに、交通需要予測に用いる機関別の現在 O/D の補正等に活用できる可能性がある。
- CDR データの入手に関しては、主に通信省と Tunisie Telecom が主要関係機関となる。データの活用には、個人データ保護庁、国防省、内務省に事前協議を行う必要がある。受注者は JICA チュニジア事務所を支援する形で、これら関係機関と CDR データの入手に係る調整を行う。また、CDR データの利用にあたり、覚書等の締結が必要であれば、覚書内容について技術的な観点で助言を行い、関係機関に対し技術的な説明が必要であれば説明資料等の作成を行う。
- モニタリング段階においては、データを継続的に活用する必要がある。CDR データの活用にあたっては、事業終了後もチュニジア側が CDR データを用いた活用が行えるように、必要な技術移転を行う。
- 関係機関横断の情報共有に資するデジタル技術を活用した情報共有手段や可視化を目的としたダッシュボードを導入する。

⑥ 既存開発計画／他機関が実施する関連事業との整理

- フランス開発庁をはじめ、世界銀行、欧州投資銀行及び欧州復興開発銀行等が都市交通の分野で援助や開発を行っている。特に、チュニス交通公社（TRANSTU）や RFR への他ドナーの援助が進行中であり、双方の計画に齟齬が生じないように留意する必要がある。様々な交通プロジェクトが計画、

実施されているものの、これらの計画を全体的に俯瞰し、可視化した計画がないことから、将来の都市構造を踏まえた包括的な都市交通戦略の必要性は高い。本事業の実施にあたってはこれらの情報の入手を図り、連携する必要がある。

- 前述の通り、M/P で提案される事業のファイナンスは日本に限らず他援助機関等からの資金調達も想定していることから、JCC 等の機会を活用し、援助機関への情報共有を行う。また情報共有に必要な資料の作成を行う。

⑦ 発注者の事業との連携・成果の活用

- 本事業に先立って以下に列挙する先行調査・既存事業が実施されているところ、これら調査・事業から得られる情報を最大限に活用し、重複がないよう効率的な業務を行う。ただし、全体の時間枠組みを鑑み、既存情報のレビューおよび分析は案件開始後半年程度で実施する。
- 先行調査・既存事業は以下のとおり。
 - 「Study for Data Collection and Analysis Survey on the Urban/Interurban Transport/Mobility Sector in Tunisia 報告書」(2022 年)
 - 「首都圏通勤線電化計画 (I)」円借款 (2001 年 2 月 L/A 調印) : チュニス首都圏南部の通勤線であるチュニス～ボルジュ・セドリア間の電化
 - 「首都圏通勤線電化計画 (II)」円借款 (2010 年 3 月 L/A 調印) : 上記同様
 - 「ラデス-ラグレット橋建設事業」円借款 (1999 年 3 月 L/A 調印) : チュニス湖運河の北側に位置するラグレットと南側のラデスを結ぶ橋梁の建設

(4) ローカルリソースの活用

- C/P は、多くのステークホルダーを巻き込んだ合意形成、現地の実情を踏まえたマスタープランの策定および交通データベース (需要予測モデルや GIS を含む) に関わるチュニジアへの技術移転、アラビア語および仏語を話せるローカル人材の配置を強く要望している。特に、本格協力終了後にチュニジア側で定期的に更新作業を続けるため、交通データベースに関わる技術移転の要望が大きいことから、交通需要予測や GIS に関する専門知識を持ったローカル人材を雇用し効率的に作業を実効できるチームの設立が望ましい。
- 本事業の実施にあたり、現地事情や制度、技術基準に精通したチュニジア人ローカルコンサルタント等を適切に活用し、現地文脈に沿った調査の実施、高品質の文書作成およびプレゼンテーション、実施機関との円滑な意思疎通を図る。

(5) 交通調査実施方針について

- 本事業は、上述の通りデジタル技術の活用も念頭に置き、効率的に交通調査を実施する。2024年5月実施の詳細計画策定調査での検討結果として、以下の交通調査の実施が提案されている。受注者は、本事業着手後早期にC/PおよびJICAと協議の上、交通需要予測および交通調査の手法を決定する³。
- 公共交通システムの輸送力の維持発展にとって、車両の老朽化問題は深刻な影響を及ぼしており、これは公共交通サービスを提供する公社の財務状況の悪化に起因している。財務状況悪化の要因としては、長年にわたり公共交通料金の値上げがなされず輸送事業収入が低下していることおよび政府からの更新投資や運行補助に対する財政支援が不十分なことがある。チュニジア政府の財政事情は厳しく、財政制約が都市交通インフラの整備および維持にとって最大の制約となっていることに留意する必要がある⁴。

³ 本事業の目的に照らし、より効果的、効率的な交通需要予測の手法およびそのために必要な交通調査の手法をプロポーザルにて提案を行うこと。

⁴ 厳しい財政制約を踏まえ、都市交通システムの将来シナリオの設定および評価を行う上でどのような方針で臨むかについて、プロポーザルにて提案すること。

	調査名	現地 TOR
1	家庭訪問調査	7,000 世帯 ※離散選択モデルの作成に必要なサンプル数確保のために、1週間程度のアクティビティダイアリー調査を含めることを想定。但し、提案する交通需要予測モデル及び統計的精度に応じて調査規模を精査する必要がある。
2	選好意識調査 (SP 調査)	4,000 サンプル ・ 駅やバス停等の公共交通施設、事業所、商業施設、観光地
3	コードンライン調査	■ 31 地点 (同時にカウント調査も実施する) ・ 路側 OD 調査: 20 地点×24 時間×1 日、サンプル率 20% ・ バス及びビルアージュ旅客 OD 調査: 5 地点×運行時間×1 日、サンプル率 5% ・ 空港、港及び鉄道旅客 OD 調査: 6 地点×運行時間×1 日、サンプル率 20%
5	物流 OD 調査	■ 20 地点 (港、鉄道、空港、工業団地) ・ 20 地点×24 時間×1 日、サンプル率 20%
6	スクリーンライン調査	■ 55 地点 (道路: 内環状、外環状及び主要幹線道路) ・ 55 地点×24 時間×1 日 ■ 16 地点 (軌道系公共交通) ・ 16 地点×運行時間×1 日
7	駐車調査	■ 1 地区 ・ Ctre Urbain Nord 地区など、渋滞が問題となっている地区を対象としたサンプル調査。昼間 16 時間×1 日程度
8	旅行速度調査	公共交通の運行データ、携帯アプリやビックデータを活用することで、チュニス大都市圏の主要幹線道路、軌道系公共交通の走行速度調査 ■ 公共交通: 事故等の特異日を除く平日 1 日程度 ※軌道系公共交通は曜日変動が少ないため、平日 1 日程度とした。また公共交通優先信号やバス専用レーンが機能していないことから、バスの走行速度は乗用車と同じとして実施しない。 ■ 主要幹線道路: 平日 3 日間×2 週間程度
10	交差点方向別交通量及び交差点内の軌跡調査	■ 5 地点 ・ 昼間 16 時間×1 日程度 ・ 信号現時、渋滞長調査、軌跡分析を含める。
11	公共交通利用者数調査	■ 106 地点 (鉄道、Metro、TGM、RFR の駅) ・ 運行時間×1 日乗降客数カウント調査。

(6) 環境社会配慮⁵

- チュニジアの環境社会配慮は、1988 年に制定された環境法を基本法とし、環境影響評価政令 (政令第 2005-1991 号、2005 年 7 月 11 日発令) (以下「EIA 政令」) が環境影響評価の対象及び仕様書を定めている。
- 本事業での「戦略的環境アセスメント」の実施方針は以下の通りである。
 - (ア) 「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 環境社会ガイドライン」という) 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

⁵ 詳細計画策定調査段階では、環境社会配慮 (SEA) 含む業務は再委託での実施を想定していたが、環境社会配慮・ジェンダー主流化団員及び現特殊雇員の活用による対応とする。

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。

（イ）主な調査項目は、以下のとおり。

ア）政策、計画等の目的・目標の検討

イ）相手国側の環境社会配慮制度・組織の確認

(a) 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

(b) 「JICA 環境社会ガイドライン」との乖離

(c) 関係機関の概要

ウ）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）

エ）合理的な範囲で目的を達成するための代替案の検討

オ）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

カ）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

キ）影響の予測

ク）影響の評価及び代替案の比較検討

ケ）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 環境ガイドライン」別紙 5 を参照のこと。）

- チュニジアにおける環境保護区の GIS データや、大気汚染、水質等の環境の基礎情報は環境保護庁（以下、「ANPE」）が管理しており、これらのデータは、実施機関である AUGT と ANPE の協議に基づく、合意文書を経て入手可能となる。戦略的環境アセスメントの実施のためにこれらの基礎情報の収集につき AUGT が合意文書を得られるよう調整を行う。

（7）気候変動対策に資する計画

- パリ協定に基づき、チュニジアは「自国が決定する貢献」（NDC: Nationally Determined Contribution）を策定している。開発と気候変動対策の統合的実施を推進する観点から、本事業においても気候変動対策に資する活動を事業計画に組み込むことが重要である。そのため、事業計画に当たっては、温室効果ガス（以下、「GHGs」）排出量の最小化（気候変動緩和策）や、気候変動による影響を考慮に入れた計画策定（気候変動適応策）の検討を行う。
- チュニジアの NDC において、2030 年までに 45%の温室効果ガス（GHG）排出削減（2010 年比）の目標を掲げている。また、運輸交通分野においては都市交通の効率化、省エネ対策、電気自動車の導入等によって 37%の GHG 排出削減の目標が設定されているとされており、本事業は NDC に貢献できる

ことを目指したマスタープラン作りが求められている。従って、策定されるマスタープランにおいては、ビジョンや各提案において気候変動対策にどのように寄与するのも整理・説明をする。

- JICA Climate-FIT（緩和版）「3. 鉄道等によるモーダルシフト（旅客）」等を参考に、温室効果ガス（GHG）排出量削減効果の推計を行うとともに、現在及び将来の気候変動の影響の予測・本事業に与える影響の評価（気候リスク評価）及び影響への対応策（適応オプション）の検討、裨益人口の推定】を実施し、本事業が気候変動対策に資するか検証する。また、バックデータを含めて結果を JICA に共有する。
 - マスタープランで提案された事業が実施されるために、気候変動事業に係るファイナンスリソース（GCF 等）の活用を検討する。
- (8) ジェンダー主流化・インクルーシブな開発を考慮した計画策定
- ジェンダー視点に立った調査及び計画策定を行う。
 - 事業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、貧困層、子供、高齢者、障害者、性的マイノリティ等の人々の積極的な参加の促進、及び積極的な聞き取りをすることにより、事業への関与と社会的包摂性を推進する。
 - 研修を実施する際には、ジェンダーバランスを考慮した上で、研修員の選定を行う。
 - 調査においては、関連するセクターの『JICA 事業におけるジェンダー主流化のための手引き』（特に「Step 1 社会・ジェンダー分析の実施」）に則り、ジェンダー平等や社会的包摂性を志向した計画の導入・整備の検討を行う。

(9) 収集資料・データの利用・公開に向けた対応

- 本事業で収集する広範な資料・データについては、今後対象地域への進出を検討している民間企業や他援助機関等の参考情報として、内容を整理した上で可能な範囲で外部公開することを想定している。
- データの取得に当たっては、文献やC/Pへの照会等を通じて相手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。
- 業務で収集・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。
- 位置情報の取得は可能な限り行うが、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）。
 - 位置情報については、個人が特定されない形に加工された形式で発注者に提出する。

(10) 発注者およびC/P等関係機関への事前説明

- 各種レポート等の中間的な成果を含む本業務の成果について相手国政府・C/Pに提示する場合には、発注者に事前に説明し、その内容についてすり合わせる。また、C/Pは、調査の方法論に強い関心を有しており、インセプションレポートにてその詳細を確認することを意図しているため、方法論を可能な範囲で具体的に提示して十分な議論を行い合意形成を図ることが必要である。
- 相手国政府・C/Pとの間で調査方針等について意見の相違があり、その克服が困難と思われる場合には速やかに発注者に報告し、対応方針について指示を受ける。
- 発注者と打合せ後、受注者は対応方針等を取りまとめ、発注者の確認を取る（必要に応じて打合簿を作成する）。

第4条 業務の内容

【全体に係る業務】

(1) 業務計画書の作成

- R/Dの確認及び関連調査・関連事業等の内容を調査した上で、業務全体の方針・方法及び作業計画を検討する。
- 共通仕様書に基づき業務計画書を作成し、発注者の承認を得る。
- 特に関連調査等における課題点や更新が必要な箇所を整理し、相手国関係者に検討・調整が必要な事項、現地でさらに収集する必要がある資料や情報／データをリストアップし、業務計画書に反映する。

(2) インセプションレポートの作成／改定

- 業務計画書の内容を踏まえて、インセプションレポート（案）を作成し、その内容について発注者の承認を得る。
- 現地業務開始時にC/Pを含む相手国政府関係機関に事業の基本方針、方法、業務工程等について説明・議論し、必要に応じて内容の見直しを行い、C/Pと合意する。

(3) プロGRESSレポートの作成・説明・協議

- 下記(7)～(9)までの成果を取りまとめたPROGRESSレポートを作成する。
- JCCにて関係者に説明し、基本了解を得ると共に、相手国関係者への説明方法等について検討を行う。

(4) インテリムレポートの作成・説明・協議

- 下記(10)～(15)までの成果を取りまとめ、インテリムレポートを作成する。
- JCCにて相手国関係者に説明し基本了解を得ると共に、既存計画への反映方法、実施体制、相手国内での説明方法等について協議を行う。
- マスタープランに求められる成果、内容、位置づけ、相手国内での承認プロセス等を改めて確認し、特に承認に向けてのマスタープランの調整事項・不足事項の内容について確認し、残りの期間で対応すべき事項について、関係者の役割分担を含めて目線合わせとスケジュール感を確認する。

(5) ドラフト・ファイナルレポートの作成・説明・協議

- 下記(18)までの成果を取りまとめる。

- マスタープランを中心にすべての調査成果について、JICA 関係者等の助言を踏まえて修正した上で、C/P に対する提言をドラフト・ファイナルレポートに取りまとめる。
- C/P に説明し、基本的了解を得る。
- ドラフト・ファイナルレポートの内容を簡潔に説明する発表資料を作成する。
- 発表資料は C/P からのコメントを反映し修正し、将来の開発計画承認／マスタープラン承認の場において、C/P が活用することを視野に入れる。

(6) ファイナルレポートの作成

- ドラフト・ファイナルレポートに対する発注者や C/P 等のコメントを受けて、ファイナルレポートを作成し、発注者に提出する。また、最終版広報素材を提出する。

【各成果に係る業務】

(7) 都市交通及び都市計画、社会経済、環境管理に関する現状のレビュー（活動 1-1）

- 都市交通及び都市開発、社会経済、環境に関する文献レビュー及び分析：デスクトップ調査等で、チュニス大都市圏における都市開発、都市交通、並びに社会経済及び環境に関する現状を文献レビューし、現地渡航前に可能な限り現況を分析し、都市および交通に関する現状および課題認識を第一回渡航時に CP と確認を図る。渡航前の文献調査と合わせて関係者へのヒアリングその他情報収集により、今後の交通需要予測と政策立案の基礎となる市街化トレンドを把握すべく、特にチュニス大都市圏の都市開発の動向に着目し、都心の再開発計画や市街地が拡大している郊外の大規模開発計画に関する情報を収集するとともに、内容をレビューする。
- 公共交通事業者の経営、財務状況及びこれら事業者を取り巻く政策にも多くの課題があるため、財務資料およびドナー機関がこれらの問題について分析したレポートの内容をレビューし課題および対処策として提言されてきた事項を把握する。

(8) 都市交通及び都市計画、社会経済、環境管理に関する関連政策及び計画、規制、制度的枠組み、財政状況のレビュー及び分析（活動 1-2）

- 都市交通、都市計画、並びに社会経済および環境管理に関する関連政策、計画、規制、制度的枠組み、及び財政状況をレビューし、分析する。

- 法制度については、チュニス大都市圏における都市開発管理の仕組みや開発の申請、許認可制度、適用実態についてレビューし、課題を整理する。
- 都市計画については、最新の国土整備及び都市計画法。マスタープラン等をレビューするとともに、規定されている都市計画法体系を整理する。また、相互の関係に留意しつつ、計画の策定状況を確認し、計画が存在する場合はその内容を精査する。加えて、それぞれの計画を所掌する責任監督庁や地方自治体を特定し、必要な情報を入手し、その人的キャパシティ、財務状況等を分析する。

(9) 交通調査の実施（活動 1-3）

- HIS 及び選考意識調査、走行速度調査、交通量調査、物流 O/D 調査、コードンライン調査（O/D 調査を含む）、主要駅での公共交通旅客 O/D 調査を含む、一連の交通調査を実施する。現地調査を踏まえ、C/P および JICA と協議しつつ、具体の調査内容を確定する。
- チュニジア政府から提供されるデータや既存のビックデータを最大限に活用することを前提として、本格協力を実施する上で必要となる必要最低限の交通調査を実施する。
- 交通調査の実施過程において、調査実施手法、データ分析、モデリングに関する技術支援を行う。

(10) 都市構造及び都市交通に関する現況及び課題の特定（活動 1-4）

- 既存計画やレビューの結果等を参考に、都心や現存する、あるいは計画中の副次核、副々次核、ニュータウン、工業団地等、都市機能が集積する拠点、及びそれらを結ぶ主要幹線道路及び公共交通網に着目し、チュニス大都市圏の都市構造の現況を分析する。また、分析の際は、既成市街地の中で保存すべき特別なエリア（世界遺産に指定されている旧市街メディナ、カルタゴ遺跡等）や地形的制約（丘陵山岳地、河川・湖沼の存在）にも留意する。分析結果に基づき、都市交通計画の観点から課題を特定する。

(11) 目標年における社会経済フレームの設定（活動 1-5）

- 人口動態、域内総生産、産業構造等に関するデータを基に、目標年（2040 年）における社会経済フレームを設定する。また、社会経済フレームの設定にあたっては、2025 年に公開される見込みである人口センサスの結果を活用する。
- 交通解析ゾーン毎の社会経済フレームの設定にあたっては、後述「(14)」

目標年における評価基準の設定、及び都市構造（土地利用、人口分布等）の検討を含む都市交通及び都市開発のシナリオ設定」を踏まえて行う。

（12）交通需要予測モデルの構築（活動1-6）

- 一連の交通調査結果、現況の社会経済フレームを踏まえて、日及びピーク時の交通需要予測モデルを構築する。予算の制約を踏まえると一般的な家庭訪問調査に比べて少ない世帯数での需要予測モデルの構築が必要となることから、統計的な信頼性と現地側への技術移転の容易性に十分に留意して構築し、必要に応じて非集計モデルの適用を検討する。なお、家庭訪問調査ではサンプルが漏れやすい非居住者の交通行動や季節変動を考慮するために、モバイル空間統計データを活用した補正方法について検討する。
- 交通需要予測モデルを用いて、社会経済フレームがこれまでのトレンドで推移した場合の将来交通需要予測を行い、将来の都市交通課題の把握の材料とする。

（13）都市交通 M/P の将来ビジョン及び戦略目標の設定（活動1-7）

- 都市交通及び都市開発の課題、特に将来顕在化が予想される喫緊の課題への対処法、チュニス大都市圏の将来像、土地利用や交通施策によって実現すべき事項、目指すべき方向性等をチュニジア関係者と協議する。
- 協議を踏まえて、チュニス大都市圏の都市交通に係る将来ビジョン（案）を作成する。その際、上位計画や関連計画、調査対象地域の将来社会経済フレーム並びに後述する都市交通および都市開発のシナリオの検討結果との整合性にも留意する。

（14）目標年における評価基準の設定、及び都市構造（土地利用、人口分布等）の検討を含む都市交通及び都市開発のシナリオ設定（活動1-8）

- 2040年を目標年次とする都市モビリティの最善策を導き出すための代替案比較分析を行うべく、前項の将来ビジョンに関する検討を踏まえつつ、複数の都市開発シナリオ（土地利用、就業地および人口分布を含む都市構造を示すもの）および都市交通開発シナリオ（各種モードを組み合わせた都市交通ネットワーク像を示すもの）を設定する。併せて、戦略的環境アセスメントの実施を念頭に、最適なシナリオを選定するための経済・技術・環境等の多面的な評価基準を設定する。

（15）経済・社会及び環境への影響を考慮した都市開発・都市交通のシナリオの

分析及び評価、最適シナリオの選定（活動 1-9）

- 評価基準に従って同活動で提案した複数のシナリオを評価し、チュニス大都市圏に最適な都市開発シナリオと都市交通開発シナリオの組み合わせを選定する。なお、戦略的環境アセスメントの実施、モーダルシフトによる GHG 排出削減のための MRV（Measurement, Reporting and Verification）実施体制の検討を行い、複数のシナリオ評価において環境・経済・社会面からの影響を考慮する。現在他ドナーが支援している Sfax 市、Sousse 市の両市での低炭素交通の推進状況も参考に、評価手法について検討する。各シナリオの評価に際しては、交通需要予測モデルを活用した交通解析、温暖化ガス排出量の算出および概算事業費の算出等の定量的な分析にあわせて環境や社会へのインパクトに関する定性的な分析を行うことを想定しており、これらを実際の裏付けとしてチュンジア側関係者と共有しつつ比較評価を行う。また、シナリオ評価の中で、経済効果を定量的に分析することも、必要に応じて検討する。

（16）短期、中期、長期計画を含む最適シナリオの段階的な実施計画の作成（活動 1-10）

- 前項の活動で選定された最適シナリオを実現するために、短期（2030 年）、中期（2035 年）、長期計画（2040 年）の段階的な都市交通開発の実施計画を作成する。なお、短期計画については、実現に向けた 1 年ごとの実施計画を作成する。その際には、都市開発の進展見通し、財政制約、各要素事業の経済効果と用地取得に関する制約等も踏まえ、実現可能性のある提案を行うことに留意する⁶。

（17）計画の実現に向けた組織面及び財務面における施策事項の提案（活動 1-11）

- 計画実現に向けた組織面、財務面における施策事項を提案する。組織面では、PNMU が提言しているチュニス大都市圏都市交通局（AMMU）の設立を含む、公共交通に係る規制当局と運行事業者の責任分担等も含めた関係機関の役割分担の明確化あるいは組織の統廃合、人材育成の方向性等、財務面では、公共交通システムの料金制度、補助金や税制に係る提言、PPP 活用の可能性検討等を含む。また、グリーンファイナンスのリソースと活用状況、他ドナーの検討状況を確認し、同リソース活用のための前提条件、必要な精

⁶ 各要素事業の経済効果等を評価する手法について提案すること（多様な効果の評価手法の提案を歓迎）。

度についても整理する。

- 公共交通に関する規制当局と運行業者の責任分担については、多様なモデルが存在する。例えば、料金収入は規制当局に帰属し、規制当局が輸送事業者のサービス供給に応じた支払いを行い料金収入リスクは既成当局が負うというようなモデルが多く、多くの国で採用されている。こうしたモデルの決定は運輸省の権限に属するところであり、都市交通マスタープランが規定することは困難と考えるが、ベンチマークスタディ等でいくつかの代替案を提示する等の対応が可能である。また、需要予測モデルを用いて、料金水準や体系を変更した際の理論上の料金収入の推計ができるところ、料金水準と補助金に関する政策代替案の提示を行う。

(18) モニタリング体制の提案 (活動 1-12)

- 前項の役割分担に基づく計画実現に向けたモニタリング体制、及び政策目標の観点からモニタリング指標を提案する。モニタリングのためのデータ取得には、モバイル空間統計データの活用その他デジタル技術の活用を想定している。
- 上述の(9)、(11)、(12)、(15)で取得作成した、交通調査結果、需要予測モデル、現況および将来の社会経済フレーム、現況および将来交通量配分の結果、更に将来モニタリング用のデータとして収集するCDRデータを加工したODデータ等の交通現象に関わる諸データを計測、上述の活動1-1, 2, 3, 4で取得した交通渋滞諸元データを格納し、交通現象や交通需要予測の結果をビジュアルに表示できるデータダッシュボードを作成する。データダッシュボードは関係者が交通現象や政策の効果を理解するとともに、マスタープランのモニタリングに活用することを目的に開発する。

(19) 都市交通マスタープランの策定 (活動 1-13)

- 上述の活動を踏まえて、チュニス大都市圏の都市交通マスタープランを策定する。

(20) 広報に関わる活動、参加型計画アプローチ促進のための広報及び資料のコンテンツ作成 (活動 1-14)

- 本業務におけるマスタープラン策定過程では、積極的に参加型計画アプローチを促進する。関係機関間のコミュニケーションには、タスクフォース(TF)、テクニカルワーキンググループ(TWG)、セミナー等の場を活用する他、ダッシュボード構築による最新情報の共有も試みる。また、一般市民を

対象とした情報公開や意見聴取には、AUGT の広報・研修部と協働し、パンフレット、ソーシャルネットワーク、期間を決めた素案の縦覧、公聴会等の方法を検討し、適切なものを適用する。

(21) 都市交通マスタープラン策定及びモニタリングに係るチュニジア側の能力開発（活動2-1、2-2、2-3、2-4）

- 都市交通マスタープラン策定とモニタリング手法に関する関係機関への研修セミナーを実施する。以下の要領で、現地でセミナーを実施する。

表 本業務にて対応する想定する現地セミナー

目的・内容	① 都市交通計画策定手法・モニタリング実施手法 ② デジタル技術を活用した交通調査及びモニタリング手法について
実施回数	約2回（上記①と②を各1回）
対象者	① チュニジア側：AUGT、運輸省、その他関係機関 ② チュニジア側：AUGT、通信省、Tunisie Telecom、運輸省、その他関係機関
参加者数	約20名/回
開催期間	約1日/回
実施場所	チュニジア国チュニス市内
実施形態	対面

(22) 本邦研修

- 日本において都市交通計画に関する技術研修を実施する。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）。

表 本業務にて対応する本邦研修

目的・研修内容	事業の目的・成果達成に資する、都市交通マスタープランの策定手法や実施促進、都市開発手法等の知識を習得するための研修を実施する。
実施回数	合計1回
対象者	AUGT及び交通省等関係機関の実務者・管理職
参加者数	約12名
研修日数	約14日（移動日を含む）

第5条 報告書

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、相手国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

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	
インセプションレポート (Ic/R)	契約締結後1カ月後	フランス語、英語	簡易製本 電子データ	各1部
		日本語（要約版）	電子データ	
プログレスレポート（業務進捗報告書） (P/R)	業務開始時に発注者と協議し決定する	フランス語、英語	簡易製本 電子データ	各1部
		日本語（要約版）	電子データ	
インテリムレポート (It/R)	業務開始時に発注者と協議し決定する	フランス語、英語	簡易製本 電子データ	各1部
		日本語（要約版）	電子データ	
ドラフト・ファイナルレポート (DF/R)	業務開始時に発注者と協議し決定する	フランス語、英語	簡易製本 電子データ	各5部
		日本語（要約版）	電子データ	
ファイナルレポート (F/R) 及びマスタープラン	契約履行期限末日	フランス語	製本 電子データ	10部
		日本語（要約版）、英語	製本 電子データ	各3部

- 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。

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) インセプションレポート (Ic/R) (日本語 (要約版)、フランス語、英語)
以下の項目を含む内容で作成する。

- ① 事業の概要 (背景・経緯・目的)
- ② 事業実施の基本方針
- ③ 事業実施の具体的方法
- ④ 事業実施体制 (JCC の体制等を含む)
- ⑤ 業務フローチャート
- ⑥ 詳細活動計画 (WBS : Work Breakdown Structure 等の活用)
- ⑦ 要員計画
- ⑧ 相手国実施機関便宜供与事項
- ⑨ その他必要事項

(3) プログレスレポート (P/R)、インテリムレポート (It/R)、ドラフト・ファイナルレポート (DF/R)、ファイナルレポート (F/R) (日本語 (要約版)、フランス語、英語)

- ① 要約
- ② マスタープラン/それまでの調査成果
- ③ マスタープラン具現化に向けての提案 (DF/R、F/R の場合)、次期活動計画 (P/R、It/R の場合)

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C/P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、業務完了報告書にも添付する。

(1) 交通調査報告書

(2) 交通調査及び交通需要予測関連データ

- (3) データ（GIS、CAD等）一式
- (4) 各種活動や調査にかかる写真集
- (5) 研修用教材、マニュアル類

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

4. その他の提出物

- (1) 各種調査結果一式

上記2. に記載以外に入手したデータや報告書等。

- (2) 議事録等

カウンターパートや関係機関等との打合せ、調整会議等に係る議事録（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チュニジア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	概要	数量	見積の取扱
1	交通実態調査	上記第3条2. (5) 交通調査実施方針に係る提案に記載のとおり。	一式	定額計上
2	ダッシュボード開発	上記第3条2. (18)に記載のとおり。	一式	定額計上

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。

調達機材の想定は以下のとおり。

	機材名	内容	数量	機材の別	見積の取扱
1	複合機	資料準備用	1	事業用物品	上限額
2	PC	現地傭員等の作業用PC	2	事業用物品	上限額
3	CDR処理用サーバー	CDRデータの処理、格納用サーバー代	1	事業用物品	上限額

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)

国名：チュニジア共和国

案件名：(和) チュニス大都市圏都市交通計画策定プロジェクト

(英) The Project for Urban Mobility Master Plan Study in Greater Tunis

2. 事業の背景と必要性

(1) 当該国における運輸セクター／チュニス大都市圏の開発の現状・課題及び本事業の位置付け

チュニス大都市圏（チュニス県、アリアナ県、マヌーバ県、ベンナラス県）は北アフリカ・中東・欧州の結節点に位置し、近隣国及び国内のビジネス・投資のハブとして経済的基幹を担っている。同大都市圏は総人口の25%にあたる約290万人（2021年、JICA 都市交通セクター情報収集・確認調査）を擁する経済・社会・行政の中心であり、大都市圏の人口は今後も上昇傾向にある。この人口増加は、大都市圏の地理的制約から市の南北への急速な人口増加及びスプロール現象を誘引しており、ピーク時における交通渋滞や環境悪化の原因となっている。都市交通セクターに関しては、沿岸部を中心にインフラ整備が進められているものの、社会・経済活動の集中化の加速、物流の活性化、交通量の増加に伴い、必要な投入及び計画策定が追いついていない状況にある。チュニジア政府は、2020年5月に閣僚理事会で承認された国家都市モビリティ政策（Politique Nationale de la Mobilité Urbaine 以下「PNMU」という。）及び国家2035ビジョン計画（Vision Tunisie 2035）において、持続的な都市モビリティを追求しており、その一環として公共交通機関の電化及び歩行や自転車等のアクティブ・モビリティの促進を政策として打ち出している。また、現状人口当りの自家用車両台数は1984年の9.5%から2014年には36%と顕著な増加傾向にあり、チュニジア全土の自動車保有台数の約45%が同大都市圏に集中しており、自動車利用から公共交通機関利用へのモーダルシフトも政府の重点課題となっている（2021年、JICA 都市交通セクター情報収集・確認調査）。加えて、国家財政の観点からも都市交通セクター全般の財政健全化が必要な状況にあり、気動車から電気鉄道への転換による燃費の向上、また、デジタル化による交通マネジメント効率化及び公共交通サービス改善の重要性が唱えられている。他方で、2011年のジャスミン革命以降の治安悪化や新型コロナウイルスによる主要産業である観光業への打撃等の要因により、現在財政再建が喫緊の課題である中、都市交通セクター開発の重要性は確認されているものの、投入は非常に限定的である。

チュニス大都市圏においては、1998年に2020年を目標年としたチュニス大都市圏都市交通マスタープラン（The Greater Tunis Regional Transport Master Plan）が策定されているものの、その後更新がなされていない。従って、現在の同大都市圏の交通実態及び都市現況とは乖離が生じており、改めて交通調査結果の更新およびそれに基づく需要予測を行う必要が生じている。かかる状況下、PNMUにおいて都市モビリティ計画（Plans de Déplacements Urbains、以下「PDU」という。）の策定が求められているものの、チュニス大都市圏のPDU策定は滞っている。チュ

ニス大都市圏の都市交通セクターの事業は、チュニス大都市圏都市計画庁(Agence d' Urbanisme du Grand Tunis、以下、「AUGT」という。)に加え、住宅インフラ省、交通省、鉱工業・エネルギー省、地方自治体等の多数の機関が関係していることから、関係機関との連携を強化する仕組み及びこれら機関の能力強化が必要となっている。

上記の背景から、交通需要予測及び土地利用状況の整理を行い、道路計画、公共交通、交通マネジメントの観点から必要なアクションの具体化を進めるため、先15年間を見据えた包括的な都市交通マスタープランの策定に係る支援要請がチュニジア政府から日本政府になされた。

(2) 都市交通セクターに対する我が国及び JICA の協力方針等と本事業の位置付け

対チュニジア国別開発協力方針(2019年9月)の重点分野「経済インフラ等の整備と人材育成、治安維持能力強化」に基づき、日本政府は都市交通を含むインフラ基盤の整備を行う方針にあり、本事業実施の意義は高いと考えられる。また、チュニジアで開催されたTICAD8を契機に、JAIDA(アフリカ・インフラ協議会)や当該団体に加入する日本企業のインフラ分野への関心も高く、対チュニジア国別開発協力方針においても、日系企業が活動する上で必要とされる安全かつ整備された投資環境整備に係る支援の重要性が経済外交の観点から唱えられている。加えて、JICAグローバル・アジェンダ「運輸交通」では、マスタープランによる上位計画策定に加え、緻密なデータや中立的判断に基づき特定されたインフラの整備を通じた、各交通モードの高効率化やモーダルシフトによる交通モードの最適化を推進している。また、JICAグローバル・アジェンダ「都市・地域開発」のもと、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グリーンでインクルーシブなまちづくりを重点課題と位置づけている。また、本案件はマスタープラン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。加えて、本事業は、公共交通へのモーダルシフトの促進の観点から、2030年までに45%の温室効果ガス(GHG)排出削減(2010年比)といった、同国のパリ協定に基づく「自国が決定する貢献当該国のNDC」における目標と整合するものである。従って、本案件は、交通需要が増加するチュニス大都市圏において、長期的・総合的な都市交通インフラの開発を目的に、今後15年を対象期間とする都市交通開発マスタープランを策定するものであり、これらの上記の方針等と合致する。

(3) 他の援助機関の対応

チュニジアにおいては、フランス開発庁(AFD)を中心に、ドイツ(KFW)、欧州復興開発銀行(EBRD)、欧州投資銀行(EIB)等の欧州勢が都市交通セクターにおける主要ドナーとなる。AFDは交通事業における事前調整委員会の組織化、料金統合調査等の技術支援プログラムを主導しており、また、チュニジア最大の交通プロジェクトとして、チュニス～ラ・グレット～ラ・マルサ線(総計18kmの鉄道路線)改良、高速鉄道網整備(以下、「RFR」という。全5路線総長86km整備計画)、変電所の近代化、環境・社会影響調査等への資金援助を実施している。また、EBRD

もチュニジア国鉄公社（SNCFT）の事業と財務の健全性を重視した運営戦略策定を支援しており、その中で需要予測及び電化による財務の持続可能性と運営効率を改善するための施策への資金援助を実施している。また、チュニス中心部と北部郊外ラ・マルサを結ぶ区間（トランシェ1）の電化鉄道車両供与を実施している。加えて、EIBはチュニスにおける主要都市交通プロジェクトへの投資を行っており、RFR路線の 路線E及び路線Dの整備を支援している。

その他、政策面においては、AFDが2040年国家交通マスタープランを2019年に策定しており、これに基づきAFDやGIZ他がPNMUを策定している。

3. 事業概要

(1) 事業目的

本事業は、チュニス大都市首都圏において、都市交通マスタープランを策定することにより、マスタープランに基づく優先プロジェクトが実施され、持続可能な経済成長と交通渋滞や大気汚染などの社会・環境負荷の軽減に寄与する。

(2) 総事業費（日本側）

約3.6億円

(3) 事業実施期間

2025年3月～2028年2月を予定（計36カ月）

(4) 事業実施体制

チュニス大都市圏都市計画庁（AUGT）が主要カウンターパートとなり、タスクフォースとして交通省、エネルギー管理庁、通信省等の主要機関を配置することとする。また特定のテーマや地域に係る協議を行うために、必要に応じてワーキンググループを設置することとする。

(5) インプット（投入）

1) 日本側

①調査団員派遣（合計約 53P/M）：

- 業務主任者／都市交通計画／交通モード
- 公共交通計画・マネジメント
- 道路計画・マネジメント／交通安全／アクティブ・モビリティ
- 都市鉄道計画
- 交通調査／需要予測
- 新技術（デジタル技術）活用
- 都市計画／TOD
- 土地利用／GIS
- 経済分析／財務分析
- 資金調達
- 気候変動対策
- 環境社会配慮／ジェンダー主流化
- 広報／研修

②研修員受け入れ（都市交通計画等）

③各種 WG、ワークショップ、広報活動

2) チュニジア側

- ① カウンターパートの配置
- ② 案件実施のためのサービスや施設、現地経費の提供
- ③ 現地有識者による支援

(6) 計画の対象（対象分野、対象規模等）：

チュニス大都市圏（チュニス県、アリアナ県、マヌーバ県、ベンナラス県、面積：約2,600平方キロメートル、総人口約2.9百万人（JICA 都市交通セクター情報収集・確認調査）

(7) 他事業、他開発協力機関等との連携・役割分担

1) 我が国の援助活動

- 「首都圏通勤線電化計画（I）」円借款（2001年2月L/A調印）：チュニス首都圏南部の通勤線であるチュニス～ボルジュ・セドリア間の電化
- 「首都圏通勤線電化計画（II）」円借款（2010年3月L/A調印）：上記同様
- 「ラデス-ラグレット橋建設事業」円借款（1999年3月L/A調印）：チュニス湖運河の北側に位置するラグレットと南側のラデスを結ぶ橋梁の建設

2) 他の開発協力機関等の援助活動

2（3）に記載のとおり。

(8) 環境社会配慮・貧困削減・社会開発

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：本業務は「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は判断されるため。

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：本事業によって公共交通へのモーダルシフトの促進等を含む、温室効果ガスの排出削減へ貢献する取組を都市交通戦略計画に組み込む検討を行う予定のところ、気候変動対策（緩和策）に資する可能性がある。

3) ジェンダー分類：(GI) ジェンダー主流化ニーズ調査・分析案件

<活動内容/分類理由>

詳細計画策定調査にて社会・ジェンダー分析がされたものの、ジェンダー平等や女性のエンパワメントに資する具体的な取組の設定に至らなかったため。ただし、交通調査の実施にあたり、男女の違いによる交通行動の差異を把握できるよう、調査手法及びサンプル数に留意する。また、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

を可能な限り把握する。路線計画や運行計画の検討に際しては、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、アクセスが限られる地域や交通弱者を考慮しながら実施する。

- (9) その他特記事項
特になし。

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)
チュニス大都市首都圏の持続可能な経済成長と交通渋滞や大気汚染などの社会・環境負荷の軽減に寄与する。
- (2) アウトプット
1. チュニス大都市圏における持続可能な都市交通マスタープランが策定される。
 2. 都市交通マスタープランの更新及びモニタリングに係る能力が強化される。
- (3) 調査項目

アウトプット1

- 都市モビリティ、都市開発、社会経済・環境管理の把握と分析
- 都市モビリティ、都市計画、社会経済・環境管理に関する関連政策、計画、規制、制度的枠組み、財政状況のレビューと分析
- 家庭訪問調査及び選考意識調査、走行速度調査、交通量調査、物流O/D調査、コードライン調査(O/D調査を含む)、主要駅での公共交通旅客O/D調査を含む、一連の交通調査の実施
- 都市構造とモビリティにおける現状の課題認識
- 目標年における社会経済フレームの設定
- 交通需要予測モデルの構築
- 都市交通マスタープランの将来ビジョン及び戦略目標の設定
- 目標年における評価基準の設定、及び都市構造(土地利用、人口分布等)の検討を含む都市交通及び都市開発のシナリオ設定
- 社会及び環境への影響を考慮した都市開発・都市交通のシナリオの分析及び評価、最適シナリオの選定
- 短期、中期、長期計画を含む最適シナリオの段階的な実施計画の策定
- 計画の実現に向けた組織面及び財務面における準備事項の提案
- モニタリング体制の提案
- 都市モビリティマスタープランの策定
- 参加型計画アプローチ促進のための広報及び資料のコンテンツ作成

アウトプット2

- 都市交通マスタープラン策定及びモニタリング手法に関する関連機関への研修セミナーの実施
- 交通調査及びデータ分析、交通需要予測に関する実地研修
- 交通調査の仕様検討及び実施、交通需要予測モデルの構築、都市交通及び都市開発のシナリオ評価に係る技術報告書の作成
- 都市交通計画に関する日本での技術研修

5. 前提条件・外部条件

- (1) 前提条件：特になし

(2) 外部条件

- チュニジアの政治、経済、治安情勢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事業への適用

「(ケニア) ナイロビ都市開発マスタープラン策定プロジェクト(2012~2014)」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、運輸省はじめ主要カウンターパート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。このように多様な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、JCC、タスクフォース、ワーキンググループ等を通じて、関係機関の本事業及びマスタープランに係る理解醸成を図る。また、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。また、ルサカ市総合開発調査(2007-2008)においては、政策内におけるM/Pの位置づけおよび承認プロセスが不明確であったため実効性の担保が困難であったとの教訓が得られている。従って、本案件においてはJCC等による関係機関との協議を通じた、政策内におけるM/Pの位置づけ及びその承認プロセスを整理する。またM/Pの事業実施の実現性を高めるために、JCC等を通じて、チュニジア側の短期、中期、長期計画を含む最適シナリオの段階的な実施計画や組織面及び財務面における準備事項等の理解を図る。加えて、パンフレット作成・セミナーの実施を通じて広く情報公開・周知を行うことにより関係者及び市民への理解醸成を図り、中長期的な都市交通インフラ投資への予算配分が確保されることを目指す。

また、「カンボディア国プノンペン市都市交通計画調査(2001)」では、交通混雑解消策のひとつとして公共交通の導入が提案されていたが、2011年時点においても状況は変化しておらず、公共交通インフラ整備の遅れが渋滞の原因となっている。公共交通導入の阻害要因の一つとして、便利で安価なモトトップ(バイクタクシー)からの転換が困難なことが考えられている。本案件では、交通実態調査を通じた現状の交通状況および市民の交通行動を踏まえ、公共交通利用促進にかかる阻害要因を分析・整理する。

7. 評価結果

本事業は、当国の開発課題・開発政策並びに我が国及びJICAの協力方針・分析に合致し、都市交通MPの作成を通じてチュニス大都市圏における交通状況の改善に資するものであり、持続可能な開発目標(SDGs)のゴール9(強靱なインフラの構築等)、ゴール11(包摂的、安全、強靱で持続可能な都市等の構築)、ゴール13(気候変動への対策)に貢献すると考えられることから、事業の実施を支援する必要性は高い。

8. 今後の評価計画

(1) 事後評価に用いる基本指標

- マスタープランが、チュニジア側で承認される。
- 本案件で提案された事業のうち、具体的な実施計画、準備がなされた事業数。

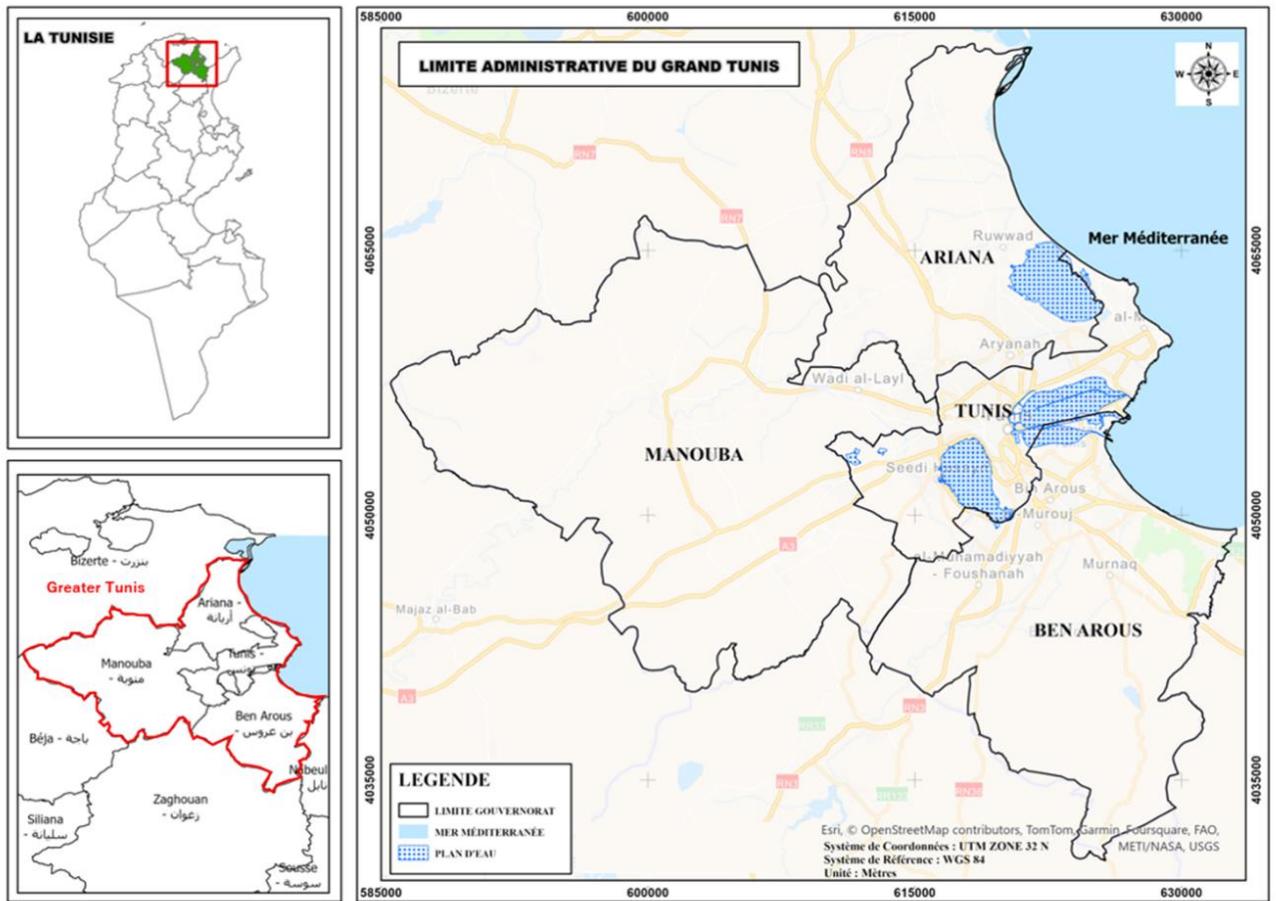
(2) 今後の評価スケジュール

事業開始6カ月以内 ベースライン調査

事業完了時点 計画の策定及び承認プロセスの確認

事業完了3年後 事後評価

プロジェクト対象範囲



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るよう、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。

共通業務内容

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。

1. 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 C/P と運営のための打ち合わせを行う。
- 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。
- 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の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。

2. 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。

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各種業務

2) 業務実施上のバックアップ体制等

(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 ページ以下として下さい。

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下さい。

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：チュニジア国及び北アフリカ地域

② 語学能力：英語（仏語ができることが望ましい）

※ 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 2025年2月～2028年2月

(2) 業務量目途と業務従事者構成案

1) 業務量の目途 約 53.30人月

本邦研修（または本邦招へい）に関する業務人月1.9を含みます（本経費は定額計上に含まれます）。なお、上記の業務人月には、事前業務も含まれます。

・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48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) 再委託

以下の業務については、現地法人もしくは業務対象国・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。

- 交通実態調査
- ダッシュボード開発

(4) 配付資料／公開資料等

1) 配付資料

- チュニス首都圏都市交通に係る情報収集確認調査（Study for Data Collection and Analysis Survey on the Urban/Interurban Transport/Mobility Sector in Tunisia）
- 本事業に係る詳細計画策定調査報告書
- 本事業に係る先方政府機関との合意文書（R/D）
- 本事業に係る詳細計画策定調査会議議事録（M/M）
- 本事業に係る事業事前評価表

2) 公開資料

- 首都圏通勤線電化計画（1）関連資料
<https://www.jica.go.jp/oda/project/TS-P22/index.html>

- 首都圏通勤線電化計画（2）関連資料
<https://www.jica.go.jp/oda/project/TS-P34/index.html>
- ラデス-ラグレット橋建設事業
https://www2.jica.go.jp/ja/evaluation/index.php?ankenNo=TS-P18&schemes=&evalType=&start_from=&start_to=&list=search

（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 ※ C/Pとの間に発生するコミュニケーション（協議時の言語、資料の言語、メールの言語等）は、一部英語でも可能ですが、仏語の方が意思疎通が円滑です。研修や企業訪問など事業サイトや各活動で使用する言語は仏語です。
3	執務スペース	無
4	家具（机・椅子・棚等）	無
5	事務機器（コピー機等）	無
6	Wi-Fi	無

（6）安全管理

現地業務期間中は安全管理に十分留意してください。現地の治安状況については、JICA チュニジア事務所などにおいて十分な情報収集を行うとともに、現地業務の安全確保のための関係諸機関に対する協力依頼及び調整作業を十分に行うこととします。また、同事務所と常時連絡が取れる体制とし、特に地方にて活動を行う場合は、現地の治安状況、移動手段等について同事務所と緊密に連絡を取る様に留意することとします。また現地業務中における安全管理体制をプロポーザルに記載してください。また、契約締結後は海外渡航管理システムに渡航予定情報の入力をお願いします。詳細はこちらを参照ください。

<https://www.jica.go.jp/about/announce/information/common/2023/20240308.html>

3. プレゼンテーションの実施

本案件については、プレゼンテーションを実施しません。

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（2024年10月追記版））」（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「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可否かを協議します。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】

265,528,670円（税抜）

※ 上記の金額は、下記（3）別見積りとしている項目、及び（4）定額計上としている項目を含みません（プロポーザル提出時の見積りには含めないでください）。

※ 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（該当する□にチェック）

本案件は定額計上はありません。

本案件は定額計上があります（79,771,700円（税抜））。

以下の費目を定額計上とします。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には含めないでください。

また、プロポーザルの提案には指示された定額金額の範囲内で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。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	交通実態調査	第2章 第3条 2. (5)	65,000,000円	上記第3条 2. (5)に記載の交通実態調査実施費。	再委託
2	本邦研修にかかる経費	第2章 第4条 2. (22)	6,771,700円	報酬（事前業務（3号0.4人月及び5号1人月で想定、提案は認めない）、及び同行（現時点では3号0.5人月：研修内容	報酬 国内業務費

				を踏まえ提案、見直し可)、直接経費1,251,500円)	
3	ダッシュボード開発	第2章 第3条 2. (3)⑤、 及び第6条	8,000,000円	交通データを管理するダッシュボード開発費	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。

払戻不可・日程変更不可等の条件が厳しい正規割引運賃を含め最も経済的と考えられる航空賃、及びやむを得ない理由によりキャンセルする場合の買替対応や変更手数料の費用(買替対応費用)を加算することが可能です。買替対応費用を加算する場合、加算率は航空賃の10%としてください(首都が紛争影響地域に指定されている紛争影響国を除く)。

(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

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	60	
(2) 要員計画/作業計画等	(10)	
ア) 要員計画	5	
イ) 作業計画	5	
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：業務主任者/〇〇	(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：副業務主任者/〇〇	(-)	(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)