

## 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。

2025年1月15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：ラオス国道路アセットガバナンス改善プロジェクト
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：ラオス国道路アセットガバナンス改善プロジェクト

調達管理番号：24a00882

## 【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。

2025年1月15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：ラオス国道路アセットガバナンス改善プロジェクト

(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（または本邦招へい）に係る業務については、別途「技術研修等支援業務実施契約約款」を適用した契約を締結します。当該契約の最終見積書においては、本体契約と本邦研修（または本邦招へい）に分けて積算してください。

(4) 契約履行期間（予定）：2025年4月 ～ 2029年3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10%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10%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10%を限度とする。
- 4) 第4回（契約締結後37ヶ月以降）：契約金額の10%を限度とする。

## (6) 部分払いの設定<sup>1</sup>

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) 2025年度(2026年2月頃)
- 2) 2026年度(2027年2月頃)
- 3) 2027年度(2028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 運輸交通グループ

### (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	資料ダウンロード期限	2025年 1 月 21 日まで
2	企画競争説明書に対する質問	2025年 1 月 22 日 12時まで
3	質問への回答	2025年 1 月 27 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日	2025年 2 月 7 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 2 月 19 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営業日以内 (申込先: <a href="https://forms.office.com/r/6MTyT96ZHM">https://forms.office.com/r/6MTyT96ZHM</a> ) ※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」

<sup>1</sup> 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。

(最新版)を参照してください。

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

- 1) 消極的資格制限
- 2) 積極的資格要件
- 3) 競争参加資格要件の確認

## (2) 利益相反の排除

以下に掲げる者については、競争への参加を認めません。

「ラオス国道路アセットマネジメント能力強化プロジェクト詳細計画策定調査(評価分析)」(調達管理番号: 24a00385)の受注者(インテムコンサルティング株式会社)及び同業務の業務従事者

## (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なります。

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](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 : <http://https://forms.office.com/r/ZenWWDNNsE>

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](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. (2) 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. (1) 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メールで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.（1）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.（1）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）

本特記仕様書（案）に記述されている「脚注」及び本項の「【1】本業務に係るプロポーザル作成上の留意点」については、競争参加者がプロポーザルを作成する際に提案いただきたい箇所や参考情報を注意書きしたものであり、契約に当たって、契約書附属書Ⅱとして添付される特記仕様書からは削除されます。

また、契約締結に際しては、契約交渉相手方のプロポーザルの内容を適切に反映するため、契約交渉に基づき、必要な修正等が施された上で、最終的な「特記仕様書」となります。

### 【1】 本業務に係るプロポーザル作成上の留意点

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

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

#### 1. 企画・提案を求める水準

##### 【JICAが主な活動レベルまでを提示する場合】

- 応募者は、本特記仕様書（案）に基づき、発注者が相手国実施機関と討議議事録（以下、「R/D」）で設定したプロジェクトの目標、成果、主な活動に対して、効果的かつ効率的な実施方法及び作業工程を考案し、プロポーザルにて提案してください。

#### 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	道路基金の歳入増加策方針（広報を含む）	第3条2（7）
2	他事業、他開発協力機構との連携・役割分担案	第3条2（6）
3	本邦研修、第三国研修の計画案	第3条2（8）

#### 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「3.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。

➤  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】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。

- ・ 詳細計画策定調査実施時期：2024年8月
- ・ RD署名：2024年12月18日

☒別紙「案件概要表」と本紙「【2】特記仕様書（案）」の記載間の齟齬がある場合は、本紙「【2】特記仕様書（案）」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) 実施体制

本プロジェクトでは、実施体制の枠組みとして、公共事業運輸省（MPWT）の道路局（DOR）、計画財務局（DPF）、運輸局（DOT）及びパイロット県公共事業・運輸局（DPWT）を JICA 専門家の C/P とし、プロジェクトダイレクターに DOR の Director General、プロジェクトマネージャーに DOR の Deputy Director General が配置される予定である。また、プロジェクトを全般的に管理するために、合同調整委員会（JCC）を実施予定であり、6 か月に 1 回開催する計画としている。JCC の議長は、DOR の Director General を予定しており、JCC 及び関係協力機関等の体制は図 1 の通りである。JCC 構成メンバーには、MPWT 以外に計画投資省（MPI）、商業工業省（MIC）、財務省（MOF）及びエネルギー資源省（MEM）が含まれており、JCC 構成メンバーとはなっていないものの、ステークホルダーとして国際運送・通関業者協会（LITFA）及びラオス全国商工会議所（LNCCI）を置き、その窓口を DOT とし、適宜情報共有を行う必要がある。

上述の通り、本プロジェクトは関係者が多いため、プロジェクトを進める上で留意すること。

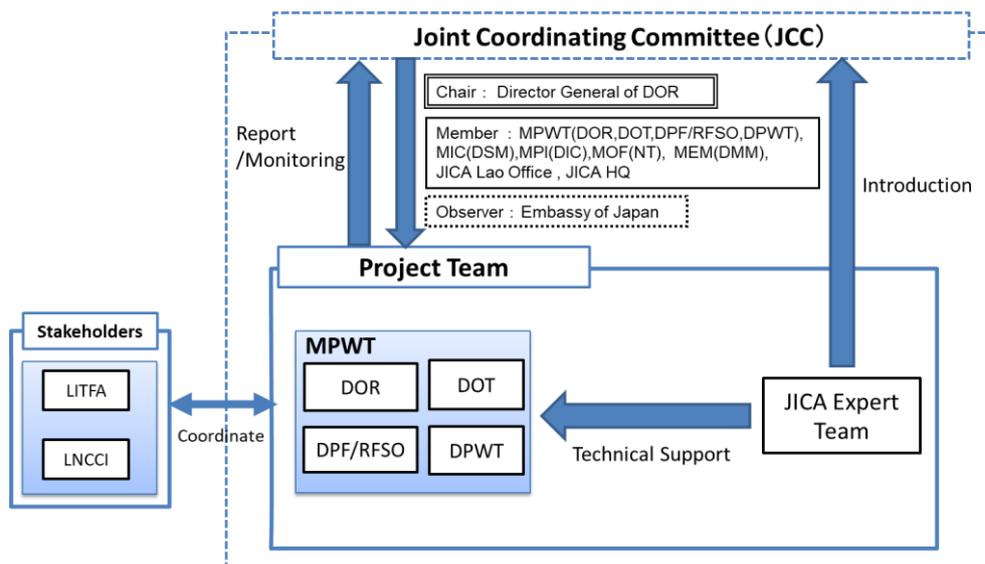


図 1 プロジェクト実施体制図

## （２）本事業におけるパイロット県について

パイロット県は最新型計量所があるサバナケット県とし、移動式計量所の試行は現時点で県を特定せずに検討することで合意した。今後プロジェクトの中で移動式計量所使用のパイロット県を先方との協議の上、特定すること。

## （３）現行の組織能力、管理ツールに見合った過積載管理体制の構築

2011年以前には、DOTの管理下で全国39カ所の車両計量所が稼働していた。しかしながら、2011年6月17日付の首相府告示第1179/PM号により、国際物流の促進と輸送業務の円滑化を目的として26カ所の車両計量所が閉鎖された。2015年に政府通知第1595号により運営が再開され、管理責任は再びDOTに戻された。その後、2021年に過積載規制の管理はDOTからDORに移管され、2023年にMPWTが省令により車両計量所の運用・規則を改定した。現状、車両計量所を運用するDPWTが再開された一部計量所で24時間運用を行う等、実施体制が整いつつある。一方で、DORの管理体制の脆弱さ（副局長2名の職員の3人体制）、統一かつ厳格な管理手法や手続きの不在（例えば、罰金納付額の計算、過積載貨物の対処に裁量が働きやすく、過去に悪質違反者への過料が科された事実がない）、効果的・効率的な管理計画や手法の不在（例えば、現行の計量所からの報告システムでは違反の傾向を分析し、対策を講じることができない）等の課題があり、DORの管理体制強化の必要性は高い。プロジェクトを進める上で、計量所の体制だけでなく、過積載貨物の荷下ろしの対処や罰金徴収等、管理手法や手続きの面にも留意する必要がある。

## （４）論理的かつ実効性のある過積載管理規制とその運用

第3条2.（3）で記載した通り、現行のDOR、DPWTによる過積載管理体制は、所掌が移管されてから間がなく未だ脆弱であり、今後管理人材の採用、法規制や運用手法の改定、新技術の導入等、能力開発を継続して行う必要がある。通常、道路の損傷は、過積載だけでなく、地質・土質条件、材料、施工品質、設計、維持管理の不備・不足などの単独あるいは複合要因によって起こる。道路維持管理に対する政治的レベルでの理解や道路利用者の認知度を高めるためには、エビデンスベースで過積載管理の必要性や効果を分析し、かつその結果を根拠に計量所の整備計画、計量所の運用手法、罰金の妥当性等を検証することが求められる。

## （５）過積載管理にかかるガバナンスの強化

ラオスでは、車両総重量規制のみの運用と軸重規制の未施行、近隣諸国と比較して

罰金を含む寛容な罰則規定、過積載貨物の荷下ろしや台車による運搬の不履行、それらによる道路利用者による過積載の横行等、現行の法規制には未だ不備がある。世界銀行（WB）が実施した調査では MPWT による省令や細則が多く、煩雑であることから、過積載関連の法令を纏めた省令の制定と施行を提案している。一方で、WB 調査の積載貨物調査の結果から、現行の法制度下においても車両計量所の運用と過積載管理を実施している路線では、過積載車両が非常に少なく、一方で計量所の運用が再開されていない路線では過積載が横行していることが分かっている。本プロジェクトでは、一部省令等の改正の必要性と、それらの改定と運用によるガバナンス強化を行う必要がある。

#### （6）過積載管理にかかる既存ツールの有効活用と他ドナーとの連携

2011 年以前にはラオス国内で 39 か所の計量所が稼働していたが、現在稼働する計量所は 17 か所に留まっており、稼働する計量所の機器類も故障や定期的に校正されていないことによる不正確さ等に対応するため機器類の更新・校正を行う必要がある。DOR は 10 か所の計量所の新設・再開を計画し、WB 調査は更に 17 か所の計量所の新設・再開を行う必要があると提案した。DOR は WB の支援のもと、新規に 10 台の移動式軸重計を調達する予定であり、MPWT は更に 20 台の移動式軸重計を調達するべく、予算化に向けて関係部署との調整を行っている。上述の通り、WB は過積載対策に関する支援を行っており、ADB も過去のプロジェクトで移動式計量機を支援しており、WB や ADB 等の同分野で活動する機関と協議・調整を行い、協力内容の重複の排除、相乗効果の発現を図る<sup>2</sup>。

#### （7）積極的な広報活動と過積載対策・道路基金歳入創出策の必要性にかかる認知度の向上

効果的かつ効率的な大型車の過積載取締りは、行政機関だけではなく、道路利用者が規制と執行体制、義務と責任、社会への悪影響を認識している必要がある。WB が実施した大型車運転手への聞き取り調査によると、軸重、過積載、過積載の影響、規制条項等について十分に理解している大型車運転手は少ないことが分かっている。実施機関は国会等で過積載対策の必要性を訴え、2023 年には関連法規制の改正を実現するとともに、直近で道路利用者あるいは国民向けの PR ビデオを制作し、過積載対策の認知度を高めるべく対策を講じている。今後、これらのメディアを通じた PR の内容やその効果を把握し、より効果的にメディア媒体を活用して過

---

<sup>2</sup> プロジェクトを効率的に進める上で、WB や ADB とどのように連携するか、また支援内容が重複しないようにどのように工夫するか、プロポーザルに記載すること。

積載管理の必要性や規制の内容を道路利用者に周知する必要がある<sup>3</sup>。

#### (8) 本邦研修及び第三国研修

本プロジェクトでは、本邦研修及び第三国研修を各2回ずつ計4回実施する予定としている。第三国研修については、主に過積載対策のプロジェクト関係者の能力向上を目的とし、過積載管理の連携が必要となる隣国のタイやベトナム等を想定している。本邦研修では、主に集中豪雨等の自然災害が起因する斜面崩落や土石流等の道路災害に対する道路防災の日本での取り組みを学ぶ予定である<sup>4</sup>。

#### (9) 道路防災に係る留意事項

ラオスは、2023年8月の集中豪雨により、国道8号線で落石及び地すべりが原因で道路の通行が遮断された。DOR及びDPWTは緊急対策として落石、地すべり土砂の除去、表流水の排水路確保等を行い、普通車の一般開放後に大型車の解放を実施したが、普通車の通行までに約1か月を要した。詳細計画策定調査時に、DOR及びDPWTは国道8号線の被災地域で復旧事業を行っている。

#### (10) 橋梁調査に係る留意事項

国道9号線の橋梁は、1980年代に建設された橋梁が多い。その内の22橋に対し、ADBが調査を実施した結果、9橋に対し緊急な対応が必要だと判断された。その内の1橋に対し、ラオス政府で補修済である。係る状況を踏まえ、本プロジェクトでは緊急な対応が必要と判断された9橋の内4橋に対し、コンクリート強度試験、3Dスキャナーによる図面作成、目視点検を現地再委託契約で実施する予定である。

#### (11) ジェンダーの視点に留意

本調査では、先方政府とジェンダーに配慮した取り組みについて協議し、プロジェクトで実施する研修やセミナーに女性職員/技術者の参加を促進することを先方政府と確認している。本プロジェクトで研修やセミナーを実施する際には、女性職員/技術者の参加を促すこと。

---

<sup>3</sup> プロポーザルには、道路利用者等に過積載対策及び料金徴収に対し、理解してもらうためには、どのような点に留意が必要か、どのような活動が考えられるか、プロポーザルに記載すること。

<sup>4</sup> 本邦研修及び第三国研修を各2回ずつ計4回の実施を予定しているが、プロポーザルではラオスの現状を踏まえた本邦研修及び第三国研修実施先及び内容を提案すること。本邦研修では主に道路防災の内容を予定しているが、過積載対策の内容で組み込むべき視察先等があれば、プロポーザルで提案すること。

## (12) Web 等のリモート技術の活用

JCC やトレーニング、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) プロジェクトの活動に関する業務

##### ① 成果1に関わる活動

- 活動 1-1：過積載対策にかかる現行の条例・規則（罰則など含む）を精査し、法的課題を特定する。

現在、ラオスには計量所担当官の所掌、最新型計量所<sup>5</sup>のシステム構成の説明や簡単な操作手順は存在するが、他の固定式計量所、移動式計量機とその運用を網羅した基準やガイドラインは存在していない。また、ラオス国における過積載車両に対する罰金は、輸送距離に応じて罰金を徴収しており、輸送距離の根拠がなく計量所の担当官の裁量が働きやすい。2000年以降罰金の見直しが行われていないことから、罰金自体は安価である。このような現状を解決するために、過積載対策にかかる現行の条例・規則（罰則など含む）を精査し、課題を特定する。

- 活動 1-2：ASEAN 諸国における過積載対策にかかる法的枠組みを調査する。

ラオスは、周辺国（タイ、カンボジア、ベトナム等）と比較し、車両総重量、車両寸法及び罰金の点で過積載に関する基準が寛容である。過積載対策の基準が緩いため、他国では2台で運んできた貨物もラオスに入国するにあたり、1台に積み替えて運搬している例もある。そのため、ASEAN 諸国の過積載対策に係る法律を調査し、ASEAN 諸国と比較した際のラオスの過積載対策にかかる法的枠組みの課題を特定する。

- 活動 1-3：過積載対策にかかる条例・規則（案）を作成する。

活動 1-1 及び 1-2 で得た課題や ASEAN 諸国の基準を参考にし、過積載対策にかかる条例・規則（案）を作成する。特に、ラオスは牽引型トレーラーに

---

<sup>5</sup> 車両タイプ及びナンバープレートの自動読み取り機能を含む車両計量所である。同計量所の機器類は1) デジタル重量計システム、2) 自動車両分類 (AVC) システム、3) 自動ナンバープレート認識システム、4) データ管理システムで構成される。

ついて、明確な規制なく、現在、車両計量所の職員は牽引型トレーラーの総重量をトレーラーと牽引車を別々に計量し、通行を許可している。そのため、牽引車がセミトレーラーに牽引されている場合、条件によっては総重量が80トンを超えることもある。

- 活動 1-4：官民関係者に条例・規則（案）を共有し、最終化する。  
活動 1-3 で作成した条例・規則（案）を官民関係者に共有し、最終化すること。

## ② 成果 2 に関わる活動

- 活動 2-1：既存の計量所の運用状況・仕様をレビューする。  
現在、既存の（稼働している）計量所は 17 か所存在している。既存の 17 か所の計量所について、運用状況・仕様をレビューすること。ただし、調査時に 17 か所の他に稼働している計量所があり、追加調査が必要な計量所が生じた場合、その計量所についても調査すること。
- 活動 2-2：ASEAN 諸国における過積載対策にかかる組織体制を調査する。  
活動 1-2 と同様に ASEAN 諸国（タイ、カンボジア、ベトナム等）における過積載対策に係る組織体制を調査すること。
- 活動 2-3：過積載対策に必要な TOR とあわせ、過積載対策チームを設立する。  
活動 2-1 及び 2-2 の結果を反映し、過積載対策に必要な TOR を作成し、過積載対策チームを設立する。
- 活動 2-4：計量所の標準仕様及び作業手順を含む基準／ガイドラインを作成する。  
活動 2-1 及び 2-2 の結果を基に、計量所の標準仕様及び作業手順を含む基準／ガイドラインを作成する。現時点で計量所の標準仕様は、最新式計量所のモデルを想定している。
- 活動 2-5：活動 3-2 及び 3-3 に基づき、計量所の設置計画（案）を策定する。  
活動 3-2 で収集される点検データの活用により、道路アセット・データベースを整備し、その結果を用いて、計量所の設置計画（案）を策定する。現段階で RMS のインプットデータである、道路種別、観測交通量（車種別）、道路コンディション指数、IRI 等とその分析結果である道路区間優先度を踏まえて、設置計画を策定することを想定している。
- 活動 2-6：パイロット県内の最新型計量所及び移動式計量所の運用・維持管理を復旧させ、改善する。

パイロット県に指定されているサバナケット県には、以前 JICA が実施した「道路維持管理能力強化プロジェクト」で国道 9 号線に固定式の最新型計量所を設置している。同計量所の機器類は 1) デジタル重量計システム、2) 自動車両分類 (AVC) システム、3) 自動ナンバープレート認識システム、4) データ管理システムで構成される。具体的には、自動車両分類 (AVC) システム、自動ナンバープレート認識システムで得られた車両情報をデジタル重量計システムに移し、車両総重量と軸重と規定の重量との差異や過積載の違反の有無を自動的に記録し、人為的なミスを最小化している。同重量計システムには罰金のレシート発行を含むレポート機能が備わっている。しかし、本詳細計画調査時の現地調査では、システムの不具合により、マニュアルで車両情報、車両総重量を記録しており、本プロジェクトでは、システム復旧や計量機器類の更新が必要となる。

- 活動 2-7：適切な方法（例えば、統合データ管理システム、中央管制室などの活用）により、活動 2-6 で復旧・改善される計量所の実績をモニタリングする。

現在の最新式計量所のデータは MPWT において管理・運用・報告の手続きが定められていないことから、DOR の過積載担当者がデータ管理システムにアクセスするのみで、計量記録や計量所内の様子を撮影した CCTV の映像等は活用されていない。代わりに、最新式計量所を含め、全ての計量所からの記録は毎月データと紙媒体で DOR 及び DPWT の担当部署に送付されている。しかしながら、記録の共通フォームがなく、一部の計量所からの報告は違反車両の数と罰金の金額のみが記載されているのみであり、違反を繰り返す運転手や輸送業者の特定や違反の傾向がある車両タイプ、貨物品目、時間帯等の分析ができていない現状である。そのため、統合データ管理システムや中央管制室を新規に設立し、活動 2-6 で復旧・改善された計量所の実績をモニタリングする。

第三国における研修の想定規模は以下のとおり。

目的	過積載対策
実施回数	約 2 回
対象者	DOR 職員、DPWT 職員等
参加者数	約 5 名/回
開催期間	約 10 日/回

実施場所 <sup>6</sup>	-
実施形態	対面・オンライン併用

### ③ 成果3に関わる活動

- 活動 3-1：既存の道路アセット・データベース及びシステムをレビューする。

現在使用されている RMS は、マイクロソフト・アクセスをベースとしており、データ・サイズに制限があり、RMS からデータを取得するのに要する時間は、長い場合には 2 日間を要する。一部 DPWT の観測データの送付の遅れや欠損データや非論理的データがあることにより、道路アセット維持管理計画の策定に必要なデータベース自体が不完全な状態である。DPWT からの観測データは直接 DOR の担当職員に送付され、事前に欠損データなどのスクリーニングができない。さらに、RMS は DOR の担当職員の PC のみで運用されており、他の道路管理者が、データや RMS の分析結果を閲覧することができないため、道路管理者がどこからでもオンライン上でサーバーにアクセスしたいという要望も出ている。本プロジェクトでは、これらの課題解決に向けて RMS を改良し、カスタマイズしていくことが求められており、MPWT にとって使いやすいシステムに改良することにより、本プロジェクト終了後も継続的に活用される見込みが高いと考えられる。そのため、既存のデータベース及びシステムをレビューし、現状の課題を特定する。

- 活動 3-2：道路アセット・インベントリー及び点検データを収集する。  
本活動では、RMS のインプットデータである、道路種別、観測交通量（車種別）、道路コンディション指数及び IRI 等のデータを収集することを想定している。調査時にその他必要なデータがあれば、収集すること。
- 活動 3-3：道路アセット・データベースを開発・更新する。  
活動 3-1 でも記載したとおり、現在使用されている RMS はマイクロソフト・アクセスをベースとしたソフトのため、PC にソフトをインストールした DOR の担当職員の PC のみで運用されており、他の道路管理者が、データや RMS の分析結果を閲覧することができない。道路管理者がどこからでもオンライン上でサーバーにアクセスできるよう道路アセット・データベースの開発・更新を実施する。
- 活動 3-4：ウェブ及びアプリベースの RMS を整備し、カスタマイズする。
- 活動 3-5：長期・年次道路アセット維持管理計画を策定する。  
活動 3-4 でカスタマイズされた RMS を活用し、長期・年次道路アセット維

<sup>6</sup> 第三国研修の実施場所は、プロポーザルで提案すること。

持管理計画を策定する。ラオスの予算案の提出時期（毎年6月）に合わせて、年次道路アセット維持管理計画を策定することを想定している。

- 活動 3-6：道路災害時のコンティンジェンシー計画に備え、道路災害復旧ガイドラインを作成する。

ラオスの道路アセットを持続的に維持・運用するためには、集中豪雨等の自然災害が起因する斜面崩壊や土石流等の道路防災に対する緊急復旧能力の向上が必要である。しかし、MPWT は自然災害等が発生した際の防災担当官が関係部局に配置されていない点、防災対策や緊急復旧を目的とした建機・機材を保有しておらず、迅速に自然災害に対応することが出来ない点等、実施体制は非常に脆弱である。そのため、本活動では、災害復旧に対するガイドラインやマニュアルを作成するとともに、防災担当官含む組織体制図等を添付することを想定している。

#### ④ 成果 4 に関わる活動

- 活動 4-1：長期・年次道路維持管理計画と RF による歳入とのギャップを特定する。

活動 3-5 で作成した長期道路維持管理計画と RF による歳入とのギャップを分析・特定する。本分析は2年目後半から開始することを想定しているが、3年目以降も定期的実施する予定である。

- 活動 4-2：RF の歳入創出スキーム（例えば、燃料税の引上げ、料金徴収の復活、過積載車両への罰金引上げなど）を調査・策定する。

DOR は現在、RF の改正を進めようとしており、より多くの収入を創出し、柔軟に予算を活用していきたいという意向を示している。道路基金は国道や県道の維持管理施工をはじめ、過積載対策、緊急復旧、交通安全などの用途で利用されており、その収入源は、燃料税<sup>7</sup>、過積載車両に対する罰金、通行税（国境や第一友好橋<sup>8</sup>）などがある。特に、先方は通行税を増税する所存であり、試行事業として、国道9号線で料金所を設置し、その進捗状況、料金徴収の結果などを見極めつつ、歳入増につながる方策を検討していく予定である。さらに、現在、道路税<sup>9</sup>は国家財源であるが、今後道路基金の収入源の一つにすることを目指している。また、道路税に加え、電気自動車（EV車）、車両保険、路上駐車、路上出店などに対する新規の課税対策を

<sup>7</sup> RF歳入の95%は燃料税で賄っている。2024年8月現在、リッターあたり520 LAK（2015年から変更なし）であり、再来年までに1,000 LAKまで順次値上げする計画である。

<sup>8</sup> 2023年から道路基金の歳入となっている。

<sup>9</sup> 道路税には、車両使用料、特別なナンバープレート（777など）購入料が含まれている。ここでは、前者を指し、車種・排気量ごとの料金体系があり、毎年支払う税金である。フロントガラスにステッカーを貼っている。

先方は検討しており、将来的には道路基金の歳入増を図りたい考えである。

- 活動 4-3：パイロット県で歳入創出スキームを実施する（例えば、国道 9 号線での料金徴収の試行など）。

道路基金の歳入創出策の一環として、MPWT は 2011 年 6 月 17 日付の首相府告示第 1179/PM 号により停止された県境における通行税の再開を目指している。MPWT は国道 9 号線で通行税の再開をパイロット事業として実施するべく、今後公営企業とコンセッション契約を締結し、道路基金を財源として国道 9 号線の補修を行った後に日常及び定期維持管理を継続して実施することを想定している。通行税の徴収はオペレータを傭上することを想定している。国道 9 号線における通行税再開のパイロット事業を円滑に実施するために、DOR は JICA に対して、本プロジェクトにおいて同事業のフィージビリティ調査を実施することを要請した。ラオス側の要望に基づき、プロジェクト開始直後に国道 9 号線で料金徴収の試行事業を最初の 6 か月間で実施する。具体的には、通行料にかかる妥当な料金を設定するための調査等を行う計画である。その結果や教訓を活かし、パイロット県だけでなく、他県の国道においても、その料金徴収アプローチの適用を想定している。

- 活動 4-4：各関係者及び道路利用者（特に大型車両利用者・会社）に向けて、歳入創出スキームに関する広報活動を促進する。

歳入創出スキームに関する道路利用者向けの広報活動を行うことになっている。道路アセットの維持管理にかかる予算が必要であり、その一部を道路利用者から徴収する料金で賄うことになるため、道路利用者の理解を深めることが必要不可欠である。当該活動では、広報セミナー、説明会、パンフレットの配布などを通じて、道路の状態を維持するため、利用者から徴収される料金がどのように使用されるかについて理解を促していく必要がある。

## （2）本邦研修・招へい

- 本プロジェクトでは、本邦研修・招へいを実施する。

本邦研修・招へい実施業務は、本契約の業務には含めず、別途契約書を締結して実施する（発注者が公開している最新版の「コンサルタント等契約における研修・招へい実施ガイドライン」に準拠）

- 想定規模は以下のとおり。

目的・研修内容	道路防災・過積載対策
実施回数	合計 2 回
対象者	DOR 職員、DPWT 職員等
参加者数	約 8 名/回

研修日数	約 14 日（移動日を含む）/回
------	------------------

### （3）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-R（CD-R に格納できないデータについては提出方法を発注者と協議）
  - 位置情報の含まれるデータ形式：KML もしくは GeoJSON 形式。ラスターデータに関しては GeoTIFF 形式。（Google Earth Engine を用いて解析を行った場合は、そのコードを業務完了報告書に合わせ提出）

#### ② ベースライン調査

- 本業務では以下の対応を行う。
  - 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（以下「C/P」という。）の合意を得る。ベースライン調査を経て指標の目標値の設定を行う際にも、同様に発注者及び C/P の合意を得ることとする。

#### ③ 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 C/P のキャパシティアセスメント  
 本業務では当該項目は適用しない。

- ⑤ エンドライン調査  
 本業務では当該項目は適用しない。

- ⑥ 環境社会配慮に係る調査  
 本業務では当該項目は適用しない。

- ⑦ ジェンダー主流化に資する活動  
 本業務では以下の対応を行う。

- 合意文書・事前評価表に記載されたジェンダー主流化の活動を実施する。モニタリングシート含む各種報告書等において、右の活動の進捗・成果を報告する。
- 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「ジェンダーの視点に立った実施・モニタリング」）に則り、実施する。

## 第5条 報告書等

### 1. 報告書等

- 本業務は、各期それぞれに作成する。
- 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

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	契約開始から 1 か月以内	日本語 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	-
業務完了報告書	契約履行期限末日	日本語	CD-R	2

			電子データ	-
事業完了報告書	契約履行期限末日	英語	CD-R 電子データ	2 -

- 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。
- 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) 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

発注者指定の様式に基づき作成する。

業務完了報告書

(4) 事業完了報告書

発注者指定の様式に基づき作成する。

## 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、業務完了報告書にも添付する。

- (1) 計量所の運用・維持管理に係るガイドライン（成果2）
- (2) 道路復旧ガイドライン（成果3）

## 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。

	項目	仕様	数量	見積の取扱
1	OD 調査	国道9号線の料金徴収試行事業のため、2か所で実施予定。 期間は1週間を想定している。	1回	定額計上
2	車両重量計測調査	Bridge Weigh in Motion を使用し、過積載車両の実態を把握する。 期間は1週間を想定している。	3橋	定額計上
3	広報	関係者や道路利用者へのセミナーや説明会実施。広報資料には、ビデオやパンフレット作製等が含まれている。	1式	定額計上
4	システム開発費	既存RMSの道路データ管理、道路損傷予測・評価、補修工法選定及び予算計画等モジュールのWebベース化するための開発費。	1式	定額計上

		既存の無料アプリを活用し、データ収集ツールをシステム開発する費用。 既存の車両計管理システムの CCTV による常時監視システム、計量データ管理・分析、レポート等モジュールの Web ベース化するための開発費。		
5	橋梁調査（国道9号線）	コンクリート強度試験、3D スキャナーによる図面作成、目視点検を実施予定。予算の兼ね合いもあるが、現時点で4橋の橋梁調査を予定している。	1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	- HDM-4、1フルライセンス（HDM Global 社）	-HDM-4 のライセンス	-1	供与機材	本見積
2	-計量所の修復	-ロードセル、CCTV、発電機、UPS、PC、サーバー、計量システム等の調達と設置、システムのキャリブレーション	-1	供与機材	定額計上
3	パソコン	新規に設置する管制室のパソコン	3	供与機材	本見積
4	モニター	新規に設置する管制室のモニター	4	供与機材	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：ラオス人民民主共和国（ラオス）

案件名：（和名）道路アセットガバナンス改善プロジェクト

（英名）The Project for the Improvement of Road Asset Governance  
in Lao PDR

## 2. 事業の背景と必要性

（1）当該国における運輸交通セクターの開発の現状・課題及び本事業の位置付け  
ラオス人民民主共和国（以下、ラオスという）は、経済発展の影響を受け、主たる交通手段である陸上交通は増加しており、これに伴い道路延長も増加している。また、ラオスにおける自動車登録台数も増加し続けており、普通車が年率 13%、貨物車両が年率 11%と 2000 年以降高い伸び率で増加し続けている。ラオスは、経済発展に伴い交通量及び貨物量が増加している一方で、過積載車両<sup>10</sup>による道路・橋梁の損傷が見られ、過積載車両を含む重車両による仮設橋の落橋が毎年発生している。国際協力機構（以下、JICA という）が実施した「橋梁維持管理能力強化プロジェクト（2020～2024 年）」では、国道 13 号北線の橋梁を対象とし、車両重量計測システムを活用した調査が行われた。24 時間の調査の結果、1 日で約 3 割の車両が 40 トンを超える過積載車両であることが判明し、過積載車両が原因と思われる橋梁の床版の損傷が多く見られた。係る状況を踏まえラオスでは、過積載車両取り締まりのため、組織強化、2011 年以降閉鎖されていた計量所の再開・稼働、設計軸重に応じた最大車両重量規制の見直しなどの対策を行っているが、過積載車両の取り締まりは不十分で、大きな成果が得られていない状況である。

ラオスは年々増加する道路の維持管理費を確保するため、2001 年に首相令により道路基金<sup>11</sup>を設立した。2016 年に道路基金法の改正で規定された基金の財源のうち、道路基金の歳入となっているのは 1) 燃料税、2) 国境の通行税、3) 過積載等の罰金である。しかしながら、道路の維持管理費は不足しており、2023 年の道路維持管理システム（以下、RMS という）での分析によると、今後 10 年間で必要な維持管理費用は、国道で年約 3 億ドル、地方道を含めると年約 14 億ドルであるが、2022 年の維持管理予算は年約 4,000 万ドルであり、年約 1 億ドル不足している現状である。加え

<sup>10</sup> 2023年4月13日に発行されたRegulation on Maximum Gross Vehicle Weight of Trucks（MPWT通達第9393/MPWT号）で設計車両軸重毎の最大総重量に関する規定を定めている。

<sup>11</sup> 道路基金とは、2001年に首相令（政令第9号/PM）により創設された基金で、1) 定期及び緊急的な維持管理、2) 既存道路の復旧（但し、定期的、緊急の維持管理に十分な財源が確保されている場合に限る）、3) 道路安全、4) 基金の管理と運営に充てられることが明記されている。

て、維持管理予算額は、ラオスの経済停滞による通貨安により、ドル建てでは年約 8,000 万ドルから 2022 年には半分の年約 4,000 万ドルまで減少しており、特に道路建設・維持管理の材料や機材を輸入に頼るラオスでは維持管理費の高騰による財源不足に拍車を掛けている。道路維持管理のため、歳入をどのように確保するかも喫緊の課題となっている。

これらの状況を踏まえ、ラオス政府は、これまでの支援で得られた RMS の改善や道路橋梁に関する維持管理マニュアル等の成果を活用し、道路及び道路橋の長寿命化を実現するため、過積載対策及び道路基金改革を目的として、本プロジェクトを我が国に要請した。

## (2)ラオス国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、課題別事業戦略における本事業の位置づけ

日本国政府の対ラオス人民民主共和国国別開発協力方針（2019 年 4 月）では、援助の重点分野として「周辺国とのハード・ソフト面での連結性強化」を掲げ、その開発課題に「交通・運輸網の整備」を挙げている。ラオスでは、地域の物流インフラに必要な利便性及び安定性を確保するため、道路の改良や通関手続きの円滑化が必要とされており、維持管理では予算・技術の改善が大きな課題である。特に、過積載車両の問題が道路の損傷を招く一因となっており、維持管理を一層困難なものとしている。交通・運輸網の整備に関しては、メコン地域を含む ASEAN 諸国及び国内の連結性を強化するため、既存道路の維持管理とのバランスや ASEAN・メコン地域との連結性の強化を念頭におきつつ、地方部を含む主要道路の整備、道路維持管理の能力強化、財源確保に向けた政策提言などに取り組むこととしている。具体的な協力プログラムとして「交通・運輸網整備プログラム」を設定しており、本プロジェクトは同プログラム内に位置づけられる。また、JICA グローバルアジェンダ「運輸交通」の中で掲げるクラスター「道路アセットマネジメント」とも合致しているほか、SDGs のゴール 9「強靱なインフラの構築、包摂的で持続可能な経済成長と、万人の生産的な雇用と働きがいのある仕事の促進」及びゴール 13「気候変動とその影響への緊急の対処」に資する。本プロジェクトは過積載対策の観点から、交通と都市開発分野の気候変動の影響に対応するという同国のパリ協定に基づく「自国が決定する貢献（NDC）」における目標と矛盾がないものである。

## (3) 他の援助機関の対応

1990 年代後半から、世界銀行（以下、WB という）、アジア開発銀行（以下、ADB という）、JICA などのドナー主導のもと、道路アセット維持管理にかかる取組みを進めてきた。特に、WB 及び ADB は、複数の案件を実施しており、WB はラオスにおけ

る道路維持管理のパイオニアであり、90年代から始まった「Laos - Road Maintenance Program Project」を通じて、公共事業運輸省（以下、MPWT という）が道路維持管理にかかる財源を確保するため、道路基金の設立を支援した。また、直近では、移動式計量機が 14 台（ADB：4 台調達済み、WB：今後 10 台調達予定）提供されている。

### 3. 事業概要

#### （1）事業目的

本事業は、ラオス国において、過積載対策にかかる法的枠組みの整備、パイロット県での適切な過積載対策の実装、道路アセット維持管理計画策定にかかる MPWT の能力強化、道路基金の歳入創出スキームの策定及びパイロット県での同スキームの試行事業を行うことにより、MPWT の道路アセットガバナンスが改善されることを図り、もってパイロット県における道路アセットの維持管理、他県への本プロジェクト実施手法の展開に寄与するもの。

#### （2）プロジェクトサイト／対象地域名

ラオス全土

パイロット県はサバナケット県である。選定理由は、同県を通る国道 9 号線は、東西経済回廊上のルートであり、JICA が支援した「道路維持管理能力強化プロジェクト」で同県には軸重計測所が設置されており、本プロジェクトでの活用を想定するためである。

#### （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：公共事業運輸省道路局

最終受益者：パイロット県および本プロジェクトの実施手法が展開された県における道路利用者及び周辺住民

#### （4）事業実施期間：2025 年 4 月～2029 年 3 月（計 48 か月）

#### （5）事業実施体制：公共事業運輸省（MPWT）

#### （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

本事業と関連する協力実績は、技術協力プロジェクト「道路維持管理能力強化プロジェクト（2011 年～2018 年）」、「橋梁維持管理能力強化プロジェクト（2020 年～2024 年）」である。「道路維持管理能力強化プロジェクト」では、本事業のパイロット事業で使用する軸重計量所を設置した。また、「橋梁維持管理能力強化プロジェクト」では、DOR の橋梁維持管理、橋梁維持管理計画策定、橋梁維持管理システムの運用管理にかかる能力強化の成果をあげている。維持管理活動、計画策定及び維持管理システム運用など本事業の各種活動との親和性も高いため、これらのカウンターパー

トを本プロジェクトの人的リソースとして積極的かつ効果的に配置することで、本プロジェクトの目標達成に向け、相乗効果が期待される。

## 2) 他開発協力機関等の援助活動

ADBは「Road Asset Management System-Weigh」を通じて、移動式計量機を4台調達、WBはMPWTの要請を受け、今後移動式計量機を10台調達する予定であり、その計量機の配置計画、運用及び維持管理等を行うことにより、本プロジェクトと円滑な連携促進が可能である。両ドナーともに、本プロジェクトと連携に前向きな姿勢であったことから、MPWTのニーズに合致した活動や機材であれば、両ドナーと連携し、本プロジェクトの活動を展開することが可能である。

### (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：C

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）」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。

2) 横断的事項：本事業は、過積載対策を通じて、道路状態が改善されれば、車両がスムーズに走行できることから、消費燃料が削減され、排気ガス軽減に寄与し、気候変動緩和策に資する可能性がある。

#### 3) ジェンダー分類：

【対象外】「(GI) ジェンダー主流化ニーズ調査・分析案件」

#### <分類理由>

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り組みや指標等の設定に至らなかったため。

なお、本プロジェクトは、研修・セミナーへの女性職員／技術者の参加を促進することに両者が合意した。

#### (8) その他特記事項：特になし

## 4. 事業の枠組み

(1) 上位目標：パイロット県の道路アセットが維持管理されるとともに、本プロジェクトの実施手法が他県に展開される。

指標及び目標値：

指標1：パイロット県で選定される道路のコンディション指数の平均が、XX<sup>12</sup>ランク未満に維持される。

指標2：計量所の修復・運営、料金徴収などのプロジェクト実施手法を採用する他県

<sup>12</sup> 各指標の目標値(XX)は、プロジェクト開始後に具体的な数値を設定し、合同調整委員会(JCC)にて承認を得る予定である。以下同様。

DPWT の数が XX 県以上に達する。

(2) プロジェクト目標 :

MPWT における道路アセットガバナンスが改善される。

指標及び目標値 :

指標 1 : パイロット県内の計量所で点検対象となるトラック数に対する過積載トラック数の割合 (%) が XX% 以下となる。

指標 2 : 本プロジェクトで実施される歳入創出スキームが、道路基金の歳入増に寄与し、その額は XXX LAK 以上に達する。

指標 3 : 過積載対策の規則及び歳入創出スキームについて、パイロット県で選定される道路の利用者の意見が徐々に肯定的な方向へと変遷する。

(3) 成果 :

成果 1 : 過積載対策にかかる MPWT 内の法的枠組みが整備される。

成果 2 : MPWT の実施体制を整えることにより、パイロット県における過積載対策が適切に実践される。

成果 3 : 道路アセット維持管理計画にかかる MPWT の策定能力が強化される。

成果 4 : 道路基金の歳入創出スキームが、MPWT によって策定され、パイロット県で実施される。

(4) 主な活動 :

➤ 成果 1 に係る活動

活動 1-1 : 過積載対策にかかる現行の条例・規則 (罰則など含む) を精査し、法的課題を特定する。

活動 1-2 : ASEAN 諸国における過積載対策にかかる法的枠組みを調査する。

活動 1-3 : 過積載対策にかかる条例・規則 (案) を作成する。

活動 1-4 : 官民関係者に条例・規則 (案) を共有し、最終化する。

➤ 成果 2 に係る活動

活動 2-1 : 既存の計量所の運用状況・仕様をレビューする。

活動 2-2 : ASEAN 諸国における過積載対策にかかる組織体制を調査する。

活動 2-3 : 過積載対策に必要な TOR とあわせ、過積載対策チームを設立する。

活動 2-4 : 計量所の標準仕様及び作業手順を含む基準／ガイドラインを作成する。

活動 2-5 : 活動 3-2 及び 3-3 に基づき、計量所の設置計画 (案) を策定する。

活動 2-6 : パイロット県内の最新型計量所及び移動式計量所の運用・維持管理を復旧させ、改善する (例えば、他ドナーに供与された計量器の活用、破損した工具／機材の交換など) 。

活動 2-7 : 適切な方法 (例えば、統合データ管理システム、中央管制室などの

活用)により、活動 2-6 で復旧・改善される計量所の実績をモニタリングする。

▶ 成果 3 に係る活動

- 活動 3-1 : 既存の道路アセット・データベース及びシステムをレビューする。
- 活動 3-2 : 道路アセット・インベントリー及び点検データを収集する。
- 活動 3-3 : 道路アセット・データベースを開発・更新する。
- 活動 3-4 : ウェブ及びアプリベースの RMS を整備し、カスタマイズする。
- 活動 3-5 : 長期・年次道路アセット維持管理計画を策定する。
- 活動 3-6 : 道路災害時のコンティンジェンシー計画に備え、道路災害復旧ガイドラインを作成する。

▶ 成果 4 に係る活動

- 活動 4-1 : 長期・年次道路維持管理計画と道路基金による歳入とのギャップを特定する。
- 活動 4-2 : 道路基金の歳入創出スキーム（例えば、燃料税の引上げ、料金徴収の復活、過積載車両への罰金引上げなど）を調査・策定する。
- 活動 4-3 : パイロット県で歳入創出スキームを実施する（例えば、国道 9 号線での料金徴収の試行など）。
- 活動 4-4 : 各関係者及び道路利用者（特に大型車両利用者・会社）に向けて、歳入創出スキームに関する広報活動を促進する。

## 5. 前提条件・外部条件

(1) 前提条件：特になし

(2) 外部条件

- ・本事業で育成される主要な MPWT 職員が、関連部署で職務を継続する。

## 6. 過去の類似案件の教訓と本プロジェクトへの適用

「フィリピン国 道路・橋梁の建設・維持に係る品質管理向上プロジェクト フェーズII」では、専門家チームが実施機関の予算プロセスを熟知し、必要なタイミングで協力支援を提供することが可能であったことから、実施機関がスケジュールどおり予算提案書の準備・提出を行い、結果的に、活動に必要な予算を十分かつ遅滞なく確保することにつながったという教訓が得られている。プロジェクト活動予算の確実な確保のためには、プロジェクト準備段階において、実施機関の予算制度・スケジュールを十分に確認することが重要であるとしている。よって、本事業では、ラオス側の「投入」において、パイロット県で実施する試行事業(活動4-3)にかかる費用負担を明記し、実施機関側が同予算を確保することとしている。さらに、「アウトプット3」では、予算案の提出時期(毎年6月)に合わせ、年次道路アセット維持管理

計画を策定することを想定している(活動3-5)。本事業では、試行事業にかかる費用及び予算案の提出時期に十分留意し、他案件の教訓を効果的に活用することにより、プロジェクト活動の効率的な運営を目指す。

以 上

## 共通留意事項

## 1. 必須項目

## (1) 討議議事録 (R/D) に基づく実施

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

## (2) C/P のオーナーシップの確保、持続可能性の確保

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

## (3) プロジェクトの柔軟性の確保

- 技術協力事業では、相手国実施機関等の職員のパフォーマンスやプロジェクトを取り巻く環境の変化によって、プロジェクト活動を柔軟に変更することが必要となる。受注者は、プロジェクト全体の進捗、成果の発現状況を把握し、開発効果の最大化を念頭に置き、プロジェクトの方向性について発注者に提言する（評価指標を含めた PDM (Project Design Matrix)、必要に応じて R/D の基本計画の変更等。変更にあたっては、受注者は案を作成し発注者に提案する）。
- 発注者は、これら提言について、遅滞なく検討し、必要な対応を行う（R/D の変更に関する相手国実施機関との協議・確認や本業務実施契約の契約変更等）。なお、プロジェクト基本計画の変更を要する場合は、受注者が R/D 変更のためのミニッツ（案）及びその添付文書をドラフトする。

## (4) 開発途上国、日本、国際社会への広報

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

(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。

## 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・プランを改訂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 C/P と運営のための打ち合わせを行う。
- 受注者は、発注者及び C/P 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 C/P 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、C/P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。

#### 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、各種広報媒体で使えるよう、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／業務進捗報告書の作成

- 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。
- 業務実施契約を期分けする場合には、契約毎に契約期間中のプロジェクトの活動結果、プロジェクト目標の達成度、次期活動計画等を含めた業務進捗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：道路アセットマネジメントにかかる各種業務

##### 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、15 ページ以下としてください。

##### 3) 作業計画

##### 4) 要員計画

##### 5) 業務従事予定者ごとの分担業務内容

##### 6) 現地業務に必要な資機材

##### 7) 実施設計・施工監理体制（無償資金協力を想定した協力準備調査の場合のみ）

##### 8) その他

#### (3) 業務従事予定者の経験、能力

##### 1) 評価対象業務従事者の経歴

プロポーザル評価配点表の「3. 業務従事予定者の経験・能力」において評価対象となる業務従事者の担当専門分野は以下のとおりです。評価対象業務従事者にかかる履歴書と担当専門分野に関連する経験を記載願います。

・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：ラオス国及び全途上国

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

本業務の契約期間は2025年4月～2029年3月を想定

### (2) 業務量目途と業務従事者構成案

#### 1) 業務量の目途

約 70.17人月

本邦研修（または本邦招へい）を含む場合、以下を追加：「本邦研修（または本邦招へい）に関する業務人月4.00を含む（本経費は定額計上に含まれる）。なお、上記の業務人月には、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、経済、財政（道路に関する）経済、財政（に関する）の専門性を持つ従事者を含めること、R/Dに記載されている専門家の専門分野に留意すること。

#### 2) 渡航回数を目途 全65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。

- OD 調査
- 車両重量計測調査
- 広報
- システム開発費
- 橋梁調査（国道9号線）

### (4) 配付資料／公開資料等

#### 1) 配付資料

- 本プロジェクトの詳細計画策定調査報告書

➤ 本プロジェクトの R/D

## 2) 公開資料

➤ ラオス国道路維持管理能力強化プロジェクト業務完了報告書

<https://libopac.jica.go.jp/images/report/P1000036837.html>

➤ ラオス国橋梁維持管理能力強化プロジェクト事業完了報告書

<https://libopac.jica.go.jp/images/report/P1000052730.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）	有
6	Wi-Fi	有

## (6) 安全管理

- 1) 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 ラオス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」（最新版）（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）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が提出された場合、同提案・見積は企画競争説明書記載の条件を満たさないものとして選考対象外としますので、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、別見積となる経費（B案の経費）とともに別途提出します。

#### **【上限額】**

**338,474,000円（税抜）**

※ 上記の金額は、下記（2）別見積としている項目、及び（3）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には含めないでください）。

※ 本見積が上限額を超えた場合は失格となります。

#### （2）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

(3) 定額計上について

本案件は定額計上があります（58,121,000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	本邦研修（本邦招へい）にかかる経費	第2章 特記仕様書案第4条 (2) 本邦研修	12,921,000円 研修2回分の費用	報酬（事前業務（3号 0.8人月及び5号2人月で想定、提案は認めない）、及び同行（現時点では3号0.2人月及び5号1.0人月：研修内容を踏まえ提案、見直し可）、直接経費2,323,000円）	報酬 国内業務費
2	OD調査	第2章 特記仕様書案第6条	5,700,000円	委託予定業務事項及び交通費等	現地再委託費

		再委託			
3	車両重量計測調査	同上	10,800,000 円	委託予定業務 事項及び交通 費等	現地再委託 費
4	広報費	同上	4,500,000円	セミナーや説 明会実施に係 る準備費及び 資料作成費等。 広報資料には、 ビデオやパン フレット作製 費等が含まれ る。	現地再委託 費
5	橋梁調査	同上	15,200,000 円	委託予定業務 事項及び交通 費等	現地再委託 費
6	システム開発費	同上	9,000,000円	委託予定業務 事項	現地再委託 費

(4) 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）

(5) 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）。

(6) 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。

(7) 外貨交換レートについて

- 1) JICA ウェブサイトより公示月の各国レートを使用して見積もってください。  
(URL:[https://www.jica.go.jp/announce/manual/form/consul\\_g/rate.html](https://www.jica.go.jp/announce/manual/form/consul_g/rate.html))

(8) その他留意事項

特になし

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	
<b>1. コンサルタント等の法人としての経験・能力</b>	<b>(10)</b>	
(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	
<b>2. 業務の実施方針等</b>	<b>(70)</b>	
(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	
<b>3. 業務従事予定者の経験・能力</b>	<b>(20)</b>	
(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)