

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。

2026年6月17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：フィリピン国特殊／長大橋梁の運営・維持管理および過積載対策に係る情報収集・確認調査（QCBS-ランプサム型）
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：
「調査業務用」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 (QCBS-ランプサム型)

業 務 名 称：フィリピン国特殊／長大橋梁の運営・維持管理および
過積載対策に係る情報収集・確認調査（QCBS-ランプ
サム型）

調達管理番号：26a00200

【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を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について説明したものです。

本件業務の発注においては、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した技術評価点と、同じく競争参加者が提出する見積書の見積額に基づいた価格評価点の総合点により評価・選定を行うことにより、JICAにとって最も有利な契約相手方を選定します。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、契約交渉権者を行う契約交渉において協議し、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。

2026 年 6 月 17 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：フィリピン国特殊／長大橋梁の運営・維持管理および過積載対策に係る情報収集・確認調査（QCBS-ランプサム型）

(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¹。（全費目課税）

(4) 契約履行期間（予定）：2026年8月～2027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上決定します。

(5) ランプサム（一括確定額請負）型

本件について、業務従事実績に基づく報酬確定方式ではなく、当該業務に対する成果品完成に対して確定額の支払を行うランプサム（一括確定額請負）型にて行います。

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

東南アジア・大洋州部 東南アジア第五課

(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	2026年6月23日 23時59分まで
2	企画競争説明書に対する質問	2026年6月24日 12時まで
3	質問への回答	2026年6月29日まで

¹ 電子入札対象案件では、電子入札システムに入力する金額は税抜きとなりますが、消費税課税取引ですので、最終見積書及び契約書は消費税を加算して作成してください。

4	本見積額（電子入札システムへ送信）、本見積書及び別見積書、プロポーザル等の提出日	2026 年 7 月 3 日 12 時まで
5	プレゼンテーション	行いません。
6	プロポーザル審査結果の連絡	見積書開封日時の 2 営業日前まで
7	見積書の開封	2026 年 7 月 17 日 10 時
8	評価結果の通知日	見積書開封日時から 1 営業日まで
9	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」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

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）日本登記法人は認めません（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 プロポーザル作成に係る留意事項に記載の配付資料

5. 企画競争説明書に対する質問・回答及び説明書の変更

(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/EmiEy5yKS1>

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、お断りしています。

(2) 回答方法

上記2. (3) 日程の期日までに以下の JICA ウェブサイトに掲載します。

(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))

ただし、入札書は電子入札システムを使用して行います。

1) プロポーザル

- ① 電子データ (PDF) での提出とします。
- ② プロポーザルはパスワードを付けずに格納ください。

2) 本見積額

- ① 電子入札システムを使用して、別見積指示の経費の金額を除く金額（消費税は除きます。）を、上記2.（3）日程の提出期限までに電子入札システムにより送信してください。
- ② 上記①による競争参加者の本見積額により価格点を算出し、総合点を算出して得られた交渉順位の結果を別途、全ての競争参加者に通知します。この通知は電子入札システムの機能によらず、契約担当者等から電子メールにより行います。この際に、交渉順位1位となった競争参加者には上記の本見積額に係る見積書（含む内訳書）にかかるパスワードを求めます。

3) 本見積書及び別見積書、別提案書

本見積書、別見積書（第3章4.（3）に示す項目が含まれる場合のみ）、及び別提案書（第3章4.（2）に示す上限額を超える提案がある場合のみ）はパスワードを設定した PDF ファイルとして格納してください。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。

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します）。

(3) 提出書類

- 1) プロポーザル・見積書・別見積書
- 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のみ）

(4) 電子入札システム導入にかかる留意事項

- 1) 作業の詳細については電子入札システムポータルサイトをご確認ください。
(URL:<https://www.jica.go.jp/announce/notice/ebidding.html>)
- 2) 電子入札システムを利用しない入札は受け付けません。

7. 契約交渉権者の決定方法

(1) 評価方式と配点

プロポーザルに対する技術評価点と見積書に対する価格評価点を合算して評価します。技術評価点と価格評価点を合算した総合評価点を100点満点とし、配点を技術評価点 80 点、価格評価点 20 点とします。

(2) 評価方法

- 1) 技術評価

「第3章 プロポーザル作成に係る留意事項」の別紙「プロポーザル評価配点表」の項目ごとに、各項目に記載された配点を満点として、以下の基準により評価し、合計点を技術評価点とします。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」

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。

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）。
なお、合否の結果をプロポーザルに記載のメールアドレス宛にお知らせします。不合格の場合、電子入札システムに送信いただいた見積額の開札は行いません。

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

2) 評価配点表以外の加点

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について加点します。

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。

3) 価格評価

価格評価点は、①最低見積価格の者を100点とします。②それ以外の者の価格は、最低見積価格をそれ以外の者の価格で割り100を乗じます（小数点第三位以下を四捨五入し小数点第二位まで算出）。具体的には以下の算定式により、計算します。

- ① 価格評価点：最低見積価格＝100点
- ② 価格評価点：（最低見積価格／それ以外の者の価格）×100点

4) 総合評価

技術評価点と価格評価点を 80：20 の割合で合算し、総合評価点とします。総合評価点は、技術評価点分及び価格評価点分を

それぞれ小数点第二位まで計算し、合算します。

$$(\text{総合評価点}) = (\text{技術評価点}) \times 0.8 + (\text{価格評価点}) \times 0.2$$

(3) 見積書の開封

価格評価点の透明性確保のため、電子入札システムを介して提供された本見積額（消費税抜き）は上記 2. (3) 日程に記載の日時にて開封します。また、電子入札システムへの送信額は消費税抜き価格としてください。電子入札システムにて自動的に消費税 10% が加算されますが、評価は消費税抜きの価格で行います。

なお、技術評価の確定に時間を要し、見積額の開封の日時が延期されることもあります。その場合、競争参加者に対し、再設定された日時を連絡します。

※不合格の場合、電子入札システムへ送信いただいた見積額は開札しません。

(4) 契約交渉権者の決定方法

- 1) 総合評価点が最も高い競争参加者を契約交渉権者として決定します。
- 2) 総合評価点が同点であった場合は、技術評価点の高い競争参加者を優先します。
- 3) 最も高い総合評価点が複数あり、更にその内複数の技術評価点が同点であった場合は、くじ引きにより契約交渉権者を決定します。
- 4) 応募者選定において、技術評価点及び価格評価点の合計点（総合評価点）が最も高い応募者の当該の見積額では契約に適合した履行がされないおそれがある場合に、交渉順位の決定を保留して、その者が契約の相手方として適当か否かを調査します。（低見積価格調査の実施）
低見積価格調査の結果、契約に適合した履行が可能と認められる場合には契約交渉権者として決定します。

8. 評価結果の通知・公表と契約交渉

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」、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。

第1条 調査の背景・経緯

フィリピン共和国（以下、「フィリピン」という。）には、国道に属する橋梁が計 9,131 橋あり、総延長は約 422km に達している（DPWH Atlas、2025 年）。橋梁の状態について公共事業道路省（Department of Public Works and Highways。以下、「DPWH」という。）の 4 段階評価によると、全橋梁のうち約 40%が「Good」、とされており、定期的な維持管理のみで十分な状態を保っている。一方で、残り約 60%のうち約 52%が「Fair」、約 7%が「Poor」、0.88%が「Bad」と（DPWH Atlas、2025 年）、何らかの補修や改修が必要な状態にあり、老朽化や災害リスクへの対応が課題となっている。また、DPWH の評価結果が必ずしも正確であるとは限らず、「Good」や「Fair」とされている橋でも実際には状態が悪い（Bad）という事例が生じている（JICA、2025 年）。これらの橋のうち、鋼橋は計 1,647 橋、約 99km を占め、総延長の約 23%を占めている（DPWH Atlas、2025 年）。また、特殊橋梁（プレストレストコンクリート（Prestressed Concrete。以下、「PC」とする。）箱桁橋、鋼トラス橋、鋼アーチ橋、PC エクストラードボード橋、斜張橋、吊り橋）に分類される橋梁は 2018 年時点で 106 橋あり、橋長 100m 以上の長大橋（コンクリート橋、鋼橋いずれも含む）も主に国道沿いに多数存在している。しかし建設から 50 年以上経過し老朽化した橋も多く、一般橋梁と比較して維持管理・改修の技術的難易度が高いことから、十分な対応が出来ていない。具体例として、2024 年末にはビリラン州のビリラン橋（建設から約 50 年経過。鋼アーチ橋。）で橋が大きく揺れる様子が確認され、緊急修繕が行われた（2025 年 10 月に修繕完了）他、2025 年 10 月にはカガヤン州アルカラ町の Piggatan 橋（建設から 50 年以上経過。トラス橋。）が崩落する等、地域の安全性・連結性に支障をきたす状態となっている。フィリピンには 1970 年代以降に日本の協力で整備された特殊橋梁等も複数存在しており、こうした橋梁の適切な維持管理は喫緊の課題である。

なお DPWH は特殊橋梁等の運営・維持管理を民間コンセッショナに官民連携（Public Private Partnership。以下、「PPP」とする。）で委託する意向を有しており、具体例として、韓国の支援で建設され無料で供用開始済みのパンギル・ベイ橋について運営・維持管理の PPP を計画している。しかし、これまでに既存道路・橋梁の運営・維持管理を DPWH が民間コンセッショナに委託した事例（いわゆるハイブリッド PPP）は無いため、官民でのリスク負担や、無料で供用されてきた既存橋梁での通行料徴取に係る地域社会との合意形成等が今後の検討課題である。

またフィリピンでは、物流効率やコスト削減を目的に過積載車両の通行も常態化しており、道路・橋梁の維持管理上の課題となっている。過積載車両対策として道路交通法（Republic Act No. 8794）により罰則が規定されており、2025 年 1 月～7 月に計 9,736 件（フィリピン陸運局、2025 年）の過積載が摘発されているものの、検査体制の不十分さや地方での監視の難しさ等が課題となっており、十分ではない（参考：日本における過積載の取り締まり件数は年 2,914 件（e-Stat、2025 年））。

マルコス大統領は 2025 年の施策方針演説にて、建設から 50 年以上が経過し老朽化が懸念されているサンファニコ橋等に言及し、インフラの適切な維持管理の重要性を訴えている。また、Piggatan 橋の崩落を受けて、フィリピン上院では全橋梁の調査を指示する上院決議が提出される等、モメンタムが高まっている。DPWH は JICA に対し、橋梁維持管理に係る技術協力や複数の特殊橋梁の改修に係る支援を要請しているが、上述の通り維持管理能力には課題が残る。

これまで JICA は「フィリピン国道路・橋梁の建設維持管理に係る品質管理向上プロジェクト」（フェーズ 1～3）（2007 年～2019 年）を実施し、道路・橋梁の維持管理能力強化を支援した。しかし、特に特殊／長大橋梁の維持管理は、各橋梁の構造を十分に理解した上で点検の結果を評価し、補修を計画・実施しなければならず、上記技術協力では十分に対応出来ていない。過積載対策についても、円借款事業等で車両重量計測システム（Weigh-in-Motion）を事業内容に含める等の対応はなされているが、制度面や運用面での取組みは十分でない。他方、特殊／長大橋梁の維持管理・改修は日本に強みのある分野であり、フィリピンにおける課題解決に向け本邦の技術や知見を活用できる可能性がある。フィリピンで将来にわたって持続的に特殊／長大橋梁が維持管理されるようフィリピン政府に働きかけるため、現状および課題を情報収集・整理・分析し、本邦技術の活用も含めた改善策と JICA による支援の方向性を検討する必要がある。

第2条 調査の目的と範囲

本調査は、「2.事業の背景と必要性」にて説明された当国の特殊／長大橋梁運営・維持管理および過積載対策に関する現状および諸課題を情報収集・分析し、JICA が貢献できる分野を特定することを目的とする。

- (1) 特殊／長大橋梁の維持管理および過積載問題について、フィリピンの政策・法制度・基準、財政面、体制・技術面、民間や学術部門を含む関係機関等を取り巻く環境、運営・維持管理 PPP 活用可能性、他ドナー取組状況、日本及び第三国の状況等、現状・課題を情報収集・分析する。
- (2) フィリピンにおける既存の特殊／長大橋梁の現況調査を行い、喫緊に補修等の対策工事が必要な橋梁を確認し、その対策工事案および優先度を検討する。
- (3) 上記で確認された課題をもとに、持続的な維持管理体制の確保方針について相手国実施機関と議論・提案し、本邦政府の対フィリピン海外展開政策や本邦企業の技術等を踏まえた分析を行い、短期・中長期の解決策を提案する。その中で、資金協力、技術協力、政策提言など、JICA による協力可能性を検討する。

第3条 調査実施の留意事項

- (1) DPWH の所掌範囲内を対象とし、バンサモロ・ムスリム・ミンダナオ自治地域 (Bangsamoro Autonomous Region in Muslim Mindanao。以下、「BARMM」とする。) は対象外とする。第4条(2)に記載の現況調査対象の橋梁リストについては、本調査開始時に実施機関及び発注者と協議を行い、対象橋梁を最終確認するが、優先度1の橋梁を中心に合計15～20橋程度を想定する。実施機関から対象橋梁に関する変更提案があった場合には、原則として柔軟に対応するものとするが、以下に該当する場合は「大幅な変更」とみなし、発注者に対応方針を協議するものとする。
 - (ア) 当初想定していた調査対象橋梁数に対し、概ね±20%を超える増減が生じる場合
 - (イ) 対象地域が当初想定していた地域区分(例：ルソン島、ビサヤ地域、ミンダナオ島等)から変更され、現地調査計画に影響を及ぼす場合
 - (ウ) 特定地域への集中や遠隔地への追加等により、調査工程、移動計画または経費に顕著な影響が生じる場合
 - (エ) 単一橋梁の追加であっても、アクセス困難地域に位置する場合など、調査負担が大きい場合

上記に該当する変更が提案された場合、受注者はその影響を整理した上で発注者に報告し、必要に応じて業務内容、工程または経費の取扱いについて協議を行う。

- (2) 本調査実施に際し、別添 1 に示す収集済みの情報を十分に活用するとともに、AI の活用等により机上調査を効率的に実施すること。また、過去に JICA が実施した技術協力や調査の報告書も最大限、参照・活用する。具体的には以下の通り。
- (ア) 「フィリピン国道路・橋梁の建設・維持管理に係る品質管理向上プロジェクトフェーズⅢ 事業完了報告書 和文サマリー」(2019 年 4 月)
 - (イ) 「道路アセットマネジメントプラットフォーム技術支援に関する情報収集・確認調査」(2024 年度)：道路・橋梁アセットマネジメントに係る実施機関の能力が分析されており、参考にする。また、フィリピンで適用可能性のある本邦技術を分析するにあたり活用する。
 - (ウ) 「Survey for Bridge Maintenance Management Status in the Philippines」(2025 年 2 月)：特に、橋梁の維持管理に係る実施機関の能力・課題を分析するにあたり活用する。本調査では橋梁の状態について調査・評価がなされており、評価が Bad の特殊／長大橋梁を本基礎調査でも重点的に確認する。また上記調査では維持管理上の課題として予算不足やソフト面の課題(マニュアル使用率の低さ、研修受講率の偏り、担当者の経験不足等)が指摘されているが、本基礎調査ではこうした予算不足やソフト面の課題の要因を包括的かつ詳細に分析する。
 - (エ) 「本邦企業の PPP 事業参入に係る調査報告書」(2025 年 2 月)(非公開)：特に、PPP 関連の情報整理、PPP 適用可能性検討にあたり活用する。本報告書は非公開のため、受注者決定後、必要な箇所のみ JICA から提供予定。
 - (オ) 「第 2 サンファニコ橋建設事業準備調査報告書(先行公開版)」(2025 年 11 月)(和文要約、英文)：過去の橋梁事業に係る課題分析がなされているため、この点を特に活用する。また、サンファニコ橋の現状調査結果も含まれるため、活用する。
- (3) 短期・中長期の解決策の提案にあたっては、個別の橋梁改修事業等に留まらず、長期的解決策の提案については、フィリピンにおいて特殊／長大橋梁が持続的に維持管理されるために必要な取組・仕組も検討する。同検討に際し、制度面や体制面の改善策、PPP を含む民間連携や産官学連携、DX を活用した効率的な対応などを含める。特に、持続的な維持管理体制の確保方針については、本調査を通じ実施機関および発注者を交えて議論の上、提案につなげる。実施機

関だけでなく、比政府全体のアセットマネジメントに係る制度面や財務面に関係する他省庁等とも情報収集・意見交換を行う。²

- (4) JICA による協力可能性を検討する際には、フィリピンの道路・橋梁セクターでこれまで事例の少ないスキーム（複数橋梁を包括した Engineering Services 借款、セクターローン、開発政策借款等）の活用可能性も模索する。
- (5) Draft Final Report を作成後、JICA および実施機関等の関係機関からの意見を集約し、必要に応じて追加調査・分析を行った上で、Final Report に反映する。追加調査・分析等が必要となった場合は発注者と協議のうえ、契約変更のうえに対応する。

第4条 調査の内容

- (1) 特殊橋梁・長大橋の維持管理に係る現状と課題（机上調査は、AI を活用するなど可能な限り効率化し、現地ステークホルダーとの協議等による実際の運用面の課題分析に重きを置いて調査する）³
 - (ア)特殊橋梁・長大橋の維持管理に関連するフィリピン政府の政策・法令・基準について情報収集する。（例：Philippine Government Asset Management Policy (PGAMP)、National Asset Management Plan (NAMP)、DPWH の Agent Asset Management Plan 2022-2023、DPWH の Department Orders 例：D.O. No.47 Series of 2024、D.O. No. 94, Series of 2014、D.O. No. 102 Series of 2016）等を含む）
 - (イ)DPWH の予算制度（例：補修・更新計画の中期財政枠（Medium-term Fiscal Framework）、Asset Preservation Program、Equivalent Maintenance Kilometrage (EMK) ）、維持管理や改修予算の策定～要求～配分～執行までの流れ等）、特

² DPWH は組織の大方針として Life Cycle Cost の最適化を重視しているものの、実態としては維持管理業務に関連する部署が多岐にわたり内部調整が複雑であることや、維持管理を含め改修等に必要な予算の不足、関連部署の技術力の不足やデジタル化の遅れなど多岐にわたる課題があり十分に実現できていない。これらを踏まえて、本調査では持続的な維持管理体制の構築に向けた分析や対応手法の提案、予算確保に向けた対応等についてご提案いただきたい。特に維持管理予算の不足は、DPWH だけでなく、政府予算やアセットマネジメント政策を担当する他省庁（予算管理省、財務省、経済企画開発省）等も関わる課題であるため、これら省庁の巻き込み等も含めてご提案いただきたい。

³ DPWH は組織の大方針として Life Cycle Cost の最適化を重視しているものの、実態としては維持管理業務に関連する部署が多岐にわたり内部調整が複雑であることや、維持管理を含め改修等に必要な予算の不足、関連部署の技術力の不足やデジタル化の遅れなど多岐にわたる課題があり十分に実現できていない。これらを踏まえて、本調査では持続的な維持管理体制の構築に向けた分析や対応手法の提案、予算確保に向けた対応等について、ご提案いただきたい。特に維持管理予算の不足は、DPWH だけでなく、政府予算やアセットマネジメント政策を担当する他省庁（予算管理省、財務省、経済企画開発省）等も関わる課題であるため、これら省庁の巻き込み等も含めてご提案いただきたい。

殊・長大橋維持管理への予算配分状況、DPWH の組織体制（特殊橋梁に係る設計、計画、建設、維持管理）の状況と課題（DPWH 本省、地方事務所別）、維持管理体制や技術力（DPWH 本省内各部局と地域事務所の役割分担、関連マニュアル、維持管理技術者の技術能力、能力向上の取組と課題、DPWH 内外の研修制度等）、橋梁管理関連のシステム（Bridge Management System 等）の導入・活用状況、使用機材・資材（点検車、非破壊検査機器、補修材等）、点検や補修の実績データ整備状況などについて情報収集する。

(ウ)維持管理の高度化に向けた DX・AI 活用の現状と課題、今後の適用可能性（例：橋梁管理システム（Bridge Management System。以下、「BMS」とする。）の高度化、予測保全、点検ドローン及び AI 画像解析、デジタル台帳、Building Information Modeling / Management (BIM) 活用等）について情報収集する。BIM 活用に関しては、DPWH が既存サンファニコ橋の維持管理に BIM 活用の関心がある一方、新設の橋梁も含めて導入・運用は開始されていないことから、調査対象となる橋梁を管理する実施機関から BIM 導入のニーズを聞き取る。ニーズの聞き取りの参考資料として、2025 年度「全世界 円借款事業における BIM/CIM 活用推進に係る調査」にて策定したハンドブック案（非公開）を、契約締結後に受注者へ共有することを予定している。

(エ)維持管理に係る省庁・地方自治体および、産官学連携状況の現状を情報収集する。また、橋梁の維持管理事業に携わる現地のコンサルタントやコントラクター等の民間企業の技術力を確認する。特殊橋梁を含む民間有料道路の維持管理状況も確認する（例：セブ・コルドバ接続高速道路（Cebu Cordova Link Expressway: CCLEX）。斜張橋。）。

(オ)上記（ア）～（エ）を踏まえ、特殊橋梁・長大橋の維持管理（点検、評価・診断、補修／改修計画策定、予算確保・調達、補修／改修、モニタリング・記録・報告等の一連の対応）に特有の課題や、一般橋梁との共通課題を分析する。点検～モニタリングの各段階における制度、予算、組織、技術面の課題および改善点を分析する。

（２） 既存の特殊／長大橋梁の現況調査⁴

⁴ 第 1 条にも記載の通り、フィリピンでは既存の特殊橋梁が落橋する事故が既に発生している。同様の事態を防ぐため、過去に日本が支援した橋梁や、DPWH が改修又は架替等の優先橋梁としている橋梁、また 2025 年 2 月の JICA 調査（第 3 条（２）（ウ））で状態が Bad（４段階中、最も悪い評価）とされている橋梁等を中心に、喫緊の対策要否を明らかにする必要がある。その中でも、対策工事において本邦技術の活用可能性があるもの等、将来的に円借款として実施を支援する意義が高いものを抽出することを念頭に、既存橋梁の現況調査の手法、対策工事案、概算工事費および優先度の検討手法（第 4 条（２）（ア）及び（ウ）に該当）について、ご提案いただきたい。

- (ア)配付資料「対象橋梁リスト（優先度含む）」を元に各橋梁の基本情報（場所、橋梁諸元、建設年、補修履歴等）、補修サイクル（点検・診断・措置・記録）の実施状況を整理し、現況調査（直面している荷重・交通量、損傷や腐食状況（足場を設置しない目視での確認）、PGAMP や NAMP に関連した耐震性・耐風性の初期的な評価）を行う。現況調査では、橋梁の上部工、下部工、支承部および付属物を対象に、既存資料の確認および現地における近接可能な範囲での目視観察により、ひび割れ、腐食、変形、支承の機能低下等の代表的な損傷の有無および程度を確認する。これらの結果を踏まえ、本調査の目的に即したスクリーニングレベルにおいて、橋梁の健全度について簡易的な評価を行う。なお、本評価は構造計算や非破壊試験等を伴う詳細な診断を行うものではなく、あくまで橋梁の相対的な状態把握および優先度検討のための概略評価とする。また、本調査では足場の設置や高所作業車の使用を伴う詳細調査は実施せず、必要に応じて今後の詳細調査の必要性についても整理する。
- (イ)また、2012 年～2013 年に実施された「フィリピン国大規模地震被害緩和のための橋梁改善調査プロジェクト」において、早急な耐震対策の提言がなされた 7 橋のうち、円借款事業を実施中の 2 橋（ラビンガン橋及びガダルペ橋）や架替済／予定の橋梁を除く 3 橋（第一マクタン橋、リロアン橋、パラニット橋）の耐震対策の実施有無を確認し、実施済み対策のレビュー又は今後の耐震対策実施計画の確認を行う。
- (ウ)上記(ア)(イ)を踏まえ、喫緊に補修等の対応が必要と想定される橋梁を抽出し、対策工事案（補修、耐震補強や改修、架け替え等）、概算工事費および優先度を検討する（本邦技術の適用可能性検討を含む）。抽出した橋梁については、損傷状況、交通条件、構造形式および周辺環境等を踏まえ、補修、耐震補強、改修または架替え等の対策の方向性について整理し、複数の選択肢を含む対応方針の検討を行う。また、各対応方針については、既存資料、類似事例および標準的な単価等を活用し概算工事費の試算を行う。さらに、橋梁の健全度（簡易評価）および交通重要性（代替路の有無を含む）等を踏まえ、橋梁ごとの優先度の整理を行う。なお、本検討は基礎的な情報収集・分析の一環として実施するものであり、Feasibility Study（F/S）、Pre-Feasibility Study、Preparatory Study、概略設計または詳細設計に相当する検討を行うものではない。構造解析、設計計算、詳細な数量算出等は本業務の対象外とする。
- (エ)PGAMP や NAMP に関連し、調査対象橋梁のうち代表的な橋梁を選定し、選定された橋梁に関し、地震、洪水・浸水、台風・高潮等の自然災害リスクの初期的

な評価と対策を検討し、自然災害リスクを踏まえた既存インフラ資産に対する公的な保険付保の優先度を検討する。

(3) 過積載対策の現状と課題（（ア）～（エ）については、DPWH が 2021 年に実施した調査結果のレビュー・分析を中心に行う。）

(ア)過積載車両対策に関連するフィリピン政府の政策・法令・基準（RA 8794（Motor Vehicle User's Charge 法など）について情報収集・整理する。

(イ)過積載対策の運用状況、DPWH および陸運局（Land Transportation Office。以下、「LTO」とする。）との連携体制、導入技術（Weigh-in-Motion、検問所の設置状況）の状況を整理する。

(ウ)既に Weigh-in-Motion や検問所が設置されている特定の道路または橋梁を選定し、過積載車両や荷台補強車両の通行実態と規制状況を確認する（交通量調査、重量測定）。これまで日本の支援で整備されてきた過積載対策事業（例：ポータブル機材供与等）の状況および課題の調査を含む。フィリピンにおいて過積載対策が適切に実施出来ている優良事例を把握し、要因を分析する。

(エ)過積載による損傷事例の情報を収集し、道路や橋梁に与える影響を分析する（例：Cabagan-Sta. Maria 橋、Piggatan 橋）。

(オ)フィリピンの高速道路運営企業に対し、同企業が運営する高速道路における過積載の現状及び同企業が行っている過積載対策をヒアリング・整理する。

(カ)上記(ア)～(オ)を踏まえ、過積載対策における制度面、運用面の課題および改善点を分析する。過積載の規制制度は適切であるが同規制が適切に実施(enforce)されていない場合、その原因を分析する。なお、DPWH が 2021 年に実施した調査結果は対外公開されていない他、上記（エ）の損傷事例について DPWH が分析中の事例もあるため、本基礎調査を通じた DPWH 調査等のレビュー・分析結果の公表範囲については、DPWH および発注者と協議の上決定する。

(4) PPP にかかる情報収集・分析（国土交通省発注の「2026 年度フィリピン共和国における道路 PPP 等案件形成検討業務」と、調査業務が重複しないよう連携・調整する。）

(ア)フィリピンの PPP に係る政策・法令・基準（例：PPP Code（RA 11966）、Build-Operate-Transfer（BOT）法改正）を整理する。特に、インフラ分野の運営・維持管理に関連するものを中心に分析する。

- (イ)PPP 案件の資金スキーム、活用状況を調査する。特に、鉄道案件における Availability Payment 適用事例や、道路セクターにおけるハイブリッド PPP 事例（「ダバオ市バイパス建設事業」など。）の現状および課題等を情報収集・整理する。
- (ウ)フィリピンにおける特殊／長大橋梁の運営・維持管理を PPP で行う場合の、本邦企業の関心度や懸念等を確認する。また、関心向上のために必要な制度や仕組み等を整理する。
- (エ)上記（ア）～（ウ）および下記（６）を踏まえ、フィリピンの特殊橋梁・長大橋の維持管理における PPP の適用可能性を検討し、長期的に持続性を持って運営・維持管理されるための制度や仕組み等の課題・改善点を分析する。

（５） 各援助機関・援助国等の取組

Asian Development Bank（ADB）や世界銀行等の援助機関や、日本以外の援助国等による、橋梁の運営・維持管理や過積載対策に係る取組みについて情報収集し、支援の重複を避け、JICA による支援可能性のある分野・取組を整理する。なお ADB は「Urgent Bridges Construction Project for Rural Development (Phase II)」を支援中であり、本調査では対象橋梁の重複を避けつつ、ADB 側の調査結果活用も検討する。

（６） 日本および第三国の状況⁵

- (ア)海外の道路・橋梁セクター（運営・維持管理事業含む）への本邦進出に係る近年の日本政府の政策・実施動向を情報収集する。
- (イ)日本における（特殊・長大）橋梁の維持管理・過積載対策に係る制度面、予算面、組織面、技術面の現状を情報収集・整理する。現状に加えて、（特殊・長大）橋梁の維持管理が重要視されるようになった歴史的な変遷や教訓も情報収集・整理する。また、上位中所得国入りを間近に控えるフィリピンが参考にすべき他国事例として、タイやマレーシア等の日本以外の国をピックアップし、制度面、予算面、組織面、技術面におけるフィリピンで適用可能な好事例を情報収集・整理する。

⁵ 主に第４条（１）（２）（３）で明らかになった課題に対する解決策として、本邦技術の活用が想定される（例：点検に係る DPWH の予算や人員・技術力不足を補完するデジタル技術、環境面や地震リスク等を考慮した補修技術、交通量の多い特殊橋梁等での改修技術等）。こうした本邦技術について、本業務にて活用できそうな技術を分析頂くとともに、本業務での活用手法等につきご提案いただきたい。

(ウ)本邦企業の動向や、日本に優位性のある新技術や既往技術、海外展開可能性について情報収集、分析する。フィリピンの橋梁維持管理や過積載対策にて、適用可能な本邦技術を整理する（DX・AIを活用した橋梁維持管理技術の動向と適用可能性を含む。既往の JICA 関連調査や JICA Biz 事例、日本の他省庁等による実証事業の情報も最大限、参照・活用する。）。

【例】

- ・ 調査点検技術：たわみ・振動検出装置、ドローン・AI画像解析、AI劣化予測等
- ・ 補修・補強・改修技術：鉛や六価クロム等の有害物質を含んだ塗装の安全な除去技術、免震・耐震補強技術、塩害・腐食防止技術、急速施工等
- ・ その他、材料や管理に係る本邦技術

(エ)日本国内や第三国の特殊橋梁・長大橋の維持管理に係る PPP 事例を情報収集し、フィリピンにおいて適用可能な好事例を整理する。

(7) 収集した情報や既存計画の整理および統合、短期優先事業・中長期協力プログラムの提案⁶

(ア)上記(1)～(6)で収集した情報を整理・統合し、フィリピン政府の関心や緊急性が高く、早急に改善すべき課題として確認されたものを整理し、優先順位付けを行う。その上で、本邦政府や本邦企業の関心・技術等を踏まえ、JICAの支援として検討可能な個別具体的な短期優先事業を提案する。具体的には、第4条(2)で調査した既存橋梁の改修事業が短期優先事業の候補として想定されるが、改修事業に併せて、政策提言や DPWH の体制・能力強化等に資する取組も提案する。

(イ)上記(1)～(6)で収集した情報を整理・統合し、日本や第三国と比較して、フィリピンで中長期的に改善すべき課題・ギャップと改善のための取組を整理し、取組の優先順位付けを行う。その上で、JICAの各種支援スキーム（技術協力、資金協力、政策提言等）の活用可能性を検討し、中長期的な JICA の協力プログラムを提案する。

(8) 調査の経過・成果に係る広報

⁶ 第3条(3)の留意事項を念頭に、JICA協力案の分析頂くとともに、本業務での活用手法等につきご提案いただきたい。

上記（１）～（７）の調査の経過や結果については、ワークショップやセミナー形式で、比国で広報活動を行う。DPWH だけでなく、政策面や財政面で関連する他省庁、学术界、メディア等に広く周知し参加を促進する。対面参加人数は最大 100 名程度とし、オンライン参加も可能なハイブリッド形式とする。ワークショップ又はセミナーの開催時期・回数は、DFR 作成前後に一回を想定するが、DPWH および発注者と相談のうえで具体的な時期を決定する。また、内容は以下を想定するが、詳細は DPWH および発注者と相談の上で決定する。

（ア）フィリピンの特殊／長大橋梁の維持管理および過積載対策における現状と課題、取り組むべき解決策の発表。左記を踏まえた JICA の協力プログラム案の提案。

（イ）短期的に補修等を行うべき既存橋梁および対策工事案とその優先度の提案。

（ウ）過積載対策や、既存橋梁の大規模修繕・拡幅において、DX・AI 関連技術、工期短縮・耐久性向上・環境対策などに資する本邦技術とその優位性の紹介。

第 5 条 報告書等

調査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。業務計画書以外の各報告書等の提出に先立ち、JICA が内容を事前に確認するための十分な時間を確保すること（提出時期の 3 週間前を目安とする）。それぞれの報告書は、事前の JICA との協議結果が反映され、JICA が了承した内容の報告書を提出する。なお、本契約における成果品は、ファイナルレポートとする。報告書を作成する際には、「コンサルタント等契約における報告書の印刷・電子媒体に関するガイドライン」を参照する。

また、本調査では調査期間を鑑みて、インテリムレポートに代わり JICA に対して中間報告の機会を設ける。中間報告の実施タイミングや方法は、調査の進捗を踏まえ、JICA と相談の上で決定する。調査の進捗、課題、検討事項等について資料を提出し、同資料をもとに JICA 向けに中間報告を実施する。

（１） 業務計画書

提出期限： 契約締結後 10 営業日以内

言語（部数）：和文・英文各 1 部 （電子データ）

内容： 共通仕様書第 1 章第 6 条のとおり

（２） ドラフトファイナルレポート

提出期限： 履行期限 2 ヶ月前を目安

言語（部数）：和文・英文各 1 部（電子データ）

内容： 調査計画、情報収集・分析結果、短期協力プログラム案、 中長期協力プログラム案

(3) ファイナルレポート

提出期限： 履行期限日末日

言語（部数）：和文・英文（CD-R：各 5 部）

内容： 調査計画、情報収集・分析結果、短期協力プログラム案、 中長期協力プログラム案

(4) 収集資料一式

内容： 本調査を通じて収集した資料及びデータは項目毎に整理し、JICA 様式による収集資料リストに付する。

提出期限： ファイナルレポートと同時

言語： 和文もしくは英文（電子データ）

(5) 業務月報

提出期限： 履行期間中、毎翌月 5 営業日以内

言語（部数）：和文（電子データ 1 部）

第 6 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。

別紙：報告書目次案

別添 1：収集済み参考情報

報告書目次案

第1章 序論

- 1.1 調査の背景と目的
- 1.2 調査の対象範囲
- 1.3 調査の全体構成およびフレームワーク
- 1.4 調査実施体制およびスケジュール
- 1.5 本調査の前提条件および制約事項

第2章 フィリピンにおける橋梁維持管理の現状

- 2.1 橋梁ストックの現状（数量、形式、供用年数等）
- 2.2 特殊／長大橋梁の位置づけと特徴
- 2.3 維持管理に係る政策・制度（PGAMP、NAMP 等）
- 2.4 予算制度および資金配分の仕組み
- 2.5 実施体制（DPWH 本省・地方事務所等）
- 2.6 技術力・人材・マニュアルの整備状況
- 2.7 橋梁管理システム（BMS 等）の導入・活用状況
- 2.8 既往 JICA・他ドナー支援の整理

第3章 特殊／長大橋梁の現況調査結果（スクリーニング）

- 3.1 調査対象橋梁の概要
- 3.2 調査方法および評価の考え方（※非詳細調査の前提）
- 3.3 橋梁別の調査結果（一覧）
- 3.4 損傷・劣化の傾向分析（腐食、疲労、支承等）
- 3.5 簡易健全度評価の結果
- 3.6 劣化要因分析（過積載、環境、維持管理不足等）
- 3.7 詳細調査の必要性の整理

第4章 優先橋梁の抽出および対応方針の整理

- 4.1 優先順位付けの考え方（評価指標・基準）
- 4.2 優先橋梁リストの作成
- 4.3 各橋梁に対する対応方針（複数オプション整理）
- 4.4 概算工事費の試算
- 4.5 想定事業規模の整理（短期・中期）
- 4.6 今後必要となる詳細調査・設計の範囲

第5章 過積載対策の現状と影響分析

- 5.1 過積載に係る制度・法規（RA8794 等）
- 5.2 取締・運用体制（DPWH・LTO 等）
- 5.3 過積載の実態（交通量・重量特性）
- 5.4 既存調査（2021 年 DPWH 等）のレビュー
- 5.5 道路・橋梁への影響分析（損傷・劣化の観点）
- 5.6 課題の整理（制度・技術・運用）

第6章 PPP および民間活用の可能性

- 6.1 フィリピンにおける PPP 制度の現状
- 6.2 インフラ維持管理分野における適用事例
- 6.3 特殊橋梁 O&M への PPP 適用可能性
- 6.4 本邦企業の参入可能性および課題
- 6.5 制度・リスク分担上の課題

第7章 国際比較および本邦技術の活用可能性

- 7.1 日本における橋梁維持管理の制度・経験
- 7.2 第三国（タイ・マレーシア等）の事例
- 7.3 本邦技術の整理（点検・補修・DX 等）
- 7.4 フィリピンへの適用可能性の分析
- 7.5 技術導入に係る課題と対応策

第8章 課題の統合分析

- 8.1 維持管理サイクル全体の課題整理（点検・評価・予算・実施・記録）
- 8.2 制度・予算・組織・技術の横断的課題
- 8.3 過積載問題との関係整理
- 8.4 根本原因分析（資金・制度・能力等）

第9章 提言および JICA 協力の方向性

- 9.1 短期的対応（優先橋梁の対策事業等）
- 9.2 中長期的対応（制度・体制強化）
- 9.3 過積載対策の改善提案
- 9.4 PPP・民間連携の推進方策
- 9.5 JICA 支援スキームの提案（技術協力、円借款、政策支援等）

1. 比政府における非金融インフラのアセットマネジメントに係る政策、計画、取組等

(1) Philippine Government Asset Management Policy：PGAMP の概要

フィリピン政府は、政府が保有する重要な非金融資産を戦略的かつ効率的に管理するため、2020 年に財務省 (DOF)、予算管理省 (DBM)、当時の国家経済開発庁 (NEDA) (現在の DEPDev) の共同により、フィリピン政府資産管理政策 (Philippine Government Asset Management Policy：PGAMP) を策定した。PGAMP は、道路、橋梁、公共建築物等の戦略的に重要な政府資産を対象とし、これらを単なる保有物ではなく、公共サービスを提供するための重要な経営資源として位置づけている。本政策の目的は、資産の取得、運用、維持管理、改修、更新、処分に至るライフサイクル全体を俯瞰する資産管理システム (Asset Management System：AMS) を政府全体で導入し、意思決定の高度化、リスク管理の強化、コスト削減を図ることである。その背景には、資産情報の分散やデータ不整合、統一的な管理方針の欠如に加え、災害リスク管理や保険への対応が十分でないという課題があった。PGAMP は「情報は戦略資産である」「政府は資産のスチュワードである」との原則を掲げ、透明性、標準化、機関間連携を重視している。

(2) National Asset Management Plan：NAMP の概要

PGAMP を具体化する国家レベルの実行計画として策定されたのが、2022～2023 年を対象とする国家資産管理計画 (National Asset Management Plan：NAMP) である。NAMP は 2 年周期で策定・更新される政府横断の計画であり、戦略的重要資産および重大資産を中心に、サービス水準 (Levels of Service)、需要予測、災害・気候リスク、財務計画、人材・能力開発を体系的に整理している。計画の策定と統括は、DBCC 資産管理技術作業部会 (DBCC TWG-AM) が担い、各省庁が作成する機関別資産管理計画 (AAMP) を通じて、国家計画と現場実務を接続する構造となっている。また、国庫局 (BTr) が管理する国家資産登録システム (NARS) を基盤とし、証拠に基づく投資判断や防災・保険政策の高度化を図る点が NAMP の特徴である。

(3) PGAMP・NAMP に係る DPWH の取組

公共事業道路省 (DPWH) は、PGAMP のパイロット実施機関として、道路、橋梁、洪水対策施設、政府建築物等の膨大かつ技術的に複雑なインフラ資産を対象に、制度実装を進めている。2023 年には特別命令 (SO No.105, s.2023) を発出し、PGAMP 委員会、技術作業部会 (TWG)、事務局を再編成した。これにより、NARS との整合を確保しつつ、2 年ごとの AAMP の策定・更新を行う体制が明確化された。DPWH の取組は、データ整備、維持管理・更新の優先順位付け、災害リスクを踏まえた投資判断の合理化を通じて、PGAMP および NAMP の実効性を確保する中核的役割を担うものと位置付けられている。本取組みに基づき、DPWH は Agent Asset Management Plan 2022-2023 を策定済みであるが、その後の更新はなされていない。

(4) 2027 年度比政府予算との関連

2027 年度 Budget Call では、限られた財政余力の下、実施準備性、価値対効果、資源配分の効率性を重視した予算編成方針が示されている。その中で、PGAMP および NAMP の実施が前提とされ、パイロット機関である DPWH には、重要・戦略的資産に係る予算要求を裏付ける文書として Agency Asset Management Plan (AAMP) の提出

が求められている。AAMP は、道路や橋梁等の資産について、その重要性、状態、維持管理や更新の必要性を整理し、当該予算要求が不可欠である理由を説明する役割を担う。Budget Call では、DPWH が既に提出済みの AAMP について更新版の再提出を求めており、AAMP は単なる参考資料ではなく、2027 年度予算における財政需要を正当化するための必須の補足文書として位置づけられている。

2. 維持管理に係る DPWH の制度（主な関連 Department Order）

(1) Department Order No. 47, Series of 2024 (Comprehensive Policy Guidelines on the Maintenance of National Roads and Bridges)

本 Department Order は、国道および橋梁の日常・定期維持管理(Routine Maintenance)を全国的に統一・高度化するための実務ルールを定めたものである。具体的には、Bureau of Maintenance(BOM)が四半期ごとに実施する点検・評価(BOM Assessment)の手順を規定し、点検頻度、抽出方法、欠陥の分類（ポットホール、クラック、排水不良等）および是正までの標準対応時間を明示している。さらに、District Engineering Office、Regional Office、BOM それぞれの役割と責任、証拠書類（点検報告、フォトログ、作業日程表等）の整備要件を定め、点検結果に基づく維持管理評価（レーティング）と、それに連動した行政処分・表彰制度を導入している。これにより、維持管理の実施状況を可視化し、国道・橋梁の安全性とサービス水準を組織的に確保する枠組みを構築している。

(2) Department Order No. 94, Series of 2014 (Technical Manuals and Guidelines on Road and Bridge Maintenance and Inspection)

本 Department Order は、DPWH が実施する道路・橋梁の維持管理および点検業務において、統一された技術基準と手順を適用することを目的としている。本 Order では、JICA 技術協力（TCP II）の下で策定された各種マニュアルを正式に採用し、すべての Regional Office、District Engineering Office、Project Management Office に適用することを定めている。対象には、日常維持管理の手引き、橋梁補修マニュアル、橋梁耐荷力評価マニュアル、橋梁点検マニュアル（一般橋および特殊橋）等が含まれる。これらは、点検方法、欠陥の評価、補修判断、品質管理の考え方を詳細に規定しており、現場技術者の判断のばらつきを抑え、道路・橋梁維持管理の技術的統一性と品質確保を図るための基準文書として位置づけられている。

(3) Department Order No. 102, Series of 2016 (Revised Criteria for Rating of Quality Assurance in Project Implementation)

本 Department Order は、DPWH が実施する工事および維持管理プロジェクトについて、品質保証（Quality Assurance）の実施状況を評価・格付けする基準を詳細に定めたものである。評価は Bureau of Quality and Safety (BQS) が年 1 回実施し、「品質管理の実施状況」「現場監督体制」「試験室（ラボ）管理」の 3 分野を対象としている。具体的には、材料試験の適時性、品質管理方針の遵守、完成構造物の品質、技術職員の配置・能力、試験機材の整備状況などについて点数化し、総合評価（Outstanding～Unsatisfactory）を行う。評価結果はウェブ上で公表され、人事（配置・昇進）やパフォーマンス・ボーナスにも反映される。これにより、工事・維持管理の品質確保を組織的に担保し、説明責任とインセンティブを結びつける制度が構築されている。

3. DPWH の維持管理関連予算の枠組み

(1) General Appropriations Act（一般歳出法）（GAA）

DPWH の予算は、「Regular Programs」と「Projects」の二区分に整理されている。Regular Programs は、DPWH の恒常的・経常的な業務および事業を対象とする区分であり、その内部は「General Administration and Support」「Support to Operations」「Operations」の三つにより構成されている。一方、Projects は、特定路線・特定地域を対象とする事業や、外国政府および国際機関の支援を受ける事業等について、個別プロジェクト単位で計上されている。

Regular Programs のうち、「General Administration and Support」には、中央事務所、地方事務所および地区事務所の管理運営に関する経費ならびに人件費が計上されている。「Support to Operations」には、調査・設計、マニュアル作成、試験・品質管理、機材管理等の業務支援関連経費に加え、道路・橋梁の日常・定期点検（Routine Maintenance of National Roads および Routine Maintenance of National Bridges）を含む維持管理関連経費が計上されている。「Operations」には、道路、橋梁、洪水対策等のインフラ事業の実施費用が計上されており、Asset Preservation Program や、Bridge Program に基づく橋梁の補強、修繕、拡幅、新設等の資本的事業がこの区分に位置付けられている。

（２） GAA 予算推移（Routine maintenance 予算）

道路・橋梁の日常・定期点検（Routine Maintenance）に係る予算の推移は以下の通りである。2024 年、2025 年に比して、2026 年は大幅な増額となっている。

表 Routine maintenance 予算の推移

単位：ペソ

年度	Routine Maintenance of National Roads	Routine Maintenance of National Bridges
FY2024	1,611,471,000	463,106,000
FY2025	1,665,383,000	463,106,000
FY2026	8,502,016,000	1,788,477,000

情報出典：Department of Budget and Management ウェブサイト

（３） DPWH 内での維持管理・改修予算の策定に係る仕組み

1) Equivalent Maintenance Kilometrage (EMK)

EMK は、DPWH において道路維持管理に要する負担を定量化するために用いられてきた概念であり、道路延長を維持管理コストの大きさに応じて換算した指標である。この指標は、維持管理予算の必要水準を把握し、道路ネットワーク全体を効率的に維持するための基礎的な算定単位として位置付けられてきた。

一方、GAA における Routine Maintenance および Preventive Maintenance は、EMK が想定する維持管理活動を、予算執行上の目的別に分解・整理した支出項目である。Routine Maintenance は、清掃、小規模補修、簡易的な路面・排水対応等、日常的かつ反復的に実施される作業に対応する予算であり、GAA 上は Support to Operations 配下に計上されている。

これに対し、Preventive Maintenance は、道路資産の劣化進行を抑制することを目的とした計画的な補修・保全活動であり、Asset Preservation Program の一部として、主に舗装のオーバーレイや局所的な構造補修等に充てられる。これは Routine Maintenance よりも規模が大きく、資産寿命の延伸を意図した支出として整理されている。

したがって、EMK は Routine Maintenance と Preventive Maintenance を包括す

る 維持管理負担の概念的基盤であり、GAA における両予算項目は、EMK が前提とする維持管理活動を、実務的・財政的に分解した結果と位置付けることができる。EMK 自体は予算項目ではなく、GAA の維持管理予算体系を理解するための背景的概念である。

2) Asset Preservation Program (APP) と EMK の関係

Equivalent Maintenance Kilometrage (EMK) は、DPWH において道路維持管理に要する負担を定量的に把握するために用いられてきた指標であり、道路の実延長を、舗装構造や道路階層等に応じた維持管理コストの差を考慮して等価延長に換算する考え方である。EMK は、維持管理予算の必要水準を算定するための基礎概念として位置付けられ、道路資産全体を対象とした管理を前提としている。

一方、Asset Preservation Program (APP) は、DPWH が既存道路・橋梁資産の機能維持および耐用年数の延伸を目的として実施するプログラムであり、主として Preventive Maintenance を通じて、舗装の劣化進行を抑制するための計画的な保全活動を実施する枠組みである。APP は、GAA 上では具体的な事業・予算項目として整理されており、資産管理の実行手段として機能している。

両者の関係を整理すると、**EMK は維持管理負担を把握・説明するための概念的・算定上の指標であり、APP はその考え方を実務的に具現化するプログラムと位置付けられる。**

3) 橋梁 Rehabilitation/Retrofitting 予算の策定プロセス

① 技術的根拠の形成（現況把握・診断）

橋梁の Rehabilitation（大規模補修）や Retrofitting（耐震・耐荷力補強）は、各 District Engineering Office（DEO）および Regional Office による橋梁点検・状態評価を出発点として検討される。点検結果は、橋齢、構造形式、損傷状況、交通条件、耐震性等の情報として整理され、DPWH の橋梁台帳や関連データベースに反映される。これらの情報に基づき、補修・補強の必要性が技術的に判断される。

② 事業候補の抽出と技術審査

補修・補強が必要と判断された橋梁については、DEO または Regional Office が Rehabilitation/Retrofitting 事業候補として整理し、概略数量・概算事業費を算定する。これらの候補案件は、DPWH 中央の技術部局（Bureau of Design、Bureau of Construction 等）による技術的確認を経て、全国レベルでの事業候補リストに取り込まれる。

③ プログラム内位置付け（Bridge Program）

技術的に妥当と判断された案件は、GAA 上の Regular Programs – Operations 配下の Bridge Program において、

- Rehabilitation / Major Repair of Permanent Bridges
- Retrofitting / Strengthening of Permanent Bridges

といった区分で整理される。ここで、案件ごとの優先順位や実施時期が検討され、地域別・事業別の配分案が形成される。

④ 中央調整・予算案への反映

DPWH 内部で整理された Bridge Program の配分案は、部内調整（Planning Service 等）を経て、DPWH の歳出予算要求（National Expenditure Program 案）として DBM に提出される。この段階では、Medium-Term Fiscal Framework（MTFF）や公共投資計画との整合性を前提に、事業規模や実施タイミングが調整される。

⑤ GAA への計上

最終的に認められた案件は、GAAにおいて Region 別・District Engineering Office 別、あるいは全国合計として Rehabilitation／Retrofitting の予算項目として計上される。

以 上

**プロポーザルにて特に具体的な提案を求める事項
(プロポーザルの重要な評価部分)**

プロポーザルの作成に当たっては、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具体的な提案を行うこと。詳細については特記仕様書案を参照すること。なお、プロポーザルにおいては、特記仕様書案の内容と異なる内容の提案については、これを認めています。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／メリット及び費用／コストについての説明を必ず記述してください。見積書については、同代替案に要する経費を本見積に含めて提出することとします（ただし、上限額を超える場合は、別提案・別見積としてください）。代替案の採否については契約交渉時に協議を行うこととします。

No.	提案を求める内容	特記仕様書案での該当条項
1	既存橋梁の現況調査の手法、対策工事案、概算工事費および優先度の検討手法	第4条(2)(ア)及び(ウ)
2	持続的な維持管理体制の構築に向けた分析・提案の手法	第3条(3)、第4条(1)
3	本邦技術およびJICA協力案の分析・提案の手法	第4条(6)、(7)

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ください。

(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

評価対象とする類似業務：特殊橋梁の維持管理・改修（ハード面・ソフト面）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、10 ページ以下としてください。

3) 作業計画

上記 1)、2) での提案内容に基づき、本業務は成果管理であることから、作業計画に作業ごとの投入量（人月）及び担当業務従事者の分野（個人名の記載は不要）を記述して下さい（様式 4-3 の「要員計画」は不要です）。

4) 業務従事予定者ごとの分担業務内容（様式 4-4）

5) 現地業務に必要な資機材

6) 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）

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業務の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の目安、業務経験地域、及び語学の種類等は以下のとおりです。

【業務主任者（業務主任者／〇〇）格付の目安（2号）】

- ① 対象国及び類似地域：フィリピン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

『第2章 特記仕様書』『第3条 調査実施の留意事項』『第4条 調査の内容』『第5条 報告書等』を参照し、求められている業務の工程を確認してください。

（2）業務量目途

1) 業務量の目途

約15.22人月

業務従事者構成の検討に当たっては、特殊橋梁の維持管理・改修の専門性を持つ従事者を含めること。

2) 渡航回数を目途 延べ18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）配付資料／公開資料等

1) 配付資料

- 「道路アセットマネジメントプラットフォーム技術支援に関する情報収集・確認調査」（2024年度）
- 「Survey for Bridge Maintenance Management Status in the Philippines」（2025年2月）

- 対象橋梁リスト（優先度含む）

2) 公開資料

- 「フィリピン国道路・橋梁の建設・維持管理に係る品質管理向上プロジェクトフェーズⅢ 事業完了報告書 和文サマリー」（2019 年 4 月）
<https://openjicareport.jica.go.jp/pdf/12340048.pdf>
- 「第 2 サンファニコ橋建設事業準備調査報告書（先行公開版）」（2025 年 11 月）
 和文要約 https://openjicareport.jica.go.jp/615/615/615_118_1000056201.html
 英文：<https://libopac.jica.go.jp/images/report/P1000056202.html>

（4）対象国の便宜供与

概要は、以下のとおりです。

	便宜供与内容	
1	カウンターパートの配置	無
2	通訳の配置	無
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

（5）安全管理

- 1) 本調査対象地域には、2026 年 6 月現在、外務省危険度レベル 2 にあたる地域（南スリガオ州）が含まれます。現地踏査にあたっては、JICA 安全対策措置（渡航措置及び行動規範）及び「ミンダナオ地域における安全管理及び渡航にかかる手続き」に則り、原則渡航 2 週間前までに JICA フィリピン事務所を通じて「Travel Security Advisory (TSA)」を取得し、TSA 記載のアドバイス（武装警護（エスコート）の要否を含む）に従ってください。なお、ブツアン市、カガヤン・デ・オロ市及び東ミサミス州タゴロアン（外務省危険度レベル 1）への踏査についても、JICA 安全対策措置に則り、事前に TSA を取得し記載のアドバイスに従ってください。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 フィリピン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

見積書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（又は競争参加者が分割を提案する場合は、各期間分及び全体分の見積をそれぞれ作成してください。

(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】

59,852,000円(税抜)

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

※ なお、本見積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(109,000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（税抜き）	金額に含まれる範囲	費用項目
1	安全対策経費		109,000 円	セキュリティーエスコート傭上費	一般業務費

（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

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)

2) 上記 1) に記載がない国については以下のレートを使用してください。

➤ 現地通貨＝2.630880円

（９）ランプサム（一括確定額請負）型の対象業務

本業務においては、「第 2 章 特記仕様書」で指示したすべての業務を対象としてランプサム（一括確定額請負）型の対象業務とします。

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	65	
(2) 作業計画等	(5)	
ア) 要員計画	－	
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： <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)