

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7月29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：タンザニア国全国総合運輸マスタープラン改訂プロジェクト
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：タンザニア国全国総合運輸マスタープラン改訂プロジェクト

調達管理番号：26a00407

【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。

2026年7月29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：タンザニア国全国総合運輸マスタープラン改訂プロジェクト

(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）：2026年10月 ～ 2029年1月

上記の契約履行期間を分割する想定はありませんが、競争参加者は、業務実施のスケジュールを検討のうえ、契約履行期間の分割を提案することを認めます。契約履行期間の分割の結果、各期の契約履行期間が12か月を超える場合は、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、それぞれの上限を設定する予定です。

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か月を超えますので、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17%を限度とする。

2) 第2回（契約締結後13か月以降）：契約金額の17%を限度とする。

3) 第3回(契約締結後25か月以降)：契約金額の6%を限度とする。

(6) 部分払の設定

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¹。具体的な部分払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)

2) 2027年度(2027年10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 運輸交通グループ第二チーム

(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	2026年8月4日 まで
2	企画競争説明書に対する質問	2026年8月5日 12時まで
3	質問への回答	2026年8月17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	2026年8月28日 12時まで
5	プレゼンテーション	2026年9月2日14時～(予定)
6	評価結果の通知日	2026年9月8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

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。

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

以下に掲げる者については、競争への参加を認めません。

「タンザニア国全国総合運輸マスタープラン改訂プロジェクト詳細計画策定調査（環境社会配慮／気候変動対策／ジェンダー）」（調達管理番号：25a00317）の受注者（株式会社レックス・インターナショナル）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 プロポーザル作成に係る留意事項に記載の配付資料

「1. タンザニア国全国総合運輸マスタープラン改訂プロジェクト詳細計画策定 調査報告書」 付属資料4 収集資料につきましては以下宛先に依頼ください。

提供依頼宛先：imgtr@jica.go.jp

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/492fHNq9Jb>

なお、公正性・公平性確保の観点から、電話及び口頭でのご質問は、お断りしています。

(2) 質問への回答

上記2. (3) 日程の期日までに以下の JICA ウェブサイト上に掲示します。

(URL: <https://www2.jica.go.jp/ja/announce/index.php?contract=1>)

6. プロポーザル等の提出

(1) 提出期限：上記2. (3) 参照

(2) 提出方法

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・見積書及びプレゼンテーション実施に必要な資料

① 電子データ (PDF) での提出とします。

② プロポーザル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) プレゼンテーション実施に必要な資料
- 3) 別提案書（第3章4.（2）に示す上限額を超える提案がある場合）

7. 契約交渉権者決定の方法

提出されたプロポーザルは、別紙1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」

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

本案件は、業務管理グループ（副業務主任者1名の配置）の適用対象案件です

が、「若手育成加点」は適用しません。

2) 価格点

各プロポーザル提出者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思います。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

☒ 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(丁寧に説明)	特記仕様書(案)での該当条項
1	本プロジェクトを関係機関間の調整・連携のためのプラットフォームとして機能させる観点から、以下の事項について具体的な提案を行うこと。	第3条 実施方針及び留意事項 (4)⑤、(5)

	● マスタープラン策定に必要な論点を踏まえたテクニカル・ワーキンググループ (TWG) のテーマ設定、運営方法 ● 各機関の既存計画やニーズを把握・整理し、マスタープランへ統合するための方策 ● 効果的に情報共有・合意形成を促進するためのプロジェクト運営方法(合同調整委員会(JCC)及び TWG と産官学及び他ドナーとの連携方法や、活用する協議体・組織、調整の仕組みなど)	
2	既存統計・関連計画等の既存情報と、必要最小限の補足交通量調査を効果的に組み合わせ、タンザニア本土及びザンジバルを対象とした現状交通量の把握及び将来交通需要予測を効率的に実施するための手法	第4条 業務の内容 (3)③
3	将来の国土構造フレームワークの設定並びに運輸交通ネットワーク計画にかかる代替案の設定及び評価・選択のための方法論	第4条 業務の内容 (3)④
4	業務実施体制全体における若手人材(45 歳以下)の活用方針。特に、若手業務従事者が対外的な折衝等の中核的業務の中で果たす役割の具体性、意思決定プロセスへの関与の度合い、ならびに指導・レビュー体制について具体的な提案すること。本提案において、主体的な責任を担い得る若手人材が業務の中核を担う体制が合理的に構築されている場合には、当該体制及び人材活用の考え方を評価の対象とする。なお、本観点とは別に、「業務実施方針」及び「要員計画・体制」に関する評価において、当該提案が業務の質及び実効性の確保に資するかという観点から評価する。	

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下さい。

【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 3「案件概要表」のとおり。

・詳細計画策定調査実施時期：2025 年 9 月～12 月（現地調査開始から詳細計画策定調査のミニッツ署名まで）

・R/D 署名：2026 年 5 月 26 日

第3条 実施方針及び留意事項

（1）全国スケールでの運輸交通の統合的整理と可視化

本プロジェクトの成果である全国総合運輸マスタープラン 2050(案)は、タンザニアの長期国家計画(TDV2050 や ZDP2050)の実現に資する全国スケールでの運輸交通インフラの方向性及び具体策を提示する計画の案として位置づけられる。そのため、長期国家計画との整合を図り、目標年次を 2050 年とすることについてタンザニア政府と合意している。

運輸交通は都市・農村地域開発、産業振興、土地利用と密接に関係しており、長期国家計画の実現に向けて運輸交通が貢献するには、関連分野で示される政策や計画の実現を、運輸交通の観点から具体的に支える総合的な運輸交通計画が不可欠である。このため、本プロジェクトでは、経済・人口フレームワーク、産業・鉱業・農業・観光政策、土地利用計画等の与条件を踏まえ、将来の国土構造を整理した上で、鉄道、道路、港湾、航空、パイプラインといった各輸送モードを所掌する関係機関が個別に進めている計画を集約し、現状の課題及び統合的な運輸交通の姿を可視化する。具体的には、各運輸交通モードの個別計画を共通の国土構造フレームワークの下で整理・可視化することにより、モード間及び地域間の連結性、国全体としての輸送モード間の役割分担、需要及び機能に照らした過不足、制度上の改善点等の実施上の課題を明らかにする。さらに、これらの課題に対して関係者間で検討を行い、統合的な運輸交通に向けた具体的方策に関する共通認識を形成する。

また、多様な関係者を巻き込みながら全国レベルの計画策定プロセスを支援することにより、本プロジェクトで策定するマスタープランが資金獲得に資する有益なツールであるとの認識をタンザニア政府に醸成し、自らの計画に対する“オーナーシップ”の強化を図る。これらは、可視化と併せて本プロジェクトの付加価値となる。

(2) 計画対象の運輸交通インフラ

全国総合運輸マスタープラン 2050 の計画対象とする運輸交通インフラは、道路（国境施設を含む）、港湾（内陸水運、インランドデポを含む）、鉄道、航空及びパイプライン（原油・天然ガス）とする。天然ガスのパイプラインについては、技術協力プロジェクト「天然ガス利活用能力強化プロジェクト（2023 年～2025 年）」において、タンザニアにおける天然ガス利活用促進のためのマスタープランの策定・更新を支援しているため、同プロジェクトで検討された天然ガス輸送の全国パイプライン網の整備計画を本プロジェクトに取り込むことを基本とする。また、道路の将来交通量においては、パイプラインによる輸送の影響を道路交通需要に適切に反映することとする。なお、計画対象地は、ザンジバル含むタンザニア連合共和国全土とする。

(3) 本土およびザンジバルにおける運輸交通計画の構成

本プロジェクトで作成する全国総合運輸マスタープラン 2050 は、本土及びザンジバルの双方を対象とする。ただし、運輸交通計画については、本土及びザンジバルそれぞれにおいて、域内移動を対象とした計画を個別に作成することとする。本土とザンジバル間の物流・人流にかかる交通量やネットワーク、ならびにその前提となる考え方については、それぞれの計画間で整合性に留意する。また、本土とザンジバルでは、運輸交通分野における法的承認範囲及び承認手続が異なることから、マスタープランについては、本土用及びザンジバル用に区分し、独立した分冊（Volume I、II 等）として整理することについて、タンザニア政府と合意している。さらに、本土及びザンジバルそれぞれの現状と課題（両者間の連結性（主に航空・港湾）含む）をまとめたものについても、独立した分冊として整理することで合意している。

なお、エグゼクティブサマリーについては、本土とザンジバルを統合した形で作成することを発注者として想定しているが、現状・課題分析をまとめた分冊の取り扱いを含む成果品全体の詳細な構成については、プロジェクト期間中に実施機関との協議の上、決定することとする。

(4) プロジェクト実施体制

本プロジェクトの要請元は本土の運輸省（Ministry of Transport。以下、

「MOT」という。)である。しかし、2024 年度の要望調査時において、ザンジバルのインフラ・運輸省 (Ministry of Infrastructure and Transport。以下、「MOIT」という。)も本土と類似した要請を検討していた背景を踏まえ、本プロジェクトの詳細計画策定調査では、本土及びザンジバルの双方を計画対象とすることで協議を行った。その結果、以下の 2 機関を本プロジェクトの実施機関とすることで合意している。

1. 本土 運輸省政策・計画局 (Directorate of Policy and Planning)
2. ザンジバル インフラ・運輸省 計画・政策・調査局 (Directorate of Planning, Policy and Research)

以上を前提として、本プロジェクトでは以下の実地体制を構築することで合意している。

① プロジェクト・ダイレクター

以下 2 名をプロジェクト・ダイレクターとする。

1. 本土 運輸省 事務次官
2. ザンジバル インフラ・運輸省 事務次官

② プロジェクト・マネージャー

以下 2 名をプロジェクト・マネージャーとする。

1. 本土運輸省 Directorate of Policy and Planning (DPP) 局長
2. ザンジバル インフラ・通信・運輸省 Directorate of Planning, Policy and Research (DPPR) 局長

③ 合同調整委員会 (Joint Coordinating Committee)

- 本プロジェクトでは、調査方針やマスタープランの内容について議論・確認し、意思決定を行う場として、合同調整委員会 (Joint Coordinating Committee) (以下、「JCC」という。)を設置する。
- MOT と MOIT とで管理対象区域(それぞれ本土及びザンジバル)が異なることから、本土とザンジバルそれぞれで独立した JCC を組成する。プロジェクト・ダイレクターは両省の事務次官 2 名体制とし、各 JCC の議長は、それぞれのプロジェクト・ディレクターが務める。
- 各 JCC の構成メンバー及び役割は、R/D の Annex 5 のとおりとする。本土 JCC のメンバーは、既存協議体である Joint Transport Sector Review Meeting (JTSR) のメンバー構成を基本とし、必要に応じて関係省庁(土地住宅居住地開発省、産業貿易省、コミュニティ開発・ジェンダー・女性・特別グループ省等)を追加している。
- 第 1 回 JCC は、事業開始(初回調査団の現地到着日)から 3 か月以内に開催し、第 1 回 JCC 含めて年 2 回程度(プロジェクト期間中に計 4 回程度)開催す

る。

- JCC を本土とザンジバルで合同開催とするか個別開催とするかについては、本プロジェクト実施期間中に議題や状況に応じて最も効果的な方法を都度選択する。
- 受注者は、JCC が円滑かつ計画どおりに開催されるよう、参加者の招集、会議準備、運営支援及び議事録作成等において実施機関を支援する。

④ ステアリングコミッティ

- 本土とザンジバル間で高官レベルでの進捗協議・調整が必要な場合には、ステアリングコミッティを開催する。メンバーは、MOT 及び MOIT のプロジェクト・ダイレクターを含む両 JCC のメンバーで構成する。
- 必要に応じて、後述の本土・ザンジバルの連携テクニカル・ワーキング・グループ (TWG) も活用しつつ、受注者は、実施機関と協議の上、ステアリングコミッティの開催を支援する。

⑤ テクニカル・ワーキング・グループ (TWG)

- プロジェクトの課題ごとに Technical Working Group (以下、「TWG」という。)を設置し、実施機関及び JCC メンバーの実務レベルで日常的に協議を行う。
- (5)「関係者の計画やニーズを統合するプラットフォームとしての役割」の観点から、必要に応じて知見を有する民間企業等の外部関係者の参加も可能とする。
- 本土及びザンジバルそれぞれで TWG を組成し、その構成は第 1 回 JCC で確定する。物流、旅客輸送、国土構造、本土・ザンジバル連携等のテーマ設定を想定するが、詳細はプロポーザルで提案を求める。受注者は第 1 回 JCC で TWG の構成について合意されるよう、実施機関による JCC の事前準備を支援する。
- 本土及びザンジバル間の連携を担当する TWG (連携 TWG) を設置し、MOT 及び MOIT 双方の代表が参加する。特に交通需要予測に基づく本土とザンジバル間の人流・物流計画、機能分担、サービス水準等について調整が行われるよう、受注者は連携 TWG の活動を支援する。
- 計画策定及び実施においては、関係機関との調整・連携が重要であることから、JCC 及び TWG を積極的に活用する。

⑥ プロジェクトオフィス

プロジェクトオフィスは、本土ではダルエスサラーム、ザンジバルではザンジバルシティに設置する。ドドマについては、可能な場合に提供することでタンザニアと合意している。MOT によるドドマでのオフィス提供は未確定のため、本土ではダルエスサラーム拠点を基本とする。インターネットは先方提供が原則である (タンザニア政府負担として合意済) が、提供されるインターネットが脆弱な場合は、本契約内での調達を認める。

⑦ MOT および MOIT のオーナーシップの確保

本プロジェクトは MOT 及び MOIT を実施機関とするが、「(1)タンザニア運輸交通の全国スケールでの統合と可視化」で示したとおり、全国規模での統合的な運輸交通計画(全国総合運輸マスタープラン 2050)を策定するためには、多様な運輸交通モード、地域開発、産業開発、土地利用、ジェンダー主流化等を所掌する関係機関との連携が不可欠である。このため、これら関係機関との協議にあたっては、本土に関する内容は MOT、ザンジバルに関する内容は MOIT に事前に連絡・承認を得るものとし、両機関の関与の下で議論が行われるよう留意する。また、マスタープランの内容の判断や関係機関の関与についてプロジェクト・マネージャーレベルでの対応が困難な事項が生じた場合には、速やかに発注者に相談の上、プロジェクト・ダイレクターである MOT 及び MOIT の事務次官に報告・協議を行う。

(5) 関係者の計画やニーズを統合するプラットフォームとしての役割

本プロジェクトが、多岐に渡る関係者の個別計画やアイデア、ニーズを統合するプラットフォームとして機能することで、プロジェクト終了後におけるタンザニア側の主体的な事業実施やマスタープランの更新、すなわち「自走」につながるプロセスの構築が必要である。このため、政府機関に加え民間企業、研究機関、他ドナーをどのように巻き込み、マスタープラン作成を進めるかについて、JCC 及び TWG との連携方法や、その他活用する協議体・組織、調整の仕組み等を含め、可能な限り具体的にプロポーザルで提案すること。その際には、以下の点に留意すること。

- マスタープランの作成過程において、マスタープランの提言実現に向けた産官学の機動的かつ柔軟な議論を促進するとともに、プロジェクト終了後も実現に向けた活動が継続する仕組みを構築すること。
- 迅速性の確保及びマスタープランの提案事項の政策反映の観点から、マスタープラン策定の早期段階においてアウトプットのイメージをタンザニア政府に提示し、段階的な更新を行うこと。
- JCC 及び TWG メンバーの旅費は JICA 負担(本契約における定額計上)であることを踏まえ、移動や参加人数の合理化に配慮すること。

(6) タンザニア政府政策との整合性

作成する全国総合運輸マスタープラン 2050 は、タンザニア政府の上位政策である Tanzania Development Vision (TDV) 2050 及び Zanzibar Development Vision (ZDV) 2050、並びに本土の運輸交通政策である National Transportation Policy(以下、「NTP」という。)と整合を図り、それらの政策の実現に資するよう、運輸交通分野から具体的方策を提示し、政策を裏付

け・支援する内容とすること。NTP については、詳細計画策定調査の時点で MOT により策定中であることから、受注者は本業務においてその策定状況及び内容を適宜確認すること。また、既存の運輸交通モードごとのマスタープランや関連計画、各種データを有効に活用し、課題分析の効率化を図ること。

(7) 迅速性の確保とマスタープランの提案事項の政策反映

実施機関は、交通モード間の調整や本土とザンジバル間(特に空港・港湾)の調整が不十分なまま運輸交通関連計画が進められているとの問題意識を有しており、現状・課題分析についてはプロジェクト開始 6 か月以内に実施することを希望している。このため、タイミングによっては、JCC 向けに作成するプロGRESS・レポートを待たず、暫定的な現状・分析結果について発注者の確認を得た上で実施機関に提示することを求める可能性がある(なお、本内容は本契約上の提出物には含まれない)。当該内容としては、「第 4 条 業務の内容」における「(3)①現状・課題分析」に該当し、既存計画をマッピングするとともに、計画間の整合性及び実施上の課題を整理するものとする。

加えて、発注者(JICA)による支援が有望な案件について、発注者とすり合わせつつ取りまとめ、プロジェクト開始(初回渡航の現地到着日)から 1 年以内に発注者にロングリストとして提出すること。特に円借款(海外投融資含)、無償資金協力の活用を想定しうる優先案件 5 件程度については、①全国運輸における位置付け、②整備すべき施設の概要、③実施機関、④想定される事業費・事業スケジュール、⑤需要見込みや事業効果、⑥環境社会配慮上の留意事項等について情報を整理し、発注者に提供する。

また、本プロジェクトで策定するマスタープランについては、プロジェクト終了後にタンザニア政府内の承認手続きを経て公式文書とすることで実施機関と合意している。このため、プロジェクト終了後のタンザニア政府内での円滑な承認プロセスを確保する観点から、詳細計画策定調査において確認したマスタープランの承認プロセスを参考にしつつ、プロジェクト期間中において政府内審査書類の作成支援を行うこと。

(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

① タンザニア政府との合意事項

旅客輸送においては、ハラスメントの発生や設備の不備等により、女性、高齢者、障がい者、その他の社会的弱者を含む多様な利用者にとって、安全性及び快適性に課題があることが確認されている。また、女性の物流産業への参画に関しても、就業上の障壁が存在しており、将来的に同国の物流を支える人材育成の観点から改善が必要であることが、詳細計画策定調査において確認されている。これらを踏まえ、全国総合運輸マスタープラン 2050 においては、ジェンダー課題の分析結果及び当該課題への対応に関する提言を盛り込むことについて、タンザニア政府と合意している。また、以下の事項を提言として反映する

ことで合意している。

- 将来の物流産業を支える人材育成の観点から、女性の物流産業への参画を促進するための制度的枠組み及び政策提案
- 女性、高齢者、障がい者、その他の社会的弱者を含む多様な利用者が、安全かつ快適に地域間輸送ネットワークにアクセスし、利用できるようにするための制度的枠組み及び政策提案

提言にあたっては、第4条「業務の内容」①-5に基づき、運輸交通分野におけるジェンダー主流化の観点から現状整理を行う。特にザンジバルにおいては、フェリー及び航空による島間の移動についても、安全性確保の観点から女性の利用促進策を検討する。本マスタープランは全国スケールの計画であることから、主として地地域間移動を対象とするが、ジェンダー課題は都市間交通と都市内交通に共通する側面が多いことに留意し、提言の対象を地域間輸送に限定するものではない。調査結果に応じて、事業者による制度対応や施設整備を促進するための政策、制度、ガイドライン等についてもマスタープランに盛り込むことを検討する。なお、これらの調査および提言の実施にあたっては、関連分野の『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」）を参照する。

② 本邦研修

可能な限り、本邦研修への参加者に占める女性の割合が 30%以上となるよう調整する。

(9) カウンターパートの出張旅費

MOT 及び MOIT、並びにその他 TWG を含む JCC メンバーの出張旅費については、円滑な業務の実施のため、JICA タンザニア事務所の規定に基づき JICA が負担することで合意している。これらの出張旅費に充当するため、本契約には定額計上として 10,000,000 円を計上する。なお、予算には限りがあることから、出張の実施にあたっては、TWG メンバーの出張が真に必要不可欠であるか（オンライン会議等による代替の可否）、用務内容及び目的地の妥当性、並びに経費の区分（交通費・日当・宿泊費等）について MOT、MOIT 及び受注者の間で事前に確認・合意する。また、精算にあたっては、証拠書類の提出を必要とする。

(10) 他事業／他機関との連携

発注者は、タンザニア・ダルエスサラーム州を対象として「交通安全強化プロジェクト」（事前評価表公開手続き中）を支援している。同プロジェクトでは、交通事故管理情報システムの改善（本土全体の交通事故に関連するシステムの一元化を想定）、救

助・救急サービスの改善、並びに学校における交通安全教育の支援を実施している。本プロジェクトと交通安全強化プロジェクトとの具体的な連携については、発注者が主体的に実施するものとするが、本プロジェクトへの成果の活用等に関しては、発注者の要望を踏まえ、受注者が必要な協力を行う。

本業務において官民連携を担当する団員は、タンザニア本土及びザンジバルの運輸交通インフラを対象として、需要分析や官民間のリスク分担等を踏まえた PPP 活用候補案件の初期的案件モデルの検討及び制度的課題の整理を行う。

その他、本事業に先立ち、以下に列挙する先行調査・既存事業が実施されていることから、これらの調査・事業から得られる情報を最大限に活用し、重複を避けつつ効率的に業務を実施すること。

- 令和 5 年度補正グローバルサウス未来志向型共創等事業委託費「カッパーベルトを中心とした重要鉱物サプライチェーン分野マスタープラン策定等調査事業」（経済産業省、2024 年～2025 年）
- 開発計画調査型技術協力「天然ガス普及促進プロジェクト」（JICA、2017 年～2021 年）
- 技術協力プロジェクト「天然ガス利活用能力強化プロジェクト」（JICA、2023 年～2025 年）
- 「アフリカ地域(広域)Food Basket 構想に基づく強靱な食料システムの構築の実現に向けた情報収集・確認調査」（JICA、2025 年）
- 「アフリカ地域空港・航空管制分野のトランスポートネットワークにかかる情報収集・確認調査」（JICA、2025 年）

(11) 本邦企業への裨益

マスタープランの策定にあたっては、日本政府の「インド洋・アフリカ経済圏イニシアティブ」を踏まえ、タンザニアとインドとの地域間連結の強化に資する視点を考慮すること。また、インドや中東を拠点としてアフリカ市場への進出を図る日本企業への裨益の観点からも検討を行うこと。

(12) 環境社会配慮

戦略的環境アセスメント(SEA)については、本土及びザンジバルにおいてそれぞれ異なる制度的枠組みに基づき、政策・計画段階での環境影響の予測・評価が義務付けられている。このため、本マスタープランに係る SEA についても、本土及びザンジバルそれぞれにおいて申請が必要となることが想定される。一方で、本マスタープランは、本土とザンジバルの連結性も対象とする総合的な計画であり、同様の計画に対する SEA の実施事例は限定的である。このため、審査対象となる範囲や、環境当局への提出書類を含む手続全体の進め方については、プロジェクトの早期段階において、MOT 及び MOIT

とともに環境当局と協議し、確認すること。なお、詳細計画策定調査時点においては、本土の SEA ガイドラインは改訂中であり、ザンジバルにおいても現在入手可能な SEA ガイドラインはドラフト段階にある。このため、本格的な業務実施にあたっては、それぞれの所轄機関に対し、最新のガイドライン及び手続きを確認すること。

本プロジェクトの戦略的環境アセスメント(SEA)について、以下とおり実施する。

① 「戦略的環境アセスメント」

(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。後述のステークホルダー会議で示す代替案と、全国総合運輸マスタープラン 2050 で示される代替案とは整合性を図ること。

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(PPP レベル)

ケ) 緩和策(回避・最小化・代償)の検討

コ) モニタリング方法の検討

サ) 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。)

② SEA の調査・手続きの現地再委託

SEA の正式な手続きについては、現地の環境当局に登録された環境コンサ

ルタントのみが実施可能である。このため、本業務においては、SEA に係る成果物の作成支援を行うとともに、現地法制度の要件を踏まえつつ、効率的かつ実務的に成果を取りまとめることを目的として、現地登録の環境コンサルタントへ再委託することを想定する(定額計上:2,600 万円)。再委託の業務内容は、以下を想定している。

- 関係機関・ステークホルダーとの協議調整支援(会議手配準備、議事録作成を含む。想定回数は、地域別協議(本土 3 回、ザンジバル 1 回)および全国協議(本土・ザンジバル各 1 回)の計 6 回程度を想定。
- 各種資料や法制度文書の収集・整理、翻訳支援
- 環境・社会関連データの収集および分析補助(人口、土地利用、保護区、災害、交通事故、ジェンダー等)
- 意見聴取・アンケート調査等の現地実施支援
- SEA 関連文書(概要版・提出資料等)の整備支援

③ 効率的な SEA の調査・手続き

環境当局による SEA の審査期間は事前に予測することが困難であり、2 年間のプロジェクト期間内に承認まで完了しない可能性がある。このため、1)2 年間のプロジェクト期間中に必要な全てのステークホルダー会議を実施し、必要な SEA 関連書類案の作成まで支援すること、2)プロジェクト期間内に SEA の承認に至らなかった場合に残るフォローアップ事項(環境当局とのコメント対応等)については、タンザニア側の責任で実施すること、について合意している。他方、プロジェクト終了後も残余手続きが生じる可能性を踏まえ、実施機関が円滑に対応できるよう、効果的・効率的かつ現実的な SEA 調査の実施工程を策定すること。また、SEA 調査の実施にあたっては、SEA の全体工程及び必要な手続きが実施機関に十分に技術移転されるよう配慮するとともに、プロジェクト終了後のフォローアップにおける実施機関の金銭面負担及び手続面負担の軽減に留意すること。

(13) 気候変動対策案件としての検討

本事業は、貨物輸送のモーダルシフトの促進等を通じて温室効果ガス(以下、「GHG」という。)排出削減に貢献することから、気候変動緩和策(副次的目的)に資する可能性がある。また、本事業により、気候変動の影響による洪水や斜面崩壊等に対して強靱なインフラが整備されることにより、適応策(副次的目的)に資する可能性がある。このため、マスタープランの策定にあたっては、「気候変動対策支援ツール(JICA Climate-FIT)(緩和策)」及び「気候変動対策支援ツール(JICA Climate-FIT)(適応策)」の該当項目並びに詳細計画策定調査報告書で示された緩和策・適応策への貢献を参考として、気候変動への対応策について検討すること。

(14) 収集資料・データの利用・公開に向けた対応

- 本プロジェクト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も想定される。
- 情報の利活用を図ることを念頭に、DX 等を活用した整理を行ったうえで、受注者はプロジェクト終了時に発注者へ提出する。
- 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、適時に提出する。
- 位置情報の取得は可能な限り行うが、本業務においては追加的に位置情報を取得する必要はなく、必然的に位置情報が付されるデータを対象とする。位置情報が含まれるデータについては次の様式に従い発注者に提出する。
 - データ格納媒体:CD-ROM(CD-ROM に格納できないデータについては提出方法を発注者と協議)
 - 位置情報の含まれるデータ形式:KML もしくは GeoJSON 形式。ラスターデータに関しては GeoTIFF 形式(Google Earth Engine を用いて解析を行った場合は、そのコードを業務完了報告書に合わせ提出)。

第4条 業務の内容

(1)業務計画書の作成

- R/D 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プロジェクトの基本方針、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)タンザニアの全国運輸交通に関する現状・課題の分析及びマスタープランの前提となる需要予測と国土構造フレームワークの検討

この調査項目では、タンザニアの社会経済状況や運輸関連制度・インフラの現状、産業構造などを総合的に調査、整理し、将来の国土構造の検討および交通需要予測を実施する。具体的な調査項目は以下のとおり。①-1～①-5 に示す各調査項目は必須とするが、各項目における具体的な調査内容の詳細については、プロポーザルでより具体化または追加することを認める。物流・人流はタンザニア国内ですべて完結するものではないことから、広域の連結性の視点を盛り込み、周辺国も必要な範囲で調査する。

①現状・課題分析

①-1:基礎情報収集及び現状整理

- ・ マクロ経済状況(タンザニアおよび周辺国の GDP、財務状況、人口、域内貿易、域外貿易、債務状況等)、自然条件を調査する。
- ・ EAC、SADC、中央回廊運輸促進機構等国際機関の優先広域プロジェクトをレビュー・整理する。
- ・ タンザニアの開発計画や運輸交通政策、法令、各運輸交通モードの既往／策定中マスタープラン、運輸交通に関する制度をレビュー・整理する。
- ・ タンザニアの運輸交通と地域開発に関する機関の役割や能力をレビュー・整理する。
- ・ これまでと計画中の運輸交通の事業と投資規模をレビュー・整理する。
- ・ 全国レベルの土地利用政策レビュー・整理する。

①-2:産業開発の現状整理

- ・ 農林水産、鉱物・天然資源、製造業、観光業、投資環境等の産業開発に関する関連組織、政策をレビュー・整理する。
- ・ 農林水産、鉱物・天然資源、製造業、観光業、投資環境の現状・課題を整理する。
- ・ 民間企業(日本企業に限らない)のタンザニアへの投資の関心、動向を調査し、整理する。

①-3:運輸交通開発の現状整理

- ・ 道路、鉄道、港湾、空港、石油／天然ガスパイプライン、国境施設、インランドコンテナデポ等のインフラの整備状況と開発計画をレビュー・整理する。加えて、これら個々の計画同士の整合性や、上位計画や既往／策定中マスタープランとの整合性をレビューし、実施上の課題の抽出・整理を行う。
- ・ 輸送時間やコスト、輸送量等のベースライン調査を実施する。後述の「③交通需要予測の実施」において荷主や輸送業者への調査時にベースライン調査も併せて実施することを想定しているが、他に方法がある場合はプロポーザルで提案すること。
- ・ タンザニア国外のインフラ整備状況と開発計画を調査し、整理する。
- ・ タンザニアと周辺国の国際回廊との、モード別の交通量・輸送量・サービスレベルの比較を行う。
- ・ 運輸交通産業(運送業者、旅客事業者、倉庫業者等)の現状と課題を調査し、

整理する。

- ・ 通関制度や輸出入手続き、国境通過時の手続きの現状と課題を調査し、整理する。
- ・ 運輸交通におけるハード・ソフト整備の課題(維持管理含)と物流・旅客輸送のボトルネックを分析する。

①-4:組織制度の現状整理

- ・ 運輸交通計画に関するタンザニア政府内および EAC や SADC、AU 等国際組織同士との調整メカニズムの現状と課題を調査し、整理する。
- ・ 官民連携制度の現状と課題を調査し、整理する。

①-5:運輸交通におけるジェンダー主流化に関する現状整理

【旅客】

- ・ 公共交通機関内でのジェンダーに基づく暴力課題の予防・対応に係る規定、対応体制の整備状況、取り組みの把握
- ・ 公共交通機関におけるジェンダーの視点に立った取り組み(照明、待機スペース、休憩所での女性用トイレや授乳用施設等の設置、など)の実施状況の把握
- ・ 運行計画における女性からのニーズ・要望への対応状況の整理
- ・ 女性の移動(特に都市間移動や長距離移動)における無償ケア労働負担の影響や社会的・文化的制約の把握・整理

【物流】

- ・ 物流業界における女性従業員の雇用や配置に係る方針、女性従業員の雇用促進に係る取り組み等の把握
- ・ 女性労働者の物流業界への参入に係る課題・障壁(労働環境、資格取得など)の整理

② 経済社会フレームワークの設定

前述の「①現状・課題分析」で把握された社会経済状況、各種関係機関による予測値、既存の開発計画を活用して、タンザニアの成長シナリオに応じた国及びゾーン毎の社会経済フレームワークを設定し、④の国土構造フレームワークや(4)のマスタープラン作成のベースとする。検討する社会経済フレームワークとしては以下を想定している。

- ・ 将来人口、経済成長、都市化等の分析を行う。
- ・ 交通インフラへの政府の可能投資額の分析を行う。

③ 交通需要予測の実施

交通需要予測の結果を、運輸交通課題の把握や対応方針を検討する際の材料とする。本土及びザンジバルにおいてタンザニア政府により整備されている各運輸交通モードの既存交通データ・統計や、タンザニア政府や JICA、他ドナーのプロジェクトの検討状況や途中成果を把握しつつ、これら関連プロジェクトの交通量調査や需要予測結果を有効に活用するよう留意すること。

これら既存情報を有効に活用しつつ、本土においては補完的な交通調査を行い、旅客及び貨物双方の交通需要予測を行う。本土における補完的な交通調査は以下を現地再委託(定額計上:26,000,000 円)により実施することを想定している。また、戦略的なタンザニア国外の国際回廊との接続性や重層性の向上をマスタープラ

ンで検討する観点から、調査タンザニア周辺国との貨物(内陸部の鉱物資源含む)・旅客交通需要予測も行う。タンザニアを迂回する交通を戦略的にタンザニアの回廊に呼び込む戦略も考えられることから、他国の国境の税関データを調査する等により、広域での物流を把握する。なお、ザンジバルについては、本土と比較した国土のスケールから、実施機関等が保有する交通関連の二次情報を入手・有効活用し、現状交通量を把握することを想定している。どのように既存情報と補足交通量調査を組み合わせる現状の交通量の把握と交通需要予測(本土及びザンジバル)を行うか、プロポーザルで提案すること。

1. 路側交通量・OD 調査

(調査内容)

- 車種別交通量、旅客(起終点、目的、乗車人数)、貨物(起終点、輸送品目・荷姿、重量)を調査。
- 調査箇所は本土 20 か所程度を想定

2. 主要品目の荷主インタビュー調査

(調査内容)

- 事業内容、月別生産額・量、取扱貨物品目、輸送モード、輸送コスト・時間、他の輸送モードの利用可能性を調査。
- 本土の 200 社程度を想定

④ 国土構造フレームワークの設定

国土構造フレームワークは、②の「社会経済フレームワーク」や土地利用・産業構造などの計画や経年変化を地図に落とし込んで視覚的にわかりやすく表現し、全国総合運輸マスタープラン 2050 を作るベースマップとするものである。具体的な調査項目は以下を想定している。

- ・ 主要都市(周辺国含む)、産業・生産地立地(周辺国含む)、交通ネットワーク、人口分布、土地利用計画等、実施中／実施確定済の予定プロジェクトを整理し、現状の国土構造を把握する。
- ・ 将来の人口予測や土地利用、産業戦略、運輸交通ネットワークを把握する。

全国総合運輸マスタープラン 2050 の計画対象は「第3条 実施方針及び留意事項」(2)で示した運輸交通インフラであり、成長産業や産業立地、土地利用は計画の対象ではなく、タンザニア政府の既存の政策や計画、予測値等を利用することを基本とする。しかし、既存の政策や計画、予測値の中には目標年次が 2050 年までではないものもあるため、政策・計画どおりに進んでいるか現状の状況を確認し、所管の政府機関の意見も踏まえつつ、Business as Usual を基本的な考え方として 2050 年の状況について設定すること。所管の政府機関と議論する際に、産業や土地利用などの政策・計画の更新が本プロジェクトのスコップであると誤解されないよう留意すること。

予測される 2050 年までの国土構造フレームワークを複数設定し、それぞれに対する将来の運輸交通開発シナリオを設定することを想定している。しかし、予測される国土構造フレームワークを 1 つ設定し、運輸交通開発シナリオの代替案を複数検討する手法も考えられる。検討にあたっては、以下の点に留意する。

- ・生産地、加工地および消費地とのリンケージの強化
- ・SEA のステークホルダー会議含めて関係者との議論を効率よく進めること
- ・(本マスタープランの計画対象ではないものの)近隣国における開発動向が中央回廊やダルエスサラーム回廊等のタンザニア国内の国際物流・交通回廊に与える影響

これらを踏まえ、国土構造フレームワークの設定方法及び運輸交通ネットワークの代替案設定と評価・選択の方法論について、プロポーザルで提案を求める。

(4)全国総合運輸マスタープラン 2050(案)の作成支援

マスタープランの構成要素として、以下を含む。

- 運輸交通ビジョン・戦略
- 国土構造フレームワーク
- 旅客・貨物需要予測
- 運輸交通開発計画(ハード／ソフト／組織制度)
- 経済・財務分析を含む優先プロジェクトと実施計画
- 戦略的環境アセスメント(SEA)

マスタープランの具体的提案内容としては、以下①～④で示す内容や戦略と実施上の課題を打ち出すことを想定している。

一方で、タンザニア政府や他ドナーの支援により策定済または策定中の開発計画や各運輸交通モードの計画等において既に①～④に関連する事業や方針が提言されているものも多い。(3)において検討した国土構造フレームワークと運輸交通開発シナリオや計画同士の整合性を確認した上で、それら既存・策定中の計画等を可能な範囲で取り込むものとし、必要に応じて改善案を含めて検討する。その上で、国全体としての合理性や持続可能性及び政策目的との整合性の観点から比較・評価を行い、タンザニア政府による意思決定に資する論点を提示して、最も望ましい代替案を議論しマスタープランで整理すること。特にダルエスサラーム港の拡張計画とバガモヨ新港開発の開発計画については、必ずこの点を踏まえた整理を行うこと。

また、タンザニア政府が定期的にマスタープランを見直せるよう、2050 年までを短期・中期・長期(各期の具体的な年次は実施機関と協議すること)とに区切って各計画／優先プロジェクトの段階的实施計画を作成すること。

優先プロジェクトの検討においては以下の点に留意すること。

- 全国運輸における優先プロジェクトの位置づけを明確にすること。
- 第3条(7)の発注者(JICA)による支援が有望な案件ロングリストとの整合性

- 概算事業費の積算については、詳細な技術設計ではなく、単位距離／面積、その他の基本的な物理的パラメータに基づいて算出するレベル感とする。ザンジバルにおいては本土と異なる島嶼特有の条件を考慮すること。
- 財務分析踏まえた各優先プロジェクトの適切な実施スキームや資金ソースの検討
- PPP を活用した優先プロジェクトについては、タンザニア本土及びザンジバルの運輸交通インフラを対象として、経済性や官民間のリスク分担等を踏まえた PPP 活用候補案件の初期的案件モデルの検討及び制度的課題の整理を行う。

① モノ・人の円滑な流れを実現する、将来の国土構造を踏まえた全国スケールの運輸交通インフラ整備

1. 国土構造を踏まえた主要回廊や拠点の接続と最適な交通モードの組合せ
2. 戦略的なタンザニア国外の国際回廊との連結性または重層性の向上
3. ザンジバルの開発ポテンシャルを向上するための本土との物流(特にブルーエコノミーとの連携)・人流(特に観光需要)を支える輸送インフラの整備方針
4. ダルエスサラーム港とザンジバル港それぞれの旅客・地域物流拠点としての位置づけや役割分担
5. 気候変動(洪水・斜面崩壊等)へのレジリエンス強化を含めたインフラ整備方針
6. 国土構造上の主要な拠点において、幹線交通ネットワークと都市・地方交通をシームレスに連結させる整備方針
7. 次世代モビリティ等、新技術を活用した運輸インフラ整備の方向
8. 観光と貿易を支援し、東・中央アフリカにおける航空ハブとしてタンザニアを位置づけるために、国内レベルでの近代的かつレジリエントな空港および航空航法システムの戦略的整備
9. タンザニアを地域の運輸交通上ハブとし、統合的な交通体系を実現するための必要なハードインフラ

上記 2 や 6、9 等に関し、ビクトリア湖とタンガニーカ湖の利活用については、内陸水運による国内各地とのネットワーク、さらには内陸国を含む広域物流・人流ネットワークの観点から、戦略的な利活用の方向性を検討し、マスタープランで提言すること。

加えて、ザンビアやコンゴ民主共和国等の内陸国との連結性を踏まえ、タンザニアを経由して内陸部へ向かう物流および内陸部から発生する物流(特に鉱物資源)のを支える輸出ルートおよび輸送手段についても提言する。

② 物流・旅客流動を支える制度・運用面の整備の方向性

1. 運輸交通施設の整備や運営への民間投資を促進するための政策、制度的枠組みの方向性
2. 効率的かつ信頼性の高い物流・旅客サービスを実現するために導入すべきデジタル技術の方向性や新技術の導入を促進する政策、制度的枠組みの方向

性に関する提案

3. ジェンダー主流化の観点も含めた、物流事業者・旅客事業者の人材育成や能力向上に関する政策、制度的枠組みの方向性
4. 女性や高齢者、障害者等の社会的弱者を含む多様な利用者が、幹線交通ネットワークを安全かつ安心して利用し、移動できるようにするための政策、制度的枠組みの方向性
5. 既存インフラの維持管理とライフサイクルコストを考慮した整備・更新方針の方向性

③ 各運輸交通モードの計画の調整枠組み改善、政府の組織体制強化

- 各輸送モードを所管する省庁・機関間での計画の整合を図る調整メカニズムの改善(マスタープランと5か年開発計画との連携強化や、既存協議体を活用したマスタープランに基づく各実施機関の報告体制等)
- 運輸省や各実施機関において、女性職員を含む多様な人材の積極的な参画を促進する視点を取り入れた、将来の運輸交通を担う上であるべき組織体制、人材育成、及び運輸交通事業の円滑な実施のための制度改善
- マスタープランの達成度を評価するための指標(KPI等)の設定、モニタリング体制の整備方

④ 戦略的環境アセスメントの実施／気候変動対策に関する提案

- 自然環境要素や社会環境要素(ジェンダーの視点含む)、気候変動適応／緩和策を考慮した優先運輸交通プロジェクトの選定
- マスタープランが実施された場合の温室効果ガス排出量削減量の算出

(5) マスタープランの策定や実現に向けた政府関係者の能力強化

① 各運輸交通モードの計画策定・運用に関わる政府関係者の計画策定能力強化に向けた研修の実施

本邦研修とOJTによるMOTとMOITの計画策定能力強化を行う。

前者について、詳細は「(10)本邦研修／セミナー」のとおり。後者については、プロジェクト中のMOT/MOITに対するOJTにより、行政官として必要な計画策定能力の強化(計画策定の方法論やエビデンスとしてのデータの活用方法)や調整・合意形成の支援を行うこと。また、MOTとMOITからは交通データや国土構造分析、港湾計画、道路交通安全・規制に対する個別のセッションの要望が出されている。これに応えるために、交通データや国土構造分析、交通安全含む各交通モードの全国レベルの計画・制度策定手法に関する能力強化支援を、ワークショップや実習、日常的指導を実施すること。

② 民間企業の意見を取り入れるためのマスタープラン普及セミナーの実施

マスタープランで策定する計画の実効性を担保するため、運輸交通事業者と投資企業など運輸交通インフラの民間ユーザーの意見を反映することを目的としたセミナーを開催する。詳細は「(10)本邦研修／セミナー」のとおり。

③ 民間企業等との意見交換・ニーズ把握を取り入れるための他取組

本業務の発注に先立ち、JICA はケニアおよびタンザニアの日本人会商工部会員企業に対して、本プロジェクトへの関心喚起を主目的とした意見交換会(参加希望企業を一堂に会する形式)を実施した。受注者は、当該取組を踏まえつつ、民間企業の個別ニーズや課題を詳細に把握するため、商工部会会員企業をはじめとする民間企業(日本企業に限定しない)を対象として、アンケート調査、個別ヒアリング、意見交換会等の具体的な実施方法を検討・提案すること。

(6)国内支援委員会の運営支援

本プロジェクトにおいては国内支援委員会を設置する予定である。国内支援委員会の実施にあたっては、プロジェクトの進捗、委員会での確認事項、スケジュール等を説明する資料を準備するため、受注者はこれら資料の作成で JICA を支援する。加えて、委員会実施後は速やかに議事録を JICA に共有する。国内支援委員会の開催は年に 1、2 回程度を想定している。

(7)業務進捗の説明・協議

- 上記(3)、(4)、(5)までの状況・成果を業務進捗として取りまとめ、第二回、第三回 JCC にて関係者に説明し、基本了解を得る。

(8)マスタープランのドラフト・ファイナルの説明・協議

- マスタープランを中心にすべての調査成果について、発注者の助言を踏まえて修正した上で、実施機関に対する提言をマスタープランのドラフト・ファイナルとして取りまとめる。
- 最終 JCC で関係者に説明し、基本的了解を得る。
- ドラフト・ファイナルの内容を簡潔に説明する発表資料を作成する。
- 発表資料は実施機関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合において、実施機関が活用することを想定する。

(9) 本邦研修／セミナー

本業務に関連し、本邦研修を実施する。本邦研修に関する実施業務は、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	日本の戦略的な開発計画と、それに基づいて構築された日本の統合的かつ効率的な運輸交通システムに関する知見を得ることにより、タンザニアにおける全国総合運輸マスタープランの策定に貢献する。
---------	---

実施回数	合計 1 回
対象者	MOT、MOIT を主要対象者としつつ、本業務の JCC 及び WG のメンバーのうちマスタープラン策定における主要な役割を担う関係機関。 本土とザンジバルの関係者とで合同で研修を実施するものの、両者のニーズが異なる場合は、一部の研修プログラムを 2 つの班に分けることも可とする。 先方の要望に応じ、研修対象者としてマネジメントレベル(準高級)数名及び技術者レベルを想定している。
参加者数	(本土とザンジバル合わせて)16 名程度/回
研修日数	約 15 日(移動日を含む)/回

民間連携促進のための普及セミナーに関し、想定規模は以下のとおり。

表 本業務にて対応する普及セミナー

目的・内容	マスタープランで策定する計画の実効性を担保するため、運輸交通事業者と投資企業など運輸交通インフラの民間ユーザーの意見を反映する。 マスタープランの中間成果物の段階で、JCC 確認後(第 2 回 JCC か第 3 回 JCC 後かは、プロジェクト期間中に実施機関と協議して決めること)、ドドマ、ダルエスサラーム、ザンジバルで各 1 回、計 3 回のワークショップを開催し、得られた意見をマスタープランに反映する。
実施回数	3 回
対象者	運輸交通事業者や投資企業など運輸交通インフラの民間企業ユーザー
参加者数	約 50～150 名/回
開催期間	約 1 日/回
実施場所	ドドマ、ダルエスサラーム、ザンジバル
実施形態	対面・オンライン併用

第5条 報告書等

1. 報告書等

- 業務の各段階において作成・提出する報告書等は以下のとおり。提出の際は、Word 又は PDF データも併せて提出する。
- 想定する数量は以下のとおり。なお、以下の数量(部数)は、発注者へ提出する

部数であり、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)	業務開始時に発注者と協議し決定する	日本語及び英語	電子データ	
プロGRESS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	日本語及び英語	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	日本語及び英語	電子データ	
ファイナルレポート (F/R)	契約履行期限末日	英語	製本	20 部
			CD-ROM	6 部
		日本語	製本	3 部
			CD-ROM	1 部
業務完了報告書	契約履行期限末日	日本語	電子データ	1 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)

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 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(業務進捗報告書)(P/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)(日本語及び英語版)

- 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(F/R、DF/R の場合)、次期活動計画(P/R の場合)

(4) 業務完了報告書(日本語)

ファイナルレポート(調査結果を中心として記述)には記載されない業務実施上の工夫、技術移転の内容、提案された計画の具体化の見込み等について、記録として残しておくための報告書。

- ① ファイナルレポートの要約
- ② 活動内容(調査)
調査手法、調査内容等を業務フローチャートに沿って記述
- ③ 活動内容(技術移転)
現地におけるセミナー・研修、本邦研修等、業務実施中に実施した技術移転の活動について記述
- ④ 業務実施運営上の課題・工夫・教訓(技術移転の工夫、調査体制等)
- ⑤ 今後のマスタープランの提案事業実施スケジュール(資金調達の見込み等)
- ⑥ 策定した計画の具現化に向けての提案

添付資料

- (ア) 業務フローチャート
- (イ) 業務人月表(最終版)
- (ウ) 研修員受入れ実績
- (エ) 調査用資機材実績(引渡リストを含む)
- (オ) 資機材調達実績(引渡リスト含む)
- (カ) 合同調整委員会議事録等
- (キ) その他調査活動実績

提出時期: ファイナルレポート提出時

2. 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	概要	数量	見積の取扱
1	交通調査	第4条 (3)に記載の通り。	一式	定額計上
2	戦略的環境アセスメント(環境社会配慮)調査	第3条 (13)に記載の通り。	一式	定額計上

第7条 機材調達

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。

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。

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。

(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. 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。

4. 業務完了報告書

- 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。

案件概要表

1. 案件名(国名)

国名: タンザニア連合共和国(タンザニア)

案件名: 全国総合運輸マスタープラン改訂プロジェクト

Project for Revision of Integrated National Transport Master Plan

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

タンザニアは、内陸国6か国を含む8か国と国境を接し、東アフリカ共同体(EAC)及び南部アフリカ開発共同体(SADC)の2つの地域経済共同体に加盟している。さらに、インド洋に面したダルエスサラーム港と、そこを起点とする中央回廊及びダルエスサラーム回廊といった国際回廊を有し、アフリカ内陸国への玄関口として地理的に重要な位置にある。近年は、ダルエスサラーム～ドドマ間の標準軌鉄道(SGR: Standard Gauge Railway)の運行開始(2024年)や、港湾・空港の拡張整備など、地域の物流拠点としての機能強化が進められてきた。また、JICAは2011年から2014年にかけて「全国物流マスタープラン策定プロジェクト」(以下「前回マスタープラン」という。)を実施し、2030年を目標年次として港湾、道路、鉄道、航空、原油・天然ガスのパイプライン等を含む輸送網の整備計画策定を支援した。同マスタープランに基づき多くの短期的事業が実施に移されるなど(JICA事後評価、2017年)、タンザニア政府は前回マスタープランの実施に取り組んできた。

しかしながら、タンザニア国家道路公社が管理する幹線・地方道路の舗装率は約32%(タンザニア国家道路公社、2024年)、タンザニア地方・都市道路局が管理する地方・都市道路では約2%(タンザニア地方道路公社、2022年)にとどまり、降雨期に未舗装区間での通行止めが発生し物流に影響が出ている。ダルエスサラーム港では、船舶の平均沖待ち時間が5.6日(中央回廊運輸交通調整機関、2022年)に及び、タンザニア鉄道公社の中央鉄道ではインフラの老朽化や、貨車、積載・荷下し設備等の施設の不足により輸送効率が著しく低下している。また、タンザニアの運輸交通セクターは、本土においては公共事業省、大統領府地方自治庁、エネルギー省そして運輸省の計4省庁が所掌しており、交通モードを横断して調整を行うメカニズムが機能していない。その結果、鉄道・道路・港湾など輸送手段毎に異なる行政機関が個別に計画・開発を進めていることから、輸送モード間の分担や連結性が弱く、統合的な運輸交通システムの構築が課題である。また、本土とザンジバルに共通して、農業・鉱業・観光・土地利用など他セクターとの連携や、本土とザンジバルとの間の人及びモノの移動における連結性強化に向けた調整も限定的である。こうした運輸インフラの未整備や関係機関間の調整不足により、タンザニア全体としてその地理的優位性が十分に活かしきれておらず、輸入品価格に占める輸送コストは35～45%に達すると、同国の長期国家計画「タンザニア開発ビジョン2050(The Tanzania Development Vision 2050)」で分析している。このような課題認識を踏まえ、同国家計画では「繁栄した、公正で包摂的、自立した国家」という国家ビジョン達成するための推進要素の一つとして「統合されたロジスティクス(Integrated Logistics)」を位置づけており、人・モノ・サービスが調和的かつ効率的に移動可能な運輸交通システムの整備が国家ビジョン達成の鍵とされている。

さらに、前回マスタープラン策定後10年以上が経過し、その間にダルエスサラーム

市からドドマ市への政府機能移転(2020 年 6 月に移転完了)やSGR の運行開始・ドドマ以西への延長計画、ドドマにおける国際空港の建設など、同国の空間構造に大きく変化も生じている。

こうした背景を踏まえ、全国総合運輸マスタープラン改訂に係る支援が同国政府より要請された。

- (2) 運輸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、課題別事業戦略における本事業の位置づけ

「対タンザニア連合共和国国別開発協力方針」(2024 年 4月)において経済社会開発基盤整備を重点分野の一つとしており、これまで主に道路整備やダルエスサラームの都市交通に係るマスタープラン策定などを中心に協力を展開してきた。本プロジェクトは、タンザニア及び周辺国の経済・社会開発を支える物流・人流インフラの長期的戦略を立てるものであり、上述の方針に貢献するものである。加えて、2025年 8 月に開催された TICAD 9の成果文書である「TICAD9横浜宣言」では、3本柱の一つである「経済」において、「アフリカの貿易上の潜在性を解き放つ上で効率的な輸送・物流インフラが果たす重要な役割を認識し、道路、鉄道、海上、航空の各輸送形態にわたる持続可能かつ強靱なインフラネットワークへの投資を加速することをコミットする」としている。さらに「『自由で開かれたインド太平洋(FOIP)』のための新たなプラン」の第二の柱「インド太平洋流の課題対処」における強靱性・持続可能性の向上や第三の柱「多層的な連結性」の実現にも貢献するものである。

また、「タンザニア連合共和国JICA国別分析ペーパー(2025年3月)」においては、域内の連結性向上、特に北部・中央回廊を一体化した一つの成長リングと捉えて地域連結性強化に取り組むという協力方針が示されている。さらに、JICAの課題別事業戦略であるグローバル・アジェンダ「運輸交通」では、グローバル化により人、モノの移動が増大する中で、運輸交通インフラの連結性、信頼性の向上が課題と分析しており、本プロジェクトはこれらJICAの方針や課題に対応するものである。さらに、JICAは「全国物流マスタープラン策定プロジェクト」(開発計画調査型技術協力、2014年)や「キゴマ港改修計画」(無償資金協力、2022年2月G/A締結)、「天然ガス利活用能力強化プロジェクト」(技術協力プロジェクト、2025年)などを実施してきており、本プロジェクトはこれら全国の輸送網に関係する事業や調査の結果も活用することで相乗効果を図るものである。

さらに、本案件はマスタープラン策定を支援することで、経済成長に資する効率的でレジリエントな運輸交通の総合的計画を示すとともに、モーダルシフトにより温室効果ガスの排出削減に寄与する可能性があり、本件実施を通じ、持続可能な開発目標(Sustainable Development Goals:SDGs)のゴール 9(強靱なインフラを整備し、包摂的で持続可能な産業化を推進するとともに技術革新の拡大を図る)、ゴール 8(経済成長)及びゴール13(気候変動対策)に貢献するものである。

- (3) 他の援助機関の対応

世銀(港湾、鉄道、バス)や中国(鉄道、ガスパイプライン)、アフリカ開発銀行(鉄道、道路、バス)などが個別の運輸交通インフラ整備や制度改善の支援を行っているが、ザンジバルを含むタンザニア全土の国土構造や将来需要を踏まえた運輸交通全体を包含する戦略的な計画策定支援は行われていない。

3. 事業概要

- (1) 事業目的

本事業はタンザニアにおいて全国総合運輸マスタープラン2050を作成することにより、港湾・鉄道・道路・空港・パイプライン等の複数の輸送インフラ間の整合性が

とれた計画・開発を促進し、国内外の物流・人流の効率化を図ることで、競争力のある回廊の形成と全国ネットワークを整備し、本土及びザンジバルの各国家ビジョン2050の達成に寄与する。

(2) 総事業費

5.06億円

(3) 事業実施期間

2026年11月～2028年10月を予定(計24カ月)

(4) 事業実施体制

タンザニア本土運輸省(Ministry of Transport。以下「MOT」という。)及びザンジバルのインフラ・運輸省(Ministry of Infrastructure and Transport。以下「MOIT」という。)を中心として実施する。

(5) インプット(投入)

1)日本側

①調査団員派遣(合計約 60.5M/M):

- ・業務主任者／運輸交通政策
- ・国土／都市計画
- ・産業開発計画
- ・道路・アセットマネジメント計画
- ・港湾・水海運計画
- ・鉄道・施設計画
- ・航空・空港計画
- ・環境社会配慮・気候変動対応
- ・交通調査／需要予測
- ・物流計画
- ・パイプライン計画
- ・組織強化
- ・官民連携
- ・経済・財務分析
- ・ジェンダー／インクルーシブ
- ・GIS／データベース

②研修員受け入れ

2)タンザニア側

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

(6) 計画の対象(対象分野、対象規模等)

対象分野:運輸交通全般

対象規模:タンザニア全土(ザンジバル含む)、94.5万平方キロメートル

(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

開発計画調査型技術協力「天然ガス普及促進プロジェクト」(2017年～2021年)及び技術協力プロジェクト「天然ガス利活用能力強化プロジェクト(2023年～2025年)」において、タンザニアにおける天然ガス利活用促進のためのマスタープランの策定と更新を支援している。ここで検討されたガス輸送の全国パイプライン網の整備計画を本プロジェクトで策定するマスタープランでも活用する。加えて、令和5年度補正グローバルサウス未来志向型共創等事業委託費「カッパーベルトを中心とした重要鉱物サ

プライチェーン分野マスタープラン策定等調査事業」(経済産業省、2024年～2025年)においてザンビアやコンゴ民主共和国からアフリカ各方面の港への鉱物資源の輸送ルート进行调查されている。さらに、「アフリカ地域(広域)Food Basket 構想に基づく強靱な食料システムの構築の実現に向けた情報収集・確認調査」(2025年)を実施し、EAC域内でのコメ流通における物流インフラの整備状況や課題を分析している。実施中の「アフリカ地域空港・航空管制分野のトランスポートネットワークにかかる情報収集調査」(2025年)において、タンザニア含むアフリカ各国の空港のインフラ整備及び航空安全の向上に関する課題を整理した。これら調査結果も本プロジェクトで策定するマスタープランで活用する。また、無償資金協力「キゴマ港改修計画」(2022年GA締結)により中央回廊上に位置するキゴマ港の改修が進められており、同港を最大限活用した輸送網の計画を検討する。加えて、現在アフリカ諸国が推進するアフリカグリーン産業イニシアティブ(AGII)関連の回廊マスタープラン調査も検討されている。

これら既往事業・調査の成果を本プロジェクトで作成する全国総合運輸マスタープランに集約することで、エネルギー・鉱物資源・食料等の全国的な輸送効率の向上や、競争力のある回廊の形成を通じた広域経済連携の促進、資源・食料の安定供給等の効果創出を図る。

2)他の開発協力機関等の援助活動

2.(3)に記載のとおり、国土構造や将来需要を踏まえた全国の運輸ネットワークの観点から運輸交通全体を包含する戦略的な計画策定支援は行われていない。他方で、マスタープランで提案されるプロジェクトの実施促進のため、マスタープランの策定段階から他の開発協力機関等との情報共有を図り、同プランに基づいた新規プロジェクトの形成及び実施に繋がるよう働きかけを行う。

(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:本事業は、「国際協力機構環境社会配慮ガイドライン」(2022年1月公布)上、セクター特性、事業特性及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判断されるため。

③環境許認可:本格調査で確認

④汚染対策:本格調査で確認

⑤自然環境面:本格調査で確認

⑥社会環境面:本格調査で確認

⑦その他・モニタリング:本格調査で確認。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:

タンザニアは「国が決定する貢献(Nationally Determined Contribution、以下「NDC」という。)」を、NDC2021として、2021年7月に更新しており、2030年までに経済全体のGHG排出量を気候変動分野における特段の対策のない自然体ケース(Business-As-Usual)シナリオと比較して30～35%削減する目標を掲げ

ている。本プロジェクトは、交通混雑の緩和や、トラックから鉄道、パイプラインへのモーダルシフトといった効率的な輸送により温室効果ガスの排出削減に寄与し、気候変動緩和策に資する可能性があり、タンザニアのNDCと整合している。また本案件では気候変動に起因する洪水や斜面崩壊等へのレジリエンス強化を含めたインフラ整備の提案をマスタープランに取り込むことを想定していることから、気候変動適応策に資する可能性があり、インフラと防災を適応策の重要なセクターとしている同国のNDCに貢献する。

【ジェンダー案件】「GI(S)ジェンダー活動統合案件」

<活動内容/分類理由>

詳細計画策定調査にて、旅客輸送におけるハラスメントの発生や、設備が不十分であること等により女性、高齢者、障がい者、その他の社会的弱者を含む多様な利用者にとって安全性や快適性に課題があることを確認するとともに、女性の物流産業への参画や働く上での障壁があり、将来の同国の物流を支える人材の育成の観点からは改善すべきであることを合意した。これを踏まえ、本案件のアウトプットであるマスタープランの文書中で、ジェンダー課題の分析結果とこれらのジェンダー課題に対応するための提言を盛り込むことで合意したため。3)ジェンダー分類:

(9)その他特記事項

特に無し

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)

全国総合運輸マスタープラン2050に基づき、港湾・鉄道・道路・空港・パイプライン等の複数の輸送インフラ間の整合性が取れた計画・開発が促進されることで、国内外の物流・人流の効率化と競争力のある回廊の形成と全国ネットワークワークが整備され、本土及びザンジバルの各国家ビジョン2050の達成に寄与する。

(2) アウトプット

全国総合運輸マスタープラン2050が作成される。

(3) 調査項目

1) タンザニアの全国運輸交通に関する現状・課題の分析及びマスタープランの前提となる需要予測と国土構造フレームワークの検討

① 現状・課題分析

- ・ タンザニア及び周辺国の基礎情報収集及び現状整理
- ・ 産業開発の現状整理
- ・ 運輸交通開発の現状整理
- ・ 組織制度の現状整理
- ・ 運輸交通におけるジェンダー主流化に関する現状整理

② 経済社会フレームワークの設定

③ 交通需要予測の実施

④ 国土構造フレームワークの設定

2) 全国総合運輸マスタープラン 2050 の作成

① モノ・人の円滑な流れを実現する、将来の国土構造を踏まえた全国スケールの運輸交通インフラ整備の提示

② 物流・旅客流動を支える制度・運用面の整備の方向性の提示

③ 各運輸交通モードの計画の調整枠組みの改善、政府の組織体制の強化に関する提案

④ 戦略的環境アセスメントの実施／気候変動対策に関する提案

- 3) マスタープランの策定や実現に向けた政府関係者の能力強化
 - ① 各運輸交通モードの計画策定・運用に関わる政府関係者の計画策定能力強化に向けた研修の実施
 - ② 民間企業の意見を取り入れるためのマスタープラン普及セミナーの実施

5. 前提条件・外部条件

(1) 前提条件

特に無し

(2) 外部条件

タンザニアの運輸交通政策に大きな変更が生じない。

MOTやMOIT等、省庁間及び関係機関間の権限が変更されない。

タンザニア連合共和国政府とザンジバル革命政府との関係に大きな変更が生じない。

6. 過去の類似案件の教訓と本事業への適用

タンザニア「全国物流マスタープラン策定プロジェクト」(開発計画調査型技術協力)の事後評価(2017年)では、作成されたマスタープラン活用の効果を検証するため、輸送時間・コスト、車両通行量、貨物輸送量、貨物収入等の指標を設定し、全事業が完了した際に測定することで、事業成果を定量的に示すことができ、予算確保のために財務当局を説得するのに効果的であったと提言している。

本事業では上記提言を踏まえ、マスタープランが目標とする定量的指標を設定し、計画の進捗に合わせてマスタープランの効果を測定できるようにする。

7. 評価結果

本事業は、タンザニアの長期国家政策や開発課題並びに我が国及びJICAの協力方針・分析に合致し、マスタープランの策定を通じて国内外の物流・人流の効率化を図ることにより、競争力のある回廊の形成と全国運輸ネットワークを強化するものであり、SDGsゴール 9(強靱なインフラを整備し、包摂的で持続可能な産業化を推進するとともに技術革新の拡大を図る)、ゴール 8(経済成長)及びゴール13(気候変動対策)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

(マスタープランの活用状況)

1) 本事業完了 3 年後までに、全国総合運輸マスタープラン2050における提案内容が、本土及びザンジバルの5か年開発計画に反映されている。

2) 全国総合運輸マスタープラン2050で設定した定量的指標に基づき、関係機関が計画の進捗をモニタリングしている。

(2) 今後の評価スケジュール

事業開始6か月以内 ベースライン調査

事業完了時 完了時評価

以上

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：全国レベルの交通計画策定に係る各種業務

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

別紙1 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予定者が担う担当専門分野を提案してください。評価対象業務従事予定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。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。

また、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。

① 【業務主任者（業務主任者／〇〇）格付けの目安（2号）】

対象国及び類似地域：タンザニア国及びアフリカ地域

② 語学能力：英語

2. 業務実施上の条件

(1) 業務工程

契約期間2026年10月下旬～2029年1月下旬（予定）のうち、プロジェクト期間は最初の調査団の現地到着日から2年とする。

（２）業務量目途と業務従事者構成案

１）業務量の目途

約 60.53 人月

本邦研修（または本邦招へい）に関する業務人月2.40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。

２）渡航回数の目途 延べ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。

- 交通調査
- 戦略的環境アセスメント（環境社会配慮）調査

（４）配付資料／公開資料等

１）配付資料

1. タンザニア国全国総合運輸マスタープラン改訂プロジェクト詳細計画策定調査報告書
2. NATIONAL TRANSPORT POLICY SECONF DRAFT
3. Record of Discussions（写）
4. 日本人会商工部会との意見交換資料（2026年5月13日）
5. タンザニア国天然ガス利活用能力強化プロジェクト事業完了報告書

２）公開資料

1. 事前評価表

https://www2.jica.go.jp/ja/evaluation/pdf/2026_202412409_1_s.pdf

2. カッパーベルトを中心とした重要鉱物サプライチェーン分野マスタープラン策定調査報告書

https://www.meti.go.jp/policy/external_economy/cooperation/oda/africa_oricon.pdf

3. アフリカ地域（広域）Food Basket 構想に基づく強靱な食料システムの構築の実現に向けた情報収集・確認調査 ファイナルレポート

<https://libopac.jica.go.jp/images/report/12396040.pdf>

(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（＊語⇔＊語）	無
3	執務スペース	有
4	家具（机・椅子・棚等）	有
5	事務機器（コピー機等）	無
6	Wi-Fi	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 タンザニ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

プロポーザルを評価する上で、より効果的かつ適切な評価を行うために、別添の実施要領で業務主任者等から業務の実施方針等についてプレゼンテーションを求めます。詳細につきましては、別添 1「プレゼンテーション実施要領」を参照してください。

4. 見積書作成にかかる留意事項

本件業務を実施するのに必要な経費の見積書（内訳書を含む。）の作成に当たっては、「コンサルタント等契約における経理処理ガイドライン」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】

400,526,000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) 別見積りについて(評価対象外)

以下の費目については、見積書とは別に見積金額を提示してください。下記のどれに該当する経費積算が明確にわかるように記載ください。下記に該当しない経費や下記のどれに該当するのかの説明がない経費については、別見積りとして認めず、自社負担とします。

- 1) 直接経費のうち障害のある業務従事者に係る経費に分類されるもの
- 2) 上限額を超える別提案に関する経費
- 3) 定額計上指示された業務につき、定額を超える別提案をする場合の当該提案に関する経費

(4) 定額計上について

本案件は定額計上があります（72,624,000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	カウンターパートの出張旅費	「第2章 特記仕様書（案）第3条 実施方針及び留意事項（9）カウンターパートの出張旅費	10,000,000円	一式	一般業務費
2	戦略的環境アセスメント（環境社会配慮）調査	「第2章 特記仕様書（案）第3条 実施方針及び留意事項（12）環境社会配慮	26,000,000円	調査費一式	再委託
3	交通調査	「第2章 特記仕様書（案）	26,000,000円	調査費一式	再委託

		第4条 業務の内容 (3) ③交通需要予測の実施」			
4	本邦研修にかかる経費	「第2章 特記仕様書 (案) 第4条 業務の内容 (10)本邦研修／セミナー	10,624,000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1.0人月：研修内容を踏まえ提案、見直し可)、直接経費2,616,000円)	報酬 国内業務費

(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)

別紙1：プロポーザル評価配点表

別添 1：プレゼンテーション実施要領

プロポーザル評価配点表

評 価 項 目	配 点	
1. コンサルタント等の法人としての経験・能力	(10)	
(1) 類似業務の経験	6	
(2) 業務実施上のバックアップ体制等	(4)	
ア) 各種支援体制（本邦／現地）	3	
イ) ワークライフバランス認定	1	
2. 業務の実施方針等	(70)	
(1) 業務実施の基本方針、業務実施の方法	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： <u>業務主任者／〇〇</u>	(20)	(8)
ア) 類似業務等の経験	10	4
イ) 業務主任者等としての経験	4	2
ウ) 語学力	4	1
エ) その他学位、資格等	2	1
2) 副業務主任者の経験・能力： <u>副業務主任者／〇〇</u>	(－)	(8)
ア) 類似業務等の経験	－	4
イ) 業務主任者等としての経験	－	2
ウ) 語学力	－	1
エ) その他学位、資格等	－	1
3) 業務管理体制	(－)	(4)

プレゼンテーション実施要領

プレゼンテーションは業務主任者（業務管理グループを提案する場合には、業務主任者又は副業務主任者、もしくは両者が共同で）が行ってください。なお、業務主任者以外に1名（業務管理グループを提案する場合には、業務主任者及び副業務主任者以外に1名）の出席を認めます。また、実施時の資料についてはプロポーザル提出時に併せてご提出ください。

1. 実施時期： 「第1章 企画競争の手続き」の「2.（3）日程」参照
（各社の時間は、プロポーザル提出後、別途指示します。）
2. 実施方法：Microsoft-Teams による（発言時カメラオンでの）実施を基本とします。詳細につきましては、プロポーザルをご提出いただいた後にあらためてご連絡いたします。その際に、接続に不具合が生じる可能性がある場合は、電話会議などに方法の調整をいたしますので申し出てください。
 - （1）一社あたり最大、プレゼンテーション10分、質疑応答15分とします。
 - （2）使用言語は、プレゼンテーション、質疑応答とも日本語とします。
 - ① Microsoft-Teams を使用する会議
競争参加者が、自らが用意するインターネット環境・端末を用いてのMicrosoft-Teams のカメラオンでのプレゼンテーションです。（Microsoft-Teams による一切の資料の共有・表示は、プロポーザル提出時に提出された資料を含めて、（システムが不安定になる可能性があることから）認めません。）指定した時間に Teams の会議室へ接続いただきましたら、入室を承認します。インターネット接続のトラブルや費用については、競争参加者の責任・負担とします。
 - ② 電話会議
通常の電話のスピーカー機能による音声のみのプレゼンテーションです。プレゼンテーション参加者から JICA が指定する電話番号に指定した時間に電話をいただき、接続します。電話にかかる費用は、競争参加者の負担とします。

注）JICA 在外事務所及び国内機関の JICA-Net の使用は認めません。

以 上