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11月11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：インドネシア国ジャカルタ周辺自治体公共交通改善プロジェクト【有償勘定技術支援】

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：インドネシア国ジャカルタ周辺自治体公共交通改善プロジェクト【有償勘定技術支援】

調達管理番号：26a00848

【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と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11月11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：インドネシア国ジャカルタ周辺自治体公共交通改善プロジェクト
【有償勘定技術支援】

（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）：2027年2月　～　2030年4月

以下の契約履行期間に分けて契約書を締結することを想定しています。

第１期：2027 年 2 月　～　2028 年 7 月

第２期：2028 年 8 月　～　2030 年 4 月

なお、上記の契約履行期間の分割案は、JICA の想定ですので、競争参加者は、業務実施のスケジュールを検討のうえ、異なった分割案を提示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。

【第１期】23か月未満を履行期限とした場合、下記となります。

１）第１回（契約締結後）：契約金額の２０％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２０％を限度とする。

【第２期】21か月未満を履行期限とした場合

１）第１回（契約締結直後）：契約金額の２２％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１８％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。

【第１期】

１）2027 年度（2027 年 8 月頃）

【第２期】

１）2029 年度（2029 年 8 月頃）

２．担当部署・日程等

（１）選定手続き窓口

国際協力調達部　契約推進第一課/第二課

電子メール宛先：outm1@jica.go.jp

（２）事業実施担当部

社会基盤部　都市・地域開発グループ第一チーム

（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11月17日　まで
2	企画競争説明書に対する質問	2026年11月18日　12時まで
3	質問への回答	2026年11月24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	2026年12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	2026年12月16日まで

[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。

7	技術評価説明の申込（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

以下に掲げる者については、競争への参加を認めません。

「インドネシア国ジャカルタ周辺自治体公共交通改善プロジェクト詳細計画策定調査（評価分析）」（調達管理番号：25a00559）の受注者（佐野総合企画株式会社）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

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.cloud.microsoft/r/1ij2fDxkKp

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

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「26a00123_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）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４の「プロポーザル評価配点表」に示す評価項目及びその配点に基づき評価（技術評価）を行います。評価の具体的な基準や評価に当たっての視点については、「コンサルタント等契約におけるプロポーザル作成ガイドライン」より以下を参照してください。

① 別添資料１「プロポーザル評価の基準」

② 別添資料２「コンサルタント等契約におけるプロポーザル評価の視点」

③ 別添資料３「業務管理グループ制度と若手育成加点」

技術評価点が基準点（100 点満点中 60 点）を下回る場合には不合格となります。
（URL: https://www.jica.go.jp/announce/manual/guideline/consultant/20220330.html）

また、第３章４．（２）に示す上限額を超える提案については、プロポーザルには含めず（プロポーザルに記載されている提案は上限額内とみなします）、別提案・別見積としてプロポーザル提出日に併せて提出してください。この別提案・別見積は評価に含めません。契約交渉順位1位になった場合に、契約交渉時に別提案・別見積を開封し、契約交渉にて契約に含めるか否かを協議します。

（１）評価配点表以外の加点について

評価で60点以上の評価を得たプロポーザルを対象に、以下の２点について、加点・斟酌されます。

１）業務管理グループ制度及び若手育成加点

本案件においては、業務管理グループ（副業務主任者１名の配置）としてシニア（46 歳以上）と若手（35～45 歳）が組んで応募する場合（どちらが業務主任者でも可）、**一律２点の加点（若手育成加点）**を行います。

２）価格点

各プロポーザル提出者の評価点（若手育成加点後の評価点）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】プロポーザルにて特に具体的な提案を求める事項」については、競争参加者がプロポーザルを作成する際に提案いただきたい箇所や参考情報を注意書きしたものであり、契約に当たって、契約書附属書Ⅱとして添付される特記仕様書からは削除されます。

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

【１】　本業務に係るプロポーザル作成上の留意点

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

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

1. 企画・提案を求める水準

☒応募者は、本特記仕様書（案）に基づき、発注者が相手国実施機関と討議議事録（以下「R/D」という。）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	パイロットエリア及びパイロット駅の選定方法並びに選定基準の考え方	第３条２.（３）
2	本プロジェクトの成果目標に合致した本邦研修の計画案	第３条２.（１２）
3	交通状況分析・交通需要把握のアプローチ	第３条２.（６）（７）（８）

	手法及びプロジェクト全体を通じたDX活用方策	（９）

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と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」に記載される活動を実施することにより、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、運輸省交通統合・マルチモーダル総局（Directorate General Of Transportation and Multimodal Integration、以下「DGTMI」という。）の旅客交通連結性を向上させる計画能力及び調整能力の強化を図るプロジェクト目標の達成に貢献することを目的

とする。

第２条　業務の背景

別紙１「案件概要表」のとおり。

・詳細計画策定調査実施時期：2025年12月

・RD署名：2026年8月26日

第３条　実施方針及び留意事項

１．共通留意事項

別紙２「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）業務実施方針

- 本プロジェクトは、ジャカルタ都市圏において、フィーダー交通計画、交通結節点整備計画及びそれらの実施に向けたビジネスモデルの策定を通じて、DGTMI の旅客交通連結性を向上させる計画能力及び調整能力の強化を図るものである。特に、整備が進む MRT 南北線及び MRT 東西線等の大量公共交通機関と地域交通との連結性向上を重視し、公共交通利用促進及び公共交通輸送へのモーダルシフトに資する計画を策定する。
- 本プロジェクトでは、パイロット調査を通じた実践的な能力強化を基本アプローチとし、関係機関との協働による計画策定、調整メカニズムの構築及びハンドブック作成を行う。また、パイロット調査の結果をジャカルタ都市圏のみならず他地域へ展開できるよう、汎用性及び再現性を重視する。

（２）実施機関および関係機関との連携

- 本プロジェクトの実施機関はDGTMIである。フィーダー交通計画及び交通結節点整備計画の策定にあたっては、DGTMIに加え、陸上交通総局（DGLT）、鉄道総局（DGR）、地方自治体及び公共交通事業者等との連携が不可欠であることから、関係機関との継続的な協議及び合意形成を重視する。また、DGTMIは2024年に設立された新組織であり、現在も所掌業務の具体化及び関係機関との役割分担の整理が進められている。本プロジェクトの実施を通じて、公共交通モード間の連携強化に係るDGTMIの計画・調整能力の向上を図るとともに、関係機関との調整メカニズムの構築及び役割分担の明確化する。なお、公共交通サービスの計画及び運営については、その対象とする交通モード及びサービスエリアによって所管機関が異なることから、フィーダー交通計画及び交

通結節点整備計画の策定にあたっては、関係機関の権限及び責任範囲を十分に整理した上で検討を行う。

- 本プロジェクトでは、JCC及び成果ごとに設置されるワーキンググループ（以下「WG」という。）を通じて、関係機関との実務的な調整及び課題解決を図る。受注者は、DGTMIが主体的にプロジェクトを推進できるよう支援するとともに、プロジェクト終了後も継続的に機能する調整体制の構築に留意する。

（3）パイロットエリアの設定[2]

- 本プロジェクトでは、成果1から成果3に係る活動を実施するパイロットエリアを選定する。パイロットエリアの候補はR/D Annex 2に記載のショートリストのとおりとし、受注者は候補地域の社会経済状況、交通状況及び公共交通利用状況等を調査・分析したうえで、関係機関との協議を通じて、これらを適宜、適切に評価したうえでパイロットエリアの選定を行う。

（4）パイロット調査を通じた能力強化

- 本プロジェクトでは、フィーダー交通計画及び交通結節点整備計画の策定を目的としたパイロット調査（パイロットエリアを対象に行われる活動の総称）を実施する。パイロット調査の実施に際しては、技術的な計画策定のみならず、関係機関との協議プロセス自体を能力強化の重要な機会として位置付ける。

（5）フィーダー交通計画の策定

- 選定されたパイロットエリアにおいて、公共交通機関（MRT、通勤線、LRT、バス及びパラトランジット）間の連結性向上に向けたフィーダー交通計画を策定する。
- 計画策定にあたっては、既存の交通実態、利用者ニーズ、交通モードごとの特性及びサービスレベルを踏まえるとともに、既存の運賃制度、運賃統合の取組及びデジタル決済等の活用状況を整理し、利用者利便性向上に向けた方向性について検討する。関係機関との協議を通じて、実現可能性及び持続可能性に配慮した計画とする。また、計画策定プロセスを通じて、DGTMIの公共交通システムの計画及び調整能力の強化を図る。

（6）フィーダー交通計画策定のための交通状況把握

- 本プロジェクトでは、フィーダー交通計画の策定にあたり、「インドネシア

[2] 提案を求める事項内NO1：パイロットエリア及びパイロット駅の選定アプローチ並びに選定基準の考え方

国 JABODETABEK 都市交通政策統合プロジェクトフェーズ 2（JUTPI2）」等で整備されたデータを踏まえた上で交通状況を分析し、フィーダー交通計画の策定に必要な情報を整理する。なお、追加的な交通調査を実施する場合には、経費の制約があるため、その必要性及び調査範囲を十分に検討し、既存データの活用を前提として合理的な範囲に留める。

（7）公共交通の結節点の計画、調整能力の強化

- 本プロジェクトでは、成果 1 において選定されたパイロットエリアにおける駅の状況を調査し、交通結節点計画策定の対象となるパイロット駅を選定する。選定されたパイロット駅について、地形的特徴、土地利用及び交通状況を分析したうえで、複数の交通モードを接続する交通結節点整備計画を策定する。
- 交通結節点整備計画の検討にあたっては、利用者の円滑な乗換え及びアクセス向上を重視するとともに、鉄道総局、陸上交通総局、地方自治体及び交通事業者等との協議を通じて計画内容を更新し、実現可能な計画とする。また、計画策定及び関係機関との調整を通じて、DGTMI の公共交通の結節点に関する計画及び調整能力の強化を図る。

（8）公共交通システムの資金調達スキームと方法の策定能力の強化

- 本プロジェクトでは、インドネシア国内及び諸外国における公共交通及び交通結節点の運営・整備に関するビジネスモデルのベンチマーク調査を実施する。さらに、成果 1 で策定するフィーダー交通計画及び成果 2 で策定する交通結節点整備計画を対象として、利害関係者の役割分担、料金及び費用負担、事業者又は自治体への財政支援、契約構造等を含むビジネスモデルを策定する。
- また、ビジネスモデルの策定過程を通じて、関係機関との調整体制を構築し、ビジネスモデル策定の考え方及び方法論を整理したハンドブックを作成する。あわせて、交通連結性向上に資する政策提言を行うとともに、自治体等を対象とした知見共有セミナーを実施し、DGTMI の公共交通システムの資金調達スキーム及び方法の策定能力の強化を図る。

（9）効果発現の評価及び KPI の設定（ハンドブックにおいての定義づけ）

- 本プロジェクトでは、フィーダー交通計画、交通結節点整備計画及びビジネスモデルの策定にあたり、公共交通利用促進及び公共交通輸送へのモーダルシフトへの貢献を適切に把握するための評価指標（KPI）を検討する。KPI

の検討にあたっては、利用者数、サービスレベル、接続性、乗換利便性その他の定量的・定性的指標を含め、プロジェクト成果及び事業効果の評価に活用可能な指標体系を整理する。

- 受注者は、各成果に係るハンドブックの作成にあたり、計画策定、実施、モニタリング及び評価の一連のプロセスを整理するとともに、設定したKPIを活用した効果検証及び継続的な改善の考え方を反映する。さらに、パイロット調査を通じて当該指標の適用可能性を確認し、関係機関との協議を経て最終化する。

（１０）円借款事業との連携

- 本プロジェクトは、MRT南北線及びMRT東西線事業の事業効果発現を目的とした有償勘定技術支援として実施される。このため、パイロットエリア及びパイロット駅の選定並びにフィーダー交通計画、交通結節点整備計画及びビジネスモデルの策定にあたっては、公共交通利用促進及び公共交通輸送へのモーダルシフトへの貢献並びに円借款本体事業との相乗効果を考慮する。

（１１）ジェンダーおよび社会的包摂への配慮

- 本プロジェクトでは、交通結節点の利用におけるジェンダー課題及び社会的包摂への配慮を重要な視点の一つとして位置づける。交通結節点整備計画の策定にあたっては、女性利用者の安全性向上の観点から、照明、CCTVカメラ及び非常呼出しボタン等の配置を含めて検討する。また、フィーダー交通計画及び交通結節点整備計画においては、高齢者及び障がい者を含む多様な利用者への配慮事項についても検討する。

（１２）本邦研修

- 本プロジェクトでは、本邦研修を実施する。研修の実施にあたっては、パイロット調査及び各成果に係る活動と有機的に連携させるとともに、フィーダー交通計画、交通結節点整備計画及び公共交通システムの資金調達スキームに関する知見の習得を通じて、DGTMI及び関係機関の能力強化に資する内容とする。

第４条　業務の内容

１．共通業務

別紙３「共通業務内容」のとおり。

２．本業務にかかる事項

上記「第１条 業務の目的」を達成するために、上記「第３条 実施方針及び留意事項」を踏まえつつ、背景及び目的を十分把握の上、以下の業務を行う。

（１）プロジェクトの活動に関する業務

1. プロジェクト実施体制の構築及び業務実施計画の策定

- 受注者は、R/D、PDM 及び案件概要表に基づき、本プロジェクトの実施方針、実施体制及び業務工程を整理し、業務計画書及びワークプランを作成する。また、活動ごとの実施スケジュールを整理し、関係機関との協議を通じてプロジェクトの実施方針及び進め方を確認する。
- DGTMI を中心としたプロジェクト実施体制の構築を支援する。また、JCC 及び WG の設置及び運営を支援するとともに、陸上交通総局、鉄道総局、地方自治体及び公共交通事業者等との連携体制を構築する。
- 成果及びプロジェクト目標の達成状況を把握するためのモニタリング体制を構築する。また、成果指標の確認、データ収集方法の整理及び関係機関の役割分担を明確化するとともに、モニタリング結果を踏まえた活動計画の更新を支援する。

2. パイロットエリアおよびパイロット駅の選定

- 受注者は、ショートリストに挙げられた複数のパイロットエリア候補地について、社会経済状況、土地利用状況、交通状況及び公共交通サービスの提供状況等を調査・分析する。また、公共交通利用者の移動実態、主要な交通課題及び公共交通機関間の連結性に係る課題を整理し、パイロットエリア選定に必要な評価を実施する。
- 受注者は、候補地調査結果を踏まえ、関係機関との協議を通じてパイロットエリアを選定する。選定にあたっては、公共交通利用促進への貢献可能性、公共交通機関相互の連結性向上の必要性、事業実施可能性及び今後の横展開可能性等を考慮する。
- 選定されたパイロットエリア内の駅を対象として、駅周辺の土地利用状況、交通状況、利用者動線及び交通結節機能の現況を調査する。また、調査結果を踏まえ、交通結節点整備計画の対象となるパイロット駅を選定する。

3. 成果１）「複数の公共交通機関の連結性を考慮した公共交通システムの計画、調整能力が強化される」に関する業務

- 活動1-1：ショートリストに挙げられた複数のパイロットエリア候補地において、その社会・交通状況を調査し、パイロットエリアを２つ選定する。（第３

条 2．本業務に係る実施方針及び留意事項（3）に記載の通り）

パイロットエリア候補地において、その社会・交通状況を調査する。具体的には駅利用者数、駅周辺の主要施設、居住人口、土地利用、バス・ミニバス路線、バス・ミニバスの主な運行事業者、都市計画、交通計画、行政機関の実施体制等の状況を調査する。また、パイロットエリアの候補地の具体的な範囲についても検討を行う。パイロットエリアの選定にあたっては WG メンバーをはじめとする関係機関と協議を行い、評価項目を設定し、選定する。評価項目は、フィーダー路線再編の必要性、フィーダー路線の潜在需要、パイロット駅候補の存在、自治体の意向・実績、移転性、実現可能性、MRT への貢献、候補地の規模が適正か等が想定される。

- 活動 1-2：パイロットエリアの社会経済、交通状況を分析する。

選定されたパイロットエリアについて社会経済、交通状況を分析する。具体的には活動 1-1 で収集した情報に加えて、駅周辺の土地保有の状況、渋滞状況、主要道路の交通量、主要交差点の方向別交通量、バス・ミニバスの路線別利用者数・運行本数・運行速度・混雑率・車両台数、バス・ミニバスの主な運行事業者とその経営状況の概要、事業スキーム、住民や公共交通利用者の意向、公共交通事業関係者の意向等が想定される。なお、地域住民の交通行動を効率的に把握するため、モバイルビッグデータ等の活用も検討する。想定される交通調査・住民意向調査は以下の項目である。

調査種別

・パイロットエリア OD 調査
・交通量カウント調査及び乗車人員調査
・バス運行調査及びバス乗降調査
・インタビュー調査
・ステークホルダー協議
・パイロット駅周辺の方向別交通量観測調査

- 活動 1-3：交通モード（道路交通およびスカイトレイン等の非道路交通）の特性や長短を考慮のうえ、公共交通機関（MRT、通勤線、LRT、バス、パラトランジット）間の連結性の向上のためのフィーダー交通計画（サービスレベルを含む）を提案する。

多様な関係者や地域住民の意向に配慮しながら鉄道駅を中心としたフィーダー交通計画案（フィーダー交通の路線案と最適モード）を検討・提案す

る。その上で、公共交通機関（MRT、通勤線、LRT、バス、パラトランジット）間の連結性向上のための運行形態や料金体系についての提案を行う。また、社会的包摂性（インクルーシブ）の観点から、貧困層、女性、障がい者等の交通弱者に配慮した計画案とする。なお、DGTMI 総局長からはフィーダー交通モードとしてスカイトレイン（中国企業が提案している固定ケーブルに沿って移動する軽量交通モード）の導入検討を要望されたが、こうしたモードの利害得失（含む技術的な成立可能性）を整理し、導入妥当性についても提案を行う。

- 活動 1-4：関係機関（陸上交通総局、地方自治体、公共交通事業者組合等）との協議を通して活動 1-3 で提案した計画を更新する。

  活動 1-3 で提案した計画案をもとに関係機関（陸上交通総局、地方自治体、公共交通事業者組合等）と協議を行い、内容の更新を行い、フィーダー交通計画を策定する。協議においては多様な関係者の意見を収集できるよう配慮する。

- 活動 1-5：提案した計画を実行するための、公共交通事業者の選定プロセス、サービス契約、モニタリング方法を策定する。

  成果 3 の活動結果を踏まえ、活動 1-4 で策定したフィーダー交通機関についての想定される交通需要や料金収入、概算初期費用と運営・維持管理費用、リスク、事業者の候補者の意向も踏まえて公共交通事業者の選定プロセス、サービス契約方式、モニタリング方法等を策定する。

- 活動 1-6：フィーダー交通計画を策定するための調整メカニズムを構築する。

  活動 1-2 から活動 1-5 までのフィーダー交通計画策定プロセスの中でステークホルダーを特定し、多様な関係者の意見収集の方法を検討し、これらの調整メカニズムを提案する。計画のモニタリング・更新に向けて調整メカニズム等の構築を行う。

- 活動 1-7：フィーダー交通計画のハンドブックを作成する。

  活動 1-2 から活動 1-6 の内容をとりまとめるとともに、他の地域でも活用できるように留意しながらフィーダー交通計画のハンドブック（英語・インドネシア語）を作成する。

4. 成果２）「公共交通の結節点の計画、調整能力が強化される」に関する業務

- 活動 2-1：パイロットエリアにおける各駅の状況を調査し、交通結節点計画のためのパイロット駅を選定する。

  成果 1 で収集した情報や検討結果を踏まえ、成果 1 のパイロットエリアにおける各駅の状況を調査し、パイロットエリアの中の 1 駅程度を選定する。選定にあたっては、交通結節点整備の必要性、需要、自治体の意向・実績、移転性、実現可能性、MRT への貢献等を考慮し、成果 2 にて作られた WG メンバーをはじめとする関係機関と協議を行い、評価項目を設定し選定する。

- 活動 2-2：パイロット駅の地形的特徴、土地利用、交通状況を分析する。

  パイロット駅及び周辺の地形的特徴、土地利用、建物利用、土地保有状況、開発動向に関する情報を収集し、交通結節点整備に必要な空間が確保できるか、アクセス道路等の必要なインフラが整備されているか、実施にあたっての大きな課題がないか確認する。交通状況については活動 1-2 の交通調査の結果等を活用し、周辺道路の交通量、周辺交差点の交通量、端末交通の手段分担、将来交通量を算定する。

- 活動 2-3：複数の地方交通モードの結節点の計画を提案する。なお、結節点における施設デザインでは、ジェンダー課題に配慮・対応した設計を行う。

  交通結節点の整備計画案を策定する。策定にあたっては、地域のニーズに応じて整備のビジョンを設定し、活動 2-2 で収集・分析した情報を基にコンセプトを策定し、利用者の動線を考慮し、円滑な乗り換えが行えるよう駅舎、駅前広場、バスターミナル、駅の歩道橋、その他の公共施設の配置を計画し、各施設の施設規模の検討を行う。結節点の施設は社会的包摂性を考慮し、障がい者の利用やジェンダー課題に配慮・対応した計画案とする。

- 活動 2-4：ステークホルダー（陸上交通総局、地方自治体、公共交通事業者組合等）との協議を通して活動 2-3 で提案した計画を更新する。

  活動 2-3 で策定した交通結節点整備計画案をもとにステークホルダー（鉄道総局、陸上交通総局、地方自治体、公共交通事業者組合等）との協議を踏まえ内容の更新を行い、交通結節点整備計画を策定する。協議においては多様な関係者の意見を収集できるよう配慮する。

- 活動 2-5：交通結節点の整備費用を算出する。

  活動 2-4 で策定した交通結節点整備計画案の概算整備費用を算定する。成

果 3 での議論を想定し、施設ごと、土地所有区分ごとの概算費用を算定する。

- 活動 2-6：交通結節点のハンドブックを作成する。
  活動 2-2 から 2-5 の内容をとりまとめるとともに、他の地域でも活用できるように留意しながら交通結節点整備計画のハンドブック（英語・インドネシア語）を作成する。

5. 成果３）「公共交通システムの資金調達のスキームと方法の策定能力が強化される」に関する業務

- 活動 3-1：インドネシアの主要都市およびその他の国における公共交通及び交通結節点の運営・整備に関するビジネスモデルのベンチマーク調査を実施する。
  公共交通及び交通結節点の運営・整備に関するビジネスモデルのベンチマーク調査を実施する。対象都市の選定においては参考となる取り組みの有無、交通結節点の規模の類似性、移転性、情報の入手可能性等を考慮し、成果 3 に対応する WG（以下「WG3」という。）メンバーをはじめとする関係者の意向を踏まえた上で 4～5 か所程度の調査対象都市を選定する。ベンチマーク調査の調査項目についても同様に WG3 メンバーをはじめとする関係者と協議の上で設定する。

- 活動 3-2：成果 1 を通じて作成されたパイロットエリアのフィーダー交通計画、及び成果 2 を通じて作成されたパイロット対象の交通結節点整備計画のビジネスモデルを策定する。
  成果 1 を通じて作成されたパイロットエリアのフィーダー交通計画、及び成果 2 を通じて作成されたパイロット駅の交通結節点整備計画について、その導入および運営維持管理に関する関係者の役割分担、料金／費用負担モデル、事業者／自治体への財政支援、契約構造等を検討し、ビジネスモデル案を策定する。

- 活動 3-3：活動 3-2 で作成されたビジネスモデルを最終化するための関係機関との調整会議を設立、開催する。
  活動 3-2 で作成されたビジネスモデル案を最終化するために必要な手続きを確認し、関係者の特定を行い、関係機関との調整会議を設立し、そこでの協議を通じ、ビジネスモデルの実現に向けて関係機関の役割を明確化する。

- 活動 3-4：ベンチマーク調査及びパイロットのビジネスモデルのレビューを踏まえ、ビジネスモデル策定の考え方・方法論のハンドブックを作成する。
  活動 3-1 から 3-3 の内容をとりまとめるとともに、他の地域でも活用できるように留意しながらビジネスモデル策定の考え方・方法論のハンドブック（英語・インドネシア語）を作成する。

- 活動 3-5：活動 3－4 に基づき、交通連結性を高めるための新たな政策を提言する。
  成果 1 の活動、成果 2 の活動、成果 3 の活動 3-1 から活動 3-4 に基づき、交通連結性を高めるための政策提言を行う。ビジネスモデルの実現に法令の改定や追加的な財源が必要な場合、政策提言の中で法令の改定の方針や財源確保の方針について提案を行う。

- 活動 3-6：パイロット調査の結果、ビジネスモデル策定およびプロジェクトで作成したハンドブックについて、自治体に対して知見共有セミナーを実施する。
  各成果の活動結果及び各成果で作成したハンドブックについての知見共有セミナーを実施する。

活動3－6の知見共有セミナーの想定規模は以下のとおり。

目的	パイロット調査結果、ビジネスモデル及びハンドブックの知見共有
実施回数	約１回
対象者	ジャカルタ都市圏の自治体を中心に、必要に応じて圏外自治体及び関係機関
参加者数	約100名/回
実施場所	インドネシア国内
実施形態	対面・オンライン併用

（２）本邦研修

☒ 本プロジェクトでは、本邦研修を実施する。

本邦研修実施業務は、本契約の業務には含めず、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	日本における公共交通の状況や駅前開発などの実例　等
実施回数	合計１回
対象者	能力開発支援業務の対象となる相手国行政官や技術者等
参加者数	約10名
研修日数	約10日（移動日を含む）

（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

☒ 本業務では当該項目は適用しない。

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。半期報告・レビュー報告書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	【各期】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	【各期】案件着手時（1か月以内）	日本語 英語	電子データ	―

		インドネシア語		
業務進捗報告書①	２０２７年８月末頃	日本語 英語	電子データ	―
業務進捗報告書②	２０２９年８月末頃	日本語 英語	電子データ	―
モニタリングシート	【各期】業務開始後6か月ごと	英語 インドネシア語	電子データ	
業務実施報告書	第二期履行期限末日	日本語	電子データ	―
業務完了報告書（PCR）	【各期】履行期限（ただしC/Pとの協力期間満了までにC/Pへ提出）	英語	CD-R	１部
			製本及び電子データ	３部
		日本語	CD-R	１部
			製本及び電子データ	３部
		インドネシア語	CD-R	１部
			製本及び電子データ	５部
調査データ	【各期】契約履行期限末日	作成言語	業務実施報告書に別添	

- 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。
- 報告書等全体を通じて、固有名詞、用語、単位、記号等の統一性と整合性を確保すること。必要に応じ、図や表を活用すること。報告書等で使用するデータおよび情報については、その出典を明記すること。英・尼文報告書の作成にあたっては、その表現ぶりに十分注意を払い、必ず当該分野の経験・知識ともに豊富なネイティブスピーカーの校閲を受ける。
- 業務完了報告書については製本し、印刷及び電子化（CD-R）にあたっては、「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。
- 業務実施報告書、業務完了報告書は、履行期限3か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。

- 各報告書（業務実施報告書・事業完了報告書）には概要サマリ（10P 程度）をつける。

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 先方実施機関の便宜供与事項
⑩ その他必要事項

（３） 業務進捗報告書

以下の項目を含む内容で作成する。なお、各時点における業務の進捗状況に応じて内容を作成するものとする。

① プロジェクト全体の進捗状況
② パイロットエリアおよびパイロット駅に関する検討状況
③ フィーダー交通計画及び交通結節点整備計画に関する検討状況
④ 公共交通システムの資金調達スキーム及びビジネスモデルに関する検討状況
⑤ KPI（案）及び評価指標の検討状況
⑥ 課題及び今後の対応方針

（４） 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。

（５） 業務実施報告書

業務実施報告書は、業務完了報告書（PCR）を補完することを目的として作成する。業務完了報告書（PCR）が相手国実施機関との合意を経た最終成果及び技術移転成果を中心に取りまとめるのに対し、本報告書では、業務実施過程における調整経緯、意思決定過程、実施上の課題及び対応、今後の類似案件実施に有益な教訓等を整理する。

① 活動内容（調査）

パイロットエリア及びパイロット駅の選定、フィーダー交通計画、交通結節整備計画、公共交通システムの資金調達スキーム及びビジネスモデルの策定について。

② 活動内容（技術移転）

JCC、WG、本邦研修、知見共有セミナーその他プロジェクト期間中に実施した技術移転及び能力強化活動について記述する。

③ 業務実施上の課題・工夫・教訓

関係機関との調整、役割分担整理、パイロットエリア選定、データ収集及び活用、WG 運営等の観点から、業務実施上の課題、対応策及び得られた教訓を整理する。特に、DGTMI、DGLT、DGR 及び地方自治体との調整過程における実務的な知見について記録する。

④ 策定した計画の具体化に向けた提案

フィーダー交通計画、交通結節点整備計画及びビジネスモデルについて、事業化に向けた課題、関係機関の役割、必要な手続、資金調達上の留意点及び今後のアクションについて整理する。

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）合同調整委員会議事録等
（オ）知見共有セミナー実績
（カ）その他活動実績
（キ）作成資料及び調査データ一覧
（ク）その他業務実施記録

（６） 業務完了報告書（PCR）

業務完了報告書（PCR）は、業務終了時点までの活動内容、成果及び技術移転の結果を取りまとめるとともに、プロジェクトの実施を通じて得られた教訓及び

今後の類似案件への提言を整理した最終報告書として作成する。業務完了報告書には、各期における業務の進捗状況に応じて以下の内容を含む。

① 業務実施概要、工程及び実績
プロジェクトの背景、目的、実施体制、活動工程及び実施実績について整理する。

② 活動内容（調査）
パイロットエリア及びパイロット駅の選定、フィーダー交通計画の策定、交通結節点整備計画の策定、公共交通システムの資金調達スキーム及びビジネスモデルの策定、知見共有セミナーの実施等について記述する。

③ 活動内容（技術移転）
JCC、WG、本邦研修その他プロジェクト期間中に実施した技術移転活動について記述する。

④ 業務実施運営上の課題・工夫・教訓
関係機関との調整、パイロット調査の実施、技術移転の実施等を通じて得られた課題、対応策、工夫及び教訓を整理するとともに、今後の類似案件への示唆を取りまとめる。

⑤ KPI 及びモニタリング結果の整理
プロジェクトで設定した KPI 及びモニタリング指標に基づき、成果及び事業効果の発現状況について整理する。

⑥ パイロット調査成果及び策定した計画の具体化に向けた提案
パイロット調査を通じて得られた成果及び教訓を整理するとともに、策定したフィーダー交通計画、交通結節点整備計画及びビジネスモデルの具体化並びに他地域への展開に向けた提案を取りまとめる。

添付資料

（ア）業務フローチャート（日本語・英語）
（イ）業務人月表（最終版）（日本語・英語）
（ウ）研修員受入れ実績（日本語・英語）
（エ）合同調整委員会議事録等（英語）
（オ）知見共有セミナー実績（英語・インドネシア語）
（カ）技術協力作成資料（以下参照）
（キ）その他活動実績（英語）

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）パイロットサイトフィーダー交通計画書（英語・インドネシア語）
（2）パイロット駅交通結節点整備計画書（英語・インドネシア語）
（3）パイロットエリアビジネスモデル提案書（英語・インドネシア語）
（4）各種ハンドブック（フィーダー交通、交通結節点、ビジネスモデル策定）（英語・インドネシア語）

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
（5）業務従事者の従業計画／実績表
（6）支払計画
（7）打合簿取り交わし状況リスト

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	交通結節点影響調査	交通結節点整備計画の策定に必要な基礎情報を収集するため、パイロット駅及びその周辺地域を対象として交通結節点影響調査を実施する。調査内容には、地形的特徴、土地利用状況、交通状況、利用者動線及び交通結節機能の現況把握等を含む。（第４条 業務の内容 ２.本業務にかかる事項 ４．成果２）活動2-2参照）	一式	定額計上

2	交通実態調査	フィーダー交通計画策定に必要な基礎情報を収集するため、パイロットエリアを対象として交通実態調査を実施する。調査内容には、交通需要、交通量、公共交通利用実態、運行状況、利用者及び事業者の意向把握等を含む。(第４条業務の内容 ２.本業務にかかる事項４． 成果１）活動１-2参照)	一式	定額計上

第７条　機材調達

☒ 本業務では、機材調達を想定していない。

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。

別紙１

案件概要表

１．案件名

国　名： インドネシア共和国（インドネシア）

案件名： （和）ジャカルタ周辺自治体公共交通改善プロジェクト【有償勘定技術支援】

（英）Project for Improvement of Public Transport in Jakarta Metropolitan Area

２．事業の背景と必要性

（１）当該国における都市交通セクターの開発の現状・課題及び本事業の位置付け

インドネシア共和国（以下「インドネシア」という。）の首都であるジャカルタ首都特別州（以下「ジャカルタ」という。）と周辺自治体を含むジャカルタ首都圏 の人口は、2021年に約3,157万人に上り、2000年の約2,100万人から約20年間で1.5倍に増加している。特にジャカルタに隣接する県・市における人口増加が顕著であり、同県・市からジャカルタ中心部への通勤者数も著しく増加し続けている（2014年の約240万人から2019年には1.3倍の約320万人にまで増加）。また、同首都圏においては、旅客・貨物輸送の91%が道路交通に依存する中、堅調な経済成長を背景として（1998年のアジア通貨危機後、2019年まで年平均5.0%の経済成長、COVID-19後の2022年も5.3%の経済成長を達成）、ジャカルタにおける車両登録台数は増加が続いている（2010年の約1,199万台から、2021年には1.8倍の約2,191万台まで増加）。こうした背景により、インドネシアでは深刻な交通混雑が引き起こされ、当国の投資環境の悪化や排気ガスによる大気汚染、温室効果ガスの排出増へと繋がっており、公共交通輸送力の増強が大きな課題となっている。

かかる状況下、JICAは「JABODETABEK都市交通政策統合プロジェクトフェーズ 2（JUTPI2）」（2014年～2019年、技術協力）にて、MRT（Mass Rapid Transit）10路線を含む公共交通ネットワークを提案し、「ジャカルタ首都圏都市交通政策統合プロジェクトフェーズ3（JUTPI3）」（2022年～2025年、技術協力）にてMRT沿線開発案の事業支援を実施した。

インドネシア政府は、ジャカルタ中心部における乗用車の流入規制やバス専用レーンの設置等を行ってきたほか、公共交通輸送へのモーダルシフトを図るべく、MRTを整備していく方針であり、当国初の地下鉄である「ジャカルタ都市高速鉄道事業」（以下「MRT南北線」及び「MRT東西線」という。）のMRT南北線フェーズ1（ルバックブルス～ブンダランHI）が我が国政府の円借款の支援により2019年3月に開業した。2026年9月現在、フェーズ1から北に延伸しコタまでを結ぶMRT南北線フェーズ2Aの整備、

及びMRT東西線フェーズ1ステージ１（第一期）の整備を実施中である。

ジャカルタ首都圏の旅客需要は、COVID-19の影響で一時的に落ち込んだものの、2022年には回復基調となっており、今後COVID-19以前の水準に戻ることが期待されている。また、2045年にかけて首都移転計画が進められており、これらの移転の規模や内容については未だ不明確な点も多くあるものの、ジャカルタ首都圏は引き続き経済都市としての役割を担うことが想定されている。

このような中、2020年から2022年にかけてJICAでは、複数都市を対象としてCOVID-19 が収束した段階を見据えた感染症に強い都市計画の在り方を検討し、形成プログラムの方向性を検討することを目的に「全世界COVID-19 等感染症に対する都市環境改善プログラム形成準備調査（CUREIP）」を実施した。ジャカルタ首都圏の都市交通に関しては、COVID-19以降、自動車やオートバイ、Angkot等のパラトランジットの利用傾向が高まる中で、引き続き公共交通サービスの維持や利用促進を図っていくためには、多様な移動需要に対応するための幹線コリドーを担うMRTを軸とした階層的なネットワークの形成、MRTへのフィーダーサービスとなるバスの拡充による周辺自治体をカバーしたアクセス圏の拡大及びサービス水準の改善が重要である点がインドネシア政府から示され、これらに対応する本円借款付帯プロジェクト（以下「本付帯プロジェクト」 という。）への要請がなされた。本付帯プロジェクトは2024年の組織改編を契機として新設された運輸省統合交通・マルチモーダル総局（Directorate General of Transportation and Multimodal Integration、以下「DGTMI」という。）が業務所掌とする、「公共交通輸送へのモーダルシフトの推進」について、同総局の技術知見の向上を図る取組みである。

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

対インドネシア共和国国別開発協力方針（2017年9月）における重点分野として「国際競争力の向上に向けた支援」が定められており、交通等の質の高いインフラ整備を支援することが示されている。また、対インドネシア共和国JICA国別分析ペーパー（2018年6月）においても、「物流・運輸・交通等インフラ整備プログラム」における協力の方向性として、引き続き増大する交通需要に対応していくために都市圏を対象とした大量公共交通システムの整備を行うこととしており、これら方針・分析に合致する。また、JICA グローバル・アジェンダ「運輸交通」のうち、「都市公共交通推進」クラスターで目指す軌道系交通機関の整備及び公共交通機関の利用促進、及び「都市・地域開発」のうち、「都市マネジメント・まちづくり」クラスターで目指す公共交通を軸とした持続的なまちづくりに貢献するものである。

（３）他の援助機関の対応

英国（UK PACT）がTODに関して、以下3つの分野にわたる支援：1）空間計画と土地利用基準の策定、2）交通・接続性基準と規範の策定、3）制度・資金調達手続き及び基準の策定を行っている。同支援による基準は省令レベルでの承認を現時点では目指している。

（4）附帯する円借款/海外投融資事業との関係性

（ア）円借款本体事業

ア）和名　ジャカルタ都市高速鉄道事業（フェーズ1～2）
英名　Jakarta Metropolitan Mass Rapid Transit Project（Phase1～2）

イ）和名　ジャカルタ都市高速鉄道東西線事業フェーズ 1
英名　Jakarta Metropolitan Mass Rapid Transit East-West Line Project Phase 1（I）

（イ）本体事業との関係性・有効性

当国政府は、本課題の解決に向けて、「国家中期開発計画（2025-2029）」において、経済成長の促進を支えるインフラ整備を国家開発の優先事項としており、ジャカルタにおけるMRT事業の整備は同計画において最重要事業の一つとして位置付けられている。更にMRT東西線事業の整備は、同国家中期開発計画内で選定された国家戦略事業の1つでもあり、当国の優先事業として位置付けられている。本付帯プロジェクトを通して、ジャカルタ首都圏を対象に公共交通として基幹となるMRTに接続するフィーダー交通モード（路線バス等）及び交通結節点の拡充・改善が期待される。ジャカルタ首都圏では、MRT南北線の開業後もフィーダー交通との接続性不足が課題として指摘されていることから、本事業によりMRT駅へのアクセス改善、乗換利便性向上及び公共交通サービスの強化を図ることで、自動車交通から公共交通輸送へのモーダルシフト、MRT利用者数の増加及び利用圏域の拡大が期待される。これらを通じて、MRT南北線及びMRT東西線事業の事業効果の拡大に寄与するものであり、必要性は高い。

3．事業概要

（1）　事業目的

本事業は、交通混雑が深刻なジャカルタ首都圏において、公共交通システム及び交通結節点の計画・調整能力並びに資金調達スキームの策定能力を強化することにより、MRT南北線及びMRT東西線へのアクセス性及び乗換利便性を高めるなど、旅客交通連結性の向上を図り、もって公共交通輸送へのモーダルシフトを促進し、交通混雑の緩和、投資環境の改善及び環境負荷の軽減に寄与するもの。

（2）　プロジェクトサイト／対象地域名

ジャカルタ首都圏（首都圏を構成するジャカルタ、ボゴール、デポック、タンゲランおよびブカシの各県と市であり、域内人口3,155 万人：2020年）。その他、チアンジュール県の一部も首都圏の構成地域に含まれている。

（３） 事業内容

【円借款本体】

全体事業は、MRT 東西線フェーズ1 及びフェーズ2（Balaraja駅-Cikalang駅、総延長：約84.1km）を整備するものであり、うち本事業は、フェーズ1 ステージ1（Tomang駅-Medan Satria駅、総延長：約24.5km）の整備と車両調達（184 両）、フェーズ1 ステージ2（Kembangan駅-Tomang駅）及びフェーズ2（Balaraja駅-Kembangan駅、Medan Satria駅-Cikalang駅）の基本設計、環境社会配慮、TOD 関連調査等を行うもの。

なお、2015 年12 月の「ジャカルタ都市高速鉄道東西線事業（E/S）（フェーズⅠ）」（円借款）供与時は、フェーズ1 のうち西側（約 20 km）をステージ1 としていたが、用地の利用状況に基づき路線や車両基地を再検討し、東側（約 24.5 km）をステージ1 区間に変更している。

ア） 土木工事、鉄道構造物建設（うち、JICA は地下土木、他ドナーが高架土木を対象）

イ） 電気・機械システム及び軌道

ウ） 車両調達

エ） 車両基地建設

オ） コンサルティング・サービス（基本設計、入札補助、施工監理、環境社会配慮、TOD 関連調査、運営・維持管理支援等）

【本付帯プロジェクト】

①投入（インプット）

日本側

i)専門家派遣

・短期専門家：約36人月

1） 業務主任／公共交通計画／連結性

2） 交通需要予測及びＤＸ活用

3） フィーダー交通管理

4） 交通結節点・施設計画、ジェンダー・社会的包摂

5） 経済財務分析／ビジネスモデル／ファイナンス

6） 能力強化／実施体制強化、研修計画

ii)研修員受け入れ：本邦研修

iii)機材供与：無し

インドネシア国側

i)カウンターパートの配置

ii)案件実施のためのサービスや施設、現地経費の提供

*ビジネスモデルとは利害関係者の役割分担、料金／費用負担モデル、事業者／自治体への財政支援、契約構造等をコンテンツとする

② 受益者（ターゲットグループ）

直接受益者：DGTMI、陸上交通総局、鉄道総局、各周辺自治体、公共交通事業者

最終受益者：ジャカルタ首都圏住民（3,157万人、2021年）及びジャカルタ首都圏公共交通利用者

（４） 総事業費（日本側）：230百万円

（５） 事業実施期間：2027年4月～2030年3月を予定（計36カ月）

（６） 事業実施体制：

【円借款本体】

1)借入人：インドネシア共和国政府（The Government of The Republic of Indonesia）

2)保証人：なし

3)事業実施機関：

Executing Agency：運輸省鉄道総局（DGR：Directorate General of Railways）

Implementing Agency：ジャカルタ首都特別州政府（DKI：Provincial Government of Daerah Khusus Ibukota Jakarta）

Sub-Implementing Agency：ジャカルタMRT 運営会社（MRTJ：PT Mass Rapid Transit Jakarta）

4)他機関との連携・役割分担：ステージ1 は他ドナーのパラレル型の協調融資を予定（高架土木（約15.5 km）を他ドナー、他全てをJICA の融資対象とする想定）。ステージ2 及びフェーズ2 においても、他ドナーとのパラレル型の協調融資を予定（ステージ1 と同様の分担を想定）。

5)運営・維持管理体制：本事業により建設される設備の運営・維持管理は、MRT 南北線にて経験を有するMRTJ が実施する予定。また、本事業のコンサルティング・サービスにより、運営維持管理に係る能力強化支援を実施予定。なお、サービス水準と運

営体制維持の観点から、DKIからMRTJ に対し州政府予算による補助金が供与される方針である。

【本付帯プロジェクト】
DGTMIを主体としたワーキンググループを設置し、活動を行う。グループには陸上交通総局と鉄道総局からも参加する。その他、周辺自治体や公共交通事業者も活動内容に合わせて適宜参加する。

（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

2008年以降、MRT事業の円滑な計画・実施・運営を目的として、「ジャカルタMRT事業アドバイザー」をMRTJの監督機関であるジャカルタ首都特別州に派遣している。なお、MRT南北線のフェーズ1（ルバックブルスからブンダランHI）は2019年3月に開業済みであり、2026年9月現在フェーズ1から北への延伸区間（コタ駅まで）のフェーズ2Aの整備を実施中である。MRT東西線はMRT南北線のThamrin駅で結節を予定する（同じ駅舎の使用や線路や車両等の相互利用の予定は無し）。そのほか、ジャカルタ首都圏鉄道輸送能力増強事業において、ジャカルタの通勤線であるスルポン線等の信号システムの一部更新を予定している。
なお、これらMRT事業は、「JABODETABEK 都市交通政策統合プロジェクトフェーズ 2（JUTPI2）2014－2019年」（技術協力）にて提案した交通ネットワークを形成する主要路線でもあり、かつ「ジャカルタ首都圏都市交通政策統合プロジェクトフェーズ3（JUTPI3）2022－2025年」（技術協力）においても同事業の沿線開発案の策定支援を実施した。

２）他の開発協力機関等の援助活動

２．（３）に記載のとおり、英国（UK PACT）がTODに関して基準策定を支援している。策定する基準項目の中には「公共交通利用促進のための自家用車向け最大駐車基準」等も含まれているため、本付帯プロジェクトが交通結節点整備計画を策定するうえで、同基準と整合させることが必要になる可能性もある。この観点において、UK PACTの成果物と本付帯プロジェクトの内容は相互に補完性があり、プロジェクト開始後に同基準との整合性確保に向けて必要な連携可能性を模索する。

（８） 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

本付帯プロジェクトは、「国際協力機構環境社会配慮ガイドライン」(2022 年1月公布)上、環境への望ましくない影響は最小限であると判断されるため。

２）横断的事項

本付帯プロジェクトは、交通混雑の緩和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る。また、ジャカルタ首都圏における自動車交通から公共交通輸送へのモーダルシフトを支援する観点から、温室効果ガス排出量を BAU 比で2030年までに31.89%（国際支援が得られる場合には 43.2%）削減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）」における目標と整合するものである。

３）ジェンダー分類：■GI（S）（ジェンダー活動統合案件）

＜分類理由＞本付帯プロジェクト対象地域において、交通結節点のバス停等において混雑時や夜間における女性への暴力やハラスメントに対する懸念が確認されている。その取り組みとしては、照明やCCTVカメラ、非常呼び出しボタンの配置計画を本付帯プロジェクトにて実施することとし、活動2-3等を踏まえて、成果２の指標として「女性利用者を考慮した交通結節点の設計ハンドブックが策定される」を設定する。

（９） その他特記事項

【円借款本体】

プロジェクトサイトは、非常に軟弱かつ透水性の低い粘土地盤が厚く堆積しているため、超軟弱地盤において適応可能な我が国の岸壁建設、埋立・地盤改良等の施工技術を活用予定。

【本付帯プロジェクト】

フィーダー交通計画や交通結節点整備計画においては、障がい者に対する配慮事項を含むよう検討する。

４．事業の枠組み

（１） 上位目標：

自動車交通から公共交通輸送へのモーダルシフトを促進する交通の連結性が向上する。

（２） プロジェクト目標：

旅客交通連結性を向上させる計画能力および調整能力が向上する。

指標及び目標値：

- パイロット調査を通して作成されたフィーダー交通計画／交通結節施設整備計画が、対象自治体の中期開発計画（2030-2034 年）の開発事業リストに挙げられている。
- パイロット調査で得られた教訓およびハンドブックを活用し、DGTMI がパイロット事業対象地以外でフィーダー交通計画又は交通結節施設整備計画の策定に関して、対象自治体との協議に着手している。
- 公共交通改善を目的とした調整会議のメンバー及び役割が定められ、DGTMI が参加する形で定期的もしくは必要に応じて開催されている。

（３） 成果

成果１：複数の公共交通機関の連結性を考慮した公共交通システムの計画、調整能力が強化される。

成果２：公共交通の結節点の計画、調整能力が強化される。

成果３：公共交通システムの資金調達のスキームと方法の策定能力が強化される。

（４） 主な活動

＜活動 1＞

1-1:ショートリストに挙げられた複数のパイロットエリア候補地において、その社会・交通状況を調査し、パイロットエリアを選定する。

1-2:パイロットエリアの社会経済、交通状況を分析する。

1-3:交通モード（道路交通およびスカイトレイン等の非道路交通）の特性や長短を考慮のうえ、公共交通機関（MRT、通勤線、LRT、バス、パラトランジット）間の連結性の向上のためのフィーダー交通計画（サービスレベルを含む）を提案する。

1-4:関係機関（陸上交通総局、地方自治体、公共交通事業者組合等）との協議を通して活動 1-3 で提案した計画を更新する。

1-5:提案した計画を実行するための、公共交通事業者の選定プロセス、サービス契約、モニタリング方法を策定する。

1-6:フィーダー交通計画を策定するための調整メカニズムを構築する。

1-7:フィーダー交通計画のハンドブックを作成する。

＜活動 2＞

2-1:パイロットエリアにおける各駅の状況を調査し、交通結節点計画のためのパイロ

ット駅を選定する。
2-2:パイロット駅の地形的特徴、土地利用、交通状況を分析する。
2-3:複数の地方交通モードの結節点の計画を提案する。なお、結節点における施設デザインでは、ジェンダー課題に配慮・対応した設計を行う。
2-4:ステークホルダー（陸上交通総局、地方自治体、公共交通事業者組合等）との協議を通して活動 2-3 で提案した計画を更新する。
2-5:交通結節点の整備費用を算出する。
2-6:交通結節点のハンドブックを作成する。

＜活動 3＞
3-1:インドネシアの主要都市およびその他の国における公共交通及び交通結節点の運営・整備に関するビジネスモデルのベンチマーク調査を実施する。
3-2:成果 1 を通じて作成されたパイロットエリアのフィーダー交通計画、及び成果 2 を通じて作成されたパイロット対象の交通結節点整備計画のビジネスモデルを策定する。
3-3:活動 3-2 で作成されたビジネスモデルを最終化するための関係機関との調整会議を設立、開催する。
3-4:ベンチマーク調査及びパイロットのビジネスモデルのレビューを踏まえ、ビジネスモデル策定の考え方・方法論のハンドブックを作成する。
3-5:活動 3－4 に基づき、交通連結性を高めるための新たな政策を提言する。
3-6:パイロット調査の結果、ビジネスモデル策定およびプロジェクトで作成したハンドブックについて、自治体に対して知見共有セミナーを実施する。

5．前提条件・外部条件

【円借款本体】
（1） 前提条件：特に無し
（2） 外部条件：特に無し

【本付帯プロジェクト】
（1） 前提条件：特に無し
（2） 外部条件
1. 実施中および／もしくは計画中の交通プロジェクトと重複しない
2. DGTMIの業務所掌に変更が無い

6．過去の類似案件の教訓と本プロジェクトへの適用

フィリピン共和国向け「メトロマニラ大都市圏交通混雑緩和事業」の事後評価（2008 年）の結果等から、都市鉄道事業は初期投資額が大きく料金収入だけでの事業実施が困難であり、政府からの資本投入や補助金の交付が不可欠で、事業実施機関の財務健全性を担保するために、事業形成段階で詳細な財政計画や政府支援の行動計画が必要であるとの教訓を得ている。本事業においても、初期投資額が大きいため、DGR 等の財務健全性の確保が課題であるが、インドネシア国の法令上、中央政府と地方政府が初期投資額を分担して負担することとなっている。また、オペレーターが適切な料金設定を行うと共に、駅中・駅周辺開発（TOD 開発を含む）等の非鉄道収入にも関与することが想定されることを踏まえ、本事業において、当該支援をコンサルティング・サービスの中に含めている。また、インドネシア共和国向け「ジャワ北幹線鉄道複線化事業（II）」の事業評価（2014 年）の結果等から、事業遅延リスクを可能な限り排除すべく、外部要因が生じた際には、日本側・インドネシア側双方で事業の進捗状況や阻害要因について相互確認を行い、更なる事業遅延の防止を図っていたことから、本事業においても、MRTJ との間で、COVID-19 等による外部要因による遅延リスクに備えた対策等について合意している。

インドネシア共和国向け「JABODETABEK 都市交通政策統合プロジェクトフェーズ2」（2014-2019）は15 以上の関係機関が協働でマスタープランの改訂と首都圏交通庁の設立準備を目指すものであった。しかし、終了時評価（2022年）によると、すべての関連機関からのフルタイムまたはパートタイムでの参加を確認するのに多大な時間を要したため、主要な関係機関は、プロジェクトの開始前に各機関からの担当者を確認した上で、協議議事録などの正式な文書で規定されるべきとされている。また、コミュニケーションや意見調整にも多大な時間を要するため、リーダーシップ、モチベーションを有する適切な担当者の選定が不可欠とされている。本付帯プロジェクトでも同様に多くの関係部署や機関との協働が予想される為、事前に関連機関に対し、プロジェクト参加への適任者選定を依頼すると共に、JCC、ワーキンググループに加えパイロット調査を推進するプラットフォームの設立を検討する。

7.評価結果

本事業は、当国の開発課題・政策並びに我が国及びJICA の援助方針・分析に合致する。交通混雑による経済的損失が甚大なジャカルタ首都圏において都市高速鉄道システム整備を通じて渋滞緩和を図ることは、同国の投資環境の改善に寄与し、SDGs ゴール9、11、13 に貢献すると考えられることから、本事業の実施を継続して支援する必要性は高い。

8.今後の評価計画

（1） 今後の評価に用いる主な指標

４．のとおり。

（2） 今後の評価スケジュール

事業完成２年後　　事後評価（円借款本体及び円借款附帯プロジェクトを一本化し評価対象とする。）

以　上

別紙２

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充分に配慮し、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。変更に当たっては、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努める。

（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。

別紙３

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」という。）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のための報告書作成

- 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に実施した業務において作成した資料の整理・提供等の協力を行う。

4．広報活動

- 受注者は、発注者ウェブサイトへの活動記事の掲載や、相手国での政府会合やドナー会合、国際的な会合の場を利用したプロジェクトの活動・成果の発信等、積極的に取り組む。
- 受注者は、各種広報媒体で使用できるよう、活動に関連する写真・映像（映像は必要に応じて）を撮影し、簡単なキャプションをつけて発注者に提出する。

5．業務完了報告書／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。
- 上記報告書の作成にあたっては、受注者は報告書案を発注者に事前に提出し承認を得た上で、相手国関係機関に説明し合意を得た後、最終版を発注者に提出する。

第３章　プロポーザル作成に係る留意事項

１．プロポーザルに記載されるべき事項

プロポーザルの作成に当たっては、**「コンサルタント等契約におけるプロポーザル作成ガイドライン」**の内容を十分確認の上、指定された様式を用いて作成して下さい。

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

（１）コンサルタント等の法人としての経験、能力

１）類似業務の経験

類似業務：　都市公共交通に関する技術協力

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）その他

（３）業務従事予定者の経験、能力

別紙４ 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。

【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：　東南アジア地域

② 語学能力：　英語

２．業務実施上の条件

（１）業務工程

２０２７年２月から２０３０年４月まで本業務を実施することを想定している。

（２）業務量目途と業務従事者構成案

１）業務量の目途　　約　３８．７０　人月

本邦研修を含む場合、以下を追加：「本邦研修に関する業務人月１．９人月を含みます（本経費は定額計上に含まれます）。なお、上記の業務人月には、事前業務も含まれます。

２）渡航回数の目途　延べ３６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。

- 交通結節点影響調査
- 交通実態調査

（４）配付資料／公開資料等

１）配付資料

- 本プロジェクトに係る先方政府機関との合意文書（R/D）
- 本プロジェクトに係る詳細計画策定調査報告書（抜粋）

２）公開資料

- インドネシア国 JABODETABEK 都市交通政策統合プロジェクトフェーズ 2 プロジェクト完了報告書
(https://openjicareport.jica.go.jp/735/735/735_108_12356341.html)
- 本プロジェクトに係る事業事前評価表
(https://www.jica.go.jp/information/press/2026/__icsFiles/afieldfile/2026/09/03/jizen_JPN.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（英語⇔インドネシア語）	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	無

（6）安全管理

現地業務期間中は安全管理に十分留意してください。現地の治安状況については、JICA インドネシア事務所などにおいて十分な情報収集を行うとともに、現地業務の安全確保のための関係諸機関に対する協力依頼及び調整作業を十分に行うこととします。また、同事務所と常時連絡が取れる体制とし、特に地方にて活動を行う場合は、現地の治安状況、移動手段等について同事務所と緊密に連絡を取る様に留意することとします。また現地業務中における安全管理体制をプロポーザルに記載してください。また、契約締結後は海外渡航管理システムに渡航予定情報の入力をお願いします。詳細はこちらを参照ください。
https://www.jica.go.jp/about/announce/information/common/2023/20240308.html

3．プレゼンテーションの実施

本案件については、プレゼンテーションを実施しません。

4．見積書作成にかかる留意事項

本件業務を実施するのに必要な経費の見積書（内訳書を含む。）の作成に当たっては、**「コンサルタント等契約における経理処理ガイドライン」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】１８８，９５９，０００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）。

※ **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か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） 定額計上が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　（32,153,000 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	交通結節点影響調査	第２章特記仕様書案　第6条再委託表内１に記載の通り。	7,000,000円	調査一式	再委託
2	交通実態調査	第２章特記仕様書（案）　第6条再委託表内２	18,000,000円	調査一式	再委託
3	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2.(2)本邦研修	7,153,000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0.5人月：研修内容を踏まえ提案、見直し可）、直接経費（1,071,000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

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）

（９）その他留意事項

１)本案件は上半期決算の対象です。

決算に関する留意事項は経理処理ガイドラインの「決算について（上半期、年度末）」を参照してください。

別紙４：プロポーザル評価配点表

別紙４

プロポーザル評価配点表

評　価　項　目	配　点	
１．コンサルタント等の法人としての経験・能力	**（10）**	
（１）類似業務の経験	6	
（２）業務実施上のバックアップ体制等	（4）	
ア）各種支援体制（本邦／現地）	3	
イ）ワークライフバランス認定	1	
２．業務の実施方針等	**（70）**	
（１）業務実施の基本方針、業務実施の方法	60	
（２）要員計画／作業計画等	（10）	
ア）要員計画	5	
イ）作業計画	5	
３．業務従事予定者の経験・能力	**（20）**	
（１）業務主任者の経験・能力／業務管理グループの評価	**業務主任者のみ**	**業務管理グループ/体制**
１）業務主任者の経験・能力：業務主任者／○○	**（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／○○	**（－）**	**（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）**

以　上