

議事録

件名：	契約監視委員会（2015年度第4回）
日時：	2016年3月4日（金曜日） 10:00～12:00
場所：	JICA 本部役員会議室
委員：	不破 邦俊 公認会計士 関口 典子 関口公認会計士事務所（公認会計士） 木村 琢麿 千葉大学大学院専門法務研究科（教授） 中久保 満昭 あさひ法律事務所（弁護士） 乾 英二 国際協力機構 監事
JICA：	神崎理事、調達部（事務局）藤谷部長他数名 総務部、企画部、社会基盤・平和構築部、農村開発部、中南米部、東京国際センター、横浜国際センター、二本松青年海外協力隊訓練所各数名
議題：	1. コンサルタント等契約及び研修委託契約の一者応札・応募に係る個別点検（2014年度契約） 2. 2016年度の契約監視委員会の運営について

議事概要：

1. コンサルタント等契約及び研修委託契約の一者応札・応募に係る個別点検（2014年度契約）

本委員会における点検対象契約10件（別添資料1参照）の点検結果及び質疑応答は以下のとおり。

No. 1 ミャンマー国ヤンゴン・マンダレー鉄道整備事業フェーズ1 詳細設計調査【有償勘定技術支援】

委員：契約金額が大きいという事で選ばせて頂きました。契約金額を人月で割ると5,153千円程度であり、他の案件と比べて大きいか小さいか判断はつかないのですが、人件費以外に実費などが入っているのですか。

JICA：人件費だけではなく、旅費、現地のオフィス経費、現地サポートスタッフの費用、現地での再委託費用等を含めた金額です。

JICA：調達部としてもこのような鉄道案件、円借款に絡んで詳細設計を行う業務に関する実情を補足させていただきます。まず鉄道案件において海外業務が出来るコンサルタントが少ない。加えて最近日本政府のインフラ輸出のなかで鉄道、特に高速鉄道がかなり脚光を浴びているという事もあり、円借款を活用した鉄道のための調査業務が増えていくという状況があります。

鉄道業務のなかでも、例えば交通計画マスタープランなど比較的上流の計画策定はまだ競争の余地があるのですが、詳細設計等実際の工事を発注する為の図面作成のような、より建設の現場に近い業務になると、実施可能なコンサルタントは限られてきて、且つ業務量的にも非常に大きくなってしまっている状況にあります。

鉄道案件全般でみると、2011年以降業務実施契約での発注が49件ありましたが、このうちの44件

が1者応札です。

一口に鉄道と言いましても都市交通としての鉄道ですとまだ競争が生じる可能性があるのですが、都市と都市を結ぶ距離の長い鉄道や新幹線のような高速鉄道となるとコンサルタントに限られるだけでなく、その事業規模が大きいという事もありまして、例えば国土交通省、政府としてもある意味オールジャパン的な取り組みを行っていくという感じがございます。今回のミャンマーの案件もヤンゴンとマンダレーを結ぶ鉄道という事で1者応札となってしまっており、その後も様々な円借款の詳細設計案件が出てきていますが、残念ながら都市間を走る高速鉄道に関してはほとんど1者応札になっております。

ただ私どもの立場からすると1者応札で仕方ないですと言って済む話ではありません。このような案件に関しては通常ですと原課に案件担当がいて、調達部に担当がいてという事になりますが、それに加えてこういった鉄道案件に関しての様々なアドバイスを頂けるような体制を作るべく、国土交通省の鉄道局とも相談しております。

業務の中身あるいは契約金額といった事に関して適正な契約が行われるような体制をとる事で、仮に1者応札になった場合のフォローを行うような状況にならざるを得ないのではないかとという事で検討しているところです。

委員：私も金額と規模が大きいという事で選定したのですが、1者も応募しないという事は想定されるのでしょうか。また、このようなプロジェクトでは、分割して小規模な形での応札を可能とする事で競争性を高めることは出来ないかという点について教えて頂きたい。

JICA：1点目のご質問は、そもそも1者も応募がない場合という事でしょうか。

委員：はい。

JICA：もちろん、あると思います。鉄道の案件は、最近大型化して、数も増えていきますのでコンサルタント業界が対応出来ないことはあり得ると思っております。2点目については、今回の業務は設計を行って最終的に入札の書類まで作成するという事になっております。鉄道の案件というのは一つのシステムとして実施されるものですので、それらの連携を十分に図るという意味から分割発注は基本的には想定されないと考えております。

委員：鉄道会社もコンサルタントになり得るのですか。

JICA：はい。実はこのJVの一つの日本コンサルタンツという会社は、鉄道会社が出資をしている会社でJR東日本が50%以上、その他JR各社、民間鉄道会社が出資した会社ですので、まさに鉄道事業者が作った会社という意味では既にこの中に入っております。

委員：はい。分かりました。

委員：今の話を伺うと競争性を持たせるのはJICA単独の努力ではなかなか難しい所があるのではな

いかという印象をもっています。ただ、案件も増加傾向にあって大型化していると金額的にも件数的にもインパクトの大きい話なので、どういう対応をしていくのかという所は重要だと思います。先程の話の中で国交省の鉄道局とも協議中で1者応札の場合に備えてアドバイザーを設置するという話がありましたが、これは競争性を持たせる為の対応という事ではなくて、1者応札になった場合にいろいろアドバイスをしてくれる人員を確保しようという趣旨ですか。

JICA：そうですね。国交省関係の独法でこういった業務をされている所もあって、そちらであれば独法ですのうちにコンサルタント業務として参入される予定はないと承知しております。ただ国内の業務ではありますけれどもこういった鉄道に詳しい人材がいます。そういった視点を活かさせて頂く中でJICAの契約管理の体制を強化出来ないかと考えております。

委員：それはそれで意義はあると思いますが、この委員会で議論するのは競争性をいかに確保するかだと思うので、それだけこれから需要が見込まれるとすると、これが民間企業にとって旨味のある仕事であるとすれば需要が多くなっていき供給の方も自然にバランスよく増えていくのか、増えてこないとすればそういう事を増やす為に何か出来る事があるのか、その発想しかないのかなと思います。それ以外に説明を長めに行うとか、早めに行うという対応ではおそらく根本的には変わらないと思いますのでその辺りの対策、業界団体内部に働きかけるとか国交省に働きかける等は検討されているのですか。あるいはそもそもJICAが出来る話なのかどうかという問題もあるのですが。

JICA：先程、都市間の鉄道は難しいけれど都市内の鉄道は競争があるという話でしたが、厳密にいうと都市内鉄道の「計画の部分」には競争があります。交通計画の世界なので様々なコンサルタントが対応可能です。これに対して詳細設計という事業の一部を成すところはどうしても鉄道事業者、JR、民鉄のノウハウが必要になります。鉄道事業者は基本的には国内の鉄道システムを運営する主体であって、海外進出を想定されているわけではないのですが、昨今このような背景からその体制をとられているのが先程説明のありました日本コンサルタンツです。JR・民鉄10社が出資している会社ですが国内の主体が海外に出るためにそれだけ努力して作られた会社ですので、今回の様な詳細設計以降に行う業務を支えることができる。その他については、JICAも競争性確保の努力をしたりしているのですが、やはり国内の鉄道事業者が海外に出てくるというような環境がなかなか出来ていないというのが実態です。

JICA：その他の鉄道事業者では、東京メトロに応札して頂いているケースがあって、その場合には競争が成り立つ可能性が出てきます。ただ東京メトロも国内事業がある中で海外事業メインではないので同時に複数の案件に対応できる状況ではありません。ですから、同じような形で日本コンサルタンツの出資会社以外で海外業務に関心を持つ鉄道事業者を今後あたっていくというのが考えられると思います。

委員：鉄道事業者以外のオリエンタルコンサルタンツグローバルが共同企業体代表者になっているのはどういう役割ですか。

JICA：事務目線で役割分担をしますので、全体の計画それから土木・建築であるとかあるいは鉄道システム等、その総括をどの社が行うかという事でおそらく企業さんの方で話し合って総括役を決められたのだと思います。ですから、もちろんその他の組み合わせもあり得ると思います。

委員：オリエンタルコンサルタンツグローバルは海外業務に強いのですか。

JICA：はい。ここにJVで記載されている会社は基本的に海外に出ている企業です。

委員：本件、背景を含めまして特殊な案件だと思いますので1者応札になった場合に重要なのは、この人月とか価格が適正なのかだと思います。例えば、入札図書だけで8000ページ作るような業務や270キロぐらいの鉄道の詳細設計する時に、他の案件と比べて過大ではないという説明が出来るのかという事と、工事管理ですとか詳細設計の本体の業務があると思うのですがそれがどういう形で選ばれて、とくにステップ案件なので日本のコンサルタントがどういう形で選ばれていくのかなというのが疑問です。もしお分かりであるのであればその辺りをご説明ください。

JICA：2点目のご質問ですが、今回の業務の範囲は詳細設計と入札書類案の作成でして、本体実施の為の施工監理コンサルタントは別契約で相手方政府により発注されるという形になっております。

1点目のこちらの業務を発注するにあたっては、別の鉄道案件と今回の案件を比べて人月や要員配置などを決めておきまして、結果としてプロポーザルを見ますとこちらが想定していた以上の人月や人員でやりたいという提案があったという事もあるので、決してこちらの提案が過大であったということはないと考えております。

委員：最初にご説明されたのは先方政府が選定するというのはそうだと思うのですが、その際に今回詳細設計したコンサルタントの方々なども対象になってその企業も応札するという事ですか。

JICA：そうですね。結果的には少し構成は異なりますが、このグループの方が施工監理のコンサルタントの方にも応札されています。

委員：そうするとTORを決めるにあたって、かなり優位性が高いと思うのですが、それでも本体に入札してきても問題ないという理屈になるのですか。

JICA：はい、そうです。むしろJICAが発注して設計業務を行うというのは、あくまでも設計書類であるとか入札書類の案を作るという事です。それを最終化するのミャンマー側自身が発注をするコンサルタントですので、そこで他のコンサルタントが入ってくるとそのレビューに非常に時間がかかるという事もありますので、同じコンサルタントで実施される方がむしろ望ましいと考えております。

JICA：むしろ一般的には、こういった工事事業の詳細設計と施工監理は一体というか共通の所が行う

ことが多いと思います。たまたまステップ案件であるという事と相手方政府にとって経済的なメリットを与えるという事でこの詳細設計の部分についてはJICAが発注者となって経費も負担するという事になっておりますが、一般的な円借款であれば本来は施工監理も含めた形で相手国政府が発注する形になります。

委員：今回のケースは非常に特殊だと思いますけど、本体を応札する際に圧倒的に有利になった場合、価格も高く入る可能性もあると思います。その辺りも含めて本体の方は先方政府が借りの訳ですから先程の国交省のアドバイザーも活用しながらコントロールし、先方政府にも説明するとか、または応札者にも情報がイーブンに伝わるとかその辺りも配慮されればいいと思います。

委員：前の準備調査というのもオリエンタルコンサルタンツのJVが受けていますけれど2013年12月に終了して、2014年3月にこの案件の公示があったという事で準備調査を行っていないで17日間のプロポーザル作成期間というのは実際応募出来る余裕はあるのですか。オリエンタルコンサルタンツ以外が応札するのは難しそうな印象を受けるのですが。

JICA：2012年から2013年に実施した形成準備調査は、上流段階の準備調査なのでそれを行わないと今回の業務のように設計が出来ないという事ではないと思います。その上流の部分ではもちろん競争が働くという話が先程出てきたと思いますが、情報がある分有利ではあると思いますが、そこで実施をしていないから設計が出来ないという事ではなく、あくまでも今回の業務は基本的な計画がある中でさらに詳細な設計を詰めていって図面を引くという実務的な作業になります。

委員：出来るだけの情報は開示して17日間のプロポーザル作成期間を与えているという事ですか。

JICA：はい。

委員：先程、分割は難しいという話でしたが、2ページ目の41) 42) の環境配慮などは分けようと思えば分けられるという感じがしますし、仕様書を見ますと入札図書(案)の作成とは別に環境配慮のアシストという様な書き方をしているように見えます。それと併せて46)の事業広報。これもまた別なのかなという感じはするのですが、一体的な事業だと言えなくはないけど分割される可能性はありませんか。

JICA：事業広報につきましては、全体の業務の中で1%程度と極めて少ないポーションですのでこれを別に発注するという事が業務上効率的ではないと考えられます。一方で環境社会配慮に関しては設計を行っていて最終的なルートが固まって、それに基づいて何名くらいの人々が移転する必要があるとか、この部分に関して環境配慮をしなければいけないという事で土木の計画と深く関わってきている部分です。ここだけを切り離してどうしても出来ないかという出来るとは思いますが、全体を総合的にマネジメントするという業務の合理性・効率性からいうと、ここだけを切り離すというのがベストの選択肢なのだろうかという疑問はあります。

委員：他の案件で切り離して行っているのを見たことがある気がしますが。ちなみに環境配慮の割合はどのくらいなのですか。

JICA：数字は手元にないのですが、環境社会配慮の部分は総括のオリエンタルコンサルタンツグローバルの方が担っておりまして、まさに全体マネジメントの一環として実施して頂いたという事になっております。

No.2 ミャンマー国港湾 EDI 整備計画準備調査

委員：港湾 EDI は今後増えていく可能性があるのかということと、この事業全体での三菱総研の役割分担を簡単にご説明ください。

JICA：今後増えていくかについてですが、インドネシアでも同じように、そちらは技術協力プロジェクトですが、港湾の EDI 案件が準備中です。準備段階の応札があったのはやはり OCDI（国際臨海開発研究センター）1 者のみでした。簡単な役割分担については、今回システムを作るという資金協力ですのでそのシステムの概念設計、運用管理・保守計画ですとかそういった内容については基本的に三菱総研が実施しております。さらに、港湾の特殊なシステムという観点からどのような設計にしたらよいか等の部分で OCDI が業務にあたられています。

委員：また続いていく可能性があるというのであれば、いろいろな角度からご検討頂きたいと思うのですが、今のご説明では三菱総研の役割がいま一つ分かりません。随分前に通関の関係で勉強した事の一つなのですが、要するに日本では国の事業な訳ですよ。

JICA：はい。

委員：国交省が作った特殊会社かどこかがやっているのですよね。

JICA：今回のケースですと国交省関係の一般財団法人の国際臨海開発研究センターです。

委員：実際に港湾の EDI を動かしているのはどこですか。

JICA：日本のですか。

委員：はい。

JICA：申し訳ありません。存じておりません。

委員：その辺を含めてきちんとリサーチして頂きたいと思うのですが、政府組織の別の会社が港湾 EDI の運営を行っていると思います。いずれにしても国交省の港湾関係の方がこの辺の知見をお持ちという

事は重々承知なのですが、問題なのは結局国交省関係の方の力がないとできない訳で、仮にこの研究センターなどの特殊会社で出来ないのであれば、恐らく民間企業の力を借りるという事になる訳ですよ。そうすると、決め手になるのはこういった国交省関係の組織と民間の会社がどうジョイントするかという話で、言ってみればコネで繋がってしまえばそれで勝ってしまうという事になりかねない訳です。それを防ぐためにどういう手立てをされているのでしょうか。

JICA：港湾の特殊なシステムに熟知しているコンサルタントの方で海外の業務に関心があるという企業が非常に少ないという事だと思います。システム開発という事で言えば三菱総研でなくても、他のシンクタンクでも行っていると思いますので、港湾の海外業務でこういう事をやりたいというコンサルタントを増やしていくという事なのかなと思います。**EDI** は日本のシステムの輸出であって、インフラ輸出の一環を成すものですので、無償資金協力ですとか**STEP** ですとかそういう可能性があると思います。そういう時に広く業界団体の方にご説明するという事になってしまうのかなと思います。

委員：説明しても結局、この国際臨海開発研究センターが誰を選ぶかでしょうから、今の仕組みだと競争性が全然確保出来ないと思います。

JICA：今回、三井造船からも関心表明は頂いておりますので、港湾の手続きの面からこういう業務に携わりたいという会社が増えていけばその会社と他のシンクタンクが組めば競争は成り立つと思います。

委員：でも結局は国交省関係の機関が入らないと勝てないですよ。やはり競争は厳しいと思います。関心表明をされた会社のヒアリングで臨海開発研究センターを差し置いて入札する意欲があるというコメントはありましたか。

JICA：そこまでは確認しておりません。

委員：やっぱり無理なのですよね。もう少しドラスティックに言えば国交省関係の会社に頼むのは仕方ないにしても、その役割を明確にしてそれ以外の事業について**JICA** で入札を掛けるとか、そこまでやらないと前に進まないのかなという感じはします。

JICA：おっしゃった方法というのは、むしろ大昔にとっていた方法でして、90年代の半ば頃まで、まさしく港湾と鉄道に関しては一部の業務を当時運輸省の財団に特命で発注してそれ以外の業務は競争でという、要するに特命補強のような形を行っていた時代もあるのですが、補強とはいえ、やはり特命はなるべく避けようという事で時間を掛けて一般のコンサルタント会社もそういうものに入っていきように少しずつ変えてきた経緯があります。

委員：特命はけしからんというのは分かるのですが、最近では参加意思確認公募などで随契の柔軟性を図っている訳ですから、その段階で臨海センターを名指しするのではなく参加確認の公募をすれば社会的に受け入れられる可能性が高まるという事だと思います。必ずしも10年前20年前に戻れという事では

なくて、もう少し工夫しないと少なくとも競争性は確保出来ないのかなと思います。あと、日本の港湾 EDI を作るにあたって、三菱総研は入ってきていますか。

JICA：日本のシステムを作るにあたってという事ですか。

委員：はい。恐らく三菱総研は入ってきていないのではないかと思います。その辺は調べて頂きたいのですが、なんでもかんでも丸投げしてしまうのは好ましくないと思いますので、十分ご検討頂きたいと思います。総研系ではなく、この種のシステム作りに習熟した技術系の企業が入っていたのではないかという記憶がありますので、いろいろな可能性をご検討頂きたいと思います。

JICA：はい。

No.3 マリ国バマコ都市圏デジタル地形図作成プロジェクト

委員：1人月当たりの契約金額が高額だったため本件を選びました。人件費以外の様々な費用が入っているのが高額になっているのではないかとはいいますが。

JICA：人件費の占める割合は実は非常に小さい値となっております。大体 2,300 万円程度で、人月でいうと 27MM となっております。

大きな部分は地形図作成の為の各種作業、例えば航空写真撮影や図化する為の各種作業で 2 億 7000 万円程度掛かっております。

委員：アジア航測という会社が大手で、他には 4 社ほど国際建設技術協会の測量部門に登録されていると記載があるのですが、関心を示された他の 5 者はアジア航測に比べると実績がないとか規模が小さいといった状況があるのですか。

JICA：2 度目の公示に関心表明頂いた 5 者のうち、航測会社は 1 者もございませんでした。翻訳会社や農業系のコンサルタント会社ですとかロジスティックスの会社等になっております。

委員：それらの会社が関心を示したというのは、どういう事なのですか。

JICA：JV を前提として、という事だと思います。

委員：そもそも一旦中断してという場合も入札は必要なのですか。こちら側の理由ではなくて先方の理由で中断し、また再開となると今までお願いしていた所にまたお願いしようというのが人情かなという気がするのですが、その辺りはどうでしょうか。

JICA：その状況によるとは思いますが、治安が悪化してすぐに回復する目途が立たなかった場合、しばらく現地から帰って頂いて再度数か月後に業務再開という事で継続契約が行われるのですがこの契約

に関しては2年以上治安が非常に不安定な状態が続き先の見通しが見つからないという状況だったので、コンサルタントと相談した上で契約を終了して治安が回復次第再度開始するという事で一旦中断したものです。

委員：その決めというのは JICA であるのですか。長い場合は、そこで契約を終わらせるとかそういった内規のようなものはないのですか。

JICA：期間によって判断するというようなルールは定めていません。その時々で事情で回復の見込みがそれ程遠くない先にあるのであれば相手方と相談の上、待つて頂くこととなります。逆にいいますと JICA が待つてほしいと思っても相手方があまり待てないという場合、契約が終了という事も考えられます。ケースバイケースです。

委員：私はこういうケースはどんどん競争にすべきという言い方を今までしてきたのですが、その辺りの方針は特に変わってないということでしょうか。いろいろなガイドライン的なものも作成頂いたと思うのですが、以前の考え方からしてもこういったケースは改めて競争に掛けるという事になるのですか。

JICA：このケースは、最初の契約を解除する時点での仕上がり具合等があるのではないかと思います。一旦契約を解除すると同じ所に契約をお願いするにしても同じメンバーが確保出来るとも限らないので、その意味で一旦契約を解除した場合においてある程度期間があいた場合には再度公示してというのが基本的な考え方になるのではないかと思います。

JICA：補足しますと、2012年の3月に契約を開始したのですがその直後に現地の治安が極度に悪化しまして現地の作業が不可能になりました。ですので、地図作成の作業自体がほとんど進んでいない状況で一旦終了という事になりました。

委員：ちなみに当初の契約金額のうちのどのくらいを支払ったのですか。

JICA：基本的には出来高払いなのでその時までの人件費と渡航費等の諸経費・間接費等です。

委員：それが安価ということで改めてという一つのファクターなのでしょうが、今回の予定価格の算定にあたってはゼロベースで1から事業を行うという設定での金額なのですか。

JICA：初期条件で与えられた材料を使いながらそれに必要な作業を基にはじいた金額です。

委員：初期条件というのは、この業者は JICA からお金を貰って多少なりとも事業を行った訳ですよ。その分をカウントしているのですか。

JICA：成果と出して頂いている分はカウントしています。

委員：カウントしたら競争が成立しにくいのではないですか。前提として前の事業で中断したなりにすべての成果を JICA が吸収しているのですか。

JICA：はい。

委員：報告書だけではなくて。

JICA：はい。その成果に対してお支払している訳ですので。

委員：以前の話だと、先行事業者は JICA の成果物以外にもいろいろなストック・基礎データを持っているとかその分アドバンテージを持っているから競争にならない、だから再度の入札にはかけないで同一事業者に行わせるとの説明がありました。今回の件にもそういう事情はないのですか。

JICA：今回の場合は、中断する前の契約においての成果物が極めて僅かなもので、調査を開始してそれほど時間が経っていなかったという事ですので、その意味においては現地の情報や、カウンターパートとの人間関係その他に関してアドバンテージと言えるほどのものがなかったという判断ではないかと思えます。

委員：JICA が取った成果物を使ってやれば対等な競争条件になるという判断だったのですね。

JICA：そうだと思います。

委員：以前の話とは違う気もしますが、競争に付されたというのはいい結果だと思いますので評価したいと思います。

委員：実施出来るコンサルタントが4社くらいしかなく、公示とか発注の時期によって当然他案件を実施している時は関心が薄れるという事もあると思います。これは既に実施されているとは思いますが、発注時期とか他社が今何を行っているか、その辺りを検討されるのがいいのかなと思います。本件、実施済み部分が少ないという非常に特殊な案件なので、よりその辺りを行って頂ければと思います。

JICA：はい。

委員：1者応募となった要因の所で他社はプロポーザルで優位に立てないと判断して辞退したとあるのは、結局、先行性利益があるとみなさん判断されて辞退された訳ですよ。そうすると先の契約を行っていないから競争出来ると言っておきながら他者はこのように判断されているというのは JICA と応募を辞退した会社に認識の齟齬があったのではないかと思うのですがその辺りはどうでしょうか。

JICA：その辺りは応札に関心を持っていらっしゃる企業の判断なので何とも言えない所があるのですが、ヒアリングした結果はそうおっしゃっていたという事です。ただ JICA としては先行する契約で対価として頂いた成果は基本的には提供するというスタンスですので基本的には競争性は公平に保たれて行われていると判断しています。

委員：向こうがそう判断してしまうというのは、やはりこちらが競争性を保っているという働きかけが不足していたのかな、とこの文章を読んで感じた事です。

委員：今後の施策として適切な情報提供というのは JICA に提出された成果物以外により基礎データに近いものを提供するという趣旨なのでしょうか。言い換えればヒアリングの結果としてプロポーザルで優位に立つ為には、競争が成り立つ為にはもっと情報が欲しいとそういう声はありませんでしたか。

JICA：そういうお話はございませんでした。

委員：では結局競争は成り立たないという事になりそうですけどね。

JICA：補足説明ですが、地図案件の特徴として航測会社が航空写真を撮る必要があるということがあります。世界の各地域で、航空機をどこで調達するか、どれだけ提携している相手がいるかということについては、各航測会社でそれぞれに強みを持っているという事が本分野の特徴です。

No. 4 アフリカ地域北部回廊物流網整備マスタープラン策定支援プロジェクト及びモンバサゲートシティ総合都市開発マスタープランプロジェクト

委員：選定の理由は記載の通りです。関心表明者数 12 者というのは他の案件から比べると多いのですが、ヒアリング結果を読んだ感想は、案件として旨味はあるが体制を組めなかったというのが理由と思われる。そうだとすると、体制を組みやすくする事は出来ないのかという発想になる訳です。

案件名を見ると 2 つの案件が「及び」で結ばれています。目的のところに記載されているケニア国及びウガンダ国において北部回廊の物流網整備計画の策定支援というのが最初にあり、その後に北部回廊の玄関口となるケニア国モンバサ郡の開発計画の策定支援をするという、総論・各論のように見えるのですが、まずこれを分けられないのかなと思います。

何故分けられないのかについては、閲覧資料に整合性の確保、重複の回避等の記載がありますが、それは前者の総論部分の成果を十分情報共有して、改めて各論の時期をずらして公募するとか、あるいは同時に行くと不整合が生じるという事であれば公募を若干前後して実施する事が出来ないのか。関心表明者数と応募出来なかった理由を見ると対策を講じる事が可能なのではないかという印象を持つのですがその点はいかがでしょうか。

JICA：まず北部回廊の方が、ケニアとウガンダの二国間の要請でしてモンバサの方はケニア国です。ケニア政府とこのプロジェクトについて協議をした際、二つのプロジェクトが動くという事を説明した

所、是非効率的に一体的に行ってほしいという事を先方政府から要請があったというのがまず一点です。

もう一点が社会経済フレームワークというものを計画の最初に作成しますが、これは今後の国あるいは都市としての経済の伸び、あるいは人口動態の変化、物流量の変化ですとか、そういった部分に同一のデータを用いる必要がありまして、分ける事によってデメリットが生じるのではないかと考えました。

それ以外にも団員構成を見て頂くとそれぞれ13分野17分野と申し上げましたが重複する専門分野が合計6分野ございます。発注する側としましてもこの6分野の方が、総論と各論とおっしゃいましたが確かにそういう側面はありますが、基本的に同じ所に行って同じデータを取ってくるという作業が必要になるので、こうしたところを一つにする事によってコストの軽減を図れたりといった事に繋がるであろうと考えました。

委員：応募出来なかった理由にある、「業務主任者が確保出来ない」というのは業務主任者の要件が厳しくて確保出来ないという事ですか。

JICA：こちらの解釈になってしまいますが12者関心表明して頂いた会社でそれぞれに専門分野をもつコンサルタントを用意していたのだと思います。ただここに記載されている全てを用意するのは難しそうだというのが1つと、全体をマネージしていくには相当な総合マネジメント力が必要だと思いますのでそこまでの人を要していない、あるいは準備出来ないという回答だったのではないかというような理解をしています。

委員：「自社の受注は難しいと判断した」というコメントがありますが、この理由は何ですか。まさにその理由を聞くためのヒアリングだと思うのですが。難しい理由がなんなのかを聞かなければ意味がないと思うのですが。

JICA：そこまでは聞き取れませんでした。

委員：そうだとすると関心表明者に形式的にヒアリングをかけてアンケート調査しました、というようなものよりは、2者3者でもよいので掘り下げて、どういう所が本音の理由なのかという事を聞き出した方がむしろ有益だと思います。全者に平たくアンケート調査を実施して、自社の受注は難しいと判断したという以上の理由が記載されていなかったとすると、これはヒアリングの仕方として今後の対策を考える意味ではあまり有益ではないと思います。

先程のように、「こちらの解釈になりますが」という事ではなく、実際に何が一番問題で、そこを網羅的に行うのではなくて掘り下げて聞いて頂かないと、有効な対策の立案に結びつかないというのが印象です。今後参考にして頂ければと思います。

JICA：承知しました。

No. 5 ハイチ国開発計画実施支援

委員：どういった方が応札されたのでしょうか。

JICA：公示にあたって、まずフランス語が出来て、フランス語圏の勤務経験があるのが望ましいという事しておりますので、そのような方です。

委員：どういう経歴の方ですか。

JICA：NGOの方です。

委員：ハイチだけに限れば難しいのかもしれないのですが、この業務は開発計画に関するかなり一般的なアドバイスを求めるものではないのですか。つまり、他の地域とセットにして委託する可能性はないのでしょうか。例えばアフリカの同じような開発計画のサポートをする事業があると思うので他の地域とセットにすれば手を挙げる可能性が高まる感じがするのですが、そういったことを検討されていますか。

JICA：ハイチに関して言うと、他のフランス語圏アフリカの業務と積み上げる形で実施した事は私の知る限りありませんが、ご指摘の通り人材が豊富な言語・地域ではないので積み上げる形で応募の可能性を高めるというのはあるのかと思います。検討させていただきます。

委員：今後は専門家派遣という事で枠組みが変わるのでしたよね。

JICA：はい。

委員：こういった委託契約で行くのと専門家派遣で行くのを比べると、コスト的にはどうなのですか。

JICA：こういった長期の派遣の場合、金額だけを見ますとコンサルタント契約に基づく派遣の方が若干有利な場合がございます。ただコンサルタント契約の場合はかなり相手に任せている一方で、専門家派遣の場合は海外に赴任するにあたって JICA としてのサポートをかなり手当をするという事がありますのでその辺りのメリット・デメリットがあるかと思えます。

それと、今回個人の契約にも関わらず金額が大きいというご指摘を頂いたのですが、我々も同じような問題意識を持っておりまして、こういった単独型の業務ですので、個人の方が応募される事・受託される事自体の問題はないのですが、やはり 3000 万円を超えるような大きな金額になる場合、どこか法人との契約にした上でその法人から補強で入れるという様な形の応募をこういった単独型で金額が大きいものに関しては認めていくべきではないかという事を部内で吟味している所です。

委員：総合判断という事なので他のアフリカとの関係も含めて考えて頂きたいと思うのですが、先程の渡航危険とかを考えると、むしろ専門家で JICA が手厚く面倒をみてあげた方が手を挙げる人が増えるのではないかという印象を持ちましたのでその辺りを踏まえて総合判断して頂ければと思います。

委員：ハイチや、その前のマリの場合もそうなのですが、圧倒的に情報が少なく治安状況も不安定な所に行かせようとした時に同じような単価でやるというのでは、報酬面でインセンティブが働かないというがあるので、新しい国や治安状況上何らかの不安がある場所に行く場合は何かしらの形で手当をしないとやはり関心は薄くなるのではないかと思います。

No. 6 ギニア国農業開発管理アドバイザー業務（農業開発）

JICA：本案件は当該地域におけるエボラ出血熱の影響により、業務期間を大幅に短縮した経緯があります。お送りした資料には当初契約額と短縮後の人月が記載されており、人月あたりの単価が高いように誤解を招きやすい書きぶりとなっておりますが、実際には他案件と比較して特段単価が高いという事はありません。

委員：単価については承知しました。1者応募になった要因・背景・対策としてヒアリング結果が記載されているのですが、応募されたのは1者ですがどういった所にヒアリングされたのですか。

JICA：要員確保の部分に記載してありますが、アースアンドヒューマンコーポレーション、NTC インターナショナル、日本工営、レックス・インターナショナル、この辺りが当初応募可能ではないかと考えていたので、アースアンドヒューマンコーポレーション以外の3社にヒアリングを実施しています。

No. 7 2014 年度課題別研修「ODA における環境影響評価（持続可能な開発のための環境アセスメント研修）」研修委託契約

委員：案件名を拝見するとODAにおける環境影響評価という事で、内容的にはあまり特殊性がないように思うので対応出来る会社は沢山あるのではないかという印象があるのですが、なぜ競争性がないのでしょうか。まず補足情報の類似研修の実施実績についてご教示ください。例えば、円借款事業における環境社会配慮実務も1者応札になっているのですか。それとも競争性が確保されているのですか。

JICA：こちらも1者応札でした。

委員：その理由ですがこのヒアリング結果を拝見すると、この金額では旨味がないという事なのかなと思うのですが。

JICA：おっしゃる通りです。

委員：円借款事業の方と理由は一緒なのですか。

JICA：こちらも同様です。

委員：そうすると過去の経緯から多少は適正に設定しているけど、なお旨味がないので1者しか手を挙げないという事なのですね。

JICA：はい。逆に今回受注していただいた社は環境影響評価専門として日本国内で幅広く業務を行っている所で、またODA業務については関連会社を設置してやっておられるという所で、手を挙げて自社で取り組む旨味があると判断されたのではないかと思います。それ以外の説明会に参加した会社、国際航業、日本工営等々にもヒアリングを行ったところ、研修業務は手間ひまが掛かる割にはフィーが低いという事で、それよりは海外でのコンサルティング業務、そちらの方を優先しましたという反応が大半でした。

No. 8 2014 年度集団研修「海図作成技術-航行安全・防災のために-国際認定資格B級」研修委託契約

JICA：ご質問頂いているB級取得と本研修の関係ですが、補足情報に書かせて頂いた通りB級資格というのは水路関係の業務者の実務レベルの資格でその上にA級という上級レベルがあるのですが、このB級を取得出来るような研修です。そのB級を取得するために、IBSCという国際委員会で規定されたいろいろな条件をクリアするための学習のコンポーネントを含めていくと6か月間を要します。資格取得費用と契約金額の関係については、資格取得費用は500ドルで、JICAがIBSCの方に契約金額とは別途支払っています。研修員1人当たり500ドルという訳ではなくて、6か月のコースの認定の為に500ドルという形になっています。

委員：金額の部分で500ドルというのは、それほど高くないので了解しました。B級の国際認定が前提条件だとして、出せる機関がここしかないのであればそもそも1者にならざるを得ないと思ったのですが、そういう訳ではないのですね。

JICA：我々の方としては日本水路協会が非常に海上保安庁との関係を強く有しているという事でそれ以外の民間航測会社も受注可能性がないかと今回も改めてヒアリングを行ったのですが難しいとの事でした。

委員：それは価格で合わないとか人がいないとかそういう事であって、その他の機関・協会であってもこのB級資格取得を実施出来る所があるという事ですか。

JICA：そうですね。B級を付与出来ないから受けませんという事ではありません。

委員：役所との関係をどう築くのかという話で、前の方の案件と同じだと思うのですが、研修自体は海上保安庁が行い、その補足的な業務を行うという理解でよろしいでしょうか。

JICA：日本水路協会が研修の実施団体となり、講師の中に海上保安庁の関係部署の方も入って実施して頂いております。

委員：講師は海上保安庁の方だけではないのですか。

JICA：海上保安庁だけではありません。

委員：研修の実質は海上保安庁に任せてしまって、それ以外は補足的な業務だけを他の民間に委ねるといふ方向は有り得ないのですか。

JICA：研修業務について一体的にこの6か月間、円滑に実施する事を重視したいと考えておりますのでそこで分けるというのは今までは想定していません。

委員：いろいろな所に出てくる話で研修の講師とかは専門性は必要なはずですがそれ以外のアレンジですとかコーディネーターは別だと思っていて、そういう実施例は研修でないのですか。

JICA：JVを認めて委員のおっしゃられるサブの強い会社とロジの強い会社が組んで行いたいという形が出来る案件についてはそのような可能性もあるかとは思いますが。

委員：結局役所頼みという事ですから、公平性・競争性を確保しないといつまでも解決しないと思いますので、こういう案件は一つだけ見るのではなく、いくつか束ねて検討して頂きたいというのが私の前々からの要望です。時間的になかなか難しいということでこんな短時間で検討せざるを得ないのでしょうけど、一般的なご検討をして頂きたいと思います。

No.9 2014年度国別研修「クリチバ市における土地区画整理事業実施能力強化プロジェクト C/P 研修」 研修委託契約

JICA：参加意思確認公募の中で最も単価が高いというご指摘を頂いていますので、その辺りについてご説明させていただきます。

このクリチバの案件は国別研修の中の、カウンターパート研修でございまして、元となる「土地区画整理事業実施能力強化プロジェクト」という技術協力プロジェクトがあり、そのカウンターパートにあたる方々を2013年度と2014年度計3回日本に呼んで研修をしたものです。

2014年度契約にあたっては、研修の委託先としてはこのプロジェクトに関わりあいのある国際建設技術協会を想定しました。それ以前の2013年度の2回分に関してはJICA直営で行いましたが、非常に手間が掛かると土地区画整理事業の具体的な知見がJICAの中にもありませんので、2014年度については技協プロジェクトを受けて頂いている国際建設技術協会に委託させて頂くという前提で参加意思確認公募に掛けさせて頂いたという経緯があります。

本件は、ブラジルのクリチバ市を対象とする協力だったのですが、研修に使用する資料を全てポルトガル語でそろえる必要があり、資料を日本語からポルトガル語に翻訳する費用が単価として一番掛かってしまいました。

契約金額458万円のうち教材費、すなわち日本語からポルトガル語への翻訳費用が261万円ほどです。これはポルトガル語だから単価が高いという事ではなく、オリジナルの言語に翻訳する場合の単価13,000円で計算していますので、これだけ掛かってしまったという事です。

このクリチバ市の案件を国際建設技術協会にお願いするに当たりまして、他に実施可能な団体がなか

ったのかという部分については、一つは課題別研修「都市開発のための土地区画整理手法」を行った「街づくり区画整理協会」という所、それから JICA 筑波で行った課題別研修「国家測量事業計画・管理」を受けて頂いた「日本地図センター」という所の 2 つを想定しました。

「街づくり区画整理協会」の方は課題別研修という事で英語だけの研修で、直接英語で講習をして頂いた為資料翻訳は必要なく、また既に英語で作成されている資料もあったという事で若干安く出来ました。こちらの方は研修員 1 人月当たり 147,800 円です。また「国家測量事業計画・管理」の方も、190,938 円でした。

ちなみに本研修についても同様に計算をしますと、研修員一人月あたりの費用は 183,251 円という事になりますので、たいだいその位の数字という事になります。いかがでしょうか。

委員：翻訳料に関しては、説明で理解出来ました。研修の内容というのは、講義が主体なのですか。それとも視察がメインなのですか。

JICA：2014 年度に関して申し上げますと講義が前半に集中していて、後半部分で少し見学等がありますが全体としては講義が多いです。講義にあたっては、横浜市と、UR の本社が横浜にあるので UR の技術者が、横浜で行っております。

委員：補足情報の (2) に記載されている「街づくり区画整理協会」と「国土計画協会」というのはどのような団体か簡単に結構ですのでご説明ください。

JICA：申し訳ありません。存じ上げません。

委員：区画整理事業というのは、自治体の職員がよく知っている領域ですよ。UR ももちろん知っているでしょうが。行政出身者を上手く使えないか、それから自治体で区画整理を行っていく上ではコンサルの力を借りなければならない訳なので、区画整理に関わる行政官とかコンサルとかを上手く動員出来るような仕組みをご検討頂きたいと思います。

JICA：はい、分かりました。

No. 10 2014 年度青年研修「マレーシア／初中等教育行政コース」研修委託契約

JICA：この青年研修の目的としては来日された 16 名のマレーシアの行政官及び教員の方々に対して主に地方行政の制度それから仕組み及び学校運営、学校現場での指導、生徒との接し方等を学んで頂くのに加えて、日本で実施されている生涯教育の現場の状況や地方部で盛んな日本の文化・歴史的な継承にかかる教育の実態を学んで頂くために実施しています。

ただ研修の目的はそういう形になるのですがこの青年研修の実施意義としては必ずしも海外から来られる研修員の方の能力向上だけではなく受け入れ側地域市民の国際化の促進にも大きな意義があると考えております。

予算規模的には決して大きくはないのですが、都市部に比べて保守性が強い地域の人たちにとっては

外国人と接する機会も限られている中でこのような研修を受け入れて頂く事によって、学校現場の子供たちも含めて外国人と接する機会というのは非常に重要であります。また地方活性化に繋がるグローバル人材の育成という観点からも資する事があると考えております。

その意味では地域の側からのニーズというのも意識としてはしっかりございます。しかしながら、利益率がほとんどないという事なので民間の方々よりはむしろ市民の国際化を推進したいという強い意欲を持っている自治体と極めて近い立場の団体にこういう業務をお願いせざるを得ないという実情もございます。

いずれにしましても海外の方々にとっては研修という点、JICAにとっては都市部ではない地方の国際理解の推進、また地域の方にとっては市民の国際化という3つの視点から、所謂WIN・WIN・WINのような貴重なツールの一つとして青年研修というものを活用しております。1者応募になった事情は、利益率が低いという事もありますし、一方で地方自治体関係の方というのは本来業務もあり多忙である事に加えこのような研修の受け入れ業務に精通していない事から、自分たちが出来るのか自信がないという背景があります。

委員：二本松訓練所で行うのは地域の方とのふれあいですとか、地域を育てていくという主眼があるとは理解しましたので、そういう意味ではこの研修は行う意義はあるのかなというの理解しました。いずれ海外の方との交流を目的としたNPO等が育ってくる可能性はあると思いますが、1者応募を避ける意味ではやはり今のままの状況ですと、先は厳しいかなというのがあるので、出来るだけ複数者応募について今後努力せざるを得ないのかなと思います。

委員：そういった地域とのコネクションを増やすという政策的な配慮は分かりますが研修の到達目標などはかなり雑な書き方で、これでは全然イメージ出来ないのももう少し丁寧に書いて頂きたいというのが感想です。二本松でいろいろな分野で研修をされていると思うのですがこういった地域に根差した団体が受けている比率とそれ以外の民間団体などが受けている比率を教えてください。

JICA：大まかに出すと、首都圏で4割、それ以外で6割の研修を行っております。これは先程説明のあった課題別研修や国別研修も含めた研修事業全体の割合です。青年研修について申し上げますと、内容としましては先程二本松の方から説明がありました通り1号業務に位置付けられていますので、技術協力の一環として実施はしていますが、比較的国際交流の色彩が強いものとなっています。これは1984年に当時の中曽根総理が21世紀の為の友情計画という事でASEANの青年招聘事業からもともと始まったものです。2007年から名称を変更しまして青年研修という事で実施しております。

今年度の全体としては67コース、約970名の研修員を受け入れています。対象地域は、最初のASEANから現在は全世界に広がっています。二本松は国がマレーシアという事で単一国型と呼んでいますが、それ以外にも国混成型という事でいろいろな国から来ていただくものもあります。

研修を受託頂くリソースが首都圏に集中している為、JICA東京は研修コースの実施数が多くなるざるを得ないのですが、JICAのセンターが全国で15か所あるのでなるべく業務を平準化していくと同時により多くの国民の皆様にも国際協力に参画して頂きたいという趣旨から青年研修に関してはJICA東京とJICA関西の2つについては実施場所としては最初から除外し、残りの13か所で実施

しているのが現状です。

委員：二本松で行っている研修を横並びで見たいとは思いますが、これはあくまで要望ですが。

委員：にほんまつ地球市民の会、この団体の性格というか、要するに法人格としては誰と契約しているのですか。会長は二本松市長という事でしたが契約管理としては契約相手が実態として誰と契約しているのかという確認というのは必要だと思うのですが、どういう理解をされているのでしょうか。

JICA：にほんまつ地球市民の会というのは、二本松訓練所が出来た21年前に時を同じくして創設された任意の団体で、法人登記をしている団体ではありません。この契約に際しては法人格という扱いではなくて個人の審査という形で審査をしております。契約相手は、会長の二本松市長であると整理しています。

委員：にほんまつ地球市民の会というのは市長さんが変われば会長は変わるという事ですか。

JICA：はい。歴代そうってきているので次回もおそらくそうなると思います。

委員：そこは市長個人と契約しているという認識は先方もあるのですか。今の説明からするとにほんまつ地球の会こと新野洋と契約している事になるのですが、歴代の市長が会長になった時にJICAの認識と先方の認識が一致しているのか心配になったのですが。

JICA：改めて確認致しますが、先方が個人という認識は正直あまりお持ちではないという可能性はあります。ただJICAの審査の基準としては法人格かそうではないかというカテゴリで行っておりますのでJICAの仕切りとしてはそうになってしまうのですが、認識の部分に関しては改めて確認します。

委員：なぜ申し上げているかという、契約上義務が履行されなかった時に誰に文句いうのかという時に問題になります。法人格はないけれど社団の実態はあるからにほんまつ地球市民の会が契約当事者という理解も一方では有り得ます。個人という整理なのか、審査基準はそうだけれど契約相手ははっきりしないという事だとするとそこはきちんと整理しておく必要があると思います。JICAの契約なので誰と契約しているのか曖昧という事ではまずいと思ったので確認しました。

JICA：承知致しました。

JICA：ご指摘ごもっともだと思いますので、しっかりと確認したいと思います。

委員：同じような事が繰り返されるので教えて頂きたいのですが、3番目のマリの地形図の案件で最後に補足された所ですが、先行事業においていろいろなノウハウを習得したそのポイントとなる事として

航空機の調達をするという話をされたと思います。私に関心を持っているのは、そういうことが分かっているのであれば、ソフトな情報も J I C A で入手して次の事業者に提供するという仕組みは有り得ないのか。他の相手方政府との関係なども、有利になる情報・ノウハウになるはずなのでそれも J I C A が肩代わりして、あとの事業者に伝えるような、あるいは助太刀をするような仕組みがあれば他の事業者もどんどん入ってきやすいはずです。そういう事を改善する見込みはないのでしょうか。

JICA：はい。今ご指摘いただいたような事は勉強していかなければならないと思います。先程の航空機の件というのは、世界展開されている航測会社がいろいろな所と組みながら、蓄積してきた知見の類の話だと思っておりまして、各社のノウハウと言うべきものを我々にどこまで公開して頂けるか分からないところがあります。そういうものはどこまで公開出来てというという話はやはり勉強していかなければならないと思います。

委員：そのような所に切り込んで頂きたいというのが私の希望でして、確かに成果物は限られているにしても付随的な情報をどんどん取得してそれを伝えていく、それが J I C A の役割かと思っておりますので是非ご検討ください。

JICA：はい。

2. 2016 年度の契約監視委員会の運営について

事務局より別添資料 2 に基づき 2016 年度契約監視委員会の運営方針（案）を提案し、了承いただいた。

以 上

別添資料：

1. コンサルタント等契約及び研修委託契約の一者応札・応募に係る個別点検（2014 年度契約）
2. 2016 年度の契約監視委員会の運営について（案）

以上

2015年度第4回契約監視委員会における一者応札・応募の個別点検対象契約リスト

資料1

1. コンサルタント等契約

(敬称略)
(数字は各委員の優先順位)

契約区分	契約件名	契約金額 (円)	人月	契約相手方名称	地域	分野	理由	委員	
1	業務実施契約	ミャンマー国ヤンゴン・マンダレー鉄道整備事業フェーズ1詳細設計調査【有償勘定技術支援】	1,840,255,200	357.09	株式会社オリエンタルコンサルタンツグローバル他	アジア	運輸・交通	契約金額(1,840,255,200円)が、今回の選定対象契約の中で最も高額である。(不破)金額・規模が大きい。 (関口)全案件の中で契約金額が突出して大きいこと。合計人月も大きいこと。民間企業が応札していることから、競争性が無かった理由及び有効な対策の有無を確認したい。(中久保)MMの大きさ、JV5社の背景(含む日本政府の政策的意向)、今後の調査・事業の展開と契約形態。(乾)	不破② 関口① 中久保① 乾①
2	業務実施契約	ミャンマー国港湾EDI整備計画準備調査	69,363,000	20.48	株式会社三菱総合研究所他	アジア	運輸・交通	インフラ系でありながら、総合的な研究所が相手方であるため。	木村①
3	業務実施契約	マリ国バマコ都市圏デジタル地形図作成プロジェクト	461,878,200	26.87	アジア航測株式会社	アフリカ	社会基盤	26.87人月の契約であるのに契約金額が461,878,200円となっており(1人月当たり17,189,364円)、1人月当たりの契約金額が、他の契約と比較して高額である。	不破①
4	業務実施契約	アフリカ地域北部回廊物流網整備マスタープラン策定支援プロジェクト及びモンバサゲートシティ総合都市開発マスタープランプロジェクト	614,341,800	101.19	日本工営株式会社他	アフリカ	開発計画	契約金額が大きく、落札者の名称からすると、競争性が付与されなかった理由及び有効な対策の有無を確認したい。	中久保②
5	業務実施契約(単独型)	ハイチ国開発計画実施支援	36,329,000	18.00	個人	中南米	開発計画	金額が大きく、個人の受託事業であるため。	木村②
6	業務実施契約(単独型)	ギニア国農業開発管理アドバイザー業務(農業開発)	34,458,480	2.80	株式会社アースアンドヒューマンコーポレーション	アフリカ	農業	契約金額を人月で除した金額が一番大きい	関口②

2. 研修委託契約

(敬称略)

研修形態	調達方法	案件名	契約金額 (円)	契約相手方名称	受入人数	受入期間 (日数)	分野	参加国	理由	委員	
7	課題別研修	一般競争入札(総合評価落札方式)	2014年度課題別研修「ODAにおける環境影響評価(持続可能な開発のための環境アセスメント研修)」研修委託契約	13,086,360	いであ株式会社	19	25	環境管理	インドネシア、ラオス、東ティモール、ミャンマー、スリランカ、ペルー、アフガニスタン、ヨルダン、スーダン、エチオピア、ガーナ、マラウイ、パナマ、ウズベキスタン	研修委託契約の中では契約金額が大きく、落札者の名称からすると、競争性が付与されなかった理由及び有効な対策の有無を確認したい。	中久保
8	課題別研修	参加意思確認公募	2014年度集団研修「海図作成技術-航行安全・防災のために-国際認定資格B級」研修委託契約	21,348,160	一般財団法人日本水路協会	8	173	運輸交通	カンボジア、キリバス、バヌアツ、パプアニューギニア、ミャンマー、バングラデシュ、インドネシア	国際認定資格B級取得と本研修との関係(含む研修委託契約金額と資格取得費用との関係)	乾
9	国別研修	参加意思確認公募	2014年度国別研修「クリチバ市における土地整理事業実施能力強化プロジェクトC/P研修」研修委託契約	4,581,279	一般社団法人国際建設技術協会	10	9	都市開発・地域開発	ブラジル	研修員受入1人日当たりの契約金額(84,839円)が、選定対象の参加意思確認公募の研修委託契約の中で最も高額である。	不破
10	青年研修	参加意思確認公募	2014年度青年研修「マレーシア/初中等教育行政コース」研修委託契約	1,672,860	にほんまつ地球市民の会	16	18	教育	マレーシア	二本松青年海外協力隊訓練所は所管地区が福島県のため、顕在・潜在入札先は限られてしまっているのではないか	関口

案件情報シート

1. 基礎情報

項目	詳細情報
(1) 担当部署	社会基盤・平和構築部
(2) 案件名	ヤンゴン・マンダレー鉄道整備事業フェーズ1詳細設計調査【有償勘定技術支援】
(3) 業務区分	業務実施契約
(4) 対象国	ミャンマー
(5) 契約金額	1,840,255,200 円
(6) 総人月	357.09
(7) 目的	ミャンマーにて事業実施が計画されているヤンゴン・マンダレー鉄道整備事業フェーズ1(ヤンゴン・マンダレー路線(約650km)のうち、ヤンゴン・タンゲー間(約270km)が対象区間)の対象となる鉄道土木構造物及び鉄道システム設備の設計基準の設定、検討された技術基準の適用下における詳細な施工計画の提案並びに最適な工事契約形態・契約パッケージの検討を実施し、最終的に、詳細設計業務の成果品としての上記円借款事業の入札図書(案)を作成する。
(8) 業務従事者分野 (公示時)	以下の48名 1) 総括/鉄道計画、2) 副総括/鉄道土木計画、3) 副総括/鉄道システム計画、4) 鉄道線形計画・設計1、5) 鉄道線形計画・設計2、6) 鉄道路盤計画・設計・積算1、7) 鉄道路盤計画・設計・積算2、8) 鉄道土木計画・設計・積算1、9) 鉄道土木計画・設計・積算2、10) 橋梁計画・設計・積算1、11) 橋梁計画・設計・積算2、12) 橋梁計画・設計・積算3、13) 橋梁計画・設計・積算4、14) 軌道計画・設計・積算1、15) 軌道計画・設計・積算2、16) 鉄道駅建築計画・設計・積算1、17) 鉄道駅建築計画・設計・積算2、18) 鉄道駅設備計画・設計・積算、19) 貨物施設計画・設計・積算、20) 車両基地・検収設備計画・設計・積算、21) 鉄道土木工事施工計画1、22) 鉄道土木工事施工計画2、23) 鉄道土木数量・積算、24) 土質調査計画・監理、25) 地形測量計画・監理、26) 橋梁健全度調査計画・監理、27) 橋梁復元図計画・監理、28) 鉄道システム計画・設計・積算・施工計画(信号)1、29) 鉄道システム計画・設計・積算・施工計画(信号)2、30) 鉄道システム計画・設計・積算・施工計画(通信)1、31) 鉄道システム計画・設計・積算・施工計画(通信)2、

1. ミャンマー「ヤンゴン・マンダレー鉄道整備事業フェーズ1詳細設計調査」

	32) 鉄道システム計画・設計・積算（車両）、33) 電力供給設備計画・設計・積算・施工計画、34) 鉄道システム計画・設計（運転）、35) 鉄道システム数量・積算監理、36) 鉄道工事契約、37) 鉄道工事契約2、38) 技術仕様書/土木・建築・基地、39) 技術仕様書/信号・通信・車両・電気、40) 設計照査監理、41) 環境社会配慮（社会）、42) 環境社会配慮（自然）、43) 需要予測、44) 交通管理計画、45) 労働安全計画、46) 事業広報、47) 業務調整/鉄道計画補助（ヤンゴン）、48) 業務調整/鉄道計画補助（ネピドー）
(9) 契約相手名称	共同企業体代表者：株式会社オリエンタルコンサルタンツ 構成員：日本コンサルタンツ株式会社、パシフィックコンサルタンツ株式会社、株式会社トーニチコンサルタント、アジア航測株式会社
(10) 公示日	2014年3月28日
(11) プロポーザル作成期間	17日間
(12) 関心表明者数	8者 株式会社オリエンタルコンサルタンツグローバル（共同企業体代表者） 日本コンサルタンツ株式会社（構成員）、パシフィックコンサルタンツ株式会社（構成員）、株式会社トーニチコンサルタント（構成員）、アジア航測株式会社（構成員）、株式会社建設技研インターナショナル、株式会社パデコ、株式会社 エー・エス・エンジニアリング

2. 一者応募となった要因・背景及び対策

(1) 背景・要因（ヒアリング結果）

本業務は、目的にも記載のとおり、総延長 270 kmに及ぶ鉄道路線の鉄道土木構造物（盛土、軌道、橋梁、建築等）及び鉄道システム設備（信号・通信設備、電力供給設備、車両）の建設工事の設計を行うと共に入札図書（案）を最終的に策定するもの。機構が実施する他の調査と比較し、設計図面だけでも数千ページにわたる等、膨大な作業を伴う。よって本業務では、上述の業務従事者分野のとおり、土木分野のみならず、鉄道軌道、建築、信号・通信等、多岐にわたる専門性を有する多数の業務従事者（48名）を必要としていた。海外業務に対応できる鉄道分野のコンサルタントの数は他の分野に比べて限定的であり、今回 JV を構成した者以外で、別の JV を結成し応札できる程度の人数が確保できなかったのが、一者応募となった要因であるとみられる。

(2) 今後講ずる対策

上記(1)に記載のとおり、本件に限らず、海外業務に対応できる鉄道分野のコンサルタント数自体が限られていること、及び、日本政府のインフラ輸出戦略を踏まえ鉄道分野のプロジェクトが増加傾向にあることを踏まえると、一者応募となるケースは今後もあり得ると思われるが、業界団体との定期的な意見交換の実施、本邦技術活用(STEP)や無償資金協力案件に関する本邦企業向け説明会の実施、プレ公示による情報開示の前倒しの実施に加え、可能な場合には類似案件の公示の時期が重ならない等の調整を行うことで対応したい。

3. 補足情報

項目	補足情報
(1) 応募要件	対象国 : ミャンマー国及びその他全世界 言語 : 英語 類似業務 : 鉄道整備に係る各種業務
(2) 契約の経緯	2012年12月～2013年12月に、『全国運輸交通プログラム形成準備調査』を実施(応札2者。オリエンタルコンサルタンツを代表者とするJVが受注)。 ミャンマー国の運輸交通にかかる開発について、2030年頃を目標とする全交通モード(道路、航空、鉄道、内陸水運、海運)にかかる運輸交通開発ビジョンを示した上で、運輸交通開発戦略及び段階的实施計画を策定することを目的とする。 ミャンマー国側及びJICA他関係機関との協議により選定される優先プロジェクトについて、実現可能性調査を行うことが契約に含まれており、ミャンマー側との協議の結果、ヤンゴン・マンダレー鉄道整備事業に係る実現可能性調査が実施された。
(3) 要員確保 (コンサルタントのAvailability)	受注者以外のコンサルタントでは、日本工営、長大等が考えられる。しかし、大規模な鉄道分野の案件では、多岐にわたる専門性を有する多くの人材を必要とするため、各社とも単独での受注は困難であると考えられる。
(4) 継続性	ヤンゴン・マンダレー鉄道整備事業フェーズ1(円借款本体事業)
(5) その他	特になし

案件情報シート

1. 基礎情報

項目	詳細情報
(1) 担当部署	社会基盤・平和構築部
(2) 案件名	港湾 EDI 整備計画準備調査
(3) 業務区分	業務実施契約
(4) 対象国	ミャンマー
(5) 契約金額	69,363,000 円
(6) 総人月	20.48
(7) 目的	港湾 EDI (Electric Data Interchange) と呼ばれる船舶の入出港に係る申請・届出等の電子情報処理の導入を、一般無償資金協力の活用を前提として、プロジェクトの背景、目的及び内容を把握し、効果、技術的・経済的妥当性を検討のうえ、協力の成果を得るために必要かつ最適な事業内容・規模につき概略設計を行い、概略事業費を積算するとともに、プロジェクトの成果・目標を達成するために必要な相手国側分担事業の内容、実施計画、運営・維持管理等の留意事項などを提案することを目的とする。
(8) 業務従事者分野 (公示時)	以下の計 6 名 1) 業務主任、2) 港湾管理システム、3) システム概念設計、4) システム運用・管理保守計画、5) 機材／通信計画、6) 調達計画／積算
(9) 契約相手名称	共同企業体代表者：株式会社三菱総合研究所 構成員：一般財団法人国際臨海開発研究センター
(10) 公示日	2014 年 6 月 11 日
(11) プロポーザル作成期間	17 日間
(12) 関心表明者数	4 者 株式会社三菱総合研究所（共同企業体代表者）、一般財団法人国際臨海開発研究センター（構成員）、三井造船株式会社、株式会社アイコンズ

2. 一者応募となった要因・背景及び対策

(1) 背景・要因（ヒアリング結果）

本業務は、目的にも記載のとおり、港湾 EDI と呼ばれる船舶の入出港に係る申請・届出等の電子情報処理の導入を目的とした調査であり、その内容はシステム開発である。かかる分野の海外案件に対応できるコンサルタントは、シンクタンク（総合研究所）等に限られており、無償資金協力事業においてシステム開発を実施した前例が少

ないことから、応札意欲が小さくなった可能性がある。

また、本業務は船舶の入出港に係る手続きに係るシステム開発であり、港で実際に行われる各業務の流れを理解することが必須となる。かかる手続きについては、海運貨物取扱業者（通称：乙仲業者）は熟知しているが、コンサルタントとしてこれらの手続きを熟知している者は非常に限られている。なお、今回三井造船（株）と（株）アイコンズは関心表明を行ったもののプロポーザルの提出には至っていないのは、両社ともどのような調査を想定しているかの情報収集が目的であったと理解している。

以上のとおり、本業務は前例が少なく応札可能なコンサルタントの数も限られているシステム開発に関する無償資金協力であり、かつ、船舶の入出港に係る手続きに関する知見が必要であったため、一者応募に至ったものとする。

（２）今後講ずる対策

本邦技術活用（STEP）や無償資金協力案件に関する本邦企業向け説明会の実施、プレ公示による情報開示の前倒しを可能な限り行うことで対応したい。

3. 補足情報

項目	補足情報
（１）応募要件	対象国：ミャンマー国及びその他全途上国 言語：英語 類似業務：港湾管理または港湾関連システム構築に係る各種調査
（２）契約の経緯	特になし。
（３）要員確保 （コンサルタントのAvailability）	上述のとおり、システム開発の知見と港で実際に行われる各業務の知見の双方を理解しているコンサルタント企業はない。各分野別であれば、前者は、総合研究所（シンクタンク）系であり、後者は海運業者あるいは乙仲業者経験者であれば対応可能である。
（４）継続性	無償資金協力事業（本体事業）
（５）その他	特になし

案件情報シート

1. 基礎情報

項目	詳細情報
(1) 担当部署	社会基盤・平和構築部
(2) 案件名	バマコ都市圏デジタル地形図作成プロジェクト
(3) 業務区分	業務実施契約
(4) 対象国	マリ
(5) 契約金額	461,878,200 円
(6) 総人月	26.87
(7) 目的	本プロジェクトはマリ国バマコ市において、縮尺 1/5,000 のデジタル地形図 (520km ²) の作成及びオルソフォト整備 (1,400km ²) 並びにデジタル地形図の作成・活用・更新のための技術移転を行うことにより、バマコ市の効率的、効果的な都市開発に寄与することを目的とする。
(8) 業務従事者分野 (公示時)	1) 総括/デジタル地形図作成、2) 標定点測量、3) 空中写真撮影監督、4) 空中三角測量、5) 現地調査/現地補測、6) 数値図化、7) 数値編集/補測編集/記号化、8) GIS 構造化、9) 利活用計画
(9) 契約相手名称	アジア航測株式会社
(10) 公示日	2014 年 12 月 24 日
(11) プロポーザル作成期間	24 日間
(12) 関心表明者数	5 者 アジア航測株式会社 (契約相手方)、NTC インターナショナル株式会社、株式会社 DMS、株式会社フランシール、株式会社翻訳センターパイオニア

2. 一者応募となった要因・背景及び対策

(1) 背景・要因 (ヒアリング結果)

本プロジェクトは 2012 年に開始されたが、対象国の治安悪化により中断し、2014 年に再入札になった案件である。今次発注は、当該プロジェクトの未実施部分に該当するものであり、2012 年契約時に受注していた同社が豊富な情報を有しているため、類似業務受注実績のある他社は、プロポーザルで優位に立てないと判断して辞退した。

(2) 今後講ずる対策

上記のとおり、本件は外部要因によりやむを得ず中断後再開したものであり、今後同様の案件でも一者応募となる可能性は高いが、適切な情報提供等により可能な限り競争性の確保に努める。

3. 補足情報

項 目	補足情報
(1) 応募要件	<p>対象国 : マリ国及び全途上国</p> <p>言語 : 英語又は仏語(3名の評価対象業務従事者のうち1名(数値図化)は語学要件なし。)</p> <p>類似業務: デジタル地形図作成に係る各種業務</p>
(2) 契約の経緯	<p>本プロジェクトは2011年11月に詳細計画策定調査(応札3者、アジア航測が受注)を実施し、詳細計画策定調査報告書を取りまとめた。同報告書ではマリの概況、関係機関の情報(組織体制、保有機材等)、本格調査に向けた提言等が整理された。</p> <p>2012年3月にアジア航測と本プロジェクトに係る業務実施契約(応札1者、アジア航測が受注)を結び、業務を開始したが、同月に治安が悪化し、プロジェクトを中止することとなった</p> <p>マリ国の治安回復に伴い、2014年12月に本プロジェクトの再開に向け改めて公示を行った結果、再度アジア航測が受注することとなった。公示にあたり、上記詳細計画策定調査報告書は業務指示書に配布資料として記載し、情報公開に努めた。</p>
(3) 要員確保 (コンサルタントのAvailability)	<p>本プロジェクトでは空中写真の撮影から、標定点測量、現地調査、数値図化・編集、記号化、GIS構造化といったデジタル地形図の作成に係る一連の作業を実施しており、これら工程をすべて実施、管理できる企業は限られている。例えば、一般社団法人国際建設技術協会の測量部門に登録されているのはアジア航測、朝日航洋、国際航業、パスコの4つの航測会社のみである。</p> <p>なお、地理空間情報の整備に係るプロジェクトは2010年以降16件実施されてきたが、そのうち15件を上記4社が受注している。</p>
(4) 継続性	後続案件は予定されていない。
(5) その他	特になし

4. 「アフリカ地域北部回廊物流網整備マスタープラン策定支援プロジェクト及びモンバサゲートシティ総合都市開発マスタープランプロジェクト」

案件情報シート

1. 基礎情報

項目	詳細情報
(1) 担当部署	社会基盤・平和構築部
(2) 案件名	アフリカ地域北部回廊物流網整備マスタープラン策定支援プロジェクト及びモンバサゲートシティ総合都市開発マスタープランプロジェクト
(3) 業務区分	業務実施契約
(4) 対象国	アフリカ地域
(5) 契約金額	614,341,800 円
(6) 総人月	101.19
(7) 目的	ケニア国及びウガンダ国において、域内の地域開発を促進するために、北部回廊の物流網整備計画の策定支援とともに、北部回廊の玄関口となるケニア国モンバサ郡の開発計画の策定支援をするもの。
(8) 業務従事者分野 (公示時)	<p>①北部回廊 M/P プロジェクト A) チームリーダー／総合開発計画、B) 物流計画、C) インフラ総合計画、D) 産業開発・投資促進、E) 官民連携、F) 資源・エネルギー、G) 電力計画、H) 農林水産業・アグリビジネス、I) 都市開発、J) 水資源開発、K) 社会経済分析、L) 環境社会配慮、M) 業務調整／人材育成</p> <p>②モンバサ M/P プロジェクト A) 総括／チームリーダー／都市開発、B) 土地利用計画、C) インフラ整備、D) 住宅計画、E) 官民連携、F) 都市交通、G) 物流計画、H) 電力計画、I) 上下水計画、J) 観光開発／文化遺産保護、K) 廃棄物処理、L) 情報通信、M) 社会サービス、N) 組織運営／人材育成、O) 社会経済分析、P) 環境社会配慮、Q) 業務調整／人材育成</p>
(9) 契約相手名称	共同企業体代表者：日本工営株式会社 構成員：株式会社エイト日本技術開発、株式会社パデコ
(10) 公示日	2015 年 1 月 7 日
(11) プロポーザル作成期間	24 日間
(12) 関心表明者数	12 者 日本工営株式会社（共同企業体代表者）、株式会社エイト

4. 「アフリカ地域北部回廊物流網整備マスタープラン策定支援プロジェクト及びモンバサゲートシティ総合都市開発マスタープランプロジェクト」

	日本技術開発（構成員）、株式会社パデコ（構成員）、アジア航測株式会社、サンコーコンサルタント株式会社、セントラルコンサルタント株式会社、株式会社かいはつマネジメント・コンサルティング、株式会社コーエイ総合研究所、株式会社国際開発センター、株式会社地域計画連合、株式会社日本港湾コンサルタント、有限会社アルファコンサルタンシー
--	--

2. 一者応募となった要因・背景及び対策

（1）背景・要因（ヒアリング結果）

本案件は、契約交渉順位第1位となった者を含め12者から業務指示書の配布申請があったが、結果的にJV（1者）からのみの応募となった。応募しなかった企業への聞き取りの結果、理由として挙げられた項目は次のとおり。

- ・ 自社単独で実施が困難で、共同企業体の結成や補強相手が確保できない。（6者）
- ・ 自社で業務主任者が確保できない。（3者）
- ・ 自社で業務従事者が確保できない。（3者）
- ・ 自社の受注は難しいと判断した。（2者）

ここでは、業務指示書の内容や公示の時期、情報量などについては特段問題とされていない。本業務では、業務指示書にて関連資料（計114資料）を閲覧可能とし、最大限の情報提供に努めるなどの工夫を行ったため、経験の有無に関わらず十分な情報を得られ、業務指示の内容についても理解が得られたものと考えられる。

他方、業務量が多く（合計100M/M）、かつ、業務従事者が多岐にわたる案件であることから、人繰りが主な辞退理由であったものと思われる。

（2）今後講ずる対策

マスタープラン策定にかかる案件は概して上述のような傾向になるため、今後の方策としては、案件の公示についてできる限り早めにプレ公示による周知行い、各者における前広な人材確保を促すことが考えられる。

4. 「アフリカ地域北部回廊物流網整備マスタープラン策定支援プロジェクト及びモンバサゲートシティ総合都市開発マスタープランプロジェクト」

3. 補足情報

項目	補足情報
(1) 応募要件	<p>対象国 : アフリカ地域及び全途上国 言語 : 英語 類似業務 : 都市開発に係る各種業務 北部回廊物流網整備マスタープラン策定支援プロジェクト/モンバサゲートシティ総合都市開発マスタープランプロジェクト詳細計画策定調査の環境社会配慮団員として参加した会社及び個人は本公示案件に参加できない。</p>
(2) 契約の経緯	<p>本案件の先行案件は特にないが、域内の地域開発を促進するために、ケニア及びウガンダ両政府から北部回廊およびモンバサ郡の開発計画策定にかかる支援の要請があったもの。</p>
(3) 要員確保 (コンサルタントのAvailability)	<p>本案件は都市・地域開発案件であることから、受注者した3者(①日本工営株式会社、②株式会社エイト日本技術開発、③株式会社パデコ)に加え、同分野で経験のあるその他にも株式会社オリエンタルコンサルタンツグローバル、株式会社レックスインターナショナル、セントラルコンサルタント株式会社、株式会社国際開発センター等が、応募検討可能と考えていた。</p>
(4) 継続性 (後続事業あり)	<p>現時点では未定。</p>
(5) その他	<p>特になし。</p>

案件情報シート

1. 基礎情報

項目	詳細情報
(1) 担当部署	中南米部
(2) 案件名	開発計画実施支援
(3) 業務区分	業務実施契約（単独型）
(4) 対象国	ハイチ
(5) 契約金額	36,329,000 円
(6) 総人月	18.0
(7) 目的	国家歳入の 5 割弱が外国からの資金協力（一般財政支援含む）で構成されているハイチにおいて、ハイチ政府及び他ドナーとの公共投資の意思決定のための援助調整を所管しているのが計画・対外協力省である。本案件は、同省の援助管理システムの構築支援及び機能強化を目的としている。
(8) 業務従事者分野 （公示時）	(1) 開発計画実施支援
(9) 契約相手名称	個人
(10) 公示日	2014 年 3 月 26 日
(11) プロポーザル作成期間	15 日間
(12) 関心表明者数	1 者

2. 一者応募となった要因・背景及び対策

(1) 背景・要因（ヒアリング結果）

- ハイチは長期にわたる政治的混乱を経験しており、2004 年以降は、治安の安定化のために国連ハイチ安定化ミッションが設置されている。外務省の危険情報では、首都ポルトープランス市はレベル 3（渡航中止勧告）とされていることから、応札が困難な現状がある（例、無償資金協力の入札不調の主な要因の一つとして複数業者からヒアリングから、渡航情報・危険情報が挙げられている。）
- 別業務との関係や家庭の事情等から、本案件の現地業務期間（一度の渡航が 3 か月、合計 2 年間）では応札へのハードルが高い。
- 3～4 号級の案件では、個人によっては、所属の会社の都合を優先し、単独型には応札しない場合がある。他方で、2 号級であれば、報酬面のインセンティブから単独型でも請け負う可能性が高まる。

(2) 今後講ずる対策

- 早期にプレ公示やプレ公募を行うことにより、応募者・応募者が、長い現地業務期間に向けた日程調整を行う可能性を高める。
- ハイチについて馴染みが薄い方が多いことを考慮して、公示・公募内容において、主管部、在外拠点等のサポート体制について、より具体的に記載することにより、応募者・応募者の懸念を軽減するよう配慮する。

3. 補足情報

項目	補足情報
(1) 応募要件	対象国 : ハイチ国及びその他全世界 言語 : フランス語 類似業務 : 援助調整・援助協調に係る業務 参加要件 : 特になし。
(2) 契約の経緯	ハイチ国「復興・開発計画実施支援」(個別専門家)を2012年5月から2014年4月まで実施。本案件は、震災後に策定された「ハイチ国家開発戦略計画」の実施支援のため、左記案件に続き、計画・対外協力省から要請されたもの。
(3) 要員確保 (コンサルタントの Availability)	ハイチ国における人材確保(特に、個別専門家及び企画調査員)は、本案件に限らず容易ではない状況が続いている。(例:現在再公募中の企画調査員は格付を下げて対応、同案件では3回目の公募。)
(4) 継続性	計画・対外協力省配属の専門家の要請が2015年度にあり、実施採択されている。公募による人選で専門家を派遣予定。
(5) その他	特になし。

案件情報シート

1. 基礎情報

項目	詳細情報
(1) 担当部署	農村開発部
(2) 案件名	農業開発管理アドバイザー業務（農業開発）
(3) 業務区分	業務実施契約（単独型）
(4) 対象国	ギニア
(5) 契約金額	当初契約 34,458,480 円 変更後 8,581,680 円 * エボラ出血熱の影響による業務期間短縮のため。
(6) 総人月	当初契約 10.7 人月 変更後 2.8 人月 * エボラ出血熱の影響による業務期間短縮のため。
(7) 目的	<ul style="list-style-type: none"> ・ ギニア国の農業・農村開発セクターの情報整理 ・ 今後の協力方向性の策定及び具体的な案件形成の支援 ・ 実施済・実施中案件のフォロー ・ 協力方針策定に資するパイロットプロジェクト実施 ・ 上記を通じた農業省の計画・調整能力の向上
(8) 業務従事者分野 (公示時)	農業開発
(9) 契約相手名称	株式会社アースアンドヒューマンコーポレーション
(10) 公示日	2014年4月23日
(11) プロポーザル作成期間	22日間
(12) 関心表明者数	株式会社アースアンドヒューマンコーポレーション

2. 一者応募となった要因・背景及び対策

(1) 背景・要因（ヒアリング結果）

- 適任者に他業務のアサインがすでに入っており、他に対応可能な人材が存在しなかった。
- 全体業務期間が1年4か月間と長期で、かつ渡航回数が上限3回のため、他案件とのアサイン調整が困難であった。
- アドバイザー業務を十分遂行可能な高度な仏語能力を有した人材が存在しなかった。

(2) 今後講ずる対策

- 少なくとも JICA 業務の範囲内において、仏語圏アフリカ地域において類似業務が集中する時期を避け、公示するタイミングを調整するよう努める。
- 契約期間が長期の場合、総人月の範囲内で、渡航回数増も含めた現地業務計画の

6. ギニア「農業開発管理アドバイザー業務（農業開発）」

提案を柔軟に認める。また、案件によっては、業務実施契約による複数名業務従事者による実施を検討する。

- 語学能力を「英語またはフランス語」と条件緩和し、通訳（英語⇄仏語）の現地備上を可とする。

(2) 補足情報

項目	補足情報
(1) 応募要件	対象国/類似地域：ギニア/全途上国 語学の種類：フランス語 類似業務：農業開発に係る各種業務
(2) 契約の経緯	ギニア政府は農業を成長の牽引役と位置づけ、その開発を重視しているが、農業政策を策定・実施する行政機関の能力が不十分。そのため、ギニア政府から政策及び現場活動の調整を行うアドバイザー型専門家の派遣が要請されたもの。
(3) 要員確保 (コンサルタントのAvailability)	これまで、仏語圏アフリカ地域で同分野での類似業務経験のあるコンサルタント（①株式会社アースアンドヒューマンコーポレーション、②NTC インターナショナル株式会社、③日本工営株式会社、④株式会社レックス・インターナショナル）が応募検討可能と考えていた。結果として、株式会社アースアンドヒューマンコーポレーションのみの応募となったもの。
(4) 継続性	特になし
(5) その他	特になし

案件情報シート

1. 基礎情報

項目	詳細情報
(1) 担当国内機関	東京国際センター
(2) 研修コース名	ODAにおける環境影響評価（持続可能な開発のための環境アセスメント研修）
(3) 研修受入形態	課題別研修
(4) 研修分野分類	環境管理
(5) 研修受入期間	2014年11月9日～12月6日
(6) 参加人数・参加国	19名 インドネシア、ラオス、東ティモール、ミャンマー、スリランカ、ペルー、アフガニスタン、ヨルダン、スーダン、エチオピア、ガーナ、マラウイ、パラオ、ウズベキスタン
(7) 研修目的及び研修到達目標（単元目標）	<p><研修目的> 環境影響評価の厳格な審査や制度の改善を行うための審査担当行政官の能力が向上するとともに、環境影響評価を円滑に実施し、適切な環境配慮を行うための事業実施担当行政官の能力が向上する。</p> <p><研修到達目標></p> <p>単元目標1 環境影響評価の基本理念、必要な手続、日本と自国の環境影響評価の違いについて説明できる。 また、国際援助機関の環境影響評価に関する取り組みを理解し、開発プロジェクトに求められる要件を説明できる。</p> <p>単元目標2 環境影響評価の審査に必要な審査の着眼点や環境影響評価の実施に必要な技術手法を説明できる。</p> <p>単元目標3 環境影響評価の円滑な実施のためのプロセスや住民等とのコミュニケーションの手法について説明できる。</p> <p>単元目標4 具体的な開発プロジェクトを想定し、環境影響評価の審査のポイント、プロセス、調査・予測・評価の項目・手法、自国の環境影響評価制度の改善等について提案できる。</p>
(8) 契約金額	13,086,360円
(9) 契約相手方名称	いであ株式会社
(10) 公示期間	16日間 再公示：11日間

(11) 関心表明者	いであ株式会社 株式会社 Ides 日本工営株式会社 株式会社テクノ中部
------------	---

2. 一者応募となった要因・背景

(1) 背景・要因（ヒアリング結果）

- 経費率、業務内容から考えて海外のコンサルタント業務契約案件を優先した。
- 配置予定技術者の手持ち作業（他企業受注見込/応札見込を含む）の関係で、やむなく見送った。
- 環境社会配慮分野で経験が1件のみと極めて乏しく、研修を実施できる能力を会社として有さないと判断した

(2) 今後講ずる対策

入札に先立ち事前説明会を開催し、前広な情報開示、応札勧奨に努める。

3. 補足情報

項目	補足情報
(1) 契約の経緯・変遷 (受入れ先確保の経緯)	<p>本研修は、2012年度までJICA国際協力専門員がコースリーダーとして、企画競争にて選定された委託先（株）VSOCと共に実施していたもの。</p> <p>同専門員の急逝により、業務指示書を修正した上で複数社にヒアリングを実施したが、以下の理由から受託に前向きな社はなかった。</p> <ul style="list-style-type: none"> - （株）VSOC 現行の研修委託経費では困難 - （株）応用化学 期間中配置できるキーパーソン不在と現行の研修委託経費では困難 - 環境社会基盤コンサルタント（株） 他業務と時期が重なり、また現行の研修委託経費では困難 <p>上記ヒアリング結果、及び本業務には高い専門性が不可欠であることから、基準（予定価格）をより適正に設定すべきと判断し、国土交通省基準を準用した。</p> <p>公示にあたっては出来るだけ多くの社に応札してもらうため、2014年5月に研修委託契約説明会を開催し、7社（環境社会基盤コンサルタント、国際航業、数理計画、日本工営、NTCインターナショナル、Ides、日本国際協力センター）が参加した。</p>

7. 課題別研修「ODAにおける環境影響評価」

	<p>その後2014年7月に本研修の入札公告を行い、4社（Ideo、いであ、日本工営、テクノ中部）が入札説明書を受領したが、応札者がなかった。</p> <p>2014年8月に入札再公告を行い、3社（いであ、国際航業、Ideo）が入札説明書を受領し、いであ株式会社が応札・受注した。</p>
（2）受託機関以外に本研修を実施可能と推測される団体	環境社会配慮分野の要員を抱える民間コンサルティング企業
（3）類似研修コースの実施実績	<p>課題別研修「ODAにおける環境影響評価（持続可能な開発のための環境アセスメント研修）」（2012、14、15年度実施）</p> <p>課題別研修「円借款事業における環境社会配慮実務」（2012、14年度実施）</p>

案件情報シート

1. 基礎情報

項目	詳細情報
(1) 担当国内機関	東京国際センター
(2) 研修コース名	2014年度集団研修「海図作成技術-航行安全・防災のために-国際認定資格B級」
(3) 研修受入形態	課題別研修
(4) 研修分野分類	運輸交通
(5) 研修受入期間	2014年6月30日～12月19日
(6) 参加人数・参加国	8名 カンボジア、キリバス、バヌアツ、パプアニューギニア、ミャンマー、バングラデシュ、インドネシア
(7) 研修目的及び研修到達目標（単元目標）	<p><研修目的> 海図作成技術を習得することで水路測量国際認定B級が取得され、作成された海図情報の活用法を理解する。</p> <p><研修到達目標></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 海図作製に必要となる基礎理論・各種測量技術・作図法を理解する。 2. 海図作製に必要となる現地でのデータ収集が出来るようになる。 3. 収集されたデータより海図を作成する元となる測量原図が作成できるようになる。 4. GIS等のツールを使用した海図データの活用方法を理解する。
(8) 契約金額	21,348,160円
(9) 契約相手方名称	一般財団法人日本水路協会
(10) 公示期間	15日間
(11) 関心表明者	一般社団法人日本水路協会

2. 一者応募となった要因・背景

(1) 背景・要因（ヒアリング結果）

- 研修委託経費が安価なことに加え、研修期間が半年と長期にわたることから、労力に見合った利益が見込まれないこと。
- 長期間にわたって配置できる人材の余裕がないこと。
- 受託先の日本水路協会と比べ、海上保安庁海洋情報部とのつながりが弱く、また講師との人脈もないため、研修運営する能力がないこと。

（上記3点は、カンボジア技術協力プロジェクト「電子海図策定支援プロジェクト」を受注している朝日航洋株式会社からのヒアリング結果）

(2) 今後講ずる対策

- 2.(1)の理由により、受託機関以外に本研修を実施可能と想定している機関はないが、引き続き参加意思確認公募により広く可能性を確認しつつ調達手続きを進めていく。

3. 補足情報

項目	補足情報
(1) 契約の経緯・変遷 (受入れ先確保の経緯)	本研修は1971年度から実施しており、2015年度末までで42カ国から414人の研修員が参加している。1988年より水路測量及び海図作成技術者養成のための国際基準を定める国際委員会であるIBSC（国際測量士連盟（FIG）、国際水路機関（IHO）及び国際地図学協会（ICA）が連携して設置）からB級認定を受けており、参加者にはコース修了時に水路測量国際認定B級が付与される。開始当初より現在まで、実施主体である海上保安庁海洋情報部との協力の下、日本水路協会が継続して資機材調達・講義や実習のアレンジ等の業務を実施している。2014年3月5日に本研修受託業務の公示（参加意思確認公募）を行った結果、上記2.(1)のような理由により、応募者は日本水路協会1機関のみであった。
(2) 受託機関以外に本研修を実施可能と推測される団体	受託機関以外に本研修を実施可能と推測される団体はない。
(3) 類似研修コースの実施実績	研修コースでは該当なし
(4) その他	特になし

案件情報シート

1. 基礎情報

項目	詳細情報
(1) 担当国内機関	横浜国際センター
(2) 研修コース名	クリチバ市における土地区画整理事業実施能力強化プロジェクトC/P研修
(3) 研修受入形態	国別研修
(4) 研修分野分類	都市開発・地域開発
(5) 研修受入期間	2014年5月18日～5月31日
(6) 参加人数・参加国	10名 ブラジル
(7) 研修目的及び研修到達目標(単元目標)	<p><研修目的></p> <p>JICAがブラジル・クリチバ市に対して実施中の技術協力プロジェクト(「クリチバ市における土地区画整理事業実施能力強化プロジェクト」)の一環として、プロジェクト関係者を2週間日本に招へいし、日本の区画整理地区の事例ならびに環境未来都市などの取組事例を視察し、事業実施プロセスの習得を通じ、クリチバ市南部の都市開発事業に係る適切な基本計画策定に資することを目的とする。</p> <p><研修到達目標></p> <p>(1) LEED-ND(まちづくりにおける環境影響評価手法)の考え方を学び、実際に持続可能性評価を行うことにより、その手法の基本が理解される。</p> <p>(2) クリチバ市開発予定地区と類似した日本の区画整理地区の特徴が理解される。</p> <p>(3) 住宅地開発におけるコミュニティ形成に関する事例研究(講義、視察)を行うことにより、そのプロセスが理解される。</p> <p>(4) 環境未来都市、国際観光戦略等の都市開発に係る日本の取組の事例研究(講義、視察)を行うことにより、同将来ビジョンの達成のための区画整理の活用可能性についての考察が深められる。</p> <p>(5) スマートTOD(複合多機能開発)の概要が理解される。</p>
(8) 契約金額	4,581,279円
(9) 契約相手方名称	一般社団法人国際建設技術協会
(10) 公示期間	15日間

2. 一者応募となった要因・背景

(1) 背景・要因

- 本件については、契約相手方である国際建設技術協会以外からの関心表明はなかった。
- 下記3.(2)の街づくり区画整理協会ならびに国土計画協会に対して応募の可能性を打診したが、いずれも同時期に課題別研修実施・準備のため、本件への対応は困難とのことであった。

(2) 今後講ずる対策

- 国別研修に際し、実施可能と推測される団体に対する情報提供ならびに参加勧奨を課題部とともにより早期に開始する。
- 課題別研修との実施時期の調整を行う。

3. 補足情報

項目	補足情報
(1) 契約の経緯・変遷（受入れ先確保の経緯）	2013年度についてはJICA横浜にて直営実施したが、2014年度実施分については関係機関、研修先が多岐にわたること、またプログラムの策定にあたっては当該分野の専門性を必要とすることから、参加意思確認公募による業務委託を行うこととした。
(2) 受託機関以外に本研修を実施可能と推測される団体	<ul style="list-style-type: none"> ● 社団法人 街づくり区画整理協会 （課題別研修「都市開発のための土地区画整理手法」協力機関） ● 一般財団法人 国土計画協会 （「国土・地域開発コース」受託）
(3) 類似研修コースの実施実績	<ul style="list-style-type: none"> ● 課題別研修「都市開発のための土地区画整理手法」 （JICA東京） ● 課題別研修「国家測量事業計画・管理」 （JICA筑波）

案件情報シート

1. 基礎情報

項目	詳細情報
(1) 担当国内機関	二本松青年海外協力隊訓練所
(2) 研修コース名	マレーシア／初中等教育行政コース
(3) 研修受入形態	青年研修
(4) 研修分野分類	教育
(5) 研修受入期間	2014年11月9日～11月26日
(6) 参加人数・参加国	16名 マレーシア
(7) 研修目的及び研修到達目標（単元目標）	<p><研修目的> 将来のリーダーとして初中等教育行政の課題解決を担う青年層の知識と意識の向上</p> <p><研修到達目標></p> <ul style="list-style-type: none"> ・日本のガバナンス分野の技術が発展した歴史、経験や社会的な背景を理解する。 ・日本におけるガバナンス分野の技術／制度に関する知識を得る。 ・研修期間を通じ学んだ事をレポート作成、またはグループ討論等の活動を行うことにより、帰国後の研修員自身の取り組みに資する、新たな気づきや考え方が付与される。
(8) 契約金額	1,672,860円
(9) 契約相手方名称	にほんまつ地球市民の会
(10) 公示期間	18日間
(11) 関心表明者	にほんまつ地球市民の会のみ

2. 一者応募となった要因・背景

(1) 背景・要因（ヒアリング結果）

- 福島県内に JICA 青年研修受託に意欲旺盛且つ資質十分な団体（公益法人・NGO 等）が見当たらない状況であった。
- 青年研修は、契約期間が短く、経費面で、受託者側のインセンティブが働く案件でないため、比較的に実施体制が整っている（財務基盤を含めて）自治体等公共的性格の団体以外の純民間団体からの参入が少ないと考えられる。

(2) 今後講ずる対策

- 複数者応募の奨励に努め、地域における国際協力事業参画者の開拓を図る。

3. 補足情報

項 目	補足情報
(1) 契約の経緯・変遷 (受入れ先確保の経緯)	研修目的から、初中等行政を実際に担っている市町村と連携して実施出来ることが必須を考えて、参加意思確認公募を実施したが、他者の応募が無く、契約相手方と契約を締結した。
(2) 受託機関以外に本研修を実施可能と推測される団体	(自治体の) 国際交流協会等
(3) 類似研修コースの実施実績	青年研修「ヨルダン／地域観光振興」(2014 年度)

2016年3月4日
独立行政法人国際協力機構

2016年度契約監視委員会
運営方針（案）

1. 審議対象事項

(1) 競争性のない随意契約の点検

- 競争性のない随意契約（2015年度）の点検（任意抽出）

(2) 競争性の確保（一者応札・応募の点検）

- 2回連続で一者応札・応募となった契約の点検（2015年度及び2016年度）
- 2015年度のコンサルタント契約のうち一者応札・応募となった契約の点検（任意抽出）
- 2015年度の研修委託契約のうち一者応札・応募となった契約の点検（任意抽出）

(3) 各種報告

- 調達等合理化計画（2015年度自己評価及び2016年度計画案）
- 契約実績（随意契約、一者応札・応募実績）

2. 開催予定

開催予定 （時期の目安）	審議／報告対象事項
第1回 （6月上旬）	<ul style="list-style-type: none"> ・ 2015年度の総括／2016年度の作業計画の承認 ・ 2回連続一者応札・応募の点検（2015年度契約） ・ 調達等合理化計画（2015年度の自己評価及び2016年度の計画案）
第2回 （9月上旬）	<ul style="list-style-type: none"> ・ 競争性のない随意契約の点検（2015年度契約）
第3回 （12月上旬）	<ul style="list-style-type: none"> ・ 2回連続一者応札・応募の点検（2016年度契約） ・ 2016年度上半期の契約実績（随意契約、一者応札・応募）
第4回 （2月下旬）	<ul style="list-style-type: none"> ・ コンサルタント等契約及び研修委託契約の点検（2015年度契約） ・ 2017年度運営方針の確認

以上