

GHI CHÉP TUẦN TRA QUẢN LÝ GIAO THÔNG

 Ca trực: ...*2*.....

 Tổ trực: ...*TA*.....

 Ngày: ...*20/05/2018*...

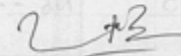
Nhân viên tuần tra	<i>Thái Công Danh</i>				Số xe	<i>29C - 150.57.</i>	
	<i>Đoàn Ngọc Sơn</i>						
	<i>Tạ Đức Vương</i>						
Tên đường	<i>Đường cao tốc Cầu Giẽ - Ninh Bình</i>						
Khoảng cách	<i>Km 211 - Km 260</i>						
Thời gian tuần tra							
Giờ xuất phát (A)		Giờ quay về (B)			Thời gian tuần tra (B-A)		
<i>8h 15'</i>		<i>11h</i>			<i>2h 45'</i>		
Cự ly tuần tra							
Số công tơ mét lúc xuất phát (a)			Số công tơ mét lúc quay về (b)			Cự ly tuần tra (b-a)	
Số vụ xử lý							
Tai nạn GT	Hàng xe	Chướng ngại vật	Cháy xe	Tắc đường	Thời tiết	Sự cố khác	
Nội dung							
Giờ	Phút	Hướng	Lý trình	Nội dung phát hiện - thông tin - xử lý			
<i>8</i>	<i>30</i>	<i>#N - NB.</i>	<i>220 + 300</i>	<i>- Xe tải 18N - 1865, di hỏng hộp số → xử lý. yêu cầu dừng bảo ATGT.</i>			
<i>9</i>	<i>10</i>	<i>#N - NB.</i>	<i>258 + 350.</i>	<i>- Xe khách + số 36M - 004.48. bị chết máy → xử lý. yêu cầu dừng bảo ATGT.</i>			
<i>9</i>	<i>35</i>	<i>NB - #N</i>	<i>237 + 400</i>	<i>- Nhật cục chèn bánh xe rơi trên đường.</i>			
<i>10</i>	<i>15</i>	<i>NB - #N.</i>	<i>227 + 100</i>	<i>- Xe tải 18N - 1132. chết máy → Cầu hộ trợ giúp.</i>			

A10-55

A10-56

Giờ	Phút	Hướng	Lý trình	Nội dung phát hiện - thông tin - xử lý
10 ^h	55	NB -#N	223 + 500	- Xe con 34L-2097 hỏng máy sửa chữa → bị dìm lặn.
Một số nội dung khác				

Tô trực: ...T.A



Thái Công Danh

GHI CHÉP TUẦN TRA QUẢN LÝ GIAO THÔNG

 Ca trực: C.2

 Tổ trực: T.4

 Ngày: 08/05/2013

Nhân viên tuần tra	<u>Thái Công Danh</u>				Số xe	<u>29C - 15057</u>	
	<u>Đoàn Ngọc Sơn</u>						
	<u>Tạ Đức Vương</u>						
Tên đường	<u>Đường cao tốc Cầu Giẽ - Ninh Bình</u>						
Khoảng cách	<u>Km 211 - Km 260</u>						
Thời gian tuần tra							
Giờ xuất phát (A)		Giờ quay về (B)			Thời gian tuần tra (B-A)		
<u>14h30'</u>		<u>17h45'</u>			<u>3h15'</u>		
Cự ly tuần tra							
Số công tơ mét lúc xuất phát (a)		Số công tơ mét lúc quay về (b)			Cự ly tuần tra (b-a)		
Số vụ xử lý							
Tai nạn GT	Hỏng xe	Chướng ngại vật	Cháy xe	Tắc đường	Thời tiết	Sự cố khác	
						<u>Đường đò - lạng lách</u>	
-	-	<u>03</u>	-	-	<u>Mưa nhỏ</u>	<u>01</u>	
Nội dung							
Giờ	Phút	Hướng	Lý trình	Nội dung phát hiện - thông tin - xử lý			
<u>14h</u>	<u>45'</u>	<u>HN-NB</u>	<u>224+500</u>	<u>- Thu nhặt vật rơi (đá hộc) ở làn khẩn cấp</u>			
<u>14h</u>	<u>55'</u>	<u>HN-NB</u>	<u>225+100</u>	<u>- Thu nhặt vật rơi (cành cây) ở làn khẩn cấp</u>			
<u>15h</u>	<u>30'</u>	<u>HN-NB</u>	<u>238+800</u>	<u>- Thu nhặt vật rơi (rác) ở làn khẩn cấp</u>			
<u>16h</u>	<u>10'</u>	<u>HN-NB</u>	<u>253+00</u>	<u>- Xe con 29Y2288 dừng đò ở làn khẩn cấp, ăn uống, xả rác bừa bãi. Xử lý: nhắc nhở, yêu cầu dọn dẹp nhưng sau đó lạng lách trượt xe trước.</u>			
				<u>→ tập hợp cùng công an CSGT xử lý.</u>			

A10-57

GHI CHÉP ĐỐI PHÓ SỰ CỐ

 Ca trực: Ca.3...

 Tổ trực: T4.....

 Thời gian: 01h 45'


 Ngày: 23/09/2013

Sự cố bất thường	Loại sự cố		Tình trạng							
	<u>Tai nạn giao thông</u>		<u>Xảy ra va chạm xe giữa 2 xe tải ở làn ngoài</u>							
Nơi xảy ra	Tên đường		Lý trình	Hướng	Khoảng cách		Tình trạng giao thông			
	<u>CT Cầu Giẽ - N. Bình</u>		<u>Km 246 +00</u>	<u>Hà Nội - Ninh Bình</u>	<u>25 Km</u>		<u>Xe đi ở làn trong bình thường.</u>			
Hạn chế giao thông	Cần/ Không cần hạn chế giao thông									
	Cần/ Không cần	Loại hình hạn chế			Thời gian bắt đầu	Thời gian kết thúc		Ngoài ra		
		<u>Cần</u>	<u>Hạn chế làn ngoài</u>			<u>02h 10'</u>	<u>04h 45'</u>			
Người liên quan	Họ tên		Giới tính	Tuổi	Mức độ thương tích	Cần xe cứu thương		Ngoài ra		
						Cần/ Không cần	Số lượng xe			
	<u>Bùi Anh Nhân</u>		<u>Nam</u>	<u>1984</u>	<u>Bình thường</u>	<u>Không</u>	<u>-</u>			
<u>Bùi Tấn Vinh</u>		<u>Nam</u>	<u>1973</u>	<u>Bình thường</u>	<u>Không</u>	<u>-</u>	<u>lái xe gây va chạm</u>			
Xe cộ	Biển số	Loại xe	Hàng hóa chuyên chở		Tình trạng hỏng hóc	Cần xe cứu hỏa		Cần/ Không cần xe cứu hộ		Ngoài ra
			Nội dung	Có nguy hiểm hay không		Cần/ Không cần	Số lượng xe	Cần/ Không cần	Số lượng xe	
	<u>29C-18681</u>	<u>tải 4,5T</u>	<u>Không</u>	<u>Không</u>	<u>Mốp mốp đầu xe</u>	<u>Không</u>	<u>-</u>	<u>Không</u>	<u>-</u>	<u>Xe bị va chạm</u>
<u>60C-05526</u>	<u>tải 3,3T</u>	<u>Không</u>	<u>Không</u>	<u>Mốp mốp đầu xe</u>	<u>Không</u>	<u>-</u>	<u>Không</u>	<u>-</u>	<u>Xe gây ra va chạm</u>	

A10-59

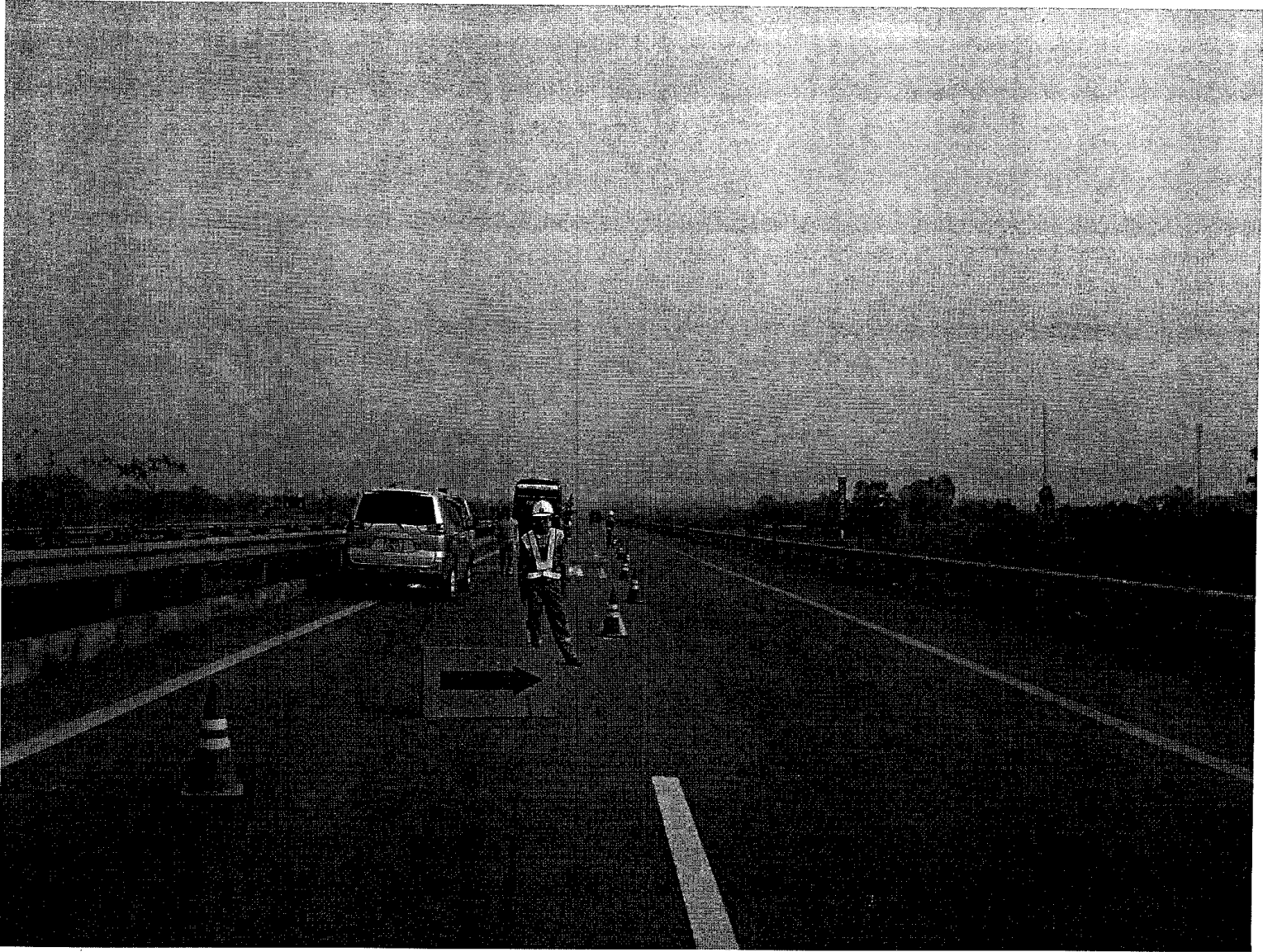
	Có/ Không hỏng đường		Cần/ Không cần nhân viên làm việc					Ngoài ra
	Có/ Không	Nội dung	Cần/ Không cần	Số người cần	Số lượng xe cần	Thiết bị cần	Khác	
Hỏng đường	Không							
Vật rơi vãi	Có/ Không có vật rơi vãi		Cần/ Không cần nhân viên làm việc					Ngoài ra
	Có/ Không	Nội dung	Cần/ Không cần	Số người cần	Số lượng xe cần	Thiết bị cần	Khác	
	Có	Các mảnh vỡ của xe	Cần	1	-	-		
Đơn vị phối hợp xử lý	Đơn vị	Nội dung xử lý			Thời gian đến	Thời gian đi	Ngoài ra	
	Công an C 67	Các thủ tục liên quan.						
Ngoài ra								

Tổ trực: ...IA



Thái Công Danh

A10-61



GHI CHÉP TUẦN TRA QUẢN LÝ GIAO THÔNG

巡回記録簿

Ca trực:d.....

Tổ trực:T.A.....


Ngày: 17/10/2013

Nhân viên tuần tra <small>巡回員</small>	Thái Công Danh				Số xe	29C-15057
	Đoàn Ngọc Sơn					
Tên đường	Đường cao tốc Cầu Giẽ - Ninh Bình <small>快速道路</small>					
Khoảng cách	Km 211 - Km 260					
Thời gian tuần tra						
Giờ xuất phát (A) <small>出発時刻</small>	Giờ quay về (B) <small>帰還時刻</small>	Thời gian tuần tra (B-A) <small>所要時間</small>				
08h 15'	10h 30'	2h 15'				
Cự ly tuần tra						
Số công tơ mét lúc xuất phát (a)	Số công tơ mét lúc quay về (b)	Cự ly tuần tra (b-a)				
Số vụ xử lý						
Tai nạn GT <small>事故</small>	Hồng xe <small>紅車</small>	Chướng ngại vật <small>障害物</small>	Cháy xe <small>火災</small>	Tắc đường <small>交通渋滞</small>	Thời tiết <small>天気</small>	Sự cố khác <small>その他</small>
0	2	3	0	0	Trời nắng	
Nội dung						
Giờ	Phút	Hướng	Lý trình	Nội dung phát hiện - thông tin - xử lý <small>発見内容</small>		
08	35	HN-NB	215+508	Thu nhặt vật rơi - khúc gỗ kê (4,5m) ở làn trong		
08	45	HN-NB	218+800	Thu nhặt vật rơi - cành cây ở làn khẩn cấp		
09	30	NB-HN	241+300	Thu dọn vật rơi - Lớp xe ô tô ở làn khẩn cấp		
09	35	NB-HN	241+00	Xe khách 36N 5368 (47 chỗ) nê' lớp - Tư xử lý ở làn khẩn cấp.		
10	15'	NB-HN	225+300	Xe khách 34 chỗ - 18N-4073 hỏng lớp - tư xử lý ở làn khẩn cấp.		

A10-62

Giờ	Phút	Hướng	Lý trình	Nội dung phát hiện - thông tin - xử lý
Một số nội dung khác				

Ghi chú: - Làn ở gần giải phân cách giữa quy định là làn trong
 - Gân làn trong (làn ở giữa & làn) —— làn ngoài.

Tổ trực: J.L.H


GHI CHÉP ĐỐI PHÓ SỰ CỐ 记录事故对簿

Ca trực: C.2.....

Tổ trực: 7A.....

Thời gian: ~~15h 15'~~ 15h 15'.....

Ngày: 05/05/2013

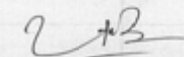
Sự cố bất thường 发生异常	Loại sự cố		Tình trạng <u>H.Đ</u>							
	<u>Tai nạn giao thông</u>		<u>Xe tải mất lái, tốc độ cao đâm vào dải phân cách giữa gây hư hỏng nặng về xe, 2 người bị thương nhẹ.</u>							
Nơi xảy ra 发生地点	Tên đường <u>Đ.222</u>	Lý trình <u>310</u>	Hướng <u>Đ.Đ</u>	Khoảng cách <u>42 Km</u>	Tình trạng giao thông <u>H.Đ</u>					
	<u>CT Cầu Giẽ - Ninh Bình</u>	<u>Km 248 + 400</u>	<u>Ninh Bình - Hà Nội</u>	<u>42 Km</u>	<u>Bình thường</u>					
Hạn chế giao thông 管制情况	Cần/ Không cần hạn chế giao thông						Ngoài ra <u>X.Đ.Đ</u>			
	Cần/ Không cần	Loại hình hạn chế		Thời gian bắt đầu	Thời gian kết thúc					
	<u>Cần</u>	<u>Hạn chế làn trong</u>		<u>15h 40</u>	<u>18h</u>					
Người liên quan 相关人员	Họ tên <u>Đ.Đ</u>	Giới tính <u>Đ.Đ</u>	Tuổi <u>36 (37)</u>	Mức độ thương tích	Cần xe cứu thương		Ngoài ra <u>X.Đ.Đ</u>			
					Cần/ Không cần	Số lượng xe				
	<u>Nguyễn Hữu Hải</u>	<u>Nam</u>	<u>1976</u>	<u>Bị thương nhẹ</u>	<u>Không</u>	<u>-</u>				
	<u>Tô Văn Mạnh</u>	<u>Nam</u>	<u>1982</u>	<u>Bình thường</u>	<u>-</u>	<u>-</u>				
	<u>Nguyễn Hữu Đức</u>	<u>Nam</u>	<u>2003</u>	<u>Bị thương</u>	<u>-</u>	<u>-</u>				
Xe cộ 车辆	Biển số	Loại xe	Hàng hóa chuyên chở		Tình trạng hỏng hóc	Cần xe cứu hỏa		Cần/ Không cần xe cứu hộ		Ngoài ra
			Nội dung	Có nguy hiểm hay không		Cần/ Không cần	Số lượng xe	Cần/ Không cần	Số lượng xe	
	<u>99C-010.36</u>	<u>tải 1T</u>	<u>Không</u>	<u>Không</u>	<u>Xe hư hỏng nặng</u>	<u>Thông</u>	<u>-</u>	<u>Cần</u>	<u>1 xe</u>	

A10-64

A10-65

	Có/ Không hòng đường		Cần/ Không cần nhân viên làm việc					Ngoài ra
	Có/ Không	Nội dung	Cần/ Không cần	Số người cần	Số lượng xe cần	Thiết bị cần	Khác	
Hòng đường	Có	Hòng 3 khoang tôn hồ lan; 4 cột-trụ đỡ tôn hồ lan. Diết gãy rời 11 khoang tầng rào di động; 4,5 m cục bê tông bó vỉa.	Cần	7 người	1 xe			
Vật rơi vãi	Có/ Không có vật rơi vãi		Cần/ Không cần nhân viên làm việc					Ngoài ra
	Có/ Không	Nội dung	Cần/ Không cần	Số người cần	Số lượng xe cần	Thiết bị cần	Khác	
	Có	Các mảnh vỡ của xe và vật liệu trường bị hỏng.	Cần	2 người	Không	-		
Đơn vị phối hợp xử lý	Đơn vị	Nội dung xử lý	Thời gian đến	Thời gian đi	Ngoài ra			
	Công An huyện Cửu Lộ	- Làm các thủ tục giấy tờ liên quan - Cầu - xeo xe tai nạn ra khỏi hiện trường.	16h	17h30				
			16h15'	18h				
Ngoài ra								

Tổ trực: ...


 Thái Công Danh

ANNEX-11

Comments and Countermeasures on TSG (Draft)

ANNEX-11 (1)

Comments from Cuu Long CIPM, VEC, VECO&M, and Countermeasures on TSG (Draft)

Agency Commented Cột ý kiến	No	Field Lĩnh vực	[No of TSG Item], Comments [Số hạng mục của TSG], Ý kiến	Reply from JICA Consultant Trả lời của phía tư vấn	Reply from VEMO Trả lời của phía VEMO
Company 715	1	Áo đường	Việc bảo dưỡng và sửa chữa ổ gà, tùy theo nguyên nhân phát sinh mà cơ quan chi ngân sách sẽ khác nhau nên chúng tôi muốn các bạn sắp xếp theo từng nguyên nhân.	Nguyên nhân phát sinh của ổ gà có rất nhiều và nhiều khi rất phức tạp. Với kỹ thuật hiện tại thì không thể phân đoán nguyên nhân phát sinh của ổ gà và phân loại được. (Không sửa TSG)	
		Pavement	Since the sources of budget for pothole repairs are different by the causes of pothole, potholes should be classified by types of causes.	At present, we cannot clarify the causes of pothole because a variety of causes regulate potholes individually or combinedly. Causes of the pothole therefore cannot be clearly identified.	
Company 715	2	Áo đường	Ở Việt Nam, việc bảo dưỡng sửa chữa ổ gà sẽ tùy thuộc vào số lượng phát sinh và mật độ ổ gà nên mong các bạn tư vấn cho chu kỳ sửa chữa tốt nhất.	Chu kỳ sửa chữa phụ thuộc vào ngân sách và cấp độ quản lý nên không thể quy định chung được. Hơn nữa, cấp độ quản lý mỗi quốc gia, khu vực cũng có quy định riêng nên chúng tôi không thể đề xuất được trong dự án này. (Không sửa TSG)	
		Pavement	Advice on the optimal repair cycle of potholes is needed, because the cycle depends on the number and density of potholes in Vietnam.	Optimum repair cycle cannot be determined as it depends on available budget and level of service of each expressway. The level of service is determined by respective administrative entity of state or region. It is therefore not proposed in TSG.	
Company 715	3	Áo đường	Trình tự điều tra và bảo dưỡng sửa chữa nếu không được pháp luật hóa thì chúng tôi không thể thực hiện được.	Phạm vi dự án không bao gồm việc pháp luật hóa TSG. Vì vậy các bạn hãy đề xuất với MOT sớm. (Không sửa TSG)	
		Pavement	In Vietnam, without standardizing the procedures of inspection and repair works, such works cannot be implemented.	Standardizing the TSG is out of scope of this project. It is advised MOT standardize TSG as early as possible.	
Company 715 & VEC O&M	4	Áo đường	Vi không có máy móc nên công tác điều tra chi tiết và sửa chữa bảo dưỡng có mục không thể thực hiện được.	Trong TSG có mô tả các máy móc thiết bị cần thiết cho quản lý đường bộ. Sau khi TSG được chuẩn hóa, các bạn hãy đề nghị cơ quan cấp trên chuẩn bị thiết bị. (Không sửa TSG)	
		Pavement	Some items of inspection and repair works cannot be implemented due to no equipment and tools.	The needed equipment and tools for the inspection and maintenance works are listed in TSG. It is recommended to request necessary budget for procurement of equipment and tools to the competent institute / organization after TSG is standardized.	
Company 715	5	Áo đường	Chúng tôi hiểu tính cần thiết của việc sửa vết nứt, nhưng không có ngân sách nên không thể thực hiện được.	Sửa vết nứt rất quan trọng trong việc giảm thiểu tổng chi phí. Sau khi TSG được chuẩn hóa, các bạn hãy đề nghị cơ quan cấp trên cung cấp ngân sách riêng cho sửa vết nứt. (Không sửa TSG)	
		Pavement	We understand the necessity to repair the cracks; but we cannot carry it out because there is no budget.	Crack repair work is important to minimize the life cycle cost. It is recommended to request necessary budget for crack repair works to the competent institute / organization after TSG is standardized.	

Agency Commented Cột ý kiến	No	Field Lĩnh vực	[No of TSG Item], Comments [Số hạng mục của TSG], Ý kiến	Reply from JICA Consultant Trả lời của phía tư vấn	Reply from VEMO Trả lời của phía VEMO
VEC O&M	6	Áo đường	Chúng tôi muốn thêm phương pháp quản lý bề mặt mái dốc taluy đắp (bao gồm lề đường) vào TSG.	Nội dung này không nằm trong lĩnh vực áo đường. (Không sửa TSG)	
		Pavement	The management method of embankment slope, inclusive of the shoulder, should be described in TSG.	It is out of scope of the pavement field.	
VEC O&M	7	Áo đường	Vii mới đưa vào khai thác nên có nhiều phần không thể thực hiện theo TSG và không biết có vấn đề ở chỗ nào.	Sau này, các ban hãy tiếp tục thực hiện và theo dõi, tìm ra các vấn đề và chỉnh sửa TSG cho phù hợp. (Không sửa TSG)	
		Pavement	We do not know where there are any problems in TSG, because the service time has been very short since it is open to traffic and consequently the practical work experience is limited.	It is advised to identify the problems and inconsistency in TSG through the practical operation and to continue the revision work.	
VEMO Company 715	8	Cầu, Cống hộp	Nên bổ sung biểu mẫu kiểm tra đường nói chung hiện tại đang sử dụng tại Việt Nam vào biểu mẫu kiểm tra định kỳ của TSG	Sẽ thêm biểu mẫu kiểm tra định kỳ đường bộ do VEMO cung cấp vào TSG.	
		Bridge & Box Culvert	The form of periodic inspections in TSG should refer to the inspection forms for ordinary roads used in Vietnam.	The form of periodic inspection follows the form of the ordinary road manual presented by VEMO.	
Company 715	9	Cầu, Cống hộp	【Ký hiệu của biểu mẫu 2-2】 Những ký hiệu chú thích về các hư hỏng khuyết tật nên để hiểu hơn.	Đây là những ký hiệu viết tắt từ tiếng Nhật, chúng tôi sẽ đổi thành những ký hiệu tham khảo tiêu chuẩn Việt Nam.	
		Bridge & Box Culvert	The legend in Form 2-4 should be modified for easy understanding to Vietnamese engineers / workers.	The legend is excerpted from the manuals in Japan. It will be changed with reference to the Vietnamese standard.	
Company 715	10	Cầu, Cống hộp	【Cách dùng từ trong biểu mẫu 2-2】 Muốn đổi từ "Dao động quá mức" thành "Dao động bất thường" trong bản tiếng Việt	Chúng tôi sẽ thay đổi.	
		Bridge & Box Culvert	In Form 2-2, expression of "abnormal vibration" should be replaced by the word "excessive vibration" as a Vietnamese description.	It will be changed accordingly.	

Agency Commented Cột ý kiến	No	Field Lĩnh vực	[No of TSG Item], Comments [Số hạng mục của TSG], Ý kiến	Reply from JICA Consultant Trả lời của phía tư vấn	Reply from VEMO Trả lời của phía VEMO
Company 715	11	Cầu, Cống hộp	【Thêm biểu mẫu 2-4】 Mong muốn thêm biểu mẫu của Mố cầu	Trong TSG đã có biểu mẫu của Trụ cầu, chỉ cần thay đổi bản vẽ có thể áp dụng cho Mố cầu. Vì vậy chúng tôi sẽ không thêm biểu mẫu của Mố	
		Bridge & Box Culvert	Form for the abutment should be added to Form 2-4.	There is the Form for the pier, and it can be used as the Form for the abutment. Therefore the Form of the abutment is not added.	
Company 715	12	Cầu, Cống hộp	Muốn bản TSG có kích thước dễ cầm tay hơn	Việc in thành sách nhờ phía Việt Nam đảm nhiệm.	
		Bridge & Box Culvert	TSG should be printed by A5 size for portability.	At the TG meeting, it was decided that TSG document is to be produced 50 copies by A5 size.	
Company 715	13	Cầu, Cống hộp	Muốn có văn bản tập hợp ví dụ và phân loại đánh giá các hư hỏng khuyết tật.	Những vấn đề sẽ được đánh giá và tập hợp trong quá trình thực hiện kiểm tra sau này. Dự án lần này không đáp ứng được.	
		Bridge & Box Culvert	A comparative statement indicating the damage with its degree assessed versus examples is needed.	It should be produced in the future through continued inspection works. It is out of scope of the project.	
Company 715 & VEC O&M	14	Thiết bị điện	Vi không có máy đo (máy đo điện trở tiếp đất, điện trở cách điện) nên không thể thực hiện tất cả các mục kiểm tra.	Để nắm được sự xuống cấp về chức năng và có biện pháp dự phòng, cần có công tác kiểm tra bằng các máy đo. Do vậy, sau khi TSG được chuẩn hóa, các bạn hãy đề nghị với cơ quan cấp trên cung cấp. (Không sửa TSG)	
		Electrical Facilities	None of inspection work can be done because there is no instrument (grounding resistance measuring equipment, insulation resistance measuring instrument).	Since it is necessary to grasp functional degradation beforehand and to do preventive maintenance, the measuring instruments are needed. It is advised to request necessary budget for procurement of measuring instruments to the competent institute / organization after TSG is standardized.	
Company 715	15	Thiết bị điện	Ở trạm biến áp chính, do không có bục đứng (dàn giáo) nên không thể kiểm tra chi tiết các bộ phận được. Hiện tại, trạm biến áp chính đều không có dàn giáo nên chỉ quan sát bụi bẩn, hư hỏng của trạm biến áp bằng mắt từ dưới mặt đất.	Để nắm được sự xuống cấp về chức năng và có biện pháp dự phòng, cần có công tác kiểm tra bằng các máy đo. Do vậy, sau khi TSG được chuẩn hóa, các bạn hãy đề nghị với cơ quan cấp trên lắp đặt dàn giáo. Hãy nhanh chóng hoàn thiện TSG.	
		Electrical Facilities	Without platform / scaffolding for inspection of power receiving leading-in poles, no detail inspection cannot be implemented. Currently, only appearance check of dirt / damage around top of leading-in pole can be done from the ground.	The inspection of power receiving leading-in poles on transformer, attachment and low-pressure switchboard is necessary to grasp functional degradation beforehand, and to do preventive maintenance. It is advised to request necessary budget for installation of platform / scaffolding on the poles to the competent institute / organization after TSG is standardized. It is also be advised to proceed with instituting the TSG standardization.	

Agency Commented Cột ý kiến	No	Field Lĩnh vực	[No of TSG Item], Comments [Số hạng mục của TSG], Ý kiến	Reply from JICA Consultant Trả lời của phía tư vấn	Reply from VEMO Trả lời của phía VEMO
Company 715 & VEC O&M	16	Thiết bị điện	Dù có kiểm tra nhưng ko có ngân sách thì cung ko thể sửa chữa được. (Hạng mục kiểm tra nhiều hơn so với trước đây, đã phát hiện chỗ hư hỏng mới mà trước đây ko phát hiện được. Đã kiểm tra chi tiết các bộ phận và báo cáo lên cấp trên rồi nhưng chưa có ngân sách.)	Nếu không sửa thì có khả năng dẫn đến vấn đề nghiêm trọng hơn (hỏng hóc, cháy, ngừng chức năng) nên hãy đề nghị với cơ quan cấp trên để sửa càng sớm càng tốt. (Không sửa TSG)	
		Electrical Facilities	No repair work can be conducted for defects / damage detected by inspections because sufficient budget is not allocated. Further defects / damage are found on inspection items newly specified in TSG. Though such defects / damage are reported to relevant authorities, no budget is allocated for repair works.	No repair work will cause collapse, fire or breakdown (out of service) of electrical facilities. It is advised to request necessary budget for repair works.	
Company 715	17	Thiết bị điện	Học viên đã hướng dẫn lại cho các đồng nghiệp về TSG và phương pháp thực hiện OJT, sau đó cung đã thực hiện OJT phía Việt Nam. Việc hướng dẫn này được thực hiện vào thời gian trống khi làm việc tại hiện trường và cung đã lập tờ chức thực hiện OJT.	Các bạn hãy tiếp tục thực hiện như vậy.	
		Electrical Facilities	Trained staff members gave education and training to other staff members related to TSG and OJT.	Continued implementation is recommended.	
Company 715	18	Thiết bị điện	Trong ảnh ghi lại việc kiểm tra có chụp hình bảng trắng và ghi chép các hạng mục kiểm tra TSG, tình trạng hư hỏng/tốt.	Các bạn hãy tiếp tục thực hiện như vậy.	
		Electrical Facilities	We have conducted inspections using the inspection record forms in TSG. Photographs are taken with whiteboard indicating inspection items and judgment (evaluation) results.	Continued implementation is recommended.	
VEC O&M	19	Thiết bị điện	Vì có ít người (nhân viên có kỹ năng tương đương) nên việc kiểm tra mất thời gian.	Các học viên đã tham gia OJT và vận hành thử lần này hãy hướng dẫn lại cho các đồng nghiệp, cấp dưới trong công ty của các bạn. (Không sửa TSG). Ở cty 715, học viên OJT đã hướng dẫn cho đồng nghiệp và thực hiện OJT rồi nên các bạn hãy thực hiện như vậy nhé.	
		Electrical Facilities	Due to small number of skilled staff members, it needs a lot of time for inspection.	It is advised trained staff members in OJT and/or Pilot Implementation should give education and training to other staff members for human resources development in the company. In Company 715, OJT was already conducted to the staff members internally.	
Company 715	20	Giao thông	Tại giai đoạn hiện tại bản TSG chưa được ban hành chính thức bởi MOT, vì vậy chúng tôi đã không sử dụng biểu mẫu tuần tra giao thông của TSG vào sử dụng trong thời gian thực hiện thí điểm.	Hãy nhanh chóng tiến hành tiêu chuẩn hoá TSG. (Không sửa TSG)	
		Traffic	Since TSG is not yet standardized officially by MOT, patrolling record as dictated in TSG could not be used during the pilot implementation.	It is advised to proceed with the standardization of TSG at the earliest possible timing.	

Agency Commented Cột ý kiến	No	Field Lĩnh vực	[No of TSG Item], Comments [Số hạng mục của TSG], Ý kiến	Reply from JICA Consultant Trả lời của phía tư vấn	Reply from VEMO Trả lời của phía VEMO
Company 715	21	Giao thông	Tại cao tốc HCM-Trung Lương không có trung tâm điều hành. (Bộ phận cứu hộ đang đảm nhiệm vai trò của trung tâm điều hành)	Bộ phận cứu hộ đang đảm nhiệm vai trò của trung tâm điều hành nên không có vấn đề gì. Hãy thảo luận với cơ quan cấp trên về việc thành lập trung tâm điều hành. (Không sửa TSG)	
		Traffic	There is no traffic management center for the HCMC - Trung Luong Expressway. (Wrecker management section holds responsible for the role of the traffic control.)	There is no problem in wrecker management section to play the role of traffic control. It is advised to discuss with the competent organization about the establishment of a traffic control center.	
Company 715 & VEC O&M	22	Giao thông	Vì lý do "Không có cờ", "Đột nhiên thay đổi cờ, các lái xe không hiểu được", chúng tôi đã không sử dụng cờ mà chỉ sử dụng gây điều khiển/chỉ dẫn trong kiểm soát giao thông .	Trong TSG cung không đề cập nội dung là không được sử dụng "Gậy điều khiển/chỉ dẫn". Tuy nhiên "Cờ" sẽ gây chú ý hơn nên sẽ an toàn hơn, vì vậy khi lưu lượng giao thông tăng hãy dần dần chuyển sang sử dụng "cờ". (Không sửa TSG)	
		Traffic	We used batons commonly used in Vietnam for traffic regulation, since we do not have flags and/or the drivers cannot be aware of instructions by flags newly introduced.	Use of "the baton" is accepted in TSG. It is advised to gradually shift to "a flag" with the traffic increase, because "a flag" is superior in visibility and safety.	
Company 715 & VEC O&M	23	Giao thông	Các dụng cụ hạn chế giao thông hiện có rất nặng, vì vậy không thể mang và đặt dụng cụ hạn chế giao thông theo số lượng như trong TSG.	Khi lưu lượng giao thông tăng lên thì cách đặt các dụng cụ hạn chế giao thông như TSG sẽ là an toàn. Vì vậy khi TSG được tiêu chuẩn hoá, hãy yêu cầu cấp trên về chi phí thay đổi dụng cụ hạn chế giao thông phù hợp. (Không sửa TSG)	
		Traffic	Since traffic regulation equipment presently used in Vietnam is heavy, it is difficult to install required number of equipment specified in TSG.	With the increased number of traffic volume, it is safe to install required number of traffic regulation equipment as specified in TSG. It is advised to request necessary budget for renewal of traffic regulation equipment to the competent organization.	
VEC O&M	24	Giao thông	Chúng tôi đã thêm nội dung "Cơ quan hợp tác" vào biểu mẫu "Ghi chép đối phó sự cố" của TSG để tiến hành thí điểm.	Chúng tôi sẽ thêm mục "Cơ quan hợp tác" vào biểu mẫu "Ghi chép đối phó sự cố" của TSG.	
		Traffic	The pilot implementation was carried out by the addition of "Status of cooperation organizations" to the TSG Form of "counter measures taken against abnormal event records".	"Status of cooperation organizations" is added in the TSG Form of "abnormal event corresponding records".	
VEC O&M	25	Giao thông	Trong TSG quy định mỗi lần tuần tra phải có ít nhất 2 người tham gia, tuy nhiên đoạn cao tốc Cầu Giẽ - Ninh Bình lưu lượng giao thông vẫn còn ít vì vậy vẫn có lúc chỉ có 1 người.	Với lưu lượng giao thông hiện tại, tiến hành như vậy có thể sẽ không có vấn đề gì, tuy nhiên về mặt an toàn khi tiến hành các công việc trên đường thì cần thiết phải có 2 nhân viên tuần tra trở lên. (Không sửa TSG)	
		Traffic	According to TSG, at least two (2) crews shall conduct traffic patrol. However, for Cau Giẽ - Ninh Binh Expressway, just one (1) crew can conduct traffic patrol due to its small number of traffic volume.	To ensure safe on-road works, it shall be necessary to conduct traffic patrol with at least two (2) crews.	

コメント の 概要	No	分野 Lĩnh vực	[TSGの項目番号]、コメント [Số hạng mục của TSG]、Ý kiến	コンサルタントの対応方針 Trả lời của phía tư vấn	VEMOの回答 Trả lời của phía VEMO
Cuu Long CIPM	P1	Áo đường	Nội dung trong TSG thể hiện đầy đủ công tác bảo dưỡng sửa chữa, tuy nhiên còn một số vấn đề sau:	Những nội dung cần thiết chúng tôi sẽ đáp ứng.	
		Pavement	TSGに適切な維持補修工事を追加すべきである。幾つかの課題は、次のとおり。 The content presented in the Pavement TSG reflects adequate maintenance and repair work, but a number of issues should also be noted as follows:	必要なものは対応する。	
	P2	Áo đường	Mục 1.2.2 . Công tác kiểm tra hàng ngày chưa có mẫu biểu cụ thể để cập nhật các kết quả kiểm tra , cần bổ sung thêm các hạng mục kiểm tra đi kèm với hệ thống đường cao tốc cho phù hợp với điều kiện thực tế (hành lang ATGT, vệ sinh mặt đường , ta luy , hàng rào	Biểu mẫu kiểm tra hàng ngày chúng tôi sẽ tham khảo biểu mẫu của công ty 715 và biểu mẫu của VECO&M để bổ sung vào TSG	
		Pavement	1. Section 1.2.2. 日々点検結果を記載する様式が添付されていない。また、高速道路の付属物についての点検様式が添付されていない。(例えば、交通安全帯、ROW、路面清掃、のり面管理) The daily inspection has not been attached with a specific form to update the inspection results, it needs additional full item list associated with the expressway system to suit the actual conditions (Traffic Safety Corridor or ROW; surface cleaning, revetment (slope protection system) , fences ...).	日々点検様式は、Company715及びVECO&Mの様式を参考にして、追加する。	
	P3	Áo đường	Mục 1.3.1 Cấp độ mục tiêu cho bảo dưỡng sửa chữa cần tiến hành khảo sát thực tế, và điều chỉnh các cấp độ mục tiêu bảo dưỡng sửa chữa cho phù hợp với điều kiện thực tế tại Việt Nam	Chúng tôi mong muốn phía Việt Nam sau này sẽ chỉnh sửa để có thể hợp với điều kiện thực tế của Việt Nam	
		Pavement	2. Section 1.3.1. 「維持補修の目標」を設定することを提案する。現地調査を実施し、ベトナムの実態に適合する維持補修のレベルを設定する。 * Target Goals for Maintenance or Repair” it is suggested to carry out field surveys and adjust the target level of maintenance and repair in accordance with the actual conditions in Vietnam.	今後ベトナム側で、ベトナムの実態に合ったようにTSGを改訂して欲しい。	
VEC	P4	Áo đường	Mục 1.2.6.4 Phương pháp đo gờ ngang: đề nghị ghi chú kết quả chỉ để tham khảo, đánh giá mức độ để đưa ra quyết định kiểm tra chi tiết vì phương pháp đo lún bằng dây đo độ phẳng chưa tính toán đến độ dốc của mặt đường . Hồ sơ và khối lượng bù lún phải được tính toán sau khi khảo sát chi tiết . Mặt khác việc đo dây trong phạm vi 15 mét chưa phản ánh hết chiều dài lún và chưa tính đến dự phồng lún tại vị trí có chiều sâu lún lớn nhất	Về cơ bản, không quy định độ dốc của mặt đường. Việc sửa chữa trong phạm vi 15m là hợp lý.	
		Pavement	Item 1.2.6.4 Method of Measuring Bumps 詳細点検後の評価と判断のために、脚注を追加すべきである。橋梁アプローチ部のレベリング、継ぎ目の補修のために凹部の測量のために水系を使う。そして、安定のレベリングのためのデータと量として、舗装の傾斜の度合いは用いていない。一方で、レベリングのために、全体の傾斜延長、凹部の容積を考慮せずに15mを採用している。 Notes should be inserted to say that the result is meant for reference and assessment for later decision on a detailed inspection, because the “Leveling cords are used to measure bumps at the approach to a structure or at the joints on a bridge”, which has not mentioned the slope degree of the pavement surface. The data and amount of aggregates to compensate for the settlement must be calculated and surveyed in details. On the other hand the “Leveling is adopted in the case of settlement with the length of transition exceeding 15 m does not reflect the whole length of the subsidence and has not calculated the contingent compensation at the deepest subsidence.	一般的に傾斜の角度は規定していない。15mの範囲で補修することが適切である。	
	P5	Áo đường	Mục 1.1.2 Hư hỏng áo đường và nguyên nhân: bổ sung loại hư hỏng áo đường do chảy nhựa mặt đường bê tông asphalt do thời tiết nóng, nhiệt độ cao	Trong TSG chúng tôi đã nêu ra các hạng mục cơ bản về nguyên nhân hư hỏng của áo đường. (Hư hỏng do nhiệt độ cao cũng đã được đề cập.)	
		Pavement	Item 1.1.2. Damage to Pavements and Its Causes 直射日光からの高温によりアスファルト舗装が劣化損傷を受けることを追加することを提案する。 It is suggested to add an additional part on the reasons of burned Asphalt concrete pavement as it suffers from hot sun rays and high ambient temperature.	TSGでは、舗装の損傷原因について、一般的な事項について記述している。(温度、気温によるものは記述している。)	

コメント 機開 議 議 議	No	分野 Lĩnh vực	【TSGの項目番号】、コメント 【Số hạng mục của TSG】 , Ý kiến	コンサルタントの対応方針 Trả lời của phía tư vấn	VEMOの回答 Trả lời của phía VEMO
VEC O&M		Áo đường	Mục 1.1.2. Hư hỏng kết cấu áo đường và nguyên nhân: cần đề cập đến các dạng hư hỏng và biện pháp xử lý như : cao su, sinh lún, lún lõm cục bộ,	Trong TSG chúng tôi đã nêu ra các hạng mục cơ bản về nguyên nhân hư hỏng của áo đường.	
	P6	Pavement	Section 1.1.2 舗装の損傷及び原因: 次の損傷のタイプ及び対策について記述すべきである。(すべりやすさ、軟弱地盤の沈下、局部の沈下) – Damage to pavement and its causes : the following types of damages should be mentioned and counter measures: rubber like slippage, subsidence in soft soil swamp, local subsidence.	TSGでは、舗装の損傷原因について、一般的な事項について記述している。	
		Áo đường	Mục 1.2.6. Kiểm tra bề mặt đường bằng phương pháp phân loại hư hỏng: phương pháp kiểm tra cần phù hợp với điều kiện thực tế hiện nay của Việt Nam về trang thiết bị.	Chúng tôi mong muốn phía Việt Nam sau này sẽ chỉnh sửa để có thể hợp với điều kiện thực tế của Việt Nam	
	P7	Pavement	Section 1.2.6 損傷タイプ別の路面調査: 路面調査の方法については、現在ベトナムで入手できる機材を使ったものにすべきである。点検頻度については、気象状況を考慮に入れたものにすべきである。 – Road Surface survey method by damage types: the road surface survey methods should fit in with the current practice in Vietnam with its available equipment. Regarding the frequency of inspection, maintenance, they should take the weather conditions into consideration.	TSGについては、今後ベトナムの実態に適合するよう改訂を行って欲しい。	
		Áo đường	Bổ sung công tác bảo trì các hạng mục thuộc nền đường như lề mái ta-luy, các công trình thuộc nền đường , bộ phân áp, tường chắn, ốp mái ta-luy	Lề mái ta-luy, các công trình nền đường, bộ phân áp, tường chắn, ốp mái ta-luy nằm ngoài 4 lĩnh vực của dự án.	
	P8	Pavement	Base Course (supplement needed) 路盤工の部分にのり面、被覆コンクリート、のり尻擁壁も含むべきである。 A supplementary part for base course is needed such as for slope pavement, other structures like cap concrete, bulkhead, parapet wall on slope.	路盤工の部分にのり面、被覆コンクリート、のり尻擁壁はプロジェクトの4分野以外である。	

コメント/橋梁 Cột ý kiến	No	分野 Lĩnh vực	[TSGの項目番号]、コメント [Số hạng mục của TSG] , Ý kiến	コンサルタントの対応方針 Trả lời của phía tư vấn	VEMOの回答 Trả lời của phía VEMO
Cuu Long CIPM	B1	Cầu	1. Tuần đường, kiểm tra và ghi chép (ghi số tuần cầu đường) hiện nay đang được Khu QLDB 7 thực hiện hàng ngày	Về biểu mẫu kết quả kiểm tra, chúng tôi sẽ tham khảo biểu mẫu đang được sử dụng cho cầu nói chung tại Việt Nam để bổ sung vào TSG.	
		Bridge	パトロール、点検、試験記録(道路橋梁パトロールのログブック)は、RRMU7で説明したとおり、日常ベースで作られている。 "1. The patrol, inspection and test records (logbook for patrol of roads and bridges) are currently made on a daily basis as prescribed by RRMU7;	点検結果様式は、ベトナムの一般道路で既に使われているものを参考に修正する。	
	B2	Cầu	2. Trong tài liệu mẫu OJT của chuyên gia Nhật yêu cầu thực hiện thí điểm, Khu QLDB có ý kiến như sau:	Về biểu mẫu kết quả kiểm tra, chúng tôi sẽ tham khảo biểu mẫu đang được sử dụng cho cầu nói chung tại Việt Nam để bổ sung vào TSG.	
		Bridge	TSGにおけるサンプルファイルに対するRRMUからのコメントは次のとおりである。 "2. In the sample file prepared by the Japanese experts in OJT and required pilot implementation, RRMU has some comments as follows:	点検結果様式は、ベトナムの一般道路で既に使われているものを参考に修正する。	
	B3	Cầu	Thứ tự đánh giá AA, A, B ngược so với cách đánh giá Khu QLDB 7 đang làm hiện nay là D,C,B,A áp dụng cho phiếu kiểm tra cầu 3 tháng/lần , nên thống nhất để dễ quản lý theo dõi	Về biểu mẫu kết quả kiểm tra, chúng tôi sẽ tham khảo biểu mẫu đang được sử dụng cho cầu nói chung tại Việt Nam để bổ sung vào TSG.	
		Bridge	TSGの評価方法AA, A, Bは、現在RRMU7で使われているD, C, B, Aと逆である。これらは、3か月ごとの定期点検で使われている。そこで、現行の点検管理業務と統一させるために修正して欲しい。 "- The evaluating order AA, A, B. is in opposite direction to current evaluation D, C, B, A being used by RRMU7, which is applied for the routine inspection once every 3 months, should it be revised for uniformity and convenient management and monitoring;	点検結果様式は、ベトナムの一般道路で既に使われているものを参考に修正する。	
	B4	Cầu	Mục 1 đối với cầu BT: đánh giá độ võng quá mức, dao động quá mức, phá hoại thép DUL ... không thể đưa vào kiểm tra hàng ngày, do phải có các thiết bị chuyên dụng (trong khi kiểm tra thường xuyên chỉ quan sát bằng trực quan) , nên đưa vào kiểm tra định kỳ hàng năm	Trong TSG đã đề cập việc tiến hành kiểm tra định kỳ	
		Bridge	- In the Form 2.2: コンクリート橋:過度なたわみ、過度な上下振動、鋼材の破断の評価は、定期(日常)点検ではできない。それは、特殊な器具が必要となることから、一方で、定期点検でも目視点検が実施される。そこで、1年毎に定期点検を実施すべきである。 " Section 1 for the Concrete Bridge: The evaluation of excessive deflection, excessive fluctuations, steel disruption DUL ... can not be put into regularly (daily) inspection, because it needs specialized test equipment (meanwhile the regular inspection is often to do with visual observation), so it should be made periodic (routine) inspections annually;	TSGでは、定期点検を行うことを記述している。	
	B5	Cầu	Mục 2 đối với bản mặt cầu: kiểm tra đánh giá rất khó	Tiến hành kiểm tra bằng mắt trong phạm vi có thể nhìn thấy được. Những bộ phận không thể nhìn được, cần thiết phải sử dụng xe kiểm tra để tiến hành kiểm tra chi tiết định kỳ.	
		Bridge	桁:点検と評価は困難である。 " Section 2 on deck beams: The inspection and evaluation are very difficult;	見ることが出来る範囲で、目視点検を行う。見えない部分は、点検車両を使った詳細点検を定期的に行うことが必要である。	

コメント 欄 Cột ý kiến	No	分野 Lĩnh vực	【TSGの項目番号】、コメント 【Số hạng mục của TSG】 , Ý kiến	コンサルタントの対応方針 Trả lời của phía tư vấn	VEMOの回答 Trả lời của phía VEMO
			Các mục còn lại cần đưa thêm đầu mục đánh giá "bình thường" hoặc "hư hỏng" ngoài nội dung trong bảng 2.2	Trong TSG đã nêu ra các hư hỏng cơ bản.	
	B6	Bridge	残された項目：通常の厚いボックス、その他の損傷については、表2.2に記述されていない。 The remaining items: the headings need "normal" tick box or other damage which is not mentioned in the contents of Table 2.2;	TSGでは、一般的な損傷について記述している。	
Cuu Long CIPM	B7	Cầu	Mẫu 2.2 nên áp dụng rộng rãi với các cầu có tuổi thọ lâu năm hoặc xuống cấp, hay ở những vùng có biến động bất thường: bão, lũ, động đất	Mẫu 2.2 áp dụng cho tất cả các loại cầu. Chúng tôi sẽ tham khảo và bổ sung biểu mẫu đang được sử dụng cho cầu nói chung tại Việt Nam.	
		Bridge	様式2.2は、異常気象(台風、洪水、地震)の地域における、長寿命、性能劣化の橋梁に適用すべきである。 '- Template Form 2.2 should be widely applicable for bridges of long life or degradation, or in areas with abnormal movements such as hurricanes, floods, earthquakes ;	様式2.2は一般的な橋梁に適用するものである。また、ベトナムの一般道路で既に使われているものを参考に修正する。	
	B8	Cầu	Đối với bảng 2.2 thì tại Trung tâm Quản lý đường cao tốc đã sử dụng từ đầu 2013 để kiểm tra hàng ngày. Các đầu mục tách riêng từng công việc cho từng Phiếu kiểm tra (ví dụ, kiểm tra khe co giãn, rãnh, lan can, giải phân cách bê tông, móng, trụ, gối, đề nghị các chuyên gia Nhật tham khảo để bổ sung.	Về biểu mẫu kết quả kiểm tra, chúng tôi sẽ tham khảo biểu mẫu đang được sử dụng cho cầu nói chung tại Việt Nam để bổ sung vào TSG.	
		Bridge	表2.2、高速道路管理事務所では、日常点検のために2013年の初めから同様の表を使っている。しかし、それらのシートの見出しは分かれている。(例：伸縮継手、ガードレール、コンクリート分離帯、橋台、橋脚、支承)そこで、TSGの付録として見直しを欲しい。 '- For Table 2.2, the Expressways Administration Center also uses similar Table from early 2013 to the day of the inspection. However, each sheet contains a heading as a separate item for each inspection (e.g. the check Form for Expansion joints, guard rails, concrete separator, Abutment, Pier, bearings,..... separately), we suggest Japanese experts to take references and to revise for supplement;	点検結果様式は、ベトナムの一般道路で既に使われているものを参考に修正する。	
	B9	Cầu	Bảng 2.6 là phù hợp, tuy nhiên ký hiệu theo tiếng Việt sẽ dễ hiểu hơn, ví dụ N=Nứt, SM= nứt mé, Bt= Bong tróc	Về biểu mẫu kết quả kiểm tra, chúng tôi sẽ tham khảo biểu mẫu đang được sử dụng cho cầu nói chung tại Việt Nam để bổ sung vào TSG.	
		Bridge	表2.6：記号をベトナム語表記に合わせて欲しい。 '- Table 2.6: appropriate, however in terms of the symbols of Vietnamese language, it is easier to understand with (e.g. Cracked – N=nứt[1]; broken edge - SM = nứt mé; delamination – BT= bong tróc and others);	点検結果様式は、ベトナムの一般道路で既に使われているものを参考に修正する。	

コメント/注 補遺, Cột ý kiến	No	分野 Lĩnh vực	[TSGの項目番号]、コメント [Số hạng mục của TSG] , Ý kiến	コンサルタントの対応方針 Trả lời của phía tư vấn	VEMOの回答 Trả lời của phía VEMO
		Cầu	Việc soạn biểu mẫu kiểm tra , ghi chép trong OJT cho học viên áp dụng rất chi tiết và bài bản, cần hướng dẫn thêm trong công tác ghi chép và đánh giá cho phù hợp với thực tế Việt Nam đang dùng. Cần có sổ tay hướng dẫn công tác kiểm tra hàng ngày, định kỳ và cách đánh giá, hướng dẫn xử lý hư hỏng giống như TCKT bảo dưỡng thường xuyên đường bộ, QĐ 1527/QĐ-BGTVT	Về biểu mẫu kết quả kiểm tra, chúng tôi sẽ tham khảo biểu mẫu đang được sử dụng cho cầu nói chung tại Việt Nam để bổ sung vào TSG.	
	B10	Bridge	3. General Comments: 点検様式: OJTにおいて記録様式は詳細に説明された。しかし、記録方法、評価方法については、実際に合わせて、ベトナムの状況に修正し、さらに多くの指導が欲しい。損傷の進展を調査する日常点検、定期点検のために携帯用のマニュアルが欲しい。(the regular road maintenance Standards issued under the Decision 1527/QĐ-BGTVTと同様な携帯用マニュアル) '- The preparation of inspection forms, records conducted by OJT expert for the trainees to apply is very detailed and methodical but it needs more guidance in the recording and assessment in accordance with the actual practice, to be modified with what Vietnam is using now. We need a handy Manual for daily inspection, and periodic assessment, instructions for processing damages (Same specifications as the regular road maintenance Standards issued under the Decision 1527/QĐ-BGTVT)	点検結果様式は、ベトナムの一般道路で既に使われているものを参考に修正する。	
	B11	Cầu	Tới nay, chưa có định mức cụ thể dành riêng cho vận hành và bảo trì đường cao tốc	Định mức nằm ngoài 4 lĩnh vực của dự án.	
	B11	Bridge	現在までに高速道路O&Mのためのノームが作成されていない。 ' - Up to date, no particular performance norms have been promulgated specifically and uniquely for the expressway O&M.	ノームはプロジェクトの4分野以外である。	
VEC	B12	Cầu	Đề nghị bổ sung phương pháp theo dõi phát triển của vết nứt sau khi phát hiện, cần khuyến nghị mức độ cấp thiết xử lý vết nứt. Mức độ cấp thiết khác nhau đối với từng loại, kết cấu bê tông khác nhau (bê tông thường, bê tông DUL)	Trong TSG đã nêu ra phương pháp kiểm tra cơ bản. Từng loại, từng kết cấu riêng thì cần có những đối phó riêng biệt.	
VEC	B12	Bridge	緊急的に対応すべきクラックの進展の監視方法について追記して欲しい。 緊急対応のレベルはコンクリート構造の異なるタイプにより変化する。(RC、PC) It is suggested to add an additional part on the methods for monitoring and tracking the development of cracks, suggestions for levels which need urgent treatment to cracks. Level for urgent treatment may vary in different types of concrete structure (normal concrete, pre-pressed concrete)	TSGでは、一般的な点検方法について記述している。個別の事象は個別に対応すべきである。	
VEC O&M	B13	Cầu	Kiến nghị rà soát và bổ sung một số nội dung liên quan đến mỏ và nón mỏ cầu	Các nội dung liên quan đến nón mỏ không nằm trong lĩnh vực cầu.	
VEC O&M	B13	Bridge	隔壁、橋台擁壁について追記して欲しい。 It is suggested to review and supplement some contents relating to bulkhead, abutment revetment.	隔壁、橋台擁壁は橋梁分野には含まれない、	

コンサルタント 顧問 Cốt Y Kiến	No	分野 Lĩnh vực	[TSGの項目番号]、コメント [Số hạng mục của TSG] , Ý kiến	コンサルタントの対応方針 Trả lời của phía tư vấn	VEMOの回答 Trả lời của phía VEMO
Cuu Long CIPM	F1	Thiết bị	Chưa có đầy đủ thiết bị để kiểm tra , cần bổ sung (ví dụ: đo độ rung, ồn, khí xả của ống khói, máy phát)	Chúng tôi mong muốn phía Việt Nam sau này sẽ điều chỉnh để có thể hợp với điều kiện thực tế của Việt Nam	
		EI Facilities	点検のための適切な器具がない。そこで、それらを加えて欲しい。(例: 振動ガゼ、騒音メーター、排気管解放のための汚染メーター、待機発電機) '1. There are no adequate facilities for inspection, they should be added (e.g., vibration gauze, noise meters, pollution meter for exhaust pipe discharge, standby generators ...).	TSGについては、今後ベトナムの実態に適合するよう改訂を行って欲しい。	
	F2	Thiết bị	Đối với hệ thống điện thì nên kiểm tra và bảo trì hàng ngày và định kỳ theo đúng quy định của ngành Điện . Nếu được , cần đưa ra cụ thể tần suất kiểm tra từng hạng mục để có cơ sở lập kế hoạch kiểm tra, bảo trì	Chúng tôi mong muốn phía Việt Nam sau này sẽ điều chỉnh để có thể hợp với điều kiện thực tế của Việt Nam	
		EI Facilities	電気システムのために、電気業界が発行した現在の基準に沿って、日常、定期点検を行うことを提案する。もし、可能であれば、それらの項目の点検頻度について記述して欲しい。それにより、点検、維持管理がそれらに基づき実施できる。 '2. For the electrical system, it is suggested to perform the daily and periodic inspection and maintenance in compliance with the current regulations issued by the power sector. If possible, TSG should specify the specific frequency for inspection of each item, so that the inspection and maintenance planning could be based on.	TSGについては、今後ベトナムの実態に適合するよう改訂を行って欲しい。	
VEC	F3	Thiết bị	Mục 3.3.1 Quy trình bảo dưỡng : đề nghị đưa ra những khuyến nghị về tần suất vệ sinh các thiết bị phân phối, thiết bị chiếu sáng	Trong TSG chúng tôi đã nêu ra tần suất.	
		EI Facilities	Item 3.3.1. Procedure for maintenance 道路照明、配電設備の清掃頻度について提案して欲しい。 We propose that recommendations on the frequency of cleaning to be conducted on the distribution equipment and lighting equipment.	TSGではすでに頻度を記述している。	
	F4	Thiết bị	Mục 3.5.2 Các hạng mục kiểm tra và thanh tra định kỳ: đề nghị đưa ra khuyến nghị về tần suất kiểm tra thường xuyên đối với tất cả hạng mục, thiết bị phân phối, hộp điều phối, thiết bị chiếu sáng	Trong TSG chúng tôi đã nêu ra tần suất.	
		EI Facilities	Item 3.5.2. Items for routine inspection and check 全ての器具、配電設備、管理版、道路照明、についての定期点検の頻度について提案して欲しい。 We propose that recommendations on the frequency of regular inspection to be conducted on all items; distribution equipment, control boards and lighting equipment.	TSGではすでに頻度を記述している。	
	F5	Thiết bị	Ngoài ra theo VEC, hệ thống các trạm thu phí cũng là một phần của đường cao tốc, nên cần bổ sung hướng dẫn quản lý , bảo trì các thiết bị thu phí như ca-bin, điều hòa, xà chặn xe (ba-rie)	Thiết bị trạm thu phí nằm ngoài 4 lĩnh vực của dự án.	
EI Facilities		料金所は高速道路の設備である。そこで、料金所のキャビン内のエアコン、バリアのような装置についての維持管理についても、記述して欲しい。 In addition, the toll gantry system is also a part of Expressway , thus we need supplementary instructions for management, maintenance for such devices like cabin, airconditioning, and barrier .	料金所施設はプロジェクトの4分野以外である。		
VEC O&M	F6	Thiết bị	Đề nghị xem xét, nghiên cứu, bổ sung công tác bảo trì hệ thống điện tại trạm thu phí, trạm biến áp, các thiết bị lưu điện và các thiết bị thu phí	Thiết bị trạm thu phí nằm ngoài 4 lĩnh vực của dự án.	
		EI Facilities	料金所の維持管理についても、記述して欲しい。(料金収受のための変圧器、無停電装置、その他の機器) It is suggested to review, study and supplement the maintenance to be conducted at Toll gate, transformer, Uninterruptible Power System (UPS) and equipment for toll collection.	料金所施設はプロジェクトの4分野以外である。	

コメント 補遺 Cột Ý Kiến	No	分野 Lĩnh vực	【TSGの項目番号】、コメント 【Số hạng mục của TSG】 , Ý kiến	コンサルタントの対応方針 Trả lời của phía tư vấn	VEMOの回答 Trả lời của phía VEMO
Cuu Long CIPM	T1	Quản lý giao thông	Về cơ bản nội dung trong TSG phù hợp với thực tế quản lý đường cao tốc. Tuy nhiên, nên áp dụng những phần cụ thể sau để phù hợp với điều kiện tại Việt Nam :	Chúng tôi mong muốn phía Việt Nam sau này sẽ điều chỉnh để có thể hợp với điều kiện thực tế của Việt Nam	
		Traffic	基本的に、TSGの内容は、実際の高速道路の管理実態に合わせるべきである。しかし、幾つかの作業は、ベトナムの実態に合わないものがある。 Basically, the contents of the TSG are presented in accordance with the actual management practices for expressway. However, some work should be made applicable in relevance to Vietnamese conditions, specifically:	TSGについては、今後ベトナムの実態に適合するよう改訂を行って欲しい。	
	T2	Quản lý giao thông	Đồng tác phát cờ điều khiển giao thông (thực hiện trong OJT) rườm rà, phức tạp, không phù hợp, gây cản trở khó hiểu cho người tham gia giao thông . Do vậy, công ty 715 đề nghị điều chỉnh, chỉ cần điều tiết giao thông như hiện nay : người phân luồng, cắm cờ, gậy kết hợp biển báo, chỉ dẫn để hướng cho xe giảm tốc độ và biết hướng đi	Chúng tôi mong muốn sử dụng cờ vì cờ sẽ nhìn rõ hơn nên sẽ an toàn hơn, trong thời gian hiện tại có thể sử dụng gậy, và nên dần dần chuyển sang sử dụng cờ.	
		Traffic	交通管理用の旗は扱い難い、道路において妨害、混乱、無関係、複雑となる。それゆえ、715会社は交通規制の表示として、スピード低下や方向を示すために、交通監視員が所持する旗、棒を規制する車線で表示板と一緒に使うことを提案する。 1. The manipulation of traffic control flag (demonstrated in OJT) is cumbersome, complicated, irrelevant, confusing and obstructing the road. Therefore, the Co. 715 proposes that currently practiced traffic control manipulation should be applied with traffic control man holding the flags, sticks showing the channel lanes, in combination with signs and signboards to give instructions to vehicles for speed slowing down and for the direction to go.	視認性から旗を使うことが好ましいが、当面は、指揮棒を使い、徐々に旗に移行すべきである。	
VEC O&M	T3	Quản lý giao thông	Đề nghị xem xét, nghiên cứu, bổ sung nội dung liên quan đến công tác phối kết hợp các đơn vị liên quan đến quản lý khai thác đường cao tốc	Chúng tôi mong muốn phía Việt Nam sau này sẽ điều chỉnh để có thể hợp với điều kiện thực tế của Việt Nam	
		Traffic	高速道路のO&Mを行う組織の中で協力、調整を行うことの見直し、調査を追加することを提案する。 It is suggested to review, study and supplement the cooperation and coordination among various units working in the O & M and using the expressway.	TSGについては、今後ベトナムの実態に適合するよう改訂を行って欲しい。	
	T4	Quản lý giao thông	Vận hành khai thác đường cao tốc có thể phải liên quan đến tình huống có các sự kiện đặc biệt như lễ hội, thể thao, tuần hành	Cần phải suy nghĩ các phương pháp đối phó riêng biệt với các tình huống có sự kiện. Chúng tôi nghĩ rằng sẽ rất khó có thể đưa ra phương pháp đối phó một cách thống nhất trong TSG.	
		Traffic	高速道路の運営管理において、祭り、スポーツイベントへの対応について取り扱って欲しい。 The operation of the expressway may have to deal with such events festivities, sports, parades which should be mentioned	イベントの状況に合わせて、個別の対応方法を考えるべきである。TSGで統一的な対応を示すことは困難と思われる。	

コンサルタント 機関 Côt Y kiến	No	分野 Lĩnh vực	[TSGの項目番号]、コメント [Số hạng mục của TSG] , Ý kiến	コンサルタントの対応方針 Trả lời của phía tư vấn	VEMOの回答 Trả lời của phía VEMO
VEC O&M	W1	Nội dung tổng thể	Hệ thống thoát nước mặt đường : Bảo trì hố ga thu nước , cống dọc, cống ngang, rãnh dọc	Bảo trì hố ga thu nước, cống dọc, cống ngang, rãnh dọc nằm ngoài 4 lĩnh vực của dự án.	
		Whole	Drainage system for pavement 縦断・横断排水溝の維持管理について The maintenance for drain, gutter , longitudinal and cross gutter and longitudinal trenches etc.	縦断・横断排水溝の維持管理はプロジェクトの4分野以外である。	
	W2	Nội dung tổng thể	Duy trì hệ thống cây xanh, thảm cỏ, vệ sinh mặt đường : đề nghị nghiên cứu những nội dung liên quan đến duy tu sửa chữa thường xuyên như, vệ sinh mặt đường , chăm sóc thảm cỏ thực vật , cây xanh trong và hai bên đường cao tốc, bảo đảm mỹ quan	Vệ sinh mặt đường, duy trì hệ thống cây xanh bên đường nằm ngoài 4 lĩnh vực của dự án.	
		Whole	Green tree, lawn 路面清掃、道路に沿った植栽管理について It is suggested to study the regular work relating to maintenance: such as road surface cleaning, taking care of flora carpet, green trees lines along the road to ensure the aesthetic values.	路面清掃、道路に沿った植栽管理はプロジェクトの4分野以外である。	

ANNEX-11 (2)

Comments from MOT, DRVN, and Countermeasures on TSG (Draft)

プロジェクト 編 成 部 門 Cột ý kiến	No	分野 Lĩnh vực	【TSGの項目番号】、コメント 【Số hạng mục của TSG】 , Ý kiến	コンサルタントの対応方針 Trả lời của phía tư vấn	VEMOの回答 Trả lời của phía VEMO
Finance Department of DRVN	4	Nội dung tổng thể	Bổ sung phần tổng quan về đường cao tốc và các công trình phụ trợ trước khi đi vào nội dung chi tiết.	Công việc của dự án lần này không phải là làm số tay hướng dẫn cho toàn bộ việc vận hành và quản lý	
		全体的内容	[全体] 詳細な内容を説明する前に、高速道路及び各補助工程についての概況を追加したほうがいい。 An overall description on the expressway and auxiliary works before the presentation into detailed content.	本業務は運営管理全体にわたるマニュアル作成ではない、	
Road Management & Maintenance Department of DRVN	6	Nội dung tổng thể	Theo tiêu đề của Dự thảo số tay hướng dẫn gồm 2 nội dung quản lý và bảo trì, tuy nhiên nội dung chỉ có phần bảo trì, không có nội dung về quản lý.	Công việc của dự án lần này không phải là làm số tay hướng dẫn cho toàn bộ việc vận hành và quản lý	
		全体的内容	[全体] TSGの表題により管理及び補修という2つの部分を含める。しかし、内容において補修の部分のみ説明された(管理の部分があった)。 As the title of the draft manual, it includes two contents: Operation and Maintenance, but only the maintenance part is described in the content, no content on Operation could be found.	本業務は運営管理全体にわたるマニュアル作成ではない、	
Road Management & Maintenance Department of DRVN	9	Nội dung tổng thể	Với Dự thảo hiện tại, các hạng mục như được đóng lại thành tập từ các mục đơn lẻ, do từng các nhân viết đơn lẻ, chưa được biên tập tổng hợp.	Công việc của dự án lần này không phải là làm số tay hướng dẫn cho toàn bộ việc vận hành và quản lý	
		全体的内容	[全体] 現在の草案により別々な項目、別々な作者からまとめられ、まだ一括的に編集されなかった。 With the current draft, the items look as if physically bound up from individual paragraphs written by individual consultant, rather than by one editor who synthetically collates the documents.	本業務は運営管理全体にわたるマニュアル作成ではない、	
Road Management & Maintenance Department of DRVN	14	Nội dung tổng thể	Đề nghị: Phụ thuộc vào đề cương đã thống nhất với Tư vấn, nếu có thể được, tiến hành xây dựng số tay quản lý, bảo trì gồm 3 số tay nhỏ, gồm:	Công việc của dự án lần này không phải là làm số tay hướng dẫn cho toàn bộ việc vận hành và quản lý	
		全体的内容	[全体] 要求: コンサルタントと打ち合わせた草案の内容により、できれば、以下のように管理・補修書が3冊に分けられたほうがいい: Recommend: Depends on the proposal was consistent with the Consultant, if possible, the construction management handbook, maintenance including 3 small handbook, including:	本業務は運営管理全体にわたるマニュアル作成ではない、	
		Số tay công tác quản lý: Bao quát các thủ tục hành chính, các yêu cầu quản lý cho công tác bảo trì nhằm tiết kiệm thời gian, tránh sự hiểu nhầm, hiểu sai về các quy định có liên quan đến công tác bảo trì (lưu trữ dữ liệu, nghiệm thu, cấp quản lý, thủ tục vốn, quản lý giao thông, hành lang, v.v...);	Công việc của dự án lần này không phải là làm số tay hướng dẫn cho toàn bộ việc vận hành và quản lý		
		管理事業書: 行政の手続き、時間を節約すると共に、データ保存、検証、管理負担、資本受取の手続き、交通管理等をはじめ、補修事業に関する規定に対して誤解を避けるための要求を含める。 Management Manual: Embracing the administrative procedures, the management requirements for maintenance in order to save time, to avoid misunderstanding, misinterpretation of the provisions relating to the maintenance (data storage, handling & acceptance, level of management, capital management procedures, traffic management, right-of-way, (along-the road) corridors, etc.);	本業務は運営管理全体にわたるマニュアル作成ではない、		

プロジェクト ごとの 意見	No	分野 Lĩnh vực	【TSGの項目番号】、コメント 【Số hạng mục của TSG】、Ý kiến	コンサルタントの対応方針 Trả lời của phía tư vấn	VEMOの回答 Trả lời của phía VEMO
			<p>Sổ tay kỹ thuật: gồm các tiêu chuẩn kỹ thuật, tiêu chuẩn tiêu chí kiểm tra, chỉ dẫn kỹ thuật bảo trì;</p> <p>技術書・技術基準、点検基準、補修案内を含める。 Technical Manual: technical standards, test criteria standards, specifications and maintenance;</p> <p>Sổ tay tập hợp các định mức dự toán liên quan đến công tác kiểm tra, bảo dưỡng thường xuyên, sửa chữa định kỳ, đột xuất.</p> <p>点検事業、日常点検・定期点検・緊急点検に関する予算の規制を含める。 Manual as Collection of estimated norms related to the inspection, regular maintenance, and imperative repair.</p>	<p>Công việc của dự án lần này không phải là làm sổ tay hướng dẫn cho toàn bộ việc vận hành và quản lý</p> <p>本業務は運営管理全体にわたるマニュアル作成ではない、</p> <p>Công việc của dự án lần này không phải là làm sổ tay hướng dẫn cho toàn bộ việc vận hành và quản lý</p> <p>本業務は運営管理全体にわたるマニュアル作成ではない、</p>	
	27	Xác nhận nội dung tổng thể	<p>Đối với Mục lục: Đề nghị rà soát chính sửa một số thuật ngữ để tránh nhầm lẫn trong quá trình nghiên cứu Sổ tay. Ví dụ: mục 1.3 và mục 1.4 đều có nội dung ghi là “sửa chữa” tuy nhiên khi đối chiếu nội dung của 02 mục này nhận thấy mục 1.3 liên quan đến kế hoạch sửa chữa và mục 1.4 liên quan đến chi tiết công tác sửa chữa.</p>	<p>Chúng tôi sẽ xác nhận lại các nội dung được đề nghị xem xét, nếu cần thiết sẽ tiến hành chỉnh sửa.</p>	
		全体の内容確認	<p>【全体】目次に対してTSGを参考するとき、誤解を避けるために専門用語を確認し、修正するべきだ。例えば、1.3と1.4において「処理」と書かれたが、以上の2項と対照するとき、1.3の内容は処理計画と関係があり、1.4の内容は詳細な処理事業と関係があると思われる。 For the Table of Contents: Please review and edit some of the terms to avoid confusion in the manual. For example: Section 1.3 and Section 1.4 both indicate as “Repair”, but when comparing the contents of Section 1.3, it is Repair planning and Section 1.4 details the repair.</p>	<p>指摘な内容を確認し、必要であれば修正する。</p>	
	28	Đề nghị đơn vị soạn thảo nghiên cứu, bổ sung chương mở đầu nêu tổng quát mạng lưới đường cao tốc của nước ta hiện nay hiện có và khả năng đầu tư phát triển trong tương lai. Nên có đánh giá sơ bộ về khả năng khai thác và những tồn tại trong quản lý khai thác của mạng lưới đường đã có trong thời gian qua, từ đó nêu tầm quan trọng của công tác quản lý bảo trì và sự cần thiết ra đời sổ tay này.	<p>Đề nghị đơn vị soạn thảo nghiên cứu, bổ sung chương mở đầu nêu tổng quát mạng lưới đường cao tốc của nước ta hiện nay hiện có và khả năng đầu tư phát triển trong tương lai. Nên có đánh giá sơ bộ về khả năng khai thác và những tồn tại trong quản lý khai thác của mạng lưới đường đã có trong thời gian qua, từ đó nêu tầm quan trọng của công tác quản lý bảo trì và sự cần thiết ra đời sổ tay này.</p>	<p>Công việc của dự án lần này không phải là làm sổ tay hướng dẫn cho toàn bộ việc vận hành và quản lý</p>	
		全体の内容	<p>【全体】最初の章において「現在ベトナムの高速道路システムについての総括」と「将来において発展性・投資の可能」を追加したほうがいい。過去における管理・使用過程の問題、将来に使用の可能性についての概要な評価も追加するべきだ。そこから、管理・補修事業の大切性、本TSGの必要性を説明したほうがいい。 It is suggested that a general introduction chapter should review the current highway network and its potentiality for investment in the future. There should be a preliminary assessment of the possible utilization and the pending issues in the management of the road network, rationalizing the importance of the management and maintenance and the need for this manual.</p>	<p>本業務は運営管理全体にわたるマニュアル作成ではない、</p>	
	36	Biểu mẫu	<p>Một số bảng tiêu chí trong sổ tay (ví dụ: bảng 1.2) đều chú thích là tham khảo từ các nguồn tài liệu khác. Do các nguồn tài liệu này chưa được đánh giá về tính đúng đắn nên đề nghị đơn vị soạn thảo nghiên cứu, rà soát và chuẩn xác lại các nội dung này để biến các nội dung tham khảo từ các tài liệu thành nội dung của sổ tay.</p>	<p>Chúng tôi sẽ chỉ ra nguồn của các tài liệu tham khảo.</p>	
		全体の内容	<p>【全体】1.2表をはじめ、TSGの各表が他の資料から参考された備考があるので、この各表が不正式に評価される。そして、以上の内容を確認し、修正し、他の資料の参考内容から本資料の正式な内容にしたほうがいい。 In some tables of criteria in the Manual (eg: Table 1.2) are annotated with references from other sources. Since these sources have not been validated, thus it is recommended to check accurately the content to make the content referenced from those document into the content of the Manual.</p>	<p>各基準値の出所を示す。</p>	

コンサルタント 顧問 Cố vấn Kỹ kiến	No	分野 Lĩnh vực	【TSGの項目番号】、コメント 【Số hạng mục của TSG】、Ý kiến	コンサルタントの対応方針 Trả lời của phía tư vấn	VEMOの回答 Trả lời của phía VEMO
Construction Management Department	37	Nội dung tổng thể	Dự thảo còn chưa đề cập đến công tác bảo trì một số hạng mục có thể có trên đường cao tốc (ví dụ: hầm đường bộ trên đường cao tốc; trạm thu phí ...) để nghị đơn vị soạn thảo nghiên cứu, bổ sung.	Trạm thu phí không bao gồm trong nội dung công việc dự án lần này.	
	全体の内容	[全体] ビット道路,料金所等をはじめ、高速道路にある各項目を追加したい。 The draft did not mention the maintenance of some items, may be, on the expressway (for example: road tunnel on the expressway; toll stations, etc.) should additional research and supplements be done.	料金所は本業務に含まない。		
Price & Institution part, Construction Management Department	39		Trong các mẫu biểu cho các công tác kiểm tra, cần thiết phải bổ sung các chỉ tiêu giới hạn (cho phép) vào trong bảng biểu để đơn vị thực hiện có thể kịp thời báo cáo các tình trạng của kết cấu.	Chúng tôi sẽ kiểm tra lại.	
	全体の内容	[全体] 各実施担当機関が結構の状況を間に合って報告できるように、点検事業に関する各表に指標期限(許可)を追加した方がいい。 In the form for the examination, it is necessary to add the limit criteria (allowable) into the tables so that the operation units can promptly report the critical condition of the structure.	確認する。		
MOT	1	Tổng thể	Tư vấn đang xây dựng các nội dung theo 4 nhóm nội dung chính: Áo đường, Cầu & Cống, Thiết bị điện, Quản lý giao thông. Tuy nhiên hệ thống vận hành và quản lý đường cao tốc còn có rất nhiều hạng mục khác: hệ thống thông minh ITS (Trung tâm điều hành thông tin, các thiết bị thu thập thông tin...), hệ thống trạm thu phí, công tác bảo trì các kết cấu đường... Do đó cần tiếp tục nghiên cứu bổ sung, hoàn thiện để đáp ứng các yêu cầu đặt ra.	Công việc của dự án lần này không phải là làm sổ tay hướng dẫn cho toàn bộ việc vận hành và quản lý	
	全体	O&M基準は4分野のみではなく、O&M全体について作成すべきである。たとえば、ITS、料金所等 JICA consultants are working on 4 main areas: Pavement, Bridge & Culvert, Facilities, and Traffic Control. However, the O&M system of expressway comprises many other areas : such as ITS (information control center, information collection devices); toll gates, maintenance of base structure. Thus, they need supplement and completion to meet the demands.	本業務は運営管理全体にわたるマニュアル作成ではない。		
MOT	2	Tổng thể	Để hoàn thiện Dự thảo Sổ tay hướng dẫn quản lý, bảo trì đường cao tốc phù hợp với điều kiện Việt Nam, đề nghị lấy thêm ý kiến của các chuyên gia, nhà khoa học.	Để hoàn thiện TSG, chúng ta sẽ phải tiến hành trao đổi với các nhóm của dự án. Trong thành viên của các nhóm cũng đã bao gồm các chuyên gia.	
	全体	TSGの最終化にあたっては、ベトナムの専門家等からの助言をもらうべきである。 To finalize the O&M TSGs and to make them in compliance with Vietnamese conditions, it is suggested that comments should also be sought among Vietnamese experts and scientists.	TSGの最終化は、プロジェクトのTGとの協議により行う。TGのメンバーには専門家が含まれていると考えている。		

コンサルタント 構成員 Cố ý Kiến	No	分野 Lĩnh vực	[TSGの項目番号]、コメント [Số hạng mục của TSG] , Ý kiến	コンサルタントの対応方針 Trả lời của phía tư vấn	VEMOの回答 Trả lời của phía VEMO
Planning & Investment Department of DRVN	1	Áo đường Cầu	"Biện pháp đảm bảo an toàn giao thông" tại mục 1.5.1. và "Biện pháp an toàn" tại mục 2.5.1. có nhiều điểm trùng lặp. Đề nghị gộp chung lại thành một mục.	Trường hợp làm số tay hướng dẫn vận hành quản lý tổng quát thì các biện pháp an toàn nên tập hợp thành một chương.	
		舗装 橋梁	[1.5.1]「交通安全対策」と[2.5.1]「安全対策」は同じなことが多いので、一つの項のみに合同したほうがいい。 "Measures to ensure traffic safety" in Section 1.5.1. and "Safety Measures" in Section 2.5.1. There are many duplications. Bring them together in one section, please.	運営管理マニュアル全体を作成する場合には、安全対策を一つの章にまとめるほうが好ましい。	
Road Management & Maintenance Department of DRVN	7	Áo đường Cầu Thiết bị	Theo quy định hiện nay, công tác bảo trì gồm Bảo dưỡng thường xuyên + sửa chữa định kỳ + SC đột xuất; Tuy nhiên theo dự thảo thì chủ yếu nêu về công tác kiểm tra và bảo dưỡng thường xuyên.	Chúng tôi sẽ xem xét ở mục Áo đường, Cầu và Thiết bị Phần kiểm tra đột xuất đã có nêu trong mục 3.4	
		舗装 橋梁 施設	[1.2]、[2.2]、[3.5]現在の規定により、補修の仕事について日常点検・定期点検・緊急点検を含める。しかし、TSGの内容により、日常点検・補修のみを主に説明された。 Under the current regulations, the maintenance includes regular maintenance + periodic repair + imperative repair. However the draft, mainly deals with the inspection and regular maintenance.	舗装、橋梁、施設で検討する。 緊急点検については3.4にて記載済み。	
Road Management & Maintenance Department of DRVN	8	Áo đường Cầu	Các khái niệm bảo trì, sự cần thiết bảo trì, các vấn đề chung khi kiểm tra phát hiện hư hỏng được viết lặp lại tại các hạng mục như 1.1.4, 2.1.4, 2.4.1, v.v..., đề nghị viết chung vào phần đầu, đối với từng hạng mục chỉ viết những nội dung khác biệt nhằm đảm bảo tính liên tục, hệ thống của số tay;	Chúng tôi sẽ xem xét ở mục Áo đường, Cầu.	
		舗装 橋梁	[1.1.4]、[2.1.4]、[2.4.1]等において補修の概念、補修の必要性、損傷と原因についてよく繰り返して書いた。そして、TSGの最初のところにまとめるべきだ。TSGのシステム性、連続性を守るために、別な項目に対して違う内容のみ書いたほうがいい。 The concept of maintenance, the need for maintenance, common problems, found damaged written in repeated paragraphs in items such as 1.1.4, 2.1.4, 2.4.1, etc., Recommendation: those should be collated in the first part, for each item, only distinguishing contents should be written to ensure the continuity of the manual.	舗装、橋梁で検討する。	
Road Management & Maintenance Department of DRVN	13	Áo đường Cầu Thiết bị Quản lý giao thông	Các nội dung về đảm bảo an toàn giao thông nằm rải rác trong các mục về Kiểm tra, Bảo dưỡng sửa chữa, Tuân tra xử lý sự cố nên có sự tham khảo và đưa thêm quy định của Việt Nam về Bảo hiệu đường bộ, Quy định thi công trên đường đang khai thác cho phù hợp.	Chúng tôi sẽ xem xét ở mục Áo đường, Cầu, Thiết bị, Quản lý giao thông. Nếu được phía Việt Nam cung cấp thông tin (Cung cấp tài liệu) thì chúng tôi có thể bổ sung. (Cũng có thể phía Việt Nam tự bổ sung).	
		舗装 橋梁 施設 交通管理	[1.5]、[2.5]、[3.5.2]、[4.4]内容に合わせるために、事故処理巡回、補修、点検における交通安全対策の内容に対して、道路標識、使用している道路の工事についてのベトナムの規定を参考・検討し、追加したほうがいい。 The contents on traffic safety are scattered in the inspection, maintenance, repair, Patrol troubleshooting should take references from the Vietnam regulations on road signs , Regulations for construction on the operated road, just to fit in the current system for relevance.	舗装、橋梁、施設、交通管理で検討する。 情報提供(資料提供)して頂ければ追加は可能。(ベトナム側で追加も可能)	

コミュニティ 構成員 委員/顧問	No	分野 Lĩnh vực	[TSGの項目番号]、コメント [Số hạng mục của TSG] , Ý kiến	コンサルタントの対応方針 Trả lời của phía tư vấn	VEMOの回答 Trả lời của phía VEMO	
Price & Institution part, Construction Management Department	38	Áo đường Cầu Thiết bị	Công tác quản lý bảo trì đường cao tốc mới đề cập đến mặt đường, công trình cầu cống và hệ thống kỹ thuật điện, đề nghị bổ sung thêm một số nội dung công việc sau:	Công việc của dự án lần này không phải là làm sổ tay hướng dẫn cho toàn bộ việc vận hành và quản lý		
		舗装、橋梁、施設	[全体] 高速道路の管理・補修事業が舗装、橋梁、電気技術システムのみ説明したが、以下のような項目を追加するべきだ: The new expressway maintenance management refers to road surface, bridges, sewer and electrical engineering systems, it is proposed to add some of the following tasks:	本業務は運営管理全体にわたるマニュアル作成ではない。		
			Kiểm tra, khắc phục các hệ thống an toàn trên đường cao tốc như: hệ thống cọc tiêu, biển báo, hệ thống chống ồn, chống chói.	ロッドシステム、交通信号ボード、お騒ぎ防止・輝き防止のシステムをはじめ、高速道路に関する交通安全システムを点検・補修する。 Check, troubleshoot for expressway safety such as: delineator system, signage, noise buffling system, anti-glare.	Thiết bị an toàn giao thông không bao gồm trong nội dung dự án lần này.	
			Kiểm tra ổn định lún, trượt (ngang, dọc) nền đường, kiểm tra xói lở nền đường.		交通安全施設は本業務に含まない。	
			わだち掘れ、水平・縦スキッドの安定性、崩れた舗装を点検する。 Check the subsidence, slip (horizontal, vertical) of the pavement, road base erosion.		Chúng tôi sẽ xem xét trong mục Áo đường	
			わだち掘れ、ひびわれ、崩れた石突持持台、架台、入り口の橋梁補強を点検する。 (Bridge) Check subsidence, cracking, erosion at shoe bearing base, abutments and reinforcement at the approach road.		舗装で検討する。	
			Kiểm tra lún, nứt, sạt lở chân khay, từ nón mỏ, gia cố đường đầu cầu.		Chúng tôi sẽ xem xét trong mục cầu.	
				橋梁で検討する。		

コンサルタント Cố ý kiến	No	分野 Lĩnh vực	【TSGの項目番号】、コメント 【Số hạng mục của TSG】 , Ý kiến	コンサルタントの対応方針 Trả lời của phía tư vấn	VEMOの回答 Trả lời của phía VEMO
Road Management & Maintenance Department of DRVN	10	Áo đường	Mục 1.6 Phụ lục về đường BTXM nên đổi thành mục chính là Mục 2;	Chúng tôi nhớ rằng do thực tế không có mặt đường bê tông xi măng ở tuyến đường này, nên trong giai đoạn xem xét ban đầu đã quyết định cấu trúc mục lục như vậy. Mặt đường bê tông xi măng rất khó bảo dưỡng và quản lý vì vậy trên thế giới cũng có xu hướng hạn chế sử dụng loại mặt đường này. Do hiện trạng như thế nên chúng tôi nghĩ rằng cấu trúc mục lục như vậy là hợp lý.	
	舗装	[1.6] 2項目という主な項目に変更したほうがいい。 Section 1.6 Annex on the cement concrete road surface (should not be sub-section) should be changed to the main Section 2.	本線にコンクリート舗装がない現状から、検討の初期段階に目次構成を決めたと記憶しております。コンクリート舗装は、維持管理が難しいことから世界的にも縮小傾向にあります。現状ではこの構成でよろしいかと判断します。		
Road Management zone IV:	15	Áo đường	Mục 1: Áo đường (bê tông Asphalt): Đề nghị sửa thành Mặt đường (bê tông Asphalt); bởi vì Kết cấu áo đường theo quy định bao gồm tầng mặt và tầng móng, mà tầng móng có thể là cấp phối đá dăm, đất gia cố xi măng...	Nếu chỉ là vấn đề về cách dùng từ thì chúng tôi sẽ điều chỉnh thay đổi theo nguyện vọng của phía Việt Nam.	
	舗装	第[1]章「ペブメント」(アスファルトコンクリート)から「コンクリート路面」(アスファルトコンクリート)に修正したい。(コンクリート舗装に関してベトナム専門用語のみの問題)。理由は規定により舗装の結構は面分と基地分を含め、基地分がコンクリートを加工するための土地、砕石もある。 Section 1: Pavement (Asphalt Concrete): Suggested to change it into Road surface (Asphalt Concrete); because the pavement structure as in definition includes the base and the aggregate base, which can be graded with stone foundation. Soil base for reinforced cement ...	表現の問題であれば、ご希望に合わせて表現を変更します。		
Road Management zone IV:	16	Áo đường	Tại bảng 1.1.2 Các loại hư hỏng của áo đường : cần xét thêm nguyên nhân do công trình thi công không đảm bảo chất lượng.	Nguyên nhân chính đã được nêu trong các mục của chương, và những nguyên nhân đó cũng được tổng hợp ở các bảng (Bảng 4.1.2.4-1, Bảng 4.6.1-4). Hơn nữa, những điểm cần lưu ý trong quá trình thi công cũng được nêu rõ trong các mục của từng công việc. Nguyên nhân hư hỏng không giống nhau vì vậy chúng tôi đã tránh những đề cập không hợp lý.	
	舗装	[1.1.2] 損傷と原因: 工事の品質を落とす原因も検討するべきだ。In Table 1.1.2: Types of pavement damage: we need to consider further the reasons and causes due to poor quality construction.	文章の各所で主な原因は記載しており、またそのまとめを表にしています。(表4.1.2.4-1、表4.6.1-4)さらに工事での注意点は各作業の項目で記載しています。損傷の原因は一律ではないので無理な記載は避けるべきと判断します。		
Road Management zone IV:	17	Áo đường	Tại mục 1.1.4: Định nghĩa bảo dưỡng và sửa chữa: Đề nghị bảo dưỡng và sửa chữa theo quy định tại bảo dưỡng và sửa chữa theo quy định tại Thông tư Quy định về quản lý và bảo trì đường bộ số: 10/2010/TT-BGTVT ngày 19/4/2010 của bộ GTVT.	Chúng tôi nhớ rằng Quy định đó của Việt Nam nội dung tất cả đều mang tính trừu tượng, không được nêu ra một cách cụ thể. "Định nghĩa sửa chữa" là khái niệm rõ ràng: sửa chữa cái gì và sửa chữa như thế nào, người làm việc trực tiếp ở hiện trường cần tính cụ thể. Nếu cần thiết, chúng tôi sẽ kết hợp thêm nội dung của thông tư bên vào.	
	舗装	[1.1.4] 補修の定義: MOTから2010年4月19日に発行された10/2010/TT-BGTVT号通達という道路管理・補修についての規定により補修したほうがいい。 Section 1.1.4: Definition of maintenance and repair: Suggested maintenance and repair in accordance with maintenance and repair in accordance with Regulation Circular road management and maintenance No.10/ 2010/TT-BGTVT issued on 19/4/2010 of the Ministry of Transport.	ベトナムにある既存規定の表現は、全て抽象的で具体性のない表現であると記憶しております。「補修の定義」とは、何のために何をどのように補修するののかの概念であり、現場の実務者には具体性が必要と感ずります。必要であれば左記通達との関連を追加します。		

コンサルタント Cộng sự kiến No	分野 Lĩnh vực	【TSGの項目番号】、コメント 【Số hạng mục của TSG】 , Ý kiến	コンサルタントの対応方針 Trả lời của phía tư vấn	VEMOの回答 Trả lời của phía VEMO
Road Management zone IV:	18 Áo đường	Mục 1.2.3 Kiểm tra định kỳ: Đề nghị kiểm tra định kỳ thực hiện theo chu kỳ hàng tháng hoặc hàng quý, còn kiểm tra theo chu kỳ từ vài tháng hoặc vài năm thì thời gian là quá dài.	Câu tiếng Anh là "Kiểm tra định kỳ" nhưng nội dung tiếng Nhật lại là "Sửa chữa định kỳ"? Thời gian sửa chữa phụ thuộc vào tình trạng hư hỏng, vì vậy không thể quy định chu kỳ sửa chữa. Còn Kiểm tra lại phải phụ thuộc vào đặc tính của hiện trường (Ví dụ lưu lượng giao thông), vì vậy trong TSG chúng tôi cũng không nêu cố định thời gian. Nếu chỉ kiểm tra bằng mắt thì tần suất kiểm tra có thể cao lên, tuy nhiên nếu phải nêu chi tiết việc kiểm tra với từng thiết bị sẽ rất vất vả.	
	舗装	[1.2.3] 定期点検: 長い過ぎるので、二・三ヶ月または二・三年という周期ではない、毎月または毎期により点検したほうがいい。 Section 1.2.3 Periodically check: Please consider the periodical check to be carried out on a monthly or quarterly basis (intervals), and the overall check cycles should take months or years, the time is too long.	英文は「定期点検」ですが和訳は定期補修? 補修の周期は損傷状況により決めるもので周期は決まらません。また点検はその現場の特性(例えば交通量)により決めるべきであり、TGSで固定的に表現すべきでないと考えます。目視調査であれば高頻度の実施は可能ですが、機器による詳細調査は重労働です。	
Road Management zone IV:	19 Áo đường	Tại bảng 1.2-4 Số liệu tham khảo dùng cho kiểm tra đột xuất: Đề nghị bổ sung thêm trong trường hợp công trình xét thấy không đảm bảo an toàn vào tình huống cần kiểm tra đột xuất.	Bảng này là ví dụ tham khảo của văn phòng Nexco. Cũng như đã nêu trong bản hướng dẫn, Kiểm tra đột xuất phụ thuộc vào thiết bị đo lường có tại hiện trường, tình hình trong nước, vì vậy không thể quy định vào cùng một mục. Và cũng không thể có việc mất an toàn của người kiểm tra.	
	舗装	[1.2-4表] 緊急点検を使用するための数字: 工程の安全性を落とした場合も追加したほうがいい。At Table 1.2-4. Number of references used for imperative spot checks: Please add in the case of works which are deemed unsafe to unexpected situations which needs imperative check.	表はネクスコのある事務所の参考例です。本文でも記載の通り、緊急点検は現場の観測機器の有無や国内の諸事情に依存しており、一概に決めることはできません。また調査員の安全性を落とすこともできません。	
Road Management zone IV:	20 Áo đường	Tại mục 1.4 duy tu bảo dưỡng và sửa chữa: Cần bổ sung một số hạng mục như sơn lại vạch sơn bị mài mòn, các hệ thống ATGT khác ...	Về việc sơn lại vạch sơn, ngay ở Nhật Bản cũng đang là một hạng mục tranh cãi, nếu đưa vào thì nên đưa vào mục nào. Và nếu đưa vạch sơn vào thì cũng sẽ phải thêm vào hàng rào bảo vệ, gờ đường...? Và hệ thống an toàn giao thông còn liên quan đến thiết bị và cầu, vì vậy không nên chỉ thêm vào mỗi phần áo đường.	
	舗装	[1.4] 補修: 他の交通安全システム、ペイントライン再塗装という項目を追加したほうがいい。 In Section 1.4 Maintenance and repair: Please add some items such as paint painted corrosion, Traffic Safety Systems ...	路面表示の再塗装に関しては、日本でも基準が無く苦慮している項目であり、どこに追加するか悩ましいところです。また路面表示を入れると、防護柵、アスカープetc.は? となる可能性があります。交通安全システムは施設や橋梁にも関連するため、舗装だけにに入れるべきではないと思います。	
Road Management zone IV:	21 Áo đường	Tại mục 1.4.2.1: Thêm thêm 1 lớp mới: Về độ dày lớp phủ từ 3-5cm là chưa phù hợp với mục 4 của TCVN 8819:2011 quy định: chiều dày của lớp BTN tối thiểu làm mặt trên là từ 4-5cm.	Chúng tôi sẽ sửa phù hợp với hiện trạng của Việt Nam. Tuy nhiên chúng tôi có được nghe rằng bề mặt của lớp thảm là 3.3mm	
	舗装	[1.4.2.1] オーバーレイ: 「舗装厚は一般的に3~5cm」について TCVN 8819:2011 の4項目により「舗装厚は最低にも4~5cm」との規定と比べたら、まだ合わないと思う。 Section 1.4.2.1: New additional overlay: Regarding the layer thickness from 3-5cm which is not in accordance with Section 4 of TCVN 8819:2011 provisions: minimum layer thickness of Asphalt Concrete requires a thickness of 4-5cm.	ベトナムの現状に合わせて表現を変更しても構いません。ただしノーバーチップは表層3.3cmと聞いています。	
Road Management zone IV:	22 Áo đường	Tại mục 1.6: Đề nghị điều chỉnh cụm từ "Áo đường bê tông xi măng" thành "mặt đường bê tông xi măng" như đã giải thích ở mục 1 trên đây	Nếu chỉ là vấn đề về cách dùng từ thì chúng tôi sẽ điều chỉnh thay đổi theo nguyện vọng của phía Việt Nam.	
	舗装	[1.6] 以上に説明された1項目により「コンクリートべべメント」から「コンクリート路面」に修正したい。(コンクリート舗装に関してベトナム専門用語のみの問題)。 In Section 1.6: Please adjust the phrase " cement concrete pavement" to "Cement Concrete road surface " as explained in Section 1 above.	表現の問題であれば、ご希望に合わせて表現を変更します。	

プロジェクト 構築 Cây kiến	No	分野 Lĩnh vực	【TSGの項目番号】、コメント 【Số hạng mục của TSG】、Ý kiến	コンサルタントの対応方針 Trả lời của phía tư vấn	VEMOの回答 Trả lời của phía VEMO
Construction Management Department	29	Ao đường	Mục 1.1.1 có nêu "...trong đó tính kinh tế được thể hiện bằng ki lô mét xe chạy" chưa chỉ rõ ý nghĩa vấn đề này, số km xe chạy của tất cả các loại xe hay chỉ của một loại xe, hay xe qui đổi và trong thời gian bao lâu? Đề nghị đơn vị soạn thảo nêu rõ chi tiết vấn đề này.	Quả thật trong Sổ tay hướng dẫn đã không giải thích rõ nội dung "số ki lô mét xe chạy" (Mức độ tiêu hao của xe). Điều muốn diễn tả ở đây là tính kháng trượt - là cái có liên quan lớn đến tính an toàn. Tính kháng trượt tăng (độ kháng trượt cao) thì số ki lô mét chạy của xe lại tăng (mức độ tiêu hao của xe lớn). Nhưng an toàn là số 1, vì vậy chúng tôi không muốn đề cập nhiều đến mức độ tiêu hao của xe. Và các nội dung được nêu trong Sổ tay hướng dẫn không phải là những lý thuyết mang tính học thuật cao mà là những kiến thức cần thiết nhất cho những người trực tiếp làm việc thực địa.	
	舗装	[1.1.1]における「走行車両の燃費といった経済性にも影響を与える」と書かれたが、この問題がはきり説明されなかった。「走行車両の燃費」とは全部の車種、別の車種のみまたは普通車換算(時間?)の走行車両の燃費でしょうか? 具体的に説明してほしい。 Section 1.1.1 states that "... related to economy in terms of vehicle mileage and the length of time to repair " does not make sense, the number of miles of all vehicles or one type of vehicle, or equivalent conversion? Could it be further explained in details?	たしかに「走行車両の燃費」には明確に説明していません。ここで言いたいのは、ころがり抵抗(すべり抵抗性)であり、安全性に大きく係るものです。すべり抵抗性が上がり(ころがり抵抗が増加)走行燃費は悪くなるということです。ただ安全が第一であり、走行燃費にはあまり触れたくありません。学術的な議論ではなく現場の実務者に最低限必要な知識を中心に記載したいと考えています。		
Construction Management Department	30	Ao đường	Mục 1.1.2.5.1 có nêu "...nguyên nhân ngoại cảnh của lún vết bánh xe do ma sát là do xe bánh xích hoặc xe lốp có mặt ta lông gây ra" đề nghị bỏ nguyên nhân lún do bánh xe xích vì xe bánh xích không được phép lưu thông trực tiếp trên mặt đường bê tông nhựa, khi di chuyển phải đặt trên xe có đầu kéo.	Về tiêu chuẩn quản lý TSG (Dự thảo), trước đây anh Cán TG2 chúng tôi nêu ra ý kiến là nên bỏ nội dung này. Nhưng ở chương này chúng tôi nêu ra những nội dung cơ bản nhất, có thể ở Việt Nam không có nhưng ở trên thế giới là kiến thức chung. Chúng tôi cũng sẽ xem xét việc bỏ nội dung này.	
	舗装	[1.1.2.5.1]「摩耗わだち掘れの外的要因は、タイヤチェーンやスパイクタイヤを装着した車両の走行である」と書かれたが、「タイヤチェーン」との原因を削除したほうがいい。理由はタイヤチェーンはアスファルトコンクリート舗装に直接に走行させられない、トラクター車で走行しなければならぬ。 Section 1.1.2.5.1 states that "... external causes for rutting are attributed to caterpillars or tread tire vehicles ". It is proposed to delete this part because caterpillars are not allowed to run directly on the asphalt road surface, the transport must be done by means of trailer.	TSGの管理基準(案)からはTG2_Can氏の指摘により削除した経緯があります。しかしこの章は一般論を表しており、ベトナムには例が無いのかもしれませんが、世界的には常識です。除くことは可能です。		
Construction Management Department	31	Ao đường	Mục 1.4.1.1.2 đề nghị nghiên cứu, xem xét bỏ phần vá bằng hỗn hợp nguội ...	Chúng tôi không hiểu lý do tại sao phải bỏ nội dung đấy. Trường hợp tình khẩn cấp cao thì việc sử dụng hỗn hợp nguội là bình thường. Chúng tôi nghĩ không cần phải bỏ.	
	舗装	[1.4.1.1.2]「常温混合式パッチング」を削除したほうがいい。 Section 1.4.1.1.2 It is proposed to remove the paragraph on cold patching.	何故削除した方がよいのか不明です。緊急性の高い場合に常温を使うのは一般的です。除くべきではありません。		
Construction Management Department	32	Ao đường	Phần Phụ lục 1.6 nên ghép chung với phần 3.5 (Các phụ lục) và chuyển xuống cuối của tài liệu để tạo tính hệ thống trong toàn bộ tài liệu.	Chúng tôi nghĩ rằng phần phụ lục (Appendixe) nên để ra ngoài.	
	舗装	[1.6] 付属が3.5付属と合同され、TSGのシステム性を守るために最後のところに移動されたほうがいい。 Appendix section 1.6 should be merged with Section 3.5 (Appendixes) and moved to the end of the document to create the systematic sequence in the whole document.	付属 (Appendixe)の表記は外した方がよいかと思ます。		

コンサルタント Cột Ý Kiến	No	分野 Lĩnh vực	[TSGの項目番号]、コメント [Số hạng mục của TSG] , Ý kiến	コンサルタントの対応方針 Trả lời của phía tư vấn	VEMOの回答 Trả lời của phía VEMO
Road Management zone IV:	23	Cầu	Mục 2.6: Thiết bị sử dụng cho kiểm tra và bảo trì cầu bê tông: Đề nghị bổ sung hạng mục xe kiểm tra cầu để kiểm tra các cầu lớn, hoặc cầu có tính không lớn mà còn người không thể leo trèo để kiểm tra được.	Về các thiết bị sử dụng kiểm tra chi tiết, trong hướng dẫn cung đã nêu đến xe làm việc trên những vị trí cao, xe kiểm tra cầu. Chúng tôi đề nghị rằng đề cập như thế là đủ.	
		橋梁	[2.6] コンクリート橋梁に対する点検・補修機材: 大きい橋梁または大きいクリアランスがあるので、点検するためによじ登れない橋梁に対して橋梁点検車を追加したほうがいい。 Section 2.6: The equipment used for inspection and maintenance of concrete bridges: Suggestion: additional item: bridge inspection vehicles to inspect the large bridge, or bridge with big underclearance, for which the workers can not climb over to check.	詳細点検の必要機材として、高所作業車、橋梁点検車を記載しています。この記載で十分と考えています。	
Price & Institution part. Construction Management Department	40	Cầu	Đối với cầu dầm BTCT cần bổ sung kiểm tra vết nứt dầm cầu do ứng suất chính gây ra (nứt ngang vị trí dưới giữa bụng dầm, vị trí bản trên (đỉnh trụ, đối với cầu liên tục), nứt xiên tại các vị trí gối cầu.	Về các vết nứt chúng tôi đã nêu ra các ví dụ tiêu biểu. Những nội dung đây chúng tôi nghĩ rằng đã đầy đủ.	
		橋梁	[2.2.2] For reinforced concrete beams, it is necessary to add content on checking the cracks caused by the pre-pressed girders (horizontal cracks located under the mid abdomen of girder, the upper slab (top of the pier, for continuous slab bridges), oblique crack in the bearing positions.	損傷評価のひび割れについては、代表的な事例を記述しています。現状の記述で十分と考えています。	

コメント/た標 No	分野 Lĩnh vực	[TSGの項目番号]、コメント [Số hạng mục của TSG] , Ý kiến	コンサルタントの対応方針 Trả lời của phía tư vấn	VEMOの回答 Trả lời của phía VEMO
Finance Department of DRVN	5	Thiết bị Phần hạ tầng kỹ thuật điện: Tách phần Hệ thống giao thông thông minh (ITS) thành một mục riêng và trình bày cụ thể như các mục hạ tầng kỹ thuật khác.	Dự án lần này không bao gồm ITS	
	施設	[3.2] 電気技術インフラ: ITS部分が別に分けられ、他の技術インフラの部分と同じで詳細に説明されたほうがいい。 The electricity infrastructure: Separate the Intelligent Transport Systems (ITS) as a special item and it should presented in detail as other infrastructure items.	ITSは本業務に含まない	
Road Management & Maintenance Department of DRVN	11	Thiết bị Mục 3 - Hạ tầng kỹ thuật điện: Hệ thống điện gồm nhiều thiết bị phức tạp, mỗi thiết bị có chế độ kiểm tra bảo dưỡng khác nhau, do vậy đề nghị chỉ nêu một số nguyên tắc, quy định chung con chi tiết tập hợp các phụ lục hướng dẫn của các nhà cung cấp thiết bị. Mục này có lẽ nên tập trung vào hạng mục đèn chiếu sáng, biển báo	Từng thiết bị thì tần suất kiểm tra và nội dung kiểm tra khác nhau à điều đương nhiên. Về mục này cung đã có ghi trong nội dung trao đổi trước đây. Nếu chỉ chọn biển báo và thiết bị chiếu sáng thì chúng tôi sẽ tiến hành sửa.	
	施設	第[3]章 電気技術インフラ: 電気システムについて、色々複雑な設備があると共に、それぞれの設備が違う点検制度・補修方法があるので、一般的な規定のみ説明し、詳細な規定に対して機材提供者の案内付属書に集合したほうがいい。この項目は光照システム、標識に中心するべきだ。 Section 3 – Electric Technical Infrastructure: Electrical System consists of more complex devices, each device requires different inspection and maintenance mode, so we suggest to name just a few principles and general provisions. For the details, we should collect a set of manuals designed by the equipment manufacturers/suppliers. This section should probably focus on items of lighting, and traffic sign boards.	設備により点検頻度・内容が違うのは当然と考える。項目については従前から打合せの内容にて記載している。情報板及び照明のみにするのであれば修正を行う。	
MOT	3	EI facilities Tại nội dung của Chương 6: Hạ tầng kỹ thuật điện, đề nghị không sử dụng cụm từ "thanh tra thiết bị..." trong tài liệu giảng dạy. 施設点検では、「equipment inspection」という用語は使用すべきではない。 Electrical Infrastructure. It is commented that the terminological word "equipment inspection" should not be used in teaching materials		

コメント/意見 Cộng ý kiến	No	分野 Lĩnh vực	[TSGの項目番号]、コメント [Số hạng mục của TSG] , Ý kiến	コンサルタントの対応方針 Trả lời của phía tư vấn	VEMOの回答 Trả lời của phía VEMO
Planning & Investment Department of DRVN	2	Quản lý giao thông	Tại mục 4.4.1. "Tai nạn giao thông": Chưa có quy định về thời gian tối thiểu để nhân viên cứu hộ, nhân viên tuần tra giao thông có mặt tại hiện trường tai nạn sau khi nhận được thông tin từ Trung tâm điều hành giao thông.	Thời gian có mặt tại hiện trường còn phụ thuộc vào nơi xảy ra sự cố và tình trạng giao thông, nên không thể quy định cụ thể. Tuy nhiên, để quy định việc đến hiện trường một cách nhanh chóng, trong mục 4.1.2 cung đã quy định địa điểm "Trạm/chốt tuần tra", và tại mục 4.2.3.3.1 cung đã quy định "Nhanh chóng đến hiện trường"	
		交通管理	[4.4.1] 交通事故が起きたら、交通オペレーションセンターから情報もらった後で、救助スタッフ、交通巡回スタッフが交通事故の現状へ来なければならない最低な時間について規定されない。 We want to see the regulations (could not be found in TSG) on the minimum time required of rescue workers, traffic patrol personnel to be present at the scene of the accident after receiving information from the Traffic Control Center.	現場への到着時間は、発生場所や交通状況等の影響を受けることから、規定化することは不可能。なお、迅速に現場に到着することを規定化するため、4.1.2において「巡回拠点」の場所を規定しており、また4.2.3.3.1において「現場に急行、することを規定している。	
Planning & Investment Department of DRVN	3	Quản lý giao thông	Không có mục 7.2.5. như đề cập tại ý (2) mục 4.4.1.1.1;	Về mục 7.2.5 (4.2.5???) được gọi là mục "Các công việc trên đường". Mục này có tất cả 15 trang bao gồm cả "Bảng đính kèm" và "Tập hạn chế giao thông", và cũng nằm trong TSG. (Chúng tôi nghĩ do đánh số đầu chương là "7" được đổi thành "4" (Cái này có phải do phía Việt Nam sửa hay không?) nhưng không sửa hết tất cả cả ch đánh số các nội dung bên trong mới xảy ra vấn đề này, chỉ cần sửa số đầu thành "4" thì mục đó sẽ thành "4.2.5"	
		交通管理	[4.4.1.1.1] 第2番目の意見において言及された[7.2.5](4.2.5???) がなかった。 We cannot find Section 7.2.5 (4.2.5???) as it is mentioned in (2) Section 4.4.1.1.1.	7.2.5(4.2.5???)については、「路上作業」のことを言っているものと思慮される。これは「別表」および「規制図集」を含め全15Pにわたるものであり、TSG内に入っている。<何故か章の頭が「7」から「4」に変更されている(ベトナム側が直した?)ことから、本文中を直してないために生じた発言と思慮。「4」を頭とするのであれば、4.2.5に明記している。>	
Road Management & Maintenance Department of DRVN	12	Quản lý giao thông	Mục 4 - "Quản lý giao thông" nên đổi thành "Tuần tra giao thông" cho đúng nội dung. Vì Trung tâm quản lý, điều hành giao thông hầu như chưa được đề cập.	Hiện tại ở Việt Nam vẫn chưa được trang bị ITS (Thiết bị cung cấp thông tin), và đó cũng không phải là đối tượng của dự án lần này nên trung tâm điều hành giao thông được đề cập trong quyền hướng dẫn là phù hợp với Việt Nam ở thời điểm hiện tại. Tuy so với Tuần tra quản lý giao thông thì Điều hành giao thông được đề cập ít hơn, nhưng trong đó chúng tôi cung đã nêu rõ vai trò của Trung tâm điều hành, và cung đã đề cập đến hệ thống quản lý giao thông bao gồm cả Trung tâm điều hành giao thông. Chính vì vậy chúng tôi nghĩ rằng tên gọi "Quản lý giao thông" là hợp lý.	
		交通管理	第[4]章 管理センター、交通オペレーションセンター等についてあまり説明されないので、内容に合わせるために「交通管理」から「交通巡回」に変更したほうがいい。 Section 4 - "Traffic Management" should be changed to "traffic patrol" for the accurate content. Because the traffic Control Center, operators have not been written about or mentioned.	現在のベトナムではITS(情報提供機器)が未整備であり、本業務の対象としていないことから、管制センターについては現在のベトナムに則した内容で記述している。交通管理巡回と比較しボリュームは少ないが、管制の役割を明記しており、管制を含めた交通管理体制について言及していることから、名称は「交通管理」が適当であると考え。	
Road Management zone IV:	24	Quản lý giao thông	Mục 4.4.1.1.1 Chi tiết xử lý tai nạn giao thông: Đề nghị thực hiện tuần tra theo Điều 38 Luật giao thông đường bộ năm 2008.	Về Điều 38 Luật giao thông đường bộ, trong cuộc trao đổi với TG3 không hề được đề cập đến (Nên không rõ nội dung). Về thứ tự xử lý tại hiện trường, "Ưu tiên bảo vệ tính mạng và an toàn của con người", vì vậy (1), (2) cần được tiến hành trước tiên. Còn thứ tự của những xử lý tiếp theo không quy định.	
		交通管理	[4.4.1.1.1.] 交通事故処理: 2008年に発行された交通道路法の38章により順番に実施したほうがいい。 Section 4.4.1.1.1 Detailed handling of traffic accidents: sequential actions under Article 38 of the Road Traffic Law in 2008.	道路交通法38章については、TG3との打合せの中で言及されていない(内容も不明)、現場処理の順番については、「人命の確保および安全を最優先」する必要があることから、(1)(2)を先行する必要があると考え。それ以降の処理については、特段順番を規定していない。	

コメント No	分野 Lĩnh vực	[TSGの項目番号]、コメント [Số hạng mục của TSG], Ý kiến	コンサルタントの対応方針 Trả lời của phía tư vấn	VEMOの回答 Trả lời của phía VEMO
Road Management zone IV:	25	<p>Quản lý giao thông</p> <p>Tại mục 4.4.3.1.1 Chi tiết cách xử lý của của Đội tuần tra giao thông: khi gặp chướng ngại vật trên đường, nếu trường hợp thanh thải được chướng ngại vật thì thi nhân viên tuần tra giao thông phải thanh thải ngay mà không cần dùng loa phóng thanh để cảnh báo và hướng dẫn nữa.</p>	<p>Loa phóng thanh sử dụng để thông báo cho các xe khác biết việc dừng xe tuần tra. Nếu suy nghĩ về mặt an toàn của các xe đang lưu thông thì chúng tôi nghĩ điều đó là rất cần thiết.</p>	
		<p>交通管理</p> <p>[4.4.3.1.1] 交通パトロールチームの処理: 道路にある差支えを発見するとき、削除できれば、交通パトロールスタッフは削除し、警告・案内するためメガホンを使用するのが必要ではない。 Section 4.4.3.1.1 Detailed conduct of of traffic patroller: when encounter obstacles along the way, if hindering the traffic, the traffic patroller must immediately clear the obstacles without using the loudspeakers to warn and to guide.</p>	<p>拡声器は、巡回車が停止することを周囲にするために使用している。通行車両の安全を考えれば、可能な限り使用する必要があると考える。</p>	
Construction Management Department	34	<p>Quản lý giao thông</p> <p>Về nội dung liên quan đến Hệ thống tuần tra, kiểm tra giao thông (mục 4.2): Đề nghị đơn vị soạn thảo tham khảo Thông tư số 47/2012/TT-BGTVT ngày 12/11/2012 của Bộ GTVT quy định về tuần tra, kiểm tra bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ. Do Thông tư này không áp dụng đối với đường cao tốc nhưng đề nghị tham khảo để dự thảo cho phù hợp và tạo sự thống nhất trong lĩnh vực đường bộ.</p>	<p>Chương này quy định về "Tuần tra quản lý giao thông", "Kiểm tra đ ường (Áo đường-Cầu-Thiết bị)" được quy định ở chương khác. Việc tuần tra quản lý giao thông và việc kiểm tra có tiến hành đồng thời hay không, trong quá trình vận hành nếu có vấn đề sẽ xem xét và quy định trong nội dung từng công việc trong TSG.</p>	
		<p>交通管理</p> <p>[4.2] 巡回システム、交通点検の内容に関して道路の交通インフラ結構保存・点検・巡回の規定について MOTから2012年11月12日に発行された通達47/2012/TT-BGTVT号の内容を参考したほうがいい。本通達は高速道路に対して適用されない。しかし、道路の分野と統合するために検討したほうがいい。 Traffic Patrol system: (Section 4.2): it is proposed to take reference in the Circular 47/2012/TT-BGTVT dated 12/11/2012 of the Ministry of Transport with regulations on patrol, inspection, for protection of transport infrastructure. As this Circular does not apply to expressways, but please take reference accordingly and balance the unity within the road sector.</p>	<p>本章は「交通管理巡回」について規定するものであり、「道路の点検(舗装・橋梁・施設)」については、別で定めている。交通管理巡回と点検を同時に行うか否かは、運用上の問題であり、TSGとしては各々の業務の内容を規定するものであると考える。</p>	
Construction Management Department	35	<p>Quản lý giao thông</p> <p>Do trong khuôn khổ của số tay để tham khảo và áp dụng, đề nghị đơn vị soạn thảo nghiên cứu bổ sung một số mẫu biểu liên quan đến công tác kiểm tra hiện trường và xử lý các sự cố bất thường (đặc biệt là tai nạn giao thông) làm cơ sở để xử lý sự cố và phối hợp với các lực lượng chức năng khác để bảo vệ tài sản người bị hại.</p>	<p>Chúng tôi không hiểu rõ "Biểu mẫu để có thể phối hợp với các cơ quan chức năng khác" có nghĩa như thế nào? Nhưng nếu là một danh sách kiểm tra các hạng mục được nêu trong TSG thì không hợp lý vì đó là vấn đề trong lúc vận hành, không thể quy định thâ nh tiêu chuẩn hướng dẫn. Tuy nhiên, trong buổi trao đổi của TG3 chúng tôi đã nhận được ý kiến trên và chúng tôi cũng đã thêm biểu mẫu "Ghi chép đối phó sự cố bất thường" vào trong TSG và đã nhận đ ược sự đồng ý.</p>	
		<p>交通管理</p> <p>[全体]本TSGは参考・適用するための目的なので、事故を処理し、被害者の財産を守るように関係機関と協力するために、事故処理現状点検事業・突如な事故処理(特に交通事故の場合)に関する表フォームを追加したほうがいい。 As part of the manual for reference and application, additional forms relating to the site inspection and handling abnormal incidents (particularly traffic accidents) to be used as a basis for troubleshooting and coordination with other functional forces to protect the assets of victims.</p>	<p>「関係機関と協力できるための表」が何を意味しているのかは不明であるが、TSGに記載している事項の備忘録(チェックリスト)であれば、運用上の問題であり、TSGとして規定するのは不相当と考える。なお、TG3との協議において同様の発言があったが、「異常事象対応記録」の様式を作成しTSGに加えたことで了承されている。</p>	
MOT	4	<p>Quản lý giao thông</p> <p>Đối với nội dung quản lý giao thông, đề nghị bổ sung kết hợp kiểm tra kết cấu hạ tầng công trình giao thông và hành lang an toàn giao thông theo quy định tại Nghị định số 11/2010/NĐ-CP ngày 24/02/2010 quy định về quản lý và bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ.</p>	<p>Công việc liên quan đến "Hành lang an toàn giao thông" (Right of way) khác với quản lý giao thông. Công việc của dự án lần này không phải là làm số tay hướng dẫn cho toàn bộ việc vận hành và quản lý.</p>	
		<p>交通管理</p> <p>TSGには、「right of way」(道路敷地管理)を含めるべきである。 it is suggested that inspection on transport infrastructure and safety corridor (right of way) should be included in TSGs, as specified in Decree No. 11 /2010/ND-CP dated 24.2.2010 which regulates the Protection and Management of the transport infrastructure</p>	<p>「Right of way」に関する業務は、交通管理とは異なる。本業務は運営管理全体にわたるマニュアル作成ではない。</p>	

ANNEX-12

Workshop On

“Expressway Development and O&M System and Technology”

ANNEX-12 (1)

Outlines of Workshop

Work Shop on “Expressway Development and O&M System and Technology”

1. Date : June 21 (Friday), 2013

2. Venue : Meeting Room of DRVN

3. Objectives:

The project is terminated in early July. Then, workshop is planning to hold to provide more information regarding expressway O&M. This information, such as the advanced technology of expressway O&M in Japan, may help to establish the adequate expressway O&M system in Vietnam. Moreover, the result of the activities of the project will be used effectively in the actual expressway O&M works.

Contents of the presentation are as follows;

- Japanese experts present the necessary information to develop the expressway O&M system in Vietnam. In particular, information about the ITS operation in Japanese expressways
- Vietnamese experts present the current state and plan of the expressway O&M system in Vietnam.

After the presentation, participants discuss how to establish the expressway O&M system in Vietnam in the future based on the results of the activities of the project.

4. Organizer:

Country	Organization		Responsible Person of the Workshop
Vietnam	DRVN	PMU	Mr. Nguyen Trong Phu (Manager of PMU TA)
		VEMO	Mr. Vu Anh Tuan (Chief Officer of VEMO)
Japan	JICA Project Team		Mr. Shigeo Murata (JICA Long Term Expert) Mr. Mikio Orikasa (JICA Short Term Expert)

5. Number of the Participants:

No.	Organization	Number of Participants
1	Ministry of Transport (MOT)	5
2	Directorate General of Road Vietnam (DRVN)	15
3	Expressway Operation Companies	10
4	Road Research Laboratory and University	10
5	Consultant Companies	10
	Total	50

6. Time Table and Detail Program:

Time		Topic	Person in Charge etc.
09:00		Re-Registration	
Opening			
09:30	10 min.	Opening Address	Mr. Pham Quang Vinh - Deputy Director General of DRVN
Presentation – Expressway development and O&M system in Japan			
09:40	30 min.	Method of financing for expressways development	Mr. Shigeo Murata - JICA Long Term Expert for the project
10:10	30 min.	Necessity of the data base systems for expressway maintenance works	Mr. Mikio Oriksa - JICA Short Term Expert (Team Leader/Civil Works Maintenance Plan)
10:40	30 min.	Present status of ITS operation in Japanese expressways	Mr. Hideki Imura - JICA Short Term Expert (Facility Inspection & Maintenance) Mr. Yasuhiko Matsushita - JICA Short Term Expert (Traffic Management (Patrol))
11:10	10 min.	Coffee Break	
Session (Discussion) - How to develop the expressway O&M system in Vietnam? Chaired by: Mr. Vu Anh Tuan (Chief Officer of VEMO)			
11:20	20 min.	Present status and future plan of expressway development and O&M system in Vietnam	Mr. - VEMO (DRVN)
11:40	20 min.	Discussion	
Closing			
12:00	10 min.	Closing Remarks	Mr. Nguyen Trong Phu - Manager of PMU TA

7. Contents of the Presentation by Japanese Experts:

No.	Topics	Presenter	Contents
1	Method of financing for expressways development	Mr. Shigeo Murata	1. Financing for highway development 2. Highway development system
2	Necessity of the data base systems for expressway maintenance works	Mr. Mikio Oriksa	1. What is the data base systems for expressway maintenance works 2. Outline of major systems 1) Road asset management system 2) Inspection data management system 3) Pavement management system 4) Bridge management system 3. Necessity of the data base systems for expressway maintenance works
3	Present status of ITS operation in Japanese expressways	Mr. Hideki Imura Mr. Yasuhiko Matsushita	1. Relations between the traffic control & management center and the ITS facilities 2. Information flow between the ITS facilities 3. Outline of ETC facilities 4. Outline of the 5.8GHZ VICS (Vehicle Information and Communication System)

ANNEX-12 (2)



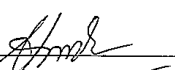

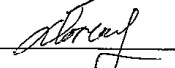
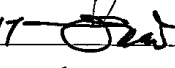
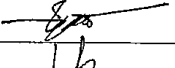
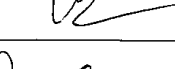
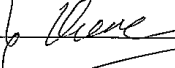
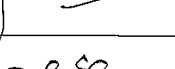
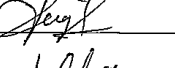

Workshop Attendance List

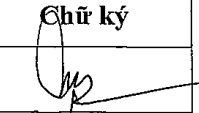
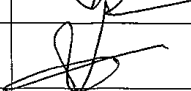
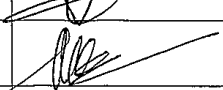
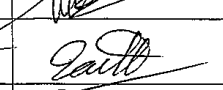
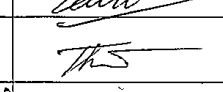
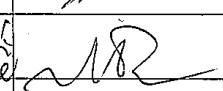
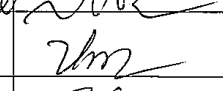
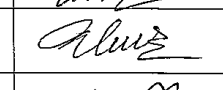
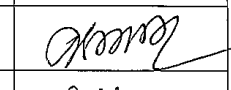
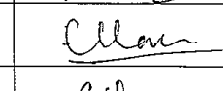
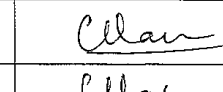
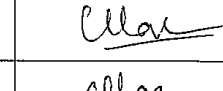
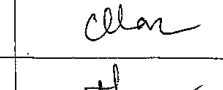
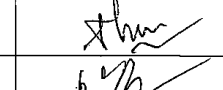
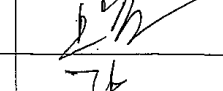
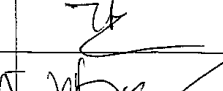
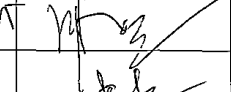
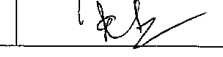
DANH SÁCH THAM DỰ HỘI THẢO

PHÁT TRIỂN ĐƯỜNG CAO TỐC: VẬN HÀNH, BẢO TRÌ & CÔNG NGHỆ

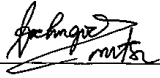
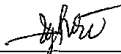





Dự án “Tăng cường năng lực vận hành và bảo trì đường cao tốc”

Thời gian: 9h00, ngày 21/6/2013

STT	Họ và tên	Đơn vị	Chữ ký
1	Đình Tiểu Khảo	Cửa Lò (CIPM)	
2	Tô Đức Quân	Vi Di Fi	
3	Vũ Tuấn Toàn	Cty 236	
4	Bùi Xuân Trường	Ulu 02 B3 B	
5	Nguyễn Đình Hưng	Khu 0206 II	
6	Lê Anh Tuấn	Ban PPP - Bộ GTVT	
7	Vũ Anh Tuấn	VEMO	
8	Bùi Khắc Dũng	Bộ GTVT	
9	Vũ Mạnh Hà	Khu 7	
10	Vũ Ngọc Quỳnh	Khu 7	
11	Bùi Việt Cường	Vu KHCN - Bộ GTVT	
12	Nguyễn Văn Nguyễn	Cty TNHH F15	
13	Đỗ Trung Kiên	Vu ATGT - Bộ GTVT	
14	Nguyễn Thành Hoàng	TIC BUN	

STT	Họ và tên	Đơn vị	Chữ ký
15	Nguyễn Đức Nam	Vụ QLBT	
16	Vũ Quang Đức	VIDIFI	
17	Trần Ngọc Huy	Viện KHEN GTVT	
18	Lê Văn Châm	Đại học GTVT	
19	Phùng Tiến Thành	Vụ Môi Trường	
20	Phạm Thị Cẩm	Vụ Văn thư pháp chế	
21	Nguyễn Thị Thu	Vụ Tài chính	
22	Nguyễn Xuân Phúc	Thư tổng đài	
23	Trần Kim Hoa	Vụ VI-PC	
24	Lê Anh Tuấn	Vụ PPP. B GTVT	
25	Vũ Anh Tuấn	CVP - TCBVN	
26	Nguyễn Xuân Hùng	PCVP - TCBVN	
27	Cao Hoàng Cầm	CVPCT TCBVN	
28	Trần Thanh Tâm	Vụ KMSD	
29	Lê Hoàng Phương	TE DI	
30	Bà thị Lệ Thanh	LI NG	
31	Mỹ Quang Huy	Vụ KẾT-BDĐT	
32	Lê Huy Xuân	CN 288	

STT	Họ và tên	Đơn vị	Chữ ký
33	Cao Trung Chỉnh	CTCP BT 238	
34	Trần Đức Chiến	CTY CP QL & XD 238	
35	Watanabe	JICA	
36	Thào Khả	JICA	
37	Nguyễn Đình Thái	JICA	
38	Nguyễn Tiến Mạnh	VỤ KCH T&DT&T	
39	Vũ Hữu Thành	Ban CS huỷ VIDIFI	
40	Cầm Hồng Tiên	bm CS huỷ VIOFI	
41	Nguyễn Quốc Ngọc	Công ty VEC O&M	
42	Quốc Khắc Tôan	Công ty VEC O&M	
43	Nguyễn Thu Trang	Trưởng ĐHCNGTVT	
44	Vũ Hoài Nam	vt	
45	Thế Đăng Khoa	Chy 238	
46	Trần Trung Dũng	Ng Viên K&H&VT	
47	Vũ Hoài Nam	ĐH CNGTVT	
48	Ng. Nam Hào	PMUTA	
49	Nguyễn Việt Tuấn	TC&BVN	
50			

STT	Họ và tên	Đơn vị	Chữ ký
51	Hồ Thị Bích Ngọc	Jica	
52	Nguyễn Thị Thuý Linh	Jica	
53	Đỗ Trọng Tân	Jica	
54	MIKIO ORIKASA	JICA Team	
55	MURATA Shigeo	JICA Expert.	
56	HIDEKI ILMURA	JICA Team	
57	Matsushita Yasuhito	JICA Team	
58			
59			
60			
61			
62			
63			
64			
65			
66			
67			
68			