

ベトナム社会主義共和国  
ホーチミン市人民委員会 (HCMC-PC)  
都市鉄道管理局 (MAUR)

# ホーチミン市都市鉄道1号線建設事業に係る 案件実施支援調査 (SAPI) (管理運営制度整備)

## ファイナル・レポート

平成 28 年 4 月  
(2016 年)

独立行政法人  
国際協力機構 (JICA)

日本コンサルタンツ株式会社

基盤
JR
16-062

## 目次

<b>1. SAPI の概要</b>	
1.1. SAPI の背景 .....	1
1.2. SAPI の目的 .....	2
1.3. SAPI の調査対象地域及び関係機関等 .....	2
<b>2. 活動内容</b>	
2.1. SAPI の位置付け、主な活動及び業務の流れ .....	3
2.2. 各活動の内容 .....	6
(1) (活動 1) 都市鉄道運営会社の設立・運営 .....	6
(活動 1-1) 都市鉄道運営会社の設立及び登記（登記書類の準備、協議等）への対応支援 .....	6
(活動 1-2) 都市鉄道運営会社設立準備のための体制強化及び運行部門・メンテナンス部門 担当者の配置 .....	10
(活動 1-3) 1 号線建設事業との情報共有及び協議 .....	14
(活動 1-4) 2 号線等の他路線との情報共有と連携 .....	16
(活動 1-5) ハノイ市との情報共有 .....	17
(活動 1-6) 本邦鉄道事業者の研修受け入れとの連携 .....	18
(2) (活動 2) 都市鉄道レギュレーター機能の調査検討 .....	21
(活動 2-1) 中央政府とホーチミン市鉄道管理局(MAUR)の機能分担 .....	21
(活動 2-2) ホーチミン市鉄道管理局(MAUR)の組織及び業務分担 .....	22
(活動 2-3) 安全管理に係る会社組織体制等 .....	23
(3) (活動 3) 都市鉄道従事者の資格等 .....	25
(活動 3-1) 運転士等都市鉄道従事者の資格・免許及び養成方 .....	25
(活動 3-2) 都市鉄道行政アドバイザーとの連携 .....	27
(活動 3-3) 運転士等都市鉄道従事者養成のための教材、カリキュラム及び試験制度等 .....	28
(4) (活動 4) TC 第 2 期の準備作業 .....	29
<b>3. プロジェクト実施運営上の課題・工夫・教訓</b>	
3.1. ミドルマネージャー等のスタッフ増強によるベトナム側主体性の確立 .....	31
3.2. ローカルコンサルタントの活用 .....	32
3.3. 合同調整委員会(JCC)の開催 .....	32
3.4. 調査の実施体制 .....	33
3.5. PUC 等の業務を支援するためのセミナーの開催 .....	34
<b>4. プロジェクト目標の達成度及び推奨事項等</b>	
4.1. プロジェクト目標の達成度 .....	37
4.2. 推奨事項 .....	39
4.3. 本プロジェクトの教訓 .....	40
<b>5. 本プロジェクト終了後、次期 TC-2 までの間に実施すべき事項</b>	

## 6. 付属資料

- (付属資料 1) 業務従事者の従事計画/実績表
- (付属資料 2) Overview report (In regard of 2 visits on study and experience exchange in 2015 between Ho Chi Minh City Management Authority for Urban Railways and Hanoi Metropolitan Railway Management Board)
- (付属資料 3-1) Minutes of JCC Meeting – First Session of Joint Coordination Committee
- (付属資料 3-2) Request for the Further Progress of SAPI for Preparation of Management System of Urban Railways in Ho Chi Minh City (Official Letter from JICA to MAUR)
- (付属資料 4-1) Minutes of JCC Meeting – Second Session of Joint Coordination Committee
- (付属資料 4-2) Request for correction for M/M of 2<sup>nd</sup> JCC Meeting for “SAPI for Preparation of Management System of Urban Railways in Ho Chi Minh City” (Official Letter from JICA to MAUR)
- (付属資料 4-3) Response to correction for M/M of 2<sup>nd</sup> JCC Meeting for “SAPI for Preparation of Management System of Urban Railways in Ho Chi Minh City” (Official Letter from MAUR to JICA)
- (付属資料 5) Minutes of JCC Meeting – Third Session of Joint Coordination Committee

## 1. SAPIの概要

### 1.1 SAPIの背景

ホーチミン都市圏の人口は、95年の659万人から2010年には1,054万人に増加しており、バイク及び自動車の登録台数も大幅な増加が見られ、市内道路交通量の増加が著しい。この結果、交通渋滞の深刻化、交通事故の増大、大気汚染の悪化、都市サービスへのアクセス困難等の問題が生じており、効率的な経済社会活動を阻害する要因となっている。アジアでも有数の人口規模を有するホーチミン市において、軌道系の大量公共交通機関なしに交通問題への対応は困難である。これに対し、既存の公共交通(バス、既存鉄道)の輸送力強化及び道路網の大幅な拡充という対応は、既に開発が進んだ同市では困難であることから、JICAが実施した「ホーチミン都市交通計画調査(HOUTRANS)」(2004年)により新たな都市鉄道網の整備が提案された。JICAは、2006年度に「ホーチミン市都市鉄道建設事業(ベンタインーヌオイトイエン間(1号線))」(以下、「1号線事業」という)への支援を開始し、これまで合計65,189百万円(第1期:20,887百万円、第2期:44,302百万円)の円借款を供与している。

一方、同事業は、ベトナム初の都市鉄道事業であることから、実施機関であるホーチミン市人民委員会(HCMC-PC)は、体制構築を含め都市鉄道の運営・維持管理に係る経験・ノウハウを有していない。このため、ホーチミン市からの要請に基づき、JICAは、2011年3月末から2年間「ホーチミン市都市鉄道運営組織設立支援プロジェクト(フェーズ1):以下「TC第1期」という)を通じて、事業計画の策定を含め都市鉄道運営会社設立に必要な準備を支援し、その結果、同事業計画は2013年7月にホーチミン市に承認される等、一定の成果を収めた。

しかし、1号線建設事業の遅延に伴い、開業時期は少なくとも2年(TC第1期開始時の見込みは2016年開業)遅延することが明らかになった。このため、TC第1期開始時に見込まれていたTC第1期中の運営会社の登記と、PUCメンバー19人の配置は、その実施が見送られた。

なお、都市鉄道運営会社の設立には、都市鉄道運営会社の国営企業としての申請手続きや、それを踏まえての登記手続きが必要であるなど、設置に向けてはいくつかの課題が残っている。また、鉄道事業を監督する規制機関(レギュレーター機関)の設置及び監督範囲の設定等のホーチミン市において対応すべき課題や、運転士や駅務員の養成やそうした専門技能職の資格整備、対象者への免許発給等、1号線事業に限らず、今後、ベトナムにおいて整備が進む都市鉄道全体に係わる政策・制度面の整備等の中央政府において対応すべき課題も明らかになってきている。JICAとホーチミン市都市鉄道管理局(MAUR)は、1号線事業の円滑な実施・開業に向けて、これらの課題等を掘り下げて分析し、具体的な対応策を検討するべく、案件実施支援調査(SAPI)を実施することに合意し、2013年12月16日に協議事録(MOD)を締結した。



## 1.2 SAPI の目的

本 SAPI の目的は、ホーチミン市における都市鉄道管理運営制度を準備することである。

本調査は、円借款で支援しているホーチミン市都市鉄道 1 号線が持続的に運営・維持管理されるべく、都市鉄道運営会社の設立が滞っている要因や、レギュレーター機関の設置に向けての課題等を分析し、それらへの対応策を策定し、実施機関に対して具体的な助言を行うものである。

## 1.3 SAPI の調査対象地域及び関係機関等

(1) 対象地域：ホーチミン市

(2) 関係官庁・機関

①実施機関

ホーチミン市都市鉄道管理局(Management Authority for Urban Railways : MAUR)

②その他の関係機関

- ・ホーチミン市人民委員会(Ho Chi Minh City People`s Committee : HCMC-PC)  
(投資計画局、交通局、財務局、内務局)
- ・交通運輸省鉄道総局(Viet Nam Railway Administration : VNRA)

## 2. 活動内容

### 2.1 SAPI の位置付け、主な活動及び業務の流れ

#### (1) SAPI の位置付け

本調査における主な活動は、4 つであるが、本調査と TC 第 1 期、TC 第 2 期との関係は、図-2.(1) に示されている通りである。

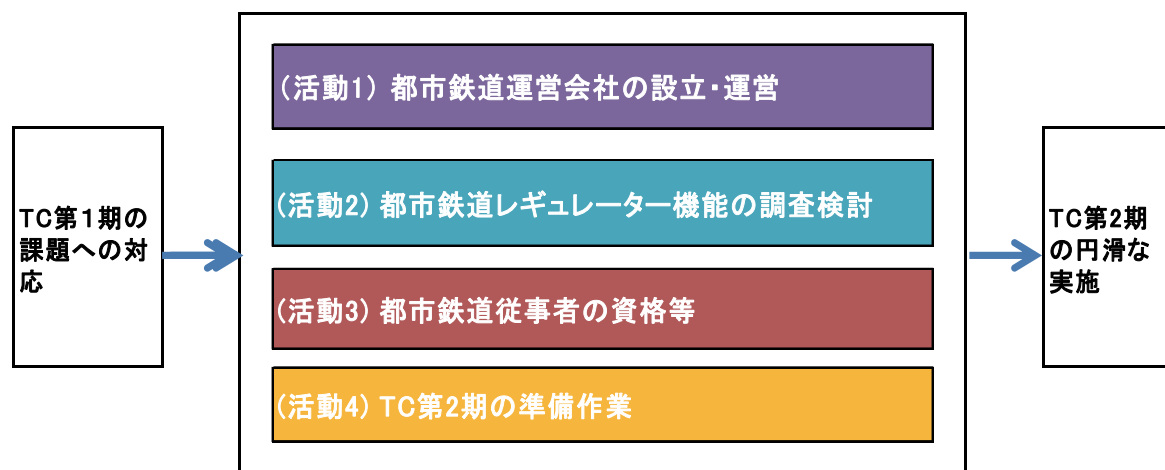


図-2.(1)本調査の各活動に関する内容と TC の関係

#### (2) 主な活動及び業務の流れ

本調査における業務は、表-2.(1)に示す各活動により構成されている。本調査は、「(活動 1) 都市鉄道運営会社の設立・運営」に示すように、都市鉄道運営会社の設立と併せ、PUC スタッフの能力と主体性の向上を促進すること等がその大きな目的である。また、本調査においては、「(活動 2) 都市鉄道レギュレーター機能の調査検討」と「(活動 3) 都市鉄道従事者の資格等」についても、その課題を有している。

具体的に業務を進めるに当たっては、まず初めに、JICA との協議を通じて、基本方針の確定を行う。本調査における現地との調整については、3 回実施予定の JCC を通じて行う。

本調査においては、[(活動 1) 都市鉄道運営会社の設立・運営]を最も重要な課題として取組む。このために、これらに必要な手続きや期間を明らかにし、かつマイルストーンを設定し、その期間を見込んで余裕を持ったスケジューリングを行う必要があると考えている。「(活動 2) 都市鉄道レギュレーター機能の調査検討」に関しては、MAUR は TC 第 1 期において、会社設立の理解が進んだものの、都市鉄道レギュレーター機能については、あまり理解されていない。このため本調査においては、レギュレーター機能の必要性に対する理解促進を図る必要がある。また、懸案となっている運転士の免許問題等を含めた「(活動 3) 都市鉄道従事者の資格等」の課題については、都市鉄道行政アドバイザーとの連携をはかりつつ、中央政府との協議結果等についても、できるだけ、JCC に報告、反映することとする。なお、第 1 回 JCC 会議において、「(活動 4)TC 第 2 期の準備作業」が追加されることと

なった。

これらを受けた本調査における業務の流れは、図-2.(2)の通りである。

上記に述べた事項を含めて、JICA への報告書提出及び帰国報告等により、JICA との連携をはかった調査を実施することとしたい。

表-2.(1)本調査における主な活動

<b>(1)</b>	<b>(活動 1)</b>	<b>都市鉄道運営会社の設立・運営</b>
	(活動 1-1)	都市鉄道運営会社の設立及び登記（登記書類の準備、協議等）への対応支援
	(活動 1-2)	都市鉄道運営会社設立準備のための体制強化及び運行部門・メンテナンス部門担当者の配置
	(活動 1-3)	1号線建設事業との情報共有及び協議
	(活動 1-4)	2号線等の他路線との情報共有と連携
	(活動 1-5)	ハノイ市との情報共有
	(活動 1-6)	本邦鉄道事業者の研修受け入れとの連携
<b>(2)</b>	<b>(活動 2)</b>	<b>都市鉄道レギュレーター機能の調査検討</b>
	(活動 2-1)	中央政府とホーチミン市鉄道管理局(MAUR)の機能分担
	(活動 2-2)	ホーチミン市鉄道管理局(MAUR)の組織及び業務分担
	(活動 2-3)	安全管理に係る会社組織体制等
<b>(3)</b>	<b>(活動 3)</b>	<b>都市鉄道従事者の資格等</b>
	(活動 3-1)	運転士等都市鉄道従事者の資格・免許及び養成方
	(活動 3-2)	都市鉄道行政アドバイザーとの連携
	(活動 3-3)	運転士等都市鉄道従事者養成のための教材、カリキュラム及び試験制度等
<b>(4)</b>	<b>(活動 4)</b>	<b>TC 第2期の準備作業</b>

ホーチミン市都市鉄道1号線建設事業に係る案件実施支援調査(SAPI)  
(管理運営制度整備)・ファイナルレポート

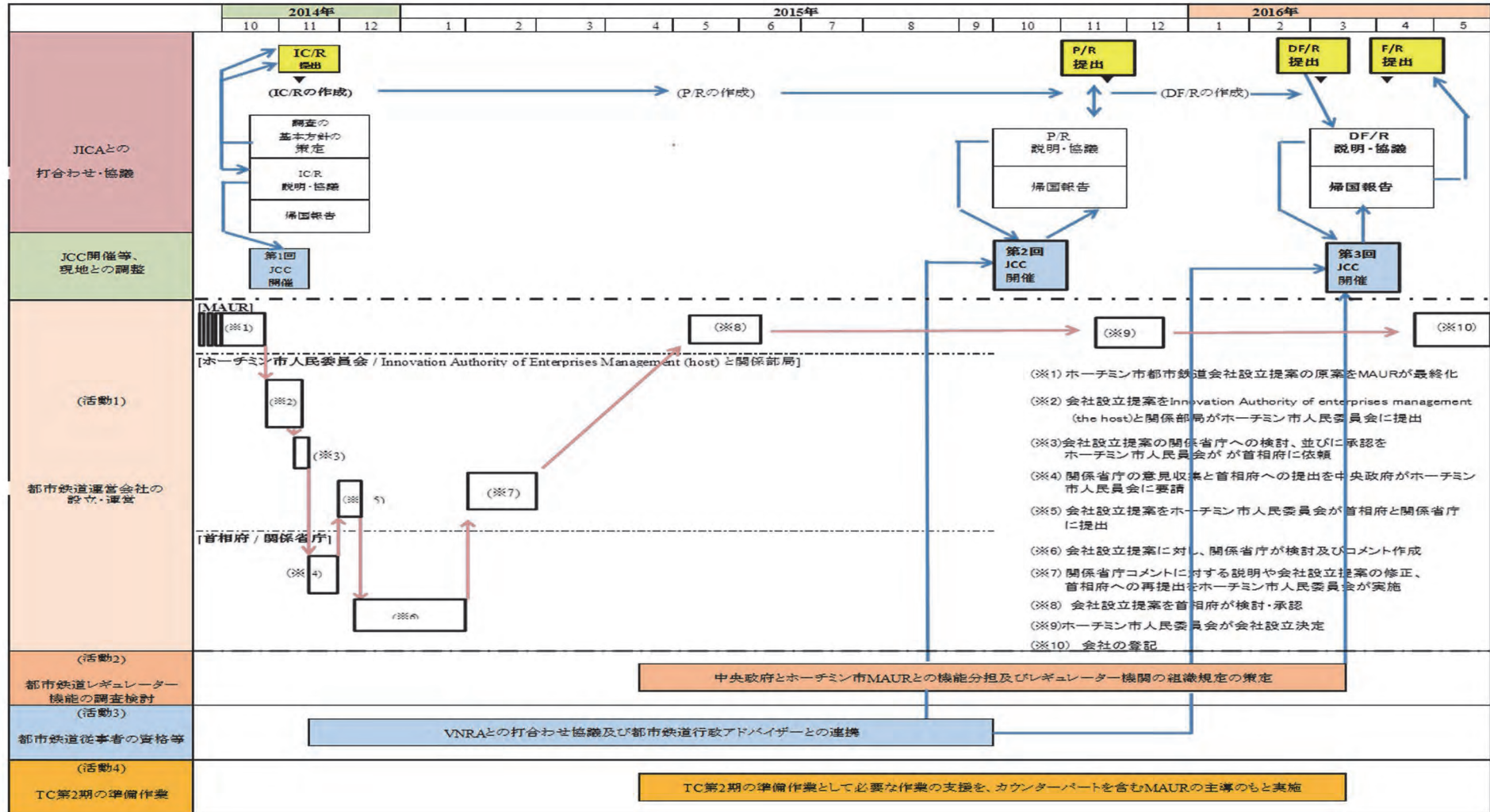


図-2.(2) 業務の流れ

## 2.2 各活動の内容

### (1)(活動1)都市鉄道運営会社の設立・運営

#### (活動1-1) 都市鉄道運営会社の設立及び登記（登記書類の準備、協議等）への対応支援

(活動1)では、都市鉄道運営会社の立上げ最終化に向けての枠組みの準備として、次の活動を実施する。

会社の設立に当たっては、まずは、会社法に基づき、その設立登記が必要となる。会社設立登記のためには、定款及び事業計画の作成等、登記関係書類の準備が必要となる。2013年1月にMAUR局長から運営会社の早期設立の方針が出されたことを踏まえ、この活動では、調査期間内における運営会社の登記のための手続きと、これに必要な作業を実施する。

MAURが都市鉄道運営会社を設立登記するにあたっては、前述したように、会社設立計画書（事業計画書）や定款をはじめとする登記書類が必要である。主要な登記書類のベースとなる事業計画と定款の作成はTC第1期で完了している。さらに今後、その登記承認手続きを進めるために、この事業計画について、[Innovation Authority for Enterprises Management(HCMC-PC 下部組織)]及びその他関係部局の意見聴取を行うことについて、HCMC-PCの承認を得たところである。今後は、さらに、図-2.(3)に示すような手順を経て、その登記をするためにホーチミン市内部の関係機関及び中央省庁との協議等が必要となる。

なお、本件は関係箇所との協議事項が多いことや、不測の事態が発生した場合の対応のための期間を考慮して、早期に登記手続き等に着手できるよう、その支援を行うこととする。このような状況を踏まえ、本活動の具体的な進め方は図-2.(3)①によることとする。この図を見ても、かなりの手続きが必要となることが理解される。

また今後の課題として、会社設立後、営業開始までに「鉄道事業の認可」を取得しなければならず、これらの準備の検討等が必要になることについても留意しておく必要がある。

ホーチミン市都市鉄道1号線建設事業に係る案件実施支援調査(SAPI)  
(管理運営制度整備)・ファイナルレポート

暫定計画



図-2.(3)① 活動(1-2)の具体的な進め方

ホーチミン市都市鉄道1号線建設事業に係る案件実施支援調査(SAPI)  
(管理運営制度整備)・ファイナルレポート

2016年3月までの実績



図-2.(3)② 活動(1-2)の実績(2016年3月現在)



#### 【実際の活動内容と成果】

- ・ 2014年11月7日に開催された第1回合同調整委員会(JCC)では、安全かつ健全な都市鉄道の運営をホーチミン市で実現するために必要な知識や経験、ノウハウの伝授等が受入れ可能な体制を早期に構築することが重要であること等が説かれた。
- ・ このような議論等を踏まえ、本活動の具体的な進め方は図-2.(3)①によることが、調査チームとカウンターパートの間で確認された。同図は、ホーチミン市初の都市鉄道運営会社設立のために必要な手続きと暫定スケジュールを示したものである。
- ・ このような図が、関係法令やハノイの先行事例等に基いて、カウンターパートの主体性とスケジュール感をもって作成されたことは、とても有意義なことである。TC第1期の際のカウンターパートは、専門家への依存度が高く、このような主体性とスケジュール感をもった活動が乏しかった。
- ・ 本活動の実績は図-2.(3)②のとおりであり、図-2.(3)①に示す暫定スケジュールに比べ、約8か月遅れの2015年12月1日に、「ホーチミン市人民委員会による都市鉄道運営会社設立決定」を得ている。
- ・ 都市鉄道運営会社設立手続きが、ホーチミン市人民委員会にとって初めての取組みであることや、ベトナム国中央委政府にとってハノイに続く2例目であること、ホーチミン都市鉄道1号線建設事業の進捗状況を勘案すると、概ね順調に手続きが進捗しているものと考ええる。
- ・ 都市鉄道運営会社設立手続きについては、TC第1期の頃は、地方人民委員会の決定のみで可能であったが、現在は、首相府の承認や、これに先立つ関係5省(労働傷病兵社会問題省(MOLISA)、内務省(MOHA)、交通運輸省(MOT)、財務省(MOF)、計画投資省(MPI))の検討等が必要となっている。
- ・ 会社の設立登記に向けて、経営陣や約款、職員給与等の課題の解決に向けて、ホーチミン市関係部局への働きかけ等しているところである。

#### 【懸念事項と今後の対応】

- ・ カウンターパートは、安全かつ健全な都市鉄道の運営をホーチミン市で実現するため、「教育・訓練等の重要性」と、このための「都市鉄道運営会社早期設立の重要性」を認識しているようであるが、これについて、ホーチミン市人民委員会の理解を得るのが困難な状況のようである。
- ・ これは、会社早期設立の効果を定量的に評価することはほとんど不可能であるが、逆に、早期設立に伴う損失(人件費等の経費の増大)は定量的に評価できることに、起因するようである。
- ・ 早期設立に伴う支出増を“損失”ではなく、将来への“先行投資”と解する、“発想の転換”が必要であり、このような“発想の転換”をホーチミン市人民委員会に促す術について、都市鉄道運営会社設立手続きの進捗状況次第で、検討する必要がある。
- ・ また、ハノイの事例等から、特に経営陣の決定が、都市鉄道運営会社設立手続きの進捗に影響を与えるようであるので、その動向を注視する必要がある。

#### 【アウトプット】

- ・ Urban railways Operation and Maintenance Company Establishment Proposal (HCMC-PC → Prime Minister and relevant ministries): 9th December 2014 (No.1)
- ・ Comments regarding Urban railways Operation and Maintenance Company Establishment Proposal (5 relevant



ministries to HCMC-PC) (No.2-1~2-5)

- Urban railways Operation and Maintenance Company Establishment Proposal – Modified version based on comments from 5 relevant ministries (HCMC-PC → Prime Minister): 21st April 2015 (No.3)
- Approval from Prime Minister on Urban railways Operation and Maintenance Company Establishment Proposal (Prime Minister → HCMC-PC): 26th May 2015 (No.4)
- Decision on the establishment of Ho Chi Minh City Urban Railways Company from HO CHI MINH CITY PEOPLE’S COMMITTEE: 1st December 2015 (No.5)

(活動 1-2)

都市鉄道運営会社設立準備のための体制強化及び運行部門・メンテナンス部門担当者の配置

この活動では、都市鉄道運営会社設立準備のための体制強化として、PUC スタッフの増員と財務会計の準備を実施する。

(1) PUC スタッフの増員

PUC スタッフの増員については、TC 第1期において当初5名の配置が最終19名の配置となるよう計画されていたが、1号線建設事業の遅延に伴う開業時期の遅延により、運営会社の登記が実施されなかったためにその実施を見送ったものである。本調査では、(活動 1-1)により、運営会社が設立されることから、PUC スタッフを表-2.(2)のように増員することが必要となる。この増員メンバーは運営会社のミドルマネージャーとなる人材であり、実務経験を有するメンバーの確保が必要と考えている。別途、JICA で検討がなされている日本での研修計画の実施にあたっては、この増員される新規メンバーを最優先で考えるものとする。

表-2.(2) 運営会社部門別配置人員

部 門	本調査発足時	(本調査発足後における増員)		本調査終了時点
			小 計	
企 画	1	0	1	3
総務、安全、法令	1	(1) (*)	3	3
人 事	1			3
財 務	1	(1)	3	4
営 業	1			2
運 行	0	(1)	1	2
技 術	0	(1)	1	2
計	5	(4)	9	19

(\*) については、特に法令の調査ができる者

(2) 財務会計の準備

運営会社発足とともに、会社としての財務会計を実施していくことが必要となる。この段階の財務会計は実際の鉄道運営を行う訳ではないので、とても簡素なものとなる。支出項目としては19名の人材の給与等の人件費、事務所借り上げ経費、光熱費、事務用品購入などであり(会社経費として

は Opening cost として整理される)、収入としては MAUR からの補助金(会社立ち上げ経費に対するホーチミン市負担として整理される)が計上される。

表-2.(3) 運営会社の経費/収入項目案

経費		収入
人件費	運営会社在籍スタッフは MAUR からの出向となるのか、会社へ転籍するかなどの整理が必要となる。英越通訳の雇い上げ費を含む。	ホーチミン市からの補助金 (MAUR 経由)
旅費	ハノイ市への出張、外国出張	
事務所経費	事務所借り上げ費、光熱費、通信費	
雑費	オフィス機器の維持費、その他雑費	

この段階ではオフィス IT システムはまだ完成していないので、市販の簡易会計ソフトを利用して行うこととなる。また、これら事務処理に使う書類の様式については、当面 MAUR で用いているものを利用することとする。なお、簡易会計ソフトについては、その習熟のために一定期間、ローカルコンサルタントを活用することとする。これらは運営会社のオフィス IT システムを構築する上でも、とても重要なシミュレーションとなる。このような課題を踏まえ、財務会計の準備の具体的な進め方は図-2.(4)によることとする。

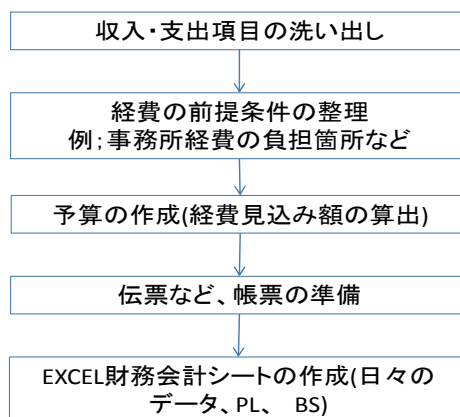


図-2.(4) (活動 1-2) (2)における財務会計の準備の具体的な進め方

### (3) 運行部門及びメンテナンス部門担当者の配置

1号線建設事業では、運転士等の運行要員はGCによって、メンテナンス要員はコントラクタによって訓練が行われることが計画されているが、運営会社本社の運行部門およびメンテナンス部門担当者への教育はGCのスコープには含まれていない。

一方、TC第1期では会社としての形を整えることを優先したため、運行部門及びメンテナンス部門担当者はPUCスタッフとして配置しなかった。また、これら部門の要員については、GCでの作業を通じて、関係する必要な知識を習得した上で、PUC/運営会社に転籍してくることが望ましいと言う判断もあった。

しかし、TC第2期ではこれら部門の準備を始めなくてはならない。また、これに先立って本調査においても(活動1-3)で述べるように、「1号線建設事業(GC/コントラクタ)との情報共有及び協議」を考えている。特に今後、防災対策等をふくめ、異常時の取り扱いについて、1号線建設事業(GC/コントラクタ)からの協議に対応していくためには、関係技術者が必要となる。

その具体的な進め方は図-2.(5)によることとする。

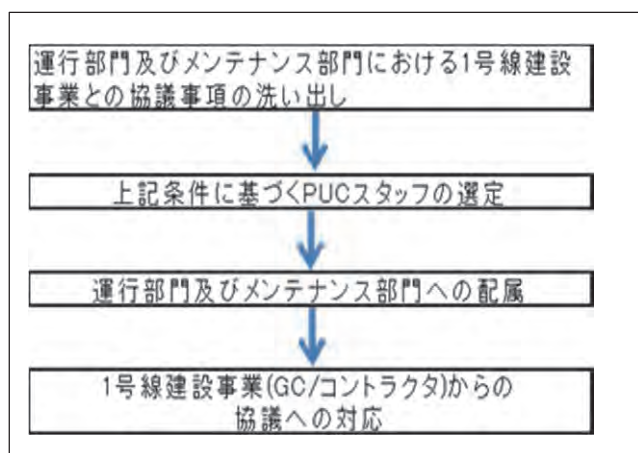


図-2.(5) (活動1-2)(3)の具体的な進め方

【実際の活動内容と成果】

(1) PUC スタッフの増員

- ・ PUC スタッフについては、2015年5月に4名(5名→9名)の増員が実施されることになった。この増員4名は、各々、事務所管理部、PMU1、PMU2、PMU5と兼務となっており、純増ではない。
- ・ このような増員について、2015年5月7日に MAUR 副局長以下のカウンターパートと意見交換を行い、「兼務ではなく PUC 専属であること」他の申入れを行ったところ、彼らの見解は概ね次のようであった。
  - － PUC スタッフの増員4名については、財政上・要員上の制約のため、当面、“兼務”としたい。
  - － SAPI 期間中に実施予定の OJT へのリクエスト(増員を含む9名の PUC の参加)
  - － 次期 TC での OJT 実施のリクエスト(SAPI 期間中に参加できなかった PUC の参加)
- ・ さらに、2015年6月17日に、SAPI の進捗状況等に関する MAUR 局長以下のカウンターパートと打ち合わせを行ったところ、PUC メンバーの増員について、次のような考えが示された。
  - － 「19人への PUC スタッフ増員」と「5月の増員4名の兼務の解除」は都市鉄道運営会社設立ではなく、1号線建設事業の進捗状況による。
  - － 2020年予定の全線開業のための、早期増員は難しい。
  - － 2018年の部分開業のため、JICA がコントラクターをプッシュしてくれたら、上記の活動がそれに応じて、実施される。

(2) 財務会計の準備

- ・ 財務会計システムのソフトウェアとローカルコンサルタントについて、PUC メンバーの増員状況を勘案しながら、カウンターパートとの打合せや、これを踏まえた仕様と費用の精査、契約手続き等、実務的な準備を進めた。
- ・ その結果、財務担当の PUC スタッフが当面、現行の1名のみであること、並びに、導入ソフトの仕様等についての C/P との調整結果を踏まえ、2015年5月に会計システムのローカルコンサルタントとソフトウェアを導入し、財務担当の PUC メンバーに対する教育を計42回(2回/週を基本)実施し、同メンバーの財務会計に対する理解を促進した。

(3) 運行部門及びメンテナンス部門担当者の配置

- ・ カウンターパートは、財政上・要員上の制約、並びに、ホーチミン都市鉄道1号線建設事業の進捗状況のため、当面、運行部門及びメンテナンス部門担当者の配置を考えていないようである。

【懸念事項と今後の対応】

- ・ カウンターパートは、財政上・要員上の制約等のため、「PUC スタッフの増員」や「運行部門及びメンテナンス部門担当者の配置」の早期実施については、消極的であるが、その代わりに、将来の都市鉄道運営のための準備に支障がないよう、活動1-3で述べるような対応方策を考えている。
- ・ 上記の対応方策については、GC や各コントラクターへの依存度が高く、カウンターパート自身の主体性と責任が限定的であると共に、都市鉄道運営会社設立後の手戻りが懸念される。
- ・ 本調査実施期間中に実施予定の「本邦鉄道事業者の受け入れによる研修」等の機会を通じて、次のような事項についてカウンターパートの理解を促進する必要がある。

- 多岐に渡る技術分野から成る都市鉄道事業において、安全、安定、快適かつ持続可能な輸送サービスを提供するために、事業者自身が行っている取組みや膨大な努力
- 安全、安定、快適かつ持続可能な都市鉄道輸送サービスをホーチミン市で実現するために、カウンターパートが、GC やコントラクタ任せではなく、主体性と責任感をもって取組むことが重要であること

【アウトプット】

- Minute of meeting, exchange of opinions with C/P (including MAUR Vice Chairman and his subordinates): 7th May 2015 (No.6)
- Minute of meeting, exchange of opinions with C/P(including MAUR Chairman and his subordinates): 17th June 2015 (No.7)

(活動 1-3) 1 号線建設事業との情報共有及び協議

TC 第 1 期の検討結果に基づき、1 号線建設事業との情報共有・協議を要する事項を表-2.(4)に示す。

表-2.(4) 1 号線建設事業と情報共有・協議を要する事項

情報共有・協議を要する事項	内 容
オフィス IT システムの機能確認	GC/コントラクタで作成するオフィス IT システムの機能仕様書と、 <u>PUC で検討している実務作業の方法や業務実施部内ルールとの突合せ</u> を行う作業が主体となる。GC/コントラクタでの機能仕様書作成時期との調整を、PMU1 も交えておこなうことが必要
AFC システムの仕様確認	GC/コントラクタで作成する AFC システムの仕様については、 <u>PUC で検討してきた運賃制度や運賃水準、切符の販売、改札方法との突合せ</u> を行っただけで決定する必要がある。
列車運転シミュレータの機能確認	列車運転シミュレータでどのような機能やプログラムを用意するかを決めるには教官(日本人専門家)との打合せが必要である。
OCC 機器の機能確認	GC/コントラクタで作成する OCC 機器の機能仕様書について、実際に指令員の指導に当たる教官(日本人専門家)と打合せを行い、指令作業との突合せを行う。機能仕様書作成時期との調整が必要
列車運転ルールの内容確認	列車運転ルール作成自体は GC の担当業務である。運転士養成に直接関係してくることや 1 号線の機器仕様決定の際、コントラクタに具体的イメージを提供できるので、早期に成案を用意することが有効と考えられる。PUC/運営会社と GC/コントラクタとの調整が必要であり、時期的な調整が必要
駅構内の施設配置計画	GC/コントラクタで計画する駅構内の施設配置と <u>PUC で検討してきた駅構内の人員配置計画や駅の業務関連規程との突合せ</u> を行う作業が主体となる。必要に応じて、要員計画等の修正を行う。
その他	防災対策等をふくめ、異常時の取り扱いについては、その取り扱いマニュアルを含めて、GC/コントラクタが、対応することとなっているが、オペレーションサイドとしての意見を求められることは考えられる。

この活動では、表-2.(4)に示す事項をはじめ、運営会社の業務実施に関連する事項についての 1 号線建設事業との情報共有・協議を適時、実施する。その具体的な進め方は図-2.(6)によることとする。これらは GC/コントラクタと TC 専門家/大阪市交通局の教官との間での検討が主体となるが、本来の主役である PUC/運営会社と PMU1 も参加した形での検討を行っていく。特に、PUC スタッフは、

事前に関連する Tender Document の内容を把握しておくことによって、その議論を深めることができると考えられる。

また、これらの協議及び工程等に問題が生ずるような場合には、JCC での議題として取り上げる  
こと等についても検討することとする。

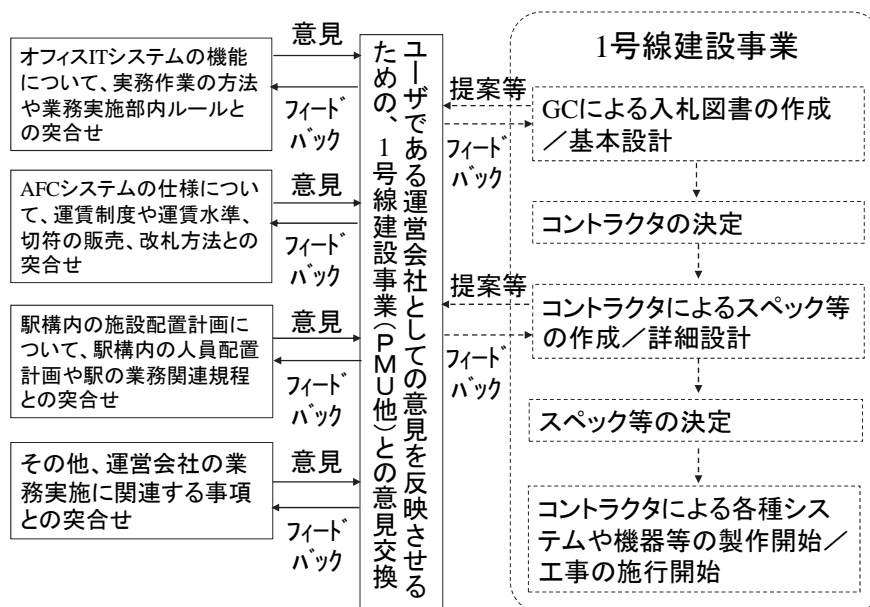


図-2.(6) (活動 1-3)の具体的な進め方

【実際の活動内容と成果】

- 都市鉄道運営会社設立の具体的見通しが立たない状況下、1号線建設事業の進捗するため、カウンターパートの意向を踏まえた、2014年10月から11月にかけてのGCとCP-3コントラクタの調整の結果、次のような進め方をすることに決まった。
  - 「都市鉄道運営会社としての意思決定等が必要な事項」については、CP-3コントラクタ(日立製作所)が assumption で設計等を進め、GC(NJPT)が「都市鉄道運営会社としての観点」でこれをレビューする。
  - 「都市鉄道運営に関する事項についての各コントラクタ間の調整」については、MAURの管理下で、実務的にはPMU1主導で、GCの各CPマネジャー・クラス以上、関係コントラクタが参画する調整会議で議論する。
- 上記のような進め方のため、「1号線建設事業との情報共有及び協議」について、都市鉄道運営会社設立準備に従事しているPUCスタッフはほとんど関与していない。
- 一方、「火災対策のマニュアル」等に関する Contractor 等の業務分担については、「Tender document ~ Appendix 26 - Chapter7 REQUIRED MEASURES OTHER THAN INFRASTRUCTURE DEVELOPMENT」において、「①防災についての広報活動、②都市鉄道運営会社内における防災組織、③防災に関する部外機関との連絡情報体制、④防災マニュアルの準備及び訓練」を都市鉄道運営会社が行う旨、明記されている。
- したがって、「火災対策」については、今後の開業準備業務の中で、都市鉄道運営会社が具体的なマニユア



ル類を作成する必要がある。

- ・ しかしながら、これには、各 Contractor が整備する火災対策関連設備を正確に把握・理解したうえで、これらを適切に管理・運営する具体的な手順を定める必要があるため、多大な労力を要する。
- ・ そこで、今後の「火災対策」の具体的なマニュアル作成に資する基礎知識を C/P が得られるようにするため、「火災対策」についてのセミナーを開催した。

#### 【懸念事項と今後の対応】

- ・ 「1 号線建設事業との情報共有及び協議」について、上記のような対応方策は、GC や各コントラクタへの依存度が高く、カウンターパート自身の主体性と責任が限定的であると共に、都市鉄道運営会社設立後の手戻りが懸念される。
- ・ 本調査実施期間中に実施予定の「本邦鉄道事業者の受け入れによる研修」等の機会を通じて、次のような事項についてカウンターパートの理解を促進する必要がある。
  - 多岐に渡る技術分野から成る都市鉄道事業において、安全、安定、快適かつ持続可能な輸送サービスを提供するために、事業者自身が行っている取組みや膨大な努力
  - 安全、安定、快適かつ持続可能な都市鉄道輸送サービスをホーチミン市で実現するために、カウンターパートが、GC やコントラクタ任せではなく、主体性と責任感をもって取組むことが重要であること

#### 【アウトプット】

- ・ Document related to the coordination between GC and CP-3 Contractor regarding “Issues that need the decision of O&M Company”, 15th October 2014(No.8-1)
- ・ Document related to the coordination between GC and CP-3 Contractor regarding “Issues that need the decision of O&M Company] 1st November 2014(No.8-2)
- ・ Document related to the coordination between GC and CP-3 Contractor regarding “Issues that need the decision of O&M Company”, 13th November 2014(No.8-3)
- ・ Fire Prevention in Japanese Railways( No.9-1)
- ・ PCCC-Strategy Report\_CP2( No.9-2)
- ・ Fire Fighting and Prevention Plan for BEN THANH St.( No.9-3)
- ・ Station Fire( No.9-4)

#### (活動 1-4) 2 号線等の他路線との情報共有と連携

都市鉄道はネットワークであり、利用者は各路線を乗り継いで、自宅から職場、学校など目的地に向かう。このため、都市鉄道運営会社は単に現在建設中の 1 号線だけを対象とするのではなく、ホーチミン市内に建設される都市鉄道路線を一元的に運営管理することをめざしている。

この観点に立った場合、「2.3 技術面の基本方針(3)」でも述べたように、各プロジェクト間で調整すべき事項の情報共有と連携が大事となる。

運営会社と 2 号線との関係は、単に会社設立のみならず、次のような項目を含めて多岐に渡る。

- ①「運営会社として一元的に構築しなくてはならない制度やシステムを2号線プロジェクトに提示する(TC第1期の成果や、それ以降の検討結果)」
  - ②「提示した内容が、2号線プロジェクトで整備される運営会社共通設備等の仕様にどのように反映されているか確認し、必要に応じて、修正を求める」
  - ③「確認した結果について、2号線プロジェクトと1号線建設事業を対比して整理することにより、会社共通設備等に対する会社としての一貫性の確保を点検する
- すでに明らかとなったように、各種文書が出ていても、実際にその意味を理解できなければ、誤った方向に進んでしまう。文書だけでなく、顔を合わせて、お互いの計画の内容と進捗状況を紹介し、その中から考え方の異なる点を見出すことが必要である。このためには、2号線とPUC/運営会社の定期的情報交換会を持つこととする。

#### 【実際の活動内容と成果】

- ・ 現在、ホーチミン市において一定程度の具体化が図れている計画路線として、2号線と5号線がある。
- ・ 2号線は、ドイツ復興金融公庫(KfW)、欧州投資銀行(EIB)、アジア開発銀行(ADB)による協調融資で、5号線は、主としてスペインの融資で進められており、各路線のプロジェクトを進めるため、MAUR内には、PMU 2(Project Management Unit for Line 2)とPMU 5(Project Management Unit for Line 5)という部署が設けられている。
- ・ 一方、PUCスタッフについては、2015年5月に4名(5名→9名)の増員が実施されることになり、この増員のうち2名は、各々、PMU2、PMU5と兼務となっている。
- ・ その結果、PMU2、PMU5と兼務となっているPUCスタッフから、2015年6月に初めて、2号線と5号線に関する情報提供を受けることができるようになった。
- ・ しかしながら、詳細設計等を進めている1号線建設事業と他号線との間で熟度に差があることや、ドナー国の違いにより、具体的な調整等を図ることは出来なかった。

#### 【懸念事項と今後の対応】

- ・ 1号線建設事業と他号線の進捗状況を注視しながら、PUC主体で各号線の情報収集と分析を進め、その結果に基づき、必要に応じて、号線間の調整が特に必要な事項等についてPUCに助言を行う必要がある。

#### (活動1-5) ハノイ市との情報共有

ハノイ市において現在、「ハノイ市都市鉄道規制機関強化及び運営組織設立支援プロジェクト(技術協力)」が実施中である。ハノイ市は、2014年度の都市鉄道運営会社の設立を目指しており、ホーチミン市よりもその動きは先行している。本調査を進める際には、ハノイ市都市鉄道管理委員会及び同プロジェクトの専門家チームからの情報の取得や共有をはかることとしたい。

お互いの進捗状況を知ることは、準備作業を進める意欲の向上につながることを期待できる。

ハノイ市とホーチミン市の両方の都市鉄道運営会社の設立支援に携わる日本人専門家の働きかけにより、2012年11月には、MRBがTC第1期のそれまでの成果等の情報を得るためにMAUR/PUC



を訪問している。これにより、MRB と MAUR/PUC の間には、都市鉄道運営会社の設立に向けた連携・協力を図れるような下地ができています。

以上から、この活動では、MAUR/PUC と MRB の間で緊密かつ効果的な情報共有と連携が図れるよう、定期的な意見交換会を実施する。

#### 【実際の活動内容と成果】

- ・ ハノイ市との意見交換会を 3 回、次のとおり実施した。
  - 第 1 回:2015 年 3 月 11～13 日、MAUR 関係職員計 10 名がハノイ市 MRB を訪問
  - 第 2 回:2015 年 6 月 24～26 日、MRB 関係職員計 5 名とハノイ都市鉄道運営会社社長が MAUR を訪問
  - 第 3 回:2016 年 1 月 7～8 日、MAUR 等関係職員計 4 名がハノイ市 MRB とハノイ都市鉄道運営会社を訪問
- ・ 本活動を通じて、都市鉄道運営会社の設立手続きを進めるうえでの課題や対応方策について、MAUR は先行する MRB の知見を獲得することができた。また、建設事業に係る安全対策や契約方法等について、双方の知見を共有することができた。
- ・ これらの活動を通じて、MAUR/PUC と MRB の間で緊密かつ効果的な情報共有と連携の重要性が認識され、その結果、今後は、都市鉄道運営会社の設立のみならず、建設事業も含めて都市鉄道全般について、MAUR・MRB 間で自主的・積極的に情報共有と連携を図るようである。

#### 【懸念事項と今後の対応】

- ・ TC-2 においても、ハノイ Metro Company の開業に向けた準備業務及びハノイ 2a 号線の開業後の問題点を把握することは、ホーチミン O&M 会社にとって、非常に有益な情報を得ることが出来ると考える。特に、新線開業に伴っては、初期故障等のトラブルが必ず発生する。従って、引き続き、TC-2 においても、この種の情報交換会を考えることが有益である。

#### (活動 1-6) 本邦鉄道事業者の研修受け入れとの連携

本調査と並行して、HCMC-PC 幹部及び MAUR の都市鉄道運営会社幹部候補を対象に、都市鉄道に対する理解促進を目的とした、本邦鉄道事業者の受け入れによる研修の実施が想定されている。本研修にあたっては、基本的には JICA が本邦鉄道事業者との調整を行うが、本邦鉄道事業者は、技術的な観点から必要な協力を行うものとする。また、研修を受け入れる本邦鉄道事業者は、本研修に必要な教材の作成を行うこととする。

##### (1) HCMC-PC 幹部の研修受け入れ及び HCMC-PC の協力体制の構築支援

HCMC-PC 幹部については、5 名程度を約 10 日間日本に招へいし、都市鉄道の全体に対する理解促進を図る視察研修が予定されている。

また、1 号線事業は、早くて 2018 年の部分開業の可能性があるが、建設スケジュールは遅れており、部分開業するかどうかは HCMC-PC の決定によるため、現時点では開業時期が不明である。また、ドイツ ODA による 2 号線事業は、2020 年の完成を目指しているが、1 号線事業と同じく建設

スケジュールは、遅れがちである。このため、都市鉄道運営会社の早期設立の必要性について、HCMC-PC 幹部の理解の促進を図ることが重要である。HCMC-PC 幹部向けの研修と連携を図りながら、早期に HCMC-PC の協力体制が構築されるよう努めることとする。

### (2) MAUR の都市鉄道運営会社幹部候補の研修受け入れ

MAUR の都市鉄道運営会社幹部候補の研修受け入れは、2 名ずつ約 1 か月半の研修プログラムを計 3 回行い、鉄道会社における駅員、運転士、指令員、保守職場、非現業等の業務を一通り体験できる実務研修が予定されている。これらの対象者は、(活動 1-3)でも述べたとおり、増員されるミドルマネージャーの新規メンバーを最優先で考えるものとする。

### (3) 研修で使用する教材の作成

本邦鉄道事業者の受け入れによる研修時に使用する教材を策定する必要がある。その内容については、都市鉄道運営会社の設立が滞っている要因や、レギュレーター機関の設置に向けての課題等を踏まえた上で、講師用については研修生が習得すべきポイントを明記したものとする。また、研修生用に配布する研修教材は研修終了時にホーチミン市及び MAUR 内に共有活用できるよう、写真や図等を含めたものとした。また、内容等があまり複雑でなく既存の英文資料が活用できるものについてはその活用を図ることとする。特に、都市鉄道運営に関する技術的な内容に関するものについては、本第 1 号線事業の技術的バックアップを行っている本邦鉄道事業者の外郭団体等に教材作成を再委託する必要があるものと考えている。

#### 【実際の活動内容と成果】

##### (1) HCMC-PC 幹部の研修受け入れ及び HCMC-PC の協力体制の構築支援

- ・ 招へい対象や時期、期間について検討の結果、MAUR を所管する副市長を対象に、10 月下旬の 1 週間程度招へいすることを想定して、行程案を作成した。
- ・ 上記行程案に基き、JICA 本部やベトナム側関係機関との協議・調整を進めたところ、同副市長が 2016 年 1 月に交代する見込みであることが判明した。
- ・ このため、HCMC-PC 幹部の研修受け入れについては、同副市長の交代後に再調整することとする。

##### (2) MAUR の都市鉄道運営会社幹部候補の研修受け入れ

- ・ JICA 本部及びカウンターパートの意向を勘案して、概ね次のような条件のもと、行程案の作成に協力した。
  - 研修の規模は、「3 人/45 日/回」
  - 研修パーティの基本構成は、「研修対象の PUC スタッフ 3 名、日越通訳 1 名、日本人講師 1 名の計 5 名」
  - ただし、運転席への同乗やホーム立哨、本局 OJT のように、研修場所の空間に制約のある OJT 項目の場合、安全管理上あるいは研修効果上、同じ空間に配置できる人間には限界があるため、「研修対象の PUC メンバー 3 名、日越通訳 3 名、日本人講師 3 名の計 9 名とし、3 班に分割」

- ・ 上記行程案に基づき、JICA 本部やベトナム側関係機関との協議・調整を進めたところ、予算上の制約等の課題から、研修の規模及び行程案の見直しが必要となった。
- ・ 「第3回 JCC」会議に、「40日×1回(9人)」の案を報告したが、これについても MAUR 側から、いくつかの要望が出されており、今後、更にその調整のために、スケジュールの見直しが必要となろう。

### (3) 研修で使用する教材の作成

- ・ 活動1-2や1-3の進捗状況等から、次のような事項についてカウンターパートの理解を促進する必要がある。
  - 多岐に渡る技術分野から成る都市鉄道事業において、安全、安定、快適かつ持続可能な輸送サービスを提供するために、事業者自身が行っている取組みや膨大な努力
  - 安全、安定、快適かつ持続可能な都市鉄道輸送サービスをホーチミン市で実現するために、カウンターパートが、GC やコントラクター任せではなく、主体性と責任感をもって取組むことが重要であること
- ・ 上記事項に対するカウンターパートの理解促進に必要な資料の作成について、株式会社大阪メトロサービスへの再委託により実施した。

### 【懸念事項と今後の対応】

- ・ 上記活動及びその成果について、研修実施時期や内容等と調整を図りながら、必要に応じて見直しを図る必要がある。

### 【アウトプット】

- ・ Materials which is used in the On Job Training conducted by the acceptance of railways company in Japan.  
(No.10)

## (2) (活動 2) 都市鉄道レギュレーター機能の調査検討

### (活動 2-1) 中央政府とホーチミン市鉄道管理局(MAUR)の機能分担

都市鉄道運営における行政の役割には、次のようなものがあり、これらをつかさどる行政組織がレギュレーターである。

- (1)安全が維持されていることの監督、
- (2)適正なサービス水準が維持されていることの監督、
- (3)運賃水準案の承認(申請どおり認めない場合は、行政がその結果について、責任を負う)、
- (4)都市鉄道に関する政策の策定(バイクから都市鉄道への転換促進等)等である。

これらは中央政府とホーチミン市で役割分担することになるものと考えられるが、現行のベトナム鉄道法では、関連する幾つかの条項が記載されているが、その具体的な内容が記載されたものがない。

ベトナムにはベトナム鉄道(VNR)向けにすでにレギュレーターが設立されている。但し、都市鉄道の管理は地方人民委員会に委ねられている。しかし、都市鉄道の管理を行なう地方人民委員会の具体的な権限事項及び業務内容は、法令上、まだ明記されていない。これらは、ホーチミン市のみならず、ハノイ市も同様な状況下であり、今後の都市鉄道運営会社の設立に遅れることなく、その内容を具体化する必要がある。

#### 【実際の活動内容と成果】

- ・ 活動1-5を通じて、先行しているハノイ市における進捗状況や課題等の情報収集を進めているところである。
- ・ レギュレーター機関についてのMAURの認識等は次のとおり
  - 都市鉄道の建設、並びに、運営と開発の準備については、現在のところ、MAURの責務である。また、都市鉄道と密接に関係のある部署も、現在のところ、MAURである。したがって、MAURこそが、現在のところ、間もなく出来るであろう都市鉄道運営会社を管理・監督する責務を担うに相応しい部署である。都市鉄道の運営管理も同様である。都市鉄道の運営と開発の管理・監督機能の実行のもと、MAURはDOTや公共旅客輸送管理運行センターと緊密に連携しなければならない。
  - ハノイでは、HRBに運営管理課が設置され、この課が、現在のところ、レギュレーター機関の強化とハノイ市都市鉄道運営会社の設置を支援するTCプロジェクトに関する責務を担っている。そして、都市鉄道建設の完了に伴い、この課は都市鉄道輸送、インフラ、機器、車両の管理に関する責務を担うであろう。
- ・ 現在、都市鉄道運営会社設立手続きの進捗に専念しているため、今後、レギュレーター構想を具体化するための“機能分担のあり方”等についての具体的な検討を進めざるを得ない状況にある。
- ・ そこで、今後の具体的な検討に資する基礎知識をC/Pが得られるようにするため、「レギュレーター機関(日本の事例・ハノイの検討事例)」についてのセミナーを開催した。

#### 【懸念事項と今後の対応】

- ・ 引き続き、ハノイ市における進捗状況や課題等の情報収集を進め、これらの分析に基づき、ホーチミン市都市鉄

道1号線建設事業の進捗状況等を勘案のうえ、必要に応じて、MAUR等に対し“機能分担のあり方”等について、助言等を行う必要がある。

【アウトプット】

- Mechanism of the railway administration in Japan (No.11-1)
- Proposed Functions and Responsibilities of Regulator for Metropolitan Railway Lines in Hanoi City( No.11-2)

(活動 2-2) ホーチミン市鉄道管理局(MAUR)の組織及び業務分担

ホーチミン市において、都市鉄道にもっとも関係が深い行政組織は MAUR である。MAUR は現に PUC を設立し、実質的に都市鉄道の運営組織のあるべき姿を検討してきた。このため、運営会社が設立され、PUC スタッフが運営会社に移行すると、MAUR がその監督を行うこととなるのは極めて自然である。

一方、都市内の公共交通は都市鉄道ネットワークだけで成り立つわけではない。バスなど他公共交通機関との連携・協調はとても大切である。このように広い視点から公共交通を行政として監督する組織構想が世銀の提唱する Public Transport Authority (PTA) である。現在、ホーチミン市におけるバスの監督は DOT の配下である Passenger Public Transport Operating Center が行っている。このため、PTA 構想を採用する場合、現行組織に新しい役割を持たせるか、別途、新しい組織を設立するか、さまざまな議論が出てくる可能性がある。

都市鉄道はその仕組みがかなり複雑であり、都市鉄道のレギュレーターをベトナム人だけで運営できるようになるためには、かなりの努力を要するものと推察される。また、都市鉄道とバスではその仕組みがかなり違う。これらを勘案した場合、PTA 構想は都市鉄道レギュレーターが定着した後の将来的課題であると考えられる。本調査においては、レギュレーター機関の必要性に対する理解促進を図った上で、レギュレーター機関組織規程の素案を作成することとする。

以上を勘案し、レギュレーター構想を具体化するための進め方は図-2.(7)によることとする。

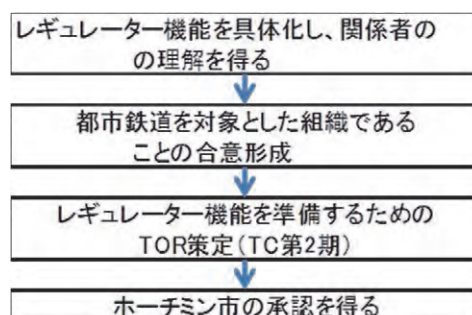


図-2.(7) (活動 2-2)の具体的な進め方



#### 【実際の活動内容と成果】

- ・ 活動1-5を通じて、先行しているハノイ市における進捗状況や課題等の情報収集を進めているところである。
- ・ ハノイの事例では、2014年6月4日付けハノイ市人民委員会の決定No.3005/QD-UBNDに従い、運営管理課が設置されている。同課の位置付けと機能、責務、要員は2014年8月19日付けの決定No.91/BQLDSDT-TCDDTでMRBにより暫定的に次のとおり規定されている。
  - 位置付け:MRBから分化した課
  - 機能:ハノイ市都市鉄道の運営・保守・開発についてMRBを支援
  - 責務:レギュレーター機関の強化とハノイ市都市鉄道運営会社の設置を支援するTCプロジェクトの継続的実施、都市鉄道輸送の管理、都市鉄道インフラの管理、装置・車両の管理、MRBと日本の東京メトロ株式会社の間で締結された友好と支援に関する覚書の実施
  - 要員:13名(ハノイ都市鉄道運営保守部門や他部署から任命)
- ・ ホーチミン市MAURの場合、現在、MAURは2015年～2020年の期間とそれ以降の期間におけるMAURの発展の方向性に関する研究についてホーチミン市人民委員会に助言しているところである。その結果、MAURの組織再編の基礎となる、MAURと1号線運営会社との関係が明確になるであろう。
- ・ 現在、都市鉄道運営会社設立手続きの進捗に専念しているため、今後、レギュレーター構想を具体化するための“組織及び業務分担のあり方”等についての具体的な検討を進めざるを得ない状況にある。
- ・ そこで、今後の具体的な検討に資する基礎知識をC/Pが得られるようにするため、「レギュレーター機関(日本の事例・ハノイの検討事例)」についてのセミナーを開催した。

#### 【懸念事項と今後の対応】

- ・ 引き続き、ハノイ市における進捗状況や課題等の情報収集を進め、これらの分析に基き、ホーチミン市都市鉄道1号線建設事業の進捗状況等を勘案のうえ、必要に応じて、MAUR等に対し“組織及び業務分担のあり方”等について、助言等を行う必要がある。

#### 【アウトプット】

- ・ Mechanism of the railway administration in Japan (No.11-1)
- ・ Proposed Functions and Responsibilities of Regulator for Metropolitan Railway Lines in Hanoi City( No.11-2)

### (活動2-3) 安全管理に係る会社組織体制等

都市鉄道の運営管理を任されている地方人民委員会においては、レギュレーターとして都市鉄道事業者の安全管理をどうするかについては、具体的に何も定められていない。このため、日本における例を中心に、その内容を調査すると共に、都市鉄道事業者における具体的な安全管理体制について、提言することとしたい。

日本においては、2005年に発生した福知山線の多数の死傷者を出した事故の後、都市鉄道事業者の安全管理体制を大幅に変えた。その内容としては、次のようなものが挙げられる。

#### (1) 経営トップから現場まで一丸となって取り組む安全管理体制の構築

- 1) 経営トップの責務
- 2) 安全方針等
- 3) 安全統括責任者の選任
- 4) 事故等に関する情報の報告等
- 5) 重大な事故等への対応
- 6) 関係法令の遵守
- 7) 安全マネジメント体制を維持するために必要な教育・訓練等
- 8) 内部監査等

## (2) 事業者が構築した安全管理体制を国が評価する

上記に述べた日本の事例等を参考にしながら、都市鉄道事業者における安全管理体制について検討を進めて行くこととしたい。

また今後の課題として、「O&M 会社の列車運行並びに車両及び関係設備メンテナンスに係る関係路線共通管理規定」に関する検討等が必要になることについても留意しておく必要がある。

### 【実際の活動内容と成果】

- ・ 活動 1-5 を通じて、先行しているハノイ市における進捗状況や課題等の情報収集を進めているところである。
- ・ TC 第 1 期 (2011～2013 年) での研究成果に基き、都市鉄道運営会社の組織モデルの中には安全運輸部があり、同部の主要な責務は次のとおり。
  - 列車運行ダイヤの作成
  - 各号線の動力車運行計画と列車運行予定の文書化
  - インシデントや事故の検査と対策の調整
  - 会社運営における安全の維持と向上
- ・ 安全管理に加えて、ベトナム国運輸省は都市鉄道に関する旅客運輸規定を提供する通達を策定中である。策定中の通達は、鉄道車両の品質や技術的安全性、環境保全の監査に関する規程を提供する通達 No. 02/2009/TT-BGTVT を加筆・修正するものであり、都市鉄道のインシデントや事故への対処に関する規程を提供する通達である。
- ・ 現在、都市鉄道運営会社設立手続きの進捗に専念しているため、今後、“安全管理に係る会社組織体制等のあり方”等についての具体的な検討を進め得ない状況にある。
- ・ そこで、今後の具体的な検討に資する基礎知識を C/P が得られるようにするため、「日本の安全管理制度」についてのセミナーを開催した。

### 【懸念事項と今後の対応】

- ・ 引き続き、ハノイ市における進捗状況や課題等の情報収集を進め、これらの分析に基き、ホーチミン市都市鉄道 1 号線建設事業の進捗状況等を勘案のうえ、必要に応じて、MAUR 等に対し“安全管理に係る会社組織体制等のあり方”等について、助言等を行う必要がある。

【アウトプット】

- Materials for the seminar on “Safety management system in Japan” (No.12)

(3) (活動3) 都市鉄道従事者の資格等

(活動3-1) 運転士等都市鉄道従事者の資格・免許及び養成方

運転職員の教育・訓練の当事者は、運転士教育に関する法令の解釈権限を持つ VNRA (ベトナム鉄道局) と、実際に運転職員を必要とする MAUR である。一方、運転職員の訓練の方法については日越それぞれの事情がある。このため、TC 第1期の専門家及び1号線 GC は、日本側の事情を説明する立場として VNRA と MAUR の議論に参加した。この会談を受けて VNRA は、開業時の運転士養成について、ベトナム鉄道法が規定する要件を満たしつつ、日本側の条件もカバーしうる可能性のある特別な案(日本の場合、本線での訓練運転ができないので、1号線の設備が完成した後、1号線を使って訓練を行うことで良い。Certificate は日本でやる座学に対して発行してもらう。)を MAUR に対し、レターとして発した。

しかし、この VNRA 案は開業時運転士候補生全員を日本に送らねばならずベトナム側の負担が大きい。かつ、日本における現在の運転士の養成及び免許証の発行制度を考えた場合、日本の鉄道事業者が、運転士の Certificate を発行するという仕組みは、かなりハードルの高い課題である。「その能力を担保する Certificate」ではなく、「一定の教育を行ったという修了証を発行する」のであれば、日本の鉄道事業者でも対応可能であろう。その修了証のみで、ベトナム MOT が、必要な机上教育を終了したと見なしてくれるかどうかということについても、危惧があるが、日本の国土交通省は VNRA に対して、「MOT が認可する 所定の教育をすれば事業者には責任が及ばない」という事についての確認を求めている。

一方、MOT は、2014年1月14日付「No.127/QD-BGTVT - On approving the “Training Urban Railway Personnel for 2014-2020 Period”, Project of Railway Vocational College」において、RVC (鉄道職業訓練専門学校) を強化して、ベトナム鉄道の運転士等の養成をはかるという考え方を示している。これには、RVC の枠組みの中で、日本人が講師となり最初の運転士を養成し、RVC がその Certificate を出すことが述べられている。しかし、この内容に基づいて運転士等の養成を行う場合、教材、教育カリキュラム及び関係教育設備の承認を含めて、1号線の開業に間に合わないのではということも危惧される。

このように、運転士等の養成問題は、残念ながら暗礁に乗り上げた状態となっているのが現状である。この現状を打開すべく早急に、何らかの方策を見出さなければ、開業に支障をきたしてしまうこととなる。

1号線の開業に間に合わせる事ができる運転士等の資格・免許及び養成方について、ベトナム関係法令との整合性及び他路線の動き等を含めて、MOT 又は VNRA の考え方を確認のうえ、早急に整理しなければならない。



【実際の活動内容と成果】

- ・ 2014年1月14日付「No.127/QD-BGTVT」にてMOTによって示された、都市鉄道の運転士養成におけるRVC活用策、および、同年10月に締結されたMAURとRVCとの覚書を受け、本件における運転士養成についてはRVCを活用した方式を検討してきた。
  - ・ この方式において最も懸念されていたことは、職業訓練を管轄する教育労働省(Molisa)によるカリキュラム及び教科書の承認遅延に伴い、運転士等の養成が営業運転開始に間に合わないことであった。これについては、RVC校長およびVNRAへのヒヤリング(2015年6月)により、以下の理由により、回避できる見込みであることがわかった。
    - 当面は、RVCを卒業した者を採用して運転士候補生とすることを考えており、この場合、扱いは「再教育」となることから、この件については、Molisaの承認は必要なく、MOTからの承認で済むと考えられる。
    - カリキュラム及び教科書の認定については、7月1日の職業訓練法改正により、これまでMolisa所管であった「カリキュラム及び教科書の認定」が、職業訓練校の校長が自ら決めることができるようになる。
  - ・ 一方で、RVCを活用する方式に関しては様々な懸念事項が内在しており、それを払拭すべく、JICAとの意見交換を行ってきたが、が、VNRに関するJTC問題もあり、当面、この方式の採用は困難となっている。
  - ・ ・ 2016年1月11日に、MAURからの要請に基づき、MAUR、GC及びJICの3者の打合せが行われた。メインの検討事項は、「運転士養成に要するMM問題」であったが、この席上、MAUR側は、下記書面についての議論を提起した。
- (1) No. 1344 /BQLSDT-TCDT -April 27th, 2015「Training drivers and Granting Training Certificates to Train Drivers for HCMC Urban Railways Line No. 1」, April 27th, 2015
- (2) No. 1001 / CDSVN- VTATGT-12th May, 2015「Re: Training drivers and Granting Training Certificates to Train Drivers for HCMC Urban Railways Line No. 1」, 12th May, 2015
- ・ (1)は、MAURがVNRAに対して訓練時間を短縮することが可能かどうかを質問した書面である。(2)は、それに対してVNRAは、日本側(コンサルタントを含めたコントラクター)が「高度な安全レベルに従った期間及び質であることを約束すればよい」と回答したものである。
  - ・ (2)は、やや曖昧な書き方をしていたため、MAURに対して、Certificateと運転士免許の関係について詳細を確認することを提起した。その後、MAURはVNRAにレターを出したところ、VNRAからは下記(3)の回答が来た。
- (3) No. 272/CDSVN-VTATGT - March 4th, 2016「Re: Granting training certificates to train drivers for HCMC Urban Railways Metro Line 1」, March 4th, 2016
- ・ これは、「日本の鉄道事業者によるCertificateが、日本における運転士免許の値しないものであると日本のコントラクターが認めた場合は、VNRAが法令化したベトナム都市鉄道用の運転士免許試験(活動3-3参照)を受験すること」としている。日本側としては、日本の運転士免許教育と同等の訓練を行いCertificateを発行する鉄道事業者を見つける必要がある。
  - ・ その後、2016年2月16日に、日本国内において、国土交通省、JICA及びJICの3者の打合せが行われた。この打合せでは、現在、国土交通省が、VNRAと確認すべく交渉を進めている「MOTが認可する所定の教育をすれば事業者に責任が及ばない」という事についてのレターの結果を待って、再度、今後の検

討を進めることとしている。

- また、「2016年3月4日第3回JCC」にVNRAのコイ局長が出席し、「Certificate」の考え方は、「No. 1001 / CDSVN- VTATGT-12th May, 2015」To: Ho Chi Minh City Management Authority for Urban Railways (“MAUR”)」に述べている通りである旨の発言を行っている。

#### 【懸念事項と今後の対応】

- 運転士等の養成には数年単位の時間を要することから、開業時期を見定めながら、早めの方針決定が必要である。

#### 【アウトプット】

- No. 1344, BQLDSDT-TCDD「To Vietnam Railway Administration (“VNRA”)」, April 27th, 2015(No.13-1)
- No. 1001, CDSVN「VTATGT- To Ho Chi Minh City Management Authority for Urban Railways (MAUR)」, 12th May, 2015(No.13-2)
- No. 272/CDSVN-VTATGT「Re: Granting training certificates to train drivers for HCMC Urban Railways Metro Line 1」, March 4th, 2016(No.13-3)

### (活動3-2) 都市鉄道行政アドバイザーとの連携

ホーチミン市1号線開業に必要な運転士等都市鉄道従事者資格及び安全管理にかかる法制度整備は、VNRAの所掌範囲であるが、VNRAは1号線開業に間に合わせて諸制度を整備していくインセンティブが低いいため、その作業が遅れることが懸念されている。現在VNRAに派遣されているJICA専門家(都市鉄道行政アドバイザー)へのタイムリーな情報提供や課題の共有化を図り、開業に向けての必要な法制度整備作業が遅滞なく進むよう働きかけることとする。

#### 【実際の活動内容と成果】

- VNRAに派遣されているJICA専門家とは、定期的に会合を持っている(2014年11月、2015年3月その他)ほか、同専門家を通して、JICA研修で来日したVNRA幹部に日本の運転士教育を視察させるなど、双方のメリットになる活動をしている。
  - 「都市鉄道に係る法整備支援研修」: JR東日本の教育施設(2014年12月)
  - 「都市鉄道に係る運転技能試験実施支援研修」: 大阪市交通局の教育施設、現場における技能試験の研修(2015年10月)
- 同専門家が関わっている法制度整備の進捗状況について、情報を入手している。運転士等都市鉄道従事者に関わるものとしては、以下のものがある。
  - 都市鉄道の運転に直接携わる係員の職制に係る規則(MOT No.05/2015/TT-BGTVT:2015年3月30日公布)
  - 運転免許法令(31/2015/TT-BGTVT:2015年7月17日公布)

- ・ 一方、VNRA は法整備に際し、法案段階で MAUR に意見照会を求めるのが通例である。当 SAPI チームは事前に MAUR が VNRA に提出した意見書を入力し、同専門家に情報提供を行っている。
- ・ また、同専門家は、「2014年11月7日第1回JCC」、「2015年10月2日第2回JCC」及び「2016年3月4日第3回JCC」に出席し、都市鉄道行政アドバイザーとしてのアドバイスをを行っている。

【懸念事項と今後の対応】

- ・ 引き続き、連携を維持していく。

**(活動 3-3) 運転士等都市鉄道従事者養成のための教材、カリキュラム及び試験制度等**

(活動 3-1) における運転士等の資格・免許及び養成方が、どのような形となっても、それについて、日本が協力するのであれば、必要となる教材、カリキュラム等を準備し、それについて、MOT (又は、2年間 RVC を活用する場合は MORISA も) への申請、承認が必要となる。

資格制度が厳しいベトナムにおいては、この資格を与えるための教材、カリキュラム等の承認に多大の時間を要している例がこれまでのベトナムへの技術協力の中でも見られる。これは、MOT の書面にある RVC を活用する場合であっても、同様と考えられる。特に、教育の結果については、その成果を試験という形で確認することが、当然、生じるものと考えられる。その場合は、試験の内容及び合否の基準等についても、都市鉄道に関する限り、ベトナム側は、何ら、そのノウハウを有していない。

これについては、日本側があらかじめ、その素案を検討してベトナム側に提示する必要があるものと考えられる。1号線の開業に間に合うようにするためには、これらの具体的な準備業務を早急に始める必要がある。

【実際の活動内容と成果】

- ・ 試験制度は、日本の制度と同様、机上教育(集合教育)と実技訓練(個別教育)であることは既定路線である。しかしながら、机上教育の主体が明確になっていないことから、試験制度の具現化は進展していない。
- ・ 一方、(活動 3-2) で述べた「運転免許法令(31/2015/TT-BGTVT:2015年7月17日公布)」では、日本なみの厳しい試験内容が盛り込まれていることが判明した。主な点を以下に記す。
  - 出区点検試験では、故障の仮設を5箇所に行い、受験者に発見させる。
  - 出区点検試験の制限時間が極めて短い。
  - 運転操縦試験は、ATO ではなく、マニュアル操縦で行う。
  - 運転操縦試験では、停止位置の許容範囲が1メートルであり、なおかつ、急激なブレーキ扱いをしてはいけない。
  - 運転操縦試験では、駅間の運転時分の誤差を10秒以内に抑えないといけない。上記のブレーキ扱いとの両立には、非常に高度な操縦テクニックが要求される。
  - 運転操縦試験では、走行中に300メートル以上前方の目標物を10メートル単位で距離を目測しなければ

ばいけない。

- 運転操縦試験では、速度計を見ることなく、運転速度を5km/hの誤差で観測しなければいけない。

#### 【懸念事項と今後の対応】

- ・ 上記のように、試験内容がかなり厳しく設定されていることから、実際に教育を行うGCに対して、教育の充実(喫緊の課題として、教育担当の専門家のアサイン増加)を求めていくなど、GCとの連携を強化していく必要がある。
- ・ このような事情もあることから、(活動3-2)の懸念事項として述べたように、開業時期を見定めながら、早めの方針決定が必要である。

#### (4)活動4)TC第2期の準備作業

まず第一に、「SAPI調査団の日本人専門家がカウンターパートに経験やノウハウの伝授が可能な」体制を整えることがMAURにとって重要である。一方、SAPI実施期間中のO&M会社登記とPUCメンバーの19人への増員完了を前提条件に2016年に次期TCが開始できるよう準備を進めることもMAURにとって重要である。

そのために、O&M会社登記とPUCメンバー増員の進捗状況を勘案しながら、TC第2期の準備作業として次の作業の支援を、カウンターパートを含むMAURの主導のもと実施することとする。

- ・ 次期TCの支援要請書の作成
- ・ 次期TCのPDM, PO, WBSの作成

#### 【実際の活動内容と成果】

- ・ 次期TCの準備の一環として、JICAへの技術支援要請申請書の作成についてPUCを支援するとともに、JICAベトナム事務所と必要な調整を進めた。
- ・ また、ベトナム側の手続きとして、ホーチミン市人民委員会からMPIに対し、次期TCの登録申請(C/Pの国家予算を獲得するため)が7月30日付けで出されている。
- ・ 次期TCのPDM, PO, WBSの作成について、PUCを支援した結果、一定の成案を得ることが出来た。

#### 【懸念事項と今後の対応】

- ・ 次期TCのPDM, PO, WBSについては、今後、次期TCの実施に必要な手続きの進捗により、必要に応じて、見直し等が必要である。

#### 【アウトプット】

- ・ Application Form for Japan's Technical Cooperation for Next TC (No.14)
- ・ Registration of Technical Cooperation Project sponsored by JICA in FY 2016 (No.-5-1, No.15-2, No.15-3, No.15-4)

- (Draft) PDM, PO, WBS for Next TC (No.16-1, No.16-2, No.16-3)

### 3. プロジェクト実施運営上の課題・工夫・教訓

#### 3.1 ミドルマネージャー等のスタッフ増強によるベトナム側主体性の確立

PUC スタッフの増員については、TC 第1期において当初5名の配置が最終19名の配置となるよう計画されていたが、1号線建設事業の遅延に伴う開業時期の遅延により、運営会社の登記が実施されなかったためにその実施を見送ったものである。

今回の SAPI 実施にあたって、その第1回 JCC においても、日本側から下記事項について強い主張がなされた。

- ① ミドルマネージャークラス等の PUC スタッフの増員
- ② 本プロジェクトを進めるにあたっては、ベトナム側が主体性をもって行う、日本人専門家は、そのアドバイスを行うものである

しかし、その後 2015 年 5 月に、4 名の PUC スタッフの増員がなされたが、いずれも PMU 等の兼務であり、会社設立準備業務のための実質的な戦力強化にはなっていない。また、これまでの会社設立準備業務の反省の基に、実務経験のあるミドルマネージャークラスの増強を要請したにもかかわらず、増員されたスタッフは、必ずしもその要望を満たすものではない。

#### 【実際の経験から得られた課題、工夫及び教訓】

##### (1) 会社設立業務について

- ・ O&M 会社の設立業務については、2015 年 5 月に首相府の承認を受け、2015 年 12 月 1 日に HCMC-PC における「O&M 会社設立の決定」がなされた。今後は、この HCMC-PC における「O&M 会社設立の決定」を受けて、会社設立の登記業務に入ることになる。
  - ・ しかし、ハノイ O&M 会社の設立登記業務の例を見ても分かるように、その登記業務については、煩瑣な手続きが残っており、そのためにも実務経験のある PUC スタッフの増強が望まれる。
  - ・ 但し、第1回 JCC において、ベトナム側は、本 SAPI 終了までには、会社設立登記業務を終えることを言明しており、当初予定からの遅れはあるものの、会社設立業務については、かなりベトナム側の主体性に基づいて行われてきている。

##### (2) 日本における OJT

- ・ SAPI 実施期間中に、JICA の別途研修プログラムにより、増員 PUC メンバーの日本における OJT が計画された。しかし、増員 PUC メンバーは、他部門との兼務であり、会社設立準備業務のための実質的な戦力強化にはなっていないために、増員 PUC メンバーのみを、日本における OJT に参加させることについての是非が議論されることとなった。このため、JICA の協力を得て、既存の PUC メンバーを含めて、日本における OJT を実施する方向で検討中である。



## 3.2 ローカルコンサルタントの活用

経営及び法令のローカルコンサルタントについては、「新規国営企業（都市鉄道運営会社）設立許可の手続き」の円滑な進捗に寄与するため、効果的な時期の導入を目指した。

「新規国営企業（都市鉄道運営会社）設立許可の手続き」については、2014年12月9日にホーチミン市人民委員会から首相府及び中央省庁に対し会社設立提案がなされ、2015年1月以降、中央省庁からのコメントが出される見込みであった。

このため、経営及び法令のローカルコンサルタントを2015年1月から導入し、C/Pが中央省庁からのコメントに対応するにあたって必要な法務相談に応じ、「新規国営企業（都市鉄道運営会社）設立許可の手続き」の円滑な進捗に寄与した。

また、同コンサルタントについては、「(活動-3)運転士等都市鉄道従事者の資格・免許及び養成方」の進捗にあたってのベトナム関係法令との整合性の確認等、日本人専門家の相談にも応じ、その活動を支援した。

会計システムのローカルコンサルタントについては、PUCメンバーの財務担当が主たる業務対象となるため、同コンサルタントの導入時期や期間については、PUCメンバーの財務担当の増員状況を勘案する必要があった。

当面、財務担当のPUCメンバーが1名のみ（SAPI開始時のまま）であること、並びに、導入ソフトの仕様等についてのC/Pとの調整結果を踏まえ、2015年5月に会計システムのローカルコンサルタントとソフトウェアを導入し、財務担当のPUCメンバーに対する教育を計42回（2回/週を基本）実施し、同メンバーの財務会計に対する理解を促進した。

### 【懸念事項と今後の対応】

- ・ 特になし

### 【アウトプット】

- ・ Accounting System Consulting Report(No.17)
- ・ Management and Legal Affairs Consulting Report,[Consulting item sheet ,27 Jan 2015] (No.18-1)
- ・ Management and Legal Affairs Consulting Report[Memo on the Enterprise Law 2014 ,10 Mar 2015( No.18-2)
- ・ Management and Legal Affairs Consulting Report,[Summarized Comments on the Establishment Proposal,23 July 2015((No.18-3))

## 3.3 合同調整委員会(JCC)の開催

本調査開始から約1ヵ月後の2014年11月7日、MAURにおいて、都市鉄道管理局、内務局、中央官庁・部局、計画投資局及びJICAベトナム事務所、JICA本部関係者、ベトナム都市鉄道行政アドバイザーの出席のもと、第1回合同調整委員会（JCC）が開催され、本調査の実施方針や方法等を取

りまとめたインセプション・レポート（案）について、調査団からの説明、出席者による協議等が行われた。

同会議では、安全かつ健全な都市鉄道の運営をホーチミン市で実現するために必要な知識や経験、ノウハウの伝授等が受入れ可能な体制を早期に構築することが重要であること等が説かれ、2015年内の都市鉄道運営会社の設立登記や、本調査期間中のPUCメンバーの段階的増員に向けて努力すること等をはじめ、インセプション・レポート（案）についての基本的合意が日越関係者間でなされた。

本調査開始から約8ヵ月後の2015年5月に予定されていた第2回JCCについては、第1回JCC開催時のC/Pの要望等（TC第2期の準備作業の支援の追加、PUCの通訳および翻訳作業の支援の追加）への対応状況や、都市鉄道運営会社手続きやPUCの増員状況をはじめとする本調査の進捗状況を総合的に勘案して、延期することとした。

2015年10月2日、MAURにおいて、都市鉄道管理局、内務局、中央官庁・部局部、計画投資局及びJICAベトナム事務所、ベトナム都市鉄道行政アドバイザーの出席のもと、第2回合同調整委員会（JCC）が開催され、本調査の進捗状況や課題等について、PUCおよび調査団からの説明、出席者による協議等が行われた。

同会議では、本調査の推進はPUCをはじめとするMAURのオーナーシップが重要であることが日越関係者間で確認された他、全線開業時期や部分開業時期、都市鉄道運営会社設立時期、PUCの増員時期等について、議論を深めることができた。

2016年3月4日、MAURにおいて、都市鉄道管理局、内務局、中央官庁・部局部、計画投資局及びJICAベトナム事務所、ベトナム都市鉄道行政アドバイザーの出席のもと、第3回合同調整委員会（JCC）が開催され、本調査の進捗状況や課題等について、PUCおよび調査団からの説明、出席者による協議等が行われた。

同会議では、本調査全般の成果について日越関係者間で確認された他、都市鉄道運営会社やPUCの増員、次期TC等の早期実現に向けて、議論を深めることができた。

#### 【懸念事項と今後の対応】

- ・ 特になし

### 3.4 調査の実施体制

本プロジェクトの実施体制を下図に示す。本調査ではほぼ常駐に近い専門家を一人配置する計画である。この専門家は総括との緊密な連携のもと、現地での状況を踏まえて、本調査業務における各活動の適切な進捗を図る。なお、「都市鉄道従事者の資格等」に関する活動（活動3）については、別の専門家を配置する。



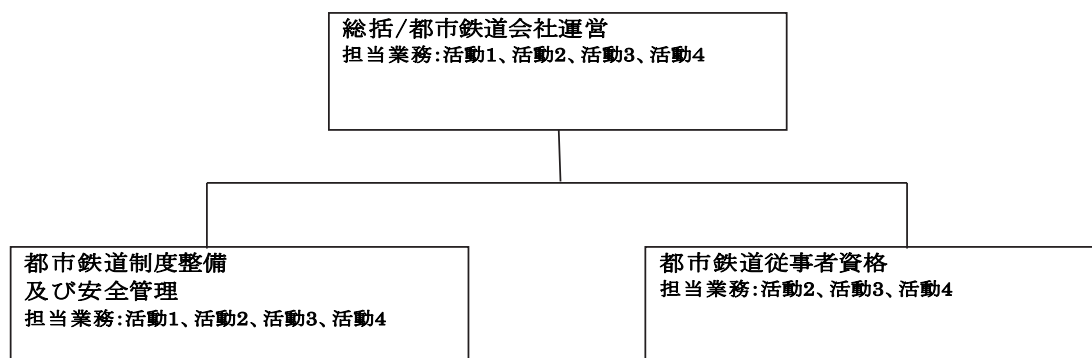


図-3.(1) 実施体制図

【実際の経験から得られた課題、工夫及び教訓】

- ・大阪市交通局から JIC への出向社員が、一部自社負担で、常駐する形でホーチミンに滞在した。
- ・MAUR 側との密接な情報交換を行うため、予算の範囲内で、総括の派遣回数を増やす等の工夫をした。

【懸念事項と今後の対応】

- ・特になし

### 3.5 PUC 等の業務を支援するためのセミナーの開催

SAPI プロジェクトにおいて、実施すべき具体的な各 Action のうち、「Action1-3」においては、「1号線建設事業との情報共有及び協議」、「Action2」においては、「都市鉄道レギュレーター機能の調査検討」が記載されている。しかし、これらについては、工事の進捗の遅れもあり具体的な Action が取れない状況にある。

このため、これらの Action の中で、今後の開業準備業務を円滑に進めるために必要な事項について、セミナーを開催し、その基礎知識を持ってもらうこととした。なお、これらの事項は、MAUR-PUC のみならず HCMC1 号線の開業準備業務に携わる PMU 及びその他 MAUR 関係者にも必要な事項であり、これら関係者にもセミナーに参加してもらうことを考え、表-3.(1) に示すような内容のセミナーを実施することとした。

#### (1) 火災対策について

「Action1-3」の中にも記載されている防災対策、その中でも「火災対策」については、今後の開業準備業務の中で O&M 会社として、個別具体的なマニュアルの作成が求められることとなる。「火災対策」等、異常時における取扱いマニュアルは、鉄道におけるマニュアル作成においても最も重要なものであり、これらについては、前広に取組んでおく必要がある。

(2) 都市鉄道レギュレーター機能及び安全マネジメント制度

「Action2～都市鉄道レギュレーター機能の調査検討」についても、具体的な検討が遅れているが、これに関しては、①日本における事例、②先行するハノイにおける事例、③日本における運輸安全マネジメント制度等、参考にすべき具体的な事例を紹介することとした。

【実際の活動内容と成果】

- ・「火災対策」については、CP-2 及び CP-1 の Contractor の協力を得て、現在、進行中の具体的な火災対策の説明を聞くことが出来た。また、「都市鉄道レギュレーター機能」については、既に検討されているハノイの事例等が、今後の準備業務に生かせるものとする。

【懸念事項と今後の対応】

- ・このセミナーで取り上げた事項は、SAPI における各 Action の中で、工事の進捗の遅れもあり具体的な Action が取れない事項等が中心であった。これらについては、引き続き、今後予定されている TC-2 の中でも、取り組んでいく必要がある。

【アウトプット】

- ・セミナー資料

表-3.(1) PUC等の開業準備業務支援のためのセミナー開催

PUC等の開業準備業務支援のためのセミナー開催				
				H28.2.3
				メモ
1、開催日時	2016年2月26日(金)、(13:00~16:45)			
2、開催場所	MAUR 会議室			
3、セミナー対象者	PUC、PMU 及び MAUR 関係者 約 50 名			
項目	細項目	講師	講演時間	備考
1、火災対策				
	(1)日本における火災対策	元 JIC 専門家(平出)	40分	
	(2)CP-2における火災対策	住友商事担当専門家 (Contractor, A.Mhedden)	20分	
	(3)CP-1aにおける火災対策	日建設計シビル (Contractor、伊藤部長)	20分	
	(4)火災対策設備及び機器等	GC 専門家(山口)	30分	
	(質疑)		15分	
	(休憩)		15分	
2、鉄道の Regulator 機能及び安全管理体制				
	(1)日本の鉄道における Regulator 機能	元 MLIT 専門家(塩見)	40分	
	(2)ハノイにおける Regulator 機能	JIC 専門家(細見)	20分	
	(3)日本における運輸安全マネジメント制度	JIC 専門家(中野)	15分	
	(質疑)		10分	
	(合計)		3時間45分	

## 4. プロジェクト目標の達成度及び推奨事項等

### 4.1 プロジェクト目標の達成度

今回の SAPI においては、プロジェクト終了時における JICA のプロジェクト終了時評価チームによる評価はないが、自ら、各 Action 毎にその評価を行ってみたが、その結果は、表 4.1 に示すとおりである。

表-4.1 SAPI 評価総括表

Action	活動内容	今後の課題等	評価レベル
<b>Action 1 都市鉄道運営会社の設立・運営</b>			
<b>Action1-1</b>	<b>都市鉄道運営会社の設立及び登記（登記書類の準備、協議等）への対応支援</b>		
	O&M 会社の設立については、2013 年 7 月から 2014 年 12 月にわたって、複雑な設立手続きを経て、2015 年 12 月 1 日に、HCMC-PC の O&M 会社設立決定を得ることが出来た。	今後は、開業時期を見据えた早い時期の「会社登記」を期待したい。そのためには、MAUR として、そのスケジュールを明確にすべきである。	<b>A</b>
<b>Action1-2</b>	<b>都市鉄道運営会社設立準備のための体制強化及び運行部門・メンテナンス部門担当者の配置</b>		
	「Action1-2」において、MAUR 側は「SAPI 終了時までに PUC スタッフの増員（計 19 名）」を求められていたが、建設事業の進捗状況等の遅れもあり、既存要員 5 名に対して、兼務要員 4 人が追加されるにとどまり、実現に至っていない	TC-2 開始時には、然るべき体制がとられる必要がある	<b>C</b>
<b>Action1-3</b>	<b>1 号線建設事業との情報共有及び連携</b>		
	開業後、O&M 会社が実際に使用することとなるであろう設備及びシステム等についての具体的な意見交換を考えていたが、建設事業の進捗状況の遅れ等のために実施することが出来なかった。一部、火災対策については、「2016 年 2 月の PUC 等に対するセミナー」において、その課題及び「O&M 会社」として今後取り組まなければならない事項について検討することが出来た。	TC-2 において、引き続き取り組む必要あり	<b>B</b>
<b>Action1-4</b>	<b>2 号線等の他路線との情報共有と連携</b>		
	詳細設計等を進めている 1 号線建設事業と他号線との間で熟度に差があることや、ドナー	TC-2 において、引き続き取り組む必要あり	<b>C</b>

ホーチミン市都市鉄道1号線建設事業に係る案件実施支援調査(SAPI)  
(管理運営制度整備)・ファイナルレポート

	国の違いにより、具体的な調整等を図ることは出来なかった。		
<b>Action1-5</b>	<b>ハノイ市との情報共有</b>		
	ハノイ市との意見交換会を3回実施したが、いずれも HCMC1 号線の開業準備業務を進める上において、貴重な情報を得ることが出来た	TC-2 においても、引き続き同様な仕組みを検討すべきである	A
<b>Action1-6</b>	<b>本邦鉄道事業者の研修受け入れとの連携</b>		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ [HCMC-PC 幹部の研修受け入れ]については、HCMC-PC 幹部の人事異動等もあり実現できなかった。</li> <li>・ 「MAUR の都市鉄道運営会社幹部候補 (PUC)の研修受け入れ」については、具体的な計画を「第3回 JCC」に報告した。</li> </ul>	[HCMC-PC 幹部の研修受け入れ]については、引き続き、検討を進めることとする	B
<b>Action 2 都市鉄道レギュレーター機能の調査検討</b>			
<b>Action2-1</b>	<b>中央政府とホーチミン市鉄道管理局(MAUR)の機能分担</b>		
	今後の具体的な検討に資する基礎知識を C/P が得られるようにするため、「レギュレーター機関 (日本の事例・ハノイの検討事例)」についてのセミナーを開催した。	TC-2 において、引き続き取り組む必要あり	B
<b>Action2-2</b>	<b>ホーチミン市鉄道管理局(MAUR)の組織及び業務分担</b>		
	同上	同上	B
<b>Action2-3</b>	<b>安全管理に係る会社組織体制等</b>		
	同上	同上	B
<b>Action 3 都市鉄道従事者の資格等</b>			
<b>Action3-1</b>	<b>運転士等都市鉄道従事者の資格・免許及び養成方</b>		
	これについては、MAUR との協議及び日本国内における国交省、JICA 及び JIC 等の協議を行ったが、特に、開業のために必要となる「運転士の養成方」について、解決しなければならない問題点が残った。	引き続き、MAUR 及び VNRA 等の協議を重ねて行かねばならない	C
<b>Action3-2</b>	<b>都市鉄道行政アドバイザーとの連携</b>		
	同専門家が関わっている法制度整備の進捗状況について、情報を入手すると共に、逆に、VN が法制度整備を進めるに当たっての、日本の事例等についての情報を提供している。	引き続き取り組む必要あり	B

Action3-2	運転士等都市鉄道従事者養成のための教材、カリキュラム及び試験制度等		
	特に、運転士の試験制度等については、日本の事例に関する情報提供を行い、VN の関連する法令の整備に寄与した。	「運転士等都市鉄道従事者養成のための教材、カリキュラム」については、引き続き取り組む必要あり	B
Action-4 TC 第2期の準備作業			
Action-4	「次期TCのJICAへの技術支援要請申請書、PDM, PO, WBS」について、C/Pの主導により、日本人専門家の必要最小限の支援で、一定の期間内に完成させることができた。	次期TCのPDM, PO, WBSについては、今後、次期TCの実施に必要な手続きの進捗により、必要に応じて、見直し等が必要である。	A

## 4.2 推奨事項

### (1) 計画的な業務の進捗

都市鉄道運営会社設立手続きは、MAURを含むホーチミン市にとって未経験の業務であり、さらに、国の関係機関との協議・調整を伴う複雑な業務である。このような業務について、MAURはハノイの先事例や関係法令を調査・研究する等して、予め手続き行程を作成した後、その行程に基づいて、一定程度、計画的に手続きを進めることが出来た。このような計画的な業務の進捗を、今後の開業準備業務においても、維持・強化すべきである。

### (2) 関係機関との連携

本プロジェクトでは、都市鉄道の開業準備等で先行するハノイ市との意見交換会を計3回実施した。その結果、MAUR/PUCとMRBの間で緊密かつ効果的な情報共有と連携の重要性が認識され、今後、都市鉄道運営会社の設立のみならず、建設事業も含めて都市鉄道全般について、MAUR・MRB間で自主的・積極的に情報共有と連携を図るようになった。プロジェクトの支援なしの関係機関との連携を、今後の開業準備業務においても、維持・強化すべきである。

### (3) 自主的な業務の進捗

TC第2期の準備作業として「JICAへの技術支援要請申請書の作成、並びに、PDM, PO, WBSの作成」の支援を、カウンターパートを含むMAURの主導のもと実施した。その結果、日本人専門家の必要最小限の支援で、これらの書類を一定の期間内に完成させることができた。このような自主的な業務の進捗を、今後の開業準備業務においても、維持・強化すべきである。



### 4.3 本プロジェクトの教訓

本プロジェクトをこれまで推進してきて得られた教訓としては、次のようなものがある。

(1) 開業準備業務の全てのスケジュールは、開業時期によって定まる

工事の遅延は、直接的に、技術協力プロジェクトの活動及びその達成度に影響する。開業時期が、定まらなければ、運転士養成の開始時期等、「いろいろな開業準備業務を何時から開始するのか」という事が決まらない。そういう意味でも、工事の進捗状況を踏まえた「開業時期の確定」は、非常に大きな意味を持っている。これまでも、工事の遅延等により、当初の開業予定時期が、かなり繰り下がっているが、そろそろ確度の高い開業時期を決める必要がある。

(2) ハノイ等の先行事例を参考にすることが、プロジェクトを進めるにあたって有益である

今回の SAPI においては、ハノイ市 MRB 及びハノイ Metro Company 等との意見交換会を3回にわたって行った。①地方人民委員会の会社設立決定から、登記までかなり時間を要すること、②会社としての給与体系の決定方及び③開業に向けての準備業務が多岐かつ膨大に渡ること等、かなり有益な情報を得ることが出来た。

TC-2 においても、ハノイ Metro Company の開業に向けた準備業務及びハノイ 2a 号線の開業後の問題点を把握することは、ホーチミン O&M 会社にとって、非常に有益な情報を得ることが出来る。特に、新線開業に伴っては、初期故障等のトラブルが必ず発生する。従って、引き続き、TC-2 においても、この種の情報交換会を考えることが有益である。

(3) ベトナムにおいて、中央政府及び HCMC-PC の承認を得るためには、煩瑣な諸手続きを理解しなければならない。

O&M 会社の設立については、2013年7月~2015年12月にわたって、VN 中央政府及び HCMC-PC との複雑な手続きを経て、2015年12月1日に、HCMC-PC の O&M 会社設立決定を得ることが出来た。この間の複雑な手続きは、ベトナム特有のものであろうが、技術協力プロジェクトを進める側も、それを理解しなければならないのであろう。

(4) 監督官庁(MOT/VNRA 等)との情報交換や連携が重要である

ホーチミン市に都市鉄道が初めて、投入される。むろん鉄道運営会社の設立も初めてである。都市鉄道に関する法令や制度的なものも整備中であり、こうした新しいプロジェクトを推進していく際には、監督官庁(MOT/VNRA 等)と緊密な連携をしていくことが極めて重要である。

## 5. 本プロジェクト終了後、次期 TC-2 までの間に実施すべき事項

本プロジェクト終了後、次期 TC-2 までの間に実施すべき事項としては、次のような事項が考えられる。

### (1) O&M 会社の設立登記

O&M 会社の設立については、2013 年 7 月~2015 年 12 月にわたって、VN 中央政府及び HCMC-PC との複雑な手続きを経て、2015 年 12 月 1 日に、HCMC-PC の O&M 会社設立決定を得ることが出来た。

ただし、実際に O&M 会社が、その活動を開始するためには、「会社登記」が必要となる。本年 1 月における、「ハノイ O&M 会社」との意見交換の中でも、同社の社長が「開業に向けて準備しなければならない事項はたくさんある」と述べているように、今後は、開業時期を見据えた早い時期の「会社登記」を期待したい。

そのためには、MAUR として、そのスケジュールを明確にすべきである。

### (2) 都市鉄道運営会社設立準備のための体制強化及び運行部門・メンテナンス部門担当者の配置

SAPI の「Action1-2」において、MAUR 側は「SAPI 終了時までには PUC スタッフの増員（計 19 名）」を求められていたが、建設事業の進捗状況等の遅れもあり、既存要員 5 名に対して、兼務要員 4 人が追加されるにとどまり、実現に至っていない

TC-2 に向けた「Application Form」でも検討されたように、開業に向けて準備しなければならない事項は数多くある。

TC-2 開始時には、然るべき体制がとられていなければならない。

### (3) 開業時期の明確化

開業準備業務の全てのスケジュールは、開業時期によって定まる。開業時期が、定まらなければ、運転士養成の開始時期等、「いろいろな開業準備業務を何時から開始するのか」という事が決まらない。そういう意味でも、工事の進捗状況を踏まえた「開業時期の確定」は、非常に大きな意味を持っている。これまでも、工事の遅延等により、当初の開業予定時期が、かなり繰り下がっているが、TC-2 開始時までには、確度の高い開業時期を決める必要がある。

### (4) 運転士の養成方

運転士養成に関する「Certificate 問題」は、現在、日本側の考え方と VN 側の考え方に差異があり、硬直状態にあるが、今後の開業準備スケジュールを勘案した場合、本年末ごろまでには、その結論を出す必要があると考えている。そのために、日本側は、国交省、JICA 及び JIC の 3 者で、今後検討を進めていくことになる。一方、日本側の考えを MAUR に伝え、「MAUR~VNRA」間の調整の促進をはかる必要もある。

### (5) 開業までに、C/P(PUC)が主体的に行うべき業務

開業準備業務における日本側のサポートは、技術面を中心としたものになる。これに対して、日本の支援がなくても、C/P(PUC)が主体的に行うべき業務として、次のようなものが考えられる。

- 1) VN側の法制度や慣習等によるところが大きいもの。
- 2) Operation 及び Maintenance に伴う事項は、ほとんど「(2)日本の支援 (TC2) を受けて行う業務」となるが、C/Pにとっては、この中での、技術及びノウハウ習得がもっとも重要な業務になる。また、Operation 及び Maintenance に伴う事項で、現業機関等における個別具体的な業務については、基本については日本側で支援するが C/P が主体的に行うべき業務が一部ある。
- 3) 1号線建設事業の施主としてのオーナーシップを発揮する必要がある。
- 4) 他ドナー国と調整する必要がある。

なお、これらについて開業までのスケジュールをイメージしたものが、図-5.(1)である。

ホーチミン市都市鉄道 1 号線建設事業に係る案件実施支援調査(SAPI)  
(管理運営制度整備)・ファイナルレポート

Schedule of TASKS REQUIRED PROACTIVE PERFORMANCE FROM THE COUNTERPART (PUC) IN TC2

Time Schedule	YEAR 1												YEAR 2												YEAR 3												YEAR 4																						
	2016			2017			2018			2019			2020			2016			2017			2018			2019			2020			2016			2017			2018			2019			2020																
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
<b>1. The tasks compliant with Vietnamese different legal system and custom</b>																																																											
(1) The establishment of organizational structure of QSM Company (during the pre-opening period and at the time of opening of Line 1):	←-----→																																				Condition: - Full line operation from end of 2020, partial operation from end of 2019; - Director of the company is assigned in 2nd quarter of 2016																						
(2) Personnel affairs, payroll for employees, salary increase administration process and promotion system and working policy, etc.:	←-----→																																				Condition: - In case of partial operation from end of 2019; - At beginning stage, there are about 24 persons (19 staffs prepared as Vietnamese counterpart for TC2)																						
(3) Recruitment of personnel and training system:	←-----→																																																										
(4) Work assignment and deployment of staffs:	←-----→																																																										
(5) Accounting system:	←-----→																																																										
A. Financial statement:	←-----→																																																										
B. Document management system for controlling account slips and evidence documents:	←-----→																																				Before commercial operation, very simple accounting system is necessary (budget is located from state budget; budget is spent on staff salary, first office equipment, etc. of office rental fee)																						
C. System of contracts and purchase orders:	←-----→																																																										
D. Fund management:	←-----→																																																										
E. Management of cash and deposit flow:	←-----→																																																										
F. Report and payment of tax:	←-----→																																																										
G. Items coordinated with the system:	←-----→																																				Transfer from simple accounting system to full one Full accounting system from commercial operation																						
H. Cash management in the work site:	←-----→																																																										
(6) Budget management system:	←-----→																																																										
(7) Material management - the storage of materials (the receipt, distribution and inventory, etc.):													←-----→																																														
(8) Document management system:	←-----→																																																										
(9) Occupational safety and health:													←-----→																																														
(11) The responsibility for setting fare level, discounts and subsidies:																									←-----→												one year before commercial operation																						
(12) Performing Regulator function:	←-----→																																																										
(13) The acquisition of business registration certificate:																									←-----→																																		
(14) The acquisition of safety certificate:																									←-----→																																		
<b>2. Regarding the tasks related to Operation and Maintenance, the Counterpart (PUC) shall proactively perform these below duties in the work-site. Japanese side only gives the support to PUC.</b>																																																											
(1) Develop the organizational structure and staffing plan in the work-site for operation and maintenance activities:													←-----→																																														
(2) Railway revenue management at stations:																									←-----→																																		
(3) Maintenance of evacuation manual for fire protection at every station:																									←-----→																																		
(4) Contact and coordination with external relevant administrative agencies in the matters of fire, sudden illness and loss of properties:																									←-----→																																		
<b>3. Tasks necessary for the ownership of the competent authority of Line 1 Construction Project</b>																																																											
←-----→																																																											
<b>4. Tasks required the coordination with other sponsor countries</b>																																																											
←-----→																																																											
(1) Various items related to operation and maintenance of other routes sponsored by other countries - IC Card, AFC system, OCC and etc.	←-----→																																																										

(注) 点線の部分等、一部については、PUC との意見の食い違いあり。

図-5.(1)—Schedule of TASKS REQUIRED PROACTIVE PERFORMANCE FROM THE COUNTERPART (PUC) IN TC2



## 6. 付属資料

- (付属資料 1) 業務従事者の従事計画/実績表
- (付属資料 2) Overview report (In regard of 2 visits on study and experience exchange in 2015 between Ho Chi Minh City Management Authority for Urban Railways and Hanoi Metropolitan Railway Management Board)
- (付属資料 3. 1) Minutes of JCC Meeting - First Session of Joint Coordination Committee
- (付属資料 3. 2) Request for the Further Progress of SAPI for Preparation of Management System of Urban Railways in Ho Chi Minh City (Official Letter from JICA to MAUR)
- (付属資料 4. 1) Minutes of JCC Meeting - Second Session of Joint Coordination Committee
- (付属資料 4. 2) Request for correction for M/M of 2<sup>nd</sup> JCC Meeting for “SAPI for Preparation of Management System of Urban Railways in Ho Chi Minh City” (Official Letter from JICA to MAUR)
- (付属資料 4. 3) Response to correction for M/M of 2<sup>nd</sup> JCC Meeting for “SAPI for Preparation of Management System of Urban Railways in Ho Chi Minh City” (Official Letter from MAUR to JICA)
- (付属資料 5) Minutes of JCC Meeting - Third Session of Joint Coordination Committee

付属資料



業務従事者の従事計画／実績表

契約件名：ホーチミン市都市鉄道1号線建設事業に係る案件実施支援調査(SAPI)(管理運営制度整備)

1. 現地業務

氏名 (担当業務)	格付		渡航回数	2014年度									2015年度									2016年度	日数 合計	人月 合計
				10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3			
長井 忠昌 (総括 ／都市鉄道会社運営)	2	計画	5	■ (28)									■ (28)									4	130	4.33
		実績	6	10/13	11/9							4/13	4/30			7/24	8/16		9/27	10/10	12/9	12/23	2/24	3/11
中野 唯史 (都市鉄道制度整備 及び安全管理)	3	計画	5	■ (76)									■ (109)										390	13.00
		実績	5	10/6		12/22	1/4		3/16		4/7		7/26	8/21			12/24	1/5	3/15	4/15				
武元 清博 (都市鉄道従事者資格)	3	計画	4	■ (11)									■ (7)										32	1.07
		実績	4	11/4	11/14				3/3	3/11		5/19	5/26						1/10	1/13				
		計画																						
		実績																						
現地業務小計															計画		552	18.4						
現地業務小計															実績		543	18.10						

2. 国内業務

氏名 (担当業務)	格付		渡航回数	2014年度									2015年度									日数 合計	人月 合計		
				10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3			4	
長井 忠昌 (総括 ／都市鉄道会社運営)	2	計画		■ (4)																		4/4	4/5	8	0.40
		実績		10/7	10/10														3/15	3/18	3/22	3/25			
中野 唯史 (都市鉄道制度整備 及び安全管理)	3	計画		■ (4)									■ (4)										8	0.40	
		実績																12/25	12/2		3/16	3/19			
国内業務小計															計画		16	0.80							
国内業務小計															実績		22	1.10							

凡例： ■ 業務従事実績 ■ 業務従事計画 ■ 自社負担

合計	計画	19.20
	実績	19.20

報告書等	△														△	△				△	△
	JCC	IC/R													JCC	P/R				JCC	DF/R

MANAGEMENT AUTHORITY FOR  
URBAN RAILWAYS  
**TRAINING AND ORGANIZING  
DIVISION**

**SOCIALIST REPUBLIC OF VIETNAM**  
**Independence - Freedom- Happiness**

Ho Chi Minh City, day month year 2015

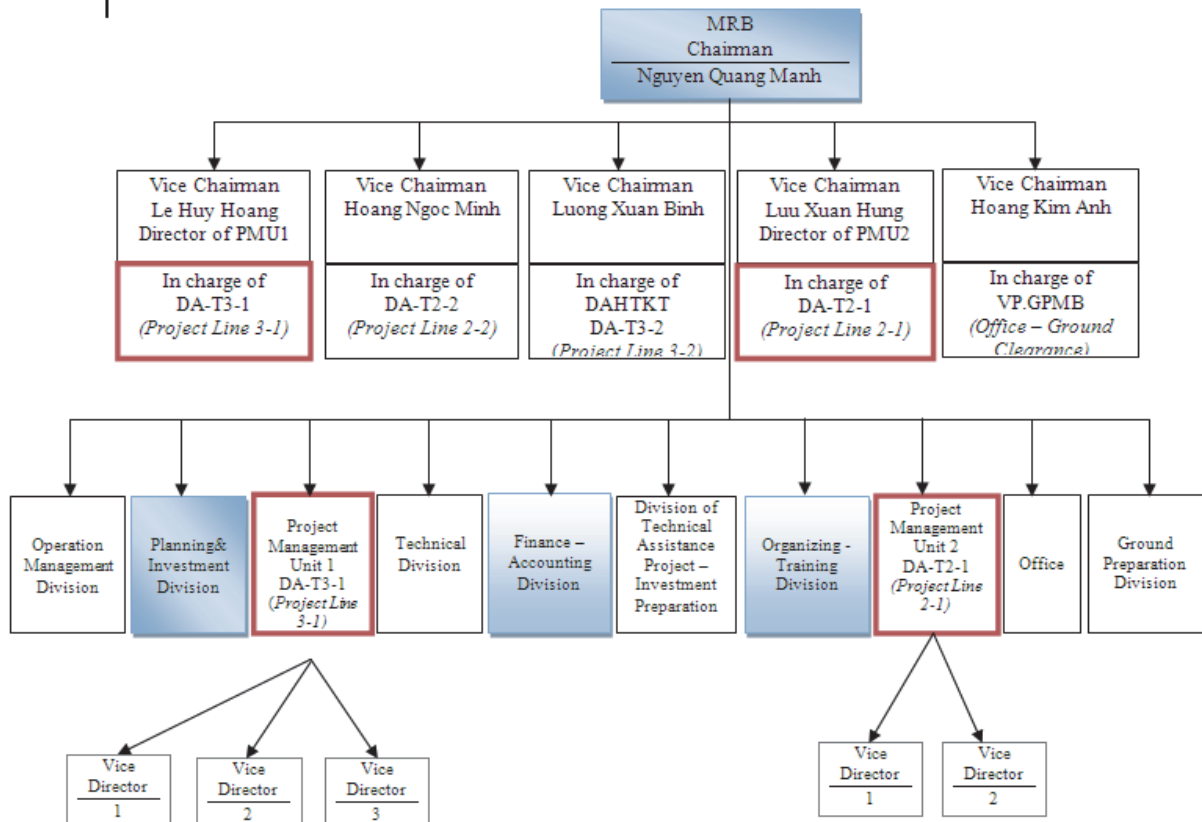
**OVERVIEW REPORT**

**In regard of 2 visits on study and experience exchange in 2015 between Ho Chi Minh City Management Authority for Urban Railways and Ha Noi Metropolitan Railway Management Board**

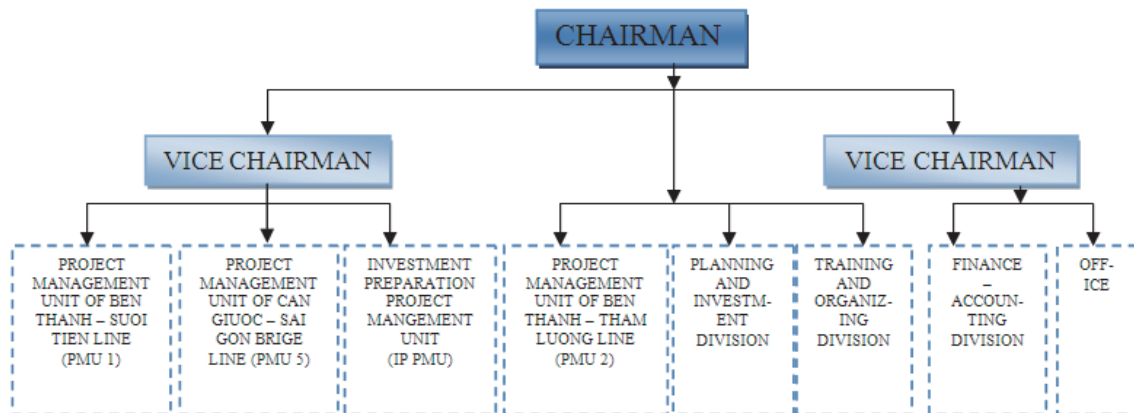
In scope of SAPI Project “Preparation for management system of Ho Chi Minh City Urban Railways”, Ho Chi Minh City Management Authority for Urban Railways (MAUR) and Ha Noi City Metropolitan Railway Management Board (MRB) carried out 2 visits on study and experience exchange (session No.1 in March 11<sup>th</sup> – 13<sup>th</sup> 2015 and session No. 2 in June 24<sup>th</sup> – 26<sup>th</sup> 2015). The brief summary of both visits as below:

**1. The organizational structure of MRB and MAUR**

In MRB there are currently 130 staffs; including Chairman, 05 Vice Chairmen, 10 Divisions; details as below:



In MAUR currently there are approximate 227 staffs; including Chairman, 02 Vice Chairmen and 08 Divisions; details as below:



Compared to the organizational structure of MAUR, there are more 02 specific divisions in MRB, including Ground Preparation Division and Operation – Maintenance Division:

\* The Ground Preparation Division: in Ha Noi City, Metropolitan Railway Management Board is in charge of the ground preparation for urban railway projects (in contrast, in Ho Chi Minh City the payment of compensation for ground clearance is divided into separated subprojects and conducted by local authorities);

\* The Operation - Maintenance Division: is set up as accordance with Decision No. 3005/QD-UBND of Ha Noi City People’s Committee dated June 4<sup>th</sup> 2014. The position, function, responsibilities and personnel are regulated by Ha Noi Metropolitan Railways Management Board (tentative) at Decision No. 91/BQLSDT-TCDT dated August 19<sup>th</sup> 2014, details as below:

Position: specialized division of MRB;

Function: in support of MRB in operation, maintenance and exploitation of urban railways in Ha Noi City;

Responsibilities:

+ Continuously carry out the Technical Cooperation Project for Support on enhancement of regulatory authority and setup of O&M Company of urban railways n Ha Noi City;

+ The management of urban railway transport:

Coordinate with relevant Departments in setting out the regulations on safe operation and fare policy (ticket fare, subsidies and fare adjustment) for urban railways and others if required;

Draw up the charter, policy, technical-economic indicators, its norms and unit price in the field of urban railway transport;

Evaluate train operation plan and safety plan; inspect, monitor and report on safe operation of urban railways;

Counsel to the Chairman on the regulations of quality management of urban railway transport service; evaluate quality plan and control the implementation of quality plan for urban railway company;

Convey the views about feasibility report on the projects which Ha Noi Metropolitan Railways Management Board is the owner and other projects if requested from the City People's Committee;

Convey the views about operation, maintenance and exploitation on the projects which Ha Noi Metropolitan Railways Management Board is the owner and other projects if requested from the City People's Committee;

Involved in the acceptance test and performance of the trial operation on urban railways which Ha Noi Metropolitan Railways Board is the owner and other projects if requested from the City People's Committee;

Monitor the implementation of policies, incentive schemes for investment, development and exploitation of urban railway system;

Convey the views about training policies, plan, program and human resources development for urban railways.

Counsel on the implementation of programs and activities in term of disseminating and attracting the road users in urban railway usage.

+ The management of urban railway infrastructure

Convey the views about maintenance and exploitation plan of urban railway infrastructure.

Involved in releasing the capital of maintenance and exploitation of urban railway infrastructure.

Inspect and monitor the maintenance of urban railway infrastructure.

+ The management of devices and vehicles

Evaluate the maintenance plan of system of urban railway vehicles and devices.

Involved in the maintenance of system of vehicles and devices for O&M Company aimed to meet the requirement and regulations.

+ Conduct Memorandum of understanding on friendship and cooperation between MRB and Japanese Joint Stock Company.

+ Conduct other affairs assigned by Chairman.

## 2. The urban railway projects as planned in Ha Noi and Ho Chi Minh City

### 2.1 The status of implementation

In Ha Noi the current status of urban railway projects as planned is presented as the below table:

No.	Project	Sponsor	Current status
1	Line No. 1: Yen Vien – Ngoc Hoi	JICA	In progress of drawing up Technical design
2	Line No.2		
	South Thang Long - Tran Hung Dao	JICA	Waiting for the approval of project adjustment
	Tran Hung Dao – Thuong Dinh – Hoang Quoc Viet	JICA	In progress of drawing up Feasibility Study (F/S)
	South Thang Long - Noi Bai		Not yet studied
	Line No. 2A: Cat Linh – Ha Dong	China	Under construction
3	Line No. 3		
	Nhon –Ha Noi station	ADB, AFD, EIB, DGT	Under construction
	Ha Noi station - Hoang Mai	ADB, etc.	In progress of drawing up Feasibility Study F/S
4	Line No. 4: Me Linh – Sai Dong – Lien Ha		Not yet studied
5	Line No. 5: South Ho Tay – Hoa Lac – Ba Vi		In the progress of receiving the project from MOT
6	Line No. 6: Noi Bai - Ngoc Hoi		Not yet studied
7	Line No. 7: Me Linh – Ha Dong		Not yet studied
8	Line No. 8 Son Dong – Mai Dich – Duong Xa		Not yet studied

In Ho Chi Minh City, the current status of urban railway projects as planned is presented as the below table:

<b>No.</b>	<b>Project</b>	<b>Sponsor</b>	<b>Current status</b>
1	Line No. 1: Ben Thanh – Suoi Tien	JICA	Under construction
2	Line No. 2: Tay Bac urban area – Thu Thiem		
	Ben Thanh – Tham Luong	ADB, KFW, EIB	In progress of ground clearance, relocation of public structure and tendering work
	Ben Thanh – Thu Thiem and Tham Luong –Tay Ninh bus station - Tay Bac urban railway (Cu Chi)		Finalized the final report of feasibility study.
3	Line No. 5: New Can Giuoc bus station – Sai Gon Bridge		
	Bay Hien crossroad – Sai Gon Bridge	The Government of the Kingdom of Spain, ADB, EIB KfW	The basic design has already been drawn but according to the new regulations of Law on Public Investment, MAUR is carrying out the registration of investment policy.
	Bay Hien crossroad – New Can Giuoc bus station		In the progress of drawing up the basic design
4	Line No. 3a: Ben Thanh – Tan Kien		
	Ben Thanh – Past Mien Tay bus station		Finalized the basic design
	Past Mien Tay bus station – Tan Kien		In progress of drawing up the basic design
5	Line No. 3b: Cong Hoa roundabout – Hiep Binh Phuoc		Finalized the basic design
6	Line No. 4: Thanh Xuan – Hiep Phuoc urban area		In progress of drawing up the basic design
7	Line No. 4b: Gia Dinh park station – Lang Cha Ca station		The City registers the Technical Cooperation from the Government of South Korea to study



8	Line No. 6: Ba Queo – Phu Lam roundabout		Finalized the basic design
9	Tramway Line No. 1: Ba Son – Mien Tay bus station		In progress of studying BRT line as replaced
10	Monorail Line No. 2 (National way No. 50 – Binh Quoi Urban area)		In progress of preparation for basic design
11	Monorail Line No. 3 (Phan Van Tri crossroad, Nguyen Oanh - Tan Chanh Hiep station)		

In Ha Noi there are 02 lines under construction and only one line in Ho Chi Minh City. As planned, Cat Linh – Ha Dong Line in Ha Noi City shall finalize the construction and conduct the exploitation earlier than Ben Thanh – Suoi Tien Line in Ho Chi Minh City.

## **2.2 The obstacles and difficulties during the implementation of urban railway project**

Through discussion and information exchange, it is found that MRB and MAUR generally encounter some obstacles or difficulties during the implementation of urban railway project, details as below:

### **- The investment preparation:**

+ The new regulations on management of construction investment is basically promulgated (e.g. Law on Public investment); accordingly the additional time at the urban railway project formulation and approval would be extended as the urban railway projects belong to the list of national important projects;

+ The content of F/S between the Sponsors and Viet Nam side has the differences;

+ There is no detailed master plan for urban railways; therefore, the time at F/S formation overruns.

### **- The tendering:**

+ The tendering period is extended because of soliciting the views from sponsors (especially in case of many sponsors involved) in regard of related contents; therefore, the time overrun is in document clarification (many times);

+ Some packages have the compulsory requirement of the contractor's nationality/origin, when there is only one contractor submitted bid during the tendering process: in accordance with the regulations of Viet Nam, the tendering is re-organized which results in which time and cost overrun;

+ The tendering process requires to deals with some situations (i.e. there is only one contractor submitted bid, the contractor offered much higher price than the one approved, etc.) results in that the contract packages is proceeded late and

asynchronous, cause the impacts to other contract packages in same project as well as some aspects required the deal among Contractors. This is also one of the reasons leading to the claims from Contractors and simultaneously increasing cost for General Consultant and contractors;

+ The administrative board has no lack of experience of international tendering and depends on the Consultants.

- The adjustment of urban railway project investment: due to the long project preparation time (from the timing which the project is approved until the timing of execution), the relevant regulations is usually amended or promulgated by the competent authorities, etc.; therefore, it results in which the adjustment registration of investment project and investment capital in 02 Cities shall be carried out. This requires much time and effort as well as causes the considerable impact on the implementation;

- The cost of investment project management is calculated as a prescribed proportion with relatively small value which results in not being applicable to the long period of project implementation. In addition to this cost, MAUR and MRB shall simultaneously carry out the preparation for investment of other lines. To remedy for this issue, Nhon –Ha Noi Station Line proposed that the cost of investment project management is calculated by the base cost estimation and approved by Ha Noi City People’s Committee. This is the precedent for urban railways in Ho Chi Minh City then.

- In regard of the payment for contractors and consultants: Document review and delayed payment for the contractors would lead to the claims from them (according to the articles regulated at FIDIC contract, within 56 days the contractor does not receive payment then the contractor shall be entitled to receive financing charges due to delayed payment). However, the payment for Contractor is mainly responsible by the Ministry of Finance.

### **3. The study and preparation for urban railway operation and exploitation, setting up urban railway Company.**

#### **3.1 The projects and programs for study and preparation for urban railway operation and exploitation; setting up urban railway Company.**

Both cities are supported by JICA in studies and preparation for urban railway operation, exploitation and setting up urban railway Company.

In Ha Noi city JICA sponsored the Technical Cooperation Project Phase 1 (from the year of 2010 with the aim of support for urban railway operation and maintenance in Ha Noi City; the proposal of organizational structure for O&M Company including: establishment proposal, milestone of exploitation, working mechanism of management unit) and Technical Cooperation Project Phase 2 (from December 2012 with the aim of strengthening the capability of Ha Noi Urban Railway Management Unit, building the fare policy, building the safety monitoring system and the procedure for getting approval for operation plan, handover plan of Line No. 2A,

drawing up the Establishment proposal of Ha Noi Railway Company and the regulations for its Company).

In Ho Chi Minh City, JICA sponsored the Technical Cooperation Project - Phase 1 (in the implementation period of 2011-2013 with outcome of the Establishment proposal for urban railway company) and SAPI Project (in the implementation period of 2014-2016 with the aim of preparation for management system of Ho Chi Minh City urban railways).

### **3.2 Setting up urban railway Company.**

In Ha Noi City, the Establishment proposal for Ha Noi railway Company is drawn up by MRB. After soliciting the views from related Departments, MRB finalized the Establishment proposal for Ha Noi Railway Company. This Establishment proposal was approved by Prime Minister on November 13<sup>th</sup> 2014. Then Ha Noi City People's Committee gave Decision on the establishment of Ha Noi Railway Company on November 27<sup>th</sup> 2014. Ha Noi City Party Committee and People's Committee appointed the top management positions of the Company. Then the Company continued to carry out the following necessary tasks such as conducting the enterprise registration, seeking for office building, arrange financing and submit the Company Charter to the owner for approval, etc.

In Ho Chi Minh City, the Establishment proposal for Ho Chi Minh City urban railway No. 1 one-member limited liability Company was approved by the Prime Minister on May 26<sup>th</sup>, 2015. Ho Chi Minh City Management Authority for Urban Railways is counseling to the City People's Committee on issuing the Decision on Company establishment. In the course of submitting the Establishment proposal for urban railway company, MAUR had gained the experience from MRB, especially by 02 visits on study and experience exchange during SAPI Project period "Preparation for the management system for Ho Chi Minh City urban railways".

### **3.3 The results of discussion between MRB and MAUR on study and preparation for urban railway operation and exploitation, setting up the urban railway Company.**

- In case of Cat Linh – Ha Dong urban railway project in Ha Noi City: it currently is taken by Railway Project Management Unit (RPMU) – Ministry of Transport (MOT) as Owner, then after the completion of construction work, Cat Linh - Ha Dong urban railway line shall be handed over from MOT to Ha Noi City People's Committee (Ha Noi City PC) for managing and conducting business. Since 2013 MRB coordinated with RPMU - MOT to draw the handover plan of line No. 2A. The handover plan of line No. 2A is approved by Ha Noi City PC and MOT and then assigned to relevant authorities for implementation. This plan defines relations, responsibilities between Ha Noi City PC (MRB, Company, etc.) and MOT. In case of Ho Chi Minh City, Management Authority for Urban Railways and the Company belong to Ho Chi Minh City People's Committee. The Ho Chi Minh City People's Committee continuously gives the comprehensive advice on construction and following operation.

- In regard of the authority responsible for providing Ha Noi City urban railways regulations (e.g. service quality, ticket fare, transport safety, promotion plan for public passenger transport by urban railways, conversion of personal vehicles into public transport, etc.), MRB studied and proposed:

+ Department of Transport: Instruct and inspect the implementation of measures to ensure traffic safety; Appraise the regulations of state management on safety and quality in providing, participating and using Urban Railways transport service and fare policy applicable for urban railways;

+ Ha Noi Metropolitan Railway Management Board: Draw up the regulations regarding safety and maintenance in management and exploitation of urban railways; the policies and regulations on urban railways management and maintenance, program for the promotion of passengers participating in Urban Railways transport network, the promotion of Urban Railways investment; policies on revenue mobilization for Urban Railways operation; policies on management, utilization, attraction and promotion of Urban Railways human resource development;;

- MRB shared about the procedure of application after Prime Minister's approval of the Company's establishment; the grant of Decision of the Company establishment, initial Organizational - personnel structure; enterprise registration: After Prime Minister approved the Company's establishment, Ha Noi City Department of Home Affairs prepared Statement submitted to Ha Noi City PC for consideration and decision on Ha Noi railways Company establishment. On the basis of the Statement submitted by Department of Home Affairs, Ha Noi City PC makes decision on the establishment of Ha Noi City Railway one-member limited liability Company. At that time, MRB coordinated with Department of Home Affairs to prepare the Statement and Documents to Ha Noi City for approval. In the Decision on the establishment of Company, Ha Noi City PC guides relevant authorities to conduct affairs for Company establishment (such as human resources, financing and etc.).

#### **4. The field trip on the construction site of urban railways**

##### **4.1 The Nhon – Ha Noi Station urban railway line**

###### **\* The overview of line:**

- The start point: Nhon Station (Tu Liem Ward); the end point: Ha Noi railway terminal station located in Tran Hung Dao Street (ahead of Ha Noi Station);

- The length is 12.5 km from Nhon Station to Ha Noi Station, including: viaducts and special bridges of 8.5 km in length; pit and open trench in 4 km;

- There are 12 stations; including 08 elevated stations and 04 underground stations;

- Depot: approximate 15 hectare (located in Minh Khai & Tay Tuu Ward, Tu Liem District); consisting of OCC, the section of maintenance, major overhaul, berths, administration buildings and etc.);

###### **\* The current status of project implementation:**

- The elevated section, elevated stations and Depot technical infrastructure: the footing and some columns are under construction; the construction of Depot infrastructure including footing and cutting ground is also being carried out.

- The underground section: it has not yet deployed and the implementation of ground clearance is carried out.

\* The comparison with urban railways in Ho Chi Minh City:

- The Nhon – Ha Noi Station Railway Line has the same railway infrastructure with Ben Thanh – Suoi Tien line (including the underground, the subway to elevated rail connector and elevated section itself consisted of viaducts and special bridges). However, there is the disadvantage of construction of escalated rail between Nhon – Ha Noi station line compared to the Ben Thanh - Suoi Tien line is that Nhon – Ha Noi station line happens to be located in the current operation route ( while the reserved land along Ha Noi Highway is granted for Ben Thanh – Suoi Tien line);

- For Nhon – Ha Noi Station Railway Line, there are many different sponsors in separated contract packages. There are one to two sponsors for each package. Therefore, the difficulties happen in negotiation and decision making with many sponsors. This characteristic is similar to Ben Thanh – Tham Luong Railway Line in Ho Chi Minh City;

- The ground clearance and resettlement for underground railway, especially for underground stations has difficulties and spends much time. That is also similar to Ben Thanh – Tham Luong Railway Line.

#### 4.2 Ben Thanh – Suoi Tien urban railway line

\* The overview of line:

- The start point: Ben Thanh (The district 1 of Ho Chi Minh City); The end point: Suoi Tien Bus Station (The district 9 of Ho Chi Minh City and Binh Duong Province);

- The length is approximate 19.7 km including underground section with the length of 2.6 km (03 underground stations) and elevated section with the length of 17.1 km (11 elevated stations)

- Depot: approximate 25 hectare in the district 9 of Ho Chi Minh City and Binh Duong Province;

\* The status of implementation: the elevated section, depot and underground section from Ben Thanh to Opera House are under construction;

\* The field trip is carried out on construction site of contract package of underground section CP1B from Opera House to Ba Son Station; contract package of elevated section CP2 (the technology of segment casting, casting yard, moving segments from casting yard to construction site, the construction site and technology of span erection); the presentation and discussion on construction technology of elevated section of Line No.1 in Ho Chi Minh and Nhon –Ha Noi Station./.

## REPORT

### **Regarding the study trip of Ho Chi Minh City Mission to exchange and learn the experience with Hanoi Metro one-member limited liability Company**

---

In December 2015, Ho Chi Minh City People's Committee issued the Decision on the establishment of Ho Chi Minh City Urban Railways No.1 Company Limited and assigned to Department of Home Affairs, Department of Finance, etc., and Management Authority for Urban Railways to arrange the studies and provide the recommendations to Ho Chi Minh City People's Committee about the guidance on the implementation of relevant actions with the aim of the upcoming smooth and swift operation for the newly-established Company. In the context of the Hanoi Metro one-member limited liability Company established earlier with the same organizational structure, function, responsibilities, scopes of business, etc., it is the suitably precedent for learning. After discussing and reaching the agreement with Department of Home Affairs, Ho Chi Minh City Management Authority for Urban Railways intends to dispatch the Mission to visit and conduct the studies with Hanoi Metro one-member limited liability Company.

#### **I. Overview**

1. Time: 07<sup>th</sup> and 08<sup>th</sup> January 2016.
2. Detailed schedule

Date	The content	
	<i>AM</i>	<i>PM</i>
<b>07<sup>th</sup> January 2016</b> (Thu)	Departure to Hanoi	The Mission exchanges the information and learns the experience from Hanoi Metro one-member limited liability Company.
<b>08<sup>th</sup> January 2016</b> (Fri)	Field trip in one urban railway line in Hanoi	Departure to Ho Chi Minh City

#### 3. Participants

No.	Full name	Position
1	Hoang Nhu Cuong	Vice Chairman – Ho Chi Minh City Management Authority for Urban Railways;
2	Le Dac Huy	Chief of Personnel and Organizing Division - Department of Home Affairs
3	Vu Minh Huyen	Chief of Training and Organizing Division – Ho Chi Minh City Management Authority for Urban Railways



No.	Full name	Position
4	Tran Dang Thanh	Official of Management Authority for Urban Railways
5	Tadashi Nakano	Expert of SAPI – Preparation on management system of urban railways
6	Huynh Thi Lan Chi	Vietnamese-Japanese interpreter
7	Tran Nguyen Kim Ngan	Vietnamese-English interpreter

## II. Results of the study trip

### 1. Gathering information and gaining experience from Hanoi Metro one-member limited liability Company

#### 1.1 Overview

- Hanoi Metro one-member limited liability Company (Hanoi Metro - HMC) is established according to the Decision No. 6266/QĐ-UBND dated November 27th 2014 of Hanoi People's Committee (Hanoi-PC). The function and main responsibilities are: management of operation and maintenance of urban railway lines assigned.

- Location of office: Main office at Depot in Phu Luong ward, Ha Dong district, Hanoi; temporary office: No. 8 Ho Xuan Huong Street, Nguyen Du ward, Hai Ba Trung District, Hanoi. While the Company is waiting for getting the handover of office at No. 8 Ho Xuan Huong Street, the temporary rental workplace is at 315 Truong Chinh Street, Thanh Xuan Ward, Hanoi.

- The amount of charter capital at the establishment of the Company is 1,781,817 million VND.

- The organizational structure of the Company:

+ *The organizational structure of the Company includes 8 divisions and 3 operation units, detailed as below:*

- (1) Administrative Division,
- (2) Organizing - Personnel Division;
- (3) Finance - Accounting Division;
- (4) Business - Public relations Division;
- (5) Planning - Project Division;
- (6) Operation Division;
- (7) Technical - Maintenance Division;
- (8) Safety - Quality Division.
- (9) Operation Unit of urban railway line No. 2A
- (10) Operation Unit of urban railway line No. 2
- (11) Operation Unit of urban railway line No. 3

+ The initial structure of the Company includes 5 divisions:

- (1) Administrative - Organizing Division;
- (2) Finance - Accounting Division;
- (3) Planning - Project Division;
- (4) Operation Division;
- (5) Technical - Infrastructure Division.

## 1.2 The key milestones

- On November 13th 2014: the Government approved the Establishment Proposal of the Company;
- On November 27th 2014: Hanoi-PC issued the Decision on the Company establishment;
- On May 13th 2015: Hanoi-PC issued the Decision on appointment of Board of Director including: Chairman of Member's Council cum General Director and 2 Vice General Directors;
- On June 15th 2015: Hanoi-PC approved the Charter on organization and operation of the Company;
- On June 19th 2015: Department of Planning and Investment (DPI) issued the first Enterprise Registration Certificate;
- On June 22th 2015: The certificate of registered seal specimen and seal is issued;
- On July 27th 2015: Hanoi-PC approved the organizational structure and human resource planning of the Company;
- On July 29th 2015: Hanoi-PC issued the advance expense to the operation of the Company in 2015;
- From August 01st 2015: The Company officially set up the recruitment;
- On December 14th 2015: Hanoi-PC approved the salary scales and tables of the Company.

## 1.3 The results of activities from establishment of the Company

### a. Advantages

- The Company received the support, detailed instruction from Hanoi-PC and relevant Departments during the startup and early-stage period.
- The initial staffs are enthusiastic, have passion at work and devote to the development of public transport in Hanoi.

b. Disadvantages

- At the very first stage of establishment without the office, operating budget and staffs; the Company had to ask the initial support from other agencies. The other difficulties also happened due to the distributed workplaces and personnel combined with the enormous workloads.

- Due to it is a new sector without precedents, the staffs do not have experience and the Departments have the certain difficulties to give the decisions and instructions.

- Most of salaries for the Officials relocated from other agencies are reduced initially.

- The number of personnel employed for training based on the implementation of project has to experience the long time-off period for job available after the training due to the extension of project implementation.

1.4 Until now, the Company has finished some tasks and continues implementing others, as below:

a. Finalize the legal procedure

- Finalize and submit the Charter on Organization and Operation: the Company drew up the Charter on Organization and Operation and submitted to inter – departmental group for evaluation (Department of Home Affairs (DHA) is the main responsible Department); then, DHA submitted it to Hanoi-PC for issuance. The implementation period is approximately 15 days.

- Business registration: After the issuance of the Charter, the Company went through business registration process with DPI. The implementation period is approximately 05 days.

- Seal specimen registration: the Company registered the seal specimen in compliance with the instruction of PA64 Division under the City Police. (*The procedure of seal specimen registration is linked to business registration*). The implementation period is approximately 03 days.

- Opening a business bank account: The Company complied with the account opening requirements of the Commercial Bank.

b. Facilities and office

- Pursuant to the Decision on the Company establishment, the temporary office is at No. 8 Ho Xuan Huong Street, Nguyen Du Ward, Hanoi. However, MRB is managing this office.

- Submit the inter-Departmental report: determining how much square footage needed and unit price per square foot, then the inter-Department group submitted to Hanoi-PC for approval of renting another office for start of the Company operation.

c. Draw up the operating plan to submit to Hanoi-PC for approval of expense in 2015 for the Company

- The Company drew up and submitted the estimate of operating expense to Department of Finance for evaluation, then reported and submitted to Hanoi-PC for approval, the implementation period is approximately 02 months from June to July 2015.

- After gaining the Decision on advance expense, the Company followed the procedure for registration for Enterprise Code Number with the Budget Office under Department of Finance. Until August 19th 2015, Hanoi-PC issued the advance expense for

operation of the Company.

d. Draw up and submit the organizational structure, human resources planning and salary mechanism to Hanoi-PC for the issuance

- The organizational structure and personnel: in the basis of approved Establishment Proposal, the Company drew up detailed organizational structure and human resource planning and submitted to inter-departmental group for evaluation (DHA is the main responsible Department), then DHA submitted it to Hanoi-PC for issuance.

- The salary mechanism:

+ The salary scales and tables for managerial personnel are implemented in accordance with Decree No.51/CP;

+ The salary scales and tables for non-managerial personnel: Firstly, the Company drew salary scales and tables for the officials according to the new regulations of the State (Decree No. 49/2013/ND-CP dated May 14th 2013 of the Government and Circular No.17/2015/TT-BLDTBXH dated April 22nd 2015 of Ministry of Labour, Invalids and Social Affairs (MOLISA)) and then submitted them to inter-Departmental group for evaluation (Department of Labour, Invalids and Social Affairs is the main responsible Department), then Department of Labour, Invalids and Social Affairs submitted it to Hanoi PC for issuance.

e. The issues of attracting employees to positions in the Divisions

In addition to the Board of Leaders appointed by Hanoi PC, during the startup and early-stage period, the staffs of the Company are transferred from the agencies as below: Hanoi Transport & Service Cooperation, Hanoi Urban Transport Development Project Management Unit, Hanoi Metropolitan Railway Management Board (the staffs trained by JICA in the formed of Technical Assistant Project) and additional staffs are employed in accordance with the organizational structure and human resource planning approved by Hanoi-PC.

f. Accept and continue the implementation of personnel recruitment and training for Line No. 2A, Cat Linh - Ha Dong

- Receive the staffs originally recruited and being in the training: 37 train drivers in the first recruitment were handed over to the Company for management (DHA was responsible for recruitment and Hanoi Transport and Service Cooperation took responsibility for training). Until now, the training for drivers has been finished and it is currently the waiting time for next instruction from the Owner.

- Continue the recruitment: the Company is responsible for the recruitment in compliance with implementation milestones of the project, until now the Company continued to conduct two recruitments with 152 personnel employed and assigned for training. 461 people is planned to be employed at the end of Quarter I and II of 2016.

- Regarding the recruitment: the Company announced the vacancies in the broadcast such as the Vietnam and local News Agency; send the notification to the relevant Universities and provinces along the line;

- Regarding the examination: The Examination Council has been set up, comprising of members from Board of Leaders, specialist from Divisions; representatives of Departments and Ministers and specialists from Universities.

g. In September 2015, the Company accepted the Technical Assistance Project “to

strengthen the capacity of regulator and to establish Operation and Maintenance Company of metropolitan railway lines in Hanoi City” sponsored by JICA as the role of employer from MRB and continue the implementation of project.

h. The Company is finalizing propagation manual, building a website and brand.

i. Coordinate with Railway Project Management Unit (RPMU) under Ministry of Transport, MRB and Technical Assistance Project of JICA to check all items/facilities and requirements of handover of Line. 2A;

j. Coordinate with VNRA and relevant agencies to forward the comments on urban railways.

### 1.5 Initial lessons

- To make use of support from Hanoi-PC and Departments;

- The motto for deployment is “running and queuing”, both implementing and asking the approval of the operation mechanism (it is difficult for the newly-established Company to operate if still waiting for the approval of mechanism);

- Initial resources: At the very first stage of establishment without operating expense assigned, the Company made use of the external support, such as: support from other Departments for requisition for their employees and salary payment, deal with the landlord for the agreement of late rent fee, with the provider for facilities as well in order to maintain the operation of the Company;

- To take the initiative: It is required to proactively formulate the recommendations in the areas of responsibilities which the tasks are normally conducted after receiving the instruction from competent Departments. It is also required to coordinate and follow closely the process of evaluation and approval of Departments.

## **2. The field trip on urban railway line Nhon –Hanoi train station**

### 2.1 The general information

- The start point: Nhon station (Tu Liem Ward); end point: Hanoi railway terminal station located in Tran Hung Dao Street (ahead of Hanoi Station).

- The length of the line is 12.5 km from Nhon Station to Hanoi Station, including: viaducts and special bridges of 8,5 km in length; pit and open trench in 4 km;

- There are 12 stations in the line; including 08 elevated stations and 04 underground stations;

- Depot: approximately 15 hectare (located in Minh Khai & Tay Tuu Ward, Tu Liem District); consist of OCC, maintenance workshop, major overhaul, berths, and administrative building, etc.).

### 2.2 The current status of implementation

- The elevated section, elevated stations and Depot technical infrastructure: the footing some columns, beam are under construction; the construction of Depot infrastructure including footing and cutting ground is also proceeding.

- The underground section: it has not yet deployed, ground clearance is being proceeded.

### 2.3 Comparison between urban railway lines in Hanoi and Ho Chi Minh City

- The Nhon –Hanoi Station Railway Line has the similar railway infrastructure with Ben Thanh – Suoi Tien line (including the underground, the subway to elevated rail connector and elevated section itself consisted of viaducts and special bridges). However, there is the advantage of construction of elevated rail between Nhon – Hanoi station line with Ben Thanh - Suoi Tien line for the reason that its Nhon – Hanoi station is located in the current operation route ( while the reserved land along Hanoi Highway is granted for Ben Thanh – Suoi Tien line).

- There are many different sponsors in divided bidding packages for Nhon – Hanoi Station Railway Line. There are one to two sponsors for each package. Therefore, the difficulties happen in negotiation, decision making with many sponsors. This characteristic is similar to Ben Thanh – Tham Long Railway Line in Ho Chi Minh City.

- The ground clearance and resettlement for underground railway line, especially for underground stations, is difficult and requires much time. That is also similar to Ben Thanh – Tham Long Railway Line.

### **III. Translate the results of study trip to actions for Ho Chi Minh City Urban Railway Company No.1**

#### **1. The tasks required**

To consult on the case of Hanoi Metro One Member Company Limited, Ho Chi Minh City Urban Railway Company No.1 which has just been established at the beginning of December 2015 needs to identify the various tasks to be performed:

- Coordinate with DHA to provide recommendations to Ho Chi Minh City People’s Committee (HCMC-PC) regarding Decision on the appointment of Board of Leaders (the first priorities are: chairperson of Member’s Council, Director and Vice Directors);

- Finalize the draft then coordinate with relevant Departments (DHA is the main responsible Department) to provide the recommendations to HCMC-PC regarding issuance of the Charter on organization and operation of the Company;

- Follow through on the steps to gain the first Business Registration Certificate issued by DPI;

- Follow through on the steps to gain the seal specimen registration certification;

- Coordinate with relevant Departments (DHA is the main responsible Department) to provide the recommendations to HCMC-PC for approval of the organizational structure and human resource planning of the Company;

- Coordinate with relevant Departments (DOF is the main responsible Department) to provide recommendations to HCMC-PC for issuance of the advance expense for operation of the Company in 2015;

- Coordinate with relevant Departments (MOLISA is the main responsible Department) to provide recommendations for approval of the salary scales and tables.

#### **2. The implementation**

The practical experience of Hanoi Metro One Member Company Limited is useful to Ho Chi Minh City Urban Railway Company No.1. The Company shall:

- To report all relevant above tasks and to anticipate all advantages and difficulties in



the implementation to Departments and HCMC-PC for better understanding of requirements of tasks and make use of the support from HCM City-PC and Departments;

- To follow in compliance with the procedure, while seeking the solution to reduce the time of implementation and submission to Departments and HCM City-PC for approving the appropriate mechanism;

- Initial resources: In the early stage of establishment without the operating expense, the Company shall make use of the external support (i.e. requisition of employees from MAUR; and MAUR would take responsibility for salary payment on behalf of the Company in the early stage);

- To take the initiative: learning from experience of Hanoi Metro One Member Company Limited, Ho Chi Minh City Urban Railway Company No.1 shall proactively submit to HCMC-PC the proposal of all tasks in the areas of responsibility and put it in action. Simultaneously, the Company continues coordinating and following closely to the process of evaluation and approval of Departments and HCMC-PC./.

#### **MANAGEMENT AUTHORITY FOR URBAN RAILWAYS**

PEOPLE'S COMMITTEE OF  
HO CHI MINH CITY  
JOINT COORDINATION COMMITTEE  
TO SUPPORT SAPI FOR PREPARATION  
OF MANAGEMENT SYSTEM OF  
URBAN RAILWAYS IN HCM CITY

SOCIALIST REPUBLIC OF VIETNAM  
Independence – Freedom – Happiness

Code: ..01...../BB-UBĐPC

Ho Chi Minh City, December 22<sup>nd</sup>, 2014

## MINUTES OF MEETING First Session of Joint Coordination Committee

**Time:** 8:30 – 13:00, November 7, 2014

**Place:** Hall of Management Authority for Urban Railways – 29 Le Quy Don, Ward 7,  
District 3, Ho Chi Minh City, Vietnam.

### Participants:

#### ❖ *Joint Coordination Committee (JCC):*

- Mr. Hoang Nhu Cuong, Vice Chairman of Management Authority for Urban Railways (MAUR) – chairing the meeting
- Mr. Le Van Lam, Deputy Director of Home Affairs Department;
- Mr. Do Hao Hiep, Deputy Head of Division of related departments and the Central, Organizing Board of Ho Chi Minh City Party Committee;
- Ms. Pham Thuy Phuong, Department of Planning and Investment (on behalf of Mr Lam Nguyen Khoi, Deputy Director of Department of Planning and Investment);
- Ms. Vu Minh Huyen, Head of Training and Organizing Division, MAUR;
- Mr. Nguyen Phuoc Thinh, Head of Finance-Accounting Division, MAUR;
- Mr. Tadamasu Nagai, Leader of SAPI team.

#### ❖ *JICA Representative:*

- Mr. Takema Sakamoto, Deputy Director General and Group Director for Transportation and ICT, Infrastructure and Peace Building Department, JICA Tokyo;
- Mr. Yasuaki Shoji, Deputy Director of Transport and ICT Division 1,

Transportation and ICT, Infrastructure and Peace Building Department, JICA Tokyo;

- Mr. Toshifumi Sakai, Director of JICA Liaison Office in Ho Chi Minh City;
- Mr. Masatomo Toyoda, Senior Project Formulation Advisor, JICA Liaison Office in Ho Chi Minh City;
- Mr. Akira Yamazaki, JICA Urban Railway Transport Administration Advisor;
- Ms. Vu Thi Thai Ha, Program Coordinator, JICA Vietnam Office;
- Ms. Tran Thi Tuyet Phuong, Senior Assistant, JICA Liaison Office in Ho Chi Minh City;
- Ms. Nguyen Hoai Bao, Senior Assistant, JICA Liaison Office in Ho Chi Minh City.

❖ *SAPI experts:*

- Mr. Kiyohiro Takemoto;
- Mr. Tadashi Nakano.

❖ *Preparation Unit (PUC):*

- Mr. Tran Dang Thanh;
- Ms. Nguyen Thi Huong Tra;
- Mr. Phan Hong Quan;
- Ms. Nguyen Thi Hoang Hai.

❖ *Other participants:*

- Mr. Huynh Hong Thanh, Director of PMU5, MAUR;
- Mr Duong Huu Hoa, Vice Director of PMU1, MAUR;
- Mr Hoang Ngoc Tuan, Vice Director of PMU2, MAUR;
- Mr Le Tan Dat, Official of PMU1, MAUR;
- Mr Le Duong Trung, Official of PMU2, MAUR;
- Mr Tran Hong Duong, Official of PMU5, MAUR;
- Mr. Bui Anh Huan, Official of The Office, MAUR;
- Ms Huynh Thi Lan Chi, Translator;
- Ms Nguyen Bui Anh Thy, Translator.

**Meeting contents:**



1. Mr. Hoang Nhu Cuong delivers welcome speech.
2. Mr. Takema Sakamoto delivers speech on behalf of JICA:

The aim of the SAPI is to support HCM City to prepare for the O&M Company and to solve problems relating to the staffs who will concern with train operation, safety management, and the enhancement of the capability of urban railway management authority (MAUR) as a future regulator. Therefore, Vietnamese side is required to take the initiative with its full ownership while the JICA experts play a role of support. The experts will make all possible efforts to transfer their experiences and know-how so that Vietnamese side will be expected to become able to effectively manage urban railway system by themselves in future.

Please note that JICA has spent huge money for this project, which was originally from Japanese people and thus JICA is required accountability to the public and the Diet in Japan. So, I would like to emphasize two points.

Firstly, to aim those objectives, the establishment of the road map toward starting operation of Line 1 and establishing the new O&M company, and moreover the execution of the road map thereafter are important. To establish the road map, JICA requests Vietnamese side (MAUR) to identify within this year the realistic time of starting operation of Ben Thanh – Suoi Tien Line (Line 1) and the realistic time of the O&M Company registration and thereafter to make a detailed operation plan for the above activities. And then, JICA and MAUR must agree on this road map so that the schedule of each activity of the SAPI can be clarified. If necessary, both sides can adjust the roadmap accordingly.

Secondly, in order to execute the road map, JICA requests MAUR to increase the number of PUC members up to 19 persons during the SAPI implementation period. In order for MAUR to achieve this, MAUR is required to increase the number of PUC members up to at least 9 persons by May, 2015 when the 2nd session of JCC is scheduled so that the registration of the O&M Company will be completed by March, 2016. These requests are considered reasonable and proper from the viewpoints of the intent of higher authorities of HCM side, construction progress of Line 1, and actual achievement in the Hanoi case. If these requests will not be done, the experts cannot transfer their experience and know-how to MAUR, which means that JICA cannot implement the effective support through this SAPI.



➤ *Mr. Hoang Nhu Cuong:*

MAUR acknowledges the establishment of the O&M Company is the responsibility of Vietnamese side. Since this is the first urban railway project in HCM City, there are a number of objective causes leading to obstacles in project implementation process. Regarding the time of the completion of the Line 1 construction, despite the previous agreement with JICA about the project completion of 2018, the schedule will be delayed due to the difficulties in tender procedures. On evaluating the cause of this delay, MAUR supposes that because many Japanese bidders did not participate in tenders, it took much time for the project to carry out tenders many times.

Currently, the remaining tender package CP1a (Ben Thanh station), which is in the process of technical design verification, will be opened in 1<sup>st</sup> Quarter, 2015 if the design is qualified. Based on the schedule which was agreed with General Consultant, Line 1 construction work will be completed at the end of 2019 and Line 1 will be operated in the middle of 2020. The HCMC-PC has reported this schedule to the Central Government when deputy premier has made on-the-spot observations of Line 1. This schedule will be discussed and confirmed between JICA and the HCMC-PC at the time of discussion on the 3rd Loan Agreement. However, this schedule may be changed due to the tender situation. Hence, MAUR requests JICA to support MAUR by encouraging on more Japanese bidders to join the tender for Package 1a. If this tender is successful, MAUR promises to finish the construction work of Line 1 in 2019 and to start its operation in 2020 as scheduled.

➤ *Mr. Takema Sakamoto:*

JICA requests MAUR to make efforts to open tender for CP1a in the 1st Quarter, 2015, as scheduled. JICA will also make efforts to encourage many Japanese bidders to participate in the bidding. At first, anyway, JICA and MAUR must agree the above road map on the assumption that the construction of Line 1 will be completed by the end of 2019 then its operation will be started in the middle of 2020. This road map could be adjusted if situation changes in future. Does MAUR have any ideas that Line 1 will be put into partial operation first?

➤ *Mr. Hoang Nhu Cuong:*

Theoretically, the elevated section is able to be operated partially because the construction of this section will be completed in 2018. But this issue will be determined later by the HCMC-PC after considering actual situation.



The Proposal for O&M company establishment was reviewed by related authorities and submitted to HCM PC at the end of October 2014. However, HCM PC intends to ask the Prime Minister for authority to examine and approve the Proposal for time saving. At present, Department of Home Affairs is examining the Proposal for HCM PC. If all goes well, O&M Company can be registered for establishment by the 1<sup>st</sup> quarter of 2015 or in 2015 at the latest. Thus, O&M Company will be surely established by the end of SAPI.

3. SAPI experts make presentation for ICR Draft.

4. Ms. Vu Minh Huyen expresses opinions of MAUR about ICR Draft and the cooperation between PUC and the SAPI experts:

In general, MAUR concurs with the main contents of the ICR Draft. Besides, MAUR would like to report issues that have not been agreed with the SAPI experts so that JCC can consider and make decision for them:

- Request of the SAPI experts regarding increasing PUC members in Action 1-2: During the implementation of the SAPI, basing on actual work amount and competence of staffs, MAUR will discuss appropriately with the experts about timing and number of staffs increased.
- Preparation work for TC 2 is not displayed in the ICR Draft: Previously, JICA Task Teams planned to provide technical assistance for HCM City to establish the O&M Company as following: Stage I (TC 1) in 2011-2013 with the purpose of establishing (=registering) the O&M Company, Stage II (TC 2) following TC 1 with the aim to support a newly established (=registered) O&M Company to do preparation work for Line 1 operation in 2016. However, due to the delay of Line 1 construction, the establishment (=registration) of the O&M Company was postponed accordingly. Therefore, JICA provided the SAPI as the connection period between TC 1 and TC 2 to perform preparation work for TC 2. The HCMC-PC and JICA agreed in Meeting of Discussion that preparation work for TC 2 would be carried out in this SAPI. For those reasons, MAUR suggests to include preparation work for TC 2 in this SAPI.
- In terms of the cooperation with the experts in the SAPI: Direct cooperation and discussion between PUC and the experts should be enhanced during the experts' stay in Vietnam. The working method that the experts provide instructions for PUC to follow and carry out works on their



own then the results will be checked or revised by the experts, should not be applied in the SAPI. (4.5 Staffing plan in the ICR Draft);

- An English – Vietnamese interpreter for supporting the SAPI should be hired by JICA’s budget.

➤ *Mr. Tadamasa Nagai:*

- The initiative for the establishment of the O&M Company should be taken by Vietnamese side. Our role is support. We will work in such a way that Vietnamese side could work independently without our support, considering the future when we go back home. Thus, we will implement the working method which is different from TC 1 to encourage Vietnamese side’s self-help efforts. However we will discuss it with PUC.
- Since there are some misunderstandings between PUC and the experts about the necessity of an English-Vietnamese interpreter, we will review ICR Draft.

5. Opinions of other participants:

➤ *Representative of Department of Planning and Investment :*

Agree with the ICR Draft. Moreover, the following issues need to be clarified:

- Operational model of the O&M Company because it concerns especially the training of staffs and the Public Transport Authority (PTA) which is currently considered to be established in the future.
- Regulator functions of MAUR
- Solutions for the issue that Japanese railway companies cannot issue certificates for Vietnamese trainees.
- Instruction manuals for safety of each line in operation, especially, countermeasures for emergency
- If undertakings by the Vietnamese implementing agency relate to HCM state budget, MAUR needs to cooperate with Department of Planning and Investment for such budget planning.

➤ *Mr. Hoang Nhu Cuong:*

- Referring to other countries’ experience, Vietnam will establish PTA in the future. According to experts, how is the relationship between PTA and this company?
- There is no undertaking related with HCM state budget. Also, MAUR only plays supporting role for those undertakings.

➤ *Mr. Tudumusu Nagai:*

These issues such as the company structure, training of staffs, details of regulator function, instruction manuals for safety of each line in operation, etc. may be dealt with in TC 2.

➤ *Mr. Nguyen Phuoc Thinh:*

Agree with ICR Draft. Besides, some comments are given as below:

- Action 1 scheme should be updated accordingly to the O&M Company establishment plan in 2015 on the basis of Mr. Cuong's explanation.
- The accounting system: Finance-Accounting Division of MAUR will cooperate with PUC to do budget planning for operation expenses of O&M company and accounting system model to submit to HCM PC.
- Figure 3-4: Initially, a simple system is shown in this figure. Finance-Accounting Division of MAUR will help to better this system.
- Finance-Accounting Division of MAUR will support procedure necessary for duty exemption for the SAPI experts.

➤ *Ms. Vu Thi Thai Ha:*

Tax benefits in Vietnam don't concern the SAPI experts because their income arises in Japan and they pay income tax only in Japan.

➤ *Mr. Le Van Lam (Department of Home Affairs):*

Agree with ICR Draft. If there is no obstacle and the HCMC-PC is authorized by the Prime Minister to approve the proposal of the O&M Company establishment, decision for the establishment of the O&M Company will be issued in the 1<sup>st</sup> Quarter, 2015. However, this decision isn't for starting O&M Company's operation. The HCMC-PC also shall study the expenses and personnel plan for the O&M Company's operation according to the progress of the O&M Company establishment. Various kinds of procedures including the decision of management personnel are necessary for starting the O&M Company's operation.

➤ *Mr. Yasuaki Shoji:*

How is staff recruitment planned to do?

➤ *Mr. Le Van Lam (Department of Home Affairs):*

After the decision of the O&M Company establishment, staff recruitment can be carried out as plan very easily because it is recruitment from not outside but relevant authorities in HCM City.

➤ *Mr. Yasuaki Shoji:*



JICA is worried about the implementation ability of the O&M Company registration because increasing the number of mid management level staffs is invisible. Therefore, preparation work for TC 2 is not included in the SAPI. JICA would deal with this matter flexibly as watching the progress of the O&M Company registration.

➤ *Mr. Akira Yamazaki:*

As I am currently supporting VNRA to establish a legal framework for urban railway in Viet Nam, I have concerns on the SAPI and am willing to support if needed. At first, actions from the comprehensive viewpoints are more important than detailed actions such as making safety instruction manuals. For example, in what kind of structure should the O&M Company be established? Next, actions which needs a lot of time to implement should be proceeded by priority. It takes a lot of time to establish the O&M Company and the driving license system. From the above viewpoints, the ICR is well-made. Therefore, MAUR should trust the SAPI experts.

➤ *Mr. Hoang Nhu Cuong:*

MAUR highly appreciates JICA's efforts to support VNRA. MAUR will closely cooperate with VNRA to propose urban railway regulations. MOT has assigned Railway Vocational College (RVC) to be mainly in charges of human resources training for urban railway sector and requested JICA to support this school. Hence, we request JICA to push your support on enhancing capability for RVC.

➤ *Mr. Takema Sakamoto:*

I recommend 3 major points:

- Firstly, C/P and the SAPI experts should often consult with each other very closely during the SAPI implementation period. Line 1 Project including construction is supported by a number of concerned parties including the GC and each contractor. Support on the coordination among the above parties will be implemented in the SAPI. However, the SAPI experts cannot deal with every issue.
- Secondly, C/P has to present the ownership strongly in this project and enhance the initiative, on the other hand the SAPI experts will make possible efforts to support C/P. However, if C/P depends heavily on the SAPI experts, this support should be stopped because such a depending attitude is harmful to C/P. JICA will not maintain the support that isn't useful for C/P.



- Thirdly, to increase the number of PUC members must be implemented. It has the major influence on not only the progress of the SAPI but also the implementation of TC 2. At first, increasing PUC members up to at least 9 persons by the next May should be implemented. JICA could make side support this by sending a letter to the HCMC-PC if necessary. Anyway, if increasing the number of PUC members cannot be implemented, reexamination of the SAPI schedule or stopping implementing the SAPI at worst has to be considered because it will be difficult to implement the SAPI as planned. Again, I would like to refrain that MAUR is also required to often consult with the SAPI experts to understand the reasons of increasing the number of PUC members. This issue can be discussed with JICA in HCM and reported to JICA in Tokyo regularly if necessary. Ad hoc JCC meetings would be hold if needed.

➤ *Mr. Hoang Nhu Cuong:*

- Salary for PUC including supplementary personnel will be arranged under MAUR budget without problem. Salary for PUC is paid by MAUR because PUC staffs belong not to the O&M Company but to MAUR.
- MAUR totally agrees on the opinion that C/P has to present the ownership in this project and enhance the initiative. If C/P will depend solely on the SAPI experts, the SAPI experts may demobilize.

6. Conclusions of meeting:

➤ *Mr. Hoang Nhu Cuong:*

JCC members generally agree on ICR Draft.

By May 2015, MAUR will make every effort to increase 4 more staffs who will work for MAUR departments and for SAPI at the same time. These persons will officially become PUC members or the O&M Company staffs when TC 2 starts. Meanwhile, increasing PUC staffs up to 19 persons should be considered after the establishment of the O&M Company and the implementation of TC 2. Vietnamese side temporarily gets consensus that after the official decision for the O&M Company establishment is issued in the 1st Quarter, 2015 by the HCMC-PC as Department of Home Affairs has confirmed, the O&M Company shall be established in 2015. This plan is based on the presumption that HCMC-PC is approved by the Prime Minister for authority to examine and approve the proposal.

➤ *Mr. Takema Sakamoto:*

Concerning the increase in the PUC members, JICA will discuss with MAUR again later because JICA has no time to do it today. I would like to ask MAUR to pay attention that these 19 persons are essential for the smooth operation of the O&M company just from the beginning time, and thus I am worrying about the timing of securing of total 19 persons. It might be too late if the 19 persons would be deployed after the establishment of the O&M Company.

➤ *Mr. Hoang Nhu Cuong:*

As JICA mentioned that “the establishment of the O&M Company” and “the increase in PUC members” are the preconditions for the implementation of TC 2, we temporarily agree that O&M Company will be established in 2015 and starting operation in the partial line in 2018.

We request SAPI experts and PUC to obtain JCC members’ comments to adjust the ICR Draft and study deeply issues such as company operational structure and coordination scheme with PTA (if needed), safety operation management.

➤ *Mr. Takema Sakamoto:*

Concerning the implementation of TC2, if MAUR could add one more assumption that MAUR will secure the organization in which the SAPI experts can transfer their experiences and know-how to C/P, JICA would agree on it tentatively. For more details, JICA will discuss with MAUR again later. To construct the structure to be able to absorb the experiences and know-how of them is important. Also, it will be necessary to apply for TC 2 within 2015. Therefore, MAUR should frequently consult with the SAPI experts for preparing an official request for TC2 in a timely manner. Of course, if these preconditions are not realized, the application will not be accepted.

➤ *Mr. Hoang Nhu Cuong:*

Can MAUR understand that preparation work for TC 2 is included in the SAPI and displayed in the ICR?

➤ *Mr. Takema Sakamoto:*

As I said JICA has plan to provide TC2 so we will request the experts to add preparation work for TC 2 into this SAPI and revise ICR. Moreover, all actions in the SAPI are preparation works for TC 2. Besides, in order to make the application for TC 2, MAUR should take the initiative and consult with the SAPI experts frequently. Also, concerning the PTA (Activity 2.2), the experts will study further.

➤ *Mr. Hoang Nhu Cuong:*

MAUR understands that the preparation work for TC2 includes the application for TC2. Thus, MAUR feels confused because this work was described in Minute of Discussion but it isn't displayed in ICR. But thanks to Mr. Sakamoto's confirmation, MAUR understands that the application for TC 2 is included in this SAPI. Concerning this work, MAUR will play main role with the support of SAPI experts.

The meeting ended at 13:00 on the same day.

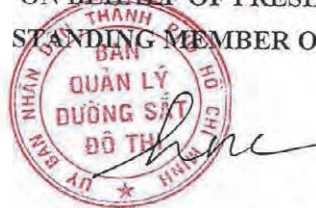
Above are the contents which were discussed and agreed at the 1<sup>st</sup> JCC meeting./.

SECRETARY



Nguyen Thi Huong Tra

ON BEHALF OF PRESIDENT  
STANDING MEMBER OF JCC



Vice chairman of MAUR  
Hoang Nhu Cuong





Japan International Cooperation Agency  
 Transportation and ICT Group,  
 Infrastructure and Peacebuilding Department,  
 5-35 Niban-cho, Chiyoda-ku, Tokyo 102-8012, JAPAN

Date: May 18, 2015  
 Ref.No.: JICA/EB5-18001

Subject: Request for the Further Progress of SAPI for Preparation of Management System of Urban Railways in Ho Chi Minh City

**Mr. Bui Xuan Cuong**  
 Chairman  
 Management Authority for Urban Railways  
 Ho Chi Minh City People's Committee

Dear Sir:

We would like to present our compliments and gratitude to your continuous collaboration with JICA's support, and also appreciate your letter (Ref.no. :1448/MAUR-DTO) regarding with assignment of four new Vietnamese staffs for the SAPI.

It is our pleasure to inform you that last month we have approved an amendment of the consulting service contract between JICA and the SAPI study team, for the SAPI for preparation of management system of urban railways in Ho Chi Minh City, to add (i) "Preparation of Detailed Plan of Technical Cooperation Project Phase 2" as Action 4 and (ii) engagement of one English-Vietnamese interpreter for the SAPI study team, as per your request.

JICA side would like you to kindly understand that those actions taken by JICA side, mentioned above, are what is responding to your request.

Taking this occasion, on the contrary, we would like to reiterate that your following appropriate and timely actions would be kindly requested for smoother implementation or acceleration of the SAPI:

- (1) To deepen understanding of all Vietnamese staffs for the SAPI that the above English-Vietnamese interpreter will work under instructions by the SAPI study team;
- (2) To provide relevant information for the SAPI study team in a timely manner, such as the progress of the establishment of an O&M Company and the exchange of information among the relevant organizations in charge of the Line 1, Line 2, Line 5, and others;
- (3) To establish an O&M Company according to the schedule shown in IC/R with consideration of the progress of the Line 1 construction project; and
- (4) To arrange four Vietnamese staffs newly assigned for the SAPI from a part-time basis to a full-time basis as PUC staffs, in order that those new staffs also could concentrate on the work for establishment of an O&M Company.

We appreciate your understanding and necessary actions on these points.

Sincerely Yours,

**Takema SAKAMOTO**  
 Deputy Director General  
 Group Director for Transportation and ICT Group  
 Infrastructure and Peacebuilding Department

CC: JICA Vietnam Office

PEOPLE'S COMMITTEE OF  
HO CHI MINH CITY  
**JOINT COORDINATION COMMITTEE  
TO SUPPORT SAPI FOR PREPARATION  
OF MANAGEMENT SYSTEM OF  
URBAN RAILWAYS IN HCM CITY**

**SOCIALIST REPUBLIC OF VIETNAM**  
Independence – Freedom – Happiness

Code: ...01.../BB-UBDPC

Ho Chi Minh City, October 02<sup>st</sup>, 2015

**MINUTE OF MEETING**  
**Second Session of Joint Coordination Committee**

**Time:** 13:30 – 17:00, October 02, 2015

**Place:** Hall of Management Authority for Urban Railways – 29 Le Quy Don, Ward 7,  
District 3, Ho Chi Minh City, Vietnam.

**Participants:**

❖ *Joint Coordination Committee (JCC):*

- Mr. Hoang Nhu Cuong, Vice Chairman of Management Authority for Urban Railways (MAUR) – chairing the meeting;
- Ms. Nguyen Thuy Tuong Linh, Organizing Board of Ho Chi Minh City Party Committee;
- Mr. Pham Minh Tri, Board of Enterprise Innovation and Management;
- Mr. Le Dac Huy, Deputy Director of Home Affairs Department;
- Ms. Pham Thuy Phuong, Department of Planning and Investment;
- Mr. Le Hoang Minh, Department of Transport;
- Mr. Le Hoan, Public Transport Management and Operation Center;
- Ms. Vu Minh Huyen, Head of Training and Organizing Division, MAUR;
- Mr. Nguyen Phuoc Thinh, Head of Finance-Accounting Division, MAUR;
- Mr. Tadamasu Nagai, Leader of SAPI team.

❖ *JICA Representative:*

- Mr. Kotaro Taniguchi, JICA Office in Vietnam;
- Mr. Akira Yamazaki, JICA Urban Railway Transport Administration Advisor;

- Ms. Vu Thi Thai Ha, Program Coordinator, JICA Vietnam Office;

❖ **SAPI experts:**

- Mr. Tadamasa Nagai, Expert;

- Mr. Tadashi Nakano, Expert.

❖ **Preparation Unit (PUC):**

- Mr. Tran Dang Thanh;

- Ms. Nguyen Thi Huong Tra;

- Mr. Vu Minh Duc;

- Mr. Phan Hong Quan;

- Ms. Nguyen Thi Hoang Hai;

- Mr. Bui Anh Huan;

- Mr. Bui Dai Thang;

- Mr. Dao Nhat Tan.

❖ **Other participants:**

- Mr Cao Van Hung, Director of Preparation Project Management Unit;

- Ms. Huynh Thi Thuy An, Official of The Office, MAUR;

- Ms Huynh Thi Lan Chi, Translator;

- Ms Nguyen Bui Anh Thy, Translator;

- Ms Anh Hong Ngan, SAPI Team.

**Meeting contents:**

1. Mr. Hoang Nhu Cuong delivers welcome speech.

2. Mr. Kotaro Taniguchi delivers speech on behalf of JICA Office:

In this JCC meeting, the work progress in SAPI will be reported. Besides, we would like to confirm 3 following issues:

The first issue is about the official decision of HCM PC and other relevant agencies in terms of whether the Line 1 will operate partially or fully. In the meeting on August 18<sup>th</sup> 2015 between Deputy Prime Minister Hoang Trung Hai and donors, Mr Hoang Nhu Cuong confirmed the full operation. However, in July 2015, JICA Project Mission for Line 1 requested the feasibility study for partial operation.

The second issue is the establishment progress for O&M Company. JICA Project Mission set a goal for establishing O&M Company within 2015. Moreover, if

the O&M Company is established on schedule, it is more likely for JICA to provide TC2. Furthermore, postponement of O&M Company establishment may affect the design schedule of O&M Company's office building.

The third issue is the increase of PUC members. We would like to remind that the increase up to 19 PUC members until March 2016 was agreed in the first JCC meeting. Four new staffs who are working part time in SAPI should also work full time soon.

➤ *Mr. Hoang Nhu Cuong:*

We would like to explain for 3 above issues:

Although we reported to Deputy Prime Minister about the possibility of full operation at the end of 2020, we are requesting General Consultant to conduct feasibility study of elevated section operation at the end of 2018. The partial operation at the end of 2018 will affect the construction plan of the constructors, which likely leads to arising costs. Therefore, we will base on the report of General Consultant to decide partial operation at the end of 2018 or not. However, MAUR are still implementing preparation works in assuming for elevated section operation at the end of 2018. We understand the O&M Company need to be established in 2015.

We maintain the goal of O&M Company establishment in 2015. The Prime Minister authorized HCM PC to decide the O&M Company establishment. Then HCM PC requested relevant departments to study this issue. About 1 week ago, we reported to HCM PC the opinions of departments. Generally, there are 2 different viewpoints on this one member limited 100% state owned O&M Company: HCM PC will directly manage the company or HCM PC will authorize some rights for MAUR to manage the company in the early stage. Therefore, HCM PC possibly call for a meeting to hear opinions of departments before deciding this case. We assume that the result can be seen in the 4<sup>th</sup> quarter of 2015, then the decision for establishing the O&M Company can be issued in 2015. MAUR will make effort to speed up the progress so that the design of office building will not be affected. The departments of HCMC have also agreed to use city budget instead of JICA funds to build the office building because the Ministry of Finance confirmed that it is illegal to use ODA fund to build the office. HCM PC is currently considering opinions of the departments.

In terms of PUC staffs, we have different viewpoints with JICA. We think that it is not difficult to select PUC members out of 220 staffs in MAUR but the problem is working volum. We increased 4 more persons on the request of JICA but they are working part time due to insufficient work in SAPI. When TC2 begins, we are willing to allocate sufficient staffs to work fulltime as the workload increases.

3. Mr Tran Dang Thanh (on behalf of PUC) makes presentation for Part A.



#### 4. Opinions of participants:

➤ *Mr. Tadamasa Nagai:*

The first thing is about the OJT training for PUC in Japan. We plan to increase up to 9 PUC members to join the training course which is divided into 2 phases, 35 days per phase. We are doing preparation works for the first training phase from March, 2016.

Secondly, in Appendix 3 regarding modified regulations in urban railways, there are regulations that were issued but still be modified in future. The change of these regulations requires the participation of relevant agencies, thus it is essential to contribute opinions based on the viewpoints of O&M Company.

The third issue is preparation work for TC2 (later part in Appendix 3). Because in the 1<sup>st</sup> JCC meeting, MAUR requested us to add preparation works for TC2 in Initial Report, we included the Action 4. We suggested the preconditions for TC2 are O&M Company's establishment and the increase of 19 PUC members (this was requested from TC1). From our experience in Japan railway operation, it is necessary to increase more PUC staffs because from preparation stage until line operation stage, there are many works that need to prepare such as ticket selling work at stations, handling unusual breakdown, etc.

➤ *Mr. Hoang Nhu Cuong:*

We cannot imagine what 19 persons will do during the time from March 2016 until TC2. Even we can provide 19 persons, we are not sure TC2 can start on schedule. We must look at the matter rationally because when TC2 officially begins, we will allocate 19 persons or more to meet the workload requirement. Furthermore, previously we estimated 19 persons on the assumption that TC2 would be implemented right after TC2 but due to the plan change, we have to change the personnel plan accordingly.

➤ *Mr. Kotaro Taniguchi:*

We understand that Mr Cuong feels anxiety that there are not many things for 19 persons to do after March 2016. In this meeting, SAPI experts will explain shortly future work items. However, if both sides cannot get agreement, MAUR and SAPI experts should discuss further after this meeting.

➤ *Mr. Tadamasa Nagai:*

In my opinion, it might be unreasonable to consider that there are not many works for 4 new persons during that time because there are many things to do but we have not finished yet. From my experience in JR East Company, it took 5 years for doing hard preparation works before a new line went into operation. Therefore, what I am worried most is that some people in Japanese side when considering financial

support for TC2 may think that Vietnamese side do not show sufficient concern about preparation works due to the postponement in recruiting more PUC staffs. This issue was also discussed in TC1. However, we will discuss with MAUR on concrete tasks which must be implemented soon.

➤ *Mr. Hoang Nhu Cuong:*

We appreciate if SAPI experts can allocate more work for PUC. In case the workload is not heavy we will provide the list of PUC staffs by March 2016 and they will only work for the project once TC2 starts.

➤ *Mr. Kotaro Taniguchi:*

The SAPI experts need to identify work items so that MAUR can allocate suitable staffs. Besides, we would like to confirm some information as follows:

- We acknowledge that whether the elevated section will go into operation in 2018 or not depends on study result of General Consultant. If MAUR sent official request to General Consultant, we would like MAUR to send letter to JICA to inform about this.

- We feel assured that MAUR reported the O&M Company establishment to HCM PC. We hope MAUR will work with HCM PC to accelerate the appointment of the leaders of the company.

- If HCM PC issue official announcement regarding using city budget to build the office, we would like MAUR to send letter to JICA to inform about this.

➤ *Mr. Hoang Nhu Cuong:*

When we requested General Consultant to study the possibility of partial operation (the study may last 2 months), the General Consultant warned us this might arise more costs. However, because this issue was requested verbally by the former Chairman of MAUR, I have not updated the situation. I will check the study status and inform JICA if there is official request letter.

Regarding the appointment of O&M Company's leaders, in case HCM PC give some rights to MAUR, MAUR will work directly with JICA temporarily. In case HCM PC manage the company, HCM PC will allocate the leaders soon. As Home Affair Department have member in JCC, we will request Home Affair Department to help HCM PC in choosing the leaders.

Concerning using city budget to construct the building, although we have not received the official document from HCM PC, the relevant agency submitted the report which includes opinions of departments for HCM PC. Because all departments agreed the use of HCMC budget, HCM PC will certainly accept this idea. After receiving the official letter of HCM PC, we will inform to JICA. As SCC have not

completed the design of this building, we will work with SCC to identify the design completion time and time for opening of bids, then we will inform to JICA.

(Mr Cuong provided 2 documents of Department of Finance and Department of Planning and Investment for JICA side.)

➤ *Mr. Kotaro Taniguchi:*

Because this building will be used by O&M Company, O&M Company staffs should give opinions for the design of the building.

➤ *Mr. Hoang Nhu Cuong:*

PUC regularly attend the meetings and share opinions with Hitachi constructor because they have better knowledge in urban railway than those who lately join O&M Company.

➤ *Mr. Yamazaki Akira:*

Some railway regulations in Appendix 3 are drafts so far, so we should not spread to outside. We hope MAUR will contribute opinions to complete those drafts.

➤ *Mr. Hoang Nhu Cuong:*

We frequently make comments for drafts as requested by VNRA and MOT. However, as our opinions are sent to these agencies through Department of Transport, Japanese experts do not receive those letters.

5. Mr Tran Dang Thanh makes presentation for Part B.

6. Opinions of the participants:

➤ *Mr. Tadamasu Nagai:*

With the experience in TC1, I hope PUC will make good PO and WBS for TC2.

➤ *Mr. Yamazaki Akira:*

PUC and the experts should contact more regularly and intimately during the study.

➤ *Mr. Hoang Nhu Cuong:*

Although PUC completed PO and WBS in TC1, they also need the support from SAPI experts for TC2. We hope the Japanese side to enhance number of experts and the experts discuss with PUC more regularly to do good works in TC2. Especially, we hope the experts to share experience in preparation works and staff qualifications for O&M Company. This will help us in reporting to HCM PC and relevant authorities to support us in preparing best resources.

➤ *Mr. Kotaro Taniguchi:*

We would like to know when the Final Report will be done.

➤ *Mr. Hoang Nhu Cuong:*

It might take much time for both sides to compose and modify the Final Report. We intend to hold the 3<sup>rd</sup> JCC meeting on 19 February 2016.



➤ *Mr. Kotaro Taniguchi:*

I will report to JICA and we will decide the official date for the 3<sup>rd</sup> JCC meeting.

7. Conclusions of the meeting:

➤ *Mr. Kotaro Taniguchi:*

SAPI experts will do their best to support PUC. On the other hand, PUC need to maintain the initiative in the study. We also request the support of JCC members and frequent discussions between PUC and SAPI experts.

➤ *Mr. Hoang Nhu Cuong:*

We would like to express our gratitude for the support of JICA. PUC will make all efforts to obtain valuable experience from the experts. We hope JCC members acknowledge the importance of urban railway to support us in studying operation and maintenance for the first line in HCMC. We highly appreciate the continuous support of JICA for us to operate the urban railway system smoothly.

The meeting ended at 17:00 on the same day.

Above are the contents which were discussed and agreed at the 2<sup>nd</sup> JCC meeting./.

***Attn:***

- JICA Office in Vietnam;
- Organizing Board of HCMC Party Committee;
- DOHA, DPI, DOF, DOT;
- Board of Enterprise Innovation and Management;
- MOCTT;
- MAUR:
- +Vice Chairman: Mr. Huynh, Mr. Cuong;
- +Training and Organization Dep., Finance and Accounting Dep.;
- SAPI experts;
- Filed.

**ON BEHALF OF PRESIDENT  
STANDING MEMBER OF JCC**



**Vice chairman of MAUR**

**Hoang Nhu Cuong**



Japan International Cooperation Agency  
JICA Vietnam Office  
11th Floor, CornerStone Building  
16 Phan Chu Trinh Str., Hanoi, Vietnam  
TEL:(844)-38315005 FAX:(844)-38315009  
URL: <http://www.jica.go.jp/vietnam/index.html>

Hanoi 2nd November, 2015  
No: 1632/2015/JICA-RQ

Mr. Hoang Nhu Cuong  
Vice Chairman  
Management Authority for Urban Railways  
Ho Chi Minh City People's Committee

**Re: Request for correction for M/M of 2nd JCC Meeting for "SAPI for Preparation of Management System of Urban Railways in Ho Chi Minh City."**

Dear Mr. Hoang Nhu Cuong,

Regarding the Minutes of 2nd JCC Meeting for "*Special Assistance for Program Implementation (SAPI) for Ho Chi Minh City Urban Railway (Ben Thanh – Suoi Tien Section) (Preparation of Management System of Urban Railways)*" issued by MAUR dated October 21, 2015, in our opinions, we think that some parts relating to JICA's remarks at the meeting should be edited to avoid the discrepancy between Vietnamese side and Japanese side. We attach herewith our comments and request for correction.

From now on, we hope that the coordination between MAUR and JICA SAPI Team will be more efficient and close for the smoothly implementation of SAPI. It is highly appreciated if the MAUR could review and adjust the contents of the JCC Minutes with SAPI Team before submitting it to relevant agencies.

Thank you for your cooperation and understanding.

Sincerely yours,

  
TANIGUCHI Kotaro  
Representative  
JICA Vietnam Office

CC: Ho Chi Minh City People's Committee  
JICA SAPI Team



Comments to M/M of 2nd JCC

Page	Line	Original	Request/Correction	Remarks
N/A	N/A	N/A	As before (1st JCC meeting), we would like to ask MAUR to discuss and review the contents of JCC minutes with SAPI Study Team in advance of the finalization and submission of the minutes in order to gain the meeting minutes without any conflicts. We request MAUR shall adjust the contents of the JCC minutes with SAPI team before submitting it, because the contents must not have discrepancy.	
1	Participants	<p>- Mr. Hoang Nhu Cuong - Vice Chairman of Management Authority for Urban Railways (MAUR) -chairing the meeting;</p> <p>- Ms. Nguyen Thuy Tuong Linh, Organizing Board of Ho Chi Minh City Party Committee Party;</p> <p>- Mr. Pham Minh Tri - Board of Enterprise Innovation and Management;</p> <p>- Mr. Le Duc Huy - Deputy Director of Home Affairs Department;</p> <p><b>- Ms. Pham Thuy Phuong, Department of Planning and Investment;</b></p> <p>- Mr. Le Hoang Minh, Department of Transport;</p> <p><b>- Mr. Le Hoan, Public Transport Management and Operation Center;</b></p> <p>- Ms. Vu Minh Huyen, Head of Training and Organizing Division, MAUR;</p>	<p>- Mr. Hoang Nhu Cuong - Vice Chairman of Management Authority for Urban Railways (MAUR) -chairing the meeting;</p> <p>- Ms. Nguyen Thuy Tuong Linh, Organizing Board of Ho Chi Minh City Party Committee Party;</p> <p>- Mr. Pham Minh Tri - Board of Enterprise Innovation and Management;</p> <p>- Mr. Le Duc Huy - Deputy Director of Home Affairs Department;</p> <p>- Mr. Le Hoang Minh, Department of Transport;</p> <p>- Ms. Vu Minh Huyen, Head of Training and Organizing Division, MAUR;</p> <p>- Mr. Nguyen Phuoc Thinh, Head of Finance - Accounting Division, MAUR;</p> <p><b>- Mr. Kotaro Taniguchi, JICA Office in Vietnam;</b></p> <p>- Mr. Tadamasa Nagai, Leader of SAPI team;</p>	<p>We would like to ask MAUR to check carefully the participants in 2nd JCC Meeting due to some changes of JCC members's position</p> <p>- Ms. Pham Thuy Phuong and Mr. Le Hoan attend for whom?</p> <p>- Mr. Kotaro Taniguchi is a member of JCC as the representative of JICA</p>
2	6 from bottom	In the meeting on August 18th 2015 between Deputy Prime Minister Hoang Trung Hai and donors, Mr. Hoang Nhu Cuong confirmed the full operation. However, in July 2015, JICA Project Mission for Line 1 requested the feasibility study for partial operation.	JICA Appraisal Mission on 3rd loan for Line 1 and MAUR agreed in M/D that MAUR instruct the General Consultant to start the feasibility study on partial commercial operation within July 2015. I would like to know the progress. However, on the other hand, in the meeting on <u>September 18th 2015</u> between Deputy Prime Minister Hoang Trung Hai and donors, Mr. Hoang Nhu Cuong mentioned that HCMC side is considering full commercial operation. I would like to clarify whether it is official decision of HCMCPC or not.	
2	bottom	JICA Project Mission set a goal for establishing O&M Company within 2015. Moreover, if the O&M Company is established on schedule, it is more likely for JICA to provide TC2.	Even if HCMCPC chooses full commercial operation, JICA still request HCMCPC to establish O&M Company within 2015 as scheduled, which was agreed in 1st JCC in November 2014, and reconfirmed in M/D between JICA Appraisal Mission on 3rd loan for Line 1 and MAUR in July 2015. If the O&M Company is established on schedule, it will be a good factor when Japanese Government considers whether to approve requested TC phase 2 or not.	
3	bottom 2-3	When TC2 begins, we are willing to allocate sufficient staffs to work fulltime as the workload increases.	Accordingly, the list of 19 full-time staffs shall be submitted at the end of SAPI but officially appointed at the beginning of TC2.	



Page	Line	Original	Request/Correction	Remarks
4	11-18	The third issue is preparation work for TC2 (later part in Appendix 3). Because in the 1st JCC meeting, MAUR requested us to add preparation works for TC2 in Initial Report, we included the Action 4. We suggested the preconditions for TC2 are O&M Company's establishment and the increase of 19 PUC members (this was requested from TC1.	Finally, I would like to inform about "The preparation for Technical Cooperation Project Phase 2 (TC2)" modified in Action 4 of the Inception Report. This content is showed on last page of Annex 3. This content is modified pursuant to the request from MAUR in the first JCC Meeting in November last year. We kindly suggest 2 preconditions for the start of TC2 including: (1) The successful accomplishment of the registration of the O&M Company, (2) The increase to 19 PUC staffs. Especially, regarding the increase to 19 PUC staffs, this precondition was offered since the TC1 at the same time as the start of SAPI.	
4	15 from bottom	Furthermore, previously we estimated 19 persons on the assumption that TC2 would be implemented right after <u>TC2</u> but due to the plan change, we have to change the personnel plan accordingly.	Furthermore, previously we estimated 19 persons on the assumption that TC2 would be implemented right after <u>TC1</u> but due to the plan change, we have to change the personnel plan accordingly.	TC2 →TC 1 (Typing error)
4	bottom 5	Therefore, what I am worried most is that some people in Japanese side when considering financial support for TC2 may think that Vietnamese side do not show sufficient concern about preparation works due to the postponement in recruiting more PUC staffs. This issue was also discussed in TC1. However, we will work with MAUR on concrete tasks which must be implemented soon.	Therefore Japanese partner might re-consider the necessity to start TC2 in case that MAUR have no active preparation, i.e. appointing the number of 19 full-time staffs as committed in the agreement of TC1. It is definitely difficult for Japanese party to accept this suggestion regarding the staff number from MAUR. However, if necessary, we would like to keep discussing more regarding this matter in future.	
5	12	We acknowledge that whether the elevated section will go into operation in 2018 or not depends on study result of General Consultant. If MAUR sent official request to General Consultant, we would like MAUR to send letter to JICA to inform about this.	It is encouraging to hear that MAUR is still seeking the possibility for partial commercial operation at the end of 2018. I would like to clarify whether MAUR has instructed General Consultant to start feasibility study on partial operation officially in a written form or not. Since it was agreed in M/D for appraisal mission on 3rd loan of HCMC Line 1 that MAUR would do so within July 2015 and report it to JICA, we would like MAUR to take action.	
5	17	We hope MAUR will work with HCM PC to accelerate the appointment of the leaders of the company.	I do understand that appointment of board members of the Company will take time, however since it was also agreed in M/D for appraisal mission on 3rd loan of HCMC Line 1 that HCMCPC would not only establish O&M Company but also assign management board members of the company within 2015, we would like HCMCPC to take action as much as possible.	
5	19	If HCM PC issue official announcement regarding using city budget to build the office, we would like MAUR to send letter to JICA to inform about this.	I would like to clarify whether using city budget to build the office has been decided by official document or not. Since it was agreed in M/D for appraisal mission on 3rd loan of HCMC Line 1 that MAUR would inform HCMCPC's final decision regarding the financing source for construction of O&M Building by the end of September 2015, we would like MAUR to take action. In addition, I would like to also clarify whether the budget has been secured or not, and would like to know procurement schedule of contractor as well as construction schedule. Please describe this information in the letter to JICA as far as you can.	
6	6	Because this building will be used by O&M Company, O&M Company staffs should give opinions for the design of the building.	Because this building will be used by O&M Company, O&M Company leaders should give opinions for the design of the building. Therefore, I would like to once again emphasize the importance of establishment of O&M Company as early as possible. We have only three months for preparation of establishment of the Company until the end of 2015.	



HO CHI MINH CITY PEOPLE'S COMMITTEE  
MANAGEMENT AUTHORITY FOR URBAN RAILWAYS

29 Le Quy Don Street, Ward 7, District 3  
Ho Chi Minh City, Vietnam  
Tel: (84-8) 39.309.495; Fax: (84-8) 39.309.497

Date: 11<sup>th</sup> November 2015  
Ref. No.: 3785/MAUR-DTO  
Total No. of pages (s): 01 page

Attention to: JICA Vietnam Office

**Sub: Correction for Meeting Minutes of 2<sup>nd</sup> JCC Meeting for "SAPI for Preparation of Management System of Urban Railways in Ho Chi Minh City".**

Dear Mr. Taniguchi Kotaro,

With regards to the Minutes of 2<sup>nd</sup> JCC Meeting, we acknowledge that the contents must be accurate and focused on main points. Therefore, we willingly accept all your comments on opinions of Japanese sides in the meeting and typing error. Your list of request for correction will be attached with the Minutes issued on 21<sup>st</sup> October for reference in future.

From the next JCC meeting, we are also pleased to discuss with JICA for the minutes without discrepancy.

Thank you for your understanding and cooperation.

Yours sincerely,



Hoang Nhu Cuong  
Vice Chairman

Cc: JICA SAPI Team ↓

PEOPLE'S COMMITTEE OF  
HO CHI MINH CITY  
**JOINT COORDINATION COMMITTEE  
TO SUPPORT SAPI FOR PREPARATION  
OF MANAGEMENT SYSTEM OF  
URBAN RAILWAYS IN HCM CITY**

Code: .01...../BB-UBDPC

**SOCIALIST REPUBLIC OF VIETNAM**  
**Independence – Freedom – Happiness**

*Ho Chi Minh City, March 18<sup>th</sup>, 2016*

**MINUTE OF MEETING**  
**Third Session of Joint Coordination Committee**

**Time:** 14:00 – 17:30, March 4, 2016

**Place:** Hall of Management Authority for Urban Railways – 29 Le Quy Don, Ward 7,  
District 3, Ho Chi Minh City, Vietnam.

**Participants:**

❖ *Joint Coordination Committee (JCC):*

- Mr. Hoang Nhu Cuong - Vice Chairman of Management Authority for Urban Railways (MAUR) – chairing the meeting;
- Mr. Vu Quang Khoi - Director of Vietnam Railway Authority under Ministry of Transport;
- Mr. Nguyen Hoang Minh - Deputy Director of Department of Planning and Investment;
- Ms. Nguyen Thuy Tuong Linh - Deputy Chief of Division in charge of city - central units under Organizing Board of Ho Chi Minh City Party Committee;
- Mr. Le Dac Huy, Chief of Organization and Personnel Division under Home Affairs Department;
- Mr. Le Nam Thanh (substitute for Mr. Pham Minh Tri, Board of Enterprise Innovation and Management);
- Mr. Dau An Phuc - Director of the Public Transport Management and Operation Centre;
- Mr. Le Hai Phong (substitute for Mr. Le Hoang Minh, Department of Transport);
- Mr. Le Khac Huynh, Vice Chairman of MAUR;

- Ms. Vu Minh Huyen, Head of Training and Organizing Division, MAUR;
- Mr. Nguyen Phuoc Thinh, Head of Finance-Accounting Division, MAUR;
- Mr. Kotaro Taniguchi, Representative of JICA Vietnam Office;
- Mr. Tadamasu Nagai, Leader of SAPI team.

❖ ***JICA Representative:***

- Mr. Akira Yamazaki, JICA Urban Railway Transport Administration Advisor;
- Mr. Kotaro Kuramoto - Assistant Director of Transportation and ICT Group, Infrastructure and Peace building Department of JICA Head Office;
- Ms. Iwaoka Izumi - Project Formulation Advisor of JICA Liaison Office in HCMC;
- Ms. Vu Thi Thai Ha - Program Coordinator - Transport Sector of the JICA Vietnam Office;
- Ms. Tran Thi Tuyet Phuong - Senior Assistant of JICA Liaison Office in HCMC.

❖ ***SAPI experts:***

- Mr. Tadashi Nakano, Expert.

❖ ***Preparation Unit (PUC):***

- Mr. Tran Dang Thanh;
- Ms. Nguyen Thi Huong Tra;
- Mr. Phan Hong Quan;
- Ms. Nguyen Thi Hoang Hai;
- Mr. Vu Minh Duc;
- Mr. Bui Anh Huan.

❖ ***Other participants:***

- Ms. Dong Thi Hoai Phuong - Specialist of the Public Transport Management and Operation Centre;
- Ms. Huynh Thi Thuy An, Official of The Office, MAUR;
- Ms. Huynh Thi Lan Chi - Japanese Interpreter;
- Ms. Nguyen Hong Nhat - Japanese Interpreter;
- Ms. Tran Nguyen Kim Ngan - English Interpreter.

**Meeting contents:**



- I. **Mr. Hoang Nhu Cuong delivered welcome speech.**
- II. **Mr. Kotaro Kuramoto delivered speech on behalf of JICA Office.**
- III. **Mr. Tran Dang Thanh gave the report of implementation of actions in SAPI project.**
- IV. **Mr. Tadamasa Nagai delivered the report on the On-Job-Training (OJT) and implementation of actions in SAPI project.**

In December 2015, SAPI proposed that the OJT is divided into 2 sessions with 35 days per session for totally 9 staffs from MAUR.

After receiving the concerns and request of modification from PUC, the previous content of OJT was edited on the basis of consideration between short time of each training session, limited budget and the requirement from PUC. Accordingly, in February 2016 the modified content of OJT was sent to MAUR which there is only one full training session in 40 days, included modified items for training as the request from MAUR and location of training in JR East or other companies in Tokyo. Until now, the schedule of training shall be delayed for 1 month compared to the original one and there will be some modifications in the content of schedule after the review from MAUR.

#### **V. Opinions of participants:**

##### **1. Mr. Hoang Nhu Cuong clarified the concerns from JICA**

###### **• *The partial opening of Line 1***

MAUR reported to Prime Minister that the opening of line 1 shall be at the end of 2020. However, there is possibility for the early partial opening for elevated section at the end of 2018 or in 2019. Therefore, MAUR assigned NJPT for estimate of cost incurred in case of the partial opening. After that, it will require contractors to change the schedule of implementation and the arrangement for bus from elevated section to the center of City, etc if the partial opening is approved. In this subject, the final decision from HCMC-PC would be shared with JICA and relevant authorities once it is available. However, he advised that we should stick to the original plan which the line 1 shall become fully operational at the end of 2020.

###### **• *The operation of HCM Urban Railway Company 1***

Department of Home Affairs and MAUR are coordinating to submit the proposal concerning the appointment of top management of Ho Chi Minh City Urban Railways No.1 Company Limited (“HCM Urban Railway Company 1”); this effort frustrated by the challenges presented of the newly appointed Chairman of Ho Chi Minh City People’s Committee (“HCMC-PC”). MAUR and Department of Home



Affairs and MAUR will report the situation to HCMC-PC. Generally, MAUR also expressed their desire for the early appointment of top management for HCM Urban Railway Company 1 because the hand-over of TC2 and the transfer of staffs from MAUR will be accelerated accordingly once this appointment is available.

Regarding the skeleton staffs for HCMC Urban Railway Company 1, at first 09 MAUR staffs involved in the training in May and June and some managers of MAUR would be transferred to this Company; then, the Company and MAUR would recruit enough number of staffs as requirement (19 persons) after receiving TC2. Then, at that time the Director of the Company would be responsible for the recruitment. The Director and skeleton staffs would take responsibilities for building the regime of operation and organization for the Company in the future and during the period of next TC. MAUR and the Company will set up regulation of cooperation, especially issues of staffs, training, operation and maintenance for Line 1.

MAUR also suggest that JICA should discuss the above matters with Chairman of HCMC-PC during his visit to Japan at the end of March.

## **2. Mr. Taniguchi**

- *The early partial opening of Line 1*

Mr. Taniguchi would like to ask the confirmation about the process of discussion between NJPT and MAUR because Mr. Taniguchi was informed by NJPT and the contractors about the possibility of early partial opening of Line 1 from Suoi Tien to Opera House.

- *Clarification of the role of DOT, MAUR and HCM Urban Railway Company 1*

Mr. Taniguchi emphasized the task of enhancing ability of regulatory authority during the implementation period of TC2. He suggested that HCM Urban Railway Company 1, MAUR and Department of Transport (“DOT”) shall be involved in the discussion on responsibilities and rights of each party in urban railway sector.

- *Registration of Enterprise*

Mr. Taniguchi concerned about the schedule of registration of Enterprise and appointment for top management of the Company.

## **3. Mr. Cuong fulfilled the concerns from Mr. Taniguchi**

- *Registration of Enterprise*

This registration shall be implemented after General Director of the Company is appointed because ones of important tasks for General Director at the early stage of Company establishment are to draw up the Charter on organization and operation

then to conduct the registration of Enterprise. Actually, MAUR skeleton staffs have the abilities and already made some preparation to conduct this registration but this task is currently pending until the appointment of General Director in accordance with standard procedure.

- *The appointment of top management for HCM Urban Railway Company 1*

Mr. Cuong could not confirm the appointment time of General Director of HCM Urban Railway Company 1 for some reasons. Due to many upcoming tasks after company establishment, Director of the Company must possess positive virtue and considerable expertise. Furthermore, the appointment of leaders for each Department such as Management Board of ODA projects, Chairman of MAUR, etc is also the top priority for the city. However, MAUR expect Department of Home Affairs and Organization Board of HCMC Committee Party to provide appropriate recommendations for HCM PC.

- *The early partial opening of Line 1 to Opera House*

Mr. Cuong confirmed there is the possibility of early operation of line 1 to Opera House in 2019. However, in practice it is difficult for the operation of line 1 from Suoi Tien to Opera House station because the train could not turn back at Opera House station. The Opera House station layout is parallel up-down track with platforms serving two rail routes which cross at different level. Technically, the route for partial operation of line 1 comprises only elevated section to Tan Cang station and the arrangement for bus from Tan Cang station to the city center is required. However, the operation to only Tan Cang station shall not bring any benefits.

#### **4. Mr. Taniguchi**

- *The early partial opening of Line 1 to Opera House*

Mr. Taniguchi also confirmed that the train could not turn back at Opera House based on the explanation from the contractors. This will also lead to the incurred cost for signal system. However, in the point of view of contractors, the number of passengers shall be increased in case of the operation of train to Opera House station. He acknowledged that it is difficult for MAUR to give the decision on the partial or whole operation of Line 1 but he requested to MAUR and HCMC-PC shall come to final decision early to favorably change the schedule of implementation of contractors accordingly.

#### **5. Mr. Cuong**

- *The early partial opening of Line 1 to Opera House*



Mr. Cuong confirmed that MAUR had already assigned General Consultant (“GC”) for research on the early partial opening of Line 1 and would pay for incurred cost. Therefore, he requested JICA would approve the addendum of contract soon once it is available. However, at the moment GC do not have enough information and data items for the research because it is frustrated by the argument between contractors of CP 2 and 3 on the interfaces of contract package.

#### **6. Mr. Huy – Department of Home Affairs**

- *The appointment of top manager for HCM Urban Railway Company 1*

There are considerable difficulties to appoint the top management of the Company currently. Pursuant to Decision of Company establishment, HCMC-PC requested relevant Departments provide support for the early establishment of Company. Learning the organizational structure of Hanoi Metro Company which set up one year earlier, this aggravation of human resources still happen. In case of Hanoi Metro Company, the Chairman of Member’s Council holds concurrent General Director Position. However, this is not longer legitimate to the amended Enterprise Law which regulated that the General Director could not be concurrently the Chairman of Member’s Council. Therefore, as the agreement with Mr. Nagai, MAUR and JICA shall provide the report on difficulties and results in Phase 1 to newly Chairman of HCMC-PC; while Department of Home Affairs and Organization Board of HCMC Committee is providing the recommendations to HCMC-PC about human resources of MAUR and the Company in Quarter 2 (April - June).

#### **7. Mr. Khoi – Director of VNRA**

- *Clarification of the role of DOT, MAUR and HCM Urban Railway Company 1*

There is requirement to clarify the role of 03 parties including DOT, MAUR and HCM Urban Railway Company 1 in urban railway sector because the confusion of role of these parties shall make the difficulties for operation in case the opening of line 1. Currently, the role of DOT is not clear and this is same aggravation of situation in Hanoi.

- *The responsibilities of regulatory authority*

The available 14 relevant legal documents are sufficient for operation and maintenance of urban railways. In detailed, in 2015 the regulations on urban railway Operation and Maintenance applicable to the Japanese urban railway technology which is being explored in Vietnam was built in support of JICA. Accordingly, the Circular on standards of urban railways is built in 2016. Regarding the Circular on



the issuance of train-driving license, VNRA received the request for instruction for the matter that trainees could receive only the training course completion certificate after finishing the training course in Japan, not the train-driving license. Then, VNRA have already issued the official letter regarding the instruction on this matter. He further informed the purpose of the Circular is that driver possessed train-driving license could operate the train safely.

- ***The early establishment of HCM Urban Railway Company 1***

He suggested that HCM Urban Railway Company 1 shall be set up early based on his experience of the establishment of Hanoi Metro Company. The reason is that HCM Urban Railway Company 1 shall be directly responsible for recruitment and training, carrying out inspection of items and facilities serving urban railway business, performing product testing and evaluation that ensures that the contractor can furnish a product that conforms to all contract requirements for acceptance because the Company 1 is the final user. The Company is further responsible for drawing the operational policies of the Company. The top management of company should propose to HCMC-PC the budget for payroll for the Company allocated from the urban railway project and local HCM City budget during the period prior to the opening of Line 1. Then, the Company shall be responsible for payback.

#### **8. Mr. Cuong**

He appreciated Mr. Khoi's support, especially for instruction on train-driving license. He suggested that there shall be another meeting with VNRA in case JICA need to clarify some issue. Other matters such as the clarification of role of three above-mentioned parties shall be included in the content of TC2. He also shared to DOT and Organization Board of HCMC Committee Party that the management of urban railways is not officially stated in the function and duties of DOT. Moreover, Mr. Khoi's idea of the early establishment of HCM Urban Railway Company 1 will be mentioned in the report to HCMC-PC for accelerating the procedure of company establishment. In accordance with the suggestion from Mr. Khoi, Mr. Cuong stated that the engagement of HCM Urban Railway Company 1 in process of design, manufacture and operation instruction is very important as the Company shall be the final user. Therefore, currently there is arrangement for PUC members to hold the meeting with contractors responsible for provision of railway equipments for exchange of information and knowledge leading to learning.

#### **9. Mr. Kuramoto**



- *The content of next TC and clarification of the role of DOT, MAUR, HCM Urban Railway Company 1, General Consultant and contractors in urban railway sector*

There shall be the detailed investigation in Action 4 “Preparation of Detailed Phase 2 Project”. On basis of the request from Mr. Khoi regarding further clarification of the function and responsibilities of DOT, MAUR and HCM Urban Railway Company 1, he suspected that there shall be 5 parties included (DOT, MAUR, HCM Urban Railway Company 1, General Consultant and Contractors). Until now, the function of each party is not clear in Action 4. In case of promulgating the fare policy and subsidies, he would like to confirm whether the Company is responsible for this mission at present and then it would be transferred to DOT. He affirmed one of the essential tasks in TC 2 is strengthening management ability of urban railway operation and maintenance and regulator function. He also emphasized the purpose for dispatch experts is that JICA would like to give support for Vietnamese side the favorable working environment.

- *The increase of number of PUC staffs*

In his opinion, there would be many tasks required MAUR to conduct itself early in preparation for TC 2. Therefore, Vietnamese side shall coordinate with JICA experts to plan the schedule of implementation based on the table about tasks required proactive performance from the counterpart (PUC) in TC2 compatible with the requirement of number of PUC staffs in each period. Moreover, we could also provide the support to MAUR during the time gap in preparation for TC2.

- *On-Job-Training (“OJT”)*

He suspected that OJT would be very favorable for MAUR to understand the operational activities of Japanese urban railway Company. As the implementation for SAPI Project and OJT is separated, the continuous coordination in OJT content and receiving agency is required.

#### **10. Mr. Nagai**

- *On-Job-Training (“OJT”)*

Concerning Mr. Kuramoto’ above opinion, the arrangement based on the coordination among relevant internal Japanese parties until now shall be conducted.

#### **11. Mr. Kuramoto**

- *Train-driving license*

It is proposed in-depth discussion on train-driving license for drivers because this is the major issue required the involvement of not only JICA and GC but also MLIT.

## **12. Mr. Cuong**

- *Train-driving license*

In the summary of instruction from VNRA on train-driving license, training course completion certificate issued by Japanese side could not be approved as train-driving license which meant that the drivers have to take the examination for train-driving license after completing the training course in Japan. In case of this certificate with the commitment of sufficient competencies for operating train safely, it could be transferred as train-driving license. Based on the above instruction, the current problem is posed by Japanese side because Japanese agencies do not agree to issue the train-driving license for the foreigners. Therefore, JICA and MLIT should persuade to Vietnamese MOT into accepting the proposal from Japanese side. If Vietnamese MOT does not accept this proposal, it will require another solution for fulfilling the requirement of MOT.

- *The content of next TC and clarification of the role of DOT, MAUR, HCM Urban Railway Company 1, General Consultant and contractors*

It requires in-depth discussion between PUC and SAPI experts on the relations among relevant parties in urban railway sector.

- *The increase of number of PUC staffs*

Regarding the table about tasks required proactive performance from the counterpart (PUC) in TC2 provided by Mr. Nagai, the information exchange and discussion could be conducted daily later. Mr Cuong appreciated the efforts of PUC and confirmed MAUR top management could also be involved in discussion if there are any problems.

- *On-Job-Training (“OJT”)*

MAUR ensures to assign staffs possessed sufficient expertise to participate in OJT because the staffs who receive this training would be transferred to HCM Urban Railway Company 1 as the skeleton staffs.

## **13. Mr. Taniguchi**

- *Clarification of the role of DOT, MAUR, HCM Urban Railway Company 1, General Consultant and contractors*



It shall be five parties included General Consultant and contractors in clarification of the role relevant to urban railways. In addition, there are miscellaneous functions of GC and contractors described in PDM and PO.

- *Train-driving license*

Regarding training course completion certificate and certificate with the commitment of efficient competencies, he expects that the full discussion between MLIT and Vietnamese MOT shall be hold.

- *The coordination with JICA Vietnam Office*

Even though it comes to the end of SAPI, the coordination between MAUR and JICA Vietnam Office shall be conducted in the future if there are any matters.

#### **14. Mr. Cuong**

- *The coordination with JICA Vietnam Office*

MAUR would forward to JICA including the detailed report to HCMC-PC as well as any decisions from HCMC-PC.

#### **15. Mr. Yamazaki**

- *Train-driving license*

In his opinion, SAPI team shall directly discuss with VNRA. VNRA shall be responsible for the interpretation and administration of related regulations regarding certificate.

Regarding the Circular\* on transfer of train-driving certificate to train-driving license, from the view point of assisting to the circular drafting, it was understood to be established for trainees of drivers involved in the training by China side\*\*.In Beijing (China), the train-driving license is issued by railway companies. However, train-driving license in Japan can only be issued by National Government. Based on my experience of assisting to the circular drafting, the licensing process is that trainees who finish training course can enter the examination for getting train-driving license issued by National government. In addition, regarding the issuing of any document including a training course completion, there is no discrimination between the foreigner trainees and Japanese trainees.

\*Clause 3 of the Article 25 of Circular 31/2015/BGTVT on the examination contents and procedures for the issuance of train-driving license in urban railways.

\*\*Candidates of drivers belonging to Hanoi Urban Railway line (Cat Linh to Ha Dong) had been given training in driving in Beijing Metro company.

#### **16. Mr. Cuong**

- *Train-driving license*

He proposed that these matters shall be discussed in others meetings with VNRA.

**VI. Closing speech of Mr. Cuong**

He expressed the sincerely thanks to support from JICA, SAPI experts, especially Mr. Nagai and Mr. Nakano in the implementation period of SAPI project. He expected the experts continue to cooperate with MAUR to finalize TC2 contents and OJT and appreciated the continuous support from JICA.

Above are the contents which were discussed and agreed at the 3<sup>rd</sup> JCC meeting./.

**Attn:**

- Joint Coordination Committee;
- Filed. 17

**ON BEHALF OF PRESIDENT  
STANDING MEMBER OF JCC**



**Vice chairman of MAUR**

**Hoang Nhu Cuong**