



東京外口の車両工場でも研修が行われた

プロジェクトでは、東京メトロの施設を使った研修も行われた。参加した現地の職員は、朝の出庫から始まり、車両の運転業務、本社業務、そして運行を終えて車庫に戻ってくるまでの一日の流れを見学した。さらに、夜は実際の乗務員と同じように、駅での泊まり勤務も体験した。「整然とした運行や乗客のマナーの良さを見て、

非常に驚いていました。日本式の鉄道の強みを知ってもらう良い機会になったと思います」と話す川上さん。指導の際には、価値観の押し付けにならないように常に心掛けていくという。「例えば、日本式の特徴である定時性について議論した際、決まった時刻で運行するより、次の列車がすぐに来るほうが大切」という意見もあり、定時性に対する評価はあまり高くないと感じました。しかし、こうした違いを尊重して、その国や地域に合ったシステムをつくることが重要だと思っています。」

プロジェクト開始から2年以上が経過した昨年6月、ついに、運営会社となる「ハノイメトロカンパニー」が設立された。さらに、複数の路線間で共通の運賃制度を設けるという日本側の提案も検討されていて、一元的かつ円滑な運営を行うための基盤は着実に整いつつある。「鉄道を市民の足として定着させるためには、バイクに劣らないように利便性をいかに高めるかを考えなければなりません。設備を導入したら終わりではなく、現地の人たちの手で持続的な運営ができるように、これからも協力していくつもりです」と川上さんは語る。

プロジェクトチームと現地の関係者の間では、定期的に協議が重ねられている



本が支援する2号線、中国が支援する2A号線、そして、フランスやアジア開発銀行などが支援する3号線だ。このように路線ごとにドナー国が異なる状況について、東京地下鉄株式会社（東京メトロ）・鉄道本部の川上邦雄さんは、ある問題を指摘する。「ドナー国によって規格や仕様異なる路線が完成することになるので、ばらばらに運営されることになれば、運賃設定や安全基準が異なったり、乗り継ぎがスムーズにできなかったりと、さまざまな不便が生

じる可能性があるのです」。そこで、各路線を一元的に運営・維持管理する組織の設立が急務となった。そのモデルとしてハノイ市が目をつけたのが、銀座線や丸ノ内線など9本の路線を運営している東京メトロだ。「2012年にハノイ市のタオ市長が来日した際に、私たちの地下鉄を視察していただきました。市長からは、管理体制が素晴らしいと言われ、ハノイにも同じような組織をつくってほしいと要請されたことがそもそものきっかけです」と川上さん。

こうして、翌年に始まった運営組織の設立に向けたプロジェクトに、東京メトロが全面的に協力することになった。

ハード面だけではない 鉄道事業者ができること

ハノイ市では、都市鉄道の運営は初めてのことで、そこで、まず必要となるのが現地の人材育成だ。

東京メトロは、プロジェクトチームを立ち上げ、総務、運行、車両、運輸、電気など、鉄道の運営に必要な各部門の専門家14人を呼び集めた。彼らは「現地作業チーム」として、現地の職員に対してマンツーマンで指導を行う。一方、全体のスケジュール管理や、現地の関係者との交渉などを、川上さんら5人からなる「事業コーディネーターチーム」が行う。「タオ市長との約束を実現させるためにも、会社を挙げて取り組んでいます」と川上さんの言葉にも熱がこもる。

プロジェクトでは、東京メトロの施設を使った研修も行われた。参加した現地の職員は、朝の出庫から始まり、車両の運転業務、本社業務、そして運行を終えて車庫に戻ってくるまでの一日の流れを見学した。さらに、夜は実際の乗務員と同じように、駅での泊まり勤務も体験した。「整然とした運行や乗客のマナーの良さを見て、



大量のバイクや車がひしめくハノイ市内の様子
(撮影：永武ひかる)

バイク天国が抱える問題
その救世主となるか

ベトナムを訪れるとまず驚くのが大量のバイク。ある調査によると、都市部でのバイクの利用率は交通機関全体の8割を超えるとい、朝夕のピーク時には、道路を埋め尽くすほどのバイクの波が押し寄せる。もちろん市民にとって便利な交通手段ではあるが、一方で問題もある。渋滞の発生や排気ガスによる環境の悪化が、その最たるものだ。

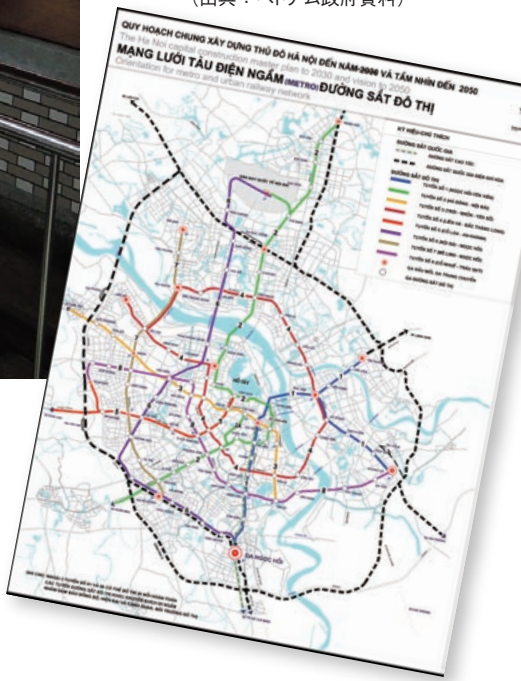
首都ハノイ市では、今後、こうした問題が一層深刻になると言われている。都市化の進展や周辺自治体との合併に伴い、人口が2000年の274万人から、2010年には656万人に増加。2020年には800万人規模に拡大すると予想されているのだ。事態が深刻化する前に歯止めをかけようと、同国政府はJICAと連携して、2050年までを目標にハノイ市に8路線からなる都市鉄道を整備するマスタープランを5年前に策定した。

現在、このプランに基づいて、3路線で建設事業が始まっている。日



東京外口池袋駅で行われた研修の様子。駅の設備や運行管理などについて駅員が説明した

ハノイ市都市鉄道の路線計画図。現在はののうち3路線で建設事業が進んでいる
(出典：ベトナム政府資料)



円滑な運営を自分たちの手で

朝の通勤時間。電車や地下鉄を乗り継いで、会社へと向かう。必要な物は1枚のICカード、ただそれだけだ。日本では当たり前だが、海外に目を向けるとそうではない。国内初となる都市鉄道の建設が進むベトナムでは、複数の路線を一元的に運営する組織づくりが始まっている。



Viet Nam
from ベトナム

