



<ベトナム・リサーチ・特別レポート>

情報提供用資料

2020年4月10日

ベトナムの鉄道インフラ整備

ベトナムの鉄道の営業キロ(鉄道に使用している本線の長さ)は日本の約10%で、鉄道設備の老朽化も課題である。その総延長は約3,143kmで、南北の主要都市を結んでいるほか、北部は2地点で中国とも結ばれている。軌間は狭軌の1000mm(メートルゲージ)が中心で全区間の約85%を占める。政府は新規路線だけでなく、既存路線も標準軌(鉄道のレールの標準間隔)の1,435mmに徐々に変更する予定である。電化区間が存在しないため、車両はすべてディーゼル機関車である。ベトナムにおける鉄道の輸送シェアは、1995年時点の旅客約11.7%、貨物約7.9%の水準から2018年には合計約3%へと大幅に低下し、輸送市場で競争上の優位性を失いつつある。その要因として、鉄道の時代遅れのインフラ、車両の老朽化、投資資本不足等が挙げられる。これらの問題を解決するために、政府はハノイやホーチミン市での都市鉄道の整備と共に、既存路線を近代化し、さらに下述のように高速鉄道を新規に敷設する計画である。

【主要鉄道路線】

- ・ハノイ～ホーチミン線:「統一鉄道」と呼ばれる全長1,726kmの主要路線で、全鉄道網の3分の2を占め、旅客輸送の8割、貨物輸送の6割を占める国内交通の大動脈となっている。ハノイ・ホーチミン市間の運行列車数は1日10本で、所要時間は約30時間となっている。現在の平均速度は60km/hだが、改修作業が完了すれば平均速度は80～90km/hに引き上げられ所要時間も約22時間まで短縮される見込みである。
- ・ハノイ～ハイフォン線:全長102kmで、運行列車数は1日8本で、所要時間は約2.5時間となっている。現在、ラオカイ～ハノイ～ラックフェン港までつながる新線が計画されている。
- ・ハノイ～ドンダン線:総延長は167kmで、運行列車数は1日2本で、所要時間は約6時間の中国国境につながる重要路線である。
- ・ハノイ～ラオカイ線:総延長は296kmで、運行列車数は1日5本で、所要時間は約8時間となっている。旅客に加え、鉱物、農産物、中国からの輸入物資が主要貨物となっている。
- ・ケップ～ハロン～カイラン線:全長128kmで、運行列車数は1日2本で、所要時間は約5時間となっている。



【南北高速鉄道】

上記の在来線である「統一鉄道」とは別に、ハノイ～ホーチミン市間を結ぶ南北高速鉄道の新規敷設が研究・提案されている(全長 1,559km、27 駅、軌間は標準軌の 1435mm、設計最高速度 350km/h(営業最高速度 320 km/h)、総投資額約 587 億米ドル)。2019 年 2 月、ベトナム交通運輸省は首相に南北鉄道プロジェクトの実行可能性に関する調査報告書を提出した。2020 年 5 月に開催される国会会議で同プロジェクトが承認されれば、2020~2032 年にハノイ～ビン区間とニャチャン～ホーチミン区間を、そして 2032~2050 年にビン～ニャチャン区間をと 2 フェーズに分け敷設する計画である。

【都市鉄道】

ベトナムの鉄道網



首都ハノイと最大都市ホーチミン市で地下鉄(メトロ)を建設中で開通も間近である。両都市では人口の増加とバイクや自動車の普及によって、大気汚染、交通渋滞、交通事故等が発生しているが、その解決策として地下鉄網の早期実現が期待される。

ハノイで計画されている路線数はメトロ 9 路線(229 駅)で総延長距離は 319km である。9 路線の内、2 路線(2A 号線、3 号線)はすでに建設中で、その内メトロ 2A 号線(ドンダー区カトリン～ハドン区間)は路線距離約 13km、全 12 駅が設置され 99% 完了し、2020 年に開通の見込みである。また 3 号線(ハノイ～ニョン区間)は高架区間が 2021 年春に、そして 2022 年末には全線が開通する予定である。ホーチミン市では 8 路線(147 駅)が開通予定で、その総延長は 172.6km である。その内、メトロ 1 号線(ベントイン～スオイティエン間)は現在建設中で、開通予定は 2021 年末である。

出所：ベトナム鉄道局の路線図を基に JVRC が作成



出所：JVRC

以上

【参考資料】 ベトナム統計総局、ベトナム鉄道局、国際協力銀行の資料・HP