

## ベトナムの交通事情

ベトナムデスク 前田 昌良

### 1. はじめに

ベトナムが計画経済から市場経済に移行し、工場の稼働数や市民の購買力が大幅に上昇するなどベトナム経済が発展した結果、ベトナム国内及び周辺諸国との交通量も著しく増加しています。

世界各国との交易拡大のため、そして国内の事業環境及び生活環境の整備のため、ベトナム政府は航空交通、道路交通、鉄道交通、海上交通の整備に鋭意取り組んでいますが、経済の発展スピードにインフラ整備が追いついておらず、また個人の交通マナーも高くないことから、ベトナムの交通事情に不便さを感じる方も多いと思います。

そこで、今回はベトナムの交通事情の実態をレポート致します。

### 2. 航空交通の現状

現在ベトナムで営業中の航空会社は、ベトナム国営企業、合併企業及び外資系企業を合わせて 28 社あり、国内の主要都市間、そして世界の主要都市までの移動が可能です。

ベトナムでは航空交通史上深刻な事故は起こっていませんが、フライトの質やフライトの便数にはまだ制限があり、また、一部航空会社ではフライトの中止や、出発時間の延長が頻繁に行われるなどの問題があり、ベトナムの航空交通に対する評価を下げています。

### 3. 道路交通の現状

道路交通量の著しい増加を受け、ベトナムでは

- ・ハノイとホーチミン両市でのバス市内路線の無料化
- ・両市内での個人車両の登録料の引き上げ
- ・道路や架橋建設等の交通インフラの整備促進

高速道路として、ハノイ～カン・テヨー間（延長 1,941km、4～8車線）及びフー・テヨー～キエン・ザン間（延長 1,321km、4～6車線）を整備など、ハード・ソフト両面での対策を講じていますが、全般的に整備途上の段階で、また、多くの道路には標識も設置されていないことなども含め、依然として国民や企業の交通ニーズを満たしているとは言い難い状況にあります。

特にハノイとホーチミン両市の交通渋滞は有名で、交通運輸省の統計データによると、両市内で渋滞が頻繁に発生する箇所が 100 箇所以上あるとされており、雨の日の夕方にハノイ中心部をタクシーで移動するとなると、2km の移動に 1 時間かかることもあるほどです

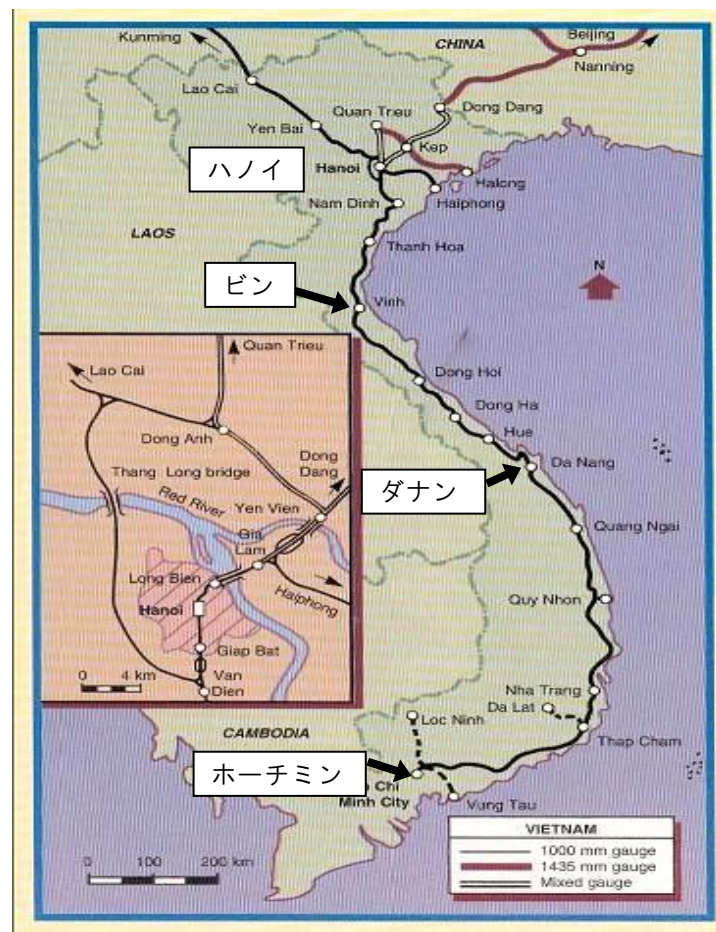
また、歩道を占有して屋台を立てる店が多いことなど、交通秩序への意識の低さも渋滞の原因の一つとなっています。

さらに、景気対策の一環として、ベトナム政府が自動車購入奨励策を講じたことなどから、昨年の新車販売台数は 12 万台と 2008 年比で 7% 増加し、さらなる交通渋滞の拡大も懸念されます。なお、2009 年の死亡事故件数、交通事故発生件数ともに 2008 年と比べて減少傾向にあります。

現在では、ハノイ～ホーチミン間を結ぶ南北高速道路を中核とした 24 本の高速道路（総延長 2,381km）を 2020 年までに整備する計画がある他、中心都市の各機関、会社、病院、学校を郊外に移転する政策を新たに立案しています。

#### 4. 鉄道交通

ベトナムの鉄道は北部から南部まで貫通しており、ベトナムの鉄道総延長は約 2,600km、ベトナムの各地方から中国まで結ばれています。



### (ベトナム鉄道の主要路線の概要)

主要路線	長さ (km)	鉄道の広さ
ハノイ - ホーチミン	1.726	1.000 mm
ハノイ - ハイフォン	102	1.000 mm
ハノイ - ラオカイ	296	1.000 mm
ハノイ - ドンダン	162	(1.435 & 1.000 mm)
ハノイ - クワンチュウ	75	(1.435 & 1.000 mm)
ケップ - ウオンビ - ハロン	106	1.435 mm
ケップ - ルーサ	57	1.435 mm

現在、ベトナム政府は日系企業の協力のもと、ベトナムの各中心都市を結ぶ高速鉄道（時速 300 キロの新幹線）を整備する計画を発表しましたが（2010 年にベトナムの国会で議論される予定）、ハノイ～ホーチミン市間に 26 駅（60 キロ毎に一駅）を整備する予定で、総工費は 558 億 5,000 万米ドルです。

計画では、2020 年からハノイ～ビン線とホーチミン～ニャチャン線、2030 年よりビン～ダナン線、2035 年よりハノイ～ホーチミン線の敷設を開始する計画で、全長 1,570 キロメートル、所要時間が最速で 5 時間 38 分、通常で 6 時間 51 分となる見込みです。

## 5. 海上交通

ベトナムの主要港（ハイフォン港、カイラン港など）には毎日国際船舶が入出港していますが、河川港という生い立ちから水深が浅いなどの問題もあるため、ベトナム政府は、「2020 年までのベトナム港湾システム発展計画」を策定し、ハイフォン港などの優先的な整備を進めることとしています。

(以下の港湾情報は現地レポート vol. 13 より抜粋)

- 1) **ハイフォン港**：ハノイの東約 100 km に位置。水深が約 7m と浅いため、航行するのは主に 300 - 650 T E U の小型のフィーダー船。日本の O D A により整備された国道 5 号線により、ハノイまで 3 時間弱で結ばれている。
- 2) **カイラン港**：ハイフォン港の北東 30 km に位置し、世界遺産であるハロン湾に隣接。水深が 12m と深いため、1,000 T E U クラスのコンテナ船の入港が可能。ハノイとは国道 18 号線で結ばれており、3 時間強でアクセスが可能。北ベトナムでは、ハイフォンに次ぐ主要物流港となっている。
- 3) **ダナン港**：ダナンはベトナム中部に位置し、タイから伸びる東西回廊と国道 1 号線が交差する、中部における交通の要所。ダナン港は付近では唯一水深 10m 以上を有しており、3 万トン級の船が入港可能。主要港であるティエンザ港では、日本の O D A

により、倉庫と関連システムの改良が進められており、日系物流会社数社の中継基地もある。

- 4) **サイゴン港**：サイゴン川沿いのサイゴンニューポート、サイゴン港、VICT (Vietnam International Container Terminal)、ベンゲ港など、主要4港から構成されるベトナム最大の港湾施設であり、年間貨物取扱量は国内で最多。

\* 岡山とベトナムを結ぶ航路として、水島港から大阪や神戸、台湾を経由してダナン、ホーチミンへの直行便が、週1便就航しています。

## 6. 最後に

アジア域内でも交易拠点として条件の良い位置にあるベトナムは、様々な課題を抱えながらも、国民生活のさらなる利便性の向上、そして企業の投資誘致のため、様々な取組を進めています。近い将来（といっても10年後かもう少し先かもしれませんが）交通事情が飛躍的に向上しているのでは、と期待しています。