

ベトナムにおけるインフラ整備状況について

ベトナムデスク Le Hai Doan

ベトナム計画投資省の統計データによると、1980年代のドイモイ政策導入後に承認された外資系投資プロジェクトは、現在までに総計8,000件にのぼっており、これはベトナムにおける総投資額の実に20%を占めています。また、世界銀行の最新レポートでは、ベトナムにおけるインフラ整備への投資額はGDPの10%を占めることが明らかとなっています。しかし、現実には、経済成長のスピードにインフラ整備が追いついていないのが現状です。インフラの整備の遅れは、外国からの投資を呼び込む際の大きな障害となるため、ベトナム政府では現在、長期的で持続的な経済発展を目指すため、日本をはじめとする外国からの支援によるインフラ整備計画を順次実施しているところであります。

そこで、今回のレポートでは、成長を続けるベトナムにおけるインフラの整備状況について、ご紹介いたします。

まず、経済発展に重要な電力供給ですが、急激な都市化、工業化が進んだ結果、激増する電力需要に供給量が追いついていません。政府の電気供給計画では、2006年から2015年までに毎年17~20%の供給量増加を目指していますが、独占権を持っているベトナム電力公社(EVN)の電力供給能力は依然として低いままです。これには、現在のベトナムの電力供給が、特に北部を中心に水力発電への依存度が高いことが大きな要因となっており、安定した電力を確保するため、天候に影響されない発電方法に転換することが求められています。そこで、政府では各種優遇政策を掲げ、電力分野における一層の投資を国内及び外資系企業に呼び掛けています。また、2020年には中部のニントゥアン省内の2ヶ所で、ベトナムでは初めての原子力発電所が稼働する見通しです。これにより、ベトナム全体の電力需要の約20%をまかなうことができるとされており、新たな電力の供給体制に大きな期待が寄せられています。

続いて物流施設の整備についてですが、現在、サイゴン新港がベトナム全体のコンテナ取扱量の50%を占めています。現在のペースが続けば年平均15%ずつの港湾貨物量の増加が見込まれており、これにどう対応していくかが課題となっています。新たな港湾の整備に関しては、日本をはじめ台湾、韓国など多くの外国企業(とりわけ運輸関

係企業)が大きな関心を寄せています。(南部バリア・ブントウ省では、日本のODAにより2010年の竣工を目指しカイメップ・チーバイ港の整備が実施されることになっています。)しかし、海沿いの各省では、外国資本導入に当たっての優遇措置が十分に整備されていないことや、既存の港湾設備を利用して整備、開発する方が、新規に港湾を整備するより効果的であるとする声もあるため、投資案件はまだ多くはありません。

また、ベトナムでは大都市中心部において急激な都市化が進んでおり、その弊害が顕著になってきています。毎年100万人が仕事を求めて農村地域から大都市へ移動しているといわれており、ハノイ市やホーチミン市などをはじめとした都市の中心部に人口が集中しています。一方で、道路や鉄道、バスなどの公共交通機関の整備は大きく立ち後れているため、幹線道路を中心に大規模な渋滞が頻発しています。また、国の経済成長の恩恵を市民へ還元するため、住宅や水道・ゴミ処理など市民生活に直結するインフラを充実させていくことも急務となっています。こうしたことから、政府では、次のような対応策を検討し、実施準備を進めています。

- ・住宅開発に当たっては、基本的なインフラである上下水道の給水、排水システムとゴミ処理システムの計画、整備を併せて進めること。
- ・ハノイ市に代表されるような都市圏の拡大に伴い、交通量の多い国道に沿った高速道路の建設や、都心部の環状道路や省間をつなぐ幹線道路の建設。
- ・鉄道、地下鉄等の公共交通手段の整備にあたり、民間企業の参加を呼びかけるための優遇政策の実施。

なお、ホーチミンでは現在、日本のODAによるホーチミン市内(ベントイン)と市内東北部(スオイティエン)を結ぶ全長19.7kmの地下鉄を含む都市鉄道の建設計画が進められており、2010年の着工、2014年頃の開通を予定しています。

ベトナムが今後も安定した経済成長・発展を続けるためには、いかにして外国からの投資を呼び込むかが重要だと思われます。そのためにも、昨今の世界的な金融不安による景気の悪化が懸念される中、政府によるインフラ整備計画が失速することなく実施されていくことが期待されます。