

ベトナムのインフラ開発について

岡山県ベトナムビジネスサポートデスク
グエン・ティ・タン・ニャン

【はじめに】

インフラ開発は投資誘致にとって重要な要素です。昨今、ベトナムのインフラは徐々に改善されており、社会経済の発展を手助けするほか、外国直接投資の誘致にも役割を果たしています。しかしながら、ベトナムのインフラは現在まだ開発段階にあります。

1980年代後半以降、ベトナム政府は、道路、鉄道、港湾や空港などの改修・建設に国家予算に加え外資を優先的に活用しています。現在では、ベトナムは規模、種類等の面で豊富な交通網を有していますが、質はまだそれほど高くないのが実態です。以下、ベトナムにおけるインフラ開発の概要について述べます。

【交通システム】

(1) 道路について

現在ベトナムには約 100 の国道及び多くの県道があります。しかし、一般的に道路が狭く、路面の質が悪いため交通に悪影響を与えています。また、多くの道路が老朽化しています。

このような状況の改善を目指して、現在ベトナム全国で建設工事が重点的に実施されています。渋滞が日常化している都市部では歩道橋及び陸橋の建設にも着手しています。具体的には、2009年10月以降、ハノイ等の交通密度が高い街で18本の歩道橋(3,500億ベトナムドン、2,000万米ドル相当)を建設しています。また、近年では多くの高速道路が着工・開通されました。そのうち、国内路線としては、ベトナム最初の高速道である Ho Chi Minh - Trung Luong 路線及び最長かつ最も近代的な高速道である Lang Hoa Lac 路線(往復12路線、延長32キロメートル)、初めて国際標準により建設される高速道路である Ha Noi - Hai Phong 路線(2012年完成予定)などがあります。国際路線としては、Can Tho - An Giang - Phnompenh(カンボジア)路線(2014年完成予定)、Noi Bai - Ha Long - Mong Cai(中国との国境)路線、Ha Noi - Viet Tri - Lao Cai(中国との国境)路線、Lang Son - Bac Giang - Bac Ninh(中国との国境)路線等、カンボジアや中国と繋がる路線があります。

（２）鉄道について

ベトナムの鉄道システムは 1881 年にフランスの技術により建設され、南から北まで約 3,143 キロメートル、計 10 路線が現存しています。国際運輸線路としては Ha Noi - Dong Dang - 北京（中国）線路及び Ha Noi - Lao Cai - Con Minh（中国）線路があります。しかしながら、ベトナムの鉄道はまだ発展途上段階にあります。ここ数年、ベトナム政府は先進諸国の技術を研究し、近代的な鉄道の開発を目指しています。例として、ホーチミン市の地下鉄システムが挙げられます。このシステムは 7 プロジェクトに分割されており、2020 年に完成予定です。現在までに 7 プロジェクトのうち 2 つに着工されました。また、ハノイ市内では Nhon - Ha Noi 路線が 2010 年 9 月に試験的に着工されたほか、日本の技術による高速鉄道の建設（2035 年完成予定）が立案されています。同計画は 2010 年 6 月の国会で否決されましたが、いずれは修正案が国会で議論され、近い将来に可決される可能性が高いと思われます。

（３）港湾について

ベトナムの港湾数は近隣諸国に比べても多く、24 に上ります。主なものとしては北部の Hai Phong 港及び Cai Lan 港、中部の Tien Sa 港及び Quy Nhon 港、南部の Sai Gon 港及び Cat Lai 港があります。ベトナムの港湾の能力は世界的にはまだ低いと格付けされています。現在、多くの港湾は荷造り及び荷解きの基本的な機能しか有しておらず、近代的な装備を備える可能性がある港は少ないのが実状です。さらに、大規模港湾が非常に少ない上、港湾のサービス提供能力は限定的です。こういった状況に対処するため、2030 年までに地域内及び世界の諸国とも競争力がある港湾システムを開発する計画が策定されました。計画案には、Van Phong - Khanh Hoa 国際中継港湾を初め、9,000 ～15,000TEU（20 フィートコンテナ換算）のコンテナ船舶が入港できる国際標準を満たす複数深水港の建設プランが含まれています。

（４）空港について

近年のインフラの改修、管理方法の改善や国内外路線網の拡大などによりベトナムの航空システムは著しく発展してきました。国際空港として、南部に Tan Son Nhat 空港、Can Tho 空港、Long Thanh 空港及び Phu Quoc 空港（2030 年完成予定）があり、中部に Da Nang 空港、Phu Bai 空港、Cam Ranh 空港及び Chu Lai 空港があり、北部に Noi Bai 空港及び Cat Bi 空港（2025 年完成予定）があります。航空会社は Vietnam Airlines, Jetstar Pacific Airlines, Vasco, Vietjet Air, Indochina Airlines, Mekong Aviation, Viet Air の 7 社があり、そのうち、Vietnam Airlines, Jetstar Pacific Airlines, Vasco の 3 社が貨物輸送サービスを提供しており、Vietnam Airlines 及び Jetstar Pacific Airlines の 2 社は諸外国との直行便を提供しています。ベトナムの航空インフラ

は著しく改善され、旅客輸送だけでなく貨物輸送でも輸送量を徐々に増加させているものの、アジア地域諸国に比べると競争力がまだ低いと言えます。

【郵政通信】

近年、ベトナムの郵政通信は近代的な技術を導入し、サービスの質を徐々に改善して社会経済発展及び外資誘致に貢献しています。現在、ベトナムにはネットワークインフラを持つ通信会社が 11 社あります。そのうち 7 社（Viettel, VMS Mobifone, Beeline, Sfone, Metfone, Unitel, Indochina Telecom）は電気通信サービスを提供しています。利用者が一番多いのは Viettel です。ほとんどの企業は国際電話サービス及び 3G サービスを提供しています。また、2008 年にベトナムの最初の衛星（Vinasat-1）が宇宙に打ち上げられました。次の Vinasat-2/SPAN プロジェクト（投資額 2.9～3.5 億米ドル）は 2012 年までに完了する予定です。

【電力供給】

現在、ベトナム全国で、水力発電所約 50 箇所および火力発電所約 30 箇所が稼働しているほか、建設中の発電所が約 10 箇所あり、基本的な市民生活・企業活動のニーズを満たしています。そのうち、大規模な水力発電所としては Hoa Binh 水力発電所、Son La 水力発電所、Thac Ba 水力発電所が挙げられます。近年ベトナム政府は火力発電所の建設への投資や投資誘致を積極的に行っています。例えば、日本政府の ODA 資金により建設される Nghi Son 1 火力発電所、韓国の Taekwang グループの投資による Nam Dinh 省の火力発電所（投資額 45 億米ドルで、2021 年完成予定）などがあります。その他、南北 500KV 給電システム導入のおかげで、ベトナム全国に電気を提供することが可能になりました。ベトナムの給電会社は国営企業で、ベトナム電気会社という 1 社のみです。このような独占状態では、ベトナム電気会社の給電サービスは決して良いとは言えないほか、乾季には通知のない停電が頻発しています。ベトナムは原子力発電所の建設を 2030 年までに計画しており、今はその第一段階にあります。このプロジェクトが順調に実施されれば、2030 年以降、電気不足の問題を解決できるでしょう。

【上下水】

ベトナムの現在の上下水システムはフィンランドの技術により 10 年ほど前に建設され、基本的に全国のニーズを満たしています。ところが、下水システムはまだ不備であり、現在建設中の段階にあります。下水システムの役割がようやく認識され、試験的に大都市で下水システムの建設に取り組んでいますが、効果的なシステムはまだ開発できてい

ません。なお、新興住宅地に近代的な上下水システムが設置されましたが、大雨又は洪水の際には緊急排水できない状態であり、ベトナムの上下水システムは未だ様々な問題を抱えています。

【総括】

上記がベトナムインフラ開発の概況です。インフラ開発優先策が功を奏して、ここ数年ベトナムのインフラは著しく改善されてきました。ベトナム政府によると、2030年までのインフラ開発完成の計画を段階的に実施しているとのことで、今後の発展がより一層期待されます。