

## 【ベトナム】

2022年度 アセアン・インド地域の  
運輸・観光分野における課題に関する調査研究高島 稔 (一財)運輸総合研究所 アセアン・インド地域事務所 研究員  
重松 依里 (一財)運輸総合研究所 アセアン・インド地域事務所 研究員

## 1. はじめに

アセアン・インド地域では、急速な経済成長に伴い、運輸分野においてはインフラ整備の進展や公共交通機関のサービス水準が向上する一方、モード間の結節性の不十分さ、公共交通機関における安全意識の不徹底などの問題が見受けられる。また、新型コロナウイルス感染症 (COVID-19) の世界的流行が旅客輸送や貨物輸送に新たな変化をもたらしてきている。

こうした状況に鑑み、2022年度において、運輸分野・観光分野全体における課題について調査を行った。具体的には、アセアン・インド地域において我々が特に重点的な研究対象としているベトナム、フィリピン、インドネシア、タイ、インドの5か国を対象国として、学識経験者等の有識者に対して対象国の運輸分野・観光分野の課題についてヒアリングを行い現地での課題を把握するとともに、これらの課題についての原因を整理し、その結果を踏まえて、課題へのアプローチ方策について検討、整理した。また、2022年度が初年度なる観光分野においては基礎情報の収集も調査対象とした。

本レポートでは、ベトナムの運輸・観光分野における背景と課題を報告するとともに、課題に対する検討の方向性について述べる。

## 2. 運輸分野の現況と課題

## (1) 運輸インフラの現況

## ①道路・自動車交通

## 1)外郭環状線整備による渋滞解消、整備資金の確保

2022年11月時点のハノイ市内の車両台数は約780万台、自家用車の年増加率は4~5%と交通インフラ整備の進捗を上回る勢いで伸びているため、市内中心部での交通渋滞が深刻化している。また環状3号線は当初予測の6倍の交通量が発生しており、環状4号線の整備が求められている。

環状4号線が整備された場合、中心市街地とノイバイ空港

やハイフォン港等とのアクセス向上、紅河北部のタンロン地区等の再開発の推進やハノイ市中心部への流入交通の減少が見込まれ、ハノイ都市圏通過交通の円滑化やハノイ市内の交通渋滞緩和が図られる。ベトナム政府は2023年6月末までの環状4号線着工を決定している。

一方、本事業はPPPで実施される予定であるものの、現状のPPP法制では政府補償、修正制度がないなど民間企業が受入困難な条件が多く、今後のPPP法制の改訂も課題である。

## 2) 南部メコンデルタ地域の道路整備

2022年6月に発表された、「2030年までの南部メコンデルタ地域の社会経済開発と国防安全保障に関する行動計画」の中で、政府は2030年までに1人当たりGRDP(地域総生産)を2倍超とすることを目指すこととしている。



図 メコンデルタ地域の道路計画

出典:ADB

メコンデルタ地域は農林水産業や食品加工業が主要産業で、洪水や干ばつ、水質汚染などの気候変動や環境の問題に加え、

既存及び整備中の陸路及び水路ネットワークのみでは円滑な物流が確保できないなどの課題がある。メコンデルタ地域内の交通アクセス改善のため、2022年2月、ホーチミン市とカンター市を結ぶ高速道路計画のうちミートゥアン=カンター高速道路とミートゥアン第2橋梁の工事の迅速化が図られている。またメコンデルタ地域の道路ネットワークの充実のため、ADB、世界銀行、JICA など6機関が支援を行っている。

### 3) 気候変動対策やEV産業化に関する政府の方針と支援策

2021年のベトナムにおける自動車販売台数は約41万台とASEAN諸国の中では4位に当たり、人口規模や所得水準の上昇により今後も更なる成長が見込まれている。ベトナム政府は2050年までのカーボンニュートラルを目指すため、国内のEV生産に対する支援を検討している一方、EV用の充電スタンドの整備が不十分であるなど、インフラ面において課題が生じている。

近年では地場企業であるビンファストが先導する形でEVシフトの動きが見られるが、現時点でEVの販売価格はガソリン車より高く、購買層が高所得者に限られている。このため政府はEV購入時の特別消費税や自動車登録料の減免措置を講じている。

#### ②鉄道

国土が南北に長いベトナムでは、経済成長に伴い南北間の移動が急増しており、高速鉄道の整備方針が主要課題となっている。交通運輸省(MOT)は当初、旅客専用で設計最高速度を320km/h以上とする案を示していたが、旅客需要の先行きが不透明な中で投資額が膨らむことを懸念する計画投資省(MPI)との協議により、貨客兼用の新線を建設し設計最高速度を250km/h、実際の運行速度を180-225km/hとすることを2022年8月に合意した。現在の南北間の鉄道輸送は旅客需要の6%、貨物輸送の1.4%に留まっており、高速鉄道の整備を機に不均衡の修正を図る必要がある一方、貨客併用による事業採算性の向上の実現性に関してはより詳細な検討が必要である。また、ハイバン峠など高速運行のボトルネックとなっているインフラ整備も併せて必要となっている。

MOTとMPIの合意に関する現地報道によれば、ハノイ-ホーチミン南北高速鉄道は以下のとおりである。(イ)ハノイ=ホーチミン間には長距離高速列車用の6駅、短・中距離準高速列車用の44駅、貨物用の20駅を整備する。(ロ)鉄道運行システムにはETCSレベル2を採用する予定であり、総投資額は648億米ドルとなる見込みである。(ハ)必要資金は公的支出と民間投資、事業主体による都市部の駅周辺の土地所有権売却などで調達する。MPIはPPP方式で事業を実

施し、新設する国営企業が公的資金の調達、レールや駅などのインフラ建設、維持・補修、運行を担当、民間企業が民間資金の調達と駅関連事業などによる収益管理などを請け負う。



図 ハノイ - ホーチミン南北高速鉄道計画

出典：VNExpress

#### ③港湾

2018年のベトナムにおける港湾の取扱貨物量は約2.9億トンで、このうち南部の港湾で63%、北部で25%、中部で12%となっている。また同年のコンテナ取扱量は1,293万TEUで、南部が74%、北部が22%、中部が4%となっている。港湾別では、ホーチミンのサイゴン新港が取扱貨物量の24%、コンテナ取扱量の37%を占め、ベトナムにおける輸出入貨物の最大の輸送拠点となっている。

国内貨物の取扱量は約6,000万トンで推移する一方、国際貨物の取扱量は2010年以降年率9.3%のペースで急増しており、2018年には2.93億トン、コンテナ取扱量については1300万TEUとなった。サイゴン新港の貨物取扱量も急増しており、2022年7月にはホーチミンの下流側に位置するカンゾー県に、総延長7200mの岸壁を備え、世界最大のコンテナ船(24,000TEU)にも対応可能な約60億ドル相当の新埠頭の建設提案がなされた。

またこの地域における中核港湾の開発も必要とされており、観光開発の支障となるティエンサ港の貨物取扱いを縮小し、リエンチュウ港を拡張することでコンテナ船の大型化に対応する計画もある。

#### ④空港

##### 1) 空港の整備・拡張

ベトナムには国際空港が12、国内空港が10あり、ハノイ・ノイバイ空港やダナン空港などのターミナル整備・拡張が行

われてきた。一方、主要三空港(ノイバイ、ダナン、タンソンニャット)において各ターミナルの計画容量を超過するなど、多くの空港では混雑が続いている。また国際航空運送協会によると、COVID-19の影響から国内線航空需要の回復スピードはベトナムが世界トップとなっている。

こうした状況に対応するため、ナサン空港、ビン空港等において旅客ターミナルの新設や滑走路・駐機場の拡張等の整備を PPP 方式により行う予定である。またタンソンニャット国際空港の受入能力を 2024 年には現行の約 1.8 倍に増やす予定であり、この他ハイフォンやサパなどの地方空港の整備計画があるものの、整備資金の捻出が課題となっている。

## 2)航空貨物

ベトナムにおける国内航空貨物量の 8 割を主要三空港が占めており、サムソン SDS と地元のパートナー ALS がノイバイ空港内に専用の貨物ターミナルを設立するなど、ゲートウェイ空港において貨物需要増加への対応を行ってきた。またベトナムは China+1 として製造拠点の新規立地が旺盛であり、今後航空貨物輸送が大きく伸びる可能性がある一方で、アジア域内のフライトが多いため大型機材の就航が少なく、また貨物の取扱いスペースが狭いため、荷役の遅延が起きやすい。そのため貨物専用航空会社の誘致や、新空港の建設、貨物ターミナルの増床などの空港インフラの整備が求められている。

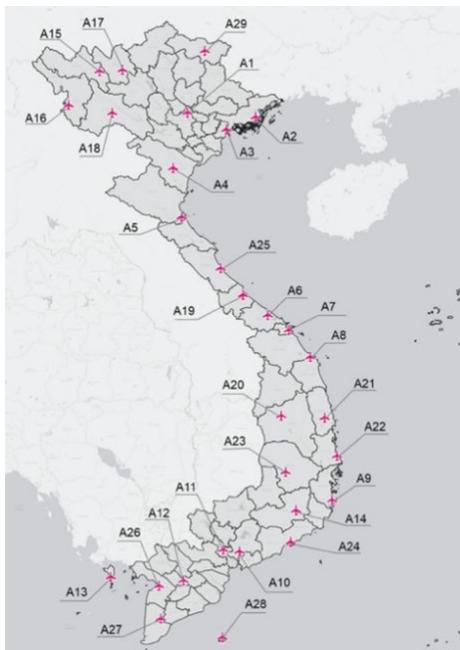


図 建設・拡張プロジェクトのある空港

出典：JICA

## ⑤物流

### 1)物流の効率化

ベトナムに拠点を構える企業における原材料や部品などの現地調達率は 36.3%で、残りは日本や中国、ASEAN 諸国など国外からの調達に依存している。そのため、原材料や部

品を迅速に運ぶための物流の確保が課題となっている。特に物流コストの高騰やインフラ不足、人材不足への対応、デジタル化による効率化、環境への配慮、トラックの片荷輸送の削減が大きな課題である。

### 2)コールドチェーン

ベトナムでは経済成長や EC 市場の拡大、さらに輸出品目の変化などに伴って国内外輸送のための倉庫需要が拡大しており、これによりサプライチェーンの安定化も期待されているものの、冷凍・冷蔵倉庫については需要の急増に対応できていない。輸出向け水産物の利用が大部分を占め、温度管理が不十分で輸送途中での食料廃棄が課題となっており、コールドチェーンの前提となるインフラや法規制等の事業環境の整備が必要である。

### (2) 各分野における課題

次ページの表参照

### (3) 有識者ヒアリングの結果を踏まえた主要検討課題

#### ①国際鉄道ネットワーク

長距離国際鉄道は、安定したリードタイムで提供できる輸送ルートの確保や海上輸送、トラック輸送混雑時の BCP 対策としての役割が期待されている。新型コロナウイルスの世界的な蔓延や地域紛争のリスク等で国際海上輸送や航空輸送が滞り中、安定した鉄道輸送に対する需要は今後さらに増えることが予想される。

#### 1)中国 - ベトナム間の国際鉄道

2022 年 1 月から 4 月の期間で中国-ベトナム鉄道の国際複合一貫輸送列車 7867 本が通関され、輸出入貨物量は 17 万 100 トンに達した。貴州省、四川省等からの化学製品や農業関連製品原料のベトナムやタイへの輸出量が増加しており、肥料生産に必要な原料の需要が拡大していると見られている。

#### 2) 欧州 - ベトナム間の国際鉄道

2022 年 3 月より、ダナンから中国、カザフスタン、ポーランド、ドイツなどを経由し欧州へ向かう直行貨物列車の本格的な運行が開始された。ベトナムから毎月 8 本の列車で輸送し、輸送日数は 25~27 日、40 フィートコンテナ 23 個を積載する。ダナンからは軌間 1,000mm の狭軌鉄道で移動し、ハノイで軌間 1,435mm の標準軌鉄道にコンテナを移動、その後中国との国境にあるドンダン国際駅で通関される。ダナンからは主に家具、ハノイからは電子機器や繊維等が欧州向けに輸出されており、リエージュ、ハンブルク、メルツォなどの各都市に配送される。

他方、ベトナムにおける物流は依然として道路が主流であり、主要な港や鉄道駅など、国際ネットワークを踏まえた物流拠点の整備が必要である。

共通	道路分野	物流分野
<ul style="list-style-type: none"> <li>・インフラ投資ニーズの増大と民間投資誘致</li> <li>・交通政策の優先順位付け</li> <li>・PPP 法制の不備（需要リスク、修正制度）</li> <li>・PPP 事業における政府の過度なリスク回避</li> <li>・法制度の形骸化（都市部行政区画のなど）</li> <li>・中央政府と地方自治体の責任分担明確化</li> <li>・独立した運輸政策研究機関の必要性</li> <li>・運輸分野の収集データ拡充・標準化</li> <li>・資金調達、技術ノウハウ、事業実施能力</li> <li>・複数輸送手段を統合した輸送システム</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・道路料金徴収に関する法律上の制約</li> <li>・地域間の特性を考慮した道路料金体系</li> <li>・EV 導入支援・充電インフラの整備政策</li> <li>・メガシティの都市交通渋滞解消</li> <li>・全国的な道路予防保全の導入</li> <li>・道路建設・メンテナンス費用の増加</li> <li>・低速／中速／高速の道路構成再構築</li> <li>・高速道路の建設コスト低減</li> <li>・道路システム整備偏重からの脱却</li> <li>・旅客需要の管理方法（統合交通管理計画）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ドライポート、物流拠点に対する投資誘致政策</li> <li>・国際ゲートウェイの整理</li> <li>・物流拠点整備における基準整備（工業省）</li> <li>・関係省庁間の責任分担</li> <li>・効率的な内陸水運システムの構築</li> <li>・物流部門の二酸化炭素排出量削減</li> <li>・マルチモーダルな物流システム</li> <li>・内陸水運・鉄道・道路交通との接続</li> </ul>
港湾分野	鉄道分野	空港分野
<ul style="list-style-type: none"> <li>・免税地区での手続き統合などの促進政策</li> <li>・グリーン・ポートの開発政策</li> <li>・貨物鉄道・内陸水路との結節性向上</li> <li>・北部小規模の港湾間の接続性向上</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・国際拠点駅の整備指針</li> <li>・高速鉄道の人材養成・現地企業の活用</li> <li>・鉄道と道路輸送の競合、体系的輸送システム</li> <li>・制度改革、制度枠組みの体系的な整理</li> <li>・鉄道の建設コスト低減、鉄道整備へ投資誘致</li> <li>・整備方式、資金調達政策、O&amp;M 関係法制度</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・利用者増による空港キャパシティ問題</li> <li>・空港整備における民間投資の促進</li> </ul>

## ②物流の改善

### 1)物流開発計画

2018 年のベトナムにおける国内物流のコストは GDP の 20.9%を占め、先進国の 2 倍、国際的な平均値の 114%と、輸送手段間の連携不足に起因し高い水準にある。

ベトナム政府では、2011 年にドライポートマスタープランを策定し、13 のドライポートを整備すると定めた。また 2017 年には、2025 年までの物流サービスの競争性改善と開発に関するアクションプランを策定している。

2020 年にホーチミン市にて策定された「2030 年までのビジョンを視野に入れた 2025 年までの物流開発計画」では、同市を国内の主要物流拠点とすることを目指し、マルチモーダル輸送と物流サービスの発展促進のため内陸コンテナデポ（ICD）の開発が計画されている。物流センターの建設や物流に関する職業訓練を行う訓練センターの設立といった人材育成、物流サービスにおける IT 活用による南部の主要経済圏（メコンデルタ地域）との協力・連携など、物流セクター全般の要素を備えている。これにより市内の物流サービス企業の売上高成長率は 2030 年までに 20%、ホーチミン市の GRDP における物流業の寄与率は 2030 年までに 12%に達する見込みとなっている。さらに国際的な競争力の面で課題となっている国内の物流コストを 2025 年までに 10～15%削減できるとしている。

### 2)ドライポート

2016 年の輸送機関別シェアは、道路が約 76%と大半を占めており、マルチモーダル輸送を推進する上でもドライポートや物流センター、倉庫などの機能強化が必要となっている。2017 年時点の北部においては、港湾から 50～400km の範囲

に 11 のドライポートが存在しており、ラオカイ ICD が鉄道に接続している他は道路輸送のみとなっている。南部には港湾から 20～70km の範囲に 11 のドライポートが存在し、うち 7 箇所は内陸水運に接続している。

### (4) ベトナムの運輸分野の課題

#### ○高速鉄道を含む都市間鉄道・国際鉄道ネットワーク

昨今、安定的な輸送手段や、海上・自動車輸送の代替手段としての国際貨物鉄道の役割が増してきている中、ベトナム政府はハノイとホーチミンを結ぶ南北高速鉄道計画への他国からの支援や貨客輸送の考え方について議論を重ねているところ、このような高速鉄道を含む都市間鉄道、国際鉄道ネットワークのあり方について改めて検討する必要がある。

#### ○シームレスな接続とインターモーダル輸送による物流コストの削減

物流効率化のため、高頻度・定時性のある輸送サービスで結ばれ、ロジスティクス機能を備えた物流拠点の整備や、鉄道やトラック、航空機、内陸水運など異なる輸送モードを複数組み合わせるインターモーダル輸送の実現への検討が必要である。

## 3. 観光分野における現況と課題の基礎情報

### (1) 観光分野の基礎情報

#### ①概要

ベトナムを訪れる外国人訪問者数については 2011 年の 540 万人から 2019 年には 1620 万人まで大幅に増加した。特に 2015 年までは 700 万人前後で推移していたが、2016 年に 900 万人、そして 2017 年に 1163 万人と旅行者数が一気に増加している。2019 年時点における外国人訪問者数は、隣国の中国

が最も多く、次いで韓国、日本、アメリカとなっている。また、2019年の外国人訪問者の消費額は118億ドルであった。

2020年のパンデミック発生以降、外国人訪問者数は2020年の340万人から2021年の14万人へ、また外国人訪問者の消費額は2020年の29億ドルから2021年の1億ドルへと他国と同様、大きく減少した。

外国人訪問者数については2022年以降に再び増加に転じ、2025年には2019年の訪問者数を超え、2027年には約1,860万人になると予想される。観光産業の雇用者の推移についても2019年にかけて増加傾向が見られ、2019年には全体雇用者数の約9%、約490万人を占めた。さらに観光産業がGDPに占める割合について2018年までにGDPに占める割合が6-7%台で、年平均成長率1.2%で推移していた。しかし、新型コロナウイルス感染症の影響で2020年以降は急激に減少し、2021年には前年比で2.6%まで減少した。

### ②観光分野における政府機関の体制

ベトナムの文化・スポーツ・観光省 (Ministry of Culture, Sports and Tourism, MCST) は、文化、家族、スポーツ、観光の国家行政を司り、これらの分野における公共サービスの管理も行っている。



出典：Ministry of Culture, Sports and Tourism サイトより  
JTTRI-AIRO 作成

### 図 Ministry of Culture, Sports and Tourism の体制図

MoCST の所掌範囲は、文化に関連する施策及び公共サービスの管理、観光に関連する施策及び公共サービスの管理、スポーツに関連する施策及び公共サービスの管理、民族・家庭に関連する施策及び公共サービスの管理、全国の伝統文化の発展に向けた指導などとなっている。

MoCST傘下の傘下のベトナム国家観光局 (Vietnam National Authority of Tourism, VNAT) は観光政策の立案及び実施、観光法などの法令の制定、各種許認可、旅行会社の格付けなどを行っている。



出典：Vietnam National Administration of Tourism  
( <https://www.vietnamtourism.gov.vn/en/post/6700> )  
より JTTRI-AIRO 作成

### 図 Vietnam National Authority of Tourism の組織図

VNAT の下部組織として、ベトナム観光開発研究所 (Institute for Tourism Development Research, ITDR)、ベトナム観光情報技術センター (Tourism Information Technology Center, TITC)、ベトナム観光レビュー (Vietnam Tourism Review, VTR) の3つの組織がある。ITDRでは観光の調査・分析・コンサルティングを行っており、特に官学連携による観光に関するトレーニングプログラムを実施している。TITCでは観光産業に情報技術を適用することをサポートするため、調査研究等を実施しており、VTRでは観光開発を促進するための情報発信が行われている。

また、MoCSTでは2030年に向けた観光開発戦略を公開しており、その中で、「持続可能で包括的な観光開発、グリーン成長を基礎とし、国連の持続可能な開発目標に対する観光の貢献度を最大化、天然資源の効果的な管理と利用、環境と生物多様性の保護、気候変動への積極的適応、国防と安全の確保」を大きな目標として掲げている。

さらにインバウンド関連のKPIを以下の図のように定め、KPIの達成に向けて具体的に9つの項目に取り組んでいる。すなわち、①観光開発に関する意識・思考の刷新の継続、②観光開発のための制度や政策の完成、③インフラ、設備、技術の開発、④観光人材の育成、⑤マーケットの開拓と多様化、⑥観光商品開発、⑦相互連携を含めたプロモーションの展開、⑧科学技術の活用、⑨観光事業の国家的管理である。

KPI		
	2025	2030
訪越外国人客数 (百万人)	35	50
国内観光客数 (百万人)	120	160
外国為替収入 (10億USドル)	77~88	130~135
観光関連雇用者数 (百万人)	5.5~6.0	8.5
直接GDPへの貢献度 (%)	12~14	15~17

出典：Vietnam tourism development strategy to 2030 (<http://asemconnectvietnam.gov.vn/default.aspx?ZID1=14&ID8=95695&ID1=2>) より JTTRI-AIRO 作成

## (2) 有識者ヒアリングの結果と観光分野における課題と課題へのアプローチ策

ベトナムの主な課題として、まず労働力不足が挙げられる。観光・旅行、ホスピタリティ部門の40%が人材不足に直面していると言われている。政府には、人材獲得のための資金提供とキャリア開発機会の提供、新たな起業家を支援するローンプログラムなどが求められている。

第二の課題は、ベトナムの価格競争力の低下である。観光商品の品質と独自性が不足していることが挙げられる。現在、ラオスとカンボジアが同様の商品をより安く提供しているため、両国と競合している現状にある。観光事業者が短期利益志向のマスツーリズムから、より質の高い観光商品へ転換できるような支援体制が必要であり、公共部門と民間セクターの協力関係を強化することも重要である。

第三の課題は、インフラ不足である。公共交通機関が不足し、渋滞が常態化している。空港や鉄道などのインフラを改善するためには、様々な行政府や地域が一体となった統合的かつ長期的な開発計画が必要であり、そのためには、さらなる官民パートナーシップの強化が不可欠である。

第四の課題は、新規市場開拓のためのプロモーション予算が不足していることである。民間と協力し、ASEAN 向けのプロモーション活動を打つことによって、効果的な誘致が期待できる。

## (3) 今後の展望

アフターコロナ時代は、垂直統合が観光産業の成長の鍵を握ると考えられている。中小企業の活力を阻害しない、大企業と中小企業のWin-Win関係の構築が重要である。また、観光産業は、地方創生や地域の活性化を実現できる大きな影響力をもち、地方の雇用創出や所得向上など、経済効果が広範

囲に及ぶことが期待されるため、地方行政との連携が不可欠となっている。

ベトナム政府は観光分野の投資環境整備にも積極的である。観光投資法の改正、新たな特別経済区における観光開発区域の設置、官民連携の観光インフラ整備などを推進している。そうした取組により、ベトナムの観光投資の魅力が高まり、多国籍企業による観光開発が進むことが期待される。投資の拡大は人材育成、技術移転、インフラ整備といった効果を生み出し、観光産業の高度化と成長を促進すると考えられる。

これらの取組により、ベトナムがASEANの観光業において存在感を高めるとともに、2045年目標の訪問客数1億人、観光収入500億ドルが達成可能になることが期待される。

## 【参考文献】

- 1) ベトナム交通運輸省  
<https://mt.gov.vn/en/pages/default.aspx>
- 2) JETRO ベトナム・インフラマップ  
[https://www.jetro.go.jp/ext\\_images/industry/infrastructure/inframap/pdf/vn\\_summary1.pdf](https://www.jetro.go.jp/ext_images/industry/infrastructure/inframap/pdf/vn_summary1.pdf)
- 3) Summary Project Proposal Report, ADB
- 4) VNExpress 「Joint Consultant for North-South High Speed Railway, Ministry of Planning and Investment」  
<https://hanoitimes.vn/vietnam-to-speed-up-us59-billion-high-speed-train-project-324927.html>
- 5) JBIC 「ベトナムの投資環境」  
<https://www.jbic.go.jp/ja/information/investment/invest-vietnam202302.html>
- 6) JICA 「ベトナム国持続可能な運輸交通開発戦略に係る情報収集・確認調査」  
<https://openjicareport.jica.go.jp/pdf/12362539.pdf>
- 7) UNESCAP 「DRYPORT DEVELOPMENT PLAN TO ENHANCE LOGISTICS AND CONNECTIVITY IN VIETNAM (2017)」  
<https://www.unescap.org/sites/default/files/Viet%20Nam%20-%20Dry%20port%20Development.pdf>
- 8) Ministry of Culture, Sports and Tourism
- 9) Vietnam National Administration of Tourism  
<https://www.vietnamtourism.gov.vn/en/post/6700>
- 10) Vietnam tourism development strategy to 2030  
<http://asemconnectvietnam.gov.vn/default.aspx?ZID1=14&ID8=95695&ID1=2>