



テーマ報告書

持続可能なインフラの整備と運営に関する運輸セクター計画

(港湾、鉄道、空港)

ベトナム交通開発戦略研究所



ハノイ、2023年12月



□ 講演内容

1

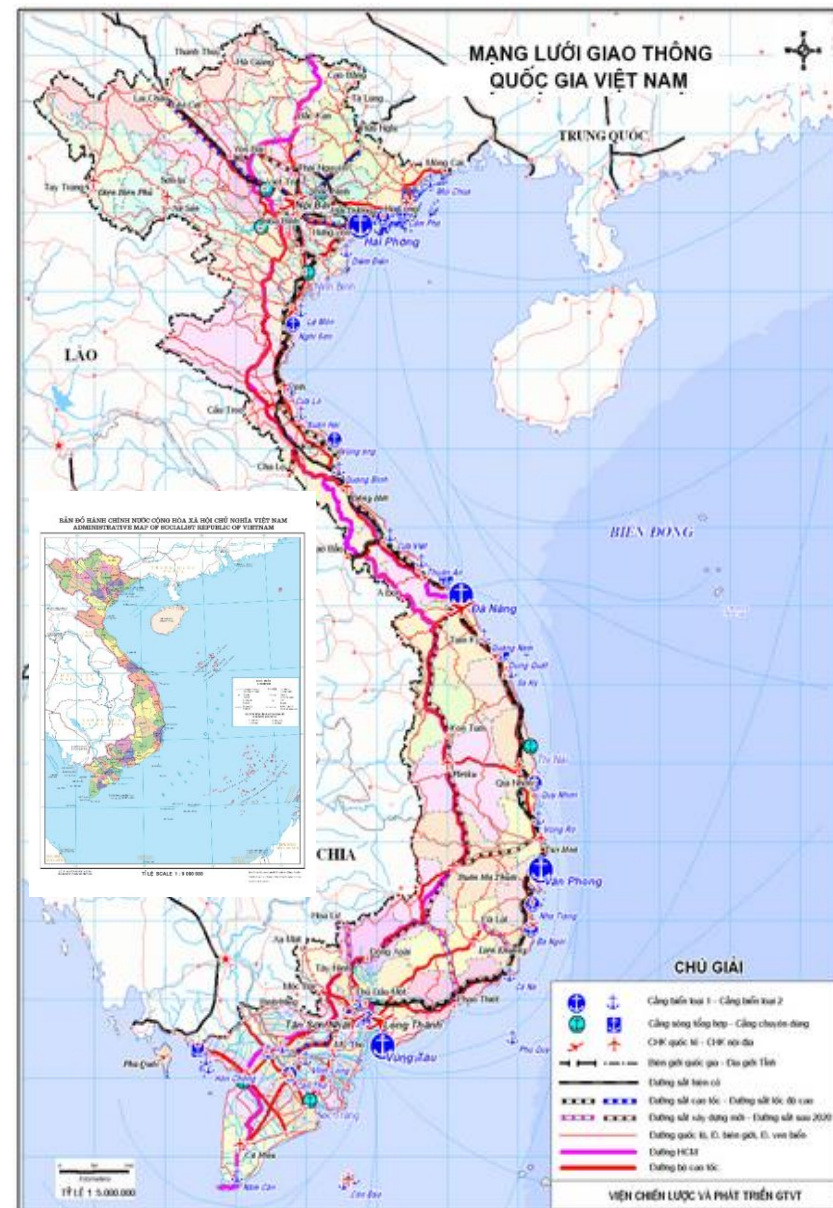
運輸セクター計画の概略

2

2021年～2030年の交通網基本計画と2050年
までの見通し: 鉄道、港湾、空港サブセクター

3

持続可能な交通インフラの整備と運営の方向性と
解決策



1

運輸セクター計画の概略



□ 運輸セクター計画実施の背景

第13回党大会の決議では、2045年までにベトナムを高所得水準の先進国にするという目標を設定した。同決議では、交通インフラが戦略的発展の1つとして特定された

ベトナムのGDPは4,090億米ドルに達し、世界37位の経済規模となり、輸出売上高は3,720億米ドルに達し、世界21位につけた

ベトナムはCOP26会議において、2050年までにネットゼロを達成することを約束し、2030年までに温室効果ガス排出量を43%削減するという国が決定する貢献(NDC)の目標を掲げた(国際的な支援の条件の下で)

ベトナムは、世界の50新興ロジスティクス市場で上位10位に入り、東南アジアで最もロジスティクスの発展が期待される国とされている(出典:新興市場指数2023)

□ 運輸セクター発展の特徴

初めて5件の運輸セクター計画が実施され、同時に策定された

計画では、各交通手段の利点と各地域の特徴を最大限に活かすため、全国各地の交通手段や地域間のつながりに重点が置かれた

地域内および地域間の接続を確保するため、**交通回廊**が計画された。回廊ごとに、各交通手段の利点に基づき、特に4つの主要経済地域と、ハノイとホーチミン市にある2つの重要な交通ハブを中心として、輸送と社会経済発展のニーズを満たす適切な交通手段を選択し、計画する

□ 運輸セクター計画の概略

国家基本計画

(決議81/2023/QH15、2023年1月9日付)



道路網基本計画

(決定番号1454/QD-TTg、
2021年9月1日付)



港湾システム基本計画

(決定番号1579/QD-TTg、
2021年9月22日付)



鉄道網基本計画

(決定番号1769/QD-TTg、
2021年10月19日付)



空港網基本計画

(決定番号648/QD-TTg、
2023年6月7日付)



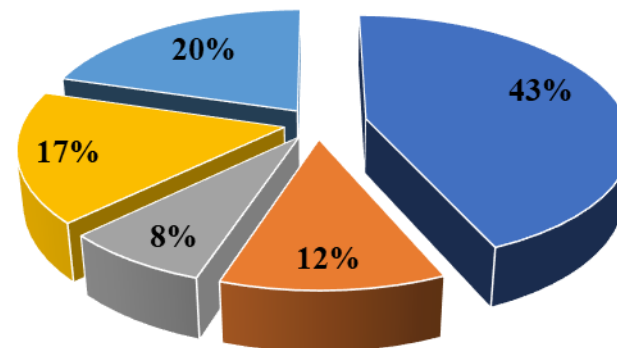
内国水路インフラ 施設基本計画

(決定番号1829/QD-TTg、
2021年10月21日付)

□ 運輸セクター計画の概略

2030年までの交通インフラに対する総投資資金需要は約**2兆690億**ベトナムドン（インフラ保守費用を含まない）。港湾、鉄道、空港サブセクターに対する投資資金需要は約**1兆110億**ベトナムドンとなっている（48.9%に相当）

サブセクター	投資資本需要 (単位:10億ベトナムドン)	比率
道路	900,000	43%
鉄道	240,000	12%
内国水路	157,533	8%
港湾	351,000	17%
空港	420,472	20%
合計	2,069,005	100%



■ 道路 ■ 鉄道 ■ 内国水路 ■ 港湾 ■ 空港



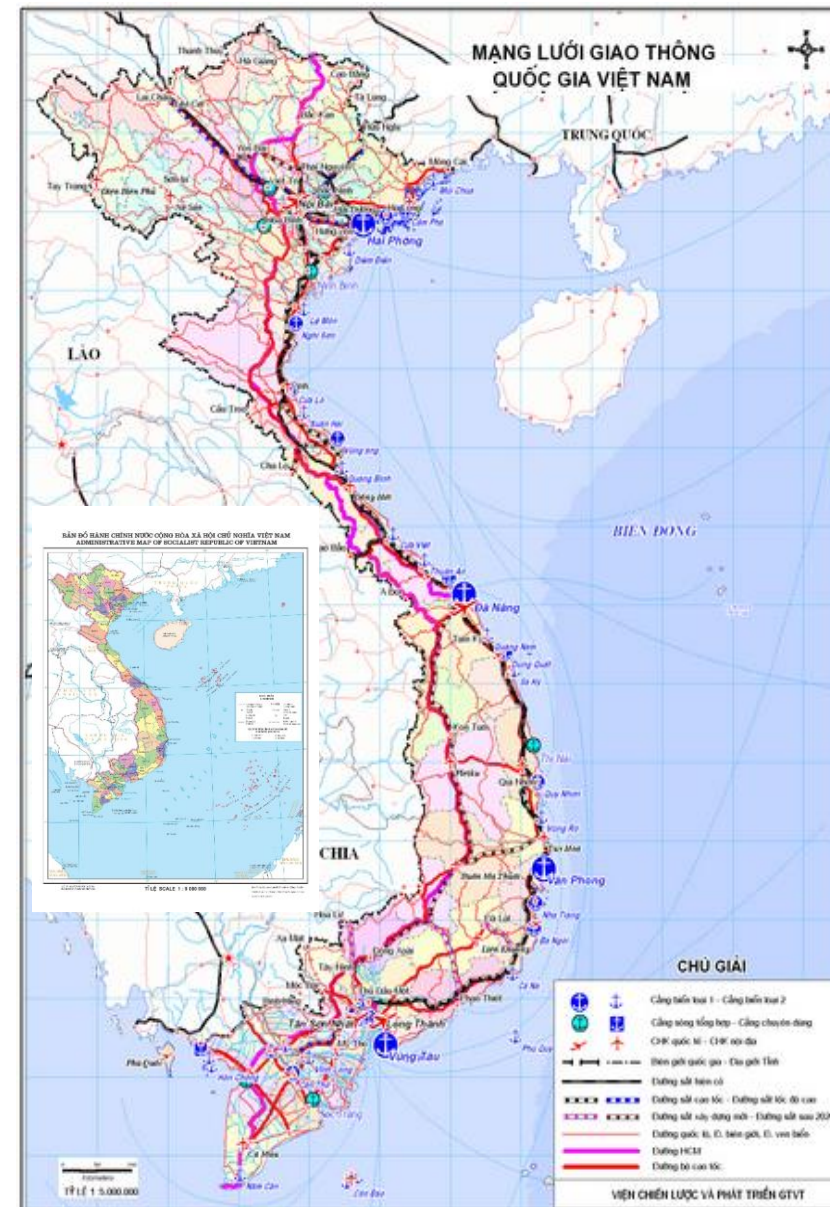
2

2021年～2030年の交通網整備基本計画と 2050年までの見通し： 鉄道、港湾、空港サブセクター



2.1

港湾サブセクター



船団と海上輸送の現状



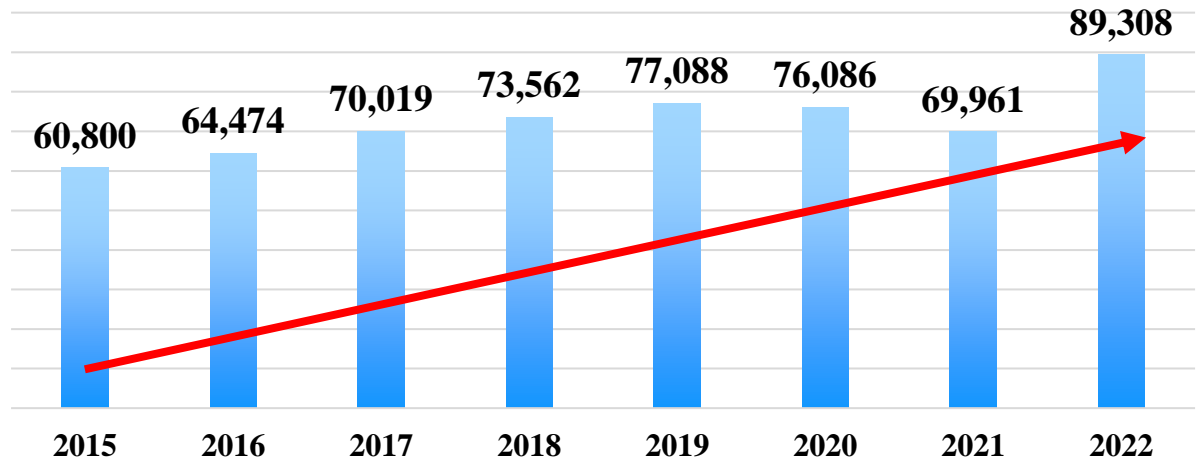
BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI



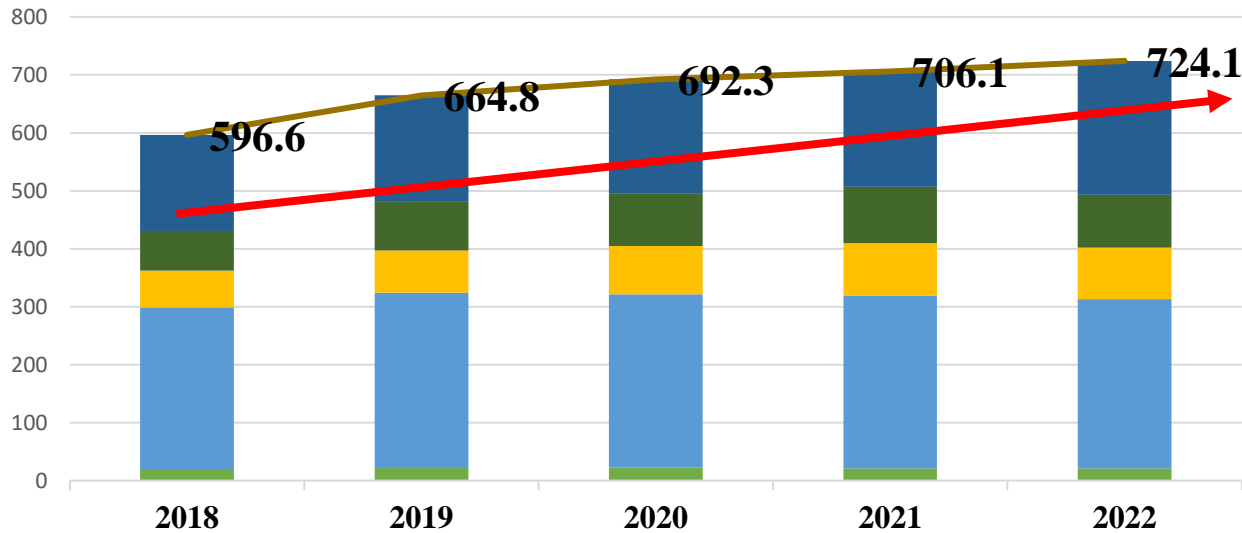
1,477隻

ベトナム籍外航船
(世界22位)

貨物輸送量(100万トン)



港湾貨物処理量(100万トン)



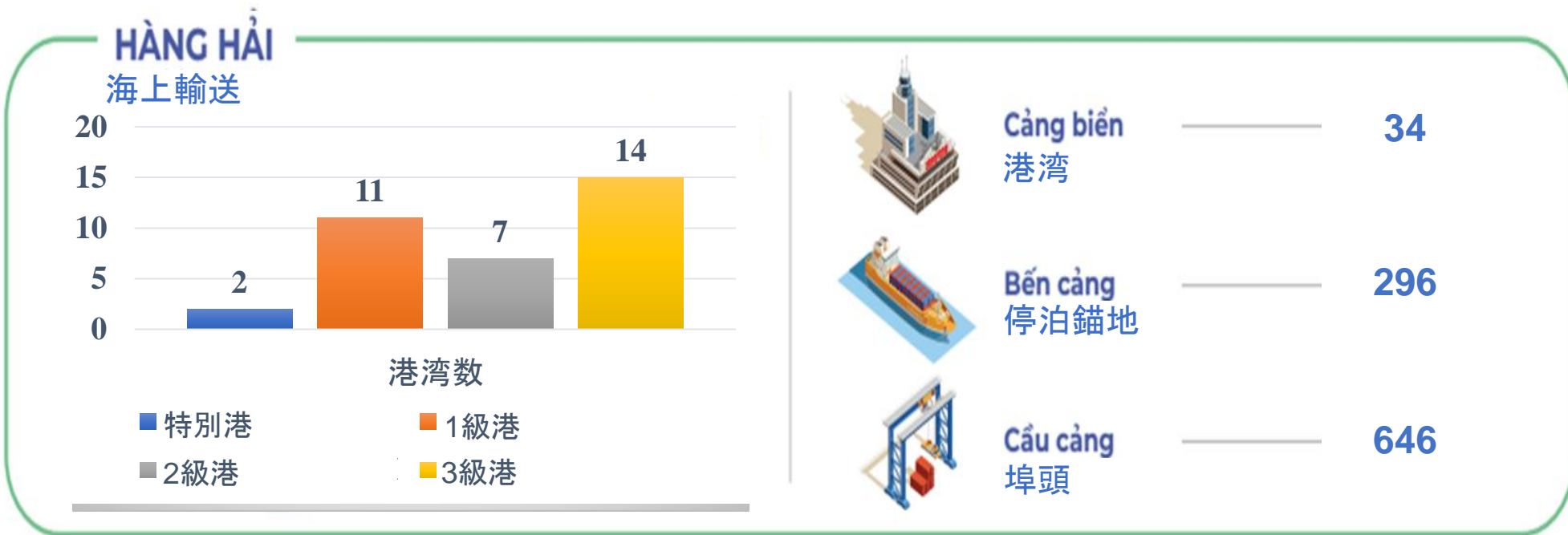
- グループ5
- グループ4
- グループ3
- グループ2
- グループ1
- 合計



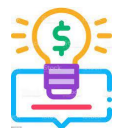
総重量: 1,160万DWT
総容積: 700万GT



□ 現在の港湾インフラ



63のうち28の県と市が海岸線を有しており、その**100%**が社会経済開発に貢献するための港湾システムを備える



ベトナムの輸出入品の**80%**が港湾システムを経由する

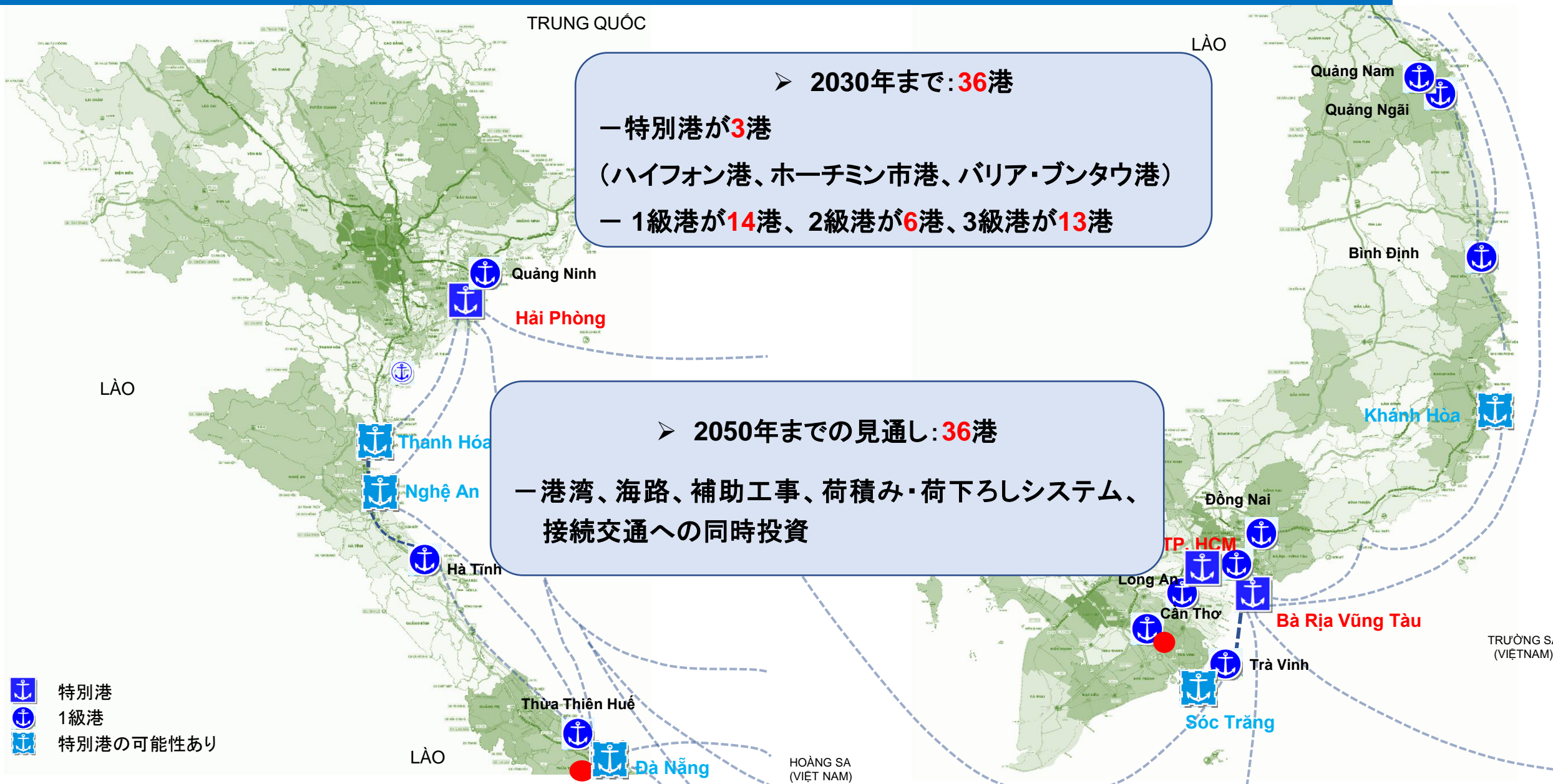


バリア・ブントウ港、ハイフォン港、ホーチミン市港は、世界**100大**コンテナ港の中で、それぞれ世界32位、28位、22位につけている

□ 港湾システム基本計画



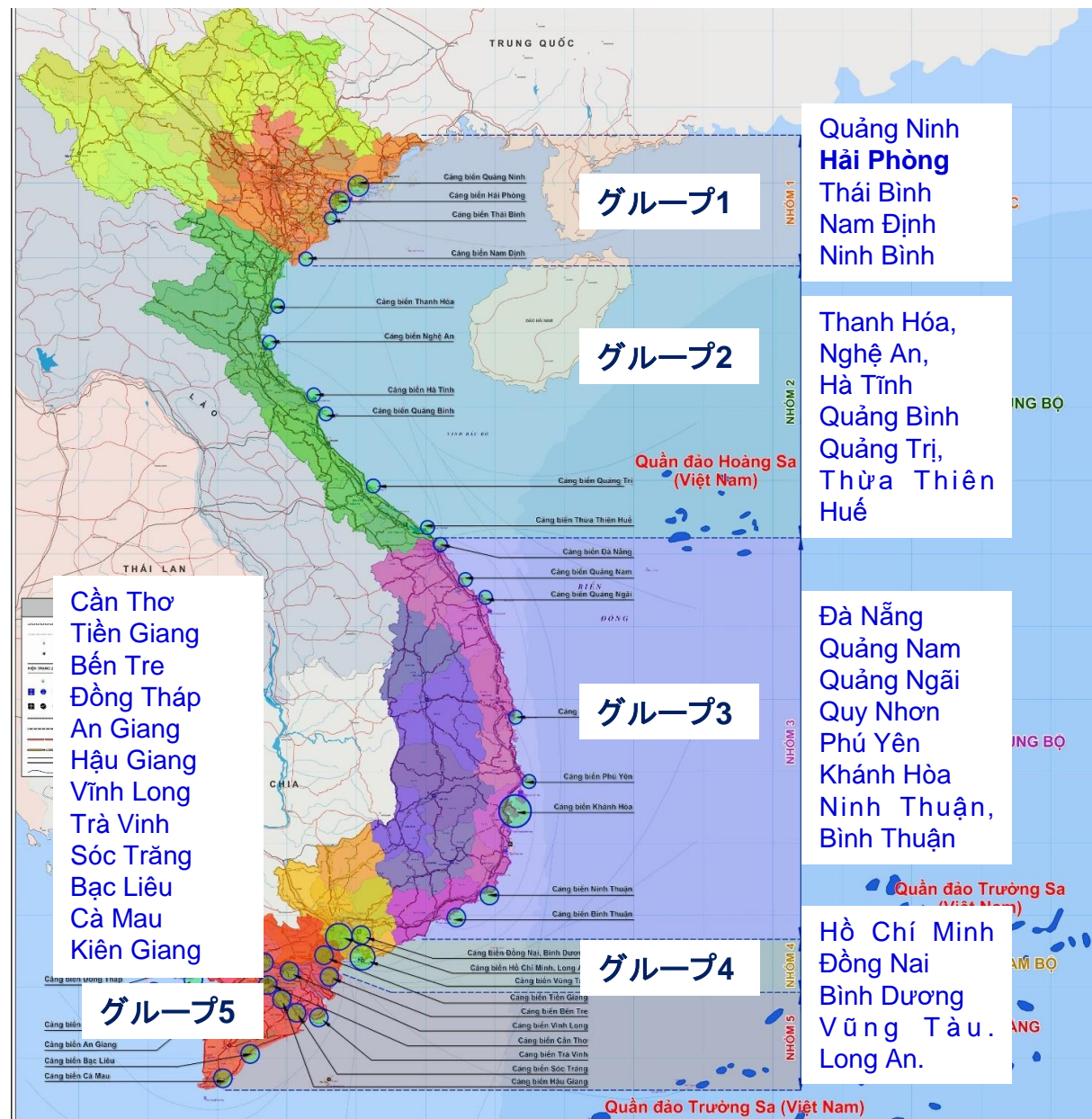
BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI



□ 港湾システム基本計画

接続交通の方向性

- 港湾には特別な立地要件があり、受動的な接続方法となるため、立地選定において優先される。各種の利点、港を通過する貨物の量、貨物の種類、距離、自然条件に従い、貨物を集約して放出する役割を果たすべく、港湾に接続する内陸水路輸送 (IWT)、道路、鉄道について先を見据えて計画する
- 国内鉄道システムは、カイラン港と2つの国際ゲートウェイ港 (ラックフェン港、南ドーソン港、カイマップ・チャーバイ港) を直接結び、南北線上の1級港を結ぶ専用鉄道路線を整備し、内国船舶用の埠頭と国際港に接続するハイウェイシステムを形成する



2.2

鉄道サブセクター



□ 車両と鉄道輸送の現状

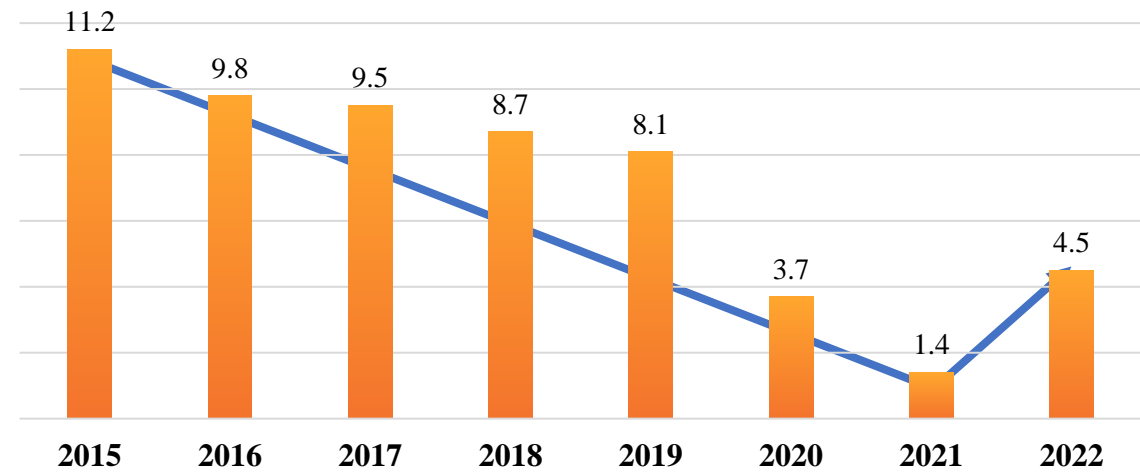


191
機関車

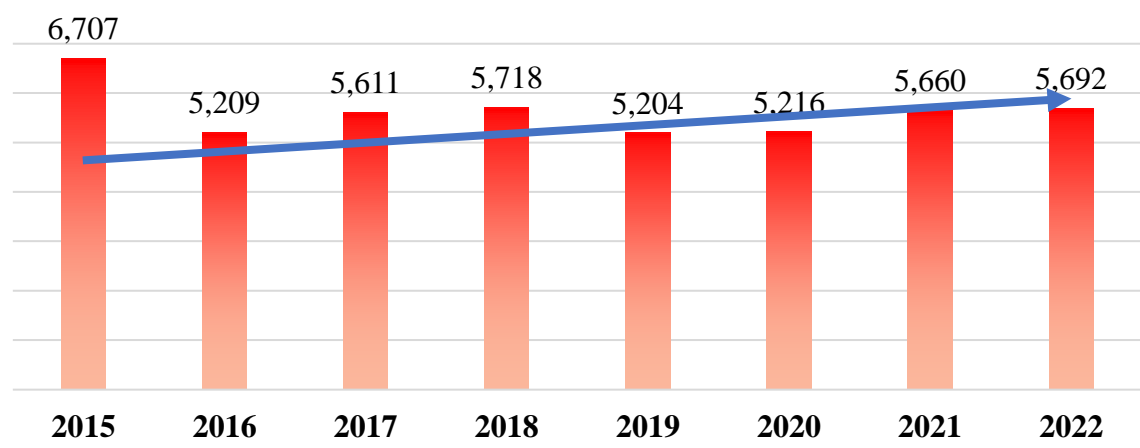


3,122
客車・貨車

鉄道旅客数(100万人)



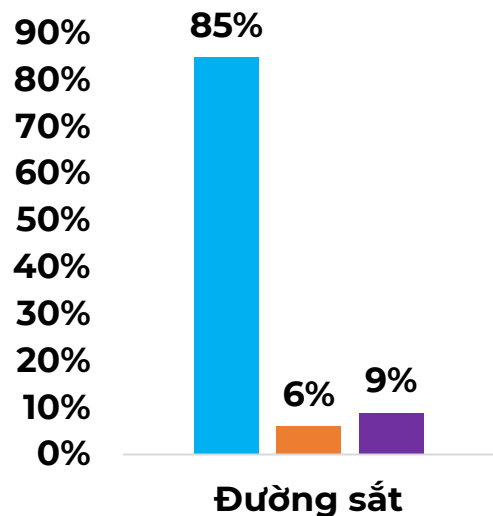
鉄道輸送貨物量(100万トン)



□ 現在の鉄道インフラ

ĐƯỜNG SẮT

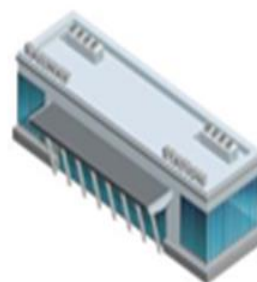
鉄道輸送



Khỏ 1.000 mm
軌間1,000mm

Khỏ 1.435 mm
軌間1,435mm

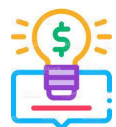
Đường Lồng
混合軌間



3,143 km
Chiều dài đường sắt
鉄道総延長

297
Ga
駅

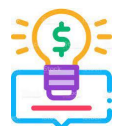
1,510
Giao cắt
Đường bộ - đường sắt
踏切



ベトナムの鉄道網は1881年に敷設され、現在まで**100年以上**にわたって整備と開発が行われてきた



国内の鉄道システムには、主に**北部**に集中する**7本の幹線鉄道**が含まれる



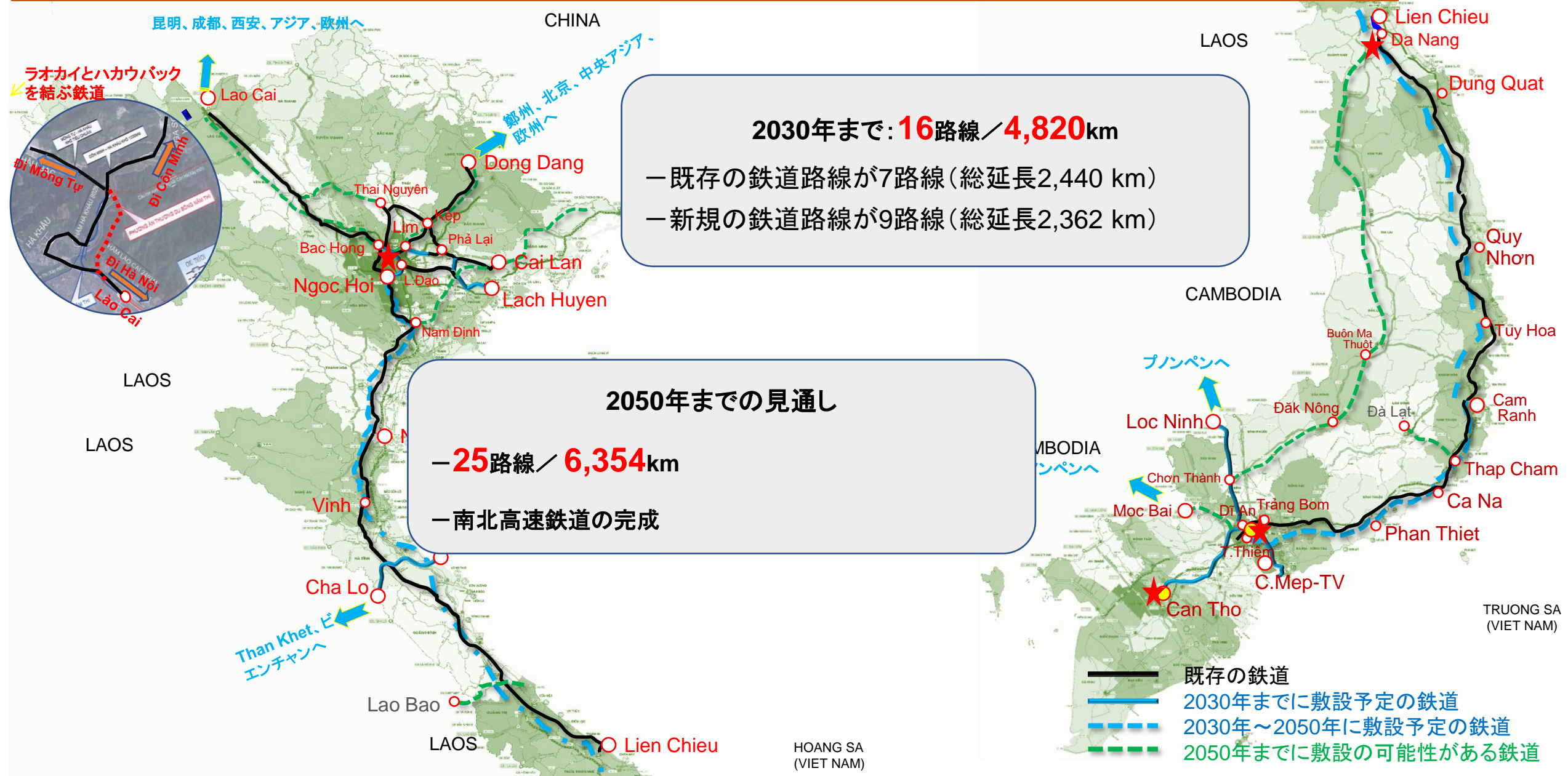
専用鉄道路線の総延長は約**258km**であり、企業ごとの輸送ニーズを満たしている



□ 鉄道網基本計画



BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI



昆明、成都、西安、アジア、欧州へ

CHINA

LAOS

ラオカイとハカウバック
を結ぶ鉄道



鄭州、北京、中央アジア、
欧州へ

2030年まで: **16路線** / **4,820km**

- 既存の鉄道路線が7路線 (総延長2,440 km)
- 新規の鉄道路線が9路線 (総延長2,362 km)

2050年までの見通し

- **25路線** / **6,354km**
- 南北高速鉄道の完成

プノンペンへ

CAMBODIA

LAOS

LAOS

Than Khet、
エンチャンへ

Lao Bao

LAOS

HOANG SA
(VIET NAM)

既存の鉄道

2030年までに敷設予定の鉄道

2030年~2050年に敷設予定の鉄道

2050年までに敷設の可能性がある鉄道

TRUNG SA
(VIET NAM)

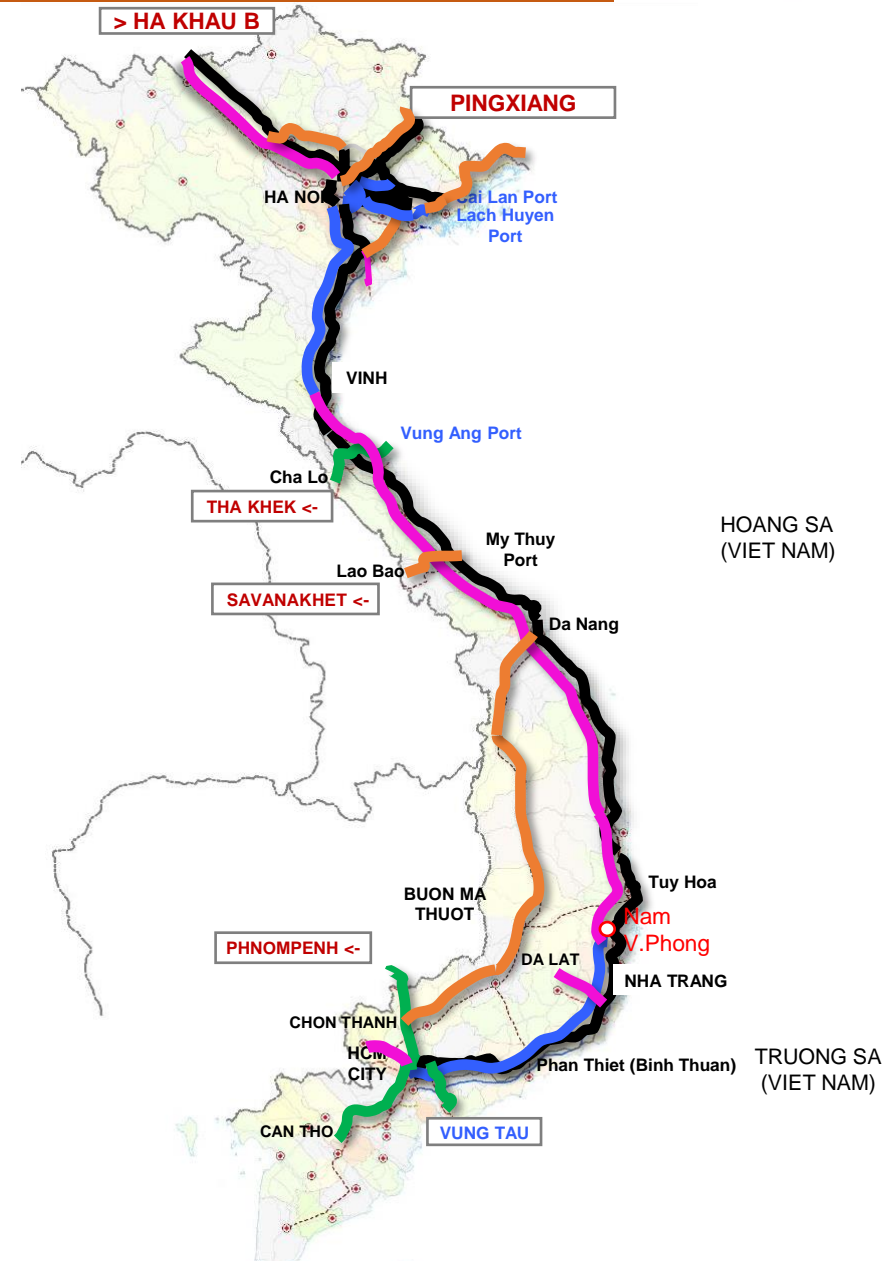
□ 鉄道網基本計画



BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI

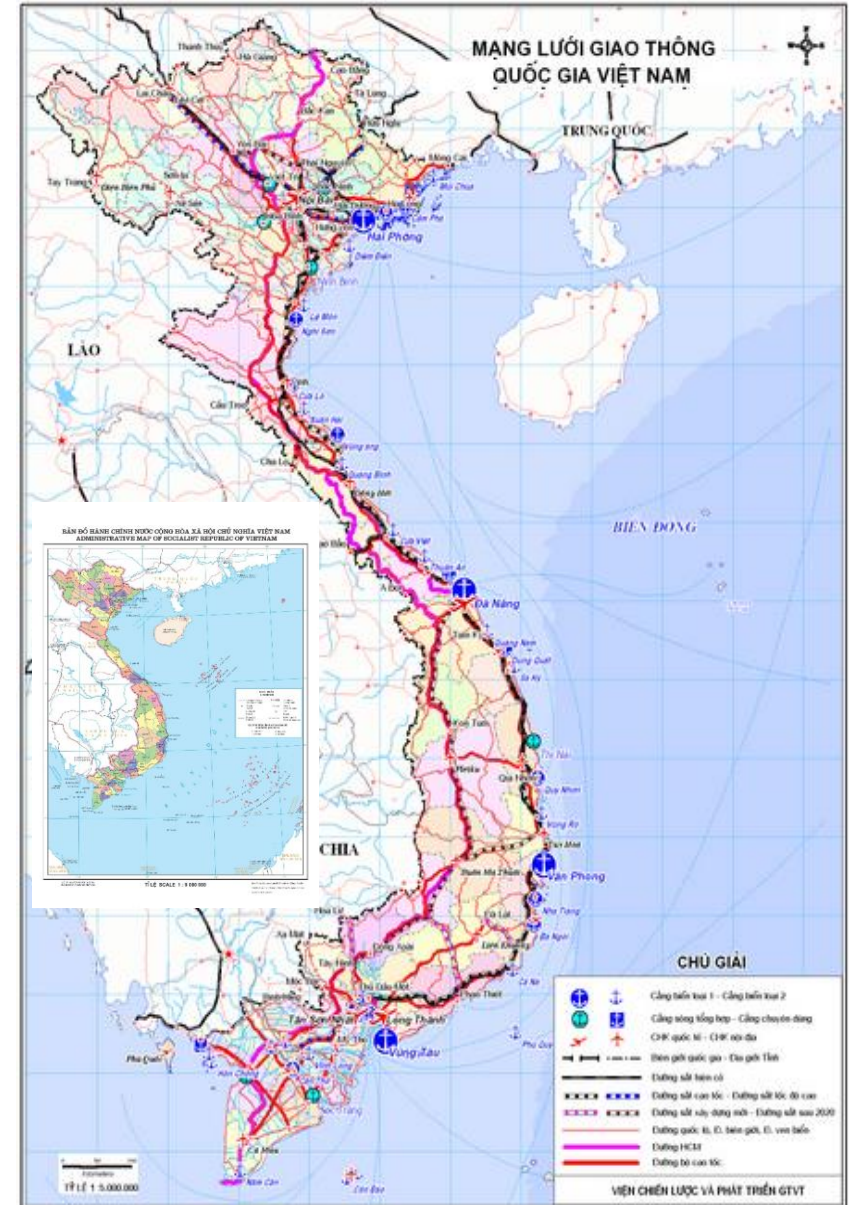
□ 鉄道網の空間的分布

- (1) 南北軸に沿った鉄道路線: 2路線
- (2) ハノイとホーチミン市の2つの鉄道ハブを結ぶ鉄道路線
- (3) 中国、ラオス、カンボジアとの国際鉄道接続
- (4) 中央高地の各県に沿った鉄道
- (5) さまざまな輸送ハブ(都市部、港湾、内国水路港、ICD、物流拠点、工業地帯など)に接続する支線と専用鉄道路線
- (6) 都市交通システム(県と地方で計画)をつなぐ国内鉄道網のハブ駅



2.3

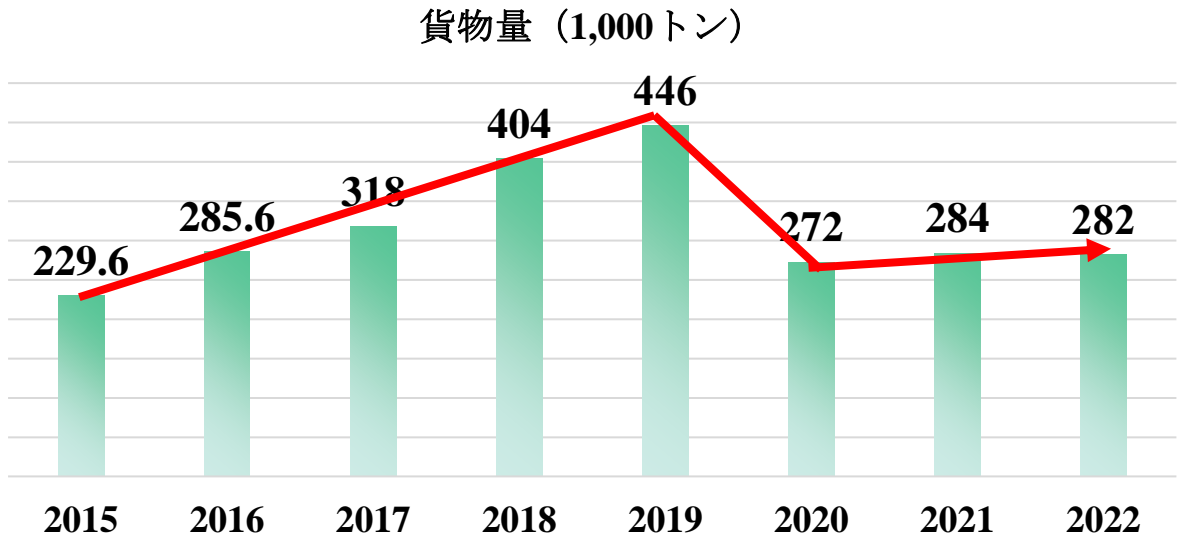
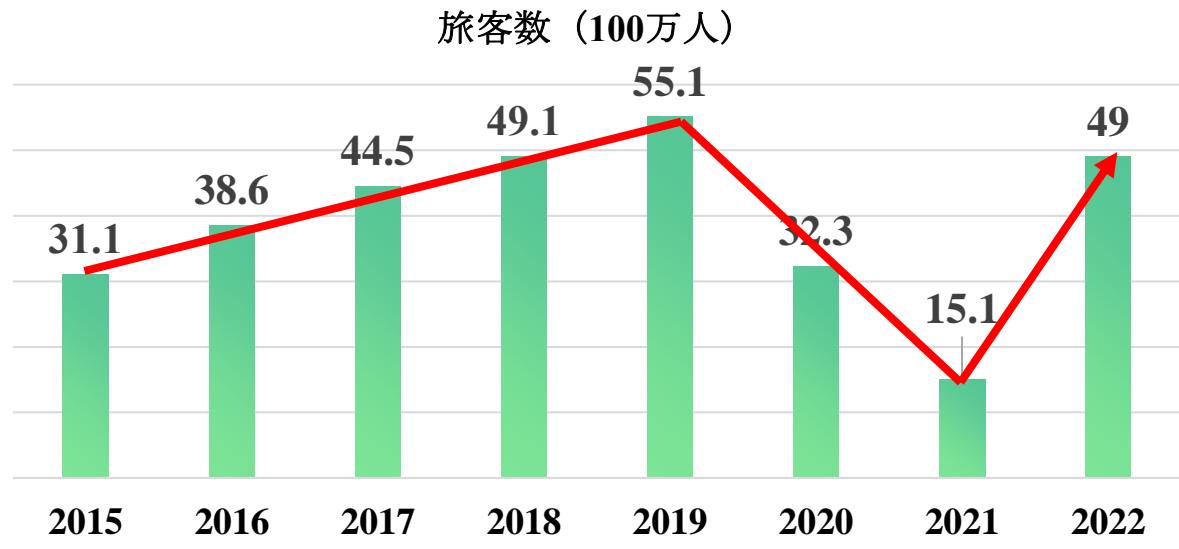
空港サブセクター



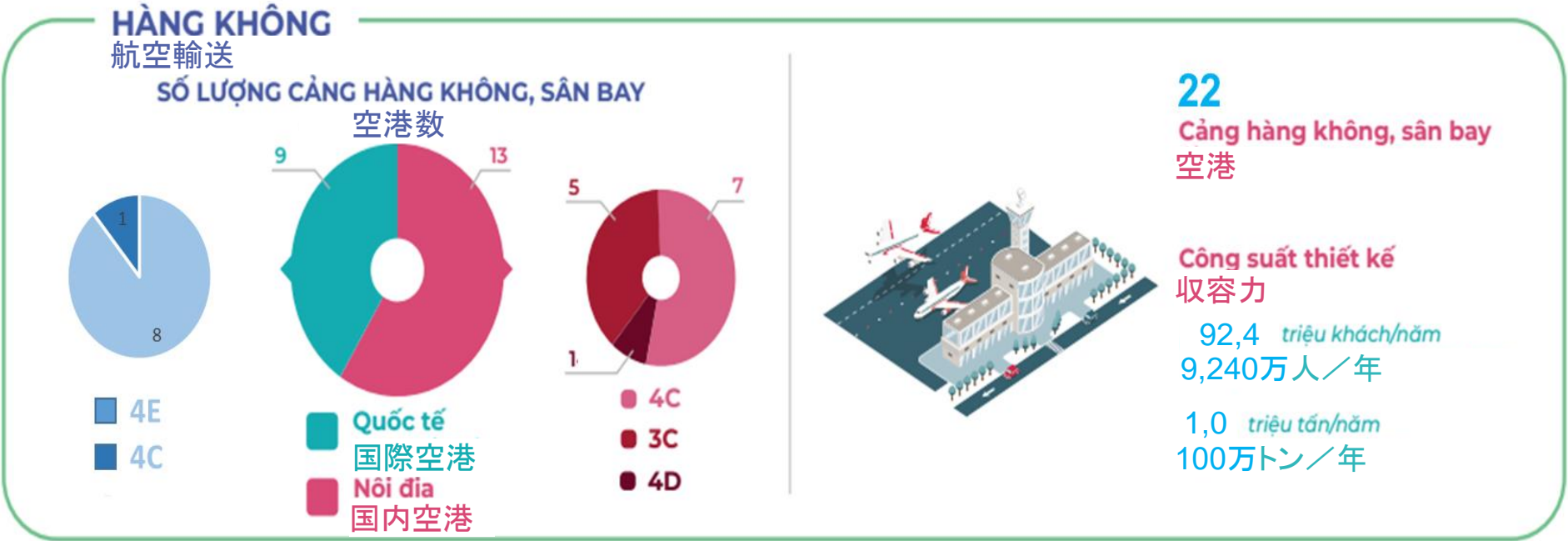
航空機と航空輸送の現状



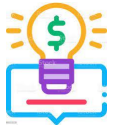
283 旅客機



□ 空港の現状



ハノイ、ダナン、ホーチミン市が分散する3つの空港群となっていることを考慮し、スポーク軸構造モデルの観点から整備された

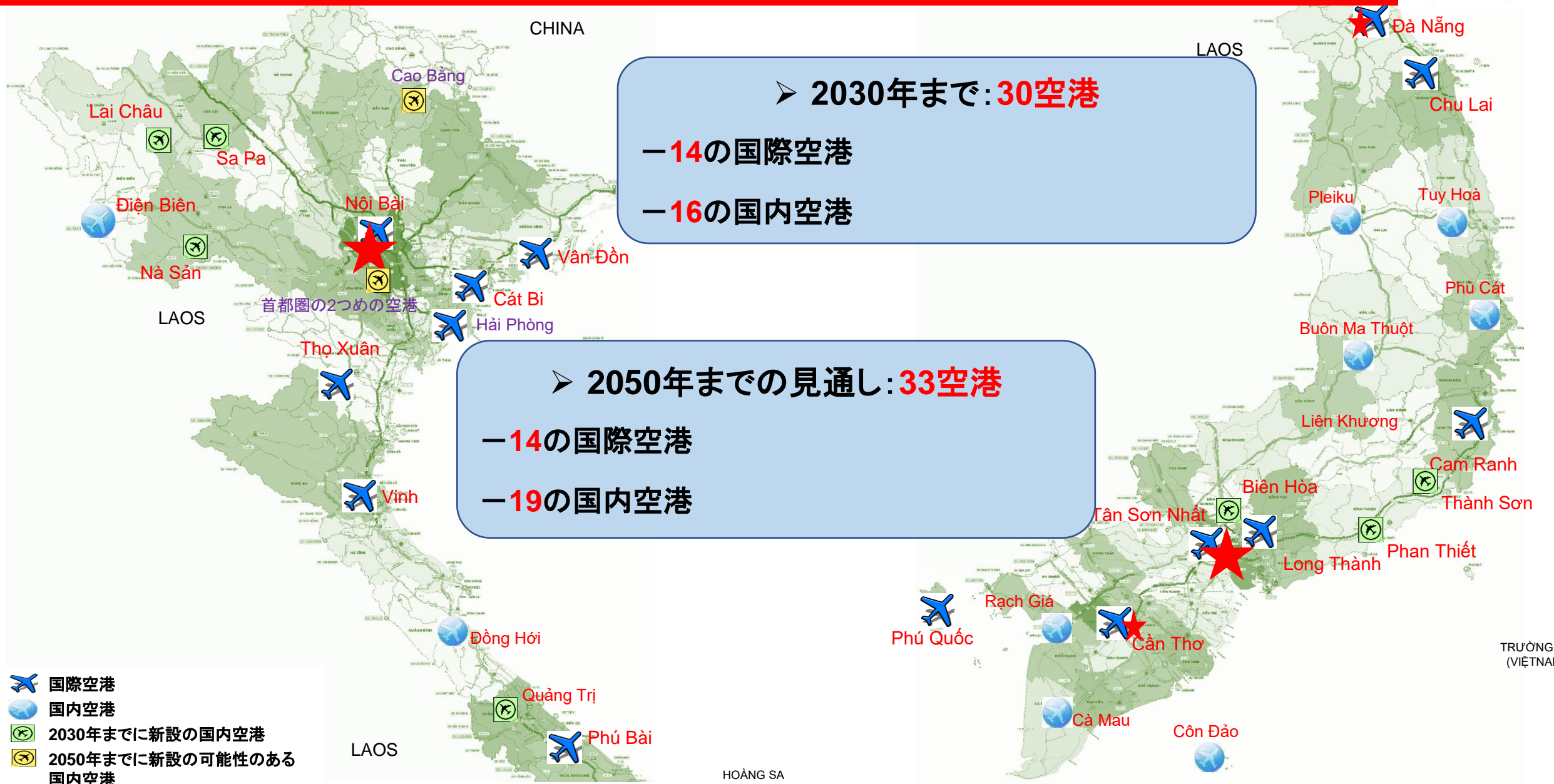


3地域にうまく合理的に分散している: 北部(7空港)、中部(7空港)、南部(8空港)



すべての空港が共用空港(民間航空と軍事航空)となっており、経済面で重要な役割を果たすと共に、国家安全保障と防衛を担っている

□ 空港網の整備に関する基本計画



➤ 2030年まで: **30**空港





— **14**の国際空港

— **16**の国内空港

➤ 2050年までの見通し: **33**空港

— **14**の国際空港

— **19**の国内空港

-  国際空港
-  国内空港
-  2030年までに新設の国内空港
-  2050年までに新設の可能性がある国内空港

2.4

主要国家プロジェクト



□ 港灣サブセクター



ラックフェン・ターミナル、ハイフォン港



リエンチェウ・ターミナル、ダナン港



カンゾ・ターミナル、ホーチミン市港

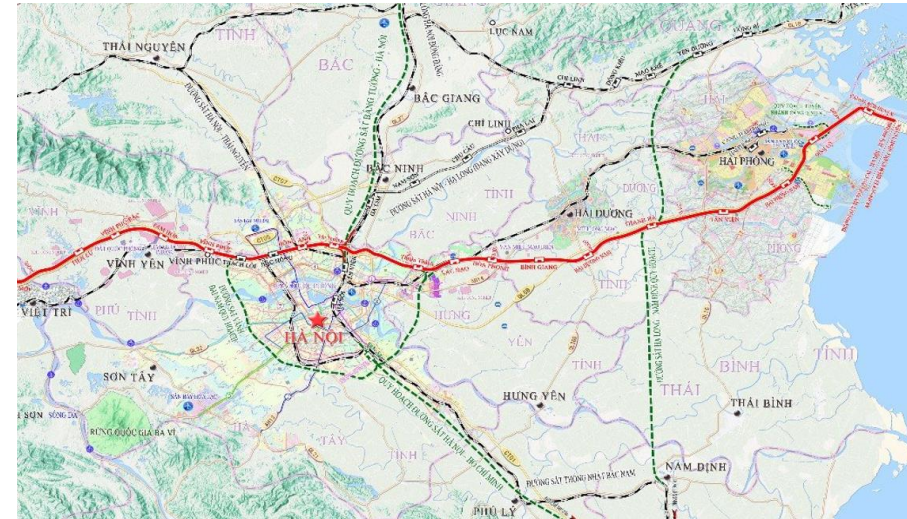


カイメップ・ターミナル、バリア・ブンタウ港

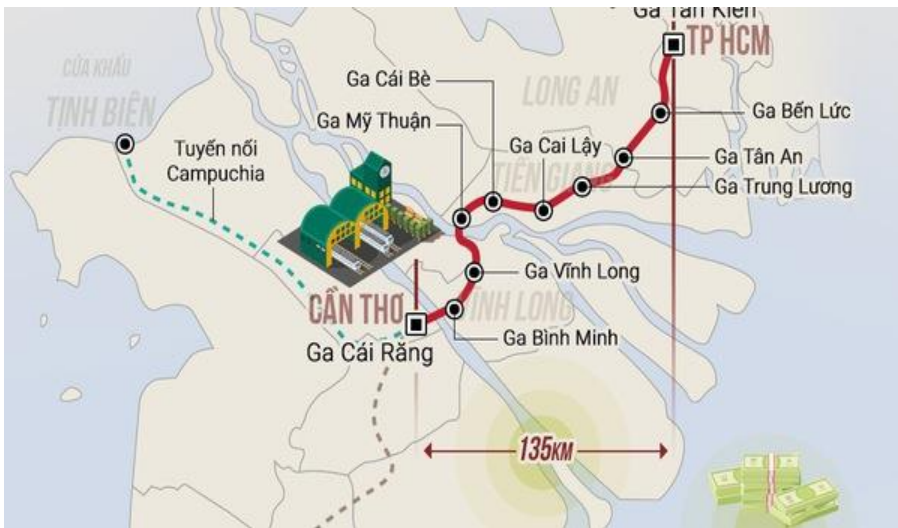
□ 鉄道サブセクター



南北高速鉄道



ラオカイ、ハイフォン、ハノイを結ぶ鉄道



ホーチミン市とカントーを結ぶ鉄道



トゥーティエムとロンタインを結ぶ鉄道

□ 空港サブセクター



ノイバイ国際空港



タンソンニャット国際空港

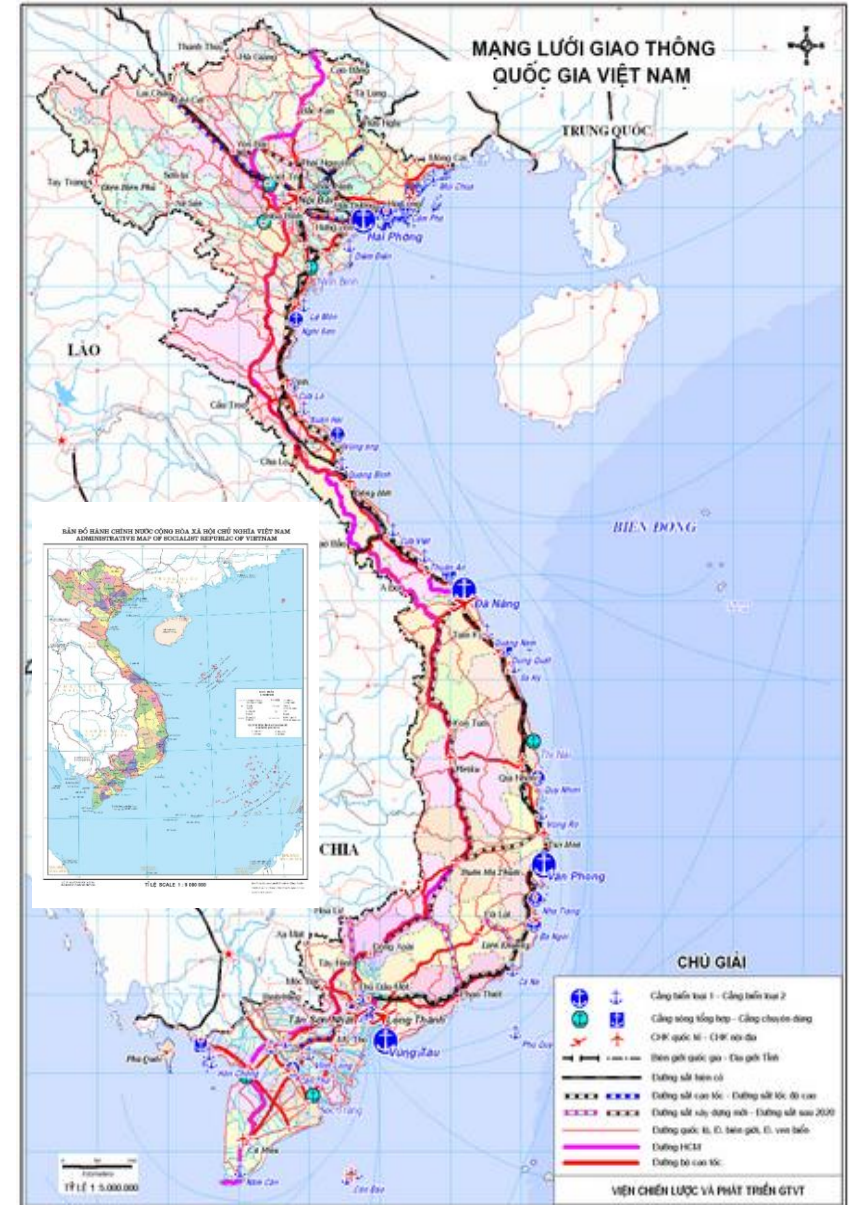


ロンタイン国際空港



3

持続可能な交通インフラの方向性と解決策



□ 持続可能な整備の方向性



地域間、県間、国内の力強く成長する地域と経済回廊を結ぶ交通インフラ網への公共投資を優先し、地域の本質的なニーズやボトルネックを解消し、地域全体に高い社会的・経済的効率をもたらす、インパクトの大きいプロジェクトに投資する



自然条件に調和し、気候変動に適応し、かつ国内の各地域の特性に適合した交通インフラを計画、整備する

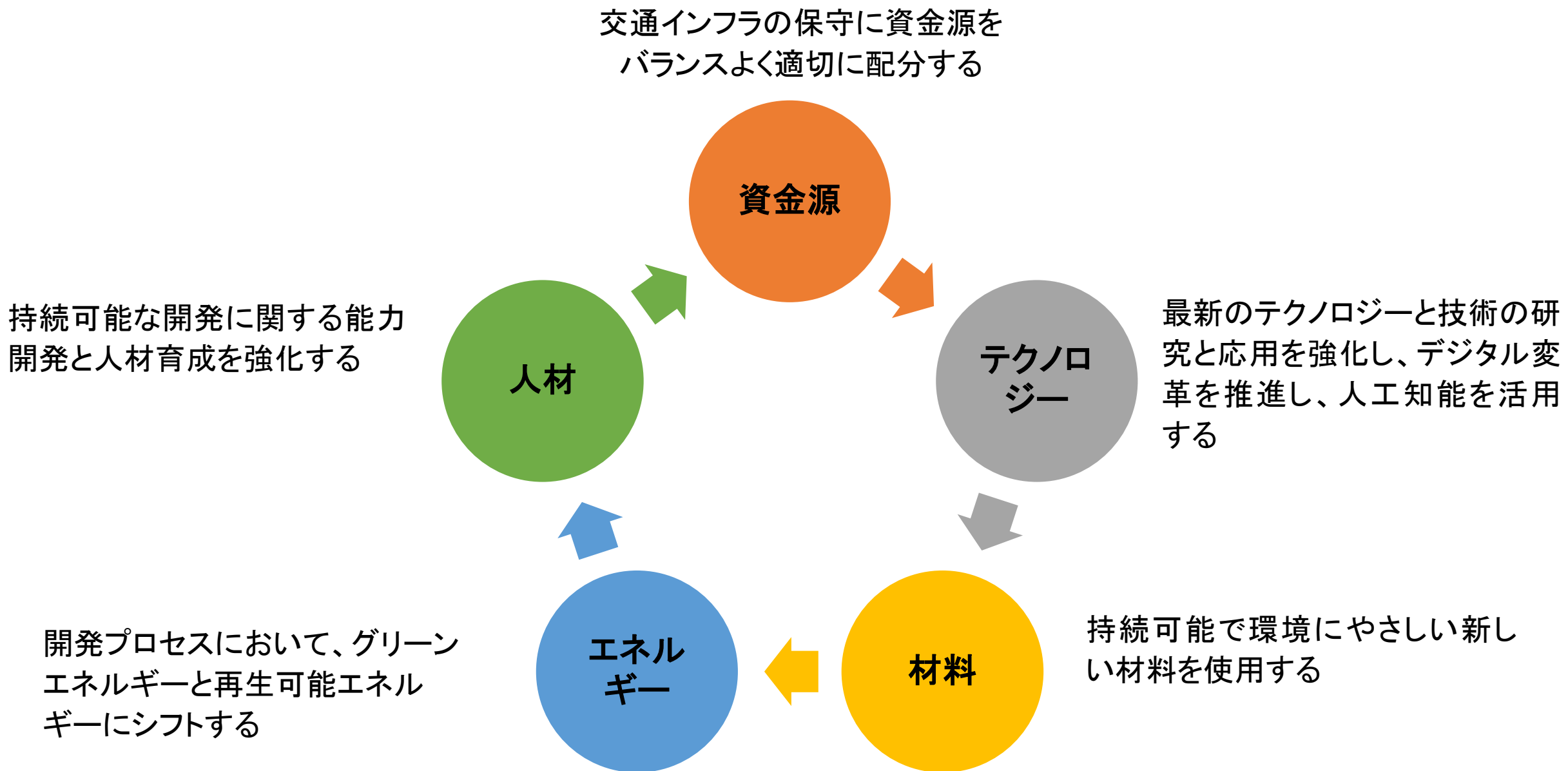


環境と生態系を保護し、気候変動へ対応するといった持続可能な発展の要件を満たすため、投資を促進し、投資家を支援し、スマートかつ環境を汚染しないクリーンな交通インフラを整備・開発するための政策メカニズムを策定し、公表する



先端技術を導入し、2022年7月22日付の首相による決定番号876/QĐ-TTgのロードマップに従って温室効果ガス排出量を削減する

□ 持続可能な整備の方向性





CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM
BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI



ご清聴ありがとうございました

