



ベトナムを駆け抜ける鉄道

ベトナムには大まかに分けて2つの鉄道がある。長距離移動の列車と、都市と郊外を移動するための電車だ。

長距離移動は『世界の車窓から』でも撮影された、南北線「統一鉄道」を主とするその他数本の単線・非電化の路線である。現在南北を結ぶ高速鉄道の建設が予定されており、大注目のプロジェクトだ。

都市鉄道はハノイに「メトロ3号線」「メトロ2A号線」、ホーチミンに「メトロ1号線」が通っている。目的は都市と郊外を繋ぐことであり、ハノイに13路線、ホーチミンに11路線が建設中、または建設が予定されている。

高速鉄道、都市鉄道ともに、ビンググループなどの国内企業、ベトナム政府、日本やフランスなどの国々も参入し、一大プロジェクトとなっている。



統一鉄道
※JSI撮影



ハノイメトロ2A号線
※JSI撮影



ホーチミンメトロ1号線
※JSI撮影



ベトナム南北1,726kmを繋ぐ「統一鉄道」

まず長距離移動の足である鉄道の中から、「統一鉄道」を紹介する。ハノイーサイゴン（ホーチミン）間1,726kmを走る南北線は、ベトナムのシンボルの1つと言っても過言ではないだろう。列車は時速50kmと非常にゆっくり進み、ハノイからホーチミンまでの所要時間は約29時間にも達する。歴史は古く、鉄道事業はフランス統治時代の1881年に誕生し、南北線は1936年に開通した。ベトナム戦争時代は南北別々の会社により運営されていたが、南北が統一されたことで国営企業の「ベトナム鉄道総公社（Vietnam Railway Corporation）」が運営することになり、親しみを込めて「統一鉄道（Đường sắt Thống Nhất（ドゥオンサットトンニャット））」と呼ばれている。

ベトナム鉄道総公社は、ベトナム34の省と市を含む15路線、総延長3,143kmの鉄道を運営しており、子会社、関連会社を含む40の会社で構成されている。



列車が民家の間ギリギリを通るのが珍しくない。その特徴を活かしたハノイのトレインストリートは人気の観光地だ。
※JSI撮影

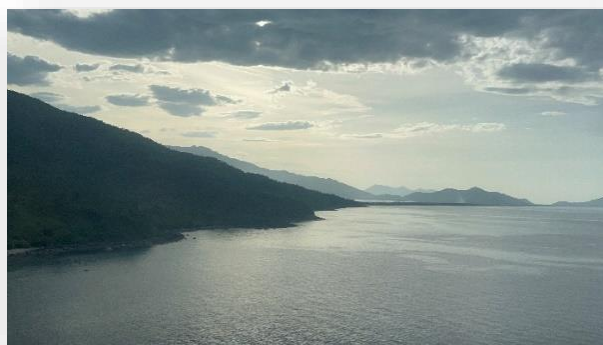


ベトナムを駆け抜ける鉄道

2025年に発表した2024年度の同社の売上高は9兆7,830億ドン（約547億円）と過去最高額を記録し、前年比+11%だった。しかし、公的資金における鉄道への予算が大きいとは言えないため、設備投資などの遅れが問題となっている。移動に長時間かかることや、鉄道の老朽化などの問題を解決するために、後述する「南北高速鉄道」の計画がある。



ベトナム中部・フエーダナン間を1日2回運航する
ヘリテージトレインに乗ると、途中ランコー駅で10
分停車し、電車との写真撮影が楽しめる。※JSI撮影



車窓からの美しいランコーの海（フエーダナン
間）。南北線は2025年『Lonely Planet』で「世界で
最も素晴らしい鉄道の旅24選」第1位に選ばれた。

※JSI撮影

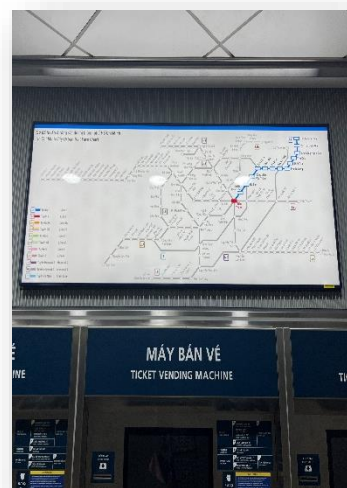


ハノイとホーチミンの電車

都市鉄道はハノイに2021年、ホーチミンに2024年に初めて開通した。両市共に1900年代初めから路面電車が市民の足となっていたものの、老朽化の問題や、急速な経済発展に伴い1980年代に廃線となった。しかし、車両の交通量が増加したことで、深刻な交通渋滞と大気汚染の問題に直面した。これらの問題を解決するために2003年に都市と郊外を繋ぐ都市鉄道の計画が立案された。

ハノイメトロは現在2路線が稼働している。中国支援の下2021年に運行が開始された「2A号線」は、観光地が集まる中心部近くのカットリン駅から13.1km南側のイエンギア駅まで12駅を通る。フランス支援の下2024年に一部区間で開通した「3号線」は、ハノイの中心地より西に約4kmほど離れたカウザイ駅から、さらに西側のニョン駅までの8駅を繋ぐ路線である。残りの区間も2027年までの完工を目標とし、工事が行われている。ハノイ市は今後14路線を開通予定だが、着工も未定の部分が多い。運行後に運賃が大きく上がったが、開業から1年間で両線合わせて累計640万人が乗車している。定時運航率・顧客満足度も99%以上と高い水準だ。

融資と預金の金利収入が売上の大半を占め、運営は黒字だ。2025年上半期は金融収入の増収で前年同期比3倍の100億ドン（約5,592万円）となり、2025年6月30日時点での同社の預金残高は1兆2,000億ドン（約67億1000万円）に達している。



今後複数路線が開通予定であることがわかる、ホーチミンメトロの路線図。現在は開通した1号線のみが色が付いている。※JSI撮影



ベトナムを駆け抜ける鉄道

ホーチミンには日本支援の下で開通した「1号線」のみが、2024年に運航を開始している。中心部のベンタイン駅から、北東に位置するスオイティエンバスターミナル駅までの19.8km、合計14駅を繋ぐ。ベトナム国内初の地下を走行する路線である。切符もクレジットカードで購入できるなど、ハノイメトロとは異なる発展を見せている。ホーチミンでは今後モノレールと路面電車を含む11路線ができる予定だが、現在工事が行われているのは2030年開通予定の「2号線」のみである。

都市鉄道の建設に関しては度重なる工事や試運転の延期が起きている。ODAをめぐる汚職事件や、工事現場の事故などのトラブルも発生しているが、ハノイは2050年までの全線開通、ホーチミンは2035年までに7路線の開通を目指している。

都市鉄道開通により、渋滞と大気汚染による経済損失を大きく改善できると考えられている。農村都市交通センターによると、ベトナムは交通渋滞で年間12億USドル（約1,772億円）の経済損失が出ていると推定されている。

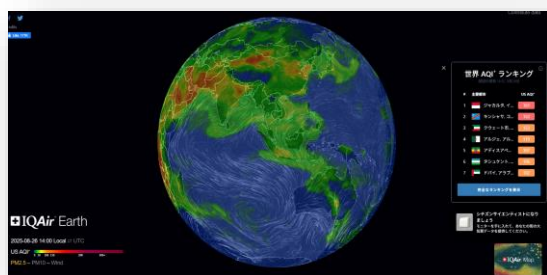
大気汚染に関して、特にハノイはベトナム政府が2026年7月からガソリンバイクの走行を禁止するなど、排気ガス問題の解決に注力している。2025年2月13日には、大気汚染の指数アプリを開発しているスイス企業「IQAir」が、ハノイのAQI（大気汚染の程度を表す指数）の市平均が世界で最も高いと発表した。WHOの調査では、ベトナムの大気汚染による経済損失は130億USドル（約1兆9,198億円）と莫大で、年間約7万人の呼吸器疾患の死者も生んでいるとの結果が出た。環境問題とともに今後さらにメトロの開発が注目されるのではないのか。



2024年10月に撮影された朝7時のハノイ。スモッグがかかっている。
※JSI撮影



交通量が多く、渋滞が頻発する。
※JSI撮影



IQAirのアプリや公式HPから、世界の大気汚染状況を確認できる。AQIは、0～50：良好、51～100：中等度、101～150：影響を受けやすい人々にとって不健康、151～200：不健康、201～300：非常に不健康、301～500：危険の6段階評価。2025年2月13日のハノイ市の平均AQIは234（非常に不健康）だった。 ※IQAir公式HPより

全長1,541kmの南北高速鉄道プロジェクト

ベトナム国民の新たな長距離移動手段として注目されているのが、「南北高速鉄道」プロジェクトだ。前述の通り、現在の統一鉄道ではハノイ～ホーチミンの移動に29時間かかる。本プロジェクトの完成により5時間と大幅に短縮するため、利便性の向上が期待できる。

高速鉄道の計画案は2007年から存在しており、議論が繰り返されていた。2011年～2014年にはJICA協力による事業計画の策定支援も行われたが、費用の問題で頓挫した。再始動したのはチン・ディン・ズン元副首相が交通運輸省に計画を練り直すよう指示をした2016年のことだった。この時もJICAが再度協力し、国会へ提出する計画案作成の支援を行っている。



ベトナムを駆け抜ける鉄道

2024年には工事や技術面でのODAの要請を受けるなど、日本が深く関わっているプロジェクトだ。計画は67億USドル（約9,894億円）かかると見込まれている。韓国やフランスなどの欧米諸国も参入する予定だ。

今回の計画は官民パートナーシップを最大限活用する。高速鉄道の計画を主導するのは、ベトナムの大手コングロマリット・ビンググループ（VIC）だ。同社は2025年に南北高速鉄道を建設するための子会社「Vinspeed High-Speed Rail Investment and Development 社」を立ち上げた。2035年までに南北高速鉄道を開通させる予定であり、2026年末から工事を開始する予定である。またベトナムの自動車メーカーのThaco（チュオンハイグループ）も、全路線に投資を行う予定だ。

他にも国内最大の鉄鋼メーカーであるホアファットグループ（HPG）が鉄鋼のサプライヤーとなり、Deo Ca Group JSC（HHV）やFecon JSC（FCN）などの建設企業も参入予定である、国内のインフラ環境を変える大きなプロジェクトだ。

ベトナムは現在道路、空港、鉄道などのインフラを急ピッチで建設している。更なる開発によって生活の利便性が高まり、人や物の動きの活発化が見込まれるのではないかと。また国内各地へのアクセスが良くなり、外国人観光客も増えると考えられる。ベトナムの外国人観光客数は増加傾向にあり、2025年上半期は1,066万人（前年同期比+20.7%）を記録しており、高速鉄道の開通によって増加傾向に拍車がかかることが期待される。

南北高速鉄道に関しては、鉄道の建設はODAの要請を行うなど国際的なプロジェクトでもあるため、ベトナム側の対応が今後の協力関係にも影響する可能性があると考えられる。個人的には旅愁あふれる統一鉄道は続いてほしいが、将来的に高速鉄道が普及すれば列車の本数なども減少していくのかもしれない。



Vin Speedが発表した鉄道のAIイメージ画像。線路の幅は新幹線などと同じ標準軌（1435mm）を採用。駅数は23駅、最高時速350kmでの走行を予定している。※Vin Group公式HPより



ホーチミンメトロの駅は日本支援の影響なのか、日本の地下鉄駅のような雰囲気がある。※JSI撮影



ホーチミンメトロのキャッシュレス券売機。※JSI撮影

（執筆：Japan Securities Co., Ltd. 研修生・淵之上）

免責事項

本資料は証券投資の参考となる情報の提供を目的としたものです。投資に関する最終決定は、お客様ご自身による判断でお決めください。本資料は企業取材等に基づき作成していますが、その正確性・完全性を全面的に保証するものではありません。結論は作成時点での執筆者による予測・判断の集約であり、その後の状況変化に応じて予告なく変更することがあります。執筆担当者またはジャパン証券と本レポートの対象企業との間には、重大な利益相反の関係はありません。このレポートの権利は弊社に帰属しており、いかなる目的であれ、無断で複製または転送等を行わないようにお願いいたします。