

## 「ベトナムの鉄道と南北高速鉄道」

中川 良一

## ＜ベトナムの鉄道＞

1881年、ベトナム及びインドシナエリアで初の鉄道路線（長さ71キロ）がフランス人によって建設され、サイゴン（現、ホーチミン市）とミトー（南部の都市）が結ばれました。1885年7月20日に、初の列車がサイゴン駅を出発し、当時は橋がなかったためフェリーに列車を載せ、二つの川を渡りミトー市に到着しました。1936年には、統一鉄道とも呼ばれた南北鉄道が完成しました。全長2,600キロでベトナム北部から南部を結び、当時では東南アジアで最も充実した鉄道で、輸送機関シェア30%を占める非常に重要な役割を果たした時期もありました。

2022年時点で全国の鉄道網は、全線3,315kmで、その内、本線が2,646.9km、支線が515.46kmあります。多くの鉄道路線は50～100年前に建設されており、日本と同様に線路幅1,000mmの狭軌を使用しています。狭軌は全線の80%以上を占め、1,435mm標準軌が約6%で、残りは標準軌の内側に狭軌を備えた二線軌条となっています。列車の速度は20km/時から最高100km/時（貨物列車の平均速度は50～60km/時、旅客列車は80～90km/h）で、動力は主に第2世代のディーゼル機関車（第1世代は蒸気機関車）です。路線については、空港や主要港など、他の交通機関との接続が来ていないため、交通機関・輸送機関としての利便性が高くなく、国内においてもメコンデルタと中央高原地域への接続がありません。

## ＜新たな鉄道網計画＞

首相は2021年10月19日に2021年～2030年の鉄道網計画に関する決定書1769/QD-TTgに署名しています。

2030年までの目標として、既存の7路線のアップグレードと改修、南北高速鉄道の二つの優先区間（ハノイ～ビン、ニャチャン～ホーチミン）の建設、ハイフォンとバリア・ブンタウをはじめ、国際港湾を結ぶ鉄道路線、ホーチミンとカントーを結ぶ路線、中国、ラオス、カンボジアを結ぶ国際路線を優先して建設するとしています。

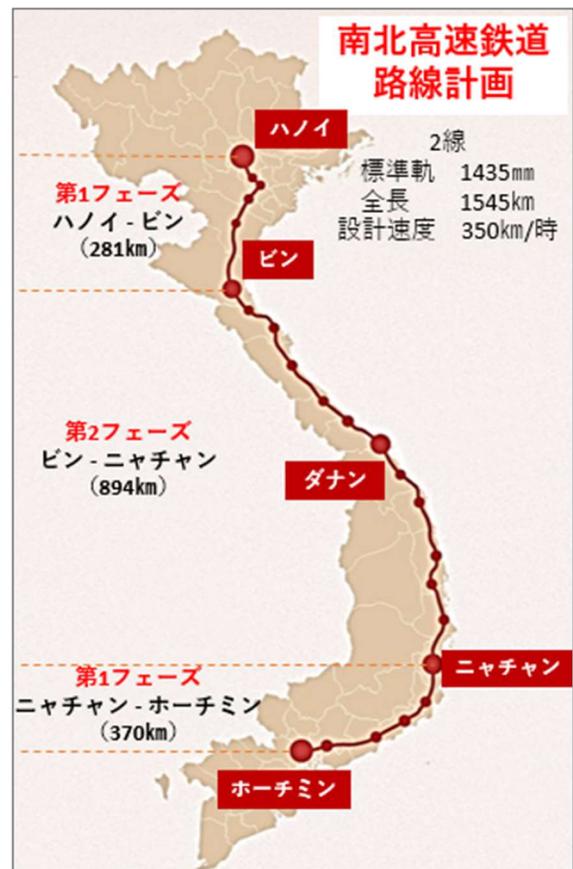
2050年までには、南北高速鉄道全線の完成、ハノイとホーチミンにおける都市鉄道の完成、港湾・工業団地・中央高原地方・沿岸を結ぶ鉄道路線、国際路線の完成を目指します。

2023年10月31日、首相は南北高速鉄道プロジェクトに関する決議第178号/NQ-CPに署名、それにより2025年までにプロジェクトへの投資方針を承認することになります。現在、交通運輸省は、政府に南北高速鉄道プロジェクト投資案を提出しています。この投資案は政府の承認を受けた後、最終的に国会に提出される予定です。

## ＜今後の展開＞

2010年6月の政府閣議決定において、日本の新幹線方式を採用した「南北高速鉄道」計画の採用が決まっていたにもかかわらず、国会審議で否決された歴史があります。今回は日本の新幹線技術を利用した高速鉄道の実現に期待したいと思います。

しかし、2023年12月13日に国賓待遇でベトナムを訪問した習近平国家主席が、ベトナム既存鉄道システムの改善協力を約束しましたので、今後、強力な競争相手となる可能性もあります。



【南北高速鉄道計画路線図】