



開通が間近に迫るホーチミンメトロ

北陸銀行 ホーチミン駐在員事務所
所長

山田 太一



メトロ1号線ベンタイン駅 (筆者撮影)



1. はじめに

昨年9月、都市鉄道管理局はホーチミン市交通運輸局に対して、整備が遅れているホーチミンメトロ1号線がいよいよ2024年7月に開業見込みであることを報告しました。ベトナムは経済成長とともに都市部の人口が急増し、慢性的な渋滞と排ガスによる大気汚染が社会問題となっているため、ホーチミンメトロの開業は、交通渋滞の緩和や環境負荷の低減に寄与するものと期待されています。そこで今回は、開通が間近に迫っているホーチミンメトロの現在の状況についてレポートします。



2. ホーチミンメトロの概要

ホーチミン市の地下鉄整備計画は、2013年に首相により承認された「2030年に向けたビジョンを含む2020年までの交通開発計画」(568/QD-TTg)を法的根拠としています。整備計画では、2020年までに地下鉄8路線の建設を目標とし、市内の都市鉄道ネットワークを拡充することとしていました。

今回開通が予定されている最初の路線ホーチミンメトロ1号線は、国際協力機構 (JICA) 等が支援する総投資額43兆7000億ドン (約2622億円) のプロジェクトです。着工当初は2018年の開業を計画していましたが、開通予定を6年以上経過した現在でも開通には至っていません。

メトロ1号線 (図1の赤色の路線) は、ホーチミン市1区のベンタイン市場前からスオイティエンまでの19.7kmを14駅 (3カ所の地下駅と11カ所の高架駅)、乗車時間約23分で結びます。4両編成で約900人の乗客輸送が可能です (開業時は

3両編成で運行する計画)。運賃は片道1万2000ドン~1万8000ドン (72円~108円)、1カ月定期券26万ドン (1560円)、1日券4万ドン (240円)、3日券9万ドン (540円) と公表されました。

メトロ1号線に続いてメトロ2号線 (ベンタイン市場~タムルーン) も、2025年着工、2030年開通に向けて、現在土地収用が進められています。しかしながら、計画段階ですでに3回の延長申請が当局あてに提出されており先行きは見通せない状況で、3号線以降の路線については着工の目処すら立っていません。

図1 ホーチミンメトロ1号線



3. メトロ1号線工事遅延の要因

メトロ1号線建設計画は、資金難などさまざまな問題に直面し、着工後12回にわたり建設計画が見直され、6年以上工期が遅延しています。設計変更

や技術的課題の克服、土地取得の問題解決などに時間を要した結果、プロジェクト費用が当初計画の3倍に膨れてしまいました。ベトナム政府は公的債務残高の拡大を回避すべく予算修正の国会審議を遅らせたため予算措置が遅延し、当該プロジェクトは未払金が増加する状況に陥りました。本来、総事業費の大半が日本のODAであり、支払い遅延など生じないはずですが、当初予算計画との差異が大きくなり過ぎた結果、2018年にプロジェクトの未払金は1億ドル（約154億円）を超える水準に達しました。2019年以降、未払金残高は減少に転じているものの、この間にプロジェクト参画企業が撤退する等の動きもあり、工期は大きく遅延することになりました。また、安全評価認証の基準設定、規定類、手続き面のマニュアル未整備等の課題もプロジェクトの進捗に影響を与えています。

ベトナム政府はホーチミンメトロ開業遅延の理由について、表向きは「新型コロナウイルス感染拡大の影響」と説明していますが、その実情は上述のとおりさまざまな事象が複雑に絡みあっています。

今となっては、車両を受注した日立製作所、工事施工を受注した住友商事、三井住友建設、清水建設、前田建設工業など、ホーチミンメトロプロジェクトを大型物件受注のチャンスと捉えて参画した日系企業にとっては、大いに頭を悩ませるプロジェクトになってしまいました。その結果、ベトナムで政府支出が絡むプロジェクトに関しては、計画通りの資金回収が困難との判断から、特に外資系企業からは敬遠される傾向にあります。

表1 ベトナムで建設が遅れる都市鉄道の概要

項目/路線	ホーチミンメトロ1号線	ハノイメトロ2A号線
区間	バンタイン～スオイティエン	カットリン～イエンギア
距離	19.7km	13.1km
総工費	約2600億円	約1000億円
着工年	2012年	2011年
当初の開業予定	2018年	2015年
開業時期(予定)	2024年7月	2021年11月(開業済)
遅延期間	6年以上	6年以上
資金援助	日本	中国
車両製造国	日本	中国

出所：地元メディア記事を参照し筆者作成

4. ホーチミンメトロ計画の見直し・拡充とホーチミン-ハノイ高速鉄道建設計画

2023年2月、ベトナム政府は鉄道輸送工事の進捗状況を鑑みて、「2030年までのベトナムの鉄道輸送の発展志向について、2045年までのビジョン」(49-KL/TW)を公表しました。ベトナムの鉄道輸送開発の現況評価を行った上で不備項目を指摘し、

既存の計画への調整・改善を加えながら2035年までに都市鉄道網の完成を目指す決意が示されたものとなっています。

これに伴い、ホーチミン市では表2の5項目について取り組む予定になっています。

表2 ホーチミンメトロ計画の見直しと拡充

項目	内容
1 既存路線の見直し	区間が短すぎたり、運用効果が限定的とされている路線を見直しする
2 新規路線の追加	鉄道が通過しない空白地域に新たな路線を追加できないか検討する
3 運行地域の拡張	ホーチミンから隣接省(ドンナイ/ピンズン/ロンアン)への拡張を検討する
4 空港との接続	タンソンニャット空港とホーチミン市内を結ぶ新路線建設を検討する
5 完工時期の設定	2035年までに都市鉄道網を完成させる

出所：地元メディア記事を参照し筆者作成

空港との接続項目では、タンソンニャット国際空港ターミナルT1、T2、T3とホーチミン市内中心部を結ぶ新しい地下鉄路線の建設が公表されました。これにより、空港と市内中心部との接続が大幅に改善され、利便性が向上します。また、ロンタイン国際空港(建設予定)とホーチミン市内中心部とを結ぶ路線設置も検討されており、ホーチミンメトロ開通への期待が高まります。

49-KL/TWにおいて、ベトナム政府は2045年までに首都ハノイ市と南部ホーチミン市を最高時速350kmで結ぶ南北高速鉄道の全線開通を目標として掲げています。路線全長1545km、ハノイ市からホーチミン市まで20省・市を通過、総投資額は推計587億1000万USドル。2025年までにプロジェクトの投資認可を取得し、2026年から2030年の期間に優先区間(ハノイ市～ヴィン、ホーチミン市～ニャチャン)について工事を開始する予定となっています。



5. おわりに

ベトナムに赴任して3年が過ぎました。この間、何度かホーチミンメトロ1号線の開通見通しを伝えるニュースがありましたが、現在まで実現に至っていません。長い間肩透かしを食らった状態が続いているため、現地で暮らす人からは「どうせまた延期でしょ」との反応が多く聞かれます。

ホーチミンメトロプロジェクトはオールジャパンで取り組んでいます。これまでさまざまな障害はありましたが、今度こそホーチミンメトロが開通し、今後の発展につながっていくことを大いに期待しています。