



鉄道インフラ大プロジェクト：南北高速鉄道など

- 南北高速鉄道は全長 1,541km、総投資額約 670 億米ドル、2035 年開通を目標とするプロジェクトであり、長期的な経済成長に向けたインフラ整備と、プロジェクト自体による経済効果が期待される。
- ベトナム政府は建設工事に関して、可能な限りの国産化を指示した。
- ビングループ傘下のビンスピードとチュオンハイ自動車（Thaco グループ）が投資案を提出したが、ビンスピードは 2025 年 12 月、他のプロジェクトへの経営資源集中を理由に南北高速鉄道工事参加への撤退を表明した。これを受けて、政府と関係省庁はプロジェクトの実現可能性調査や投資家の募集など、迅速な対応に動いた。
- ベトナムは、民間部門と国有セクターの両輪による経済発展を遂げていく見通しである。

ベトナム政府は、3 つの戦略的ブレークスルー（制度、インフラ、人材）のうち、特にインフラ整備を重要な要素として、交通インフラを中核とする近代化を推進している。過去 5 年間、国土の開発と長期的成長の基盤構築が進んでおり、高速道路、橋梁、港湾、物流から都市鉄道、発電所、ハイテクゾーン、空港、高速鉄道まで、多数のプロジェクトが実施・検討され、将来の先進国入りを視野に入れたインフラ整備が進められている。中でも鉄道プロジェクトの主なものとして、首都ハノイと南部の商都ホーチミンを結ぶ南北高速鉄道、ハノイ〜クアンニン（最北東部で世界遺産のハロン湾を擁し、中国と国境を接する省）高速鉄道、北部内のラオカイ（山岳地帯）〜ハノイ〜ハイフォン（港湾都市）鉄道、ハノイ〜ランソン（ハノイの東北部）鉄道とハイフォン〜ハロン〜モンカイ（北部の海岸地帯）鉄道の 5 本が注目されるほか、ハノイとホーチミン市内の複数のメトロ・プロジェクトが展開されている。

最大の注目案件である南北高速鉄道について紹介する。全長 1,541km、総投資額約 670 億米ドルを見込むプロジェクトである。ベトナムでは、経済成長に伴う南北間の移動が急増してきた半面、現在の南北間の陸路は国道 1 号線と老朽化した単線・非電化鉄道 1 本のみで、ハノイ〜ホーチミン間の鉄道での移動には 35 時間を要する。同プロジェクト完成後は最短 5 時間 20 分に短縮され、経済・観光への大きな波及効果が期待される。

南北高速鉄道計画が注目を集めるもう一つの理由として、その建設工事自体による経済効果がある。ベトナム政府は建設にあたり可能な限りの現地調達、すなわち国産化を指示しており、国内企業の育成や技術刷新、ノウハウの取得も重要視して



南北高速鉄道プロジェクト

- ・全長 1,541 km、設計速度 350km/h、線路幅（標準軌）1,435mm
- ・投資予定総額 1,714 兆ドン（約 673 億米ドル）、用地回収費用 57 億米ドル、投資予定期間：12 年間
- ・沿線：ハノイ・ホーチミン市の間 20 省・市を結び、旅客駅 23 駅と貨物駅 5 駅
- ・進捗：2025 年に実現可能性調査実施
➡2026 年末に着工する予定
- ・完成目途：2035 年に全線開通
- ・投資形式：公共投資、官民連携、民間投資のいずれの形態になるかについて、最適な投資方式が検討中で、26 年第 1 四半期に最終決定される見通し
- ・施工総面積：10,827ha

免責事項

当資料は、情報提供を目的として、キャピタル アセットマネジメント株式会社（CAM）が作成したもので、投資信託や個別銘柄の売買を推奨・勧誘するものではありません。また、CAM が運営する投資信託に当銘柄を組み入れることを示唆・保証するものではありません。当資料の内容は作成基準日現在のものであり、将来予告なく変更されることがあります。当資料に市場環境等についてのデータ・分析等が含まれる場合、それらは過去の実績及び将来の予想であり、今後の市場環境等を保証するものではありません。当資料は当社が信頼性が高いと判断した情報等に基づき作成しておりますが、その正確性・完全性を保証するものではありません。



いる。

同プロジェクトの経緯は以下の通りである。

2024 年 11～12 月	2025 年 12 月まで	2026 年 1 月現在
<ul style="list-style-type: none"> 南北高速鉄道や市内メトロを含む鉄道分野における主要なインフラプロジェクトへの投資方針の承認 南北高速鉄道プロジェクトの投資政策に係る 2024 年 11 月 30 日付国会決議第 172/2024/QH15 号が公布 	<ul style="list-style-type: none"> 建設省は科学技術省と連携し、国際規格 ISO に基づく 37 のベトナム国家規格（TCVN）案を策定 25 年 12 月下旬、鉄道プロジェクトの技術開発、研究、応用、技術移転、手続、権限を明示した 政令第 319/2025/ND-CP 号が公布 	<ul style="list-style-type: none"> 南北高速鉄道や市内メトロを含む鉄道分野での主要なインフラプロジェクトへの投資方針の承認 実現可能性調査報告書の作成に向けて国際コンサルタントを選定し、2026 年未までの着工を急ぐ

（出所）政府メディア

2025 年 4 月 23 日に公布された「南北高速鉄道プロジェクト投資政策に関する実施計画」と題する**決議第 106/NQ-CP** 号に基づく工事スケジュール計画は以下の通りである。

実現可能性調査報告書作成	用地回収・用地引き渡し	プロジェクトの実施
<ul style="list-style-type: none"> 2025 年 4 月：実現可能性調査報告書作成の意見徴収・協議 25 年 9 月～26 年 8 月：森林・水田の土地利用目的変更に関する書類作成 25 年 9 月～26 年 9 月：実現可能性調査報告書の審査・承認 	<ul style="list-style-type: none"> 2026 年 2 月～12 月：土地準備・地質調査・マーキング、用地回収用の書類準備・引き渡し 25 年 3 月～26 年 12 月：移転地・住宅の建設、補償対象者の確認・補償計画の策定 26 年 6 月～28 年 6 月：補償・移転実施 	<ul style="list-style-type: none"> 2026 年 9 月～：入札書類の審査・承認 26 年 10～12 月：請負業者選定・着工 26 年 12 月～35 年：建設・設備設置 2035 年までに全線開通

（出所）政府メディア

2025 年、政府は企業や投資家の参入意向をヒアリング、評価するための多数の協議会を開催した。同プロジェクトの実施計画の提案に関心を示したのは、ビンググループ傘下のビンスピード高速鉄道投資開発会社、Thaco グループ、ベトナム投資開発グループ、ディスカバリーグループ、ベトナム鉄道公社などの大手企業であった。そして、最大の鉄鋼メーカーであるホアファットグループ、デオカー交通インフラ投資、フェコン建設（FCN）やビナコネックスなどの建設企業、フランス系アルストム、ドイツ系シーメンス、中国の鉄道建設総会社と山東高速鉄道グループなどの国際企業も同プロジェクトへの参加意向を表明した。このうち、Thaco グループとビンスピードは同プロジェクトの投資案を提出した（例えば、Thaco グループの提案は投資額 613.5 億米ドル、自己資本 20%、実施期間 7 年間という概要が示されていた）。

しかし、12 月 25 日、ビンググループは南北高速鉄道プロジェクトへの投資登録を取り下げた。同社は、経営資源を他のプロジェクト群（オリンピック・スポーツ都市圏＜25 年 12 月 17 日に承認取得済、全体調査面積約 16,093ha、総投資額約 360 億米ドル、国立競技場を擁する＞、ホーチミン市ベントイン～カンザー間＜全長 54 km、総投資額 33.5 億米ドル、12 月 19 日着工済み＞およびハノイ～クアンニン高速鉄道路線＜全長 124 km、総投資額 55.4 億米ドル、着工済み・2028 年に商業的運行開始予定＞、エネルギープロジェクト＜中部ハティン省にある設計発電能力 900MW の風力発電、ハイフォン市にある総投資額 70 億米ドルで発電能力 4,800MW となる LNG 火力発電など＞）に集中させることを理由としている。施工プロセスや運営形態、投資資金とメンテナンス資金、利用者数予測と収益性の評価などの検討に時間を要する点も撤退の一因であると推察される。ビンググループの撤回を受け、政府と関係省庁は直ちに建設省にスケジュールの確定、運営委員会の設置、新たな投資家の迅速な募集を指示した。同

免責事項

当資料は、情報提供を目的として、キャピタル アセットマネジメント株式会社（CAM）が作成したもので、投資信託や個別銘柄の売買を推奨・勧誘するものではありません。また、CAM が運営する投資信託に当銘柄を組み入れることを示唆・保証するものではありません。当資料の内容は作成基準日現在のものであり、将来予告なく変更されることがあります。当資料に市場環境等についてのデータ・分析等が含まれる場合、それらは過去の実績及び将来の予想であり、今後の市場環境等を保証するものではありません。当資料は当社が信頼性が高いと判断した情報等に基づき作成しておりますが、その正確性・完全性を保証するものではありません。



時に、建設省鉄道プロジェクト管理委員会はプロジェクトの実現可能性調査報告書の作成を担当することとなった。

また、鉄鋼会社として粗鋼生産能力年間 1,600 万トンで世界トップ 30 に匹敵する規模を誇るホアファットグループは 2025 年 12 月 19 日、中部ハティン省のズンクアットにて鉄道向け特殊鋼生産工場を着工した。同工場は 27 年までに高速鉄道レール用の鋼材を生産し、全国の主要な鉄道プロジェクト向けの供給を目指している。

ベトナムは、隣国中国と繋がる国際鉄道の整備にも注力している。首都ハノイや港湾都市ハイフォンから中国国境に至る鉄道路線として、北部ラオカイ省～ハノイ～ハイフォン、ランソン省ドンダン～ハノイ、クアンニン省モンカイ～ハイフォンの計 3 路線が計画されている。このうち、ラオカイ省～ハノイ～ハイフォン路線は 6 省・市を通過する幹線全長約 400km（支線約 28km）、設計時速 160km、総投資額約 80 億米ドルの公共投資モデルによるプロジェクトを計画し、実現可能性調査報告書の作成を経て、2030 年までの完成を目指している。



ラオカイ省～ハノイ～ハイフォンの鉄道
(出所) 政府メディア

多数の大規模プロジェクトの同時進行には課題があるが、対策も講じられている。特に一部の建設資材（土砂、石材、レンガ、整地材、道路盛土材料）の不足や価格高騰の問題に対し、関係各省庁は建設資材価格の管理と安定策の強化、不足資材への依存度が低い橋梁やトンネル工事の優先実施、鉱山開発と生産能力拡大に向けた採掘許可手続きの簡素化、鉱業法・土地法の見直し、許認可手続きの効率化などの対策を検討・実施している。

ベトナム政府は交通インフラ開発を重点分野と位置づけ、一連の大規模プロジェクトへの投資を行い、人材育成や制度整備を含む成長基盤を構築してきた。2025 年 5 月にトー・ラム書記長が署名した決議 68 号では、民間部門の発展を国家経済の重要な原動力と位置づけ、また 2026 年 1 月の決議 79 号では、国有セクターの役割と発展目標を明確化することで、民間と国有の両輪による経済成長を推進する姿勢を示している。2026～2030 年の 2 桁成長の実現を目指すベトナムの動向について、今後も継続的に注視する予定である。

以上

免責事項

当資料は、情報提供を目的として、キャピタル アセットマネジメント株式会社（CAM）が作成したもので、投資信託や個別銘柄の売買を推奨・勧誘するものではありません。また、CAM が運営する投資信託に当銘柄を組み入れることを示唆・保証するものではありません。当資料の内容は作成基準日現在のものであり、将来予告なく変更されることがあります。当資料に市場環境等についてのデータ・分析等が含まれる場合、それらは過去の実績及び将来の予想であり、今後の市場環境等を保証するものではありません。当資料は当社が信頼性が高いと判断した情報等に基づき作成しておりますが、その正確性・完全性を保証するものではありません。