

建設産業情報（最近の動向）

在外公館名 在ホーチミン日本国総領事館

記入日 2014年4月10日

1. 現地の建設工事に係る経済情報

資料名：『ホーチミン市統計局作成 3月の経済社会状況』、第4章第1節、建設投資」

2014年3ヶ月の同市における建設投資総額は約15.6兆ドン、前年同期比で2.0%増加、そのうち、市の支出は2兆ドン。市から支出された総額は約7,862億ドン（全体の38.9%を占めている）、区又は県から支出された総額は約1.2兆ドン（全体の61.1%を占めている）。なお、当月にホーチミン市は、関係各局、各区又は県人民委員会及び、投資主に対し、2014年における第一期建設投資計画分（市の予算及び宝くじ収益、ODAから約14.5兆ドン）を支出した。

URL：ホーチミン市統計局のHP、4-5ページ（越語のみ）

<http://www.pso.hochiminhcity.gov.vn>

資料名：「4月7日、Savills VietNam・ホーチミン市支店（Savills）による、同市2014年3ヶ月間の建設産業状況の報告資料」

ホーチミン市における小売業ショッピングセンター（SC）やスーパー事業及び、レンタル・オフィスビル、ホテル、サービスアパート、分譲アパート、戸建・土地の6事業に関する状況が報告された。

Savillsによると、ホーチミン市での小売事業専用建物の供給は850,000㎡あり、前年同期比で7%増加した。主に、タンフー区における『イオンモールタンフーセラドン』SC及び2区における『Parkson Cantavil』SCの開業である。マーケットシェアは、最も高い割合を占めているのは郊外（43%）、次は市内（36%）、最も低いのは市中心部である（21%）。一方、この3ヶ月間の同市に於ける小売業界の売上げは約152兆ドン、前年同期比7.2%の増加（実質）。収益では変化なく、依然として市場の購買力は改善されていないとみられる。2014年の第2四半期以降、ホーチミン市では新規物件が約1.3百万㎡市場に投入され、主に第1・2・7区に建設されるとみられる。しかし、その内の7割は未整備。

次に、オフィスビル事業に関しては、2014年3ヶ月間に、2件の新規物件（C級）が完成し、約9,200㎡が市場に投入された。市全体では1.4百万㎡となり、前年同期比5%の増加。この3ヶ月間の、各種オフィスビルの契約状況は順調で、最近の5四半期の中で最も良い。特にA級のビルの契約率は92%となっている。Savillsの調査によれば、ホーチミン市のオフィスビルの借主は外資系が全体の約6割を占めているとされる。さらに年

初からホーチミン市に進出する外資系企業は増加傾向にあって、今後も外資系企業からのニーズは高いと見込んでいる。

ホテル事業に関しては、この3ヶ月間にホテル（3～5つ星クラス）の新規建設はない。これまで最も順調な経営をしているのは4つ星ホテル（稼働率81%）で、3つ星や5つ星クラスのホテルは現状維持。一方で、この間のホーチミン市来訪客数は124万6千人を達成、前年同期比で19%増と最近4年間で最多となった。

サービスアパート事業については、この3ヶ月では、新規物件4件が市場に投入され、前年同期比で6%の増加となった。サービスアパートの借り手は主に外資系企業の専門家であるため、平均家賃や稼働率などは安定している。一方、分譲アパートに関しては、2014年第1四半期に約2800戸を販売し、うち1600戸が契約され、最近3年間で最も多かった。これは金融機関の預金金利低下によって、資金が分譲アパートに流れたのではないかと見られる。さらに、ディベロッパーによる購買者への支払い方法の多様化によって、購入しやすくしている面もある。

戸建市場については、この3ヶ月間で約260件供給され、前年同期比10%の減少。土地の当期取引件数は、前四半期に比べ31%増加した。特に8区における土地取引件数は全体の35%も占めている。Savillsによると、取引が集中しているのは1平方メートル当たりの土地単価が手頃で、インフラが整備された物件であるとされる。

URL : Savills VietNam 社

<http://www.savills.com.vn/>

2. 建設業制度、入札契約制度の改正動向

特になし。

3. 報道情報

	タイトル、概要	日付/掲載紙
1	<p>「35百万米ドルの投資で、ホーチミン市給水事業を近代化」</p> <p>上記情報は、サイゴン給水総公社（SAWACO）及びAstroグループ（米）共催ワークショップにおいて述べられた。</p> <p>2020年まで、SAWACOと戦略的パートナーは、情報通信システムを導入したプロジェクトを推し進めるとした。例えば、「GISを適用した給水網整備」や、「情報通信技術（ICT）による管理技術支援」、「給水網の運営・管理センター（DCC）整備」等。これらの計画によって、ホーチミン市の各区・県までの給水がより効果的に行われ、ポンプシステムも最適に管理できることを期待。</p> <p>SAWACO社のチャン・ディン・フー社長によれば、米国貿易開発</p>	<p>2014/3/20</p> <p>入札紙（第2面）【越語】</p>

	<p>庁 (USTDA) の無償資金援助 (ODA) を使って、Astro グループ (米) に対し、ホーチミン市における給水網整備に関する「情報通信技術 (ICT) による管理技術支援」案件を発注した。</p>	
2	<p>「ロンタイン国際空港の規模縮減」交通運輸大臣は、投資事業主 (ベトナム空港総公社・ACV) に対し、ロンタイン国際空港建設計画で、滑走路を 1 本に変更した上で、国家審査委員会に計画を再提出するように指示した。</p> <p>ACV 社のグエン・グエン・フン会長によれば、第一期ロンタイン国際空港建設計画では、56 億米ドルの建設予算 (ODA, 国家予算, ACV 及び株式販売など) によって、二つの滑走路を有する空港を計画した (年間 25 百万人の利用客及び 1.2 百万トンの貨物に対応)。しかし、ベトナム交通運輸省のライ・スワン・ティン航空局長は、投資軽減と同時に、タンソンニャット空港を最大限に整備するとし、第一期整備では、年間処理能力を引き下げ、17 百万人の乗客に対応可能な空港の設計を求めた。これは滑走路を 1 本にすることだ。</p> <p>ロンタイン国際空港建設の必要性については、ACV 社によれば、2016 年にタンソンニャット空港は最大処理能力 (25 百万人の乗客/年) に達すると予測される。さらに 2020 年から 2030 年には、30.3 百万人と 53.4 百万人の利用者が見込まれている。このことから、ホーチミン市周辺に 4F クラスの国際空港 (100 百万人の乗客/年、5 百万トンの貨物/年) が必要とした。国家審査委員会主催の第二回目の会議において「タンソンニャット空港拡張」案や「ビエンホア空港の改修利用」案に比較し、建設費用から住民の立ち退き費用に至るまで、「ロンタイン国際空港建設」案の方が効率的であるとの結論に至ったものの、タイの「スワンナプーム国際空港」や、マレーシアの「クアラルンプール国際空港」と比較すると、ロンタイン国際空港建設用地の規模が大きすぎると指摘された。それに対し、ACV 社は、空港建設自体は第一期と第二期に分けて進めるが、用地の収容は一度にまとめて実施した方が費用の負担が少ないと説明した。5000ha の用地を一括収用した場合、約 800 百万米ドルの予算で済むが、一方で第一期分 (2500ha) のみの収用に 250 百万米ドルを支払い、さらに第二期分用地を数年後に収用する際の収用金額は予想できない。莫大な費用が生ずることが懸念される。</p>	<p>2014/3/30</p> <p>労働者紙 (第 4 面)</p> <p>【越語】</p>
3	<p>『「ロンタイン国際空港建設」プロジェクトを首相に申し入れる』</p> <p>国家審査委員会は、投資・事業主 (ACV 社) に対し、来月 (5 月) の国会に提出できるように、本件を首相に直接申入れた。当委員会委員 16 人のうち、13 人が ACV 社によるロンタイン国際空港建設計</p>	<p>2014/4/10</p> <p>Vnexpress 電子紙</p> <p>【越語】</p>

画案に賛成し、首相に審査結果を報告したが、幾つかの課題は残された。

「ロンタイン国際空港を国際乗継空港とする根拠・条件」などはまだ明確でない。ACV社のロンタイン国際空港の利用者・貨物取り扱いに関する分析や評価は不十分であることから、大規模投資の必要性や効率性の面での更なる説明が求められた。さらに、ロンタイン国際空港だけに利用者や貨物が集中するだけでなく、「南部複合空港整備」という様々な角度から検討するよう提案された。

次に、「ロンタイン国際空港建の規模が縮小」された明確な理由は不明である。ACV社による2ヶ月前の計画案と比べ、今回の計画案では滑走路が1本になっているが、その理由は不明確だ。さらに、ロンタイン国際空港と周辺の交通インフラとの連結性についても明らかになっていない。ロンタイン国際空港は、“HCM市－Long Thanh－Dau Giay”間高速道路や、“Bien Hoa市－Vung Tau市”間高速道路、“Ben Luc－Long Thanh”間高速道路、“Thu Thiem－Long Thanh”鉄道線などと接続する計画案があるが、実際には、ロンタイン空港の目標を達成するには、周辺の交通インフラをどのように整備すればいいのか、同時に考えなくてはならない。

最後に「投資金額」への懸念。ACV社による計画案では、5つの項目から積算されているが、「施工費用」と「設備購入費用」が区別されていないなど、全体の見積りが不明瞭である。さらに、民間からの資金調達についても不明瞭で、次回国会に提出するまでの間に、ACV社は上記問題を修正するように要請されている。

4. その他我が国建設業界にとって参考となりうる最近の動向（報道情報以外）

特になし。