

- タイトル : ミャンマーの建設・不動産市場
- 掲載月 : 2015年3月
- 国・地域名 : ミャンマー
- 情報提供者: 二宮 孝夫（技術士事務所代表、日系ゼネコンOB）

1. 不動産市況、地元不動産業者情報

（以下の情報は「ミャンマーの不動産市場の概況（株式会社三井住友トラスト基礎研究所）2014年6月9日版」、及び「株式会社海外技術協力研究所のミャンマーニュースブリーフ（MNB）」を参考文献として、筆者がまとめたもの）

1) 不動産業者の動向

ミャンマーに進出している不動産業者の動向は、ヤンゴン地域では以下のとおりである。

- 2013年10月、三菱商事・三菱地所・YOMA Strategic Holdings が Land Mark Project の MOU 締結
- 2013年10月、Keppel Land が Sedona Hotel Yangon 二期工事の開始を発表
- Pan Pacific Hotels が 2017年にホテル Pan Pacific Yangon の開発・運営
- 2014年3月 Capitaland 傘下の The Ascott が Somerset サービスアパートの開発発表
- Uni Global Power が地場の Nature Link と Golden City（住宅・商業・ホテル）開発
- 2013年12月、Shangri-La International Hotel Management が Shangri-La Residences Yangon の営業開始、2017年にホテル Lakeside Shangri-La Yangon を開業
- 2013年6月ベトナムの HAGL が複合開発（オフィス、商業施設、住宅、ホテル）着工
- 2013年12月韓国の Posco Engineering & Construction・Lotte Hotels & Resorts・KDB Daewoo Securities・Daewoo International JV がホテル、サービスアパート開発を発表

ヤンゴンでは不動産取引市場の発展には時間がかかり、外国企業にとっては開発の絡む事業での進出がターゲットとなると予想される。

2) ヤンゴンの不動産市場の動向と課題

英領ビルマ時代に造られた都市計画のままの CBD（Central Business District）であり、基盤の目状であるが道路幅は狭く、常に渋滞が起きやすい。CBD は飽和状態で、土地に対する希少性が生まれており、現在開発の中心は CBD の外に移っている。

（1） オフィス市場；

2013年3月下半期時点でのオフィスストックは 69,000m² で、香港の 0.7%、バンコクの 0.9%、ジャカルタの 1.5%、ホーチミンの 5%水準である。また、外国企業の進出が増えた 2011年以降オフィス賃料が高騰した。Sakura Tower では、2010年頃までは 15米ドル水準であったものが、2013年には 100米ドルに跳ね上がっている。稼働率は主なオフィスビルでは 90%以上で推移している。今後オフィスの新規供給が計画されているが、概して工事遅延、土地取引の遅延や中断による開発計画の遅延等により、新規供給時期の予測は難しいと言える。

（2） 商業施設市場

近年ショッピングモールの開発が徐々に進んでいる。現在は地元資本の Junction 8、Junction Zawana、Dragon Centre、Taw Win Centre、Yuzana Centre がある。外資系ブランドの進出は本格化していないが、2014年2月には、イオンがショッピングモールの展開計画を発表した。

（3） 住宅市場

ヤンゴンでは外国人駐在員用の賃貸住宅が不足しており、入居は非常に困難とされている。賃料は

高水準となっており、2013 年末時点で m²/月当たり、35～65 米ドル (Marina Residence)、45～90 米ドル (Sakura Residence)、30～45 米ドル (Golden Hill Tower) となっている。分譲コンドミニアムとしては開発中の Star City が注目される。但し、英領ビルマ時代に認められていた土地の所有権を除いては、国家が土地を所有しており、売買できるのは土地の使用権 (Land Use Right) で期限が設けられている。購入手続きはいわゆる青田販売 (プレセール) で、予約書記入時に 5%、14 カ月で 65%、建築竣工時に 30% を支払う形態が一般的である。購入者の 70% はミャンマー人で、30% が外国人であるが、現時点では外国人の購入は法律上不可能であり、ミャンマー人・企業名義による購入になるとみられる。

3) 交通渋滞の課題

不動産開発には交通の利便性が不可欠であるが、ヤンゴンの交通渋滞が大きな課題となっている。2014 年 12 月 ヤンゴン陸運局は、2015 年 1 月 1 日から自動車輸入を申請する住民に対し、交通渋滞対策として駐車場の事前確保を義務付けると発表した。交通渋滞・混雑の緩和が目的である。渋滞・混雑は自動車の増加によるもので、政府が自動車輸入規制を解除したこと、駐車場不足による路上駐車と運転手のマナーの悪さが指摘されている。道路では 2 列駐車も珍しくない。ヤンゴン市当局は主要道路での駐車を禁止したが、裏通りの細道に駐車するケースが増加している。路上に店を広げる露天商の存在も道路を狭くしている。国際協力機構 (JICA) も駐車場不足を混雑の要因として指摘しているが、市は駐車場を多数増設するだけの土地を所有していないという。

2. ティラワ SEZ 開発情報

(以下の情報は、「ティラワ SEZ 通信、JETRO、2014.12.26」を参考文献とし、筆者がまとめたもの)

ティラワ SEZ 開発援助への取り組みについて、JICA が、電力、港湾、道路、上水道、通信などの基盤インフラに関する、案件形成のための調査の実施、必要な資金の供与、及び案件の実施監理を行っている。また、経済特区の開発・運営に係る法制度の整備や組織・人材の育成に専門家を派遣し、SEZ に関するルール作りや、行政機関の能力向上支援を行っている。

1) ティラワ SEZ 土地契約締結企業は 32 社

MJTD (MJ ティラワ・デベロップメント社) が開発を進めるティラワ SEZ 先行開発区域クラス A (396ha) について、入居に向け MJTD と土地予約契約を締結した企業は 2014 年 12 月 19 日時点で **32 社** であり、クラス A の可販面積の約 44% が販売されている。MJTD による造成工事は順調に進められており、活発な商談が進められている。また、クラス A 以外の残り約 2,000ha の開発事業者は未定であるが、現在 JICA により事業可能性の検討が行われている。

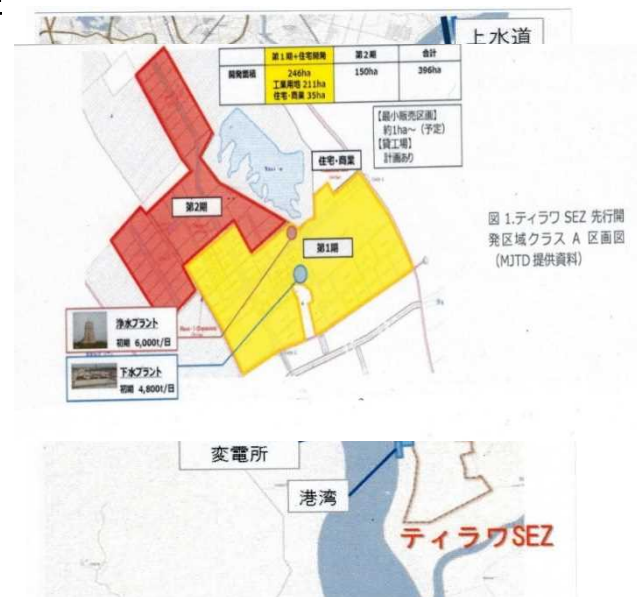
2) クラス A 土地予約契約 日本企業の約 1/3 が JETRO 支援事業を活用

(1) 土地予約契約締結企業: 32 社

(2014 年 12 月 19 日時点、投資認可済企業含む) の内訳

日本企業 17 社 (うち 6 社が JETRO ミッション参加企業)、欧州企業 1 社、タイ企業 3 社、ミャンマー企業 2 社、シンガポール企業 2 社、中国企業 1 社、台湾企業 4 社、豪州企業 1 社。

◆ JICA はミャンマーへの円借款再開初年度となる 2013 年度、2014 年度とあわせて総額約 1,140 億円の借



款契約に調印し、これ以外にも既に約 610 億円の支援が日本政府から表明されている。そのうち、約 400 億円がティラワ SEZ の周辺インフラである電力、港湾、道路の整備に向けられている。(電力:50MW 火力発電所(25MW×2 基)、33kV 配電線、230kV 送電線・変電所、ガスパイプラインの整備、港湾;2 バース・1 ヤードの整備、荷役機械設置、オフィス建設等、道路;ヤンゴン市内とティラワを結ぶアクセス道路(約 9km)の 4 車線化)。このほかにも、ティラワ SEZ にも裨益するインフラとしてヤンゴン都市圏の上水道整備(借款額 237 億円)、ミャンマーの基幹通信網強化及びティラワ地域の通信網拡充(新規光回線)(借款額 105 億円)が予定されている。

3. 現地の日系建設企業の動向

- 1) 進出建設企業(専門工事業者を除く);(株)安藤・ハザマ、(株)大林組、(株)鴻池組、五洋建設(株)、清水建設(株)、(株)竹中工務店、大成建設(株)、西松建設(株)、前田建設(株)、大豊建設(株)、東洋建設(株)三井住友建設(株)、若築建設(株)、(株)熊谷組、鹿島建設(株)、東急建設(株)
進出予定建設業(専門業者を除く);戸田建設(株)

(筆者調査、2014.12.25)

2) ミャンマーの建設市場の現状と展望

(以下の情報は、「建設経済研究所リポート No.63 第 4 章、2014.10.」を参考文献として、筆者がまとめたもの)

(建設分野の動向)

ミャンマーの建設市場は道路、鉄道、空港、港湾、電力等のインフラ整備や民間及び外資によるホテル建設やサービスアパート、商業施設の建設による面的開発、外資系製造業の工場建設など、今後大きなマーケットとなることが期待されている。また、日本政府はミャンマーの社会基盤整備を支援することを目的に円借款を再開、政府開発援助によるインフラ整備案件を立て続けに発表している。

(今後の課題と展望)

民政移管後のミャンマーの外資受入体制は過渡期であり日系建設企業は様々な課題に直面している。日系建設企業の参入障壁となっている法制度や運用があり、その改善が日・ミャンマー共同イニシアティブの中で議論されているところである。建設需要の拡大に伴い、人材の育成・確保、現地請会社の育成が急務となっている。準備段階と言える日系建設企業だが、開発援助や不動産開発が形になりだす 2~3 年後が真価を問われる時であり、その技術力、人材育成を通し、ミャンマーとともに発展を目指すことが求められる。

以上

※利用者が本資料のコンテンツ、または本資料からリンクされているウェブサイトを利用したことで発生したトラブルや損害について、情報提供者は一切責任を負いませんのでご了承ください。

本記事の無断の転載、掲示板への掲載等は禁止いたします。

※ 本提供情報の著作権は国土交通省に帰属し、その他情報の取扱いについては、国土交通省ウェブサイトの「リンク・著作権・免責事項」(<http://www.mlit.go.jp/link.html>)に拠るものとする。