

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6月30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5月の経済社会状況』、第3章第1節、建設投資」

2014年5ヶ月の同市における建設投資総額は約36.8兆ドン弱、前年同期比で2.3%増加（前年同期の増加率は3.6%）、そのうち、市の支出は5.4兆ドン強。市レベルで支出された総額は約3.1兆ドン（全体の57.4%を占めている）、区又は県レベルで支出された総額は約2.3兆ドン（全体の42.6%を占めている）。

同市における主要工事の進捗は次のとおり。『HCM・Dau Giay』高速道路建設工事は、主に第9サブ工事が残っている（ホーチミン市第2環状線との交差点）。『Tan Son Nhat・Binh Loi』環状線建設工事では、主にThu Duc区Linh Tay坊に1軒の家屋及び、Linh Trung坊に2軒の家屋の立退きが残っている。『メトロ1号』建設工事は、「第2区・第9区」間の地盤インフラ整備が行われている。

URL：ホーチミン市統計局のHP, 3ページ [越語のみ]

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

資料名：「2014年5月12日付『サイゴン解放』電子版、駐車場建設への投資はまだ複雑だ」

変更などがなければ、今週末「サイゴン交通運輸機械総公社」（SAMCO）は、ホーチミン市中心部における10階建ての立体駐車場建設工事の竣工式典を行う（車千台及び数千台のバイクが駐車可能）。10年間前からホーチミン市人民委員会により駐車場建設への投資が呼びかけられたが、未だ結果がまだ見えていない。そのため、本工事の竣工によって、良いメッセージが与えられたが、今後駐車場建設への投資の「鍵」となるか否か、誰も答えられない。

「投資家は、「駐車料金」を決められず、役所からの決定「料金体系」が待ち遠しい。」現時点では、SAMCOの立体駐車場建設工事はほぼ完成し、周辺に居住している人々から駐車への照会もあるが、駐車場建設への投資にとって最も肝心の「駐車料金」は未だ決められていない。本駐車場に対する投資総額2,800億ドンは多額である。決定された「駐車料金」によって、何年後に投資費を回収できるか、投資効果が計算できる。しかし、なぜ投資家であるSAMCOは、最も重要なこの質問に答えられないのか。財政省発第02/2014号通達によれば、駐車場の料金体系は、各省・市における人民評議委員会によって、決められるものなので、「駐車料金」の設定はSAMCOの権限ではない。これも、単なるSAMCO

の問題だけではなく、地下空間開発投資株式会社（Le Van Tam 公園における地下駐車場建設計画）や、Dong Duong グループ（Trong Dong 劇場における地下駐車場建設計画）など業者全体が抱えている問題だ。

「料金体系に違反する人もいる」。業者の中では、SAMCO より先に立体駐車場建設に投資した投資家もいるが、完成後、その業者は、関係各機関に対し、「駐車料金」を設定するよう要請したものの、中々返事が来ないため、自分で「駐車料金」を決めた。

多くの企業によれば、駐車場の経営は、人々の生活に影響を与える重要分野でないため、国が管理する必要もない。しかも、新規駐車場が完工されるに伴い、人民評議会に対し、「駐車料金」の設定を申請するのも決して簡単ではなく、人民評議委員会の指導を得てからでは、経営のチャンスを逃すかもしれない。それに、駐車場建設のコストが高く、特に、地下駐車場は地上駐車場より、3倍のコストがかかる。

SAMCO の Le Van Pha 副社長は、ホーチミン市人民評議会により決定された「駐車料金」があまりにも低ければ、投資金額を回収するため、本立体駐車場の一部は、自動車のサービスセンターとして、車の修理やメンテナンスなどを行うしかないと述べた。これまで、ホーチミン市における新規駐車場建設に関する課題は、数多くの新聞に掲載されていたが、関係各機関からの対策が中々ない。最近、同市における交通安全を担当している交通運輸局は、関係各機関に対し、新規駐車場建設への投資家を速やかに支援するよう呼びかけたが、交通運輸局のみの働きかけには期待できない。

資料名：「2014年5月19日付『労働新聞』付録、新規駐車場建設投資への扉、間もなく開くか」

ホーチミン市における駐車場が不足である中、交通車両が急増しており、交通インフラの整備が追いつかないため、車両は路上で駐車するか巡航しており、交通渋滞を引き起こすだけでなく、車両の排気ガスで環境を汚染させる。一方、国の優遇政策がないため、新規駐車場建設への投資を誘致できず、ホーチミン市における新規駐車場建設計画が止まっている。

計画上では、2020年にホーチミン市における駐車場の総面積は約1,145haを予定しているが、現時点では、同市における駐車場の総面積は約77haしかなく、計画の僅か6.7%に過ぎない。高層ビルが集中している中心部でも、車両の駐車需要に応えられておらず、駐車場がないビルが多い。ホーチミン市建設局の調査によれば、中心部におけるビル79棟のうち、車両の駐車需要を満たせるのは14棟しかない。その他、駐車スペースが不足なのは59棟、駐車スペースがないのは6棟である。

一方、2005年からホーチミン市人民委員会は、市内全体で8ヶ所の地下駐車場を建設するよう計画した。それは、(1)「Lam Son 広場」・(2)「Nguyen Du 通り 116 番地」・(3)「Chi Lang 公園」・(4)「Hoa Lu 運動場」・(5)「Bach Tung Diep 公園」・(6)「Tao Dan サッカ場」・(7)「Le Van Tam 公園」及び(8)「Sai Gon 川浴い」である。なお、8ヶ所のうち、現在、(2)、(5)及び(8)の3案件は、地下駐車場建設方針が削除された。2010年8月、Le Van Tam 公園での地下駐車場建設計画（駐車スペースは、バイク 2,000

台・車 1,250 台・大型バスなど 28 台) の鍬入れ式が行われ、工事が早く起工されるかと期待されたが、未だ人民委員会は詳細設計を承認しておらず、建設許可がいつ下りるのかも全く見込みがない。「Le Van Tam」案件と同様に、「Hoa Lu」案件も、土地に関する使用料の計算や消火設計などで工事が遅延されてしまった。残りの各案件も、やはり法的手続きや行政手続きなどの問題によって、中々展開できない。

経済専門家によると、これまで、ベトナムにおける駐車場建設事業に関する借地料や土地の使用料などの免除政策は統一されておらず、投資への魅力をアピールできないため、投資家に関心を持ってもらえないだろう、特に、駐車場建設の敷地に関する立退き事業に対するコストが高いため、計画の通り進められないだろうとのことである。

最近、これらの課題を解決するため、ホーチミン市人民委員会は、財政省及び交通運輸省に対し、新規公共駐車場建設への投資家に優遇政策を適用するよう要請した。例えば、借地料や土地の使用料を免除するか、免除できない場合は、駐車場が完成された時点から最低 15 年間分の借地料や土地の使用料を免除する。さらに、駐車場への経営を促進するため、企業に対する所得税や事業税、最新技術を持っている設備機材の輸入税などの様々な優遇税策を適用する。ホーチミン市人民委員会も、中央銀行に対し、投資を促進するため、投資費用の融資を進めるべく、公共駐車場建設事業を一般不動産事業として設定せず、インフラ事業として設定するよう要請した。

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>「ホーチミン市中心部における 10 階建ての立体駐車場が落成」</p> <p>5 月 17 日に、サイゴン交通運輸機械総公社 (SAMCO) は、ホーチミン市中心部で初の「10 階建て立体駐車場」のオープニングセレモニーを行った。本駐車場は 10 階建ての建物で、2 階から 10 階までは駐車スペースであり、1 階は車両のサービススペース、そして地下階 (5,000 m²) は社員及び来客の駐車スペースとして建設された (全体の延べ面積は 32,000 m²)。本駐車場では、エレベーター 8 台が整備され、うち車両専用は 5 台、残り 3 台は一般使用。駐車可能台数は車 1,000 台。なお、火災警報システム及び自動消火システムや発電機、防犯カメラなども整備された。</p> <p>一方、ホーチミン市交通運輸局によれば、現在市内全体では、駐車</p>	<p>2014/5/18</p> <p>サイゴン解放電子紙</p> <p>【越語】</p>

	<p>場を経営している所は 2,389 ヶ所があり，うち経営許可があるのは 2,086 ヶ所，路上駐車所は 1,437 ヶ所，人民評議会に規定された「駐車料金体系」に違反したのは 303 ヶ所である。</p>	
2	<p>「中国系工事請負者が撤退すれば，他の国の請負者が来る」。中国政府が自国企業に対し，ベトナムでの新規入札に参加しないよう指示していたとの報道を受けて，ディン・ラ・タン交通運輸相は 10 日，記者団によるインタビューにおいて以下のとおり述べた。</p> <p>問：「交通事業に影響を与えるのか。」</p> <p>答：「前述された情報は，報道を通して分かり，正式な情報はまだ受けていないが，一般的に言うと，現在ベトナムは世界市場に深く広く参入しているため，ベトナム企業は国内外，どこでも活動可能とのこと。一方，外資系投資家も，ベトナムに進出，ベトナムで起業するのも可能だ。ベトナムは，潜在力がある市場，そして安定した政治体制を持っている国と言われているため，中国だけではなく，多くの外資系企業がベトナムに進出している。ベトナムは，世界市場に参入しながらも，どの国にも依存せずに，国内の自立性を高めていく方針。この情報が，事実であったとしても，ベトナムに影響はなく，損するのは中国だ。ベトナムに進出する中国企業は，両国の独立主権を尊重しあうからこそ双方の利益を得ている。このように中国が中国企業にベトナムでの新規入札参加を禁じることは，中国企業をベトナムの良好な市場から閉め出すことだ。中国の請負者が参加しなければ，他の国の請負者が参加してくる。しかも，ベトナムの請負者も交通インフラ整備工事を施工する能力を十分に持ち，最新技術を習得するのも，ベトナムの交通業者のほうが中国業者より早い」と明言した。</p> <p>問：「中国企業は，いつも安い入札価格で多くの交通事業を落札できたのか。」</p> <p>答：「実は中国の請負者は多くはない。現在，中国の請負者は 9 社であり，交通事業 19 件を請負っており，工事請負総額は 30 兆ドン弱，うち半数は完成済みだ。ちなみに，交通事業 19 件のうち，『Cat Linh-Ha Dong』都市鉄道線建設工事は，中国 ODA 案件であるため，中国企業に本工事を参加させているが，彼らは撤退したければ，他の請負者に参加させる。</p> <p>問：「国内外請負者は交通事業の施工は可能なのか。」</p> <p>答：「現在，唯一の『Cat Linh-Ha Dong』案件は，中国の ODA 案件なので，中国による借款が中止されると多少の影響は出るが，他の国に借款を依頼，工事を続けさせる。残りの各工事は，中国企業は単なる請負者だから，たとえ中国政府による中国企業に対する参</p>	<p>2014/6/10 サイゴン解放 電子紙 【越語】</p>

加禁止がなくても、彼らが良い施工ができないのであれば、我々も彼らを追い出す。交通運輸省は、工事請負者に対し、工程を厳守するよう要求している。場合によって、彼らは工程を守らずに、現場に来なければ、当省は一方的に当該工事請負契約を解除し、改めて他の請負者を採用する。

問：「中国 ODA の『Cat Linh-Ha Dong』案件は、今後どうなるのか。」

答：本案件は我が国の案件であるからこそ、相手国は撤退しても、我々は継続するべきだ。インフラ整備の資金源は日本をはじめ多様にあり、中国は最小規模の調達先の一つだ。しかし、中国企業でも他の国の企業でも、だれもが国外に進出するに際し、安定的な投資環境を望むだろう。従って、企業が現場から撤退するとは、何らかの圧力が掛けられたのではないだろうか。実は、中国企業は私に対し、「ベトナムを出て行きたくないが、圧力が掛けられたため、出ざるを得ない」と言った。撤退を望まない理由は 2 つあり、まず、ベトナムの投資環境が良くて、安定的な政治、特に治安が安全な国であること、そして、ベトナムは、中国に対し、友好的であるからだ。

問：「どうすれば、中国企業に「安い入札価格」かつ「工事品質」を確保させられるのか。」

答：現在、政府は入札法を改正し、業者選定に際して、入札価格だけでなく、施工能力、経験、技術なども含めて重視していく。

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。