

- タイトル : ベトナム建設市場の現状②
- 掲載月 : 2015年3月
- 国・地域名 : ベトナム
- 情報提供者: Viet Economic Research & Advisory Corporation

**建設市場の今後の見通し**

建設省が2014年1月に発表した速報によると、建設業界売上高は前年比+10.3%増の849兆 VND で、セクター別内訳は、◇地場民間セクター:709兆9000億 VND(前年比+10.3%増)、◇国営セクター:84兆3000億 VND(▲8.9%減)、◇外資セクター:54兆8000億 VND(+62.3%増)だった。用途別内訳は、◇居住用施設:354兆8000億 VND(+6.7%)、◇非居住用施設:136兆7000億 VND(+5.8%)、◇インフラ施設:257兆3000億 VND(+17.4%)、◇専用施設:100兆2000億 VND(+12.0%)となっている。

インフレの影響を除いた2014年の建設業界売上高は676兆 VND で、実質伸び率は前年比+7.6%増だった。セクター別内訳は、◇地場民間セクター:563兆1000億 VND(前年比+7.6%増)、◇国営セクター:69兆2000億 VND(▲10.9%減)、◇外資セクター:43兆8000億 VND(+58.0%増)となっている。用途別内訳は、◇居住用施設:282兆3000億 VND(+4.3%)、◇非居住用施設:109兆3000億 VND(+4.1%)、◇インフラ施設:204兆1000億 VND(+14.3%)、◇専用施設:80兆4000億 VND(+8.2%)となっている。

用途別売上高伸び率を見ると、インフラ、専用施設(工場など)の伸び率が格段に高いことがわかる。インフラ、専用施設の建設売上高が比較的高い水準となっている背景には、政府がインフラへの投資を推進していること、メーカー各社の新規投資・追加投資により工場の建設需要が堅調になっていることがある。

**【交通インフラの開発余地大きい】**

世界銀行(WB)によると、ベトナムの交通インフラの整備は大いに遅れている。道路・鉄道・港湾・空港といった交通インフラの質はいずれも低い水準に留まっているのが現状だ。

**インフラの質ランキング**

	2009年	2010年	2011年	2012年	2013年
	133 各国・地域中	139 各国・地域中	142 各国・地域中	144 各国・地域中	148 各国・地域中
道路	102 位	117 位	123 位	120 位	102 位
鉄道	58 位	59 位	71 位	68 位	58 位
港湾	99 位	97 位	111 位	113 位	98 位
空港	84 位	88 位	95 位	94 位	92 位
インフラ全体	111 位	123 位	123 位	119 位	110 位

ソース:世界銀行(WB)、VP バンク証券レポートより

ベトナムの2013年におけるインフラの質ランキングは、調査対象国148 各国・地域中で110 位と、下位になってい

る。交通インフラの種類別で見ると、道路の順位が最も低い。

ベトナムの交通インフラ建設費のうち、道路・橋梁の建設費がおよそ半分を占めている。道路・橋梁の建設は全国で積極的に進められているが、道路の質が低いのが問題視されている。また、老朽化し改修する必要のある道路は、道路全体の約 4 割も占めているようだ。

政府は 2014 年 5 月、海外投資家を誘致する 2020 年までの国家的なインフラ建設案件リストを発表した。合計で 127 案件があり、約 1,250 兆 VND が必要な計算になる。

分野別の案件数と投資額			大規模案件一覧		
分野	案件数	投資総額 (十億 USD)	案件	投資額 (十億 USD)	実施 方法
交通	51	41.9	南北高速道路	1.9	PPP
社会	20	5.1	ノイバイ・ハロン高速道路	1.8	PPP
農業	44	2.2	ザウザイ・リエクオン高速道路	3.5	PPP
保管・加工	8	0.3	ビエンホア・ブンタウ高速道路	5.0	BOT
製造・サービス	4	8.6	ロンタイン国際空港	5.0	BOT・PPP
合計	127	58.1	ソース:世界銀行(WB)、VP バンク証券レポートより		

近年、交通インフラ案件は国家予算及び政府開発援助(ODA)からの拠出を受けているが、国家予算からの投資額は年間 20 兆 VND で、交通インフラ案件の資金需要の半分にも対応できていない。そのため、政府は官民パートナーシップ(PPP)方式によるインフラ案件実施を積極的に推進している。

交通運輸省官民パートナーシップ案件投資管理委員会によると、2014 年における交通インフラ案件への実行額は、100 兆 VND と推測されている。(2014 年 12 月に交通運輸省より発表された値。確定値は現時点で未公表。)また、2014 年における国家予算以外からの交通インフラ案件への投資誘致額(国家予算以外からの、民間資金による交通インフラ案件への投資誘致額)は 42 兆 5720 億 VND である。今後の交通インフラ案件への投資誘致額は、2015 年が 45 兆 VND で、2016 年～2020 年の 5 年間の合計は 235 兆 VND となる見通しだ。交通運輸省によると、道路のほか、南北鉄道やロンタイン国際空港建設、内陸水路の整備などへの投資を呼びかけていく。

なお、PPP 方式で実施される国内初の交通インフラ事業として、東南部ドンナイ省とビントウアン省を結ぶザウザイ〜ファンティエット間高速道路案件の準備が着々と進められており、2015 年 9 月に着工、2019 年に開通する見通しだ。

政府はインフラ関連の公共投資を強化することで経済成長を促そうとしており、道路や橋梁、鉄道、発電所など多くの案件が展開されて、2015 年以降もインフラ施設の建設売上高が引き続き大きく伸びていくと見込まれている。

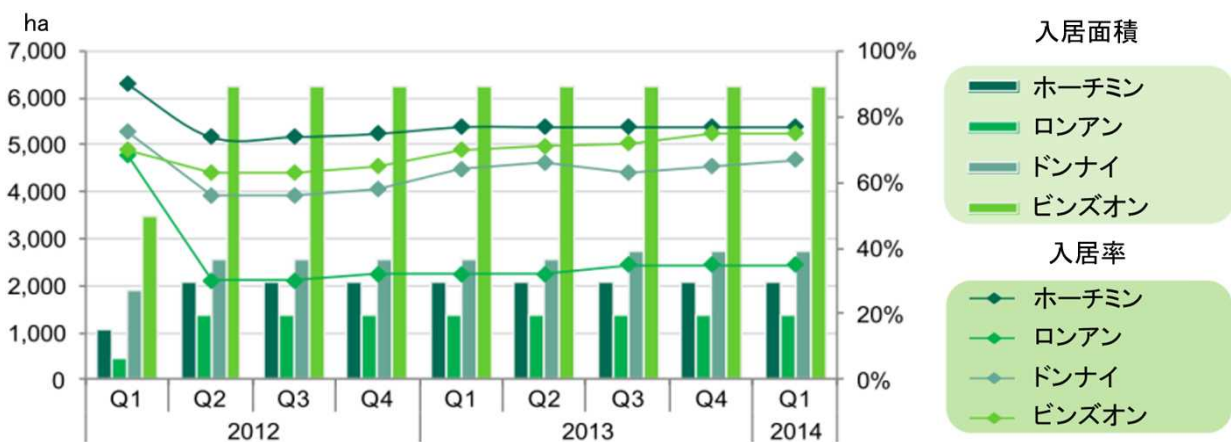
## 【工場・倉庫建設に対する需要が堅調】

過去数年間で多くの建設業者が、一般施設案件から工場、倉庫などの製造業関連の専用施設案件を重視する戦略に転換している。この背景には、近年、製造業への海外直接投資(FDI)の流入が堅調なことがある。

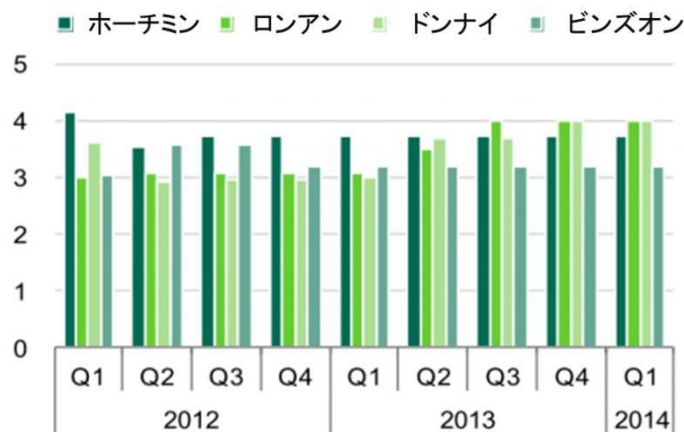
2014年時点で全国に289か所の工業団地があり、このうち、既に営業を開始しているのが184か所、残り105か所はインフラ整備中となっている。製造業の盛んな南部地域における工業団地の入居率は2012年2月から上昇傾向にあり、それに併せて、同地域における工業団地内のインフラ整備、施設建設に対する需要が高まっている。

2014年1月時点における南部の工業団地の入居率は、◇ホーチミン市:79%(2012年第2四半期:73%)、◇ビンズオン省:78%(同:65%)、◇ドンナイ省:65%(同60%)となっている。但し、ロンアン省の入居率については低い水準で停滞している。

南部における工業団地の入居面積及び入居率



南部における工場・倉庫の月額賃貸料(USD/m<sup>2</sup>)



ソース:CBRE ベトナム

## 【都市化の進展で住宅需要は引き続き拡大—実際の需要にマッチした物件開発を推進】

建設省の統計によると、2013年における新築住宅の延べ床面積は7900万m<sup>2</sup>で、うち都市部が3650万m<sup>2</sup>、農村部が4250万m<sup>2</sup>だった。また、低所得者向けの新築社会住宅が約2万戸にあたる延べ床面積100万m<sup>2</sup>となっている。同省が2014年1月に発表した速報によると、新築住宅の延べ床面積は9200万m<sup>2</sup>であり、前年に比べて16.5%増となっている。低所得者向けの新築社会住宅は約1万2000戸にあたる延べ床面積80万m<sup>2</sup>となっており、全国の低所得者向けの社会住宅面積は約180万m<sup>2</sup>となった。

なお、2013年における国民1人当たりの住宅面積は19.6m<sup>2</sup>、都市部では23.1m<sup>2</sup>だった。2014年における国民1人当たりの住宅面積は20.6m<sup>2</sup>と前年に比べて小幅に増加しており、都市部で23.0m<sup>2</sup>、農村部で19.5m<sup>2</sup>となっている。同省の2020年までの都市開発計画によると、都市部における国民1人当たりの住宅面積を2015年に26m<sup>2</sup>、2020年には29m<sup>2</sup>とする目標だ。

ベトナムの年平均人口増加率は1.2%~1.5%であり、都市化率は2013年の33.5%から拡大傾向にあり、2020年には45.0%に達する見通しだ。それに沿った形での住宅需要の増加により、建設に対する需要が着実に伸びていくものと期待されている。

	2013年	2015年	2020年
全国の都市化率	33.5%	38.0%	45.0%
都市部における国民1人当たりの住宅面積	23.1m <sup>2</sup>	26.0m <sup>2</sup>	29.0m <sup>2</sup>
恒久的な住宅の面積	60%	65%	70%

建設省、VPバンク証券レポートより

建設省によると、低所得者の住宅購入への支援を目的とした30兆VNDの融資枠の実施状況について、2014年12月15日時点で貸付契約した商業銀行は5行あり、契約貸付額は融資枠の31.4%(2014年6月時点:13.5%)にあたる9兆4170億VND、実行額は融資枠の16.3%にあたる4兆8820億VND(同:7.6%)となっており、2014年下半年から実行が加速しているという。

二大都市の2014年における不動産物件成約件数は、ハノイ市が1万1450件(前年の2倍)、ホーチミン市が1万350件(前年比+30%増)で、物件販売価格は概ね安定していた。全国の2014年12月15日時点における不動産在庫額は2013年12月と比べて▲21.8%減の73兆7790億VNDとなっている。

不動産在庫額(中高級クラス物件が中心)は大きく減少したとはいえ、まだ高水準にある中、建設省は不動産市場及び建設市場の持続的成長を維持するための対策として、需給関係のバランス確保に向けて居住用住宅購入希望者のニーズや支払い能力にマッチした不動産開発を優先しており、その一環として低所得者向け社会住宅の開発を推進している。

同省指導のもと、多くの不動産開発業者が社会住宅の開発へ転向しており、また、物件の分割、国産建設資材の使用などで物件販売価格の引き下げに努めている。住宅価格を安定化するための対策の一つとして、同省はセメントをはじめとする主要建設資材の価格安定化策も同時に実施している。

以上の通り、政府がインフラ投資を意欲的に推進し、マクロ経済が着実に回復している中、工場・倉庫など製造業関

連施設の建設需要が高まっている。また、政府が住宅市場を支援する明確な策を打ち出していることで、特に低所得者向け物件を中心に住宅市場が堅調に回復している。建設資材価格も安定しているため、建設業者の収益も向上している。現在、貸付金利は許容できる水準まで低下しており、所得の向上と住宅価格の値ごろ感からマイホームを手に入れようとする世帯が増えている。これらのことを考え合わせると、建設市場は今後も堅調に回復してくと期待できる。

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。