

- タイトル : ベトナム建設市場の需給関係に影響を与える要因
- 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

建設市場の需給に影響を与える要因

【不動産市場の回復】

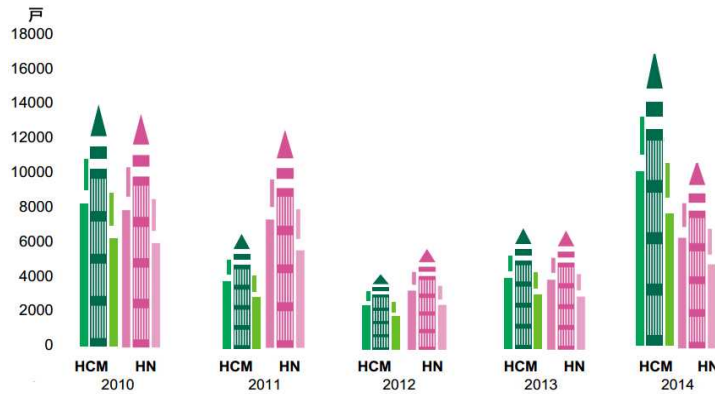
2006年～2007年に株式市場が大いに盛り上がり、株式投資で多額のキャピタルゲインを獲得した投資家が不動産市場に資金を投入したこと、対ベトナム直接投資(FDI)が急増し、主に不動産分野に集中したことなどにより、2007年～2008年に不動産市場はバブル期を迎えた。しかし、不動産物件が急上昇したことに加え、インフレ率が2008年に23.0%にまで達したことで、国民の正常な生活が脅かされたことから、当局は市場安定化に向けて金融引締め政策を開始。これを受け、不動産市場の取引が停滞し、2008年以降不動産価格の下落傾向が続いていた。とはいえ、供給・販売戸数は2011年までは堅調といえる状況ではあったが、2009年と2010年にある程度抑制されていたインフレ率が2011年に18.6%に急上昇し、高インフレが再燃。これを受け、不動産向け融資抑制に向けたベトナム国家銀行(中央銀行)の規定をはじめ、不動産市場の回復を阻害する幾つかの規定が公布された。これが不動産業者への打撃となり、2012年には供給・販売戸数が大きく減少した。

インフレが収まり、不動産価格も許容できる水準まで低下してきた2013年、中央銀行の低所得者向け住宅購入に対する支援を目的とする30兆VNDの融資枠をはじめ、当局が一連の不動産市場刺激策を打ち出した。これにより、ベトナム不動産市場は着実に回復に向かっており、物件価格も若干上昇し始めている。CBREベトナムによるとホーチミン市における2014年の新築マンション供給戸数は1万4807戸(37プロジェクト)、ハノイ市では1万6,200戸(31プロジェクト)となっており、売却率はそれぞれ約60%、47%だった。また、2014年におけるホーチミン市のマンション販売戸数は1万7,000戸で、過去最高を記録している。ハノイ市でも1万700戸となっており、販売状況が著しく改善していることが分かる。

ホーチミン市及びハノイ市における新築マンション供給戸数の推移



ホーチミン市及びハノイ市におけるマンション販売戸数の推移



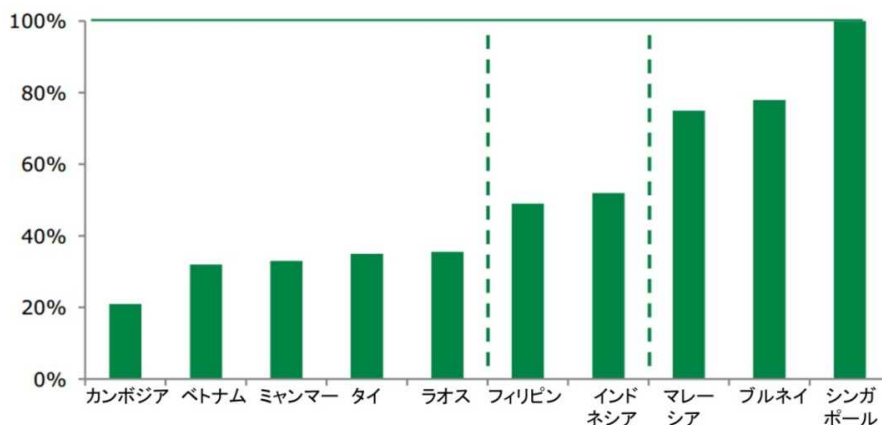
ソース:CBRE ベトナム

不動産市場がこのように力強く回復している背景には、(1)低所得者向け住宅購入に対する支援を目的とする30兆 VND の融資枠をはじめ、関係当局が相次いで需要刺激策を打ち出していること、(2)物件価格が手ごろな水準に低下していること、(3)貸付金利が以前に比べて大きく低下していること、などがある。(4)国民の生活水準向上に伴い、老朽化した住宅の建て直しやリフォームをしようとする世帯が増えていること、(5)核家族化の拡大により若い世代でマイホーム保有志向が強まっていることも、建設需要を押し上げる要因となっている。建設市場は不動産市場と密接に連動するため、不動産市場の回復を受け、建設市場も今後著しく回復していくものと期待されている。

【インフラ整備需要が堅調】

ベトナムでは近年、都市化が急速に進んではいるが、周辺諸国に比べてまだまだ低い水準に留まっており、道路や橋梁などの交通インフラだけでなく、工場から商業施設、オフィス、住宅に至るまで、開拓余地はまだまだ残されている。世界銀行(WB)によると、2013年における世界各国の都市化率は平均52%となっているが、ベトナムはこれを大きく下回る33%程度に過ぎず、東南アジア諸国10か国中9位に留まっているという。

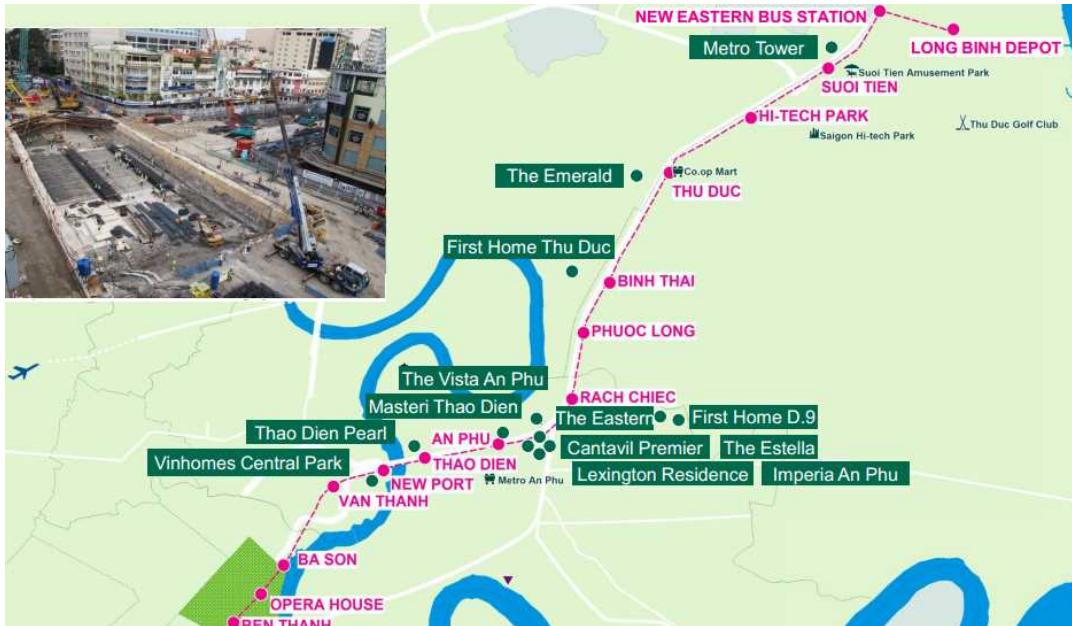
東南アジア諸国の都市化率



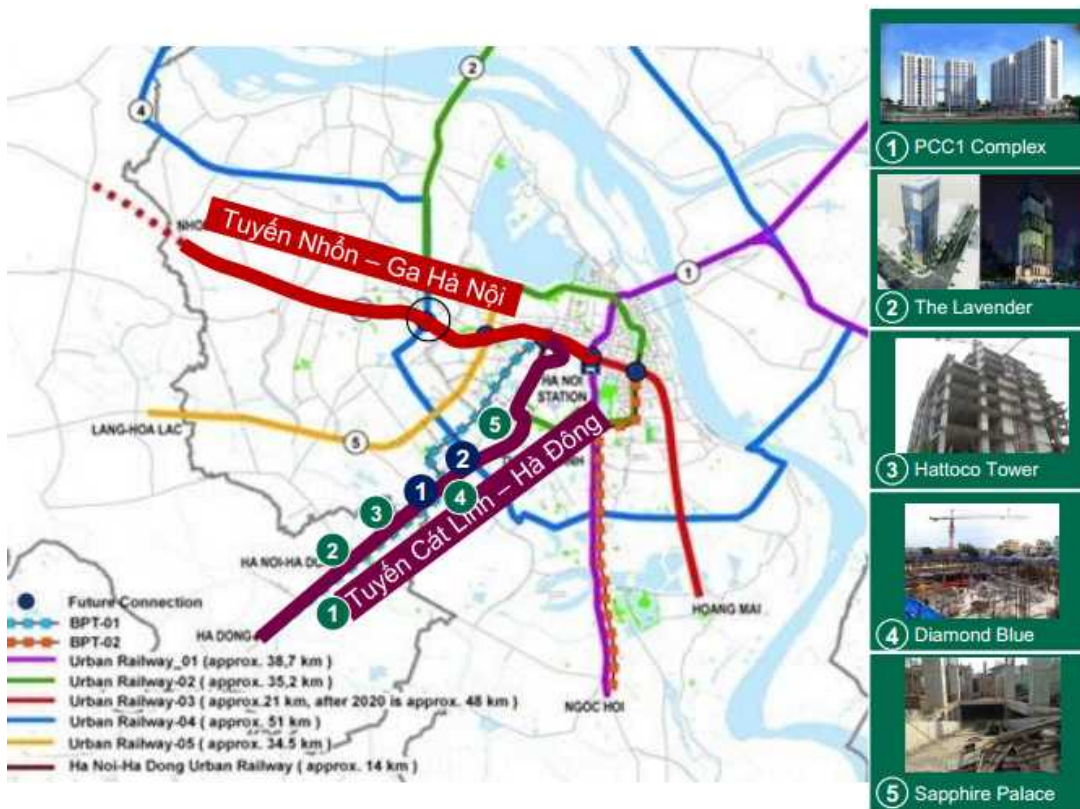
ソース:世界銀行(WB)、VPバンク証券レポートより

都市化率が低い水準であることから、全国の至るところでインフラ整備が地道に進められている。交通分野への公共投資の拡大により、都市鉄道(メトロ)だけではなく、道路整備の状況も順調だ。交通インフラの整備による恩恵を受け、その隣接地の開発が積極的に進められている。ホーチミン市とハノイ市で建設されているメトロを例にすると、運行開始までまだまだ先が長い、沿線で既に展開が開始された、または展開が予定されている不動産案件が数多くある。

ホーチミン市メトロ1号線沿線の不動産案件



ハノイ市メトロ 2A 号線沿線の不動産案件



ソース:CBRE ベトナム

ホーチミン市都市鉄道(メトロ)1号線(ベンタイン〜スオイティエン区間、Ben Thanh - Suoi Tien)は、同市の中心部1区から市北東部トゥドゥック区までを結ぶ全長 19.7km。ハノイ市都市鉄道(メトロ)2A号線(カットリン〜ハドン区間、Cat Linh - Ha Dong)は、全長 13kmの路線。交通運輸省の2020年までの高速道路開発計画では、2020年までに総延長5873kmの高速道路を整備することを目標として掲げている。現時点における高速道路の総延長は約1,000kmとなっており、開拓余地はまだ残されていると言えよう。また、道路や橋梁などの交通インフラのみならず、「チャイナプラスワン」戦略が重視されている今、ベトナムは新たな投資先として注目されており、工場建設に対する需要も極めて高い。なお、世界銀行によると、ベトナムが2020年の国内総生産(GDP)目標3000億USDを達成するためには、毎年インフラ開発に向け約300億USDの資金を投じなければならない計算となる。しかし、国家資本、政府開発援助(ODA)、国債発行などによる調達資金は、インフラ開発に必要な資金の約50〜60%にしか対応できない。このため、政府は官民連携方式(PPP)を導入するなど民間業者の案件参画を呼び掛けているが、法整備が遅れているため、効果は表れていない。

【不動産・建設分野へのFDIが大きく回復】

ベトナムが2006年に世界貿易機構(WTO)に加盟したこと、更に2006年〜2007年に株式市場が大いに盛り上がったこともあり、当時のベトナム経済成長見通しは極めて楽観視されていたため、不動産分野へのFDI認可額は急増し、2008年には236億USDに達した(※認可額であり実行額ではない。実行額に関するデータはないが、さほど大きくないと見られている)。

インフレ率が2008年に23.0%に達し、2009年と2010年にある程度抑制されたものの、2011年にまた18.6%へと急上昇したため、中央銀行の不動産向け融資抑制に向けた規定など不動産市場の回復を阻害する規定が次々と公布された。これにより、不動産開発業者が大きな打撃を受けただけでなく、購入者側も投資向け、住宅用共に金融引締め政策による高金利で購入を控えるようになった。これが、不動産分野へのFDI認可額を減少させる大きな原因になったと見られている。

計画投資省海外投資局(FIA)によると、2014年の海外直接投資(FDI)認可額(推定値)は前年比▲6.5%減の202億3100万USD。認可額を業種別で見ると、最も多いのは製造の144億9300万USDで、全体の71.6%を占めトップだった。続いて、◇不動産:25億4500万USD、全体の12.6%、◇建設:10億5700万USD、同5.2%の順となっている。2014年における不動産分野及び建設分野へのFDI認可額は、どちらも大きく回復している。前年比ベースで見ると、不動産分野へのFDI認可額は2.7倍、建設分野へのFDI認可額は4.8倍に膨らみ、速いスピードで回復していることが分かる。



ソース:海外投資局(FIA) (C) VERAC, All Rights Reserved

また、建設省によると、建設業界の 2014 年売上高は、前年比+10.3%増の 849 兆 VND で、引き続き成長している。セクター別内訳は、◇国内民間セクター: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)となっており、外資セクターの伸びが際立っている。業界売上高が順調に伸びていることに加え、不動産と建設の 2 分野への FDI 流入が大きく回復していることから、不動産開発・建設活動が今後本格的に活性化していくと期待できるだろう。

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。