

公益財団法人ハイレイフ研究所
日本アジア共同研究プロジェクト

取材レポート「アジアの都市ライフスタイル新潮流」

「ホーチミンの都市ライフスタイル新潮流」(連載4回)

第3回 拡大する都市化に対応するインフラ整備と流通動向

主執筆者 DO My Hien (ドミーヒエン)



2002年 ハノイ貿易大学貿易学部日本語学科専攻卒業
同年 キャノンベトナム人事部入社
2006年 信州大学大学院、経済・社会政策科学研究科経済修士卒業
2007年～現在 名古屋大学大学院国際開発研究科博士後期
2011年～2013年 ホーチミン貿易大学講師(経済学史)
研究分野: 農村開発、開発経済、経済学史

主執筆者 NGUYEN THI BICH THUY (グエン チイ ビク トウイ)



1999年 ホーチミン人文社会科学大学 東洋学 入学
2001年 神戸大学 国際文化人類 入学
2003年 ホーチミン人文社会科学大学 卒業
2009年 ホーチミン人文社会科学大学 日本語教師
2011年 Southern Columbia アメリカ大学修士経営 Marketing 卒業
2011年 ハノイ貿易大学ホーチミン市分校 日本語講師
2012年 Phillipine Bulacan 大学 博士コース 経営
2013年 Saigon Arts 短期大学 校長助手
研究分野 日越比較文化

事業分野 2009年 Lapis 日本語学校 起業
2010年 Aqua Palace Wedding & Event Hall 起業

共同研究者 古川一郎 一橋大学教授
福田 博 縄文コミュニケーション(株)

はじめに

市場経済化と共に、ホーチミン市やハノイ市及び周辺部は人口の増加が進んでいる。80年代中頃までは社会主義政策の影響により、都市から農村への人口移動が政策的に推進されていたが、ドイモイ(刷新、'86～)以降は、改革開放経済により農村から都市への人口移動が加速した。その結果、都市型の快適なライフスタイルが普及し始めると同時に、短期間で肥大化した都市の様々な問題が、ここにきて露呈し始めている。今回は、過剰都市化したホーチミン市の都市インフラの現状、そして流通動向、住宅動向について報告する。

アジェンダ

1. 過剰都市化の現状

2. 急がれる交通インフラの整備

- 1) バイク社会の利便性と課題
- 2) モーターリゼーションに備える
- 3) ホーチミンの市内鉄道の建設が始まる
- 4) 道路、鉄道、航空機のインフラ整備状況

3. 快適都市のための生活インフラの整備

- 1) 上下水道の改善は重要な課題
- 2) 進化するモバイル&インターネット環境
- 3) 都市部への人口流入は続く

4. 伝統流通 (TT) と近代流通 (MT) のトレンド

- 1) 拡大するベトナム小売市場
- 2) 伝統小売業を守る政策 “エコノミック・ニーズ・テスト”
- 3) 小売業の業態別特徴

5. 住宅開発動向とサービス・アパートメント

- 1) ホーチミン市の住宅動向
- 2) 高級サービス・アパートメントへの需要
- 3) 不動産バブル崩壊後の新しい動き

1. 過剰都市化の現状

ベトナムは、'86年のドイモイ以降、工業団地の造成や税の優遇措置などの積極的な外資系企業誘致策を行い、ホーチミン市及びハノイ市及び周辺部には多くの外資系企業が進出した。産業の集積は雇用の増大をもたらし、農村部から膨大な若者労働者が都市部に流入し、急速な都市化が進んだ。その結果、現在、ホーチミン市は 700 万人、ハノイ市は 600 万人の巨大都市になり、さらに中部のダナン市やフエ市にも産業の集積と共に、数多くの労働者の移住が進んでいる。しかし 30 年程度で急速に発展拡大した都市化であったために、都市の公共交通等インフラ整備や住宅等の生活基盤の整備が、人口増の実態に追いつかず過剰都市化現象が発生。しかもその様な状況が解消されるどころではなく、さらに都市への人口流入が継続しているため、生活は確実に豊かになっているものの、生活基盤や交通インフラなどの都市問題は、悪化の一途を辿っているのが現状である。

2. 急がれる交通インフラの整備

1) バイク社会の利便性と課題

まずホーチミン市の交通事情から見てみよう。ホーチミン市では、公共交通機関としてバスがあるものの本数や時間の利便性が悪く、また地下鉄などが整備されていないため、市民の便利な交通手段はバイクである。通勤や通学はもちろんのこと、買物や子供の幼稚園や学校への送り迎えにもバイクは、日常生活には欠かせないものになっている。バイクに乗ったまま、ヘルメットも取らずに買物をするのも日常的な風景である。バイクは移動手段だけではなく、デート時の必須ツールでもある。ホーチミンは暑いので、二人でバイクに乗って風を受けて市内を走り回り川辺でデート、という光景が多く見受けられる。

ベトナムはバイクの販売台数が世界第4位の市場で、普及台数は約3500万台に及ぶ。ホンダ、ヤマハ、スズキの日本メーカー3社で市場シェアの約80%を占め（中国製バイクを除く）、今後の需要増を睨んで各社増産に向けて設備投資を行なっている。世帯普及率を見ても都市部で124%、地方部で84%と「一世帯一台」から「一人一台」へと拡大している。’11年度の販売台数は前年対比で18.9%増の約400万台（ベトナム統計局）と順調に推移していたが、’12年度は消費不況の影響を受け前年対比7%減と初めて大きくダウン。消費不況は、好調なバイクの販売にも大きな影響を与えた。

これほど便利なバイクであるが問題も多い。特に交通事故は大きな問題である。信号の整備も不十分であり、子供を前後に乗せてバイクで混雑した道路を走行することや、大型トレーラーと併走することは危険なことである。また夕方になると帰宅のバイクで大渋滞をおこし、幹線道路は麻痺状態になる。そして都市の肥大化と共に、住宅がより遠方の郊外になり、バイクでの通勤時間が30分～1時間もかかり、事故の確率も増している。さらにバイクの駐輪場の問題もある。市内の道路や空き地のいたる所がバイクの駐輪場になり、車両や歩行者の通行の妨げになっている。その光景は、美しいホーチミン市の景観を台無しにしている。

表1. ベトナム100世帯当たりの保有台数（単位台）

	2004	2006	2008	2010
自動車	0.1	0.2	0.4	1.3
バイク	55.3	68.6	89.4	96.1
電話	28.5	51.4	107.2	128.4

出所：ベトナム統計局



＊学校の前は子供の送迎バイクで大混雑



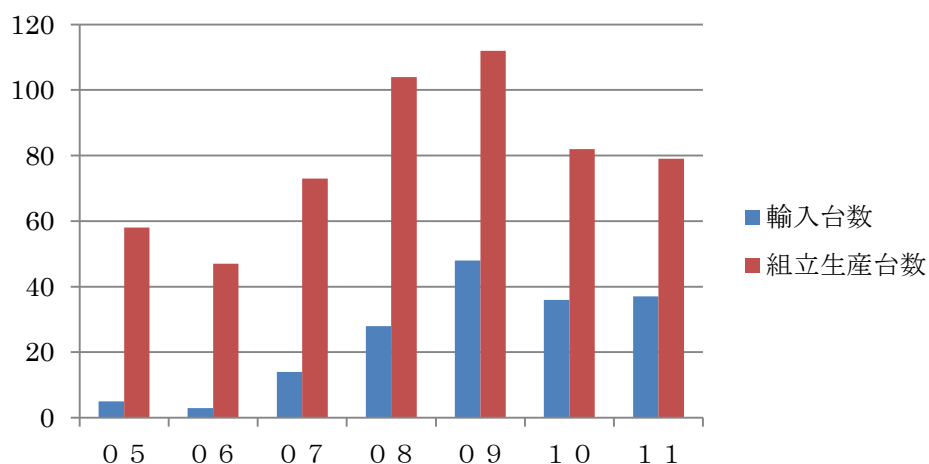
＊大型トラックと併走する親子連れバイク

2) モーターレーゼーションに備える

一人当たり GDP が 5000 ドルを超えるとモーターレーゼーションが始まると言われているが、ホーチミンでは一人当たり GDP は 3600 ドル('12 年)に達し、モーターレーゼーション前夜の状況になっている。しかしホーチミン市やハノイ市では、道路や地下鉄などの公共交通インフラ整備が遅れている。この状態で自動車が増大すると市内は大渋滞を招き、生活や経済活動に大打撃を与え、また環境汚染にも大きな影響を与える。政府もその点を危惧し、税制（関税等で約 200%）や様々な規制を行い、自動車の普及を遅らせているのが現状である。

しかしアセアン経済共同体（AEC）は 2015 年から発効し、域内関税がゼロになり、タイなどからの日本製自動車の輸出攻勢が予想される。年間 10 万台程度の販売台数でもバイクと相まって交通渋滞を引き起こしている状態で、これがタイのように国内販売だけで、年間 120 万台にもなると都市交通インフラは正に麻痺状態になる。その意味でも市内及び周辺部の道路の新設、道路の拡幅、そして現在でも不足している駐車場の整備等は、待ったなしの状況である。

グラフ 1. 自動車生産台数と輸入台数の推移（単位：千台）



出所：ベトナム商工省

3) ホーチミンの市内鉄道の建設が始まる

ホーチミン市内都市鉄道は、市内地下鉄 1 号線から 6 号線、高架鉄道、そしてモノレール等の計画が立案されている。しかしその計画がなかなか進展しない。都市の再開発では、土地の収用が重要な課題であるが、土地利用権は高騰し、権利関係が複雑で、行政は強制執行を行なわないため時間がかかり過ぎている。施工に関しては、低予算であるにもかかわらず、不発弾の処理やデルタ地帯特有の出水等の工事リスクを施工業者が全て取ることが条件であったため、これまで工事入札に参加する施工業者は少なかった。そして開発に係わる不正や癒着を避けるため、設計・施工・監理を異なる事業体で行うという規定はあるが、監理能力が未熟でその仕組みが機能していないため、工事の進捗が遅れるという事情もある。

その様な状況の中で、'12 年度に、ホーチミン市都市鉄道一号線（地下鉄及び高架鉄道、総延長 19.7 km）の工事入札が行なわれた。この路線は、日本の円借款で行なわれ、市中心部のベントインと市北東部のスオイティエンを結び 19 年度完成を目指す。日本勢は、商社及びゼネコンが共同事業体を組み、市内の工区に応札した。順当に行けば、'13 年度の秋には、日本勢の受注が決定すると思われる。また当路線の鉄道車両 51 両及び信号システム等は、日本企業が 370 億円で受注している。ホーチミン市の地下鉄建設が、やっと動き出した状況である。

4) 道路、鉄道、航空機のインフラ整備状況

国内移動を交通手段別に、'00 からの 10 年間で見ると、道路利用者数は、5.2%から 12%へ増加。逆に、鉄道利用者数は 17.6%から 8.1%へ減少。海路利用者数は 1.8%から 4.1%に増加し、航空機利用者は 8.4%から 30.8%へと大幅に増加している。経済の発展と共に、車での移動や航空機の利用が拡大しているのである。

しかしベトナムには、数多くの道路整備計画はあるものの予定通りには進んでいない。現在、ハノイ～ハイフォン間 100 kmが約 3 時間もかかるため、ハノイ～ハイフォン高速道路を建設中だが、土地収用等が進まず、竣工'11 年が 2 年遅れ、また 2 年遅れとなり、完成は'15 年といわれているが定かではない。またハノイとホーチミン間約 1700 kmの陸上輸送は 3～4 日間もかかり、基幹物流として大きな問題となっている。現在、この南北回廊は工事を開始しているが、完成まで後何年を要するか分からないのが現状である。さらにインドシナ半島の経済活性化のための東西回廊（ホーチミンからプノンペン、バンコク、そしてミャンマーのダウエイを結ぶ）の工事も遅々として進まず、完工の予定が見えない。

国際空港は、ホーチミン市から約 10 kmのタンソンニャット国際空港の利用客が増加しているため、新しい国際空港としてホーチミン市北東 35 kmのドンナイ省に、ロンタイン国際空港を'20 年の第一期開港を目指して現在整備中である。滑走路 4 本と 4 つのターミナルを備えたハブ空港として年間乗降客 7000 万人を見込む。現在のタンソンニャット国際空港は

国内線専用になる予定。ベトナムの各主要都市には国際空港があり、また各県、各省にも飛行場があり、今後の整備状況にもよるが、航空機による国内移動の利便性は高くなる。

ベトナムの鉄道は、総延長が約 2600 km。主要路線のハノイ～ホーチミン間が 1726 kmで、所用約 40 時間と現代社会のスピードに適合していない。また鉄道全体のシステムが旧式で、事故も頻発しており、利用者は鉄道利用を不安に感じている。政府は、鉄道輸送を近代化するため、ハノイ～ホーチミン間に日本の新幹線システムを導入する事案を国会で審議したが、総額約 2 兆円と巨額になることから、他の重要な案件に予算を回すべきとの意見が多く国会で否決された。

今後、経済の発展と共に、海外及び国内各都市間、そしてハノイやホーチミン市内でのヒトとモノの移動の増大が予想される。交通インフラは、快適な都市生活とビジネス環境の整備には必須であり、迅速な計画推進が望まれる。



* 日本のODAで創られた市内の高速道路



* 市内の地下鉄や道路の整備は進んでいない

3. 快適都市のための生活インフラの整備

1) 上下水道の改善は重要な課題

ベトナムは、大きな恵みをもたらす南のメコン川と北の紅河以外には、飲料水や工業用水に適する川はあまりない。また山岳地域から海までの距離が短く、降り注いだ雨は海に流出してしまうので、水の有効利用が出来ていないのが現状である。

ホーチミン市は、水不足の都市である。生活用水と工業用水は、基本的に雨水や地下水を利用している。メコン川の上流域には発電を行なう多目的ダムがあり、その水源から送られてくる水は良質であるが、市内の旧式の水道管の状態は悪く、地下水が混入して飲用には適さない。また漏水率は約 36%と高く、また低水圧であり、新たな水源の開発も含めて市内上水道システム全体の改善が求められる状況である。

下水道も大きな問題である。全国の 84 都市の下水道総延長は、僅か 1,000 km程度。拡大する都市化に対応できる生活排水や工業廃水、病院廃水などを処理する下水道処理システムは整備されていない。またハノイ市やホーチミン市はデルタ地帯であり、雨期になると

洪水が発生しやすい土地柄である。湿地帯などに新しく開発された工業団地や住宅街では、雨期になると、市街地が浸水して污水で溢れ生活環境に深刻な影響を与えている。

この様な状況に対して、政府は、'20年までに、雨期に頻繁に起きる市街地の洪水を解消すべく、都市下水対象エリアを現在の50～60%から80%～90%まで拡大して、下水道の設備投資を行なうことを決めた。そしてハノイやホーチミンなどの大都市は、対象エリアを拡大し市内の90%～100%とした。市街地の水害の解消が期待される。

2) 進化するモバイル&インターネット環境

ベトナムでは、携帯電話会社のMobiphoneが、'94年3月16日に携帯電話サービスを開始。当初は、契約料が200米ドル/月、通話料0.3米ドル/分と高額であり、富裕層しか携帯を使えなかった。しかし'12年3月現在の全国電話契約者は、固定電話契約者1530万と携帯電話契約者1億1870万の合計1.34億契約者数に増大した(統計局)。モバイルの3Gサービスの利用料金は5万ドン(約250円)と低額であり、携帯所有は、一人一台から、プライベートとビジネスを分けて所有するなど複数台所有も珍しいことではなくなっている。また市内では、スマホの所有率が約30%と急速に普及している。スマホ価格は500～800ドルと大卒初任給の2～3ヶ月分に相当し高額であるが、若者やビジネスマン&ウーマンにとっては遊びや仕事の必需品となっており、親などに借金しても購入している状況である。

インターネット・サービスは、'97年11月19日から始まる。今やインターネットは生活やビジネスに欠かせない重要なコミュニケーションメディアとなっている。'13年3月末現在で全国420万世帯が、インターネット契約に加入し、利用者数は3210万人に達する('12年、統計局)。ホーチミン市では、殆どの市民がインターネットを利用(15～24才層は95%利用)。利用料金は20万ドン/月(約1000円)程度。市内では、カフェなど街中のどこでも無線LANを使用できる。政府は、光ファイバー配置計画を進め、'20年までに全世帯数の70%にブロードバンド・サービスを提供することを目指している。

市民のインターネットやモバイル利用は、単なる情報取得だけではなく、ネットショッピングやオンラインゲーム、そしてSNSを通じた友人とのコミュニケーションなど様々な目的に利用されている。すでに子供から大人までインターネットやモバイルは、生活の一部になっており、そのインターネット等から新しいライフスタイルやビジネスも生まれている状況である。

社会主義国家ベトナムは、政治的混乱を避けるためにFacebook(利用者820万人)を禁止していたが、あまりのユーザーの増大に最近では黙認しているようである。

3) 都市部への人口流入は続く

ホーチミン市やハノイ市、ビンズオン市、ダナン市、フエ市などには、農村部から多くの若者を引きつける魅力がある。ベトナムは学歴社会であり、経済的に余裕のある若者達

は、より高い学歴を取得するため大都市にある著名大学や専門学校を目指す。また大都市には様々な仕事があり、自分に適した仕事を見出すことも可能で、より多くの収入を得るチャンスもある。さらに都会には、農村部や山岳高原地域と比べて、多くの小売店やオシャレな飲食店、そして医療や住宅などの生活サービスが整備されている。また豊富な生活品も入手でき、多様な娯楽もある。あこがれの都市生活ライフスタイルを体験できるのである。

しかし、都市部への過剰な人口流入は問題もある。都市部への移住は、工場やオフィスなどの正規雇用の労働だけではなく、都市雑業層の流入も多いことである。ホーチミン市では、居住許可を持たない住民は 100 万人に達し、その半数は貧困状態に置かれていると推測される。都市部に於ける貧困は、農村部より悲惨であり、貧困の再生産を伴う。安心して暮らせる最低限の住宅や生活インフラの整備は、早急に行なう必要がある。それは社会主義国家としての責務でもある。

ベトナムの都市化率は、'95 年で 20%程度であったが、今後とも農村部からの人口流入が継続し、'30 年には約 40%に達すると予測される。この様な人口増の状況に対応する都市インフラの整備と生活保護等の社会保障政策は、喫緊の課題である。

4. 伝統流通 (TT) と現代流通 (MT) のトレンド

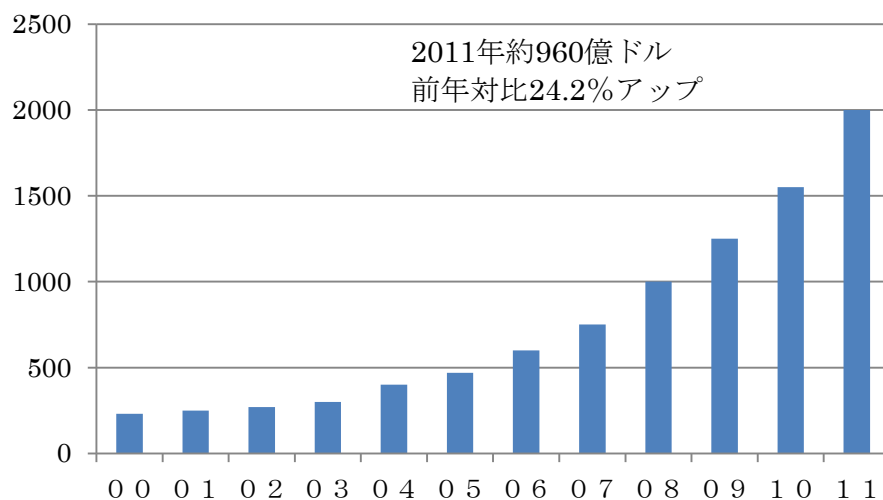
1) 拡大するベトナム小売市場

ベトナムの小売（モノとサービスを含む）市場は、年々拡大の一途を辿っている。インフレ率が、'08 年 23.1%、'11 年 18.1%と高インフレが続いたにもかかわらず、成長する消費市場を背景に、小売業売上額はインフレ率を超える伸び率を示し、'11 年には約 200 兆ドン（約 960 億ドル）に達している。

ベトナムでは他のアセアン諸国と比べても、食品や菓子、日用品などの購入は、公設市場や個人商店の伝統流通 (Traditional Trade、TT) が一般的である。TT を小売金額ベースで見ると全国で 89%を占め、都市化が進むホーチミン市でも 7 割以上を占めている。その理由は、個人商店は小規模であるが、住宅地の中にあり利便性が高い。肉や野菜や魚などの生鮮三品は、価格が安くしかも新鮮である。また公設市場は、衣料品や生活雑貨品などの品数も多く充実している。そして各地域の人民委員会が、個人商店を守るために近代流通 (Modern Trade、MT) の出店に様々な規制をかけていることである。

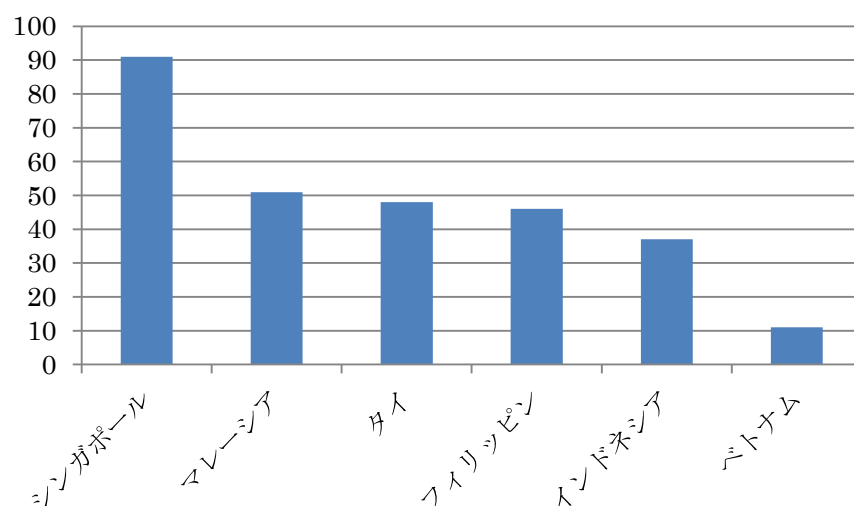
しかしホーチミン市では、中間層やオフィスワーカーを中心に、CVS や SM や GMS などの近代流通業態が市民の支持を集め市場シェアは高まっている。近代流通は、共働きや単身者にとって値段交渉をする必要もなく、ワンストップショッピングが可能で買物時間が節約できる。また商品の安全安心志向にも合致し、インスタント食品や冷凍食品などの簡便食などの品揃えが豊富である。MT は、都市ライフスタイルをサポートする流通となっ

グラフ 2. 小売業売上額（モノとサービス）の推移（単位：兆ドン）



出所：ベトナム統計総局

グラフ 3. モダントレード比率（2009 年）



出所：The Nielsen Company Vietnam



* 地元密着の個人経営の家電小売店



* 地元生活者で混雑する伝統的な公設市場

2) 伝統的小売業を守る政策 “エコノミック・ニーズ・テスト”

ベトナムは、'07年WTOに加盟し、外資系小売流通の一部自由化を認め、そして'09年1月からは100%外資系小売流通業の現地法人設立が可能になった。当初、米国コンサル会社のマッキンゼーは、ベトナムの小売業は潜在成長性が高いと評価した。しかし現実的には課題は多い。ATカーニーのGRDI¹によるとWTO加盟以降、ベトナムの小売市場は、世界で最も魅力的な市場('08年)であったが、'09年は6位に落ち、'10年は14位になり、'11年に23位まで落ち、'12年にはトップ30位の有望市場にも入れなかった。その理由は、土地収用の難しさ、高い不動産コスト、高金利、そして外資小売業にとって、大きな壁となっているエコノミック・ニーズ・テスト(Economic Need Test、ENT)である。

外資系流通が多店舗展開する場合、最初の1店舗は比較的スムーズに許可は下りるが、問題は、2店舗目からの許認可である。最初の出店から1年経つと、2店目の出店予定地域で地元個人商店への影響度合い、市場の安定度などのENTを行い、商工省の人民委員会が許認可を決める。その結果、影響が大となると2店目以降の出店は認められなくなる。ここで問題なのは、出店許認可の判断基準が不明確であり、審査プロセスが不透明であり、裁量行政の幅が多く、ENTが実質的な参入障壁となっていることである。ENTの内容を、現地の弁護士やコンサルティング会社に聞いても、「よく分からない」というのが実情である。

ファミリーマートは、'09年に一号店出店後、多店舗展開を急いでいたが、現在やっと40店('13年)になった程度である。これではCVS業態としてのスケールメリットが出せず採算には乗らない。ドイツのメトロは、一店舗毎に申請を出し許可を取っている様である。ロッテマートが、短期間で多店舗展開可能なのは、当局との様々な関係がある様である。この様に外資小売業に対する規制基準が、曖昧なのが問題なのである。

今後、都市部では、ライフスタイルの変化と共に近代流通が増大し、伝統的流通は縮小することが予想される。その様な状況の中で、各地域の人民委員会は、ENTによる伝統流通関係者の保護だけでなく、今後の経済発展のため、またより洗練された都市型ライフスタイルを定着させる意味でも、外資系小売業の再定義²や透明性の高いルール作りによる参入障壁改善策が求められる。



* 中間層の利用が定着している CVS



* 富裕層、中間層に人気の高級外資系百貨店

¹ GRDI: Global Retail Development Index AT Kearney

² 現状では、外国系小売業が1%でも出資すると外資系企業と見なされ ENTの対象となる

表 2. 国別・分野別規制と課題の比較

国名	出店規制	外資規制	品目規制	その他課題
ベトナム	2 店目以降の出店は E N T の認可が必要	2009 年 1 月より 100% 外資による企業設立可能	酒、煙草、家電類等主要商品が規制対象	・物流インフラ・コールドチェーンが未発達 ・不動産コスト（地代等）が高い ・労務問題 ・申請手続きが複雑
インド		外資マルチブランド小売業は参入不可（2011 年 11 月に外資小売業の参入緩和を閣議決定するも、その後の見通しは不明）		・物流インフラ・コールドチェーンが未発達 ・商品情報の整備及び管理が課題 ・税制が複雑
中国	F C ³ 展開の際には、2 店舗以上の直営店と一年以上の経営実績が必要	2004 年以降、卸、小売業の独資での参入が可能	外資は卸・小売とも煙草の販売不可	・物流インフラ・コールドチェーンが未発達 ・通関等、現地の役人の裁量によるところがある
インドネシア	店舗の立地規制あり（出店可能な場所が限定）	百貨店、ショッピングセンター、スーパーマーケットは面積基準を満たせば独資での参入が可能 ・ただしコンビニエンスストアは不可	米、パン等の食料品、衣類、靴、文房具等の日用品、自動車等多岐にわたる販売規制あり	・労務問題（解雇不可、撤退時に従業員への補償が必要、賃金が一度決まると変更不可） ・物流インフラ・コールドチェーンが未発達 ・コミッション社会 ・高い税負担
マレーシア		・コンビニ業界の外資参入は不可 ・各業態の最低資本条件を満たす必要あり	・ブミプトラ ⁴ 製品を一定割合買う必要あり	店舗の床面積について、業態毎に規制あり
タイ	店舗の立地規制あり（出店可能な場所が限定）	条件を満たせば外資 100%での小売業設立は可能、ただし食品・飲料の販売はタイ企業にしか認められておらず現地企業との合弁形態をとるケースが多い	煙草や酒の販売は許可制	・物流インフラ・コールドチェーンが未発達 ・税制が複雑
フィリピン		資本金や親会社の規模が一定以上であれば外資 100%での小売業設立は可能		・物流インフラ・コールドチェーンが未発達 ・高い税負担

出所：経済産業省、「流通業の国際展開の現状と今後の対応について」、p. 17

³ F C：フランチャイズ

⁴ ブミプトラ政策：マレー人優遇政策

3) 小売業の業態別特徴

ベトナムの小売流通業態は、伝統流通の公設市場、個人商店、卸業者、そして近大流通のスーパーマーケット、コンビニエンスストア、デパート、ショッピングセンターなどがある。以下の表は、業態別に顧客層の特徴、商品特徴、利用理由等をまとめたものである。

表 3. 小売業に関するカスタマー行動

種類	顧客の特徴	商品の種類	商品の生産国	値段	利用理由
公設市場	主婦、メイド、高齢者	日用品	野菜、肉類ローカル、国産、中国産、タイ産	低価格から	近い、便利、新鮮、安い
個人商店	幅広い	衣類、コスメ、化粧品、靴、ブランド品、玩具	ローカル産、外国(韓国、中国、タイ、日本、米、他)	幅広い	商品力、値段
スーパーマーケット	OL, メイド	日用品	豊富	中間から～	選択肢が豊富、品質保証
コンビニ	外国人、近隣住民、オフィスワーカー	日用品	ローカル、外国	やや高価格	便利
デパート	中間層	衣類、靴、化粧品、ブランド品	豊富(中国品が少ない)	やや高価格、高価格	高品質
	ウィンドーショッピング		市場や個人商店で購入する前に参考とする		

出所：筆者の市場視察、観察より作成

表 4. 小売店舗数の推移

単位：店舗数

%

	2005 年	2012 年	年率変化率(%)
全体	553,310	631,208	1.9
モダントレード	182	806	23.7
コンビニエンスストア	14	362	59.1
ハイパーマーケット	3	23	33.8
スーパーマーケット	165	421	14.3
トラディショナルトレード	553,128	630,402	1.9
食品専門店	6,028	7,805	3.8
独立店	206,784	216,865	0.7
その他小売店	340,316	405,732	2.5

出所：Euromonitor より大和総研作成

表5. ホーチミン市の小売業

デパート	ハイパー、スーパーマーケット	コンビニ、専門店（電気製品店）
パークソン、ダイヤモンドプラザ、ビンコムセンター パラゴン、Crescent mall、Zen プラザ（日系）	コプマート、シティマート、ビッグC、メトロ、ユニマート、タックス、サイゴンスーパー、マキシマーク、ロッテマート、Pandora	Shop&Go, サークルK NguyenKim、G7、ロッテリア、ケンタッキーフライドチキン、Picopiazza、Homeone、ファミリーマート

出所：筆者の市場視察より作成

下表から分かるように、家電の普及率が低いベトナムでは、今後急速な伸びが期待される小売業態は、家電量販店である。ホーチミン市では多くの家電商品専門店が開店し、またローカルではチェーン店の Nguyen Kim、Cho Lon、Pico、Home one などとも次々と出店している。家電量販店は、家電商品の販売を通じて、ベトナムの一般家庭の生活近代化に大きく貢献していると言える。

表6. 主要各国の世帯当たり耐久消費財普及率(2009 年)

単位：％

	エアコン	カラーTV	乗用車	パソコン	冷蔵庫	洗濯機	電子レンジ
ベトナム	4.5	86.0	1.1	11.0	29.9	12.6	17.1
インド	1.8	33.8	3.9	6.2	17.9	21.1	16.2
中国	53.0	96.5	3.9	30.9	60.1	71.4	29.0
インドネシア	6.7	86.5	7.8	14.6	25.1	28.0	22.8
マレーシア	26.2	96.5	61.5	37.7	84.8	91.8	37.2
タイ	13.6	96.6	13.3	27.5	87.3	50.8	61.0
フィリピン	10.6	90.3	11.8	23.8	47.5	37.9	29.1

出所：Euromonitor, JETRO 研究から引用

表7. 主要小売チェーンの店舗数

	店名	北部（ハノイ）	中部	南部 (ホーチミン)	計
スーパー マーケット	Coopmart	4 (1)	14	43 (25)	61
	Big C	9 (4)	3	9 (6)	21
	METRO Cash & Carry	5 (3)	5	9 (3)	19
	Lotte Mart		1	3 (2)	4
	Fivimart	13 (13)			13
	Maximark		2	4 (2)	6

コンビニ	Family Mart			39(39)	39
	Ministop			12(12)	12
	Coopfood			64(64)	64
	New Cho			4(4)	(4)
	Shop & Go	7 (N. A.)		75(75)	82
	Circle K				
デパート	ダイヤモンドプラザ			1	
	ビンコンセンター			2	
	Parkson			4	
	Zen プラザ			1	
	ナウゾン			1	
ブランド品 専門店				Rex ホテル	
				Sheraton ホテル	

出所：筆者の市場視察、各社のサイト検索より作成（2013 年）

表 8．外食売上高と業態別構成比

分類	ベトナム	インド ネシア	マレーシ ア	タイ	フィリッ ピン
外食売上高（100 万ドル、2011 年）	31,668	38,394	9,603	21,654	8,869
1 人あたり外食支出額（ドル）	361	163	335	312	93
タイプ別フードサービス（%）	100	100	100	100	100
外食チェーン店	1.2	7	31.9	24.5	39.8
独立系外食店	98.8	93	68.1	75.5	60.2
ホームデリバリー・テイクアウト	0	0	0.6	3.4	3.2
カフェ、居酒屋	7.4	9.7	28.6	29.3	23.5
バー・パブ	1.4	7.7	10.4	27.4	14.6
カフェ	4	1.6	16.9	1	6.9
ジュース・スムージー	0.2	0	0	0	0
コーヒー専門店	1.8	0.5	1.3	0.8	2
フルサービスレストラン	54.9	82	34.7	22.1	25.3
ファストフード	1.3	4	13.8	10.8	27.3
セルフサービスレストラン	0	0.5	2	1.4	0
屋台	36.4	3.8	20.3	33.1	20.7

出所：食品市場環境調査、p.16（Euromonitor、IMR より大和総研作成）

5. 住宅開発動向とサービス・アパートメント

1) ホーチミン市の住宅動向

ベトナムの住宅建設動向を見ると、集合住宅（コンドミニアム等）は、現在の 4%から '20 年には 15%へ増加すると予測される。ホーチミン市では集合住宅の需要が増加しており、'10 年は前年比 2 倍となる 21,000 戸が販売された⁵。その中でも特にニーズが高いのは、大都市で仕事をしている若い世帯や核家族化が進む中間層対象の集合住宅である。

建設省（MOC）の発表によると、'11 年の住宅着工床面積は 8,000 万 m²で、一人当たり平均住宅面積は 18.3 m²、都市部では 21.3 m²である。建設投資の推移をみると、'04 年の 28 億ドルから '09 年には 2.3 倍の 65 億ドルになっており、都市部のビジネスの集積と人口増大に対応してベトナムの建設市場は大きく成長している⁶。

表 9. 住宅市場（2010 年）

世帯数 (M i l l i o n)	22.6
都市部	6.9 (30.5%)
地方	15.7 (69.5%)
住居構造形態 ⁷	
Permanent	47%
Semi-permanent	37.8%
Non-permanent	7.8%
Simple	7.4%
合計住宅数	1,410,000,000 m ²
都市部	476,000,000 m ²
地方	939,000,000 m ²
合計占有面積（一人当たり）	16.7m ²
都市部	19.2m ²
地方	15.7m ²

表 10. 供給人口予測

単位：千人

年	統計人口	都市部	地方部
2009	85,847	25,437	60,410
2015	91,583	30,763	60,820
2020	96,179	36,654	60,525
2025	100,129	40,743	59,387
2030	103,117	45,804	57,312

出所：ベトナム建設省、2010

⁵不動産鑑定会社 CB・リチャード・エリスの統計による

⁶ <http://businesstimes.com.vn/vietnam-builds-80m-m2-of-housing-area-in-2011/>

⁷ ベトナムでは、建築構造や材料により住宅耐用年数の分類を行なっている

2) 高級サービス・アパートメンへの需要

ホーチミン市では、外国企業の駐在員や富裕層のためサービス・アパートメントに対するニーズが高い。外国人は、通勤の交通渋滞を避けるため、また治安の理由から職場に近いサービス・アパートメントを選択するケースが多い。サービス・アパートメントの立地は、中心部の1区、そして2区と1区の隣 Binh Thanh 区が主である。賃料は、2Bed room で約3000～4000 ドル/月。主なサービス内容は、掃除、洗濯、生活に必要なサービス、そして生活に必要な設備などである。サービス・アパートメントは、高いホスピタリティやサービスを提供する必要があるが、他国の大都市と比べても遜色はなくホーチミンの品質レベルは高い。

表 1 1. 高級マンション資産価格の都市別価格比較

都市名	2008 年第 4 四半期資産価格 (米ドル/平米)
香港	20, 595
シンガポール	17, 316
ホーチミン	4, 600
北京	4, 240
バンコク	3, 068
マニラ	2, 409
クアラルンプール	2, 277
ジャカルタ	1, 804

出所：Blue chip consulting, ベトナムの不動産市場のプレゼンテーション、p. 3
(CB Richard Ellis より作成)

3) 不動産バブル崩壊後の新しい動き

大都市であるハノイ市やホーチミン市では、多くの戸建住宅や高級コンドミニアムが建設された。中間層向けのアパートの販売価格は、1500 ドル/m²程度であるが、高級コンドミニアムは2000 ドル/m²から4000 ドル/m²まで高騰した。しかし'07年以降は、バブルが崩壊して不動産市況は悪化し、現在、住宅の在庫と不良債権は解決すべき大きな問題となっている。

'13年5月の内務省と不動産市場関係者による不動産のセミナーでは、ホーチミン市で約15,000 戸のコンドミニアムが在庫となり、商業施設は58,748m²が未利用となっていると報告された。しかし中心部の1区(50m²の賃料で2000 米ドル)、3区(50m²の賃料で2500-3000 米ドル)、そしてフーニャン区などは、それ程下落せず、未だに高い賃料水準を維持している。要は、不動産市況も、快適な都市ライフスタイルやビジネスをサポートする好立地で収益性の高い良質な物件と、不良物件の二極化が進み出したのである。

政府は'11年、インフレ抑制策を行い、不動産等の非製造セクターへの貸出しを抑え、銀行金利も20%に設定。'12年になると、不動産への融資を多少緩和し、金利を15~17%に下げた。しかし不動産事業にとってはこれでも高金利である。市内一等地の高層住宅やオフィスビル開発の一部を除き、資金難により工事を中断している物件が未だに市内には数多く見受けられる。

現在、不動産価格は最盛時の約半額程度になったと推測されるが、不動産の収益性の視点で見ると、やっと正常な状態に戻ったと言える。その様な状態の中で、不動産や建設関係者の間では、次の事業展開を模索する動きが出始めている。



＊サイゴン川対岸は新しい開発予定地



＊住宅と道路の再開発がゆっくり進む市内

ベトナムの大都市ホーチミン市やハノイ市は、今後のアセアン経済共同体などの中でも人口規模は大きく、地理的にも優位なロケーションにあり成長のポテンシャルは高い。将来の発展を睨んで適切な都市インフラの整備を進めることにより、都市間競争力の強い快適な都市の発展が期待される。

共同研究者レポート

ベトナムの都市化の特徴と急がれる都市インフラの整備

ベトナムの都市化は、他のアジア諸国と比較すると異なる特徴がある。バンコクやマニラなどは、産業と人口が首都圏に一極集中する都市化だが、ベトナムは、南北の時代から、紆余曲折はあるものの、北のハノイと南のホーチミンの2つの都市を核に発展してきた。

その経緯を見ると、ドイモイ以降（'86年）の当初、外資系企業の多くは、欧米の生活習慣やビジネス慣行が残る南のホーチミン市及び周辺部に進出が集中した。ハノイは首都でありながら産業集積や人口増の面でホーチミンに大きく後れを取ったのである。そこで政府は、ハノイの復権を狙い、また南北の均衡ある発展を図るため、ホーチミン市ではなくハノイ市及び周辺部に外資系企業の工場や研究所の設立許可を与え、政策的に進出を誘導

した。その結果、外資系企業のハノイへの進出が加速し、'80年代初めハノイ人口は約90万人であったが、現在は600万人となり、南北の比較的均衡ある発展が実現し、2大都市の成長となったのである。

ベトナムは、社会主義国家であり、政府の政策決定は大きな力を持っている。産業誘致などでは、強権的な政策を実施することができる。しかしながら都市開発となると、中国の様な開発独裁として強権的に土地収用を行わないため、再開発などが遅々として進まないのである。

ベトナムでは、土地は基本的に国家所有で、使用权のみが売買を認められている。本来であれば、土地の使用权取引が自由化されると市場原理に従い都市開発は進むが、土地や建物の権利関係が複雑で、また土地取引にも不透明さがあり、資本主義国以上に土地の収用は困難を極める。これが公共インフラの建設には極めて時間がかかる理由であり、ベトナムの都市基盤整備や再開発の大きな制約条件になっている。

しかし都市交通インフラに関しては、待ったなしの状況である。現在、ベトナムは、モータリーゼーション前夜。現在でもバイクによる渋滞が問題になっているホーチミン市では、道路や地下鉄などの都市の公共交通インフラは、快適な生活やビジネスを行なうためには必須の基盤インフラである。現在のベトナム政府の最優先課題は、過剰都市化に対応するために、都市計画に基づき道路や地下鉄等の公共交通インフラの整備を迅速に推進することである。そのためには土地収用も含めた実効性のある新たな都市開発政策が望まれる。

参考文献

- ・ベトナム統計局
- ・飯味淳著「東アジアにおける都市化とインフラ整備」、開発金融研究所、2004
- ・大泉啓一郎著「変わるアジア新興国の大都市」、環太平洋ビジネス情報 R I M、2010
- ・大和総研「タイ・ベトナム・ミャンマーにおける食品市場環境調査」（報告書）、2013
- ・開発金融研究所「ベトナム都市開発住宅セクターの現状と課題」、2000
- ・経済産業省「流通業の国際展開の現状と今後の対応について」2012
- ・JETRO、「流通構造から見る新興国市場」、2012
- ・JETRO、「ベトナムにおけるサービス産業基礎調査」、2011
- ・JETRO、「ホーチミンスタイル」、2011
- ・JETRO、「各国の流通・小売事情」、2010
- ・JETRO、「ベトナムホーチミンのファッショントレンド」、2011
- ・JETRO、ジェトロセンサー2012年11月号
- ・竹内郁雄著「ドイモイ下のベトナムにおける農村から都市への人口移動と「共同体」の役割試論」、2006

- ・吉田恒著「ベトナムにおける中産階級世帯の購買行動について」、
デロイト トーマツコンサルティング会社、2013
- ・若松勇著「アジアの消費・流通市場の現状」、日本貿易振興機構（JETRO）、2011
- ・生田真人著「東南アジアの大都市圏・拡大する地域統合」古今書院、2011
- ・今井昭夫・岩井美咲記編著「現代ベトナムを知るための60章」、2004