

都市の海外展開に関する一考察
～東急ビンズン・ガーデンシティ・プロジェクトを事例として～

黒川 剛*

1. はじめに

我が国の人口は 2010 年頃をピークとして既に減少を始めており、高齢化率も今後一層高まっていく中で、国内のインフラ市場が今後次第に縮小していくことが懸念されている。

他方、海外ではインフラがまだまだ未整備な国が多く、特に、急激な経済成長とともに都市問題が顕在化してきている新興国を中心として、今後のインフラ需要は膨大なものと見込まれている。

このような中、我が国企業が今後成長の機会を海外のインフラ市場に見出すことを政府としても支援する体制を整えている。まず、平成 25 年 3 月、インフラシステムの海外展開や、エネルギー・鉱物資源の海外権益確保を支援するとともに、我が国の海外経済協力に関する重要事項を議論し、戦略的かつ効率的な実施を図るため、官房長官を議長とし関係閣僚から構成される経協インフラ戦略会議が設置された。更に、同年 6 月、同会議においてインフラシステム輸出戦略が決定された。同戦略では、我が国の強みのある技術・ノウハウを最大限活かして、世界の膨大なインフラ需要を積極的に取り込むことにより、我が国の力強い経済成長につなげていくことを目指して、官民一体となった競争力強化や受注獲得に向けた戦略的取組などに関する具体的施策を打ち出し、政府と我が国企業が連携してこれらの施策に取り組むこととされている。これにより、政府を挙げてインフラシステム輸出を支援する体制が本格的に整ったと言えよう。経協インフラ戦略会議は、設立以来令和 2 年 2 月までに既に 46 回開催されており、その時々々の旬のテーマを題材に有識者を招いて議論を行うほか、毎年 5～6 月頃にはインフラシステム輸出戦略を改訂し、政府としての取組みをアップデートしている。

このように政府としての取組は進んでいるが、他方で、政府からの支援を受けずに海外で事業展開している我が国企業も存在する。今後、政府の支援をインフラシステムの輸出に活用していくに当たっては、政府の支援がどのような点でどの程度事業に貢献できるのかを把握することが重要だが、まずは、実際に我が国企業が行っているインフラ輸出の事例を調査し、事業を成功させるためにはどのような点が重要なのか、どのような点に課題があるのかを把握することが必要である。本稿では、ベトナムのビンズン省にて東急株式会社が参画している東急ビンズン・ガーデンシティ・プロジェクトを事例として、その事業の実施状況と今後の課題について考察しようとするものである。

* 日本大学経済学部教授, E-mail: kurokawa.tsuyoshi@nihon-u.ac.jp

2. ベトナムの概要

ベトナムは東南アジアのインドシナ半島東部に位置し、人口が 9,467 万人、国土面積が約 330,000 km²の社会主義国家である。国土は南北に細長く、山岳地帯が多いが、北部を流れる紅川の河口と南部を流れるメコン川の河口にはデルタ地帯が広がり穀倉地帯となっている。

人口構成を見ると、国民の平均年齢は約 30.6 歳で、年齢構成は山型とは言えないまでも釣り鐘型をしており、若くて豊富な労働力が存在し、この若年層が今後のベトナムの経済成長を労働者及び消費者として支えることが期待される。

経済状況を見ると、GDP(2018 年推定値)が 2,414 億ドルで、ベトナムが加盟する ASEAN 諸国の中ではインドネシア、タイ、マレーシア、シンガポール、フィリピンに次いで第 6 位だが、一人当たり GDP は 2,553 ドルで、ブルネイ、ラオスよりも低く第 8 位となる。¹しかし、GDP の成長率(実質)は ASEAN の他の諸国と比較しても高く、近年は 6~7%程度を維持しており、今後も安定した成長が期待されている。ベトナム経済の不安要素として警戒されるインフレについては、一時期物価高騰が見られたものの、近年のインフレ率は 3%程度で落ち着いている。

政治体制の面では、ベトナムは ASEAN で唯一の社会主義国であるが、1986 年の共産党大会にて市場経済システムの導入と対外開放化を柱としたドイモイ(刷新)路線を採択し、現在まで継続してきており、同国に進出した企業から政治体制も経済体制も安定しているとの評価を受けている。²

3. ビンズン省の概要

ビンズン省は、ベトナム最大の都市であるホーチミン市の北側に隣接し、ビンズン省、ドンナイ省、バリアブントウ省、ホーチミン市からなるベトナム南部の主要経済四角形の内に位置する。同省の面積は約 2,700 km²、人口は 2018 年時点で約 216 万人となっている。

近年、同省の経済成長は目覚ましく、地域内総生産は平均して毎年約 14.5%成長しており、産業構造も大きく変化して、2018 年には工業及び建設業の割合が 63.87%、サービス産業の割合が 23.94%、農林業の割合が 3.084%となっている。この工業化の進展に大きな役割を果たしていると思われるのが工業団地・地域である。同省内には 28 の工業団地・地域があり、その総面積は約 8,700ha に上る。そこでは 36,379 社のベトナム企業、3,509 社の海外企業が操業しており、投下資本の総額は 32,200 百万ドルを超える。³工業団地の中で最大規模の

図1. ビンズン省



(出所) ベカメックス東急社『ビンズン省について』より

ものとしてベトナム・シンガポール工業団地(VSIP)がある。これは、1996年にベトナムとシンガポール両国の首相の合意の下、合弁形態によって開発された大規模な工業団地であり、第1期(貸出面積483ha)と第2期(貸出面積2,045ha)の入居率は既に100%となっており、2018年から第3期(貸出面積1,000ha)の開発が始まっている。また、ベトナム資本で開発された大規模な工業団地としてミーフック工業団地(貸出面積1,700ha(第1期～第3期))があり、こちらも入居率は100%となっている。⁴

ビンズン省は海外からの投資の受け入れにも積極的であり、海外直接投資の総投資額は31,759百万ドル(2018年末現在。)で、ホーチミン市の45,194百万ドル、ハノイ市の33,135百万ドルに次ぐ第3位であり、ベトナム全体の構成比では約9.3%となっている。⁵VSIPには、キューピー株式会社や日清食品株式会社をはじめとした我が国企業が多数進出しているほか、2014年にはイオンモールがベトナムでの第2号店となる「イオン ビンズンモール ビンズンキャナリー」を隣接地に開店しており、同モールは延床面積が約70,000㎡と地域でも最大規模の商業施設となっている。⁶ミーフック工業団地には麒麟ビバレッジ株式会社、矢崎総業株式会社などの我が国企業が進出している。

4. 東急ビンズン・ガーデンシティ・プロジェクト(ガーデンシティ・プロジェクト)について

ガーデンシティ・プロジェクトの概要については既に呉(2013)や税所(2017)の中で紹介されているが、現時点での事業の進捗状況を含めて改めて整理すると以下の通りである。

4.1 ガーデンシティ・プロジェクトの事業主体

4.1.1 ベカメックス東急社(Becamex Tokyu Co., LTD)

ガーデンシティ・プロジェクトの事業主体はベカメックス東急社である。同社は2012年3月本事業を実施するために東京急行電鉄株式会社(以下「東急電鉄」という。)⁷及びINVESTMENT AND INDUSTRIAL DEVELOPMENT CORPORATION(Becamex IDC CORP.)により資本金8兆6,000億ベトナムドン(2012年当時のレートで約327億円)、星野俊幸氏(当時:東急電鉄取締役国際事業部長)を社長として設立された。出資比率は東急電鉄が65%、ベカメックス IDC社が35%であり、同社の事業内容は不動産開発業・不動産販売業・不動産賃貸業となっている。

4.1.2 東急株式会社

日本側出資者である東急株式会社⁸は、交通事業、不動産事業、生活サービス事業、ホテル・リゾート事業を展開し、年間営業収益11,574億円(2018年3月期)をあげる我が国私鉄の最大手企業の一つである。

東急株式会社の事業の根幹は鉄道事業を基盤としたまちづくりにある。同社の源流は1918年に東京府荏原郡(当時:現在の世田谷区、太田区、目黒区、品川区)において田園都

市建設を目的として設立された田園都市株式会社の鉄道部門である目黒蒲田電鉄株式会社にある。東急株式会社は、創立以来、鉄道の敷設と併せて沿線の開発・整備を行ってきた会社であり、特に戦後は、多摩田園都市構想を提唱し、田園都市線の建設とその沿線地域の開発を行ってきた。多摩田園都市構想による開発総面積は約 5,000ha、居住人口は約 60 万人にのぼり、民間企業による開発としては我が国最大規模のものである。このように、輸送網としての鉄道の整備・運営と、それに合わせての沿線の不動産開発と様々なサービスの提供といった日本が強みとする沿線開発モデルで、同社は豊富な実績とノウハウを有している。

4.1.3 ベカメックス IDC 社

ベカメックス IDC 社(以下「ベカメックス IDC」という。)は 1976 年ビンズン省により設立された株式会社である。資本金は 2 兆 6,881 億ベトナムドン、総資産額は 113 兆 1,011 億ベトナムドンである。現在は民営化を進める方向の下、ホーチミン株式市場に上場しているが、株式の大宗はビンズン省が保有している。

現在までにベトナム北部から南部にわたる数十の工業団地を開発、運営し、その総面積は約 32,000ha となっている。その他にも、ベカメックスシティセンタープロジェクト、ベカメックス商業センタープロジェクト、VNTT(ベトナムの工業団地での情報通信サービスのプロバイダー)の運営、ミーフック・タンバン道路の建設など、幅広く事業を行っている。⁹

4.2 経緯

東急電鉄とベカメックス IDC が本事業を行うに至った契機は、呉(2013)によれば、2011 年 6 月にベカメックス IDC の経営陣が同社の展開する工業団地への企業誘致セミナーのために訪日した際、東急多摩田園都市を視察し、東急電鉄に対して協同での街づくりの依頼があったことである。東急電鉄がベカメックス IDC をパートナーとして選んだ主な理由として、①地域的な優位性、②行政との強いネットワーク、③ベカメックス IDC による開発実績及び独自開発力、④まちづくり企業としての親和性を挙げている。

その後の経緯を見ると、2011 年 10 月にはガーデンシティ・プロジェクトに関する基本合意書の締結、2012 年 2 月には東急電鉄取締役会における合弁会社設立の決議、同年 3 月には合弁会社設立まで進んでいるので、総事業費 1,000 億円規模のプロジェクトとしては極めて迅速に進められたと言ってよいだろう。

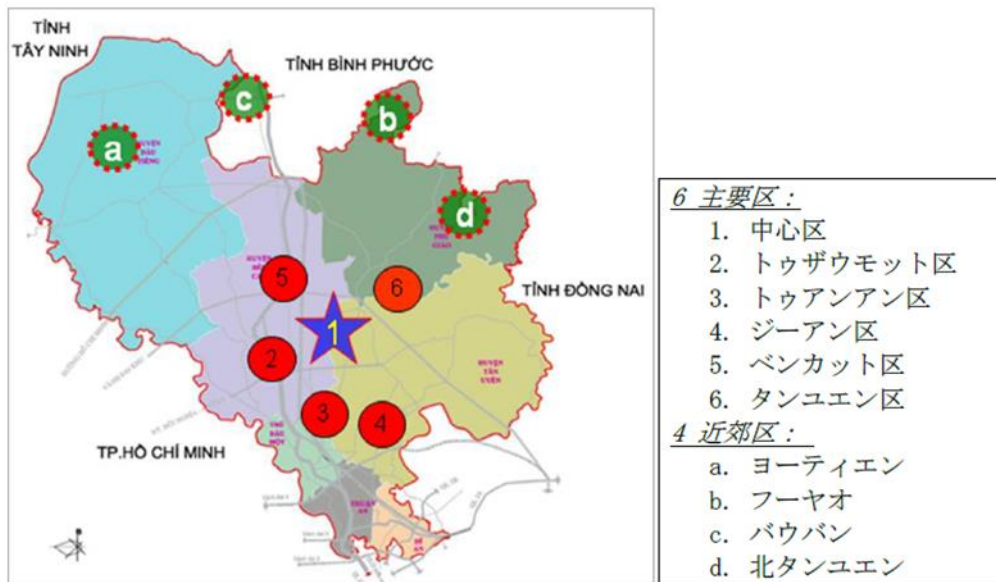
4.3 ビンズン新都市の位置づけ

ベトナム政府の「2020 年までのビンズン省社会経済発展基本計画」(2007 年首相決定)では、2020 年までにビンズン省は中央直轄の第 1 等級都市地域(a centrally run grade-1 urban center)になることとされた。また、「2020 年までの東南地域社会経済開発計画」(2012 年首相決定)では、2020 年までに東南地域の域内総生産を 2010 年の 2.7 倍以上に増やすこと、人口を約 1,800 万人程度で安定化させることなどを目標と位置づけ、プンタウ

(Vung Tau), ビエンホア(Bien Hoa), トウザモット(Thu Dau Mot)を第1等級都市に発展させ、地域の都市圏の発展の柱とすることとしている。

ビンズン省は、2011年に「2020年を展望した2011-2015年の都市開発計画」を策定している。同計画の中では、現代的で環境にやさしい「産業・サービス・都市」コンプレックスとしてビンズン新都市を開発し、南部基幹経済圏の発展プールにすることを戦略目標として定めている。具体的な総合開発構想としては、トウザモット市街地にあるビンズン省の行政施設をビンズン新都市内に新たに建設された新行政センターにまとめて移転させ、同センターを中心に「産業・サービス・都市」コンプレックスを開発してホーチミン大都市圏の中核都市として発展させようというもので、2020年までに、12万人の居住者と60万人の労働者を擁するタウンシップとすることを目指している。¹⁰

図2. 「ビンズン新都市」総合開発プロジェクト位置図



(出所)株式会社アイ・ビー・ティ(2014), p235

4.4 ガーデンシティ・プロジェクトの開発状況

ビンズン新都市は面積が約1,000haと広大なエリアであるが、ガーデンシティ・プロジェクトの開発地は、この広大なエリアのほぼ中央部に位置する。ホーチミン市からは北へ約30km程度の位置であるが、道路整備が進んでいないことと交通量が多いことから車輻での移動時間は1時間以上かかることが多い。

2014年2月にはビンズン省の新行政庁舎がビンズン新都市に開設された。将来的にはこの新行政庁舎の周辺に様々な施設が立地し、ホーチミン大都市圏の中核となることが期待されている。

ガーデンシティ・プロジェクトはビンズン新都市の中で約 110ha を占め、開発面積は約 71ha である。¹¹

開発エリアは①ソラガーデンズ(SORA gardens)、開発面積約 15ha、②ヒカリ(hikari)、開発面積約 15ha、③ミドリパーク(MIDORI PARK)、開発面積約 40ha の 3 つに分かれている。

図 3. ガーデンシティ・プロジェクト イメージパース(全景)



(出所)ベカメックス東急社提供資料

ソラガーデンズは新都市の入り口となる位置にある。ここではガーデンシティ・プロジェクトの最初の事業として高層住宅「SORA gardens I」が建設され、2015年3月に竣工し、約400戸の分譲住宅が既に完売した。これに続いて第2期の事業として「SORA gardens II」を現在建設中である。この「SORA gardens II」はベカメックス東急社単独ではなく、同社と MJR Investment 社(三菱地所レジデンスの100%子会社)が設立した BTMJR Investment 社が事業主体となっている。出資比率はベカメックス東急社が55%、MJR Investment 社が45%である。2019年9月時点では基礎工事が終了した段階だったが、約560戸の分譲住宅のうち約30%について外国人向けの先行予約販売を開始したところ、即日完売した。同年10月からは一般販売を開始し、2021年夏に竣工・引渡しが予定されている。

このように見るとソラガーデンズの事業は極めて順調に進捗してきたようだが、実際には2015年頃の「SORA gardens I」の売れ行きは必ずしも芳しいものではなかった。しかし、実際には上物が完成した2016年頃から徐々に売れ行きがよくなったとのことである。この理由について、ベカメックス東急社では、同社がベトナムでは馴染みのないデベロッパーの物件のため、物件が完成していない段階で購入することに消費者は二の足を踏んだが、竣工すると実

際に物件を見ることができたため安心感が広がり、売れ行きがよくなったと分析しているとのことである。第2期案件である「SORA gardens II」の好調な売れ行きはそのような見方を裏付けているように思われる。

図4. ソラガーデンズ イメージパース



(出所)ベカメックス東急社提供資料

ヒカリはオフィス及び商業ゾーンであるが、ビンズン省の新行政庁舎の真正面に位置し、まさにビンズン新都市の中心部と言ってよい好位置にある。現在、商業施設「hikari」(第1期: 店舗面積 1,577 m²)がオープンしており、フードコート9区画、レストラン3店、カフェ、コンビニエンスストア(ファミリーマート)が営業を開始している。ファミリーマートはベトナム南部で150店舗以上あるとのことだが、ソラガーデンズとヒカリ内のコンビニエンスストアの売上高は其中でも上位とのこと、大変好調である。

既に「hikari」第1期には空きスペースがない状況であるため、近々第2期に取り掛かり商業エリアを拡大する予定とのことである。

図5. ヒカリ 開発の全体図



(出所)ベカメックス東急社提供資料

ミドリパークは、ビンズン新都市の北部、VSIP2 とビンズン新都市中心部の間に位置するエリアである。エリア全体の緑化率を高めるとともに公園を整備し、既存の河川を暗渠化して地表にはきれいなせせらぎを造るなどにより、水と緑に親しめるエリアとなっている。

同エリアでは戸建住宅プロジェクトとマンションプロジェクトが同時並行で進んでいる。

まず戸建住宅プロジェクトであるが、第 1 期として専有面積がいずれも 300 m²を超える住宅 42 戸、及び第 2 期として 1 階が商業用途に使用できる、いわゆるショップハウスが 26 戸建設され販売が開始されたが、いずれも既に完売している。

マンションプロジェクトについては、現在総戸数約 600 戸の「The View」が 2019 年 12 月に竣工した。「The View」はベトナムの若年ファミリー向けをターゲットとしており、間取りを効率的にすることで販売価格を抑えている。その甲斐もあってか、2018 年 9 月から販売を開始しているが既に 90%以上が分譲済である。

図 6. ミドリパーク イメージパース

(出所)ベカメックス東急社提供資料



4.4 公共交通の整備状況

ベカメックス東急社では、ビンズン新都市の交通アクセスを向上させるためにバス会社を設立し、トゥーザモット市街地とビンズン新都市、及びビンズン新都市と VSIP2 工業団地周辺地域を結ぶバスを運行している。(バスプロジェクト「KAZE」)ベトナムではいまだバイクが交通の中心であるが、バスという公共交通機関を整備し、その利用を促すことにより、ビンズン新都市内の交通利便性を高めるとともに、環境にやさしくかつ渋滞のない社会への転換を進めていこうという試みである。

2014 年のバス会社の開業時にはトゥーザモット市街とビンズン新都市を結ぶ 1 路線(3 系統)だけであったが、2016 年 3 月からはトゥーザモット市街とビンズン新都市を結ぶ 2 路線とビンズン新都市内を循環する 3 路線を新たに開業し、2019 年 9 月時点で 6 路線 8 系統のバスを運行している。これらの路線は新都市の中心部にある新行政センターの前に作られたバスターミナルを通行しており、このバスターミナルでどの路線にも乗り換えることが可能である。

ベカメックス東急社としては東急株式会社が日本で培った運行管理・整備に関するノウハウやIT技術を駆使したサービスの提供などにより利便性の高いバスサービスを提供し、ビンズン新都市内の住民やビンズン新都市への通勤・通学者にバス利用を促している。

4.5 公益施設の整備状況

4.5.1 教育施設

ビンズン新都市内では既に初等教育から高等教育に至るまで各種私立学校が立地し始めており、教育環境が整ってきている。主な学校は以下の通り。

- ・ ゴー・トイ・ニム小学校, 中学校, 高等学校
高い進学率を誇るビンズン省最大規模の私立校の一つである。生徒数は約 2,100 人。
- ・ グエン・クエン中学校, 高等学校
ホーチミン市に 4 校を有する有名な私立学校。生徒数は 2,200 人を超える。
- ・ シンガポール・インターナショナル・スクール
シンガポールの Kinder World グループに属する。ビンズン新都市には分校が設立され、生徒数は約 200 人。
- ・ 越華国際学校
台湾出身者だけではなくベトナムや日本、韓国といった国々の子女も対象とした国際的な幼稚園、小学校。2019 年 9 月に開校。ビンズン省に進出している台湾企業家や東急電鉄、ベカメックス東急社が開校資金を提供した。
- ・ 東部国際大学(The Eastern International University)
Becamex 社が経営する私立大学。経営学部、技術学部、看護学部の 3 学部の下に 7 学科が設けられており、学生数は約 3,000 人。

このようにビンズン新都市内では私立学校の設置・運営が進んでいるが、ビンズン新都市の目標とする計画人口が約 12 万人であることからすれば必ずしも十分ではない。今後の人口増加に併せて順次小・中学校を整備していく必要がある。¹²

4.5.2 医療施設の整備

日本の医療系コンサルタント会社のメディヴァ社が、日本水準の医療サービスを提供することを目的として、2018 年 9 月にメディヴァベトナム有限会社を設立し、2019 年 2 月にビンズン新都市内に「ビンズンアーバンクリニック」を開業した。同クリニックは明るく清潔な施設で初期診療と薬剤処方を行っている。現時点ではまだ日本人医師は常駐していないが、いずれはインターネットを利用して保健指導を行うことなども視野に入れている。

ビンズン新都市には近隣の工業団地に勤務する外国人及びその家族など、外国からの滞在者が多数生活しており、安心して受診できる医療サービスを確保することが重要な課題だったが、同クリニックの開業はこの課題の解決の第一歩となるものと期待されている。

5. 考察

5.1 ビンズン・ガーデンシティ・プロジェクトが順調に進捗している理由

5.1.1 本邦企業主導の事業実施

ビンズン・ガーデンシティ・プロジェクトが現在まで順調に進捗している理由について、東急株式会社が本プロジェクトの実施に当たって主導的な役割を担いつつ、現地にしっかりと根差して事業を実施している点を挙げたい。

2013年8月時点でのベカメックス東急社の体制は、東急電鉄からの日本人赴任者が17名、ベカメックス IDC 社からの派遣者や新規採用者を含むベトナム人が25名の42名、社長は東急電鉄から、副社長はベカメックス IDC からの派遣、各部門のトップは全て東急電鉄からの赴任者だったとのことである。これに対し、現在は東急株式会社からの日本人赴任者が6名(ビンズン・ガーデンシティ以外の担当も含む。)、現地採用者が約180名となっており、事業の進捗に併せて体制も大きく拡充されている。また、経営陣は、会長、副社長1名がベカメックス IDC からの派遣、社長、副社長1名、事業責任者、一般管理部門責任者が東急株式会社からの派遣となっており、引き続き東急株式会社側が主導権を取って業務執行にあたっていく体制が維持されている。このうち社長の呉氏はビンズン・ガーデンシティ・プロジェクト開始時から携わっている方であり、事業責任者の平田氏も一時期を除いて一貫して本事業に携わっている方である。このように海外での大規模な都市開発事業を成功させるには現地にしっかりと根を下ろして事業を行うことが重要であり、そのためには日本側でしっかりと事業を運営できるだけの体制を構築すること、特に事業の立ち上げ時から一貫して事業に携わって現地のパートナーに劣らず現地と事業のことをよく知る人材を配置することが必要である。本事業はその両方を十分に満たしている。

これに対し、出資はするもののマイナー出資にとどまるようなケースでは、現地に社員を送りこんで日常業務の段階から事業の運営に関わっていくのではなく、単に合弁会社に役員を派遣するにとどまる場合が多く、事業実施に当たって我が国企業が培ってきた技術やノウハウを活用することや海外で事業を行う経験やノウハウを獲得することは難しいと思われる。

5.1.2 投資のタイミングの重要性

既述のように、東急株式会社がビンズン・ガーデンシティ事業に参画する契機となったのは、2011年6月にベカメックス IDC 社の幹部から東急電鉄へ街づくりの依頼があったことであるが、その後の進捗を見ると、同年10月には両社間でMOU締結、2012年3月にはベカメックス東急社設立と非常に短い間に合弁会社の設立まで進んでいる。この2011年後半から2012年にかけては、ここ10年間の間で円高が最も進行した時期である。ベカメックス東急社の資本金は8兆6,000億ベトナムドンだが、当時の為替レートでは約330億円に相当する。これを2019年9月24日の為替レートで換算すると約400億円に相当する。すなわち為替レートの変動により日本円に直すと約70億円同社の資産価値が上がっている。もちろん為替の動向をあらかじめ予測する

ことは困難であるが、後から振り返ってみた場合に、円高が海外投資に当たって有利に働いた例と言ってよい。

5.1.3 企業としての実績、ブランドの確立

ガーデンシティ・プロジェクトは、ソラガーデンズ第1期の分譲住宅が既に完売し、第2期に入るなど、着実に進捗しているが、既述のように、ベカメックス東急社では第1期の分譲が進み始めた主な理由を消費者が実際に建築物を見てその品質を確かめることができたことだと分析している。

しかし、消費者が実際に建築物を見てからでないといふ分譲が進まないということでは、分譲代金の回収が遅くなり資金効率が悪くなってしまふ。ASEAN 諸国では、契約時に頭金を受け取り、更に建築工事の進捗に合わせて販売代金を購入者から受け取るという慣行が一般的であり¹³、現地デベロッパーはこの慣行を利用して資金回収を早めているからである。このような慣行を有する国々では、完成した建築物を見るまでもなく、企業の実績、ブランドを信頼して消費者に建築物を購入してもらえるように企業の実績、ブランドを確立することが重要であり、そのためには自らが有する技術やノウハウを活用し、自社のブランドを確立するという明確な意識を持ちつつ、事業を展開することが重要である。今後、ASEAN 諸国で新たに不動産事業を展開しようとする我が国企業は、現地企業との合弁事業という形で行うにせよ、単独事業として行うにせよ、自社の実績、ブランドを確立するという意識の下で事業を進めていくことが必要であろう。

5.2 今後の課題

現在ガーデンシティ・プロジェクトにおいて予定されているプロジェクトを見ると、「SORA gardens II」やミドリパーク・プロジェクトなど、分譲住宅のプロジェクトが中心である。ガーデンシティ・プロジェクトがホーチミン近郊という人口・経済とも高い成長を維持し、住宅需要が今後も非常に強いと予想される地域でのプロジェクトであること、「SORA gardens I」の分譲住宅が既に完売し、「SORA gardens II」に入るなど、消費者にも事業者の実績が評価されていること等を考えれば、今後のプロジェクトも順調に進捗する期待は高いが、他方、いずれも分譲事業であるため、分譲後には住宅の維持管理等が主な収益源になると思われる。今後、我が国の強みであるまちづくりのノウハウを活かして長期にわたって収益を安定的に確保するためには、公共交通機関を整備し、その利用料金を収入として得ながら、かつ、商業施設や賃貸住宅・オフィスを整備・運営するといったことも一案であろう。

公共交通機関の観点で見ると、ビンズン新都市はホーチミン市近郊に位置しながら、両都市を直接結ぶ公共交通機関は整備されておらず、ホーチミン市へのアクセスは必ずしも良くない状況である。

「ベトナムにおける都市開発にかかるスマートコミュニティ等政策共同研究事業」の報告書(p282)¹⁴によれば、2009年に人民委員会によって承認されたビンズン新都市ゾーン1の詳細建

設計画では、「ビンズン新都心とホーチミン市の都市センターを繋ぐ通勤鉄道の近い将来の新設。HCMC で建設中の地下鉄の延伸が適切」とされている。

これに対し、JICA 報告書¹⁵(3-11, 3-12)は、HCMC MRT1 号線の営業開始時に都市鉄道の建設を行うまでの需要がビンズン省に発生するか懐疑的と指摘した上で、「まずはこの路線(筆者注:ミーフックタンバン道路)において、比較的初期投資及び運営コストが小さい BRT を整備し、日本のデベロッパーが最も得意とする公共交通中心の街づくりを行うことに、本事業の大きな意義がある」とし、BRT では需要に間に合わないとなった段階で鉄道整備に当たることが望ましいとしている。

確かに旅客需要が明確に見込めない段階で初期投資の大きい鉄道整備を進めることはリスクが大きく、JICA 報告書の見解は妥当であろう。ここで重要な点は、速やかに公共交通機関を整備し、利便性が高く環境にやさしいまちづくりを支援することであり、公共交通機関の整備及びそれに合わせて行われる駅周辺の開発に我が国企業の技術やノウハウが適正に活用されるようにすべき点にある。インフラシステム輸出戦略でも「我が国の技術・ノウハウが適正に評価される環境を整備し、我が国企業によるインフラ受注の効率的かつ効果的な実現を進める」ための具体的施策として、「高速・都市鉄道等の交通インフラと周辺開発との組み合わせ…(中略)…など面的プロジェクトの形成に加え、鉄道駅構内での営業、相手国への観光振興への協力等を含めた総合的な提案の実施」が挙げられている。¹⁶我が国としては、ビンズン新都市とホーチミン市を結ぶ公共交通機関の整備及びそれに伴う開発事業において、我が国企業長年培ってきた技術やノウハウが活用されるべく、JICA を始めとする政府関係機関及び我が国企業が連携しつつベトナム側に積極的に提案を行っていくことが求められるだろう。

* 謝辞

本件研究に当たっては、ベカメックス東急社の坂井副会長、平田事業部長をはじめとする関係者の皆様に多大なご協力をいただいた。特に平田氏には現地での説明から視察、ベカメックス IDC 社訪問の手配から同行に至るまで全てにわたって大変懇切なご協力をいただいた。このご協力をいただくことなくして本ペーパーをまとめることはできなかった。この機会に改めてそのご厚情に心からお礼を申し上げたい。

【注】

¹ ジェトロ・ハノイ(2019), p.14.

² ジェトロ・ハノイ(2019), p.38.

³ Binh Duong E-Government Information Center (BEGIC)(2018).

⁴ 独立行政法人日本貿易振興機構ホーチミン事務所(2019).

- ⁵ ジェトロ・ハノイ(2019), p.28
- ⁶ イオン株式会社,イオンモール株式会社(2014).
- ⁷ 東京急行電鉄株式会社は 2019 年 9 月 2 日より商号を「東急株式会社」と変更し, 同年 10 月 1 日に鉄道事業を, 同社が 100%出資をして設立する子会社に承継させた. 本稿では商号の変更前については「東京急行電鉄株式会社(東急電鉄)」, 商号変更後については「東急株式会社」と表記する.
- ⁸ 脚注 注⁷参照
- ⁹ BECAMEX IDC, 「紹介」. 最終閲覧 2020 年 3 月 2 日,
<http://becamex.com.vn/ja/%e7%b4%b9%e4%bb%8b/>
- ¹⁰ アイ・ビー・ティ(2014) pp234. なお, 本件は資源エネルギー庁の平成 25 年度国際エネルギー使用合理化等対策事業による委託研究である.
- ¹¹ この差の約 39ha は街路, 緑地, 水路などである.
- ¹² ベトナムでは 6 歳から 14 歳までの 9 年間が義務教育期間であり, 小学校での教育期間が 5 年間, 中学校での教育期間が 4 年間となっている.
- ¹³ ベトナムで事業展開しているデベロッパー(複数)からのヒアリングによれば, ベトナムにおける住宅販売の慣行では基礎工事終了時点で一定割合の前金を受け取り, その後も工事の進捗に応じて追加の前金を受け取り, 引き渡し時に全額を受け取ることが一般的であり, 他の ASEAN 諸国でも同様との由.
- ¹⁴ 株式会社アイ・ビー・ティ(2014), p.282.
- ¹⁵ 独立行政法人国際協力機構他(2016), pp.3-11, 3-12.
- ¹⁶ 経協インフラ戦略会議(2019), p.32.

【参考文献】

- ・ ASIA DEVELOPMENT BANK. 2019. “Asian development outlook supplement” JULY 2019, 最終閲覧 2020 年 3 月 2 日,
<https://www.adb.org/sites/default/files/publication/513146/ado-supplement-july-2019.pdf>
- ・ BECAMEX IDC. 「紹介」. 最終閲覧 2020 年 3 月 2 日,
<http://becamex.com.vn/ja/%e7%b4%b9%e4%bb%8b/>
- ・ Binh Duong E-Government Information Center (BEGIC). “General Information”, 2018 年 12 月 15 日. 最終閲覧 2020 年 3 月 2 日.
<https://eng.binhduong.gov.vn/Lists/GioiThieu/DispForm.aspx?ID=14&InitialTabId=Ribbon.Read>
- ・ アイ・ビー・ティ. 『ベトナムにおける都市開発にかかるスマートコミュニティ等政策共同研究事業』, p230. 2014 年 2 月. 最終閲覧 2020 年 3 月 2 日.
http://www.dl.ndl.go.jp/view/download/digidepo_11249085_po_E003917.pdf?contentNo=1&alternativeNo=
- ・ イオン株式会社,イオンモール株式会社. 『11月1日(土)「イオンモール ビンズオンキャナリー」がオープン』, 2014 年 10 月 15 日. 最終閲覧 2020 年 3 月 2 日
https://www.aeonmall.com/files/management_news/418/pdf.pdf
- ・ 和泉洋人, 城所哲夫, 瀬田史彦 (共編). 2017. 『サステイナブル都市の輸出ー戦略と展望』, 学芸出版社
- ・ 経協インフラ戦略会議. 『インフラシステム輸出戦略(令和元年度改訂版)』, 2019
- ・ 呉東建. 「特別講演 東急多摩田園都市とビンズン新都市開発 (本格化するベトナム市場開拓 ホーチミンセミナー)」, 『AIBS ジャーナル』(7)(2013). 28-32
- ・ 税所哲郎. 「ベトナムにおけるスマートコミュニティに関する一考察 : 南部地方都市のビンズン省を事例として」, 『国土館大学経営論叢』7(1)(2017). 1-26
- ・ ジェトロ・ハノイ. 「ベトナム一般概況 ～数字で見るベトナム経済～」, 2019 年 4 月. 最終閲覧 2020 年 3 月 2 日.
https://www.jetro.go.jp/ext_images/world/asia/vn/data/vn_overview201904.pdf
- ・ 独立行政法人国際協力機構, 東京急行電鉄株式会社, 日本工営株式会社, 日建設計総合研究所, 株式会社コーエイ総合研究所. 『ベトナム国ビンズオン省における TOD による都市開発事業並びに BRT 事業準備調査(PPP インフラ事業)ファイナルレポート』, 2016 年 2 月. 最終閲覧 2020 年 3 月 2 日. https://openjicareport.jica.go.jp/pdf/12250106_01.pdf
- ・ 独立行政法人日本貿易振興機構ホーチミン事務所. 『ベトナム・ホーチミン市近郊工業団地データ集』, 2019 年 3 月. 最終閲覧 2020 年 3 月 2 日,
https://www.jetro.go.jp/ext_images/_Reports/02/2019/0b0a510cc11c4f6c/vho_indust

[rialzone_2019rev.pdf](#)

- ・ 東京急行電鉄株式会社＋株式会社宣伝会議. 『次世代郊外まちづくり』. 宣伝会議. 2018
- ・ 東京急行電鉄株式会社社史編纂事務局. 『東京急行電鉄 50 年史』. 東京急行電鉄株式会社社史編纂委員会. 1973
- ・ 都市ソリューション研究会(編). 『都市輸出』. 東洋経済. 2015
- ・ 宮田道一. 『東急今昔物語』. 戒光祥出版. 2016

日本大学経済学部産業経営研究所
〒101-8360

東京都千代田区神田三崎町 1-3-2

TEL 03-3219-3309 FAX 03-3219-3329

E-mail sanken.eco@nihon-u.ac.jp