

開発途上国大都市における郊外型近代住宅の 形態・立地特性に関する研究 —ベトナム・ハノイの複合開発を事例に—

石川 杏奈¹・松行 美帆子²

¹学生会員 横浜国立大学 大学院都市イノベーション学府 (〒240-8501 横浜市保土ヶ谷区常盤台79-5)

E-mail: ishikawa-anna-xg@ynu.jp

²正会員 横浜国立大学 大学院都市イノベーション研究院 (〒240-8501 横浜市保土ヶ谷区常盤台79-5)

E-mail: mihoko@ynu.ac.jp

途上国の都市部においては、都市のスプロール化や交通渋滞の悪化等の都市問題が深刻化している。ベトナムの首都ハノイにおいては、都市郊外部において従来は存在しなかった近代的な住宅形態が含まれた複合開発が数多く見られる。このような開発の導入が人々の交通行動に少なからず影響を与えていると推測される。したがって、本研究ではベトナム・ハノイにおいて、住宅開発の立地動向を明らかにすることを目的とする。現地の都市計画・交通の専門家にインタビュー調査を行い、また、住宅開発のデータ分析を行うことで現状を把握した。住宅開発数は特に郊外部において顕著になっていることが分かった。

Key Words : *new urban area, housing development, suburbanization, master plan*

1. はじめに

近年、東南アジアの開発途上国では、急激な経済発展、都市人口の増加により、都市のスプロール化が進んでいる。また、経済発展に伴うモータリゼーションにより交通渋滞が深刻化し、都市環境は悪化している。都市のスプロール化の要因の一つとして、新中間層の郊外居住を挙げることが出来る。郊外に居住する新中間層は自家用車などの私的交通機関で都心部へ通勤を行うことが多いことから、そのライフスタイルは交通面から見ると持続可能性は低いと一般的には考えられる。

しかしながら、ベトナムのハノイやホーチミンなどでは、近年郊外部において住宅だけではなく、オフィスビルやショッピングセンターも含めた複合的な開発（以下、複合開発）が多く見られるようになってきている。これらの複合開発における住宅は、従来のベトナムの住宅形態であるタウンハウスではない近代的なものであり、そこでのライフスタイルは従来とは大きく異なると考えられる。また、敷地内のオフィスやショッピングセンターに行くことにより、移動距離が短縮化されることが期待される。後述するように、ハノイの都市計画マスタープランは、郊外での開発を促進するものになっている。この郊外における複合開発は、ハノイの都市計画マスタープランの方向性と合致しており、今後もこのような郊外

複合開発が増加すると思われる。

以上から、ハノイの郊外部での複合開発は、今後のハノイの持続可能性を考察する上で重要な点の一つである。本研究においては、ハノイにおける複合開発が都市の交通面からの持続可能性に与える影響を評価するために、ハノイの住宅開発の現状を把握することを目的とする。

調査の方法としては、現地での開発の現況について把握するためにハノイ市の建築計画局（HAUPA）、交通局（HDOT）、建設局（HDOC）、ハノイ都市計画研究所（HUPI）、ハノイ通信交通大学、JICA、KOIKA、元UN HABITATの職員等の専門家に対してヒアリングを行った（2015年8月、2016年2月）。また、ハノイ交通通信大学（UTC）のDr. Thanh Binh Dinhの研究室が作成した住宅開発のデータを開発の種類、立地と開発数の関係性について時系列での変化を追った。

東南アジアでの住宅開発に関する研究としては、小長谷¹⁾による東南アジア諸国の都市化を比較した報告書等が挙げられる。また、ハノイの住宅開発に関する研究としては、Danielle²⁾による土地利用制度に着目した研究や、友田³⁾による近代住宅と従来の住宅形態を比較した研究等があるが、どれも立地動向については調査に把握していなく、ハノイの住宅開発に関する研究において住宅の立地動向を定量的に把握している研究は少ない。

2. 住宅開発の概要

(1) 概要

1990年から2009年のハノイ都市部における住宅数は68%増加しており、供給の約6割は公式に取引がされていないインフォーマル住宅である。更に、民間事業者が提供する公式な取引による物件は都市部において20%程度しかなく、このような公式の住宅の多くは大規模の複合開発である⁴⁾ (図-1)。

ベトナムには開発主体は約200社あり、近年は海外から魅力的な投資先として大規模な都市開発プロジェクトを手掛ける外国資本の住宅開発事業が増えている⁴⁾。

2011年に政府が急激なインフレを避けるために策定した金融・財政政策により、住宅市場は低迷したが、2013年からは浮上してきている。近年では、高所得層から中間所得層に向けて住宅の供給が着目され始めている。(出典：ハノイ都市計画研究所 (HUPI) の職員へのヒアリング 2015/9/2)

(2) 都市マスタープランにおける住宅開発

2009年に策定した「2030年までの首都ハノイ建設マスタープランおよび2050年までのビジョン」⁵⁾は、主に2008年8月にハノイ市と周辺市町村が合併したことを背景に、拡大した計画範囲を考慮した内容になっている。本計画

では、「緑豊かで伝統文化を残した近代的な都市」を目標に様々な施策を講じている。

住宅開発に関する規制においては、主に環状道路を基準に規制の強度が異なっている (図-2)。

環状道路2号線内は、「開発制限歴史地区」都市定められており、最も規制が厳格な地域である。ハノイ市は、該地区での人口を120万人 (2009年) から80万人 (2030年) に減少させ密度を低めることを目指している。また、歴史的景観を守るために建物の高さ制限を定めている。環状道路3号線周辺の「改造市街地地区」では、規制は内側の開発制限歴史地区より緩くなっており、環状道路4号線より郊外の地域は「拡大市街地地区」として定められ、大規模な住宅開発を推進している。各地区の概要をまとめた。(表-1)

3. 分析結果

次に、ハノイ交通通信大学 (UTC) のDr. Dinh Thi Thanh Binh氏の研究室が作成した住宅開発のデータについて開発の種類、立地と開発数の関係性について分析を行った。使用したデータは、交通影響分析 (TIA) を行うために当研究室の学生が2015年9月中旬から2週間に渡り民間企業が開発主体の住宅開発に焦点を当て、2004年から2021年までの間に完成予定の開発についてウェブで



図-1 複合開発の外観

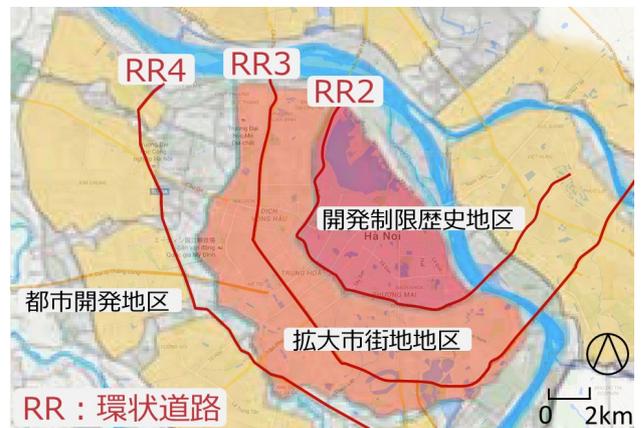


図-2 「2030年までの首都ハノイ建設マスタープランおよび2050年までのビジョン」の開発規制図

表-1 各地区の概要

地区 (環状道路別)	都心からの距離 (km)	開発規制	特徴
1号線の内側	2.5 - 3	開発規制歴史地区	最も古い開発地区
1-2号線の間	4.5 - 5		1970年代に開発された既存地区
2-3号線の間	6.5 - 7	改造市街地地区	2000年代に開発された既存地区
3-4号線の間	9.5 - 11		現在、最も開発がされている地区
4号線の外側	>11	拡大市街地地区	現在、開発されつつある地区

検索したものである。

(1) 住宅開発数の時系列変化

住宅開発の完成時期を時系列に表示した（図-3）。2004 年から増加傾向にあった開発件数が 2015 年をピークに減少している。しかし、2020 年の開発件数だけは減少傾向に反して増えている。2015 年の件数も前後の年と比較して一際多いことが伺えるため、5 の倍数である区切りが良い年を大凡の目標に完成時期を定めると推測することができる。

(2) 開発エリア

上記の完成時期を更に環状道路で区切ったエリア別に分析する（図-3）。その結果、環境道路 3-4 号線間での開発が74件と他のエリアと比べて約5倍の開発が計画されていることが分かった。次いで環状道路 4 号線より郊外のエリア、僅差で環状道路 2-3 号線間での開発が計画されており、環状道路 1-2 号線間での開発件数は最も少ないことが明らかになった。

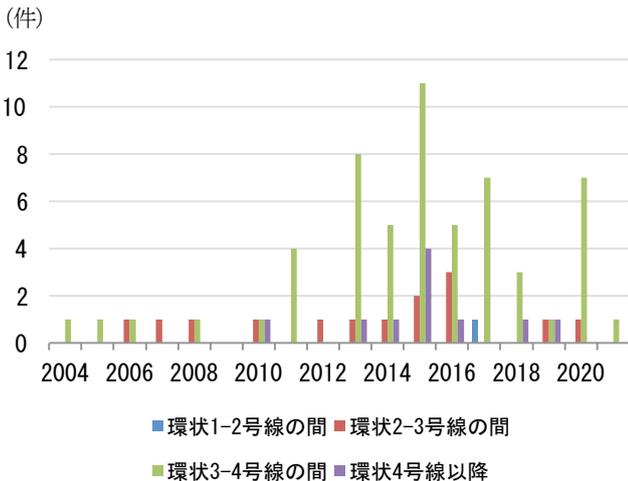


図-3 エリア別住宅開発完成時（年）

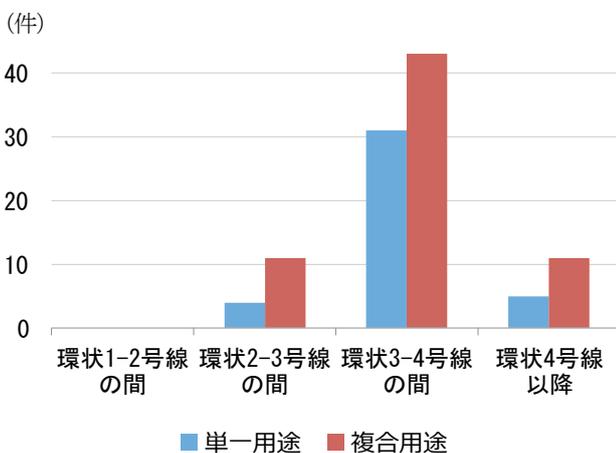


図-4 エリア別住宅開発の種類

また、傾向としては、環状道路 4 号線以降のエリアでの開発は2015年をピークに減少している。環境道路 3-4 号線間での開発はほぼ毎年にならぬ1件の開発が完成している。一方、環状道路 1-2 号線間での開発は2017年に完成予定の開発が1件あるのみである。

これらのエリア別の開発件数の傾向は、ハノイの都市マスタープランで定めた住宅開発規制の影響が大きいと考えられる。環境道路 1-2 号線間では、居住人口の減少を目指している「開発制限歴史地区」に指定され、高さや住宅形態の制限が厳しいため開発件数が圧倒的に少ないと推測できる。また、当該エリアでは既存建物を取り壊してから開発を行う必要があり、更なる費用や時間を要することも原因の1つに挙げられる。一方、環状道路 4 号線以降のエリアが最も開発規制が緩いが開発件数が少ないことが見て取れる。これは、都心から遠く不便なため、住宅の需要がまだ大きくないからだと推測できる。

(3) 開発の種類

環状道路 3 号線の周辺の住宅開発を住宅機能のみの「単一型」と買い物機能やオフィス機能などの他の機能を含む「複合型」に分けた（図-4）。その結果、複合型の住宅開発が、単一型より圧倒的に多いことが分かった。また、この結果をエリア別にみても開発がほとんどされていない環状道路 1-2 号線間以外のエリアでは、複合型住宅開発が大きな割合を占めている事が分かる。

4. 結論

以上の結果より、ハノイにおける住宅開発の現状が明らかになった。本研究で得た主な知見を下記に示す。

(1) 行政の意向としては、既に密度が高い都心の住人を郊外に移住を図っている。住宅開発においても都心では厳格な規制により開発を抑制され、都心から離れるほど開発の規制が緩くなっている事から交通インフラの負担を軽減させ、都市環境の改善を図っている。

(2) 旧市街地を中心に都市を囲んでいる環状道路 2、3、4 号線が住宅開発において重要な役割を果たしていることが明らかになった。都市は、住宅開発の規制の強度が異なる3つの区域に分別することができる。

(3) 住宅開発でも、商業や、娯楽等の施設を含んだ「複合開発」が全体の半数以上を占めていることが明らかになった。開発地の住人だけではなく、その周辺住人の生活にも影響を与えている事が推測できる。

以上のことから、ハノイにおいて行政の住宅開発の意向と住宅開発の変遷が明らかになった。また、都市のスプロール化が実際に進展していることも明らかになった。

今回の研究では、現地調査、行政関係と専門家へのヒアリングおよび住宅開発のデータ分析を行い、現状を把握した。今後は、実際に複合開発の住民を対象に調査を行い、複合開発への引っ越しにより交通行動の変化を明らかにすることで、ハノイにおいて構築されつつある都市構造の交通面での持続可能性を評価する必要があると考えられる。

謝辞：本研究を行うにあたり、ハノイ通信交通大学 (University of Transportation and Communication) の Dr. Dinh Thi Thanh Binh からハノイでの住宅開発に関するデータを頂きました。また、交通局の Khuat Viet Hung 氏、建設局都市開発庁の Nguyen Du Minh 氏、ハノイ都市計画研究所 Tran Ngoc Linh 氏、ハノイ通信交通大学の Dr. Dinh Thi Thanh Binh、Dr. Trong Hiep Nguyen、JICA の三好史久氏、KOIKA の Jung Jae Han 氏、元 UN HABITAT の職員の Boram Kim 氏へのヒアリングをさせて頂き、多大なるアドバイスを頂きました。記して感謝の意を表します。

参考文献

- 1) 小長谷一之：アジア都市経済と都市構造、季刊経済研究、pp.61-89、1997
- 2) Danielle Labbé：Once the Land is Gone: Land Redevelopment and Livelihood Adaptations on the Outskirts of Hanoi, Vietnam, *Balanced growth for an inclusive and equitable ASEAN community*, Chapter 5, 2015.
- 3) 友田博通：近年の集合住宅における住戸と共通空間の変化 —ベトナム・ハノイにおける都市住宅に関する研究—、日本建築学会大会学術講演梗概集（近畿）、2005
- 4) UN-HABITAT：Vietnam Housing Sector Profile, Chapter 6, 2014.
- 5) 2030年までの首都ハノイ建設マスタープランおよび2050年までのビジョン

(?)

A STUDY ON THE FORM AND LOCATION TREND OF MODERN HOUSING DEVELOPMENT IN THE DEVELOPMENT COUNTRY CITY -Focusing on a complex development in HANOI-

Anna ISHIKAWA, Mihoko MATSUYUKI

The urban problem among cities in developing countries is getting serious in the recent decades. Since the rapid urbanization is causing a heavy traffic jam, suburbanization and other problems that lead to worsening the living environment of the city.

A western housing development with other land use have been introduced with in last few year in Hanoi, Vietnam. It is estimated that the there is an impact of introducing the new type of housing development towards people's travel behavior. Therefore this study aims to understanding the trend of housing development location in Hanoi. The research method is to conduct an interview and analyzing the housing development data. The interview was conducted toward governors and specialists who have a detailed knowledge of the current situation of transportation and housing development of Hanoi. As a result, there were few findings that clarify the trend of housing development, such as the development is occurring in the suburban district.