



VINACOMPASS

6年の着工期間を経て「ラストスパート」ロンタイン国際空港と終わらぬ課題

2025年7月6日 | 不動産



ベトナムの新たな象徴的建築物として注目されているロンタイン国際空港は、2026年中頃の商業運航開始に向け、いま“ラストスパート”の段階にある。この巨大プロジェクトを通じて、「空港都市」モデル、地域間連携、そして国家発展の位置づけが大きな関心を集めている。

ロンタイン空港の構想は1980年代に始まり、正式な着工は2021年1月5日。第1期は2026年中頃に完了・運用開始予定で、総面積5,000ha、総投資額は約33兆6,000億VND（約160億USD）に達する。そのうち、第1期の投資額は約10兆9,000億VND（約47億USD）。年間2,500万人の旅客と120万トンの貨物を取り扱い、将来的には年間1億人の旅客、500万トンの貨物まで拡大される計画だ。これは東南アジア最大級の交通インフラプロジェクトであると同時に、ベトナムの文化・建築・管理能力を象徴するものであり、国際ハブ空港としての機能が期待されている。これによりベトナムの国際競争力の飛躍が目指されている。

経済学者のチャン・ディン・ティエン准教授は、「ロンタイン空港は絶対に失敗してはならない。チャンギ空港（シンガポール）のように、国際ハブとして成功させる必要がある」と語る。「このプロジェクトは一地域のものではなく、国家プロジェクトとして、人的資源、資本、速度、そして適切な価値を持って計画されるべきだ」と強調した。





VINACOMPASS

Ý NGHĨA CỦA HẠ TẦNG GIAO THÔNG KẾT NỐI



Rút ngắn khoảng cách đi lại



Phân bố lại dân cư công việc - dịch vụ



Phát triển kinh tế vùng

TP.HCM

SÂN BAY LONG THÀNH



空港を核とした都市づくりへ

将来的にロンタイン空港は 20 万～50 万人の雇用を創出し、平均年収は少なくとも 15,000USD とされる。2026 年の開港時には約 14,000 人の労働力が必要とされ、都市化の加速や住宅開発、宿泊施設整備が求められる。

ドンナイ省建設局のフィン・タン・ロック副局長は、「ロンタインを単なる空港で終わらせず、ホーチミン市と並ぶ“双子都市”として発展させたい」と語り、8,000ha 超の自由貿易都市構想も提示された。

フルブライト大学のファム・ヴァン・ダイ博士は「空港都市 (Aerotropolis)」モデルが世界の潮流であり、空港を中心に都市・工業・物流・商業サービスを統合し、高速道路・地下鉄・鉄道・BRT など多様なインフラと連携する必要があると指摘する。

統計総局によると、東南部地域の都市人口は 2025 年の 1,830 万人から 2045 年には 2,360 万人へ、都市化率は 67% から 80% へ上昇する見込み。これはロンタイン空港周辺の開発によって大きな潜在力である。

ロンタイン空港はニョンチャック、トゥアンアン、ディアン、ビエンホア、フーミーといった衛星都市に近接しており、都市・工業・物流ベルトの形成に適している。また、以下の 2 モデルが想定されている：

- 独立した空港都市
- ホーチミン市～ロンタインを結ぶ都市軸沿いの帯状都市 (TOD 型)





VINACOMPASS

このような「空港都市モデル」は、ホーチミン市の過密緩和と南部経済圏の新たな成長極の創出に資するものとして注目されている。

インフラ接続と都市計画の課題

これを実現するには、空港と他地域をつなぐ包括的なインフラ整備・都市計画が不可欠であり、多くの省庁・専門家・企業が検討を重ねている。

ファム・ヴァン・ダイ博士は、「ロンタインには地理的優位性があるが、体系的なインフラ接続戦略が必要。単なる交通の話ではなく、地域の再構築の鍵だ」と語る。現在の接続は、主にホーチミン市～ロンタイン～ザウザイ高速道路、国道 51 号、国道 1 号の 3 路線に限られ、環状道路 2・3・4 号や他高速道路は整備中。これらの進捗がプロジェクトの命運を左右する。

専門家は、「接続インフラが不十分であれば、ロンタインは単なる通過空港に留まり、投資家は他の空港都市に移る可能性がある」と警鐘を鳴らす。

世界の空港都市の先例

仁川空港(韓国): 専用高速道路 36km、地下鉄、空港高速鉄道(AREX)、BRT(バス高速輸送)などを備え、ITS と T-money で統合管理。都市圏との強固な接続で経済成長を牽引。

スキポール空港(オランダ): ブリュッセル・パリ直結の国際鉄道、地下鉄・トラム網、公共自転車「OV-fiets」などで構成。FDI を誘致し、GDP 向上と雇用創出に貢献。

ロンタインが競争力を持つには、ホーチミン市、ビエンホア、ビンズオン、バリア＝ブンタウといった地域との高速道路・環状道路・地下鉄・鉄道などの連携整備が急務。

具体的な実現の課題





VINACOMPASS

空港公社(ACV)のグエン・カオ・クオン副社長は、「いくら空港が完成しても交通インフラがなければ活用できない」と述べ、トランジット(乗り継ぎ)機能と都市間交通整備の重要性を強調。「ロンタインとタンソンニャットの間を5時間もかかって乗り継ぐなら、乗客はその空港を選ばない。そうすると航空会社も就航しない」との懸念も示された。

フルブライト大学のドー・ティエン・アイン・トゥアン講師は、「多くの象徴的プロジェクトが非効率に終わっており、最大の原因は統合されていないインフラ計画」と指摘。ロンタイン空港もそのリスクを抱えているという。具体例として、ロンタイン～ホーチミン市の高速道路は既に過密状態にあり、拡張計画や地下鉄もまだ提案段階。さらに、カイメップ・ティヴァイの深水港もインフラ接続不足でフル活用されていない現状がある。

ベトナムの産業化の“教訓”とインフラ戦略の再考

過去の工業化では工業団地は急成長したが、労働者の住宅や教育・医療といった社会インフラが不足したため、都市機能が脆弱なままだった。物流コストが高騰し、国際競争力も阻害された。

トゥアン氏は「ベトナムは今、2045年の高所得国を目指す過渡期にある。従来の“作るだけ”のインフラから“運用できる”インフラへの発想転換が必要」と主張。インフラを“発展のエコシステムの一部”として再設計し、国と地方の強力な連携のもとで進めるべきだと締めくくった。

参照元: CAFE.VN(翻訳)



本書作成に用いた資料・数値等は、弊社が信頼し得ると判断した各種の情報源から入手した情報等に基づいておりますが、その正確性・真実性について弊社が保証するものではありません。

本書の複製、再製または第三者への提供につきましては、必ず事前に弊社の書面による同意をお取りくださいますようお願い申し上げます。

ご質問やご不明な点がございましたら、下記までお問い合わせください。

VINACOMPASS CO.,LTD

VINHOM CENTRAL PARK LANDMARK5 L5-47-13

720A Dien Bien Phu St,Ward22,Binh Thanh HCMC VIETNAM

事務所: 028-36361118 Mail: info@vinacompass.com Web: www.vinacompass.com

