

物流業の海外進出に向けた
諸外国の物流事情実態調査

－ ベトナム編 －

報 告 書

平成 2 7 年 3 月

一般社団法人 日本物流団体連合会

目 次

本編. ベトナムにおける国内物流事業の実情（現地実態調査から）	1
I. ベトナムにおける国内物流の概要について	1
1. 国内貨物輸送量と機関分担率の推移について	1
2. 運輸行政と輸送関係の法体系について	2
3. ベトナム政府の物流、ロジスティクスへの対応について	2
II. ベトナムにおける国内物流事業の実情について	6
1. ベトナムでのヒアリング調査対象の概要について	6
2. ベトナムにおけるトラック輸送について	9
3. ベトナムにおける鉄道貨物輸送について	18
4. ベトナムにおける海上輸送・内陸水運について	21
5. ベトナムにおける航空貨物輸送について	29
6. ベトナムにおけるフレートフォワードерについて	30
6. ベトナムにおける倉庫や物流施設について	31
III. ベトナムにおける国際物流の実情について	33
1. 通関事情について	33
2. インフラ事情について	33
3. ボーダーレス輸送について	33
4. ベトナムの東アジア物流拠点としての位置付けや可能性について	34
IV. ベトナムでの外資企業進出規制や進出状況等について	36
1. 外資企業の参入条件について	36
2. 許認可関係について	36
3. 日系物流事業者の進出について	36
4. 外資によるベトナムへの投資や荷主企業の新規進出等について	37
V. ベトナムでの物流事業の展開に関する問題点等について	42
1. インフラについて	42
2. ベトナムの商習慣について	43
3. ドライバー等人材の確保について	44
4. 税制や手続き関係について	44
5. 物流コストの低減について	45
6. 現地事業者団体から政府への要望等について	45
VI. まとめ	47
1. ベトナムの現状と日系物流事業者の活動の実情と問題点について	47
2. 今後のベトナム成長性と物流事業者の進出について	49
3. ベトナムでの事業展開に当たっての日系事業者からの要望について	50
4. ベトナム政府や事業者団体等からの要望について	51

資料編. ベトナムに関するデータ

本編. ベトナムにおける国内物流事業の実情（現地実態調査から）

I. ベトナムにおける国内物流の概要について

1. 国内貨物輸送量と機関分担率の推移について

ベトナムの国内貨物輸送量は、2013 年（速報値）で 1,011,094 千トン、219,497 百万トンキロとなっており、トン数は増加傾向に、トンキロは概ね横ばい傾向にある。

2013 年の輸送機関別の分担率をみると、トンベースでは、道路（トラック）が 75.7%と最も多く国内輸送の多くを担っている。次いで内陸水運が 17.9%、海上輸送が 5.8%、鉄道が 0.6%、航空が 0.0%となっている。また、トンキロベースでは、海上輸送が 58.8%と最も多くを担っており、次いで、道路が 21.3%、内陸水運が 17.9%、鉄道が 21.3%、航空が 0.2%となっている。

ベトナムの国内輸送の特徴は、トンベースではトラック輸送が主体となっているものの、メコンデルタの内陸水運も相当量を担っていること、トンキロベースでは、海上輸送が主体となっており、2大都市のハノイ～ホーチミンの間等の長距離の大量輸送は海上輸送が主要な輸送機関となっているものとみられるが、ベトナムロジスティクス協会によると、南北間輸送の約 75%がトラック輸送によるものとされている。

図表 輸送機関別貨物輸送量および輸送機関分担率の推移

【トンベース】

年	鉄道輸送		道路輸送		内陸水運		海上輸送		航空輸送		合計	
	輸送量 (千トン)	分担率 (%)	輸送量 (千トン)	分担率 (%)	輸送量 (千トン)	分担率 (%)	輸送量 (千トン)	分担率 (%)	輸送量 (千トン)	分担率 (%)	輸送量 (千トン)	分担率 (%)
2008	8,481	1.3	455,898	69.8	133,028	20.4	55,697	8.5	131	0.0	653,235	100.0
2009	8,248	1.2	513,630	71.8	137,715	19.2	55,791	7.8	140	0.0	715,522	100.0
2010	7,862	1.0	587,014	73.3	144,227	18.0	61,593	7.7	190	0.0	800,886	100.0
2011	7,285	0.8	654,127	73.9	160,165	18.1	63,905	7.2	200	0.0	885,682	100.0
2012	6,952	0.7	717,906	74.7	174,385	18.1	61,694	6.4	191	0.0	961,128	100.0
2013(速報値)	6,526	0.6	765,070	75.7	180,813	17.9	58,502	5.8	184	0.0	1,011,094	100.0

【トンキロベース】

年	鉄道輸送		道路輸送		内陸水運		海上輸送		航空輸送		合計	
	輸送量 (百万トンキロ)	分担率 (%)	輸送量 (百万トンキロ)	分担率 (%)	輸送量 (百万トンキロ)	分担率 (%)	輸送量 (百万トンキロ)	分担率 (%)	輸送量 (百万トンキロ)	分担率 (%)	輸送量 (百万トンキロ)	分担率 (%)
2008	4,171	2.4	27,968	16.2	24,868	14.4	115,557	66.9	296	0.2	172,859	100.0
2009	3,865	1.9	31,587	15.9	31,250	15.7	132,052	66.3	317	0.2	199,070	100.0
2010	3,961	1.8	36,179	16.6	31,679	14.5	145,521	66.8	427	0.2	217,767	100.0
2011	4,162	1.9	40,130	18.6	34,372	15.9	137,039	63.4	427	0.2	216,130	100.0
2012	4,023	1.9	43,469	20.1	36,623	17.0	131,146	60.8	475	0.2	215,736	100.0
2013(速報値)	3,804	1.7	46,791	21.3	39,344	17.9	129,088	58.8	470	0.2	219,497	100.0

出所) ベトナム統計総局ホームページ

2. 運輸行政と輸送関係の法体系について

ベトナムの行政組織は、輸送部門が交通運輸省の管轄に、ロジスティクス関係、倉庫施設及び物流センター関係については、工商省及び交通運輸省が管轄している。

関係法令として、現在トラック輸送事業には、「企業法」と先般施行されたばかりの「86 番の法律：トラック輸送事業者の条件」の 2 つの法律がある。「企業法」は、例えば外資系の持ち分やベトナム側のシェア、その他のベトナムの経営者及び外国人の経営者の活動全体について取り決めがなされている。また、「86 番の法律」は、トラック輸送事業としての条件として、トラック台数や施設など満たすべき条件が示されている。

3. ベトナム政府の物流、ロジスティクスへの対応について

(1) ベトナムのロジスティクス事情と政府の政策

ベトナムでは、ロジスティクスというサービスの概念はまだ新しく、本格的には、2005 年にベトナムの商法の制定後から、物流やロジスティクスに携わる事業者が、ロジスティクスサービスを提供するようになった。

その 2005 年から、交通運輸省としても、ロジスティクスサービスの発展へ向けた活動を行っており、特に以下の 3 点に注力してきた。

- 1) ロジスティクスに従事する人材の確保と人材教育
- 2) ロジスティクスに従事する事業者の育成
- 3) ロジスティクス分野における国際協力

また近年、交通運輸省として以下の 3 つの発展計画を策定した。

- 1) 交通運輸全般におけるロジスティクスサービスの発展計画。
- 2) 2020 年までのベトナム陸上交通運輸発展計画および 2030 年までの方針
- 3) 2020 年までの内航・外航の発展計画および 2030 年までの方針

(2) インフラの整備と車検や過積載の厳格化

①車検や過積載の厳格化

政府として現在最も重点を置いている施策は、港湾、橋、道路等インフラ整備についてであり、上記の各発展計画にもそれが含まれている。

そのインフラ整備を進めるに当たって、2014 年 4 月から、有償トラック輸送事業に関して、トラックの車検制度や過積載に関する法律の厳密な適用を実施している。その背景として、急務となっているインフラ整備の一方で、整備したインフラが、過積載により大きな影響を被っていることから、車検の問題も含め、過積載を排除するため取締りの強化に取り組んでいる。

しかし、現実には過積載の検査・取締りにより渋滞が発生することや、過積載をしないようにすることで車両がもう 1 台必要になり、走行台数が増えることも懸念され

ている。しかし、ベトナム国内市場で平等な競争ができていない一因に過積載があるならば、過積載問題をクリアすることにより、本来の物流コストが明らかとなり、平等な競争環境を作ることも急務だと考えている。

②鉄道インフラの整備

また、陸路運送の負担を軽減させるために、鉄道による貨物運送事業の発展計画を策定中であり、鉄道運送事業の再編成計画にも取り組んでいる。現在特に、ハイフォン港からベトナムの北部のラオカイまでの鉄道輸送は、約 400km を 20～30 時間要する状況を改善し、コンテナ列車を 2 本増便する計画に取り組んでいる。

鉄道事業への投資は、非常に大きい費用が必要となる。先のハイフォン港からの路線の拡張工事に加えて、南部のメコンデルタでは、河川運送が約 70% を占めているが、河川と陸路の負担を軽減するため、鉄道の延長計画も進めようとしている。

(3) ロジスティクスに従事する人材の確保と人材教育

ベトナムは、日本からの ODA 政府開発支援を受けているが、その中で、インフラを支えるための人材、特に交通運輸省としてのロジスティクス人材の育成も重要課題としている。すなわち、インフラを整備し、事業者が起業しても、それを支える人材がいなければ、成り立たないからである。

既に、ハイフォンにロジスティクスの人材教育センターを設立した。ハイフォン以外にもベトナム全国には、幾つかのロジスティクス関係の教育の場があるが、それぞれの地域毎に、例えば、ハイフォンは港、空港、鉄道、河川もあるなど立地条件がよいという特徴が、一方、中部では鉄道関係が少ないなど、場所により条件が異なる。そこで本来は、その地域に合ったロジスティクスの知識を教える必要があるが、現在はまだそのカリキュラムができていない状況である。

このような状況の中、政府として、東アジアの物流拠点としての機能を成功させることも含め、内外から多くの協力が必要としている。例えば、ロジスティクス分野では進んでいる日本に対しては、ベトナムのレベルアップに向けた人材教育等への投資などの協力が期待されている。

人材教育については、ベトナム側はいうまでもないが、日本側もベトナムの実情について、ベトナム人から直接情報を伝えることができるなど、互いに多くを学ぶことができる両国の人的交流の場であり、ベトナムに進出する日系の荷主企業及び物流企業ともに、その恩恵を享受することができると考えている。

その点で、日本で「海外交通・都市開発事業支援機構」(JOIN) が発足したことについては、歓迎すべきニュースとしており、まずはベトナムを対象に、特に人材教育、人材育成の分野に力を入れた支援を期待する声が聞かれた。

(4) アジアの物流拠点としての越境協定等の対応

ベトナムは 2007 年から WTO に加盟し、WTO のコミットメントを忠実に遵守して

いる。物流全体としてもトラック運送事業者に対しても、その WTO の枠内で活動を行っている。

ベトナムは国境が長く、ラオス、カンボジア、タイ、中国と接している。現在、ラオス、タイ、ミャンマーのメコンデルタの国々とは、陸上輸送の協定を締結しており、中国とは河川での旅客貨物の輸送のための協定も締結した。

この隣国間との陸上輸送の越境協定について、現在、ラオスとの協定では、制限なく全ての車種が入ることができる。また、カンボジアとの協定では、以前 1 日に 70 台しか入ることができなかった。現在は緩和されているものの、カンボジアは市場が小さいため、ベトナムからの車両が増えることによる問題発生等が懸念されており、未だ旅客車とトラックの乗り入れに制限がある。しかし将来的には、ラオス、カンボジアのみならず、他の東南アジアの国々との間も、段階的に全ての車両が自由に出入りが可能となるとみている。

ベトナムの立地条件が、近隣諸国との国境を長く接しており、物流センターや倉庫施設の整備計画、カイメップ・チーバイ港のような深水港の開発などもあり、将来的には東アジアの物流拠点としての可能性が期待されている。そこには、日系物流企業も、ベトナムの港湾建設をはじめ、港湾関連サービスに大きな興味を示している。

(5) 外資規制について

ベトナムへの外資の進出には、2014 年 1 月から外資 100% 資本による物流会社への投資が可能になった。しかし、物流関係でも業種別により規制が異なり、倉庫業や輸送代理サービス（利用運送）は外資 100% での法人化が可能となったが、道路輸送サービス（トラック輸送）等はまだ外資 100% は不可で合弁でないと物流サービスが提供できないという問題が残っている。外資規制を整理すると、以下のとおりである。

図表 ASEAN の外資規制の状況（2014 年 8 月現在）

	利用運送		倉庫	海運		航空		道路運送	
	国際	国内		外航	内航	国際	国内	国際	国内
ベトナム	100%	100%	100%	100%	49%	49%	49%	51%	51%
タイ	100%	49%	49%	100%	49%	100%	49%	100%	49%
インドネシア	49%	49%	33%	49%	49%	49%	49%	49%	49%
カンボジア	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

出所) 日本物流団体連合会資料

注 1) 「%」は出資比率

注 2) 水色の網掛け部分は、日本において規制のない業種

注 3) ベトナムでは、統一企業法（ベトナムの会社法）上、51%（過半数以上）の出資額があっても、株主総会（若しくは社員総会）では社長の選任解任等を定める普通決議などを可決できないなど、単独で意志決定はできない。

このため、現状、多くの日系物流企業は合弁により進出しているため、例えば、有用な現地パートナーが見つからなければ進出が難しいことや、ASEAN 各国内で数多くの現地法人を設立することとなり管理コストが増大するなどの問題を抱えている。

ベトナム交通運輸省では、この件について、それは WTO 加盟のコミットメントであるが、各省庁の解釈の仕方に違いがある。制限がないイコール 100% という解釈ではないというのが交通運輸省の考え方であり、将来的には各省庁と関係者の間で、その解釈の仕方について再度説明するつもりであるとしている。

(6) その他

交通運輸省では、世界銀行の支援により、ベトナムにおけるロジスティクスの費用及びコストに関する研究も実施した。その結果、GDP に占めるロジスティクスサービスの割合は、多くの先進国が 9~10% であり、日本は 11~12% を示しているのに対し、ベトナムは 20.9% と非常に高いことから、ベトナムでのロジスティクスサービスの料金は高く、サービスの品質は顧客ニーズにはまだ応えられていないのが実情としている。

ベトナムロジスティクス協会によると、ベトナムでのロジスティクス関係産業の事業者数は、約 1,200 社であり、その大部分は中小零細企業である。この中小零細企業の中には、外資系物流企業のベトナム代理店としての役割を担っているところもある。現在ベトナムでの外資系物流企業は 25 社で、日系企業も含まれ、この 25 社で、ベトナム市場の 75% のシェアを持っている。このように、ベトナムの地場のロジスティクス事業者は、資金面や情報技術、教育面、輸出入業務の能力面など様々な問題を抱えている。さらに、ベトナムの物流事情では、インフラが未整備なことも大きな課題となっているとしている。

交通運輸省では、先の調査と同様に世界銀行の支援により、ロジスティクス事業者へのサポート、人材教育の一環として 200 名ほどに教育の機会を持ち、その教育には、在ベトナム物流の日系企業や欧米系企業からの参加もあった。

交通運輸省では、活動の一環として、ロジスティクス雑誌を毎月発行しており、3 カ月毎にその雑誌を担当する編集者と、関係各省庁の代表者を集め、会合を行っている。その席には、系荷主企業や物流業等も参加している。

2015 年には、ベトナムにおけるロジスティクス分野の発展を目的に、ロジスティクス事業者をよるフォーラムを開催する予定としている。

Ⅱ. ベトナムにおける国内物流事業の実情について

1. ベトナムでのヒアリング調査対象の概要について

本調査では、ベトナム交通運輸省、日系物流事業者4社、現地物流事業者4社、ベトナムロジスティクス協会、港湾ターミナル会社（TCIT）、JETRO のハノイ事務所、ホーチミン事務所を対象に、ヒアリング調査を実施した。ベトナム交通運輸省とJETRO を除く調査対象先の概要は、以下のとおりである。

（１）日系物流事業者Ａ社

日系物流事業者Ａ社は、日系としては最も早くベトナムに現地法人を設立し20年を迎える。業務はベトナム国内での物流業務が主体であり、売上高の約85%を占めている。主要荷主は日系製造業でバイクと家電が主力であり、メインの輸送ルートは、ハノイーホーチミン間の南北輸送である。

（２）日系物流事業者Ｂ社

日系物流事業者Ｂ社は、1995年にホーチミンに駐在事務所として進出し、2004年に法人化した。その際は、独資100%で、現地の旧国営系物流会社と提携して業務を行っていた。2006年に関連会社を立ち上げた際は外資規制があり、特に通関、海上輸送、航空貨物は外資が最大49%でメジャーは取れていない。

主要業務は、日本国内と同様のビジネスモデルで、お客様のベトナム進出から生産体制確立以降までトータルサポートしている。

荷主企業は、ほぼ100%日系企業である。ベトナムの地場企業とも一時取引をしていたが、支払の問題等があり、現在は取引は少ない。その他、日系以外の外資企業も取引も少ない。

（３）日系物流事業者Ｃ社

日系物流事業者Ｃ社は、20年前に駐在員事務所としてベトナムに進出し、2006年に現法化した。

ハノイへの進出は、ODA関係の業務からであり、現在もODA関係、設備関係の業務が主体である。またホーチミンは、アパレル関係、電子部品関係が主体となっている。取引先の大半が日系企業である。

Ｃ社の強みは、鉄道輸送であり、日系で初めてベトナムの国鉄の子会社と合併で鉄道利用運送の会社を立ち上げた。主な輸送品目は、バイクやクルマの完成車が8～9割を占め、その他一般貨物となっている。

（４）日系物流事業者Ｄ社

日系物流事業者Ｄ社は、主要業務が、トラック輸送および海上コンテナ輸送であり、特に自社トラックによる輸送により、日本と同様の定時制を提供するなどして、実運

送にサブコンを利用する事業者との差別化を目指している。

また、税関がある各工業団地毎もしくは各省庁にサテライト事務所を設け、顧客から貨物輸送依頼は、顧客に最も近いサテライト事務所で受け、海上輸送またはトラック輸送の各チームに転送するシステムをとっている。

自社倉庫や借庫など複数の物流施設を整備しており、3 温度帯の冷蔵冷凍倉庫によるサービスも提供するなど、ハード面、倉庫管理システムを含めたソフト面とも高いレベルのサービスを提供している。

(5) 現地物流事業者 E 社

現地物流事業者 E 社は、ベトナム国鉄のシステムの下、主に貨物運送事業を営んでいる。日本の通運業者と似ているが、現在、E 社のような鉄道運送会社は 3 社のみである。

E 社は自社で鉄道車両も保有し、1 日 4 便あるハノイからホーチミン間の列車のうち、1 便（20 両）を専用車両として運用し、ベトナム国鉄に対しては、駅、線路、機関車の使用料を支払っている。

(6) 現地物流事業者 F 社

現地物流事業者 F 社は、1983 年に設立し、ホーチミン本社とハノイ、ハイフォン、ダナンに支店を有している。ホーチミンを中心に陸、海、空の実運送とフォワーダー業務、倉庫業務、港湾作業を提供している。従業員数は 400 人以上を抱え、顧客には、ベトナム国内企業をはじめ、日系を含めた外資企業もある。

(7) 現地物流事業者 G 社

現地物流事業者 G 社は、2002 年に当時 100% 国営企業の H 社から民営化の一環として独立し、2010 年にハノイ株式市場に上場した。H 社は、現在もまだ当社の株を 10% 保有している。

当社の事業は、航空便、航空貨物が中心であり、その他海運貨物の取り扱いをはじめとするロジスティクス関連サービスを提供している。航空代理店としての子会社も 2 社保有しており、2 社に分けた理由は、外国の航空会社の代理店としての機能を担う場合、競合を避けるための工夫である。

(8) 現地物流事業者 H 社

現地物流事業者 H 社は、1975 年に、当時の商業省（現在の商工省）の配下で設立され、2010 年に株式会社化された。業務はロジスティクス全般で、航空貨物、陸運送、海運送、通関サービス、倉庫、コンテナデポ等のサービスを提供している。子会社としてトラック運送事業も 1 社保有している。

売上としては、WTO 加入前は、国際フォワーディング業務の比率が高かったが、以後、国際フォワーディング業務の取扱量が減少し、現在は、国内フォワーディング業

務が約 70%を占め最も多い。

(9) ベトナムロジスティクス協会

ベトナムロジスティクス協会は、1993 年に設立し、ホーチミンの本部とハノイに駐在事務所を置いている。2014 年 9 月 30 日現在、会員数は 234、うち正会員は 185、その他外資系会員が 49 となっている。

(9) TCIT

TCIT (Tan Cang-CaiMepInternational Terminal Co., Ltd.) は、4 社 (Saigon Newport、Hanjin Shipping、Mitsui O.S.K. Lines、Wan Hai Lines) の出資によるターミナルを運営している会社であり、サイゴンニューポートの中では、最も大きなターミナルを運営している。

2. ベトナムにおけるトラック輸送について

(1) トラック輸送の実情について

ベトナムの国内輸送で、最もシェアが高いのがトラック輸送である。

国内の配送業務で、取扱貨物を拡大していこうとすると、車両のバリエーションが必要となるが、ハノイ市内では、1.25 トン以下という走行制限もあり、輸送効率、経営効率とも厳しい状況にある。

日系物流事業者A社によると、域内配送のみならず、ハノイーホーチミン間の南北間輸送も、海上輸送や鉄道輸送もあるが、ベトナムの商習慣が、未だキャッシュ・オン・デリバリーであり、予めディーラーやメーカーが代金を支払い済みで、直ちに商品や荷物が欲しいという取引形態であるため、トラック輸送の需要が最大であり、輸送力が不足するほど、ニーズは高い。加えて、現在ベトナムでは、金利が8%程度と非常に高いため、購入から商品が到着するまで例えば10日間かかるとするならば、その10日間の利子分がもったいないと考えるため、すぐの配送を求めるといった日本とは商習慣の感覚的が異なるという土壌があることも、トラック輸送が利用される要因となっている。

しかし、一昨年あたりから、ベトナムの景気は停滞気味のため、国内販売は低下傾向にある。また、ベトナム人の生活スタイルに変化が生じ、旅行や医療、教育などは伸びているが、商品の購買力は以前ほどの勢いは感じられない。ただし、今後は冷凍・冷蔵食品関係など伸びが期待できるものもあるとのことである。

写真 ハノイ郊外のトラック輸送の実態



(2) トラック運送事業者の概要について

ベトナムロジスティクス協会によると、ベトナムのトラック協会の会員事業者は、現在約 1,300 社である。このうち、株式会社が 700 社、協同組合の所属が 400 事業者、その他、駐車場経営者と教習所、保険会社も含む。なお、運送事業者数は、年々増加傾向にある。

ベトナムのトラック運送事業が現在直面している課題は、過積載と車両の改造を含めた車両規格についてである。過積載により、道路の損傷が激しく、交通安全の問題の懸念されている。

また、荷主企業の視点からは、トラック輸送に関する運賃料金が高過ぎることも指摘されている。その要因は、燃料費の高騰や警察等への裏の費用も含まれているためと言われている。

(2) 南北間のトラック輸送の実際について

①日系物流事業者 C 社の状況

南北間の輸送は、鉄道以外にトラック輸送も行っているが、自社車両ではなく、サブコンに依頼して行っている。また、ツーマン運行が一般的である。

鉄道とトラック利用の選択の最も大きい要因は、リードタイムであり、スピード重視の場合は、最も早いトラックを利用する。

南北間のドア・ツー・ドアのリードタイムは、トラックが 2～3 日、鉄道が 5～6 日、内航船が 7 日程度である。

運賃面では、トラックが最も高く、鉄道、海上の順となっている。鉄道は、スピードと運賃とも中間に位置している。

②日系物流事業者 D 社の状況

ハノイーホーチミン間もトラックにより輸送しており、ツーマンで 3 日間かかる。

③現地物流事業者 F 社の状況

当社のハノイーホーチミンの南北間輸送は、トラックによる陸上輸送と海運輸送の 2 つのサービスを提供している。ベトナムの地形の問題や道路事情等から、海運が選択される傾向にあるが、利用率は半々である。トラック輸送の場合、当社では 500km 以上のトラック距離の場合、必ずツーマンで交代で運転する体制をとっている。南北間のトラック輸送の所要時間は 3 日間である。

(3) 小口配送について

日系物流事業者 A 社によると、小口配送のニーズは、現在当社では手掛けていないものの、インターネットやテレビなどでのショッピングが増加しており、増えているが、支払の問題として事前の入金確認ができるか、そうでなければ代引きということになり、加えて住所がはっきりしない、わからないことも少なくない。

輸送上の慣習のひとつとして、ベトナムでは、輸送する貨物が盗品ではないことを、証明しながら輸送しなければならない。その証明は、例えば荷主の売上伝票を持った上でなくてはならないなど、荷主との輸送の契約書や、運送しているドライバーと会社との雇用契約書を求められる場合もある。

このような環境のなかで、ドア・ツー・ドアの配送や料金回収を行うには、現在の規制の見直しをはじめクリアすべき課題が多く、ハードルは高いため、小口配送への対応は、まだリスクが大きいのではないかとのことであった。

(4) 大都市の交通規制について

ハノイ市内は、交通規制により、通常の平日の時間帯は、1.25 トン以下の車両しか走行できず、それ以上の大きさの車両は、申請すれば、21 時から翌朝 6 時までの間は走行することができる。

また、ホーチミンでも朝 8 時から夕方 16 時まで間は、2 トン以下のトラックしか走行できず、大型トラックは夜 20 時から深夜 0 時までしか市内に入れないという規制がある。

そのため、日系物流事業者D社のように、自社輸送により顧客のニーズに応えるためには、バリエーションを持った車両を保有する必要があるとのことである。

写真 ホーチミン市内の交通とトラック輸送の実態



(5) トラック運送事業の許可要件や運賃規制について

ベトナムロジスティクス協会によると、トラック運送事業は、ベトナム交通運輸省の陸路運送局及び管理局の所管にある。トラック運送事業を行うに当たっては、陸路運送局に申請手続きを行う必要がある。また、経営の登録、登記は、計画投資局にて行う。更に、車検は、車検局が担当する。

交通安全に関しては、ベトナム内閣の直属の国家交通安全委員会が管轄し、現在、副首相がその委員長を務めている。

日本のような最低車両台数の規制はないが、運行管理者に相応する資格者は必要となる。オーナードライバーも登録制で可能である。

トラックの運賃料金は、荷主企業と運送事業者の間で決定する自由なマーケットとなっている。標準運賃を設定し、顧客の交渉により決定しているケースが多いとみられる。

ただし、車検費用や道路使用税等は、財務省の取り決めに従うものである。

(6) 車両の実情について

①日系物流事業者B社の状況

日系物流事業者B社では、自社車両には、全車 GPS 機能を搭載しており、例えば故障などでドライバーから連絡があっても、パソコン上で車両の位置管理ができる体制を構築している。

車検は、1年に1回である。車検時の規制（ルール）として、ボディへの広告や社名のロゴなどは、面積の50%を超えてはいけないなどもある。また、車検時のみならず、通常からナンバープレートが常に見えるようにきれいにしておくこと、荷台にナンバープレートと同じ記載を施しておかなくてはならないなどのルールがあり、それができていない場合には、整備不良として違反金を払わなければならないというものもある。

車両は、一部韓国製や中国製も使っているが、業務上問題となるような不具合や故障が発生することはない。イニシャルコストの安い韓国車、中国車を使用したいが、一方で、日系企業としては日本製を使用したほうがメリットがあるとのことである。

車両の架装は、トラックメーカーではなく、ベトナムのローカルの架装メーカーに製造させているが、重量面や品質面で満足いくものではない。

②日系物流事業者D社の状況

日系物流事業者D社では、自社トラック・自社ドライバーによる高品質な輸送サービスを提供する上で、全車両 GPS を導入し、配送管理・セキュリティ管理も万全としている。また、エアサス・保冷車両などの特殊車両、重量貨物用低床シャーシも保有し、顧客のニーズに対応可能である。

更に、市内の通行規制時間内でもスペシャルライセンスを取得している為、2 トント

トラックでの通行が可能となっている。

国内配送網のみならず、カンボジアーホーチミン間のダブルライセンスを取得するなど、アジア域内のトラック輸送網を整備している。

(7) 日系物流事業者の取引状況

日系物流事業者A社では、主要な荷主企業は日系製造業であるが、ベトナムの地場のサプライヤーなどは、地場の物流事業者を利用すると、JIT納品ができず、品質も悪いなどが実状のため、コストよりも品質重視で日系の当社を利用するようなケースが出てきているとのことである。また、最近の新規荷主には、外資系大手メーカーなどもあるが、日系企業以外からの売上げは5%にも満たない程度である。

世界的なメガキャリアとの取引もある。メガキャリアは、輸出入業務中心で国内物流の実務はやっていないところが多いため、弊社の20年間の実績情報に基づいた引き合いも増えてきた。その背景には、進出後一定の年数を重ね、ローカルスタッフが育ってきていることも、新たな顧客獲得の要因になっていると考えられる。

一方で、実際のデータからは、外資系物流会社がベトナムの国内物流の約9割を動かしているといわれており、その経験から、ベトナムの地場物流事業者は、実際の業務をベトナム人主体で行い、小回りが利くこと、時間に対する考え方、商品の品質に対する考え方なども変わってきているなど、成長が著しい。従って、日系メーカーでも、以前は日系物流事業者との取引であったものを、コストと品質のバランスをみて、ベトナムの地場事業者を利用するようなケースもみられる。

(8) 市場競争について

①日系物流事業者A社の見解

国内市場向け2輪および家電の取扱を行っているA社の見解として、都心部での興味および購買力は物質的なものから教育、保険、旅行などへ変化しており、ここ数年取扱量は横ばいとなっている。しかし、道路インフラについては、国道1号線等の主要国道以外は、未整備であるため、輸送日数がかかることや、輸送途中の貨物の商品ダメージがないように品質を維持することが、非常に難しい状況にある。

弊社は、日系としては一番早くベトナムに進出し20周年を迎え、多くの荷主企業にサービスを利用していただいているが、今後、同業他社が進出するためには、いかに付加価値を付けるかが必要であり、市場競争は一層厳しくなっていくと考えている。

②日系物流事業者B社の状況

ベトナム国内での輸送業務は、過積載を含めた品質の問題を考えるとサブコンとして使うことができる地場事業者に限られる。サブコン側も運賃など条件次第で元請けを選定するなど競争が厳しい。

しかしながら、荷主企業の取り扱い競争になった場合には、品質やコスト面から、自社車両がないと仕事は取れないのが実情である。

荷主企業も、ローカルのマーケットレートを知っているため、日系事業者にもそのレートをベースに交渉することになるため、輸送業務で利益を出すのは非常に厳しい状況である。

サブコンへの教育には、非常に苦勞している。実際に日本では考えられないような事故を起こしたりする可能性もある。

(9) 車検制度と過積載取り締まりの厳格化

2014 年 4 月から、ベトナム国内では、車検制度が大きく厳格化された。これに対する各社の見解は、以下のとおりである。

①日系物流事業者 A 社の見解

車検制度と過積載取り締まりの厳格化により、それまで使うことができた車両が使えない状況が生じている。

この厳格化の目的は、政府として、インフラである道路の整備に際して、過積載によるダメージが多いこと、年間約 3 万件の交通事故が発生しており、9000 人以上の方が亡くなっていることなどから、本来の制度規程に則り、厳格に運用、取り締まりを行うこととなったものである。

車検制度については、例えば、日本でいう 8 トン車クラスは、それまでシャーシを伸ばすなどして全長約 9m まで取っても車検が通ったが、現在では全長 7.2m に厳格化された。既存の登録車両は使用できているものの、一部の車両においては車検取得に掛かる日数と費用が増加している。更に、新しい法律では、車両の改造も禁止とされており、既存車両の継続使用については不安がある。

新しい制度では、荷台や架装の重量を正確に測り、車両総重量から差し引いて最大積載量を決めるとしているが、架装メーカーの製造する荷台重量が一定でないため、同じ仕様の車両でも、車検後に最大積載量が異なるという実態もみられる。

車両の高さ関係の制限も厳格になり、2014 年 11 月から全高が 4.0m に対して、荷台は最大 2.15m しかとれないとなった。当社では、これまで、バイクを 2 段積む仕様の荷台の車両が使用できないことになる可能性もあり、現在、詳細を確認中である。

このような車検制度と過積載取り締まりの厳格化により、協力会社においては、運行できない車両が相当数生じる状況に至った。また、過積載に対する取り締まりも非常に厳しくなったため、ベトナムの地場事業者では、当たりまえのように行っていた過積載ができなくなってしまった。それにより、輸送車両が不足し、物流コストが非常に上昇している。

車両不足に対して新たに車両を注文しても、納期は半年以上というのが実情である。

ただし、車検制度と過積載取り締まりの厳格化は、コンプライアンスを前提としてきた日系物流事業者にとってみると、地場の物流事業者と比べその影響は小さく、追い風となっている。

②日系物流事業者B社の状況

過積載の取締りが厳格化されているが、未だにハイフォン周辺では、過積載の車両が散見される。特にハイフォンの港で荷揚げをし、ハノイに向かって輸送されるその車両の中には、相当の過積載がある。そのため、道路が傷むことも問題となっている。

自社車両として、バン型のトラック 10 台、トレーラヘッド 6 台、計 16 台を保有している。車両関係の法的規則は、例えば高さ制限が変更となるなど急に変更が行われ、当社としては、その法令を順守するよう車両をチェックし、不具合があれば手直しするようにしているため、大きな影響はない。

③日系物流事業者C社の状況

トラックの過積載に対しては、もともと規制（制度）はあったが、なかなか遵守されず、規程の 3 倍もの過積載というケースも少なくなかった。

過積載の取締りが強化によって、例えば、今までに比べて車両が 3 倍必要となることによるトラック不足、港湾への輸送時の滞留問題、実際の取締りに時間がかかることで渋滞を招くなどの影響が発生している。

トラック不足に対しては、自社ではトレーラヘッドを 30 両保有しているが、1 両に対してドライバー 2 人で交代で運転させ、回転数を上げることや顧客への納品時間を延ばすなど協力を得ながら、対応している。

④現地物流事業者F社の状況

過積載に対する取締りの厳格化により、実態上、今まで 1 台で輸送していたものが 2 台必要となるなど車両不足が生じているが、当社はコンテナ輸送がメインのため、あまり影響は受けていない。一方でこれをビジネスチャンスとして、数十台規模で車両をアメリカから輸入し増車し、受け入れ態勢を整えている。

⑤現地物流事業者H社の状況

取締りの厳格化は、フォワーダーとしても、交通安全を遂行をするため、またロジスティクス業界の競争における公平性からも、非常に意味あるものと受け止めている。これまで過積載によって低価格を売りにする事業者が少なくなく、当社のようにルールを遵守してきた事業者にとって、歓迎すべきことである。なお、この適用によって、トラックの需要が高まっているため、当社グループでも 2015 年に新規トラックの購入を計画し、予算措置をしている。

(10) ドライバー等従業員の労働事情について

ドライバーの賃金については、現地物流事業者F社によると、運転時間が 1 日平均 7 ～8 時間で月収約 400 ドル程度。1 日 12 時間で約 800 ドル、14 時間で約 1,000 ドル程度であり、他産業と比べてよいレベルだとみている。

日系物流事業者C社によると、ベトナムのドライバーの労働時間についてのルール

は、連続運転 4 時間、1 日の運転時間は 10 時間が限度となっている。実際には、ベトナムは道路事情がまだよくないので、休憩なしに 4 時間以上連続して運転することは難しい。1 日の運転時間も実際は 10 時間が限度である。

日系物流事業者 D 社でも、トラックドライバーの賃金水準は、当社としての高い品質レベルを提供する対価として、ベトナムの最低賃金よりは高い水準としている。

労働時間に関しても、日本と同様の運行管理を行い、総労働時間は 1 日平均 10 時間程度である。ドライバーには、日本と同様に連続運転 4 時間というルールがあるが、これもデジタコで管理している。なお、長時間となるような業務は、事故のリスクも大きいため、ツーマン運行にするなどの対応を行うなど、コンプライアンスに則り運営している。

労働時間には、コンプライアンスへの対応の差異により、企業間で差があるとみられる。

(11) 輸送や作業の品質について

①日系物流事業者 B 社の見解

ベトナムでは ISO の取得は必須ではない。しかし当社の倉庫輸送部門だけは、日本側と同様に ISO9001 と 14001 を取得した。他部門でも 1 年後を目途に、必要な ISO は取得していく方針である。

ISO は日系事業者のみならず、ベトナムの地場事業者も多くで取得してる。日本に比べて監査等が甘く、取得しやすい状況にあることも、取得する事業者が多い要因とのことである。

ただし、当社としては、日本品質でチェックの評価ができるように、現地スタッフへの情報展開と教育を行っていく計画をしている。

②日系物流事業者 C 社の状況

品質面からみて、協力会社（サブコン）の選定は、まず現場を見て、当社の考えるレベル（質）に合っているかどうかをまず確認し、その会社のドライバーを当社でも更に教育して使っていくようにしている。当社のレベルとは、他社のドライバーに比べて、時間を守ることやスピードも守り、急ブレーキに気をつけるなどであるが、全般的には当社のレベルに応じられる地場事業者の絶対数は少ない。しかし、地場事業者のレベルも少しずつ上がっており、例えば、以前は、コンペティターは全て日系物流事業者であったのが、最近ではベトナムの物流事業者も入ってくるようになっている。

協力会社を含めたドライバーの運行管理面では、全てトラックに GPS を装着して労務管理を行っている。

③現地物流事業者 F 社の状況

特に日系企業との業務では、現場での品質面を求められるが、当社では、ISO を取得し、10 年以上、この基準をもとにした監査による指導に応じ、社内の業務改善や従

業員教育を実施している。また、港湾や倉庫等の施設、トラックに関する管理手法をマニュアル化し、統一で確実な管理と実務を行っている。さらに、貨物と業務上の事故等に関する保険にも加入し、適切な品質を提供できるようにしている。

従業員に対しては、社内規則や就業規則を設け、それが適切に運用されているかを毎月チェックしている。

日系物流事業者に対するサービス提供にあたっては、その事業者の品質基準のレクチャーを受け、当社が対応できないレベルのものがあれば、その事業者に当社の従業員に対するトレーニングを要請し、その期間を経ってから業務を開始するように取り組んでいる。

3. ベトナムにおける鉄道貨物輸送について

(1) ベトナムの鉄道貨物輸送の概要について

ベトナムの鉄道貨物輸送は、国有のベトナム国鉄により、運行されている。ベトナムでの鉄道貨物輸送量は全体の 0.7%（トンベース・2012 年）に過ぎない。ベトナム国内のほとんどの線路幅は 1,000mm と狭く、車両、荷役機器、鉄道関係の施設、物流センターの施設等、鉄道インフラは量及び品質面とも不十分である。

貨物輸送の路線は、5 ルートあり、①ハノイ～ホーチミン、②ハノイ～タイグエン、③ハノイ～ラオカイ、④ハノイ～ランソン、⑤ハノイ～ハイフォン、である。輸送量は、ハノイ～ホーチミン間が圧倒的に多い。

車両は、有蓋車が最も多く、その他、無蓋車、タンク車、コンテナ専用車の 4 種類である。コンテナ専用車は、現在 40 フィートコンテナ用である。日系で初めてのベトナム国鉄との合弁会社グリーンラインズ社が保有するコンテナ専用車は、ハイキューブにも対応できるよう低床車であるが、路線によってトンネルの高さ制限が異なるため、通行できない路線もある。

現在、ハノイからホーチミン間の列車は、1 日 4 便ある。その 4 便のうち 1 便（20 両）は、グリーンラインズ社の専用列車であるブロックトレインで、その 20 両編成のうち、2 両がカーワゴンで車両輸送専用の車両になっている。この 1 便は、ハノイからホーチミン間ノンストップであり、残りの 3 便は途中の駅で他の貨物の積卸しや編成の調整を行うこともある。

現在のベトナム国鉄の能力では、南北間輸送は、1 日 7 便まで増便可能である。しかし、まだそこまでの需要はない。それは、船舶やトラックによる陸上輸送との競争があるためである。

なお、ベトナムでは、特にアメリカのような先進国のように鉄道と港湾、幹線道路のアクセスが確保されておらず、コンテナを扱う内陸施設等もないため、海上コンテナの鉄道輸送は行われていない。

ベトナム国鉄は、2007 年以前は、車両を含め全て国有であったが、2007 年以降、グリーンラインズ社が設立され、車両を外資系企業が保有するなど、民間活力が導入、資金調達がなされた。

一方で、ベトナムでも環境に配慮した輸送への機運が高まりつつあり、2014 年からベトナム政府の国家戦略として陸路から内航船と鉄道への転換政策を探っている。ベトナム国鉄と鉄道運送事業には、大きなポテンシャルがあると期待されており、日本をはじめとする外資による協力や投資が期待されている。

写真 鉄道輸送の状況



(2) 鉄道貨物輸送の実態について

①日系物流事業者C社の状況

日系物流事業者C社によると、鉄道輸送の最大のメリットは、トラック輸送及び海上輸送と比べると定時制が高く、品質面（ダメージの有無）でも優位性がある。ハノイーホーチミン間は、トラック輸送で2日半程度かかるが、道路状況がまだ十分ではないため、当社では、鉄道とトラックを組み合わせたサービスも行っている。

当社は、日系で初めてベトナム国鉄との合弁会社グリーンラインズ社という鉄道利用運送の会社を立ち上げた。グリーンラインズ社の出資比率は、当社が51%、ベトナム国鉄が49%で、当社がマジョリティーを取っている。

主な輸送品目は、日系のバイクやクルマの完成車が大半を占め、その他一般貨物となっている。バイクはハノイからホーチミンへ、車はハノイからホーチミン、及びホーチミンからハノイへも輸送している。

特にクルマの輸送は、顧客からの評価が高い。それは、グリーンラインズ社が、ベトナムで唯一のクルマの輸送専用の二段積みワゴン車を開発したことによるものである。

ハノイからホーチミンへの鉄道輸送の所要時間は、84～96時間である。クルマの工

場は、ハノイの貨物駅に隣接してはいないため、グリーンライズ社では、クルマ工場近くの駅の隣接地に専用のカープールを設け、そこで二段積みのワゴン車の積み込み作業を行っている。

鉄道輸送は、天候による影響はほとんど受けない。2011年に一度、台風の影響で中部エリアの線路が寸断される事態によって運行不可になったこともあるが、概ね1日で回復している。

ハノイ～ホーチミン間の貨物鉄道は、1日2～3便があり、そのうちグリーンライズ社では、日曜日を除く毎日1便を利用している。1列車（1便）は、カーワゴンとコンテナの混成で16両編成である。

以前は、北から南に比べて南から北のほうが貨物が少ない時期もあったが、最近は、往復ともニーズが高く、輸送枠の取り合いになっている。それは、定時制や天候に左右されない安定性が評価されているからと思われる。また、トラック事業者で過積載の取締りが厳しくなったことも、鉄道輸送の需要拡大につながっている要因ともみることができよう。

①現地物流事業者E社の状況

当社では、自社の鉄道貨物車両を20両保有し、ベトナム国鉄に対して、駅、線路、機関車の使用料を支払っている。

以前は南北間輸送の多くはトラック輸送であり、2014年1月頃は、現地物流事業者E社の利用列車は、週3便でしかなかった。しかし、最近、E社のコンテナ鉄道輸送の利用が増加し、週7便～多い時には1日2便で週8便まで増便してきた。その背景には、車検の厳格化もあると考えられ、鉄道輸送が見直されつつある。

（3）国際間の鉄道貨物輸送について

ベトナム国鉄の国際間輸送について、現在、中国からベトナムへ国境のランソンを経由しての輸送が行われている。ベトナム国内のほとんどの線路幅は1,000mmであるが、中国の線路幅が標準軌の1,435mmであり、中国国境のランソンからハノイまでは、1,435mmと1,000mmの三線軌道であり、中国からの車両がそのままハノイまで走行している。しかし、主要路線のハノイからホーチミン間の線路幅は1,000mmのため、ホーチミンまで直通の輸送はできないという問題がある。

現在、中国からベトナムに向けての貨物列車は運行されており、中国の貨車がベトナム国内を走行している。しかし、ベトナムから中国向けの貨物列車はなく、中国からきた貨車は、貨物を積載するか空荷で中国へ戻るが、ベトナムの貨車は軌道幅が異なる中国側まで走行することはない。

将来的には、全路線で線路幅を1,435mmに広げる計画もあるという。

4. ベトナムにおける海上輸送・内陸水運について

(1) 海上輸送の概要について

ベトナムの貿易は、近年約 5% 台を維持する経済成長率のもと年々増加を続けており、2014 年の 10 カ月で 12.29% 増の実績を遂げ、2015 年は 13.6% の成長と見込まれている。主要取引国は、日本、中国、アメリカ、ヨーロッパである。

ベトナムと EU の間では FTA (Free Trade Agreement) が締結されており、今後 TPP も締結されれば、経済の更なる発展が期待されている。

ベトナム国内には、5 つの港があり、北からハイフォン港、カイライ港、ダナン港、クイニョン港、ホーチミンのカトライ港及びカイメップ・チーバイ港である。

図表 ベトナムの港湾の位置

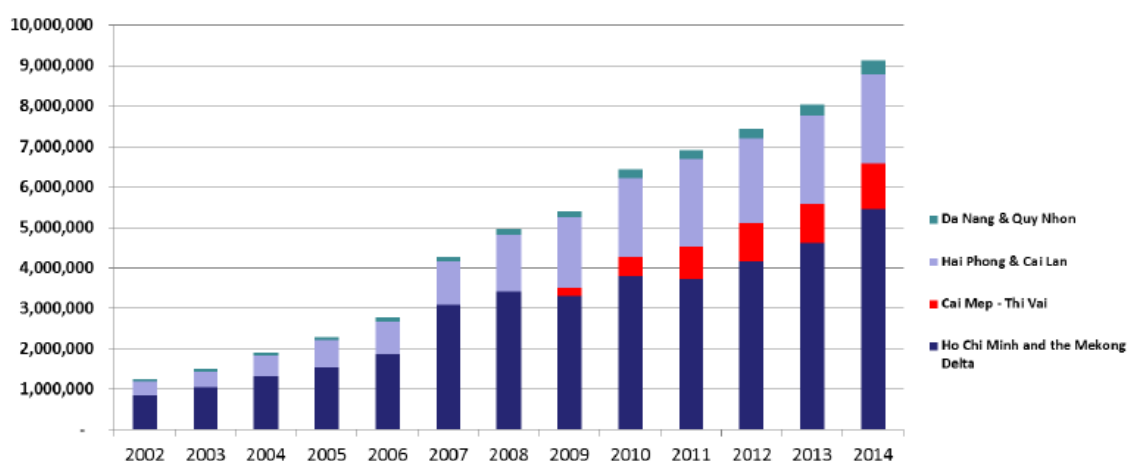


資料：TCIT 資料

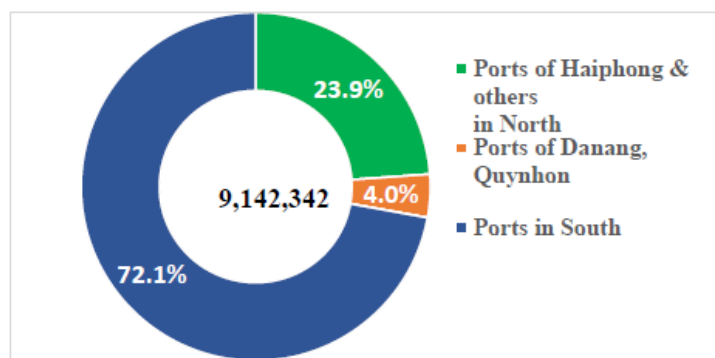
ベトナム全体でのコンテナの取扱量は年々増加を続けており、2009 年に開港したカイメップ・チーバイ港も順調に取扱量が増加している。2013 年の実績では輸出入合わせて約 800 万 TEU であり、このうち、ベトナム南部の港湾での取扱量が約 56%の 450 万 TEU を占め、カイメップ・チーバイ港が 95 万 TEU を取り扱っている。

図表 ベトナムのコンテナ取扱量の推移

Source: Vietnam Port Association / Unit: TEU



Area	2013		2014	
	Volume (Teu)	Share	Volume (Teu)	Share
Total Ports in Vietnam	8,003,155	100.0%	9,142,342	100.0%
Ports of Haiphong & others in North	2,201,004	27.5%	2,182,569	23.9%
Ports of Danang, Quynhon & others in Central	262,612	3.3%	365,746	4.0%
Ports in South	5,539,539	69.2%	6,594,027	72.1%
<i>Terminals of Catlai & others in HCM Port</i>	<i>4,527,820</i>	<i>56.6%</i>	<i>5,368,927</i>	<i>58.7%</i>
<i>TCIT & others in Caimep Port</i>	<i>941,233</i>	<i>11.8%</i>	<i>1,138,131</i>	<i>12.4%</i>
<i>Other terminals in Mekong Delta Port</i>	<i>70,486</i>	<i>0.9%</i>	<i>86,969</i>	<i>1.0%</i>



資料：TCIT 資料

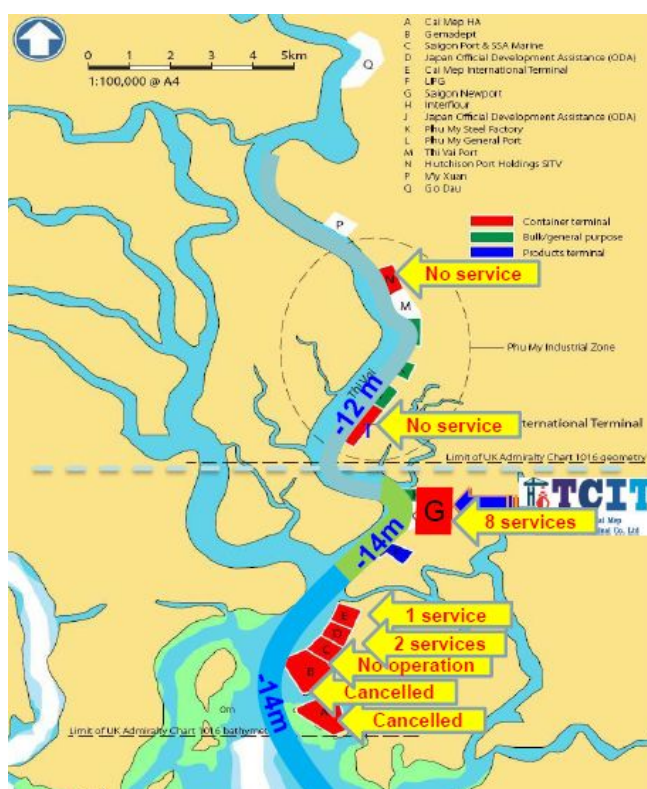
(2) カイメップ・チーバイ港の概況について

カイメップ・チーバイ港の 2014 年 1～9 月の取扱量の実績は、2009 年と比較し 13% 増となっており、南部の増加が顕著となっている。

カイメップ・チーバイ港は、急増するホーチミンの周辺の貨物量に対応するために、ホーチミンから南東に約 60km に大型船が寄港可能な深水バースとして、2009 年に開港し、整備が進められている。ホーチミン市のカトライ港とは河川のバージ輸送で結ばれている。

カイメップ・チーバイ港の全体計画では、ポートが A から Q まで計画されていたが、A 及び B が凍結中などで、現在定期船が就航しているのは、D、E、G の 3 つのポートで合計週 11 便となっている。このうち、D は日本の ODA で建設され、週 2 便が就航している。

図表 カイメップ・チーバイ港の概況



I. 2> Container Terminals in Cai Mep Port

Ref	Name	Weekly Call
N	SITV	0
I	SP-PSA	0
G	TCCT	0
G	TCIT	8
E	CMIT	1
D	TCOT	2
C	SSIT	0
B	Germalink	Cancelled
A	Downstream	Cancelled

資料：TCIT 資料

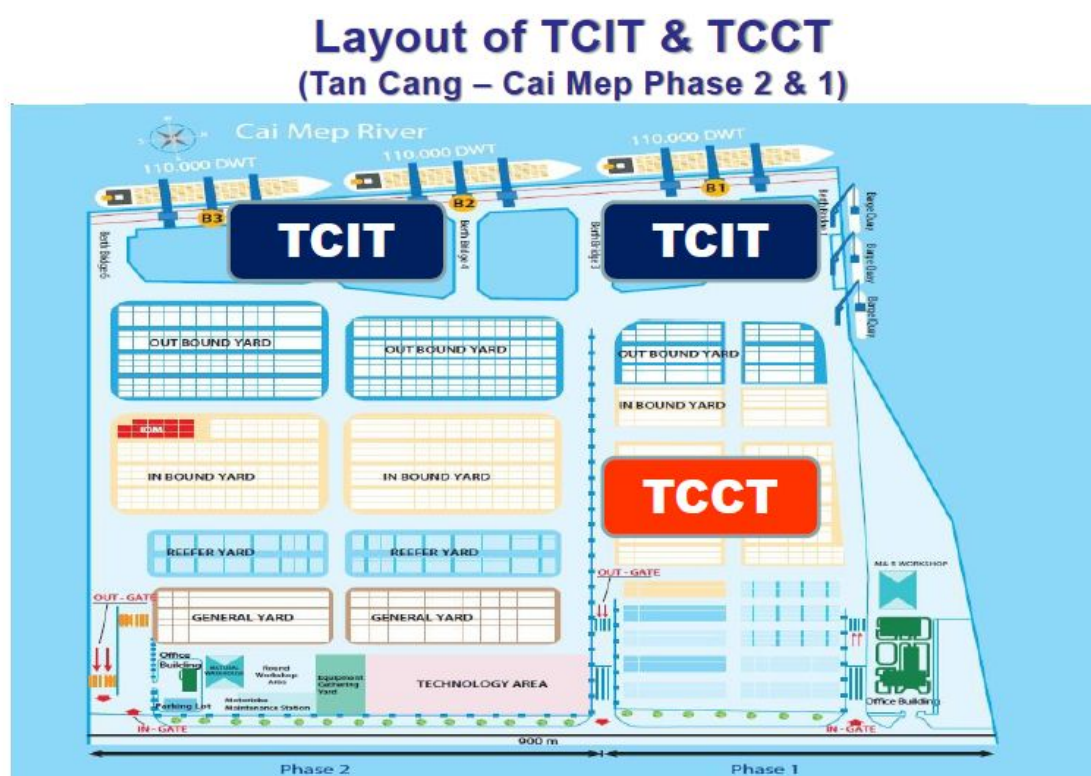
(3) カイメップ・チーバイ港のターミナル運営について

サイゴンニューポートの中では、最も大きなターミナルを運営している会社である TCIT (Tan Cang-CaiMepInternational Terminal Co., Ltd.) は、4 社 (Saigon Newport、Hanjin Shipping、Mitsui O.S.K. Lines、Wan Hai Lines) の出資によるサイゴンニューポートの中では、最も大きなターミナルを運営している会社である。

TCIT が運営しているターミナルの概要は以下のとおり。

- ・バース長：890m（同時に 3 隻着岸可能）
- ・水深：14m
- ・コンテナ取扱速度：平均 120TEU／分、最大 197TEU／分
- ・カトライ港との間でフィーダー輸送を実施している。

図表 TCIT のターミナルの概況



資料：TCIT 資料

TCIT によると、カイメップ・チーバイ港では、このターミナルが約 77 万 TEU（全体の約 81%）と最も取扱量が多い。

現在は、年間 10,000TEU までの本船の受け入れが可能であるが、将来的には 14,000TEU までの本線の受け入れが可能となる。

現在、カイメップ地区は全体で週 9 便の本線を受け付けているが、そのうち TCIT が 7 便をほぼ毎日受け付けている。

カイメップ・チーバイ港で母船から水揚げされた貨物のうち、約 85%が河川のフィーダー輸送でホーチミン市内に近いカトライ港まで輸送され、陸送は約 15%である。フィーダーの比率が高いのは、フィーダーの輸送コストが陸送の約 10 分の 1 と安価であり、現在の主要な工業団地がホーチミンの北部に集積しているため、余計に陸送ではコストが高いということ、更には現状では道路渋滞が激しく、輸送時間にかかることなどが要因となっている。

今後、ホーチミン市内とカイメップ・チーバイ港の近隣までを結ぶ高速道路が完成すれば、陸送が増えることも考えられるが、急増するまでには至らないと思われる。また、今後、カイメップ・チーバイ港周辺の工業団地への進出があれば、陸送の比率が高まると考えられている。

船の種類にもよるが、4 万トン以下の船はカトライ港を利用し、5～6 万トン以上の船はカイメップ・チーバイ港を利用している。その分担は、近い将来も変わらない見込みである。現在、90～95%がカトライ港利用であるが、母船の大型化が進めば、カイメップ・チーバイ港の利用が増えることも考えられる。

なお、カトライ港とカイメップ・チーバイ港が今後主流になる中で、現在、ヒップフック港にも 2010 年に開港したポートと 2014 年末に開港予定の 2 つのポートがあり、5 万トン以下の船の入港が可能である。

図表 カイメップ・チーバイ港と近隣港との関係



資料：TCIT 資料

写真 ターミナル施設と作業の状況①

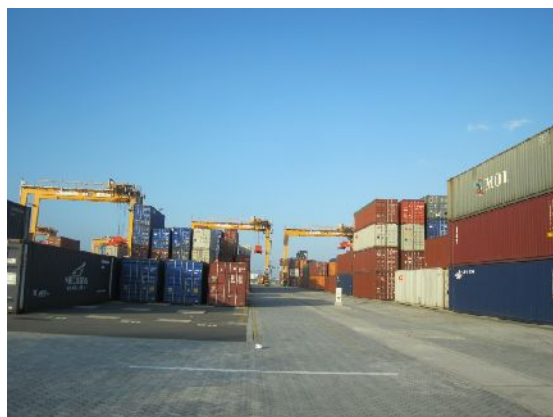
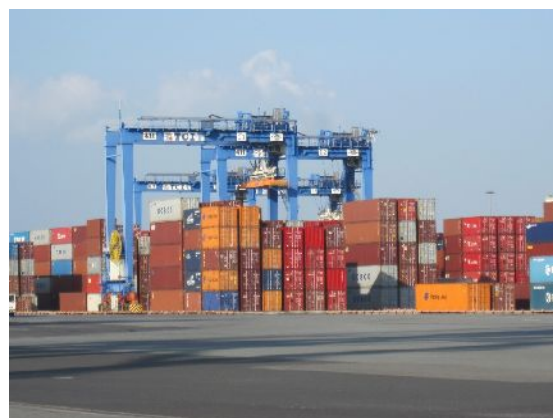
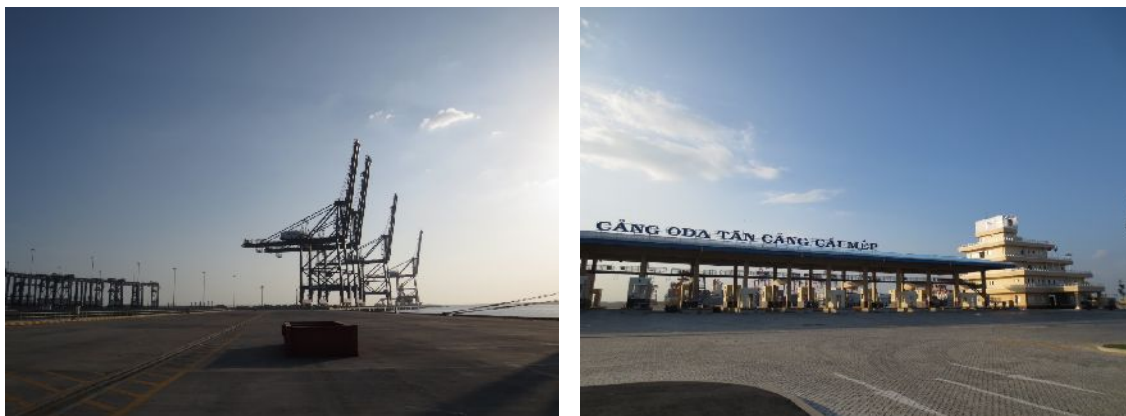


写真 ターミナル施設と作業の状況②



(2) 海上輸送の実態について

① 日系物流事業者D社の状況

海上輸送の場合、カイメップ・チーバイ港で揚げるよりも、ホーチミン市内に近いカットライ港までのバージ輸送後に挙げるものが約9割を占めている。そのバージ輸送には、1～2日要している。しかし、カットライ港は、満ち潮により入港できる時間帯が決まっており、貨物量の増加の一方で荷役効率が低下し、一時は輸送と荷揚げ作業で1週間を要したこともあるなど時間がかかるようになっている。また、カットライ港にはターミナル会社は1社のみのため、100ドルものコンジェスチョン・チャージを掛けてくることもあるなど、時間とコスト面双方で厳しい状況がある。

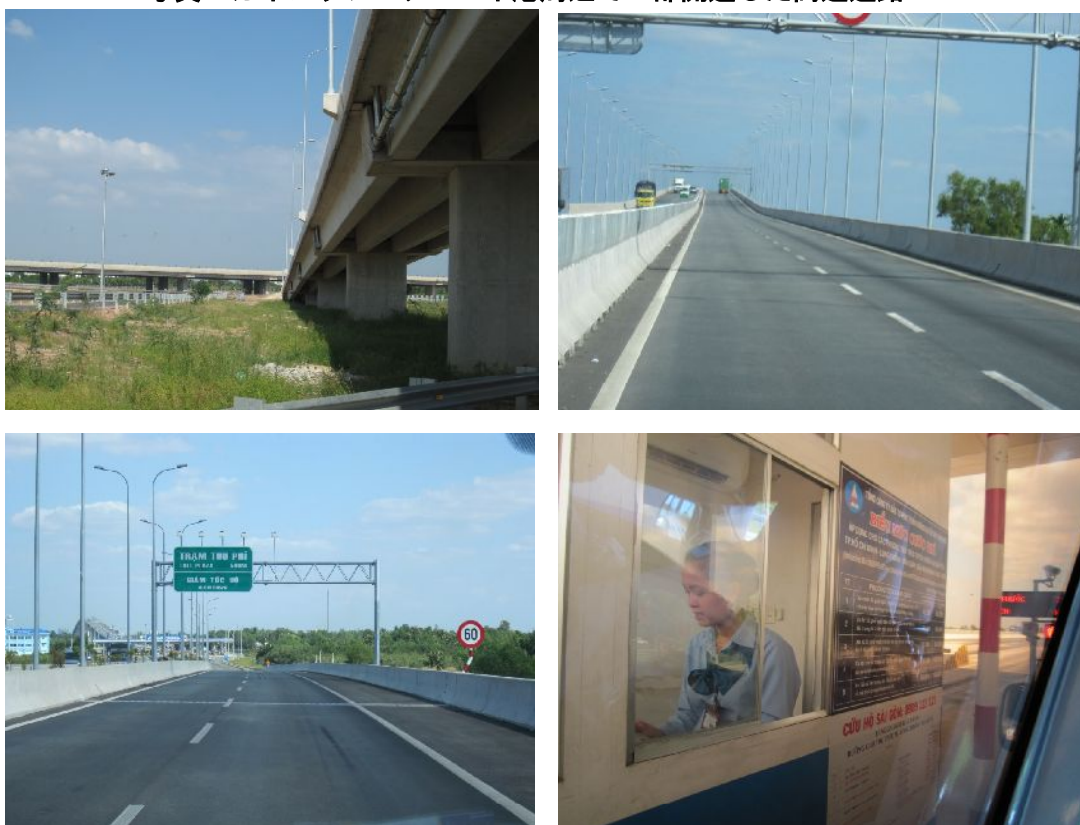
写真 コンテナのバージ輸送の状況



拠点間におけるリードタイムは、ホーチミンの場合、ビンズオン省の VSIP にある大型工業団地まで、片道約 20km であるが、カットライ港からコンテナの陸上輸送に 1.5 時間を、また空港からは約 25km、1.5～2 時間を要する。またドンナイ省のアマタ工業団地まで約 35km、コンテナ輸送で道路事情により 1.5～3 時間を、空港からは約 37km で約 1.5～2 時間を要する。道路事情が脆弱なため、距離に対して時間を要するのが実情である。

カイメップ・チーバイの周辺では、一部高速道路が開通し、道路渋滞等も多少緩和された。カットライ港で揚げようとするなら 1 週間余分にかかり、チャージも必要となるならば、カイメップ・チーバイ港で水揚げして市内までは陸上輸送に切り替えるという可能性もある。しかし、カットライ港に比べカイメップ・チーバイ港からは配送先までの距離があり、高速道路の開通もまだ極めて一部に限られるため、ドレージが、カットライ港からは 1 日 2 回転できるが、カイメップ・チーバイ港からは 1 日 1 回転しかできず、ドレージ費用に相当の差が出るのが実情である。従って、どちらの港を選択するか、非常に悩ましいところにきている。

写真 カイメップ・チーバイ港周辺で一部開通した高速道路



5. ベトナムにおける航空貨物輸送について

(1) 航空貨物輸送の実態について

現地物流事業者G社によると、現在、ベトナム国内で荷物を取り扱う航空会社は、ベトナム航空とベトジェットエアの2社のみのためキャパシティに限界があるものの、ベトナムの国内航空貨物輸送は、毎年伸びている。

国内の航空路線全てで貨物を取扱っているが、ホーチミン～ハノイのルートが全体の70～80%程度のシェアを占め最も多い。ただし、ホーチミン発の貨物（約55%）のほうがハノイ発（約45%）に比べて多いとみられる。

ホーチミン～ハノイ間の運賃は、航空輸送の場合、空港間の運賃で概ね9,000～10,000 ドン/kg であり、繁忙差により運賃が上下する。一方トラック輸送の場合、5トン車のドア・ツー・ドアで約3,000 US ドルである。なお、顧客からは、航空輸送の場合も、トラック同様、ドア・ツー・ドアの輸送ニーズがあり、当社では集荷・配達サービスも提供している。

航空輸送される貨物の品目で最も多いのは、野菜や果物などの生鮮品であり、その他、冷凍食品や食肉等が主体である。

航空貨物は、今後の拡大が期待されているが、そのための課題としては、他の輸送機関に比べて高い運賃の低廉化、便数の増加や貨物専用便の運行によるキャパシティの拡大が必要と考える。需要と供給のバランス次第ではあるが、高価格でも品質の高いサービスを提供すれば、他のモードと競争できるポテンシャルはあると思っている。

(2) 航空貨物輸送の実態について

国内航空貨物のみならず中国やカンボジアからの中継貨物が増加しており、航空貨物の取扱量は拡大しているが、現在のホーチミンのタンソンニャット空港の施設容量では、取扱い能力に限界が生じている。更に、空港がホーチミン市内にあるため、現在の交通規制では朝8時から夕方4時まで間は、2トン以下のトラックしか走行できず、大型トラックは夜8時から深夜12時までしか市内に入れないという事情もあり、トラックが空港の中に滞留してしまっていることも問題である。

現在のタンソンニャット空港には、冷凍及び冷蔵倉庫が設備されているものの、一般貨物と比べて5～7倍の手数料を取られるため、貨物の到着後ただちに引き取るようにする荷主企業が多く、あまり利用されていない。

政府は、新しい空港を計画しており、市内から約20kmにロンタイン国際空港を計画しており、このプロジェクトが完成すれば、問題の解消につながると期待されている。

6. ベトナムにおけるフレートフォワーダーについて

現地物流事業者H社では、現地系のフレートフォワーダーとして、WTO 加入前は、国際フォワーディング業務の比率が高かったが、以後、国際フォワーディング業務の取扱量が減少し、現在は、国内フォワーディング業務が約 70%を占め最も多い。国際フォワーディング業務が減少した要因は、現在のベトナムの輸出入においては、輸入時は CIF、輸出時は FOB の取引が多いため、外資系物流事業者が取扱うことが多く、ベトナム側でフォワーダーを指定する主導権を持っていないことがひとつの要因である。

国内フォワーディング業務において、例えばホーチミンからハノイへの貨物の輸送モードの選択は、基本的に顧客の要望に応じているが、顧客へのコンサルティングやアドバイスを行うこともサービス業務のひとつとして提供している。

実際に利用する輸送モードは、トラック輸送が圧倒的に多く、次いで鉄道で、航空が最も少ない。航空が少ないのは、運賃が高いために、リードタイムを求める顧客や、壊れやすい貨物に限定される傾向があるためである。また鉄道は、路線幅が 1,000mm と狭く単線であるなどインフラが脆弱であり、ほとんど利用していない。インフラの問題は、政府が解決すべきであり、現在、政府も鉄道及び海運の強化策を検討し、そこへの投資のインセンティブを高くするよう検討していると聞いている。

WTO 加盟以降、現在の取引先は国内企業が主体であるが、一部、外資の製靴関係や繊維関係の企業と関連する製造業では、複雑な通関手続きを担うために、当社が指定されるようなケースもある。

最近、例えば中国にある工場をベトナムに移転するプロジェクトを当初からサポートしているが、そこで当社が選択されたのは、ベトナムでの投資ライセンスは、顧客側で取得するが、貨物を輸入した際の課税には優遇制度があるため、その申請のサポートを当社で行うなど、顧客に最も適したプランを提供しているためと自負している。

フォワーダーとして、国内でトラック運送事業者の選択の基準は、まず当社の子会社のトラック運送事業者では、ホーチミンにトラックヘッドを 29 台保有しており、それを優先して選択する。しかし、これだけでは不足する場合はサブコンを使っている。サブコンは、2〜3 台保有の小規模から 50 台、100 台と保有している事業者まで様々であるが、そのサブコンの選定は、①ドライバーの安全運転の実情、②その会社の財務状況、③実際の輸送品質のレベル（服装や時間の遵守状況等を自らの目で確認する）を基準としている。

7. ベトナムにおける倉庫や物流施設について

(1) 倉庫や物流施設の概要

ベトナムロジスティクス協会によると、ベトナムの物流施設は、倉庫施設として建設したものを利用者に貸し出す方式が一般的である。ただし、最近では、ロジスティクス事業者が大規模な倉庫施設を建設し、その倉庫施設を物流センターや配送センターとして作業力を含めて提供するサービスもみられるようになっている。

倉庫施設は、まだ土地が広く確保できるため、多層階よりも平屋の倉庫が多い。

ベトナム全体でみると、世界的な標準に比べると、施設機能等や管理・マネジメントのレベルは総じて低い。

国内全域で倉庫施設は不足しており、特に国際基準を満たすような冷凍・冷蔵冷凍倉庫や医薬品、先端的な科学技術関連など付加価値の高い商品を保管する倉庫も足りない。日本のような本格的な物流センター、配送センター、ロジスティクスセンターは、まだほとんど整備されていない。ここは日本の投資家が投資できる余地があるとの意見である。

(2) 倉庫や物流施設の実情

①日系物流事業者B社の状況

一般倉庫を 2,200 m²、保税倉庫を 7,800 m²保有している。その保税倉庫では、税関による立ち会い検査が必須である。

保税倉庫の取得には、税関によるレギュレーションにより監視カメラの設置や日本とは異なり当方の事業者の中に税関の出張所としてパソコンで一元管理できるスペースを設けるなどの厳しい審査がある。

輸出貨物の場合、保税倉庫に置かれたものが、例えば日本や第三国に行った先で、原産地証明が取れないというケースは、当方の取扱いの中では経験ない。

写真 日系物流事業者B社の倉庫①



写真 日系物流事業者B社の倉庫②



②日系物流事業者D社の状況

南北合せて5カ所、5万㎡程度の倉庫を保有し、全て家電メーカーのディストリビューションセンターとして機能している。

当社の物流施設は、

- ①アマタ工業団地の自社倉庫。敷地面積が約18,000㎡、総倉庫面積が13,000㎡、機能は、一般倉庫及び保税倉庫、その双方に0度から5度、20度以下、25度以下という3温度帯の定温機能を有している。更に危険品専用倉庫も有している。
- ②VSIP工業団地に賃貸の倉庫を。面積4,300㎡、うち保税倉庫が2,100㎡、内貨倉庫が2,100㎡、この中にも一部定温の空調施設を有している。
- ③2015年2月竣工予定のアマタ工業団地の新しいロジスティクスセンター。倉庫面積が約13,000㎡、保税と内貨倉庫、マイナス18度以下の冷凍倉庫、3温度帯の冷蔵冷凍倉庫を有する。

各施設レベルは、借庫を除く自社施設の施設レベルは、ハード面、倉庫管理システムを含めたソフト面とも十分なレベルを提供できているのではないかと考えている。

借庫に関しては、ハードの部分のレベルが決して高くはないにもかかわらず、ニーズが多いため、賃料が高騰しているというイメージがある。

Ⅲ. ベトナムにおける国際物流の実情について

1. 通関事情について

通関関係では、日系物流事業者B社によると、V-NACCS が立ち上がって半年強経つが、最初は関係者がみな慣れずにいたが、ここ最近トラブルはなくなりつつある。まだ日本のようにオンラインで船会社、ターミナル、通関業者、顧客がそれぞれ V-NACCS を導入している状況ではなく、全てで導入、連携が整うまでには、まだしばらく時間がかかる見通しである。

2. インフラ事情について

日系物流事業者D社では、国際輸送に供する港は、ハイフォンもホーチミンも河川港のため、大型船の入港制限がある。航空輸送でも大型機の就航が少ないため、取扱量に限界があるなど、港湾、航空、ターミナルとも施設が不十分でキャパシティも限界にきていることがネックとしている。

3. ボーダーレス輸送について

①日系物流事業者B社の見解

アセアン統合後、数年後には、ベトナムの事業環境も少し改善されるのではないかと期待している。

隣国との陸上輸送については、現在、中国間に加えて、ホーチミンからカンボジアを経由する東西回廊を時々利用することがある。カンボジア間の橋梁が 2015 年 3 月に完成すると、ベトナムに入ってくる貨物量の増加がある程度見込めるのではないかとみている。

②日系物流事業者C社の見解

当社では、ラオスにも現法を設け、ハノイ～バンコク間のボーダーレス輸送を行っている。この間の輸送は、ラオスの車両（45 フィートのコンテナ車が主体）がハノイに入り集荷し、バンコクへ輸送する仕組みである。ラオスとタイはトラックのハンドルの逆であるが、ドライバーも慣れているため、特に問題はない。また、ドライバーはラオス人だが、ベトナム語ができ、ラオス語とタイ語は相通ずるところがあるので、言葉の問題もない。

以前はハノイからバンコクまでバイクの輸送が、ほぼ毎日あったが、現在は週 1～2 回まで減っている。その理由は、バンコクでのバイクの需要が低下していることが大きい。また、バンコクからハノイへの貨物は相当少なく、往復の貨物バランスを取ることが難しい。

当社は、将来的には駐在員事務所を立ち上げることも検討しており、今後は、ホーチミンとプノンペン間のルートサービスを提供する可能性はある。

中国からハノイへの輸送は、現在、東莞からハノイまでトラック輸送を定期的に行

っている。但し、ベトナムから中国への貨物はほとんどない。ベトナムのシャーンでは中国を走行できないため、国境でコンテナを積み替えしているが、ベトナムから中国へは空のコンテナがほとんどであった。

4. ベトナムの東アジア物流拠点としての位置付けや可能性について

①日系物流事業者D社の見解

ベトナムにおいて、物流は非常に重要と考えている。多くの日系企業が進出し、ものづくりが盛んになっており、そこでは必ず物流が重要なポイントになるからである。ベトナムも最先端技術産業、裾野産業の振興など積極的に外資を誘致しているが、それを支える物流は、ベトナムの経済発展の重要なファクターになり得るのではないかと考えている。

2015 年の ASEAN 統合により、様々な経済条件が統一化することで、ベトナムが、欧州のロッテルダムのように ASEAN のゲートウェイになり得るポテンシャルがあるのではないかと考えている。

ホーチミンの地理的条件は、航空便で 2 時間、2,000km で南アジアの相当エリアがバーできる位置づけにある。また、中国、タイ、カンボジア、ラオスと隣接しており、陸送も活発に利用できるなど、ASEAN における玄関口として最適な立地条件であり、ポテンシャルは高いと感じている。

アジアのゲートウェイとして発展するための問題点には、ソフト面では、税関システムの曖昧さやこれに関する VAT 等の課税関係がある。また、ハード面では、道路網の整備、港湾施設や空港上屋等の施設整備が求められる。なお、例えば航空上屋の整備は、外資系には認められていないといった制度面もネックとなっている。

ASEAN でのクロスボーダーでの通関は、EU のように、一度 EU 内で通関すれば域内を自由に輸送することができるというイメージを持つが、ASEAN でも 2018 年には同様なシステムが完成するかには疑問がある。

現在は、国を越える際には、通関と費用が必要であり、これは利用者の負担となるため、IT の導入等による簡素化が必要と考える。

同じ日系物流事業者とは、業務上の競合は避けられない面はあるが、国に関わる物流全体の改善に向けた法整備などに対しては、協力して意見を上げる関係を、より一層強めていきたいと考えている。

②ベトナムロジスティクス協会の見解

東アジア諸国の物流拠点としてのポテンシャルは、ベトナム南部ホーチミン市から約 160 キロの「バリア＝ブンタウ」周辺の立地条件がよいとみている。このバリア＝ブンタウは、2020 年までの物流の長期発展計画があり、2,100 ヘクタールの用地、深水のカイメップ・チーバイ港も近く、ベトナムの玄関としての機能が期待されている。

なおベトナム中部では、ダナンがラオス～タイに向けての玄関口として、北部では、

バクザンへの期待が高い。

ベトナムは、東南アジア諸国連合の国々とメコンデルタの国々、ラオス、ミャンマー、タイの国々との間で、相互物流および内航船利用の協定を締結した。また、タイ、ラオス、カンボジアとの間で貨物の通過と旅客の通過の相互協定を締結した。

2015年には、正式にASEAN諸国連合の経済コミュニティー出来上がり、貿易や運送の自由化が進展するであろう。地理的条件、法的条件も整いつつあり、ベトナムが東アジアの物流の玄関として、その機能を十分に果たせると期待している。

具体的には、ベトナム、ラオス、カンボジア、ミャンマー、タイの5カ国で、東西回廊も含め、陸路でお互いに自由に行き来できる可能性について、本格的に検討を始めている。

そこでの問題は、インフラ面にある。例えばベトナム国内でも、ラオスとカンボジアにつながる国道14号、ラオスにつながる国道21号など、多くの道路整備が進められているが、工事途中であるなどその進捗状況が課題である。

港湾と空港の開発も課題である。港湾は、南部のカイメップ・チーバイ港は、深水港として5～6万トン級の船舶が利用できるよう開発が行われている。空港は、ホーチミン市に近いロンタインの新しい空港も建設予定となっている。

日本の投資と日本政府の協力があれば、必ずベトナムは東アジアの物流拠点として成功することができると思っている。そこで、日本からは、ベトナム国内への集中的な投資と人材教育への協力も期待するところである。

IV. ベトナムでの外資企業進出規制や進出状況等について

1. 外資企業の参入条件について

①日系物流事業者A社の見解

WTO 加盟後、本来であれば 2014 年から外資に 100%開放との方向であるが、未だ法整備が進まず、実質上、ベトナム地場企業の保護政策が取られており、運送や倉庫のみならず、フォワーディングも含めて来年も開放となることは難しいと思われる。ベトナム政府として、物流の 9 割を外資系に囲まれているという実態が、地場の事業者の育成の観点からも問題だと考えているからではないかと思われる。

この点については、日越イニシアティブでも提議が行われた。

②日系物流事業者B社の見解

1995 年にホーチミンに駐在事務所として進出し、2004 年に法人化した。その際は、独資 100%で、現地の旧国営系物流会社と提携して業務を行っていた。2006 年に別会社を立ち上げた際は、外資規制があり、特に通関、海上輸送、航空貨物は外資が最大 49%でメジャーは取れなかった。

ベトナムが 2007 年に WTO に加盟し、2014 年 1 月 14 日に外資規制が開放となった。しかし、懸念事項として、通関事業だけは地元資本を 1%でも入れなくてはならないという情報もあり、現在確認中である。外資 100%が認められるのであれば、現法 2 社を 1 社に合併しようと考えている。

2. 許認可関係について

①日系物流事業者A社の見解

諸処の許認可については、一般的に時間を要することが多いが、その一方で、政府との関係や人のつながり等によって、大きく差が生じることは少なくない。それは大きなカントリーリスクのひとつである。

②日系物流事業者B社の見解

法規制等は、突然変わることもよくあることで、税関関係でもホームページの更新による告知が追いつかないほど頻繁である。

日系物流事業者B社では、日本商工会の運輸部会を通じて情報を仕入れたり、会社として税関関係者との人的ネットワークから仕入れるようにしている。

3. 日系物流事業者の進出について

①日系物流事業者B社の見解

ベトナムには日系物流事業者の大手は、既にほとんどが進出しているが、日本の地場大手クラスが出ようとした場合、ある程度ベースとなる荷主企業がいけないことには、この国での事業化は厳しいと思われる。

②日系物流事業者C社の状況

ベトナムにはかなりの日系物流事業者が進出しており、価格的な競争が厳しさを増している。

4. 外資によるベトナムへの投資や荷主企業の新規進出等について

①JETRO（ハノイ）の見解

今後のASEAN統合に対する企業の受け止めは、それほど大きな影響を受けないのではないかという声が少なくない。例えば関税についても、自動車、二輪以外は概ねゼロになりつつあり、高くても5～10%の税率である。ベトナムは、2015年12月までにAFTAにより関税が100%撤廃の予定であるが、それにより産業や企業移転等何か経済面でのシフトが起こるような影響はないのではいかとの見方がある。

例えば、家電製造業では、アッセンブリー関係の集約が行われるなど生産拠点の見直しやシフトは、概ね数年前に終わっているという状況である。

二輪車メーカーでは、タイとベトナムで組立生産しているが、当初は両国間での物流がスムーズに行えない等からそれぞれバンコク・ハノイ両国で生産する体制としたが、ASEAN統合により、直ちに両国間の物流における陸上輸送の利便性が大きく変化するとは考えられない。それは、両国間約1,700kmという距離の輸送においては、陸路は道路インフラ面、ハンドルの違いなど車両面、通関面などのハードルがあり、近い将来に向けても、未だ船舶の優位性が高いとみることができる。

一部、自動車メーカーは様子をみているところもあるように見受けられるが、現在、ベトナム国内にはアセンブリー工場を持っている程度であるため、仮にその工場を閉鎖するとしても、それは決して大きな影とは捉えられないのではないかと。

このように、ASEAN統合による東西回廊、南北回廊の整備が、将来の産業構造変化への大きなインパクトにはならないとの見方もある。

ただし、それぞれの国の間をみると、例えばカンボジアとベトナム・ホーチミンの間、カンボジアとタイ・バンコクの間、ラオスとタイ・バンコクの間では、陸上の相互通行は進展するとも考えられるが、この3つのルートを除けば、例えばベトナム・ダナンとラオスの間で具体的な経済や貨物の動きは想像できない。

裾野産業が未発達でその集積等を期待する声もあるが、そもそも裾野産業を利用する製造業等の進出が期待できないため、裾野産業の進出も難しいのではないかと。

例えば、二輪の製造業は、以前は現地調達率が上がるほど関税が下がる優遇措置があったため、タイで生産した二輪車をベトナムに輸入して購入するよりも、現地調達コストがタイの2～3割高くてもベトナムで生産するほうがメリットがあった。そこで、2005年頃からホンダが進出してきた結果、アッセンブリー企業が進出してきた経緯がある。

今後、四輪メーカーのベトナムでの生産拠点の拡大については、ベトナムの関税の

引き下げ、撤廃による内需拡大という問題よりも、世界を見据えた生産基地としてベトナムが位置づけられるかの問題のほうが大きく影響し、その点からすると、魅力はないのではないかとの見方である。

一方で、ベトナムは、中国やタイに比べて人件費が安いことから、特に自動車関連のタイヤやハーネス等部品の輸出加工という分野では期待できるが、それも 5～10 年先ではないか。

ベトナムの消費地としての魅力については、ハノイとホーチミンの 2 大都市が非常に距離が離れているため、別のマーケットとして捉えるべきではないか。例えば、ホーチミンに進出した場合、ハノイは遠く、カンボジアのプノンペンの方が近いとカバールできると考えると、マーケティングは難しい状況である。

ハノイは、土地の価格が世界でも有数の高さであり、賃料も高いためサービス業の進出は非常に厳しいという。

社会主義による弊害で、国民から税金の徴収が十分できていない一方で、外資からは相当の税を徴収しており、引き続き ODA 等の投資への期待が続くのではないか。

道路インフラについても、高速道路の整備計画のうちに一部整備が始まっているが、資金不足等により、計画通りに進んでいない。確かに、道路網の整備が進めば、経済圏が拡大し、新たな工業団地に日系を含めた外資企業の進出も進む可能性があるが、資金不足を中心としたベトナムの国情を考えると、見通しは決して明るいとはいえない。

② JETRO（ホーチミン）の見解

南部のホーチミンは北部と違い商業都市という特徴がある。一人あたりの GDP やリテール売上、外国直接投資額等の経済指標をみると、トップ 5 のうち 4 つがホーチミンおよび隣接する省に集中しており、経済規模は北部よりも南部の方が圧倒的に高く、購買力も高い。実際の一人あたりの GDP は、ハノイが 2,950 ドルに対しホーチミンが 4,544 ドルと極めて高いという特徴がある。

ベトナム全体のモダントレード比率（コンビニ、スーパー、モール等の近代的小売業態の比率）は他国と比べて非常に低い。それは、例えば全国的に冷蔵庫の普及率が低いため、毎日市場に買い物に行くというライフスタイルであるが、ホーチミンにはコンビニやスーパーが急展開しているため、モダントレード比率が急速に上昇している。

このような購買力の違いは、外資の投資を含めた産業構造にも現れており、北部への進出企業は製造業が相当数であるのに対し、南部ホーチミンは、製造業とサービス産業が半々という違いがみられる。

日系製造業も、南部の購買力と食生活のレベルをマーケットと捉え、内需型の食品飲料加工製造販売関係の業種、例えば、味の素、エースコック、日清、キューピー、サッポロビールなどの工場は南部に設置している。また、日系小売業の進出も活発で

あり、コンビニではファミリーマートはホーチミン市内に 60 店舗以上を展開し、その他ミニストップも南部から展開しているが、まだ北部には進出していない。更に 2014 年 1 月に AEON がホーチミン店を開業し、11 月には隣のビンズオン省に 2 号店をオープンした。2015 年にはハノイに 3 号店が、4 号店は再びホーチミンに出店予定である。その他、2016 年に高島屋が、2015 年にはロッテデパートが開業予定など、小売業の出店計画が目白押しである。

また、日本食ブームもあり、日本食レストランが 300 店舗以上に達するなどの動きもみられるなど、ホーチミンではサービス産業が急展開をみせている。その結果、冷凍冷蔵需要が大きく伸長しており、日系物流事業者が地場の大規模冷凍倉庫を買収したり、別の日系物流事業者が新しい冷凍冷蔵倉庫を設備するなど、コールドチェーンが急激に展開されている。

トラックの過積載の厳格化も大きな動きであり、特に地場の物流事業者は、過積載が横行していたため、影響が大きいと聞く。しかし、日系物流事業者にとっては、規制の厳格な運用により、地場事業者と同じ土俵で勝負できることが期待されている。

一方、トラックメーカーの立場としては、検査の厳しさにより販売台数が減少しているとの話しも聞く。

ホーチミンのインフラについて、道路は、国道、環状道路等多数計画されている。港湾は、ホーチミン市内にサイゴン港とカトライ港があり、カトライ港が最も取扱量が多いが、主に ASEAN 諸国や日本向け航路が主体であり、欧米向け航路は、カイメップ・チーバイ港での取扱いとなっている。

新しい空港として、ロンタイン国際空港の計画があるが、まだ国会で審議中であり、正式に決定しておらず、整備には 10 年以上はかかるものとみられている。

工業団地は、ホーチミンの中心部から半径 20~100km の範囲に整備されている。2012 年までは大企業の大規模分譲案件があったが、2013 年以降は、大規模案件は落ち着きをみせ、中小企業の進出が主体となっている。しかし、引き続き新規の工業団地の整備が進められている。

一方、既存の製造業でも、工場の狭隘化に対して拡張の動きがみられる。その場合、ホーチミン近郊ではなく、メコンデルタ地域に整備される工業団地への進出が多くなっている。例えば、日本の矢崎工業などワイヤーハーネス系自動車部品は、ホーチミン市内から約 4 時間 30 分かかるチャーヴィン省に進出予定である。その手前のベンチエ省には、日本電産や古河電工が、ティエンザン省にも日星電気で、それぞれ第 2 工場の整備を計画している。ホーチミン周辺のエリアになると、都市部に比べて賃金が安く、労働力の確保が容易なため、大企業の拡張先が周辺地域に移りつつある。

さらに、高速道路の整備も計画されており、将来的に利便性が高まることが期待できることも、周辺地域の人気が高まっている理由である。

ホーチミン市内からカイメップ・チーバイ港への途中に、一部高速道路が開通した

が、まだ高速道路に乗るまでに時間を要しており、これが解消されれば、時間距離も短くなることが期待される。

日本へは、カットライ港からの直行航路があるため、欧州航路が主体のカイメップ・チーバイ港はあまり利用されていない。現在、欧米からのコンテナは、カイメップ・チーバイ港で一度揚げ、その多くがバージ輸送されているが、道路整備が進めば、陸送へシフトする可能性はあると思われる。従って、将来的にカイメップ・チーバイ港周辺での倉庫の需要はあるとみられる。

ホーチミンエリアとカンボジアをつなぐ物流は、トラック輸送が主体だが、企業によってはプノンペン港への船舶利用もみられる。実際、カンボジアからの輸出の多くは、ホーチミンから陸送された物品ではないか。プノンペン SEZ という工業団地があり、日系のヤマハも用地を確保しているが、現在ベトナムをはじめとする二輪需要が落ち込んでいるため、ハノイ工場からの供給量で十分であり、カンボジアには工場を増設する必要はないのではないか。

ベトナムとカンボジアの国境のネアックルン橋が 2015 年 4 月に開通予定だが、その完成によって南北回廊の所要時間が短縮しても、バンコクとホーチミンの陸上輸送は 4 日かかるとみられ、船舶利用のスケジュールがうまく組めれば 1~2 日程度の時間差しかないため、運賃も相当に安くない限り、輸送量が大きく増加することは難しいのではないかと。製造業からみると、コストが再優先であり、時間の価値が優先するまでには至らないのではないかと。

③日系物流事業者 A 社の見解

WTO 加盟後、家電メーカーをはじめベトナムでの生産を他国のアセアン諸国に切り替える動きがみられる。また、現在ベトナムに工場を稼働させている日系企業においても、今後の増設の方向は見えない。

例えば日系自動車メーカーでは、ベトナム国内で調達できるのはタイヤとバッテリー程度で、多くの部品は海外から輸入している。他の製造業でも、まだ中国やタイ等からの原材料を含めた調達なしでは生産は難しい状況である。それでもベトナムで組み立てるのは、税制面等の優遇措置があるためとのことである。

乗用車やバイクでは、一部サプライヤーが進出しているが、製造における現地調達率は上がっているといわれるものの、裾野産業の進出は限られている。一方で、ベトナム政府は、ハイテクや先端医療の誘致に積極的であるなど、理想と現実のギャップが大きい。

アセアン統合による通関の自由化で、組み立て工場としての優位性が高まるとの見方もあるが、ベトナムでの生産力の拡大は、大きな期待はできないのではないかと。

相応の人口を抱えるベトナムを、消費国として捉える企業にとっては、魅力ある国かもしれない、物流事業者としても国内物流市場としての魅力はあるかもしれない。しかし、人口を安価な労働力とみた輸出加工の生産国としては、ミャンマーやカンボジ

アのほうが魅力があるのではないか。

既に韓国家電系製造メーカーも進出しているが、組み立て中心という状況は同様である。また、別の韓国系製造メーカーが、ハイフォンに世界最大の工場を設立することになっている。この進出によって当初は2万人、最高で10万人の経済特区となるとされているが、家電業界の国際市場の競争が激しいため、厳しいのではないかとの見方もされている。

④日系物流事業者B社の見解

日系企業が南北で各300社程度進出しており、これを日系物流事業者約40社が取り合う状況となっている。ベトナムは、今となってはアジアの他の国と比べて特徴がない国であり、当社としても進出が遅かったのではないかと感じている。

現在、ベトナムへの製造業の大きな投資はなく、物流という切り口でみた事業環境は、非常に厳しい。外資系製造業にからみたベトナムのアドバンテージは、単純な人件費だけでもいえるが、その人件費も毎年10%近くベースアップしている。電気代や物流のインフラ面を含めて考えると、決してコストが安価な環境ではないと思われる。

物流事業者としても、人件費のアップ分を運賃でもらえるかという点で非常に厳しい状況にある。

⑤日系物流事業者C社の見解

日系の荷主企業のベトナム進出については、建設業者からはもう大きな工事は無いという話も聞き、新規進出の見通しは厳しいと感じている。ハイフォンには進出の可能性はあるが、ハノイには、既にホンダ、トヨタ、キヤノンなど進出済みとの感が強い。

V. ベトナムでの物流事業の展開に関する問題点等について

1. インフラについて

ベトナムのインフラは、各方面から、陸、海、空とも脆弱性が指摘されている。

例えば、ハノイの玄関口であるハイフォン港及びホーチミンの玄関口であるホーチミン港は、河川港で水深が浅いため、大型船が入港できない（ハイフォン南東のラックフェン地区(下図上①)、カイメップ・チーバイ地区(下図上②、ホーチミン南東 80Km)で港湾開発が進行中) こと、国道一号線（地図上③ハノイ～ホーチミン）に交通量が集中し、都市部で渋滞が慢性化しており、バイパス道路の整備や鉄道輸送（現在は単線、非電化）の向上が必要なこと、更には、電力不足により、コールドチェーンサービスに必要な冷蔵・冷凍倉庫が普及しにくいことなどが指摘されている。

図表 ベトナムのインフラのアウトライン



出所) 日本物流団体連合会資料

①日系物流事業者A社の見解

ベトナムの電力事情については、例えばラオスから電力を購入するなどもあり、以前よりはかなり改善されている。特にハノイやホーチミンなど都市部やその工業団地等には優先的に配電しており、最近では電力不足による大きな停電は生じていない。

道路事情については、南北を結ぶ国道1号線の整備が進み、ハノイやホーチミンでは、都市部周辺の環状道路の整備も進みつつある。しかし、それ以外の地方では、整備が不十分である。特にカンボジアやラオスの国境につながる道路の整備が望まれるところである。

②日系物流事業者B社の見解

電力事情は、3～4年前までは特に夏場になると頻繁に長時間の停電が発生していたが、最近では改善されている。ただし、突発的な短時間の停電は発生しているが、ジェネレーターでつなげているため、物流事業者としては大きな問題はない。

道路事情は、徐々に整備が進んでいる。ホーチミン－カイメップ・チーバイ間の高速道路が2014年1月に開通し、ハノイ－ハイフォン間の高速道路も工事が進められている。

③日系物流事業者D社の見解

国内輸送では、道路インフラが脆弱である。産業道路と生活道路の区別がなく、過積載の車両の通行により路面も悪い。

2. ベトナムの商習慣について

①日系物流事業者A社の見解

ベトナムでは、過去の日本のように、月末に納品が集中する傾向が顕著にみられる。例えば家電店でフライヤーを買ったらアイロンも付いてくるといった販売方法が多くみられる。

従って物流面では、月末に輸送量が集中する傾向が強く、月末の車両の確保は厳しい。極端にみると、毎月1日から20日までは仕事がなく、後の10日間で稼がなくてはならないため、地場の協力会社からは、車両をキープするための運賃アップといった話もよくある。

このような月末集中に加えて、未だキャッシュ・オン・デリバリーという商習慣が一般的であるが、これが改善されるには、10～20年かかるのではないかと。

②日系物流事業者D社の見解

商習慣として日本との大きな差は感じない。定時性や時間指定等の物流サービスのレベルも、日本とほぼ同じ水準である。ただし、日本のように朝8時または9時という明確な時間指定はほとんどなく、午前あるいは午後という範囲が通常である。特に当社では、トラックは自車での輸送を行っているため、日本と同様の定時制を提供しており、実運送にサブコンを利用するような事業に対する特徴としている。

3. ドライバー等人材の確保について

①日系物流事業者A社の見解

ベトナムでも車検制度と過積載取り締まりの厳格化の影響で、ドライバーが不足している。特にトレーラのドライバー不足が顕著である。取締りによって罰金を支払うことや免許が失効するなどのリスクが増えたことにより、他の職業に転職するドライバーも出てきている。

また、以前はドライバーは運転するだけが仕事であったが、昨今では仕分けなども仕事となってきた。そこでドライバーは自身では作業を行わず、独自に助手を手配して対応するようになり、結果としてドライバーの収入が減ってしまうことなど、職業としてのドライバーの魅力が低下している。

②日系物流事業者B社の見解

スタッフの大半は、バイクで10～20分程度の通勤である。

ベトナム人は、家族を大切にするため、5時以降、残業がなければ、真直ぐに帰宅する人が多い。また、日本のように残業が通常という状況ではない。

ベトナムでは、トラックドライバーやフォークリフトの作業員は、募集すれば集まる。集まりにくいといえは経理関係と機工のエンジニアである。ベトナムでは、1社に1人必ず経理責任者を配置する必要があるため、経理関係の人材の雇用が難しい。

ただし、人材の流失は多く、特にフォワーディング部門では、ジョブホップでの人材の流出が多い。当社のホーチミンは、設立10年目であるが、当初から在籍の従業員は1人しかいない。必ずしも給料だけではないという人もいるため、5人雇い入れ2人残ればと思うが、現実には1人残るのが実態である。会社を転職することで、処遇や給料が良くなるというお国事情である。それを阻止しようと高い賃金を支払うと、他の従業員に及ぼす影響が大きいため、それも難しい。

政府による最低賃金アップがされるものの、特にスタッフの賃金は、その基準とは異なり、自社で策定した個人評価基準をもとに毎年1対1の交渉事で決定している。

③日系物流事業者C社の見解

過積載の取締り強化により、トラック不足の傾向にあるが、ドライバーは、募集すればまだ集まる。

当社では、製造業に比べて定着率はよいと感じている。特に事務職の退職者はほとんどいない。従業員全体で150人中、退職者は毎年2人程度である。国の最低賃金の基準に合わせて賃金を改定し、マネージャーがメンタルを含めたケアを行うなど配慮している。また、従業員にとって通勤に便利という勤務地の地理的条件が大きい。

④日系物流事業者D社の見解

労働力の確保については、ドライバー自体は募集を掛ければ集まるが、レベルは低く、一方でジョブホッピングも頻繁であるため、結果的に不足という状況になっている

る。特に、トレーラのドライバーは、地場事業者との競争も激しく、確保に苦勞している。ドライバー確保には、常に応募を続け、常に採用を続けるという努力が必要となっている。

⑤現地物流事業者F社の見解

ベトナムでは近年、ドライバーの採用が徐々に厳しくなりつつある。その要因は、特に大型トラックやトレーラの経験者自体の人数がまだ少ないことや、ホーチミン以外から職を求めて来た人が保有しているライセンスの信憑性の問題などがある、

ドライバーへのなり手が少ない要因は、少子化問題と、トレーラのドライバーは、現在の運転免許の取得制度では、トレーラの免許（ライセンス FC）を取得するには、中学校以上の卒業と運転免許（ライセンス C）の取得、3年の実務経験を必要としていることが影響している。

ドライバーの採用と教育について、ドライバーの採用には、中途採用と新規採用の2つのパターンがある。教育に関しては、経験者の中途採用では、まず1カ月の研修期間を設け、ベトナムの運転免許のチェックし、実務を実際に行わせて、その可否をチェックし、必要なアドバイスを行っている。全くの未経験者の新規採用では、約3カ月の研修期間を設け、経験のあるドライバー横に乗り、手伝いをしながら作業を覚えさせ、その後、教育しながらライセンスを取得させ、最後に実務経験をさせている。

適切な管理、教育を行っていると自負しているが、現在のベトナムの交通事情では、交通事故をなかなか避けられないという実状もある。

⑥現地物流事業者H社の見解

当社グループでのドライバーの採用は、関係者からの紹介を必要とし、同業他社よりも審査を厳しくしている。それは、最近のドライバーの中には、荷物の盗難や麻薬使用のケースがあったためである。しかし、その一方で、当社では、例えば、基準内の定量積載を徹底しドライバーの取締りへのリスクをなくすことや、社会保険や医療保険など各種の保険に全て加入するなど、ドライバーが安心して働くことができる環境を提供している。それは、厳しい事業者間での生き残り競争として必要な企業戦略と位置付けている。

4. 税制や手続き関係について

①日系物流事業者D社の見解

ベトナムでは外国契約者税（FCT : Foreign Contractor Tax）がある。これは、グローバルスタンダードでは、保税倉庫中で行われる取引は、外国とみなし、そこには課税しないが、ベトナムでは、保税倉庫内での取引であっても課税されるというものである。

更に、2014年から、保税倉庫での取引運用に対しても付加価値税（VAT）が掛かる

ようになった。特にこの課税は、顧客に説明しても理解してもらるのが難しいものとなっている。

通関手続きは、V-NACCS が導入され、運用自体は落ち着いてきたが、未だペーパーの処理が必要であるなど日本とのレベル差があり、まだ手続きは煩雑である。

このように、グローバルスタンダードとは異なる制度や、税関においても担当者による解釈の違い、行政手続きの煩雑さなど、コンプライアンスに則った経営をしていく上では、厳しい経営環境であり、物流のスムーズな運用を妨げているのではないかと。

②現地物流事業者H社の状況

外国契約者税（FCT : Foreign Contractor Tax）の適用による貿易条件の変化について、当社としては、FCT の制度は、国内企業、外資企業ともに公平なものとみている。ただし、この制度ができた当初は、産業全般に適用されたが、ロジスティクスという業種には合わないものだと感じた。実際には、税務署によって解釈や適用が異なるなどの問題があり、ベトナムのロジスティクス協会も調査結果をもとに政府への改善を要望するなどの結果、政府はこの 5～6 年で修正を行い、当初不明確な部分が明確になり、ロジスティクス業界も大きな影響を受けていない。

5. 物流コストの低減について

現地物流事業者F社は、ベトナムにおける今後の物流の発展に向けた課題としては、物流コストの低減が必要であるとしている。現在は、業務が非効率なことや道路事情が脆弱なため車両のメンテナンスコストがかかり、短期で車両の代替が必要となることなどにより、運賃コストが高い。また、鉄道輸送の品質も決してよくない。道路、鉄道ともインフラ面の問題であり、これは企業努力では解決できないが、政府は資金不足の問題があるため、改善は簡単ではない。

6. ベトナムにおける現地事業者団体から政府への要望等について

ベトナムロジスティクス協会は、ベトナム政府に対して、物流の改革に向けて、次のような要望をあげている。

- 1) 行政の手続きが煩雑なこと。ライセンスの申請や、通関、税金、税関係の申告、納税等がとにかく煩雑であり、それを改善して欲しい。
- 2) ベトナムのロジスティクス産業のレベルが低いため、そのレベルアップと発展に向け、例えば日本政府の協力を仰ぐなど、支援、協力をいただきたい。
- 3) 2005 年の商法（貿易法）の改定。この法律でロジスティクス活動について規定されているが、年数を経て今では内容が不適切であるため修正して欲しい。
- 4) 現在の交通安全委員会のように、ロジスティクス産業を発展させるための機能調整の委員会を発足させて欲しい。

VI. まとめ

1. ベトナムの現状と日系物流事業者の活動の実情と問題点について

ベトナムは、勤勉な国民性と人口約 9,000 万人の豊富な労働力により、これまでも外資企業の投資が盛んに行われ、近年は、チャイナリスクの受け皿としても注目されている。

日系企業も自動車や二輪車、家電、食品など製造業を中心に進出しており、近年では、経済成長と購買力の拡大による一大消費地としての魅力あるマーケットに対して、コンビニや量販店などの小売業の進出が目立っている。それに伴い、日系物流事業者も大手中堅企業を中心に早いところでは 20 年以上前から進出し積極的な活動が行われている。

①物流の品質・サービスレベルと商習慣

ベトナムで求められる物流サービスの品質やサービスレベルは、概して日本でのものと大差ないレベルまで進んできている。実際に日系物流事業者では、詳細な時間指定配送こそ多少緩やかなものの、午前・午後といった時間帯の指定のニーズや、貨物の取扱いや品質、管理のニーズに的確に 대응しており、それが地場事業者との差別化のひとつとなっている。

しかし、ベトナムの商習慣の特徴として、販売と納期の月末集中が激しいことや抱き合わせ販売が横行するなどにより、輸送量の月末集中への対応を余儀なくされている。さらに、取引形態が掛け売りではなく、購入側の代金を支払後に商品を配送するというキャッシュ・オン・デリバリーのような商習慣が一般的であり、これが改善されるには、今後 10～20 年かかるのではないかとみられている。

②トラックの車検制度や過積載の厳格化

ベトナムでは、他国に比べて、日系事業者が自社でトラックや倉庫、鉄道車両などを保有し、実運送や作業を行っている実態が目立つ。自社のアセットとサブコントラクト（協力会社）を的確に使い分けを行っている点が特徴とみられる。

その物流の現場での最近の問題のひとつに、2014 年 1 月からトラック運送事業に対するトラックの車検制度や過積載に関する法律の厳密な適用の実施がある。

これは、ベトナムで急務となっているインフラ整備の一方で、整備したインフラが、過積載により大きな影響を被っているための施策である。実際の物流の現場では、それが適格に運用されており、対応に苦慮している現場が少なくない。しかし、この過積載の検査・取締りにより、渋滞の発生や、適量積載により、輸送車両の台数、すなわち走行台数が増えることも懸念されている。

ベトナム政府としても、ベトナム国内市場で平等な競争ができていない一因に過積載があるならば、過積載問題をクリアすることにより、本来の物流コストが明らかとなり、平等な競争環境を作ることが急務だとも考えている。

過積載の取締り強化については、日系物流事業者は、コンプライアンスを前提としてきた日系物流事業者にとってみると、地場の物流事業者と比べその影響は小さく、追い風となっている。

一方で、車検制度に関しては、それまでは車検を通り使うことができていた車両が、全長や全高の厳格運用により、車検に相応の日数と費用が必要となった。特に以前からの使用車両については、継続使用が非常に不安な状況となっている。また車両の改造も禁止とされており、実際の運用に不安が残る状況が散見される。

このような車検制度と過積載取り締まりの厳格化により、運用できない車両が相当数生じ、それまでのように輸送できない状況に至った。また、過積載に対する取り締まりも非常に厳しくなったため、ベトナムの地場事業者では、当たりまえのように行っていた過積載ができなくなってしまった。それにより、輸送車両が不足し、物流コストが非常に上昇している。

③脆弱なインフラ

陸、海、空とも物流に関するインフラは、徐々に整備が進んでいるものの、現状では、どれも脆弱であるのが実態である。

道路事情については、南北を結ぶ国道 1 号線の整備が進み、ハノイ周辺では、空港から市内への新規道路建設や北部主要港であるハイフォン港やカイラン港とハノイとを結ぶ新規高速道路の計画もあるが、完成にはまだ数年を要する状況である。また、ホーチミン周辺でも、2009 年に稼働を開始した深水港のカイメップ・チーバイ港への新しい高速道路が一部で開通しているが、市内接続部では渋滞が発生するなど課題も残っている。その他の地方では、産業道路と生活道路の区別がないなど、整備が不十分である。また全般的に過積載車両の通行により路面の状態も悪いといった現状にある。

鉄道も、単線で線路幅が 1,000mm と狭く、駅等の施設や車両を含め、現状では輸送力に限界がある状態である。

港湾整備は、北部のハイフォン港、南部のカイメップ・チーバイ港などの整備が進みつつあるものの、既述のように港湾の接続道路が脆弱などの問題もある。

空港は、ハノイの空港で 2015 年 2 月に新ターミナルが開業し、貨物施設の拡張等に期待されているが、ホーチミンの現空港は、貨物施設が狭隘で使い勝手が悪いなどの問題を抱えている。新空港としてロンタイン国際空港の計画があるが、まだ国会で審議中であり、正式に決定しておらず、整備には 10 年以上はかかるものとみられている。

隣国間を結ぶ道路や橋梁など、ASEAN のボーダーレス輸送に資するインフラを含め、できるだけ早期の整備展開が期待される場所であるが、ベトナム政府の財源に限界があり、実際日本等からの ODA への依存が引き続き大きく、更なる投資を期待する声が聞かれるのも事実である。

④外資規制について

ベトナムでの事業化に当たっては、未だ外資規制のハードルがある。その外資規制は、WTO 加盟後 7 年が経過して開放が進みつつあり、2014 年 1 月から物流関係では、倉庫業や輸送代理服务（利用運送）が外資 100%資本による事業化が可能となった。しかし、道路輸送サービス（トラック輸送）等はまだ外資 100%は不可であり、合併でない事業化できないという問題が残っている。

なお、この件に関して、ベトナム交通運輸省では、それは WTO 加盟のコミットメントであるが、各省庁の解釈の仕方に違いがある。制限がないイコール 100%という解釈ではないというのが交通運輸省の考え方であり、将来的には各省庁と関係者の間で、その解釈の仕方について再度説明するつもりであるとしている。

⑤労働環境と従業員の確保について

ベトナムでのトラックドライバーの賃金及び労働時間は、賃金、労働時間とも他産業と同程度のレベルにある。これまで、トラックドライバーやフォークリフトの作業員は、募集すれば集まる状況であったが、昨年来の車検制度と過積載取締りの厳格化等の影響で、ドライバー不足が顕在化しつつあり、特にトレーラのドライバー不足が顕著となっている。取締りによる罰金の支払いや免許失効のリスク増、実際の収入減などにより、他の職業に転職するドライバーも出てきている。また、経理関係やエンジニアの人材の雇用が難しいといわれている。

ベトナムでは、ジョブホッピングが頻繁であり、地場事業者との競争もあるため、労働力確保には、諸規制に対するドライバーのリスク対応や、社会保険や医療保険への加入等、ドライバーが安心して働くことができる環境作りを必要とし、常に応募と採用を続けるという努力等も必要となっている。

2. 今後のベトナム成長性と物流事業者の進出について

①ベトナムの国内市場の成長性

今後のベトナム市場の成長性については、外資を中心とした製造業の進出は、南北ともに大手メーカーの進出が一段落した状況で、今後も機械系製造業の工場等拠点の移転等や新規進出は、非常に厳しく、それに伴うアッセンブリー等の裾野産業の集積にも大きくは期待できないとの見通しが少なくない。

このような状況から、既に製造業を主体にみると既に事業者間の競争は激しく、人件費も毎年 20%近くベースアップし、物流のインフラ面の脆弱性まで含めてみると、日系事業者の物流事業の拡大に向けた事業環境としては、非常に厳しいという見方がされている。

しかしながら、人口約 9,000 万人という一大消費地としての魅力は小さくなく、特に北部に比べて商業都市という特徴が大きいホーチミンを中心とした南部は、企業の収益

力、購買力とも高い。それは、外資の投資を含めた産業構造が、北部が製造業中心であるのに対し、南部は製造業とサービス産業が半々という違いにも現れている。日系を含めた外資企業も、南部の購買力と食生活のレベルをマーケットと捉え、内需型の食品飲料加工製造販売関係の業種や小売業の進出が現在も活発である。

そこでは、例えば冷凍冷蔵需要が大きく伸長するなどの新規需要もあり、日系物流事業者もコールドチェーンの展開に向け、新たな進出や設備の拡張がみられるなど、積極的な展開が注目されている。

②ASEAN及び東アジアの物流拠点としての発展の見通し

2015年のASEAN統合により、ベトナムがASEANや東アジアのゲートウェイ、物流拠点としてポテンシャルを期待する声も少なくない。

特に南部経済回廊の玄関口ともいえるホーチミンの地理的条件は、航空便で2時間、2,000kmで南アジアの相当エリアがカバーできる位置づけにある。また、中国、タイ、カンボジア、ラオスと隣接しており、陸送も活発に利用できる立地条件である。更に、2013年には、ラオス、ミャンマー、タイの国々との間で、相互物流および内航船利用の協定を締結している。通関システムを始めとするソフト面、道路インフラや物流関連施設等のハード面とも一層の改善が必要との課題はあるものの、ポテンシャルは高いとみられている。

しかし、一方で、例えばベトナムとカンボジアの国境のネアックルン橋が2015年4月に開通予定だが、その完成によって南部経済回廊の所要時間が短縮しても、バンコクとホーチミンの陸上輸送は4日かかるとみられ、船舶利用に対する時間的及びコスト的な優位性は必ずしも大きくない。従って、製造業からみると、コストが再優先であり、時間の価値が優先するまでには至らず、当面の間、輸送量の増加が期待できないとの声も聞かれる。

3. ベトナムでの事業展開に当たっての日系事業者からの要望について

ベトナムでは外国契約者税（FCT：Foreign Contractor Tax）があり、保税倉庫内での取引であっても課税されている。更に、2014年から、保税倉庫での取引運用に対しても付加価値税（VAT）が掛かるようになっている。これらの課税は、顧客に説明しても理解してもらるのが難しいものであり、そもそもグローバルスタンダードとは異なる制度であることから、ベトナム政府には、制度改正を求める意見があった。

また、通関手続きは、V-NACCSが導入されたものの、まだ手続きが煩雑であること、担当者による解釈の違いなど、コンプライアンスに則った物流のスムーズな運用のためには、改善を求める声もあった。

さらに、許認可をはじめとする諸般の行政手続については、一般的に時間を要することが多いが、その一方で、政府との関係や人のつながり等によって、大きく差が生じることが少なくない。それは大きなカントリーリスクのひとつである。

4. ベトナム政府や事業者団体等からの要望について

日本からも含め ODA 政府開発支援を受けているが、今後は、インフラ関係の支援に加えて、インフラを支えるための人材育成に向けた投資についても大きく期待されている。

その点で、日本で「株式会社海外交通・都市開発事業支援機構」(JOIN)が発足したことについては、歓迎すべきニュースとしており、まずはベトナムを対象に、特に人材教育、人材育成の分野に力を入れた支援を期待するとの声が聞かれた。

以上

資料編

資料編：ベトナムに関するデータ

1. 一般情報

(1) 国土の特徴

インドシナ半島の東側に位置し、約 1,650 kmに及ぶ南北に細長い本土と南シナ海の群島からなる。国土面積は約 33 万平方キロメートルで、九州を除いた日本の面積に相当する（日本の約 0.87 倍）。国土の北側は中国南部と国境を接し、東側は南シナ海、西側はチュオンソン山脈により隔てられ、ラオス、カンボジアと隣接している。東西の幅は最も狭い部分でわずか 50 kmほどしかない。国土の 73%が山地で形成され、平野部は北部の紅河デルタや南部のメコンデルタ周辺部、海岸線に沿ってわずかに広がっている。

主要な河川は上記の紅河、ダンホアに河口をもつカー川、中部のバー川、南部のドンナイ川、メコン川である。

首都はハノイ。最大の都市は、南部のホーチミンであり、北部の首都ハノイはそれに次ぐ規模、さらに港湾都市のハイフォンが次ぐ。

(2) 人口・民族・言語

人口は約 9,170 万人（2013 年時点、国連人口計画推計）であり、キン族（越人）が約 86%、他に 53 の少数民族で構成されている。

公用語はベトナム語である。

(3) 政治経済概況

1986 年の第 6 回党大会にて採択された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）路線を継続、外資導入に向けた構造改革や国際競争力強化に取り組んでいる。他方、ドイモイの進展の裏で、貧富の差の拡大、汚職の蔓延、官僚主義の弊害、環境破壊などのマイナス面も顕在化している。

2011 年 1 月には第 11 回共産党大会（5 年ごと）が開催され、2020 年までに近代工業国家に成長することを目標として引き続き高い成長を目指す方針が掲げられたほか、プロレタリアート階級主導の共産党方針は維持しつつも、私営経済活動を本業とする者の入党を試験的に認めることとされた。また、党中央指導部の人事が一新され、書記長には、これまで国会議長を務めたグエン・フー・チョン氏が選出された。

同年 5 月 22 日には国会議員選挙が行われ、その結果を受けて 7 月 21 日より第 13 期国会が召集され、グエン・シン・フン国会議長、チュオン・タン・サン国家主席が選出され、グエン・タン・ズン首相が再選された。また、政府の組織改編が承認されるとともに、ズン首相が提案した新閣僚人事案が承認され、一部閣僚が交代した。2013 年 6 月に

も一部閣僚が交代した。

2011 年以降、ベトナム国内経済が停滞し、ドイモイ進展の裏で、貧富の差の拡大、汚職の蔓延、官僚主義の弊害等のマイナス面が顕在化したことから、党・政府は、汚職防止の強化、行政・公務員改革等を実施し、不良債権処理や国有企業再編により、経済の不効率性の改善を進めると共に、2013 年には、国会が人事を承認した閣僚級以上の指導者に対する国会議員による信任投票の実施や憲法改正等、一党体制にありながら、民主的要素を取り入れるといった動きもある。(外務省ホームページより)

図表 ベトナム全図



出所) JETRO ホームページ

(4) 国内総生産（GDP）と経済状況

JETRO データによる国内総生産と経済の主要指標は、以下の通りである。2013 年の実質 GDP 成長率は 5.4%と前年に引き続き 5%台の成長にとどまった。セクター別ではサービス業が成長を牽引した。消費者物価上昇率は前年比で 6.6%となり、政府が目標としていた 7.0%を下回った。

図表 基礎的経済指標

項目		2011年	2012年	2013年
GDP				
	実質GDP成長率(%) (備考)	6.2 基準年:2010年	5.3 基準年:2010年	5.4 基準年:2010年
	名目GDP総額 - 現地通貨(単位:100万)	2,536,631,000	3,245,419,000	3,584,261,000
	名目GDP総額 - ドル(単位:100万)	123,679	155,820	171,222
	一人あたりのGDP(名目) - ドル	1,532	1,753	1,902
消費者物価指数				
	消費者物価上昇率(%) (備考)	18.6 前年=100	9.2 前年=100	6.6 前年=100
	消費者物価指数 (備考)	198 2005年=100	216.1 2005年=100	230.3 2005年=100
	失業率(%) (備考)	3.6 都市部	3.2 都市部	3.6 都市部
産業生産指数・エネルギー				
	鉱工業生産指数伸び率(前年比)(%)	6.8	4.8	5.9
国際収支				
	経常収支(国際収支ベース) - ドル(単位:100万)	236	9,000	11,100
	貿易収支(国際収支ベース) - ドル(単位:100万)	-9,844	284	9
	外貨準備高 - ドル(単位:100万) (備考)	13,539 金を除く	25,573 金を除く	25,894 金を除く
	対外債務残高 - ドル(単位:100万)	57,841	44,900	49,100
	為替レート(期中平均値、対ドルレート)	20,509.80	20,828.00	20,933.40
	為替レート(期末値、対ドルレート)	20,828.00	20,828.00	21,036.00
	通貨供給量伸び率(%)	11.9	24.5	21.4
	輸出額 - ドル(単位:100万)	96,906	114,631	132,135
	対日輸出額 - ドル(単位:100万)	10,781	13,510	13,651
	輸入額 - ドル(単位:100万)	106,750	114,347	132,125
	対日輸入額 - ドル(単位:100万)	10,400	11,603	11,612
	直接投資受入額 - ドル(単位:100万) (備考)	14,696 新規拡張を含む	13,013 新規拡張を含む	22,352 新規拡張を含む

出所) JETRO ホームページ

データ出所) 実質 GDP 成長率、名目 GDP 総額(現地通貨)、消費者物価上昇率、失業率、鉱工業生産指数上昇率: ベトナム統計総局

一人あたりの GDP: IMF "World Economic Outlook Database"

消費者物価指数、外貨準備高、為替レート、通貨供給量伸び率: IMF "International Financial Statistics: database and browser"

経常収支、対外債務残高: World Bank "A World Bank Economic Update for the East Asia and Pacific Region"

貿易収支、輸出入額、対日輸出入額: 税関総局

直接投資受入額: 外国投資局 (FIA)

注) 通貨供給量伸び率: IMF "International Financial Statistics: database and browser 2014", "Broad Money" を通貨供給量伸び率として掲載

2013 年の名目 GDP は 1,704 億ドル、1 人当たりの GDP は 1,902 ドルで、年々順調に増加している。

2013 年の成長率を産業別でみると、農林水産業が 2.7%増（前年比横ばい）、工業・建設業が 5.4%増（前年比 0.4 ポイント減）、サービス業が 6.6%増（0.7 ポイント増）となっている。工業・建設業は 2 年連続鈍化傾向にあるが、製造加工分野は 7.4%増（1.6 ポイント増）、建設分野は 5.8%増（2.5 ポイント増）と成長幅が拡大した。サービス業は、ホテル・飲食分野が 9.9%増（2.9 ポイント増）、金融・保険分野が 6.9%増（1.5 ポイント増）と前年を上回る成長率を記録し、経済を牽引した。

図表 GDP の産業別構成（実質）

部門	2011年		2012年		2013年(暫定値)	
	金額	構成比	金額	構成比	金額	構成比
農林水産業	558,185,000	20.1%	638,368,000	19.7%	658,779,000	18.4%
鉱業、採石業	287,402,000	10.3%	386,669,000	11.9%	411,673,000	11.5%
製造業	500,900,000	18.0%	564,399,000	17.4%	627,007,000	17.5%
電気、ガス、熱供給	87,889,000	3.2%	104,715,000	3.2%	124,114,000	3.5%
水道、廃棄物・下水処理	14,156,000	0.5%	15,805,000	0.5%	18,502,000	0.5%
建設業	163,200,000	5.9%	181,984,000	5.6%	191,704,000	5.3%
卸売業、小売業、修理業	363,046,000	13.1%	423,919,000	13.1%	481,380,000	13.4%
運輸・倉庫業	82,956,000	3.0%	97,348,000	3.0%	107,128,000	3.0%
宿泊・飲食業	105,567,000	3.8%	121,959,000	3.8%	138,831,000	3.9%
通信業	23,854,000	0.9%	25,474,000	0.8%	27,588,000	0.8%
不動産業	166,505,000	6.0%	181,781,000	5.6%	192,866,000	5.4%
総計(その他を含む)	2,779,880,236	100.0%	3,245,419,000	100.0%	3,584,262,000	100.0%

出所) JETRO ホームページ

（５）貿易概況

①輸出金額・相手国・品目

2013 年の輸出（通関ベース）は 1,321 億 3,500 万ドル（前年比 15.3%増）と堅調に増加した。品目別でみると 1 位は電話機・同部品（67.1%増）で、韓国のサムスン電子が 2010 年より北部バクニン省で携帯電話の生産を開始し、世界各国に製品を輸出していることが大きく寄与している。2 位は縫製品（18.9%増）、3 位はコンピューター電子製品・同部品（35.3%増）となっている。

国・地域別でみると、1 位は米国で 238 億 6,900 万ドル（前年比 21.4%増）、2 位が日本で 136 億 5,100 万ドル（4.5%増）、3 位が中国で 132 億 5,900 万ドル（7.0%増）、4 位が韓国で 66 億 3,100 万ドル（18.8%増）、5 位がマレーシアで 49 億 2,600 万ドル（9.6%増）となっている。

図表 ベトナムの主要国・地域別輸出（通関ベース）

単位：100万ドル、%

輸出	2012年	2013年		
	金額	金額	構成比	伸び率
米国	19,668	23,869	18.1	21.4
日本	13,060	13,651	10.3	4.5
中国	12,388	13,259	10.0	7.0
韓国	5,580	6,631	5.0	18.8
マレーシア	4,496	4,926	3.7	9.6
ドイツ	4,095	4,730	3.6	15.5
アラブ首長国連邦	2,078	4,139	3.1	99.1
香港	3,706	4,107	3.1	10.8
英国	3,034	3,699	2.8	21.9
オーストラリア	3,241	3,514	2.7	8.4
合計(その他含む)(FOB)	114,573	132,135	100.0	15.3

出所) JETRO ホームページ

②輸入金額・相手国・品目

2013年の輸入は1,321億2,500万ドル（前年比16.1%増）であった。品目別でみると、1位は機械設備・同部品で186億8,700万ドル（16.5%増）、2位はコンピューター電子製品・同部品（34.9%増）、3位は織布・生地（19.3%増）、4位は電話機・同部品（59.6%増）となっている。

国・地域別の輸入金額は、1位が中国で369億5,400万ドル（前年比28.4%増）、2位が韓国（33.2%増）、3位が日本（0.1%増）、4位が台湾（10.4%増）、5位がタイ（9.0%増）となっている。

図表 ベトナムの主要国・地域別輸入（通関ベース）

単位：100万ドル、%

輸入	2012年	2013年		
	金額	金額	構成比	伸び率
中国	28,786	36,954	28.0	28.4
韓国	15,536	20,698	15.7	33.2
日本	11,603	11,612	8.8	0.1
台湾	8,534	9,424	7.1	10.4
タイ	5,792	6,311	4.8	9.0
シンガポール	6,690	5,703	4.3	△ 14.8
米国	4,827	5,232	4.0	8.4
マレーシア	3,412	4,104	3.1	20.3
ドイツ	2,377	2,963	2.2	24.6
インド	2,161	2,883	2.2	33.4
合計(その他含む)(CIF)	113,792	132,125	100.0	16.1

出所) JETRO ホームページ

②日本とベトナムの関係

日本とベトナムの関係は、貿易額では 2011 年以降、日本の輸入額のほうが多く、貿易収支はマイナスとなっている。

日本の主要な輸出品目は、電気機器（22.4%）、一般機械（19.2%）、鉄鋼（15.2%）、化学製品（9.1%）となっている。また日本の主な輸入品目は、電気機器（16.2%）、衣類・同付属部品（17.0%）、原油・粗油（15.4%）となっている。

2014 年 4 月時点の日系の進出企業況は、1,299 社となっており、ハノイを中心とした北部（555 社）に比べて南部ホーチミン（679 社）のほうが多い。

2013 年の日本企業の投資件数は 500 件、投資額は 58 億ドルとなっており、年々増加している。

図表 日本とミャンマーの関係

日本との貿易 (通関ベース) (100万ドル)	年	日本の輸出(A)	日本の輸入(B)	収支(A-B)
	2009	6,518	6,962	▲444.6
	2010	9,020	7,730	1,290
	2011	9,817	11,823	▲2,005.9
	2012	10,232	14,362	▲4,130.6
	2013	10,589	14,312	▲3,723.2
	出所: 日本税関			
日本の主要輸出品目	電気機器(22.4%)、一般機械(19.2%)、鉄鋼(15.2%)、化学製品(9.1%)、輸送用機器(3.7%) 出所: 日本税関			
日本の主要輸入品目	電気機器(16.2%)、衣類・同付属部品(17.0%)、原油・粗油(15.4%)、一般機械(5.8%)、食料品(8.8%) 出所: 日本税関			
日本企業の投資件数と投資額	2011年 件数: 285件 投資額: 24億3,800万ドル			
	2012年 件数: 444件 投資額: 55億9,300万ドル			
	2013年 件数: 500件 投資額: 58億7,500万ドル			
	備考: 認可ベース、新規・拡張含む 出所: 外国投資庁(FIA)			
日系企業進出状況	企業数: 1,299社 企業名: キヤノン、パナソニック、ホンダ、トヨタ、富士通、日本電産、ブリヂストン、富士ゼロックス、マブチモーター、イオンなど 備考: ベトナム日本商工会(ハノイ、ハイフォン、北部ベトナム)555社(2014年4月) ホーチミン日本商工会 679社(2014年4月) ダナン日本商工会 65社(2014年4月)			
投資(進出)に関連した 特長、問題点	(1)従業員の賃金上昇 (2)原材料・部品の現地調達の難しさ (3)通関等諸手続きが煩雑 (4)現地人材の能力・意識 (5)品質管理の難しさ			
在留邦人	12,254人 出所: 外務省「海外在留邦人数調査統計(平成26年要約版)」			
二国間協定	日越投資協定(2003年11月締結、2004年12月発効) 日越経済連携協定(2008年12月署名、2009年10月発効)			

出所) JETRO ホームページ

投資（進出）に関連した特徴や問題点は、①従業員の賃金上昇、②原材料・部品の現地調達の難しさ、③通関等諸手続きが煩雑、④現地人材の能力・意識、⑤品質管理の難しさ、となっている。

（１）ベトナムの国土と全国物流網・大型インフラ案件

(1) ベトナムの国土と全国物流網・大型インフラ案件



(2) 道路・トラック

①概況

ベトナムの 2012 年の総道路延長は、326,000km、うち舗装道路は 216,000km であり、舗装道路の比率は 66%とまだ未舗装道路が約 3 分の 1 を占めている。高速道路延長は、120km となっており、道路インフラまだ弱い状況である。

②車両数

2012 年の登録車両総数は、159.0 万台であり、前年に比べて 12.7 万台増加している。

また、登録二輪車台数は、3,689.4 万台と車両の約 23 倍と非常に多いことが特徴である。

なお、登録トラック車両数は、65.1 万台であり、年々増加している。

③輸送量

2013 年のトラックによる貨物輸送量は、トン数ベースで 735 千トン、トンキロベースで 38.6 百万トンキロであり、それぞれ年々増加している。

注) 輸送量に関するデータは、本編（ベトナム統計総局資料）と資料編（Asean Japan Transport Partnership Infomation Centre 資料）には差異がある。

⑤交通事故発生件数等

2012 年の道路における交通事故件数は、10,819 件であり、交通事故による死者数は 9,540 人、負傷者数は 7,723 人となっており、2011 年に比べて 2012 年は事故件数、死傷者数ともに減少している。

図表 道路輸送関係のデータ一覧

コード	指標名	単位	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
A. 道路基盤											
001	総道路延長	km	238,000		269,900		287,700	290,700	295,100	300,848	326,000
002	舗装道路延長	km	137,969		163,255		153,771	188,083	190,150	197,682	216,000
003	総道路延長に占める舗装道路の比率	%	58%		60%		53%	65%	64%	66%	66%
004	高速道路延長	km	0.0		0.0		0.0	50	50		120
B. 道路輸送車両											
005	登録自動車総数	千台	532	602	656	787	947	1,138	1,274	1,463	1,590
006	登録乗用車数	千台	182	209	239	301	384	484	557	672	727
007	タクシー車両数	千台							56.0	54.8	56.4
008	登録トラック車両数	千台	195	226	255	317	398	476	552	597	651
009	登録バス車両数	千台	73.0	80.0	81.0	89.0	97.0	104.0	98.0	108.0	118.0
010	公共バス車両数	千台							86.0	70.7	78.5
011	登録二輪車台数	千台	13,375	16,086	18,406	21,428	25,273	28,195	31,155	33,774	36,894
C. 道路輸送量											
012	道路旅客総数	千人	1,042	1,173	1,332	1,473	1,629	1,761	2,011	2,327	2,647
013	タクシー旅客数(100万人)	100万人									
014	公共バス旅客数	千人									
015	公共バス旅客人キロ	100万人キロ	34.3	38.6	43.6	49.4	54.2	61.5	69.2	78.7	91.7
016	公共バスの営業路線延長	100万km									
017	貨物輸送トン数	千トン	265	298	339	403	456	514	587	664	735
018	貨物輸送トンキロ	100万トンキロ	14.9	17.7	20.5	24.6	28.0	31.6	36.2	40.2	38.6
D. その他（企業、ロジスティクス、経済指標）											
019	トラック運送事業者数	社									
020	国内フレートフォワーダー数	社									
021	倉庫事業者数	社									
022	路線バス事業者数	社									
023	新規自動車運転免許発行数	件	172,595	207,624	21,956	24,797	25,331	332,551	455,155		496,755
024	新規二輪車運転免許発行数	件	3,362,285	3,025,692	1,961,576	2,012,618	1,991,986	2,021,667	1,830,059		1,924,493
025	国内のトラック貨物輸送トン数	千トン									
026	国内のトラック貨物輸送トンキロ	100万トンキロ									
027	トラックによる総輸入貨物量	千トン									
028	トラックによる総輸出貨物量	千トン									
E. 道路交通事故											
029	交通事故件数	件	17,663	14,711	14,727	14,504	12,635	12,492	13,713	14,026	10,819
030	道路交通事故死者数	人	27,647	23,547	24,045	23,610	19,513	19,430	22,082	22,006	9,540
031	道路交通事故負傷者数	人									7,723

出所) Asean Japan Transport Partnership Infomotion Centre ホームページ

(2) 鉄道

①概況

ベトナムの鉄道輸送は、ベトナム国鉄により、総延長 **2,554km** の路線で運行されている。全区間が単線であり、全区間非電化である。ベトナム国内のほとんどの線路幅は **1,000mm** と狭く、車両、荷役機器、鉄道関係の施設、物流センターの施設等、鉄道インフラは量及び品質面とも不十分である。

貨物輸送の路線は、**5** ルートあり、①ハノイ～ホーチミン、②ハノイ～クンニン（ダイグエン?）、③ハノイ～ラオカイ、④ハノイ～ランソン、⑤ハノイ～ハイフォン、である。輸送量は、ハノイ～ホーチミン間が圧倒的に多い。

②輸送基盤・車両数

2012 年の総鉄道路線長は、**2,554km** で、全路線が単線・非電化である。貨車の車両数は、**5,332** 両となっており、前年に比べて増加している。

③輸送量

2012 年の鉄道貨物輸送量は、トン数ベースで **7,076** 千トン、トンキロベースで **3,949** 百万トンキロとなっており、トン数、トンキロとも前年と比べ、やや減少している。

ちなみに鉄道旅客者数、旅客輸送人キロは、ここ数年ほぼ横ばいとなっている。

注) 輸送量に関するデータは、本編（ベトナム統計総局資料）と資料編（Asean Japan Transport Partnership Infomation Centre 資料）には差異がある。

④事故の発生状況

2012 年に発生した鉄道事故件数は、**457** 件、事故死者数 **214** 人、事故負傷者数 **312** 人となっている。

図表 鉄道関係のデータ一覧

コード	指標名	単位	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
A. 鉄道輸送基盤											
101	総鉄道路線長	k m		2,764	2,584	2,577	2,577	2,577	2,577	2,547	2,554
102	複線路線長	k m			0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
103	電化路線長	k m			0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
104	都市鉄道路線長	k m			0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
B. 車両数											
105	運行可能な機関車の車両数	両	322	302	299	319	319	297	294	281	303
106	客車の車両数	両	933	946	938	1,033	1,054	1,054	1,043	907	1,040
107	貨車の車両数	両	4,027	4,496	5,011	4,913	4,901	4,887	4,853	3,855	5,332
C. 鉄道輸送指標：交通											
108	総旅客輸送者数	100万人	12.9	12.8	11.6	11.6	11.3	11.1	11.2	11.9	11.8
109	旅客輸送人キロ	100万人キロ	4,376	4,563	4,334	4,660	4,560	4,138	4,378	4,569	4,512
110	貨物輸送トン数	千トン	8,874	8,787	9,153	9,050	8,481	8,248	7,862	7,234	7,076
111	貨物輸送トンキロ	100万トンキロ	2,745	2,949	3,447	3,883	4,171	3,865	3,961	4,099	3,949
D. その他（企業、ロジスティクス、経済指標）											
112	国内の鉄道貨物輸送トン数	千トン	7,495	6,867	6,743	7,405	7,352	7,277	6,919	6,595	4,840
113	国内の鉄道貨物輸送トンキロ	100万トンキロ	2,620	2,859	3,333	3,712	4,021	3,734	3,842	4,031	3,986
114	鉄道による総輸入貨物量	千トン	911.5	845.7	999.5	1258.4	809.3	730.8	717.4	502.8	860.0
115	鉄道による総輸出貨物量	千トン	366.8	375.9	411.2	386.8	227.6	150.9	138.8	99.7	10.6
E. 鉄道事故											
116	鉄道事故件数	件									457
117	鉄道事故死者数	人									214
118	鉄道事故負傷者数	人									312

出所) Asean Japan Transport Partnership Infomotion Centre ホームページ

(3) 港湾

①概況

ベトナム国内には、5 つの港があり、北からハイフォン港、カイライ港、ダナン港、クイニョン港、ホーチミンのカトライ港及びカイメップ・チーバイ港である。

図表 ベトナムの港湾の位置



資料：TCIT 資料

ベトナム全体でのコンテナの取扱量は年々増加を続けており、2009 年に開港したカイメップ・チーバイ港も順調に取扱量が増加している。2013 年の実績では輸出入合わせて約 800 万 TEU であり、このうち、ベトナム南部の港湾での取扱量が約 56% の 450

万 TEU を占め、カイメップ・チーバイ港が 95 万 TEU を取り扱っている（本編参照）。
なお、ベトナムでは河川水運も非常に重要な機能を担っており、河川港数 5,520 カ所、
総水路延長は 6,650km にわたる。

②国内海運船舶数・取扱量

2012 年の国内海運貨物船は 833 隻、国内海上貨物取扱量は 79,784 千トンとなっており、前年までは年々増加傾向にあったが、2012 年は減少した。

2012 年の河川水運貨物船は 23,200 隻、水上貨物取扱量は 155,162 千トンとなっており、取扱量は横ばい傾向にある。

注）輸送量に関するデータは、本編（ベトナム統計総局資料）と資料編（Asean Japan Transport Partnership Infomation Centre 資料）には差異がある。

③輸出入取扱量

2012 年の国際海上貨物取扱量は 173,7044 千トン、国際海上コンテナ取扱量は 6,519 千 TEU となっており、年々増加傾向にある。

注）輸送量に関するデータは、本編（ベトナム統計総局資料）と資料編（Asean Japan Transport Partnership Infomation Centre 資料）には差異がある。

④事故の発生状況

2012 年に発生した国内船舶による事故件数は、183 件であり、死亡数、行方不明者数は 120 人となっており、前年に比べて事故件数、死亡数、行方不明者数とも増加している。

図表 海運水運関係のデータ一覧

コード	指標名	単位	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
A. 海上輸送基盤											
201	国内港湾数	箇所									
202	国際港湾数	箇所				150	166	242	250	329	240
B. 海運船舶数											
203	国内海運旅客船数	隻	15	17	18	23	34	38	44	40	46
204	国内海運貨物船数	隻	464	478	476	546	687	691	711	877	833
205	国内海運旅客船の総トン数	千トン	3.5	4.1	4.2	28.8	29.8	30.8	32.3	7.1	7,416
206	国内海運全商船の総トン数	千トン	324	334	343	419	607	688	706	1,203	1,157
207	国際海運全商船数	隻	187	256	320	495	745	959	619	683	648
208	国際海運コンテナ船数	隻	3	3	4	8	13	25	32	31	25
209	国際海運全商船の総トン数	千トン	1,096	1,253	1,362	2,047	2,672	3,421	3,279	4,083	3,809
210	国際海運コンテナ船の総トン数	千トン	31	31	34	54	82	196	212	191	155
C. 海上輸送指数と交通											
211	国内海上旅客輸送者数	千人	120	132	233	350	511	303	360	414	1,248
212	国内海上貨物取扱量	千トン	28,966	29,955	33,120	42,940	42,810	60,227	75,500	87,941	79,784
213	国内船舶コール	千回	26.3	30.0	33.6	39.6	44.0	47.1	49.3	48.4	52.0
214	国際海上旅客輸送者数	千人									
215	国際海上貨物取扱量	千トン	88,368	96,472	106,638	121,062	136,090	170,802	154,154	154,876	173,704
216	国際海上コンテナ取扱量	千TEU	2,105	2,464	2,914	3,716	4,152	4,437	5,363	5,823	6,519
217	国際船舶コール	千回	47.2	26.7	28.7	49.0	54.5	60.9	70.5	81.6	46.9
D. 河川水運輸送基盤											
218	河川港数	箇所	2700	2850	3000	3210	3300	3383	3520	3822	5,520
219	総水路延長	km	6,411	6,411	6,411	6,602	6,602	6,735	6,738	6,738	6,650
E. 河川水運船舶数											
220	水運旅客船数	隻	1,437	2,641	1,955	4,901	6,425	2,769	17,054	17,608	18,519
221	水運貨物船数	隻	2,938	6,442	5,012	10,501	4,223	23,514	21,762	22,978	23,200
F. 河川水上輸送指数と交通											
222	国内水上旅客輸送者数	千人	713/5	1569/10	716/5	289/2	143/1	1513/10	158	173	184
223	国内水上貨物取扱量	千トン	97,937	111,146	122,984	135,283	133,028	137,715	144,227	157,207	155,162
G. その他（企業、ロジスティクス、経済指標）											
224	国内海上貨物取扱量	千トン									
225	総国内水運貨物輸送トンキロ	100万トンキロ									
226	海運による総輸入貨物量	千トン									
227	海運による総輸出貨物量	千トン									
228	国内水上貨物取扱量	千トン									119,200
229	河川水運による総国内貨物輸送量トンキロ	100万トンキロ									13,100
G. 水難事故											
232	総水難事故件数	船	109	112	78	65	80	87	59	80	183
233	死亡数、行方不明者数	人	23	27	38	16	45	29	51	44	120

出所) Asean Japan Transport Partnership Infomotion Centre ホームページ

(4) 空港

①概要

ベトナムの空港数は、21 か所であり、うち国際空港は9 空港である。

②国内貨物輸送量

2012 年の国内航空貨物輸送量は、122 千トンとなっており、近年横ばいの状況である。

③輸出入航空貨物輸送量

2012 年の航空貨物の輸出入量は、積込量（輸出）が 217 千トン、取降量（輸入）が 192 千トンとなっており、輸出入とも年々増加傾向にある。

注）輸送量に関するデータは、本編（ベトナム統計総局資料）と資料編（Asean Japan Transport Partnership Infomation Centre 資料）には差異がある。

図表 航空関係のデータ一覧

コード	指標名	単位	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
A. 航空輸送基盤											
301	総空港数	箇所	18	18	18	18	19	20	20	20	21
302	国際空港数	箇所	3	3	3	3	3	6	6	6	9
303	国内空港数	箇所	15	15	15	15	16	14	14	14	12
B. 航空機											
304	旅客機数	機	46	46	46	53	63	65	82	94	97
C. 航空輸送指数と交通、事故											
305	国内航空旅客輸送者数	千人	3,257	3,873	4,550	5,794	7,025	8,586	10,349	11,918	12,159
306	国内航空貨物輸送量	100万トン	56	67	77	85	90	100	124	129	122
307	国内航空機発着回数	回	33,309	36,988	39,558	46,564	54,688	66,554	82,348	102,476	105,260
308	国際航空旅客輸送者数	千人	5,461	6,428	7,422	8,558	9,141	8,907	10,726	11,821	13,203
309	国際航空旅客輸送乗継者数	千人	33.3	46.8	47.1	59.1	69.0	81.3	85.2	47.0	21.5
310	国際航空貨物積込量	千トン	86	88	99	116	134	129	186	186	217
311	国際航空貨物取降量	千トン	74	80	91	110	120	123	153	163	192
312	国際航空機発着回数	回	44,605	49,443	53,932	61,981	67,723	67,367	75,329	85,385	93,278
D. その他（企業、ロジスティクス、経済指標）											
313	航空会社数	社	34.0	38.0	44.0	48.0	52.0	49.0	48.0	56.0	56.0
314	通関手続箇所数	箇所									
315	国内航空貨物輸送量	千トン	56	67	77	85	90	100	124	129	122
316	国内航空貨物輸送トンキロ	100万トンキロ	-	-	-	-	-	-	-	-	
317	航空輸入貨物量	千トン	74	80	91	110	120	123	153	163	192
318	航空輸出貨物量	千トン	86	88	99	116	134	129	186	186	217
E. 航空機事故											
319	航空機事故件数	件									
320	航空機事故死者数	人									
321	航空機事故負傷者数	人									

出所）Asean Japan Transport Partnership Infomation Centre ホームページ

3. 進出条件等

JETRO 資料によると、2015 年 1 月時点でのベトナムへの外資企業の進出条件等は、以下のとおりである。

(1) 代表的な企業進出形態

①代表事務所（駐在員事務所）

活動範囲は、ベトナムでの事業計画の促進、市場調査、契約の履行の監督・推進に限られる。直接の営業活動は認められない。

②現地法人（有限責任会社、株式会社）

■100%外資

経営権を完全に掌握できるため、これまで輸出加工型製造業を中心に多くの日系企業がこの形態で進出している。出資規制により、100%外資が認められない業種もある。物流関係でも業種別により規制が異なる。

■合弁会社設立・ローカル企業への出資

パートナーが持つ経営リソース（販売網、不動産等）の活用が期待できる一方、経営方針等を巡って対立するケースもある。パートナー選びが重要となる。

③提携

特定のサービス産業など外資参入が難しい分野（外食等）において FC ライセンス契約や所謂「名義借り」という形での進出もみられる、

(2) 外資系企業に対する出資比率の制限

《運輸業》

事業内容	出資比率の制限
海運サービス	・ベトナム国旗を掲揚する船隊の運営会社を設立する場合：加盟日から2年以降、サービスを提供する外国業者は外国側の出資率が合弁会社の法定資本の49%を超えてはならない合弁会社の設立を認める。 ・国際海運業サービスを提供する会社設立の場合：加盟直後、外国の海運会社は外国側の出資率が合弁会社の51%を超えてはならない合弁会社の設立を認める。加盟日から5年以後、外国の海運会社は100%外資企業の設立が可能である。
コンテナ積み下ろし及び船積みサービス	外国企業の出資比率が合弁会社の資本金の50%を超えてはならない。

事業内容	出資比率の制限
通関サービス	外国企業の出資比率が合弁会社の資本金の 51%を超えてはならない。加盟日から 5 年後以降は、合弁会社における外国側の出資比率が制限されていなくなる。
コンテナ倉庫サービス	外国企業の出資比率が合弁会社の資本金の 51%を超えてはならない。加盟日から 7 年後以降は、無制限になる。
国内水路運輸サービス	外国企業の出資比率が合弁会社の法定資本金の 49%を超えてはならない。
鉄道運輸サービス	外国企業の出資比率が合弁会社の法定資本金の 49%を超えてはならない。
道路運輸サービス	外国企業の出資比率が合弁会社の資本金の 49%を超えてはならない。 加盟から 3 年以後、市場の需要に応じて、外国企業の出資比率が 51%超えない品物運送サービスを提供する合弁会社の設立が可能である。
倉庫業、 品物運送代理業	外国企業の出資比率が合弁会社の資本金の 51%を超えてはならない。加盟日から 7 年間後以降は、無制限になる。

出所) JETRO ホームページ

(3) 労働事情

①主な労働規制

1) 労働契約

- ・ 期限付き労働契約は 36 カ月以内まで
- ・ 期限付き労働契約の更新は 1 回まで (2 回目の更新は無期限労働契約となる)

2) 労働時間

- ・ 勤務時間は 1 日 8 時間又は週 48 時間まで
- ・ 時間外勤務は 1 日の通常勤務時間の 50%まで、又は年間 200 時間まで

3) 労働許可

- ・ ベトナムで就労する外国人は原則として労働許可が必要

4) 就業規則

- ・ 労働者を 10 人以上雇用する場合は、就業規則の制定、登録が必要

5) 有給休暇

- ・ 法定の年次有給休暇は、雇用期間 1 年で 12 日間 (通常の労働条件の場合)。以後、5 年勤続毎に 1 日追加。1 年未満の場合は雇用期間の割合に応じて取得

6) 労働組合

- ・ 労働組合の設立は雇用者の義務ではないが、被雇用者が労働組合の設立・加入・活動に有利な条件を与える責任がある

②賃金

ベトナムでは、政令により、最低法定賃金が決められており、近年は毎年のように改定され、2015 年は 2011 年の 2 倍前後の水準まで上昇している

JETRO ハノイ事務所が、2014 年 11 月 26 日に発表した資料は、以下の通りである。

政府は 11 月 11 日、2015 年 1 月以降の国内・外資系企業の最低賃金引き上げに関する政令 103 号 (103/2014/ND-CP) を公布した。改定後の最低賃金 (月額) は地域 1 (ハノイ市、ホーチミン市など) で 310 万ドン (約 1 万 7,050 円、1 ドン=約 0.0055 円) に引き上げられる。引き上げ幅は最大で 14.8% (地域 1)。

<2015 年は 2011 年 1 月の 2 倍前後に>

政令 103 号は 2015 年 1 月 1 日から適用される。前回の最低賃金引き上げは 2014 年 1 月 1 日に行われている。ベトナムの最低賃金は地域 1~4 の地域別に策定されており、2011 年 10 月以降は国内企業と外資企業の賃金が統一されている。今回の改定では適用地域区分について若干の修正はあったものの、大きな変更はなかった。

今回の改定により、地域 1 の最低賃金は 310 万ドン (14.8%増)、地域 2 (ダナン市、バクニン省など) が 275 万ドン (14.6%増)、地域 3 が 240 万ドン (14.3%増)、地域 4 が 215 万ドン (13.2%増) となる。

今回の最低賃金引き上げに向けて、国家賃金評議会は 8 月に国内・外資系企業の 2014 年の最低賃金引き上げに関する政令改正案を政府に提出していた (2014 年 8 月 22 日記事参照)。今回の政令 103 号は同改正案にほぼ沿ったかたちとなった。

最低賃金はこの 4 年間で急上昇している。2011 年 10 月が最大 32.5%と最も引き上げ幅が大きく、その後も上昇を続けている。2015 年に改定される最低賃金は全地域で 2011 年 1 月の 2 倍前後となる。2015 年の引き上げ幅が 13.2~14.8%なのに対し、インフレ率 (2014 年 1~10 月) は前年同期比 4.47%にとどまっており、生活水準の向上を狙った引き上げといえる。

労働傷病病社会問題省によると、現状の最低賃金はまだ低く、「労働者の最低限の生活水準の 75%」程度とし、最低賃金のさらなる引き上げが必要という。このようなことから、政府は 2018 年までに最低賃金を地域 1 で 400 万ドンまで引き上げる目標を掲げており、今後も引き上げは続く見通しだ。その後は、インフレ率に応じて引き上げられるという。

こうした政府の方針は日系企業の経営に与える影響が大きいとして、ベトナム日本商工会 (JBAV) は 2014 年 8 月末にグエン・タン・ズン首相と同省宛てにレターを送付し、2015 年の最低賃金上昇率を 10%以内とするよう要望した。また、2016 年以降の最低賃金の協議については、国家賃金評議会の決定が労働者側、企業側のどちらにも偏らないよう、大学教授や弁護士など中立的な公益代表者を加えるなど、引き上げプロセスの改善を申し入れている。

<進出日系製造業にとって頭の痛い問題ながら冷静な反応も>

今回の最低賃金引き上げは、多数の従業員を雇用する労働集約型の企業にとっては固定費上昇につながるため、頭の痛い問題となる。また、インフレ率がここ数年安定しているにもかかわらず、毎年 10%以上の引き上げに対応しなければならないことから、「この状況がいつまで続くのか」と不安視する声も聞かれる。

輸出加工型で生産を行う当地日系メーカーの代表者は「以前は通貨ドン安により賃金上昇分がある程度相殺されていたが、最近はドンの為替レートが安定しており、より一層の生産性向上などで対応する必要がある」とコメントした。

別の日系企業担当者も「賃金上昇のスピードが速過ぎる。政府が産業の高度化・高付加価値化に真剣に取り組まないと、ベトナム自体のコスト競争力を低下させかねない」と懸念を表明した。日系企業のみならず、一部の地場メーカーからも、経営に与える影響が大きいという声が出ている。

こうした将来への不安や懸念がある一方、進出日系製造業の間には、事前に国家賃金評議会による最低賃金引き上げ案に関する報道があったことや、2015 年 1 月の給与改定前に政令が公布されたことから、冷静な反応もみられる。北部の日系製造業の多くは既に、従業員の月給を基本給と手当を含めて 400 万ドン程度に設定しており、改定される最低賃金の金額を上回っている。他方、内需向けの生産・販売を行う日系企業にとっては、最低賃金の上昇は消費の刺激にもつながるため、決して悪いことばかりではないとの見方もある。

(4) 税務

①法人税率と優遇制度

適用対象	税率		優遇期間	免税・減税 (注 1)
	2014/ 1/1～	2016/ 1/1～		
・一般企業	22%	20%	—	—
・社会的・経済的に困難な地域への投資 ・高級鉄鋼生産、省エネ製品、農林水産業、塩業、 家畜などの飼料生産、伝統製品生産	20%	17%	10 年間	2 年免税 4 年半減
・「社会的・経済的に困難な地域への投資 ・経済特区、ハイテク団地での投資 ・特に重要なインフラ開発、ソフトウェア開発 ・再生あるいは廃棄物処分からエネルギー生産 ・バイオテクノロジー、環境保護	10%	10%	15 年間	4 年免税 9 年半減
・教育、職業訓練、医療、文化、スポーツ、環境 分野への投資	10%	10%	—	4 年免税 5 年半減(注 2)

出所) JETRO ホームページ

注 1) 適用期間は課税所得が発生した年度からスタート。収益の発生から 3 年以内に課税所得が発生しない場合には、免税又は減税は 4 年目からスタートする。

注 2) 「社会的・経済的に困難な地域への投資」の場合は 9 年半減。

②課税所得と税率

所得	税率	
	居住者	非居住者
事業所得	5～35%	—
給与所得	5～35%	20%
投資所得	5%	5%
投資譲渡所得資本譲渡益	20%	20%
投資譲渡所得証券譲渡益	利益に対し 20%もしくは取引額に対し 0.1%	取引額に対し 0.1%
不動産譲渡所得	利益に対し 25%もしくは取引額に対し 2%	取引額に対し 2%
賞金・獲得金	1,000 万ドン超に対し 10%	同左
ロイヤリティ所得	1,000 万ドン超に対し 5%	同左
フランチャイズ料	1,000 万ドン超に対し 5%	同左
相続からの所得	1,000 万ドン超に対し 10%	同左
贈与からの所得	1,000 万ドン超に対し 10%	同左

出所) JETRO ホームページ

③その他の主な税制

- 1) 付加価値税 (VAT)
 - ・ 0%、5%、10%の 3 税率
 - ・ ほとんどの物・サービスは 10%
- 2) 外国契約者税 (外国法人・個人からベトナム国内でサービスの提供を受けた場合)
 - ・ 例: 5% (VAT)、5% (所得税) (一般サービスの場合)
- 3) 特別消費税 (嗜好・娯楽品、車等)
 - ・ 例: 車 (10～60%)、ゴルフ (20%)、アルコール度数 20 度未満の酒類 (25%)、アルコール度数 20 度以上の酒類、ビール (50%)

以上

禁 無 断 転 載

物流業の海外進出に向けた諸外国の物流事情実態調査

－ ベトナム編 －

報 告 書

平成 27 年 3 月発行

発行所 一般社団法人 日本物流団体連合会

東京都千代田区霞が関 3－3－3（全日通霞が関ビル）

電話 03－3593－0139

<http://www.butsuryu.or.jp/>