

## 調査報告 5

# ベトナムの物流システムの現況

中村学園大学 流通科学部

朴 晟 材

### 1. 物流市場の概要

ベトナムフォワーダー協会によると、ベトナムの物流市場規模は、2016年現在、500億～600億ドルの規模に達している。年平均成長率は15～20%の速度で急速に成長しており、今後5～10年間で2桁の成長率を維持する見込みである。国内には1,300社以上の物流企業があるが、そのほとんどは2PL方式のサービスを提供中であり、一部のみが統合物流サービスを提供している。一方、先進国では、3PL方式の統合サプライチェーン管理ベンダーが優勢である。

ベトナムの物流会社数の約70%はローカルの中小企業であり、大手の外資系企業は約80%の国際物流関連の市場シェアを保持している。

世界銀行が発表している各国のロジスティクス競争力を示すLPI報告書2016では、ベトナムの総合指数は2.98であり、評価対象の160カ

国の中で64位、アセアン10カ国の中では5位にランクしている。多数のベトナムの物流企業が輸送や倉庫保管などの基本的な物流サービスのみを提供しているが、すでに3PLサービスを提供している10%前後の物流企業は、高品質の専門的なサービスの提供も可能となり、国際競争力も有していると言われている。

対ベトナム投資の増加や輸出入物量の増加に応じて、荷主のニーズはますます複雑になっており、ベトナムの物流企業は、より広い範囲の専門的なサービスの提供を求められている。

### 2. 空運

ベトナム国内には24の空港があり、この中の11の空港で国際線が就航している。航空会社には、ベトナム航空（国営）とVietjet航空（合作）があり、主に旅客用に運営されている。

図表 1 : World Bank LPI Global Rankings 2016

国名	LPI 順位	LPI 総合評価	通関	インフラ	国際輸送	競争力	貨物追跡	適時性
Japan	12	3.97	3.85	4.10	3.69	3.99	4.03	4.21
Singapore	5	4.14	4.18	4.20	3.96	4.09	4.05	4.40
Malaysia	32	3.43	3.17	3.45	3.48	3.34	3.46	3.65
Thailand	45	3.26	3.11	3.12	3.37	3.14	3.20	3.56
Indonesia	63	2.98	2.69	2.65	2.90	3.00	3.19	3.46
Vietnam	64	2.98	2.75	2.70	3.12	2.88	2.84	3.50
Brunei	70	2.87	2.78	2.75	3.00	2.57	2.91	3.19
Philippines	71	2.86	2.61	2.55	3.01	2.70	2.86	3.35
Cambodia	73	2.80	2.62	2.36	3.11	2.60	2.70	3.30
Myanmar	113	2.46	2.43	2.33	2.23	2.36	2.57	2.85
Lao PDR	152	2.07	1.85	1.76	2.18	2.10	1.76	2.68

出所：世界銀行 Logistics Performance Index (LPI) 2016発表資料より

写真1：ノイバイ空港国際ターミナル



外国の航空会社の国内参入に関しては、航空商品の販売とマーケティング、予約サービスに限定してWTO協定を締結している。外資100%の直接投資は、航空機の維持及び保守に限定して2012年1月11日より許可された。その他の旅客と貨物輸送などのサービスは、航空輸送及び航空事業に係る施行令で規定され、外国人の持分は最大30%と制限されている。

写真2：国際空港に隣接するノイバイ工業団地



### 3. 陸運

ベトナム道路網は、約106,000kmに達し、陸路を通じた貨物輸送の割合は約65%を占めている。幹線道路は整備が進んできているものの、道幅、舗装状況等、改善課題は多い。特に産業道路と生活道路の区分が整備されていないため、幹線道路では乗用車やトラックの間を多くのオートバイが縦横無尽に走り、事故や渋滞の要因と

なっている。

写真3：貨物列車の通過を待つトラック、乗用車、オートバイ



輸出入前後活動においては、陸路を通じたドア・ツー・ドアの輸送方式が必須であるが、まだ道路網が不足し、その結果、物流活動には否定的な影響を及ぼしている。ベトナムの輸出額は、2010年以降も年平均8%の成長率を維持し、取引量も年々増加しているため、倉庫、包装、検査などの物流サービスに対する需要も増加すると予想される。

写真4：ハノイ市内の大型トラック



ハノイとホーチミンの二大集積地・商圏が南北1,800kmの距離にそれぞれ存在し、国道1号線は、ハノイとホーチミン間をつなぐ縦断道路であり、トラック輸送の所要日数は最短で3日である。基本的には片側一車線で、大都市を通過する部分には片側二車線に整備されていると

ころもある。

写真5：市内を走る鉄道機関車



写真7：ハノイ市内の鉄道線路



写真6：ハノイ駅



ベトナム鉄道は約2,600kmの総延長を有する。鉄道を通じたコンテナ運送はまだ初期段階にとどまっており、国営企業ベトナム鉄道公社によって運営されている。よりコストの安い船舶や鉄道輸送への期待が高まっているが、鉄道については単線で電化されておらず、軌道、路盤、信号、通信設備などの老朽化が進んでいる。

#### 4. 海運

ベトナムは紅河とメコンデルタ地域をはじめ、質の高い水路システムを保有しており、国内水路を通じた貨物輸送の割合は約30%に達してい

図表2：ベトナムの主要港湾（単位：百万 TEU，%）

地域	主要港湾	取扱量（百万 TEU）	占有率（%）
北部地域	Hai Phong Port	1.04	12
	Dinh Vu Port	0.52	6
	その他	0.68	8
中部地域	Da Nang Port	0.17	2
	その他	0.10	1
南部地域	Cat Lat	3.26	39
	TCIT	0.64	8
	CMIT	0.61	7
	VICT	0.44	5
	その他	1.01	12
合計		8.45	100

出所：ベトナム港湾協会（Vietnam Seaport Association）

る。しかし、全体的に近代的な管理施設と設備を備えた大型貨物を処理可能な港は数少ない。

ハノイに近い北部の主要国際港のハイフォン港は、河川港で水深が浅いため、香港からのフィーダー船など、小型船による輸送がメインである。大型船での一貫輸送ができないため、トランシップのためのリードタイムを要する。ホーチミンを中心とした南部地区は北部と比べ工業発展が進んでおり、裾野産業が発達している。大型貨物船が入港できる港湾インフラ網も整備されているが、貨物が集中するため、都市部及び港湾周辺の渋滞が課題となっている。

写真8：拡張工事が進むハイフォン港のコンテナヤード



## 5. 日系進出企業の物流状況

ベトナムに進出している日本商工会の会員企業数は、2016年現在、1,562社あり、業種別に見ると「製造業」が725社（47.0%）でほぼ半数を占めた。次いで「卸売業」（319社、20.7%）、「サービス業」（236社、15.3%）となっている。このような状況の中、進出日系企業の主な課題として、都市部における定常的な渋滞解消、通関システムのベトナム内での統一化推進を挙げている。またコンテナヤードや倉庫で大量の貨物を取扱うには設備が不十分な状況である。

南部ホーチミン、北部ハノイといった都市に近い主要港周辺道路は、渋滞が定常的に発生しており、周辺企業の調達・出荷物流停滞の原因となっている。現在、主要道路の整備が急速に

写真9：幹線道路沿いにオープンした日系ショッピングモール



写真10：ハノイ市近郊の日系部品工場



進んでいるため、渋滞解消に伴う飛躍的な物流効率化が期待されている。

なお、ベトナムでは、日本の通関システムの技術を活用した「税関近代化のための通関電子

写真11：ハノイとハイフォンを結ぶ新しい高速道路



図表3：輸送モード別輸送量（単位：千トン）

年	合計	道路	鉄道	海上	内陸水路	航空
2010	715,522	513,630	8,248	55,791	137,714	140
2011	800,886	587,014	7,862	61,593	144,227	190
2012	885,662	654,127	7,285	63,905	160,164	200
2013	961,128	717,906	6,952	61,694	174,385	191
2014	1,011,004	765,070	6,526	58,502	180,812	184

出所：ベトナム統計庁（Vietnam General Statistical Office）

化及びナショナル・シングルウィンドウ導入計画」を推進している。日本のNACCS技術を活用したVNACCS（Viet Nam Automated Cargo Clearance System）が2014年から本格稼働したことで、貿易手続の所要時間短縮や貿易コストの縮減などによるビジネス環境の改善、IT化による行政コストの削減といった効果が見込まれている。

## 6. ベトナム海事大学

ベトナムにおける物流専門人材の育成機関の中心であるベトナム海事大学（Vietnam Maritime University）は、1956年4月1日に海上専門家の教育と訓練を担当する職業学校としてハイフォン市に開校し、60年の長い歴史を通じて、交通産業をはじめとする国家経済に大きく貢献してきたと評価されている。

現在、大学はベトナム交通省の傘下であり、40の学部専攻と11の修士課程専攻、8の博士課程専攻を開設している。学生数は現在1万6千人規模であり、毎年3千人規模の学生が入学している。教育と研究分野は、海洋工学、エネルギー工学、造船工学、水路工学、海上輸送、経済学および国際学などが中心であり、物流産業に係る多くの専門人材を輩出している。なお日本との協力関係では、国土交通省が、同大学で物流を学んでいる学生などを対象として、日本の物流システムに関して体系的な講義を実施する「物流人材育成モデル事業」を実施している他、日本から著名な物流研究者を招へいし、集

中講義やセミナーを開催している。

### 写真12：ベトナム海事大学



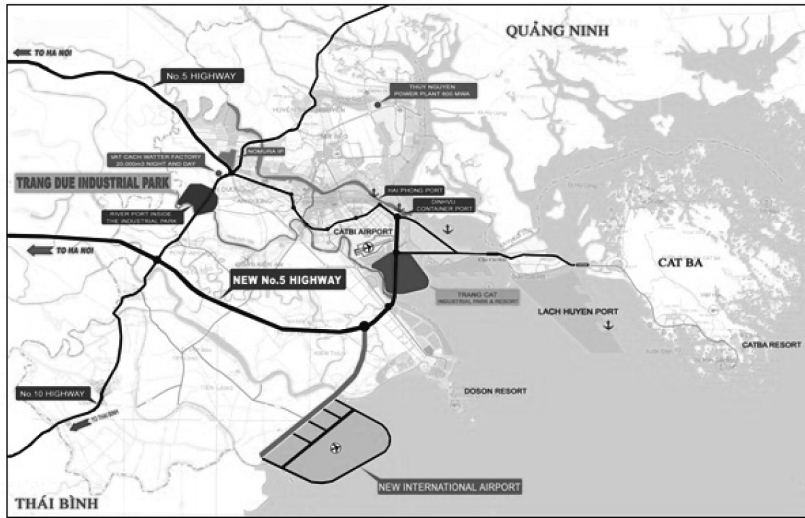
### 写真13：航海シミュレーション室



## 7. ハイフォン港の開発

ベトナム北部のハイフォンに位置する Lach Huyen 深水港と Tan Vu と Lach Huyen 間の道路が2017年に完成予定であり、ベトナム北部地域の物流競争力は今後さらに高まる見込みである。

図表4：ハイフォン港を中心としたインフラ建設計画



出所：ベトナム交通省 (Vietnam Ministry of Transport)

総面積184.5ヘクタールの Lach Huyen 深水港は、コンテナ船と一般船舶を最大10万 DWT まで処理可能なベトナム北部最大の港として開発される予定で、2030年までの予想処理量は年間2,800万トンから3,400万トンであり、2030年までに1億2千万トンの貨物を処理すると見込んでいる。

写真14：建設が進む Lach Huyen 港プロジェクト



ハイフォン港内の Lach Huyen 深水港の建設プロジェクトは、官民協力事業 (PPP) 方式で建設され、主要な2つのコンポーネントで

構成されている。コンポーネント A は、ベトナム交通省がプロジェクト運営主体であり、港湾インフラ建設事業は、日本の ODA とベトナム政府予算で進められている。コンポーネント B は、Saigon New Port と複数の日本企業で構成される合弁企業がプロジェクト運営主体であり、最初の2つのターミナルの建設を担当している。

写真15：港湾開発に参加している日本の建設会社



Lach Huyen 港は、総投資額11億ドル以上が投入される大規模な深水港の建設プロジェクトで、コンポーネント A は、建設プロジェクトに合計8億7,300万ドルが投入され、2013年

4月に着工された。カトビ（Cat Bi）島付近には、第1航路に直結する総幅160m、水深14m、旋回直径660m、3,220mの防潮堤と7,600mの砂堤防で建設中であり、5万DWTから最大10万DWT規模の船舶まで収容可能となる。

写真16：ハイフォン港建設現場の様子



交通省の海洋プロジェクト管理局（Maritime Project Management Unit）によると、建設事業は予定通りに進められ、2017年末には、コンポーネントAの主要施設が運営開始するとしている。なお、カトビ島に位置するLach Huyen港と内陸を結ぶ橋の建設も進行中である。ベトナム最大の水上大橋となるトンブ（Tan Vu）大橋とそれを繋ぐ道路建設は、ベトナム最大の国策事業として、5億5,600万ドルが投入され、2017年5月に完成予定である。

写真17：ハイフォン港に向かう新しい高速道路



水上大橋と道路の両方を合わせた長さの合計は15.63kmであり、水上大橋が5.44kmを占め、6車線総幅29.5mの道路は完成時には東南アジアで最長の水上大橋になる。Tan VuとLach Huyenを結ぶ道路は、現在建設中のLach Huyen深水港に接続されている唯一の陸路で、ハノイとハイフォン間のCat Bi国際空港にも直結する。これらのインフラの建設で、ベトナムの首都ハノイ市と北部最大の港都市であるハイフォン市を結ぶ物流ネットワークでは、革新的なコスト削減とリードタイム短縮の効果を期待される。Lach Huyen深水港の完成は、ベトナム北部とアメリカやヨーロッパを結ぶ航路において、既存のシンガポール、香港、ホーチミンなどに積み替えなしで長距離の直行輸送が可能となり、画期的な物流競争力の向上にも寄与する見込みである。

ハイフォンのディンブ産業団地（DVIZ: Dinh Vu Industrial Zone）は、Lach Huyen港に最も近い位置しているだけでなく、Tan Vu-Lach Huyen大橋と直結した唯一の産業団地である。すでに多くのグローバル・ロジスティクス企業が国際物流システムにアクセスする最適地であるDVIZに多数入居し、港湾物流の利用頻度が高いグローバル企業から有望な進出地として注目されている。

写真18：日系フォワーダー企業



写真19：中国系フォワーダー企業



近年のベトナムの輸出額・海外投資額の増加傾向や、アジア経済共同体（AEC）及びFTA締結の進展は、国内及び国際物流の貨物量を飛躍的に増加させ、物流市場の拡大と物流システムの高度化の大きな原動力として作用している。

参考・引用資料

Vietnam Freight Forwarders Association  
(<http://vla.info.vn>)

Vietnam General Statistical Office  
(<http://www.gso.gov.vn>)

Vietnam Ministry of Transport  
(<http://www.mt.gov.vn>)

The World Bank LPI  
(<http://lpi.worldbank.org/international/global>)

Portcoast Consultant Corporation  
(<http://www.portcoast.com.vn>)

Vietnam Seaport Association  
(<http://www.vpa.org.vn>)

Vietnam Maritime University  
(<http://eng.vimaru.edu.vn>)

国際協力機構（JICA）「ハノイ市都市交通への日本の協力」2014

日本貿易振興機構「アジア新興国進出企業の物流・調達の最適化に伴う障壁等調査」2014

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—」2016

写真20：産業団地内の日系石油関連企業



2016年8月現在開発が完了した Deep C1区域を含む、今後の合計3つの追加開発計画に基づいてディンプ半島南に650ha（Deep C2）、カトビ島に500ha（Deep C3）、Quang Nin 省に500ha（Deep C4）を追加で開発し、総面積2,000ha規模の大規模な産業団地が形成される予定で、今後も活発な進出と投資が続くと予想される。

写真21：開発中の工業団地に立地する日系梱包材製造企業

