

第7章

ベトナムの物流事情と課題

池部 亮

要約： 本稿はベトナム社会科学院の協力を得て実施した現地企業へのヒアリング調査による事例研究を交えつつ、ベトナムの物流を概観する。ベトナムは中国、ラオス、カンボジアと陸続きで、それぞれ経済回廊と呼ばれる陸上輸送路を有す。このため、先行研究の多くが、隣接国との貿易円滑化と外資系企業の国際分業の連結性を焦点としてきた。対外貿易構造の変化としては、一次産品貿易から IT 関連製品などの品目に変化してきたこと、生産ネットワークの一部としてベトナムがこれら製品組立だけでなく部品供給国としての役割を担うようになったことを導出する。中国は最大の貿易相手国となり、中越間の輸送モードも IT 製品の輸送に適したトラックと航空輸送に変化してきた。一方、ベトナムの物流（重量ベース）で圧倒的なシェアを占めるのはハノイとホーチミン市を結ぶ南北間輸送である。その8割弱がトラック輸送に偏重し、鉄道輸送量はこの20年間でほとんど変化していない。外資系企業の国内物流業への参入規制が円滑な物流環境の実現を阻んでいると考えられる。同国の経済高度化にとって重要な国内物流の円滑化（コスト、時間、質の改善）の実現に向け、公正な競争環境の整備が急務である。

キーワード： ベトナム、メコン諸国、物流、経済回廊、IT 関連製品、国際分業、規制緩和

はじめに

ベトナムは1990年代初頭から改革開放政策を意味するドイモイ（刷新）政策を導入し、外資開放や対外貿易を進め、急速な経済発展を実現してきた。IMF（2018）によると、1990年から2017年までのベトナムの平均経済成長率は年率6.8%に達した。また、UNCTADによると、ベトナムの対内直接投資残高は1990年末に2.4億ドルだったものが2016年末には1154億ドルへと約475倍に拡大した。ベトナムのこの外資受入の規模は、東南アジア諸国連合（ASEAN）の先行加盟国であるマレーシアとほぼ同水準の規模に達している。また、IMFによると、2016年のベトナムの貿易額は3741億ドルであり、2000年比で12.4倍に拡大した。この間、ジェトロ（2001;2017）によれば、世界輸出総額の拡大幅は2.5倍であり、

ベトナムの貿易拡大は世界平均の約5倍の勢いで増勢したことになる。

ベトナムの国内製造業の生産高指数（出荷ベース）をみると、2012年から2016年まで毎年平均9.1%の拡大が続いてきた。製造業だけでなく、農林水産業などの一次産品も含め、国内生産の拡大が順調な経済発展を支えてきた。国民所得の上昇が国内経済の活性化を促し、消費財などの都市間輸送の需要もますます高まっている。実際、順調な経済成長に合わせ、ベトナムの国際、国内の輸送量も大幅な拡大がみられる。2016年の国内輸送の物量は12億765万トン、国際輸送の物量は3260万トンとなり、1995年比でそれぞれ8.8倍、8.1倍に拡大した¹。

IMF（2018）によれば、ベトナムは2008年に1人当たり国民総所得（GNI）が1000ドルを超え、世界銀行が定義する低位の中所得国となった。2016年にはGNIは2100ドルに達し、今後は中国の新常態（ニュー・ノーマル）が示すように、これまでの7%を目指す急速な経済成長から5%程度の中位の成長率を持続する時代を迎えることになろう。豊富で低廉な労働力を武器に生産を拡大してきた量的な拡大から、経済効率や労働生産性の向上が求められることになる。言うまでもなく、対外貿易の拡大は国際分業の活発化と同義であり、国際輸送のみならず国内輸送の効率化や円滑化は、経済活動同士を結ぶサービス・リンク・コストの削減につながる。つまり、ベトナムが経済構造の高度化や個別産業レベルの高度化を実現するためには、良好な物流環境の整備が重要となる。

本稿では、メコン地域に位置するベトナムが対外貿易と国内輸送の拡大を持続するために必要とする基本的なインフラ、「物流」を焦点に論考する。物流の円滑化は、輸送にかかる費用低減、輸送時間の短縮、輸送サービスの質の向上といった要素の改善である。

この点、南北に長い国土を擁すベトナムの国内物流は南北間の輸送が中心となる。北部の首都ハノイと南部の経済都市ホーチミン市との道程は、国道1号線を使用した場合、1739キロメートルと長大な距離におよび²、この物理的な距離の克服は物流円滑化にとって大きな課題となろう。幸いにも、南北間輸送は、道路輸送に加え、鉄道、海路、空路といった選択肢もあり、インフラ整備による発展余地が大きい。また、国際輸送では海運が利用されるが、陸で国境を接する中国がベトナムにとって最大の貿易相手国であり、海路、空路に加えて、陸路によるトラックや鉄道輸送が可能な点も、将来の国際輸送の拡充や効率化で大きな意味を持つであろう。一方、ラオス、カンボジアと陸上国境を接し、各種経済回廊の恩恵を受ける地理的条件を備えているものの、これら2カ国が2015年のベトナム貿易に占める割合は1.3%に過ぎない。タイは3.5%を占めるものの、物流企業へのヒアリング調査によれば、陸路交通ではなく、ほとんどが海運を利用している。

当然のことながら、ベトナムの物流環境において、大部分を担う諸外国との間の海運も重要だが、本稿では次の2点に注目して論考を進める。それは、①ハノイ、ホーチミン市の2大都市間の輸送、②南北、東西、南部の3つの経済回廊を使った陸上越境輸送、である。

¹ 本段落の数値はベトナム統計総局ウェブサイトによる。

² 本稿で算出する道程と距離はGoogle Mapによる。

本稿執筆に先立ち、ベトナム社会科学院（VAAS）世界経済政治研究所（IWEP）の協力を得て、2017年9月14日から9月23日にかけて現地調査を行った。調査は訪問ヒアリングを中心とし、ベトナムの物流企業10社、外資100%出資の物流企業3社、外資とベトナムの合弁物流企業7社の計20社から物流事情についてヒアリングを行った。

本稿では、第1節で、ベトナムの貿易構造の考察を行い、主要貿易相手国・地域の変遷や貿易品目の変化を確認し、最大の貿易相手国となる中国との物流、東西経済回廊と南部経済回廊による隣接国との間の物流について概観する。第2節では、主にベトナム統計年鑑の統計数値から、ベトナムの物流事情を考察する。その上で、国内物流、特に南北間輸送の円滑化に向けた課題を提起する。第3節では、現地調査から得たデータの整理を行い、事例研究から浮かびあがるベトナムの物流課題を抽出し、最後に展望を試みたい。

第1節 ベトナムの対外貿易の変遷

1. 貿易相手国のシェアの変化

表1はベトナムの2000年以降の国・地域別貿易シェアの推移を示す。上位10カ国・地域に加え、メコン諸国も記載した。輸出は2000年の144.8億ドルから2015年の1620.2億ドルへと11.2倍に拡大した。国・地域別のシェアをみると、米国向けが20.7%と最大で、中国（10.2%）、日本（8.7%）、韓国（5.5%）が続く。米国向けのシェアが2000年から2005年にかけて急拡大したが、これは2001年末の米越通商協定の発効で衣類などの対米輸出が急増したことによる。また、日本はシェアを低下させ、一方で中国、韓国向けシェアが上昇した。

輸入は2000年の156.4億ドルから2015年の1657.8億ドルへと10.6倍に拡大した。恒常的な貿易赤字は依然解消されていないものの、スマートフォンの輸出拡大で、2015年の赤字額は約37億ドルに縮小した。2000年比で貿易赤字の絶対額は拡大してきたものの、貿易総額に占める比率では、3.8%から1.1%に縮小した。

しかしながら、中国との間の貿易赤字額は328.7億ドルでありベトナムの貿易赤字の約9倍の規模に達している。輸入のシェアをみると、中国が輸入全体の29.8%を占め最大で、韓国（16.6%）、日本（8.6%）が続いた。中国は、ベトナムの電気機械、一般機械などの工業生産に必要な部品、材料の供給国となっており、こうした中間財の対中輸入がシェア増加の背景となろう（小林 2016）。また、輸出同様に対日輸入シェアは低下傾向にあり、加えて、台湾、シンガポールのシェアも低下した。一方、韓国、米国のシェアは拡大した。

表1 ベトナムの輸出先国・地域のシェアの推移

(1) ベトナムの輸出 (単位: %)

	2000	2005	2010	2015
対世界 (100万ドル)	14,483	32,447	72,237	162,017
1 米国	5.1	18.3	19.7	20.7
2 中国	10.6	10.0	10.7	10.2
3 日本	17.8	13.4	10.7	8.7
4 韓国	2.4	2.0	4.3	5.5
5 香港	2.2	1.1	2.0	4.3
6 ドイツ	5.0	3.3	3.3	3.5
7 アラブ首長国連邦	0.2	0.4	0.7	3.5
8 オランダ	2.7	2.0	2.3	2.9
9 英国	3.3	3.1	2.3	2.9
10 マレーシア	2.9	3.2	2.9	2.2
12 タイ	2.6	2.7	1.6	2.0
19 カンボジア	1.0	1.7	2.2	1.5
37 ラオス	0.5	0.2	0.3	0.3
40 ミャンマー	0.0	0.0	0.1	0.2

(2) ベトナムの輸入 (単位: %)

	2000	2005	2010	2015
対世界 (100万ドル)	15,637	36,761	84,839	165,776
1 中国	9.0	16.0	23.8	29.8
2 韓国	11.2	9.8	11.5	16.6
3 日本	14.7	11.1	10.6	8.6
4 台湾	12.0	11.7	8.2	6.6
5 タイ	5.2	6.5	6.6	5.0
6 米国	2.3	2.4	4.5	4.7
7 シンガポール	17.2	12.2	4.8	3.6
8 マレーシア	2.5	3.4	4.0	2.5
9 ドイツ	1.9	1.8	2.1	1.9
10 インドネシア	2.2	1.9	2.3	1.7
21 カンボジア	0.2	0.4	0.3	0.6
26 ラオス	0.7	0.3	0.3	0.4
66 ミャンマー	0.0	0.1	0.1	0.0

(3) ベトナムの輸出入 (単位: %)

	2000	2005	2010	2015
対世界 (100万ドル)	30,119	69,208	157,075	327,793
1 中国	9.8	13.2	17.8	20.1
2 米国	3.6	9.8	11.5	12.6
3 韓国	7.0	6.2	8.2	11.1
4 日本	16.2	12.2	10.7	8.6
5 台湾	8.8	7.6	5.4	4.0
6 タイ	3.9	4.7	4.3	3.5
7 シンガポール	11.9	9.2	4.0	2.8
8 ドイツ	3.4	2.5	2.6	2.7
9 香港	3.0	2.3	1.5	2.5
10 マレーシア	2.7	3.3	3.5	2.4
21 カンボジア	0.6	1.0	1.2	1.0
35 ラオス	0.6	0.2	0.3	0.3
44 ミャンマー	0.0	0.1	0.1	0.1

(出所) Global Trade Atlas より筆者作成。

輸出入合計額では、2000年の301.2億ドルから2015年の3277.9億ドルへと10.9倍に拡大した。国・地域別のシェアの推移は、中国が20.1%と最大の貿易相手国で、これに米国(12.6%)、韓国(11.1%)、日本(8.6%)が続いた。ベトナムの貿易シェアはこれら4カ国が全体の52.5%を占めている。これら国々との貿易では、中国を除けば陸路輸送の選択肢はなく、海運や空運が利用されていると推測できよう。また、中国との間の輸送モードについては、貿易データベースのGlobal Trade Atlas(以下GTAとする)で中国税関のデータを使って後述する。

2. 貿易品目のシェアの変化

表2はベトナムの主要貿易品目のシェアの推移を示す。輸出をみると2000年から2015年の間に主要品目のシェアは大きく変化したことが分かる。原油を中心とした鉱物性燃料や水産物、コーヒー、茶、香辛料といった一次産品のシェアが大きく低下し、電気機械、衣類(ニット)、一般機械、家具、光学機械といった工業製品のシェアが増加した。中でも電気機械の輸出増は顕著で、2000年に3.9%だったシェアは2015年には29.3%にまで拡大した。2008年にベトナム北部に工場進出した韓国系サムスン電子によるスマートフォンの輸出規模が大きく、2015年の電気機械輸出に占める通信機械のシェアは66.1%に達している。

次に輸入をみると、電気機械がシェアを大きく拡大し、一方で鉱物性燃料のシェアが低下した。電気機械の輸入増は、ベトナムに進出したサムスンをはじめとした外国投資企業の最終製品組立に必要な部品材料の輸入が増加していることが背景となろう。また、鉱物性燃料の輸入では、揮発油、灯油、軽油が大部分を占めており、2009年に国内第1号となるズンクアット製油所の稼働により、これまで輸入に頼っていた石油製品の一部を国内生産できるようになったことが影響していると考えられる。これにより、GTAによると、同石油製品は2008年をピーク(数量ベース)に低下傾向を示している。

品目別輸出入の合計のシェアをみると、ベトナムは過去15年間に電気機械のシェアを大幅に拡大させ、このほかにも、一般機械、プラスチック製品、鉄鋼、衣類(ニット)、光学機械といった工業製品のシェアを増加させている。

ベトナムはスマートフォンのほかにも集積回路やコンピュータ、印刷機械といったIT関連製品の世界のグローバル・バリュー・チェーンの中で、大規模な輸出生産拠点のひとつとして発展を遂げつつある。また、衣類の輸出生産も盛んで、米国向けを中心に生産規模の拡大と繊維原料などの川上産業の立地も増加しつつある。このように対外貿易をみると、ベトナムは1次産品の輸出と工業製品の輸入といった垂直的な国際分業から、工業製品のサプライ・チェーンの一面に参入し、水平的な国際分業の担い手に転換したのである。

表2 ベトナムの主要貿易品目別シェアの推移

(1) ベトナムの輸出 (単位：%)

	2000	2005	2010	2015
対世界 (100万ドル)	14,483	32,447	72,237	162,017
1 電気機械	3.9	4.8	9.8	29.3
2 履物	10.2	9.5	7.2	7.7
3 衣類 (ニット以外)	10.6	8.7	7.2	7.0
4 衣類 (ニット)	1.7	5.3	6.8	6.2
5 一般機械	4.0	3.7	4.3	6.2
6 家具	1.6	4.4	4.2	3.4
7 鉱物性燃料	26.4	25.8	11.0	3.1
8 水産物	10.1	7.5	5.7	3.0
9 コーヒー、茶、香辛料	5.0	3.1	3.5	2.5
10 光学機械	0.2	0.3	1.1	2.1

(2) ベトナムの輸入 (単位：%)

	2000	2005	2010	2015
対世界 (100万ドル)	15,637	36,761	84,839	165,776
1 電気機械	9.7	8.1	11.8	25.2
2 一般機械	11.9	12.3	13.6	12.7
3 プラスチック製品	4.4	5.8	6.4	6.0
4 鉄鋼	5.3	8.4	8.4	5.3
5 鉱物性燃料	13.7	14.7	9.7	4.8
6 輸送機械	7.3	4.0	2.7	3.3
7 鉄鋼製品	1.6	1.7	2.3	2.3
8 光学機械	1.2	1.4	1.8	2.2
9 繊維原料 (ニット)	0.3	0.9	1.7	2.1
10 綿糸、綿織物	1.5	1.7	2.4	2.1

(3) ベトナムの輸出入 (単位：%)

	2000	2005	2010	2015
対世界 (100万ドル)	30,119	69,208	157,075	327,793
1 電気機械	6.9	6.6	10.9	27.2
2 一般機械	8.1	8.2	9.3	9.5
3 履物	5.9	4.9	3.5	4.0
4 鉱物性燃料	19.8	19.9	10.3	3.9
5 プラスチック製品	2.6	3.7	4.3	3.8
6 衣類 (ニット以外)	6.5	4.4	3.4	3.5
7 鉄鋼	2.8	4.7	5.3	3.3
8 衣類 (ニット)	0.9	2.6	3.2	3.2
9 輸送機械	4.0	2.6	1.9	2.2
10 光学機械	0.8	0.9	1.5	2.2

(出所) Global Trade Atlas より筆者作成。

3. 中国との物流

(1) 輸送モード別考察

さて、ここではベトナムにとって最大の貿易相手国となった中国との間でどのような輸送モードが利用されているのかを考察する。ベトナムと中国との間の陸上国境線は全長1306キロメートルで、国際級ゲートと呼ばれるランソン＝憑祥（ピンシャン、広西チワン族自治区）、ラオカイ＝河口（雲南省）、モンカイ＝東興（広西チワン族自治区）の主要ゲートのほか、省級ゲートと呼ばれる国境住民や国境企業のためのゲートがある（池部 2008）

（図1参照）。また、ベトナムの主要港湾は北部のハイフォン港、中部のダナン港、南部のカットライ港をはじめとするホーチミン市内の港、カイメップ・ティーバイ港がある。空港はそれぞれ、ハノイのノイバイ空港、ダナン空港、ホーチミン市のタンソンニャット空港がある。さらに、ベトナム国内には南北統一鉄道があり、ハノイ駅とサイゴン駅（ホーチミン市）を結ぶほか、ハイフォン港やラオカイ、ランソンといった都市とも接続しており、中国との間で列車輸送も可能となっている。

では、GTAの中国側通関データに基づき、中国の対越貿易の輸送モードについてみていこう。海運、トラック、航空、列車などの輸送モード別シェアを示したのが表3である。中国の対越輸出額は2016年に609.1億ドル、輸入は272.5億ドルであり、対越貿易黒字額は336.6億ドルにおよぶ。金額ベースでみた貨物の動きは圧倒的に中国からベトナムへの入超となっている。輸送手段別シェアをみると、中国の対越輸出のうち、海運（58.6%）が最大で、次いでトラック輸送（30.6%）、航空（9.0%）となる（金額ベース）。ベトナム北部と中国は陸で接しているため、ベトナム北部と中国間でトラック輸送が多用されていると推測できる。GTAで2016年のトラック輸送による対越輸出の主要品目別にシェアを確認すると、電気機械（24.6%）、一般機械（9.4%）、人造繊維（8.0%）、衣類（6.8%）、果実（4.5%）などであった。中でも、最大品目となる電気機械は、通信機械が45.0%を占め、このうち77.9%が携帯電話の部品、20.9%が携帯電話の完成品であった。

次に対越輸入の内訳をみると、海運のシェアは44.0%と輸出に占めるシェアよりも小さい。トラック輸送は28.6%で輸出に占めるシェアと大差ないが³、航空輸送は輸出に占めるシェアよりも圧倒的に高い27.4%となった。トラック輸送の内訳をみると、電気機械（71.7%）、綿・綿糸（6.1%）、果実（4.8%）であった。電気機械のうち、通信機械が31.4%、集積回路が27.5%、イヤホン・スピーカー類が11.6%を占め、通信機械の内訳をみると、携帯電話の部品が97.3%を占めた。このように中国の対越輸入時のトラック輸送では、7割をIT関連製品や部品が占めている。また、中国の対越輸入における航空輸送の品目別シェア

³ 中国の通関統計では通関場所に持ち込まれた貨物の輸送手段を示しており、例えば、ベトナムから海運か空運で香港の保税倉庫まで運ばれ、改めてトラックで深圳や広州に輸送された貨物は、ベトナム原産貨物のトラックによる輸入に計上されている可能性がある。このため、中国の輸入データが示すトラック輸送の比率は実際よりも過大に算出されている可能性があることに留意が必要となる。

に最終製品の生産工場を立地し、基幹部品の多くを中国からの供給に依存してきた（池部 2013）。しかし、韓国系サムスンのスマートフォン生産に代表される IT 製品のグローバル・サプライ・チェーンの中で、中国からの部品供給を受けるだけでなく、中国への部品供給国としての役割を担うようになってきたのである。IT 関連製品の産業内国際分業が活発化したことで、中国とベトナム間の陸路輸送と航空輸送も増加してきた。IT 製品の水平分業が増えると陸路や空路輸送が増えるのはなぜか。それは、製品や部品が持つ特徴から輸送モードが選択されているからであろう。IT 関連製品が持つ、小型・軽量・高価という性質、サプライ・チェーンが求める定時性と迅速性の重視、潮滞れなどの塩害を避けることなどである。このため、IT 関連製品の輸送はトラック輸送か航空機輸送が頻用されている⁴。

表 3 が示す通り、中国とベトナム間の輸出入全体では、海運が 54.1%、トラックが 30.0%、航空が 14.6%となる（金額ベース）。中国の IT 関連製品の主な生産地は広東省や上海周辺部といった東部沿海地域に加え、内陸部の重慶や成都などにもパソコン生産の集積が広がっている。これら生産地との間で国際分業が行われており、ベトナムとの間で利用されるトラックによる越境輸送は、広西チワン族自治区を経由して広東省、四川省、上海周辺へ運ばれていると考えられる。

表 3 中国の対ベトナム貿易の輸送手段別シェア（2016 年）（単位：100 万ドル，%）

	金額	海運	トラック	航空	列車	郵便	その他
輸出入計	88,161	54.1	30.0	14.6	1.1	0.0	0.1
輸出	60,910	58.6	30.6	9.0	1.7	0.0	0.1
輸入	27,251	44.0	28.6	27.4	0.0	0.0	0.0

（出所）Global Trade Atlas より筆者作成。

（2）南北経済回廊の利用状況

では、ここで北部ベトナムと中国華南地域を結ぶ南北経済回廊について触れておこう。南北経済回廊はハノイから広西チワン族自治区の南寧市までは 390 キロメートル、ハノイから広州市までは 950 キロメートルとなる。さらにハノイから南寧経由で重慶まで結ぶ場合、1363 キロメートルとなる。また、雲南省昆明市と結ぶ西側の南北経済回廊は、ハノイから昆明市までの区間が 700 キロメートルであり、ハノイから昆明経由で重慶までの道程は 1592 キロメートルとなる。ハノイから最も近い産業集積地は広州を中心とした珠江デルタ地域であり、その道程は約 1000 キロメートル、内陸部の重慶までは 1400 キロメートル（南寧経由）という長距離となる。1000 キロメートルから 1400 キロメートルに達するトラック越境輸送は、ベトナムにとってどのような位置づけとなるのか。ベトナムの 2 大都市であるハノ

⁴ 2012 年 12 月 5 日および 2013 年 3 月 4 日に筆者がおこなったサムスン・ディスプレイ社向けに回路基板を生産する広東省東莞市の韓国系企業へのヒアリングによる。

イとホーチミン市間の物流距離は 1790 キロメートルであり、この両都市間国内輸送の大部分がトラックで行われている（後述）。つまり、国際輸送とは言え、距離の長短だけを見れば、中国の産業集積地とベトナム北部を陸路で結ぶ 1000 キロメートル超の輸送距離は、ベトナム北部地域にとって特別に長距離輸送というわけではない。

4. メコン諸国との貿易

さて、ベトナムは陸上国境で中国、ラオス、カンボジアと接し、各種経済回廊の整備によって、タイやミャンマーも含め、メコン諸国と陸上越境輸送が可能となっている。しかしながら、表 1 でみた通り、貿易統計からは、中国との間の貿易シェアが最大となり、タイが 6 位の貿易相手国であることを除けば、陸続きの隣接国および近接国との貿易シェアは極わずかな規模に留まっている。カンボジアは 21 位、ラオスは 33 位、ミャンマーは 48 位であり、これら CLM 諸国のシェアの合計は 1.4% とタイのシェアの半分にも満たない。

ただし、ベトナムと隣接国および近接国との間の貿易をシェアではなく、金額ベースで確認すると、ベトナムの輸出入額全体が 2000 年から 2015 年に 10.9 倍に拡大するなか、タイは 9.7 倍、カンボジアは 18.7 倍、ラオスは 6.3 倍、ミャンマーは 45.6 倍となった。ベトナムの貿易額全体の拡大ペースを上回る伸びを示したのは、カンボジアとミャンマーのみであった。ただし、ベトナムの物流企業や日系企業へのヒアリング調査を通じて、ベトナムとミャンマー間の陸路越境輸送はほとんど利用されていない。2011 年の民政移管後に市場開放が進んだミャンマーとの間で貿易が拡大したものの、その多くが海運を利用している状況にある⁵。

ここで、メコン諸国の域内物流における主要ルートである東西と南部の経済回廊について現状を概観しておこう。

(1) 東西経済回廊

ベトナム北部から中部に至る地域とラオス、そしてタイを結ぶ陸路輸送路として東西経済回廊の整備がメコン地域の連結性を強化すると期待されてきた。中でも、ラオスとタイを隔てるメコン川の架橋では、2006 年に「第 2 メコン友好橋」、2011 年には「第 3 メコン友好橋」が開通し、ベトナムからタイ、ミャンマーへの陸路一貫輸送が可能となった。

ラオスは人口規模が小さく、産業も育っていないため、ベトナムとの間の貿易規模は小規模に留まる。東西経済回廊の利便性が強調され、ベトナム中部とラオスやタイとを結ぶ物流路としてこの回廊の利用が期待されてきた。しかしながら、ベトナムのダナンを起点としてラオスのサワンナケートまでは 540 キロメートル、ダナンからバンコクまでとなれば 1190 キロメートルとなる。また、ダナンは工業集積がまだ希薄で、タイとベトナムの間の輸送貨

⁵ ただし、2017 年 9 月 19 日に筆者およびベトナム社会科学院との共同調査で訪問したベトナム地場系物流企業では、通信インフラ建設のための設備をベトナムからミャンマーへトラック輸送する事例があった。

物の需要は圧倒的にベトナム北部や南部に多いため、東西経済回廊の利用は限定的となる。

ここで、ベトナム北部から東西経済回廊でタイを目指す場合のルートを確認しておこう。ハノイからヴィンまで国道1号線で300キロメートルを南進し、ヴィンからAsia Highway (AH) 15号ないし国道8号線を使って92キロメートル西進すると、ベトナムとラオスのカウチェオ＝ナムパオゲートに着く。ラオスに入国し国道8号線、ラクサオで1号線を左折し、マハサイで12号線を経由して179キロメートル進むと、タイ、ラオス国境地点のターケーク＝ナコンパノムに到着する。ここには、2011年に開通した「第3メコン友好橋」があり、ベトナム北部とタイを結ぶルートとしては、東西経済回廊のダナンからのルートではなく、北側を東西に貫く北部東西経済回廊とも呼べるルートが最短となる。これを使えばハノイからバンコクまでは1321キロメートルの道程である。

GTAによれば、タイの対越輸入額は2016年に44.5億ドル、輸出額は93.4億ドルと、タイが48.9億ドルの黒字となる。内訳は対越輸入では、通信機械（ほぼ全量を携帯電話の完成品が占める）、映像機器、電気モーターといった電気機械が41.1%を占め最大となる。これに、印刷機械、バルブやポンプといった一般機械（6.5%）、原油がほぼ全量を占める鉱物性燃料（6.4%）が続く。一方、タイの対越輸出では、エアコン、冷蔵庫、洗濯機などの一般機械が16.6%、商用車、自動車部品、乗用車といった輸送機械が11.0%、電気機器、電気および光ファイバー・ケーブル、携帯電話の部品といった電気機械が9.1%であった⁶。

タイとベトナム間の貿易で電気機械だけを抜き出すと、26.8億ドル（うち10.1億ドルはベトナムからの携帯電話輸出）となる。一方、ベトナムの最大の貿易相手国である中国との間の電気機械貿易額はその9.3倍の規模となる250.2億ドルである。ベトナムとタイとの間のIT関連製品の国際分業は、中越間と比べ小規模である。それでも、一般機械や輸送機械など中間財を含む水平的な国際分業が比較的活発であることが分かった。

ベトナムとタイの貿易品目から輸送モードを推測すると、電気モーター、電線、白物家電、輸送機械、原油などは海運が利用されていると推測できよう。また、携帯電話の完成品は、空輸が主となると考えられる。では、ベトナムとタイの間をトラックで陸路輸送される貨物はどのようなものがあるだろうか。

ベトナムの国境通関データが入手できないので、タイ国税関のラオスとの間の陸上国境貿易データを利用して考察してみよう（詳細は第3章を参照）。タイからの輸出貨物のうち金額ベースで最大となるのはハード・ディスク・ドライブ（HDD）で、これら貨物の多くがラオスを通してベトナムや中国へ向かうと推測できる。また、タイの輸入貨物のうち、最大品目となるのが電気機械とコンピュータである。これらの多くは、ラオスで生産されていないことから、ベトナムか中国からの貨物と推測できる。このほかにも繊維（縫製材料）の輸入が多いが、これも中国やベトナムを原産とする貨物の可能性が高い。

北部東西経済回廊は、ベトナム北部と中国を原産とする貨物のタイへの輸送路になって

⁶ エアコン、冷蔵庫、洗濯機は完成品がほぼ全量を占める。

いると考えられる。しかしながら、トラックによる長距離越境輸送は輸送コストが高いため、IT 関連製品や部品などの高価格な貨物が中心となろう。このほかの品目では、通常、ベトナムとタイの貿易の大部分は海運が利用され、陸路輸送は海運や空運の代替輸送手段として利用されていると考えられる。実際、ベトナム北部に立地する日系オートバイメーカーによると、「完成車をタイやラオスに輸出し、タイからエンジン部品などを輸入するルートとして活用を試みたが、海運によるコストメリットが大きく、陸路輸送は休止した」という⁷。いずれにしても、ベトナム北部とタイを結ぶ陸路は、中国とタイを陸で結ぶルートでもあり、ベトナムとラオスを通過するだけの貨物も相当量含まれると推測できる。

では、ベトナムと隣国のラオスとの間の貿易に絞ってみよう。この区間には陸路トラック輸送か空輸しか輸送手段がない。主な貿易品目は、ラオスからは木材、銅、ゴムなどを輸入し、ベトナムからは鉱物性燃料、鉄鋼、オートバイを輸出（水谷 2016）しており、こうした品目が東西経済回廊のほか、国道を使って輸送されている。ラオス側に産業集積が希薄で、かつベトナム側も中部地域は工業発展が遅れた地域であることから、両地域で密接な工業製品の国際分業はみられず、貿易規模も小規模に留まっている。このほか、東西経済回廊は、ラオスがベトナム中部の港湾を利用して諸外国と貿易する際の輸送路として活用される事例もみられる⁸。

（2）南部経済回廊

ホーチミン市を中心とした南部ベトナムの経済規模はベトナム国内でも有数の存在感を示す。池部（2016）によると、ホーチミン市の経済規模は、2014 年のベトナム GDP の 24.1%、貿易の 18.4%、対内直接投資（残高ベース）の 15.1%、全土企業数の 32.4%、小売総額の 23.5% を占め、同国最大の経済都市である。

南部経済回廊はこのホーチミン市を中心としたベトナム南部経済圏と隣国カンボジアの首都プノンペンを結び、さらに西方のタイの首都バンコクに通ずる回廊である。将来的にはバンコクからさらに西方のミャンマーに入り、深水港を整備する計画のダウエーまでの連結が期待される。この南部経済回廊は、「隣国都市との距離の近さ」が最大の特徴となる。ベトナム側の起点をホーチミン市とすれば、カンボジアの首都プノンペンまでは 233 キロメートルである。また、南部経済回廊のインフラ整備の象徴的なプロジェクトであるメコン川のツバサ橋が 2015 年に架橋され、フェリーによる渡河が不要となった。これにより南部経済回廊は全区間において車両による陸上移動が可能となった。また、ツバサ橋の完成以前は、フェリーの待ち時間が十数分から数時間となることもあり、貨物輸送の定時性確保が課

⁷ 2015 年 9 月 22 日に実施した筆者によるベトナム北部オートバイメーカーへのヒアリング調査による。

⁸ 2017 年 9 月 22 日に実施した筆者によるダナンの物流企業へのヒアリング調査によると、ラオスの合板（木材）をインドに輸出するため、ベトナムから空のトラックで迎えに行き、貨物を積んでダナン港まで輸送する業務を請け負っていた。

題であった。ツバサ橋の架橋によってプノンペンとホーチミン市の区間で陸上一貫輸送が可能となり、貨物輸送の安全性と定時性が向上したとされる（鈴木 2015）。

さらに、カンボジアのプノンペン新港からメコン川水運を使って、ベトナム南部の港湾施設を経由して日本や北米に輸送するルートがあり、近年その利用が増加傾向にあるとされる（池部 2016）。プノンペンからベトナム南部の港湾までの河川輸送は 2010 年には週 8 便であったものが、2014 年には週 16 便に倍増された。プノンペン新港を出航した船はメコン川を下り、約 6 時間でベトナムとの国境に達し、越境手続きの後、カイメップ港まで約 22 時間の行程となる。船はその後、カットライ港などホーチミン市近郊の港を経てプノンペン新港まで戻ってくる周回運行をしている（久米 2014）。

ベトナムとカンボジアを結ぶ南部経済回廊の主要ルートとなるバベット＝モクバイの貿易統計（モクバイの通関データ）をみると⁹、ベトナムからカンボジアへの輸出額は 2006 年に 2980 万ドル、輸入は 4888 万ドルであったが、2014 年には輸出が 13.0 倍の 3 億 8717 万ドル、輸入は 3.4 倍の 1 億 6467 万ドルへと拡大した。モクバイ税関の資料は当該年の主要 5 品目程度しか記載がなく、品目の増減推移をみるには限界があるが、ベトナムからの輸出では、液化石油ガス、プラスチック製品、輸入では液化二酸化炭素（タイからの貨物）、牛皮、ゴムなどの 1 次産品が主要品目となる。

このほか、カンボジアから陸路でベトナム領内に入り、ベトナムから海運か空運を使って第 3 国に輸出されるトランジット貨物もある。2006 年には 4567 万ドルであったものが、2014 年には 5 億 6752 万ドルへと 12.4 倍に増加した。主要製品も自転車、衣類、ダイビング用品などで、これらの多くはカンボジアのベトナムとの国境地点であるタイセン・バベットの経済特区（SEZ）に入居する外資系企業によって生産された輸出製品と考えられる。カンボジア開発評議会（CDC）によると、バベットのマンハッタン SEZ とタイセン SEZ には、衣類関係企業が 9 社、自転車製造業が 3 社、ウェット・スーツ生産企業 1 社が操業している。

このように、近接する大都市間を結ぶ南部経済回廊は、他の経済回廊にない大規模消費地、産業集積地を結ぶ幹線として活用が期待できる。例えば、日系小売大手のイオンは 2014 年にプノンペンに同国 1 号店を開店したが、タイやベトナムからの商材調達の際、南部経済回廊を利用している（池部 2016）。このほか、カンボジアに輸出志向型の外資系製造企業の進出が近年増加したことで、部品や材料などをベトナムから供給し、ベトナム経由の製品輸出ルートとしても活用が進んできた。また、カンボジアは対外投資を加速するベトナム企業の主要投資先となっている。ベトナム統計総局によると、2016 年末までにベトナムからカンボジアへの投資額（ベトナム側の認可ベース）は 27.3 億ドル（13.9%）となり、最大進出先のラオス（24.2%）、ロシア（14.4%）に次ぐベトナムの投資先となっている。池部（2016）によれば、主な案件は金融・保険、航空輸送、携帯電話キャリア事業、ガソリン・スタンド

⁹ ジェトロ・ホーチミン事務所が独自に入手した資料による。

運営といったサービス業のほか、乳製品や建設資材の生産、ゴム、キャッサバ、カシューナッツといった農産物の開発輸入案件などである。こうしたベトナム企業のカンボジアへの投資活動を通じて、両国間の経済交流が貿易面で活発化してきたと考えられる。また、人の移動では国際旅客バスの相互乗入が進んでおり、旅行者のほかビジネス・パーソンの往来も増加している。

このように、南部経済回廊をみるとベトナムとタイを結ぶ経済幹線の機能よりも、ベトナムにとっては同国経済都市であるホーチミン市と隣国カンボジアのプノンペン経済圏を結ぶ動脈としての利用が先行している。

第2節 ベトナムの物流事情

1. 輸送モード別物流状況

本節では、ベトナムの国内物流に注目して考察を進めていく。

表4は、1995年から2016年までのベトナムの物流業界における輸送モード別取り扱い貨物量（物量）の推移を示す。2016年には国内物流と国際物流の総和が12.4億トンと1995年比で8.8倍に拡大した。1990年から年率平均で6.8%と高い経済成長率を持続し、順調な経済発展を遂げたベトナムの貨物総量は、毎年平均11.5%増のペースで拡大してきたことになる。また、これまで対外貿易に注目して論考してきたが、ベトナムの物流において、海外との物流は2016年に全体の2.6%を占めるに過ぎない（重量ベース）。1995年時点でもその比率は2.9%であり、圧倒的規模で国内物流のシェアが大きい。

輸送モード別にみると、道路輸送が全体の77.2%を占め、1995年比で10.5倍に増加した。また、国内河川輸送が17.1%と2番目に大きなシェアを占めるが、その比率は徐々に低下している。次に海路については、1995年比で8.9倍と全体の物量の伸びと同水準の拡大幅となった。また、2015年の航空輸送は0.018%と小規模であった。鉄道輸送は1995年比で1.2倍とほとんど拡大しておらず、シェアも3.2%から減少し、2016年には0.4%を占めるに過ぎない。南北鉄道を有しながら鉄道輸送能力が過去20年間でほとんど改善されていないことが課題として浮かび上がる。

同国の南北輸送や地域間の輸送で圧倒的なシェアを持つのは道路輸送であり、道路の拡充が国内物流の質的向上にとって重要となる。表5は2007年から2015年の道路と内航河川の開発状況を示す。これによると、同国の道路総延長は21.8万キロメートルに達し、2007年比で36.3%延伸した。道路の舗装状況も、アスファルト舗装が全体の52.1%となり、2007年比で72.3%拡張した。2007年以降、ベトナムが舗装道路の開発を急ピッチで進めてきたことが分かる。それでも、未舗装道路が全体の24.6%、砂利土混合舗装が15.0%と4割の道路が未舗装に近い状況にある。今後、アスファルトや石舗装による道路の路面状態の改善が進展すると見込まれるが、これに加え、車線の拡幅や自動車専用道路の開発といったインフ

ラ整備も重要な課題となろう。

表4 ベトナムの輸送モード別物量の推移

		1995	2000	2005	2010	2015	2016	
物量 (100万トン)	合計	140.7	223.8	460.1	800.9	1,146.9	1,240.2	
	国内物流	136.7	214.8	426.1	765.6	1,115.1	1,207.6	
	海外物流	4.0	9.0	34.1	35.3	31.8	32.6	
輸送モード別物量 とシェア	鉄道	100万トン	4.5	6.3	8.8	7.9	6.7	5.2
		%	3.2	2.8	1.9	1.0	0.6	0.4
	道路	100万トン	91.2	144.6	298.1	587.0	877.6	957.5
		%	64.8	64.6	64.8	73.3	76.5	77.2
	河川輸送	100万トン	37.7	57.4	111.1	144.2	201.5	212.5
		%	26.8	25.6	24.2	18.0	17.6	17.1
	海路	100万トン	7.3	15.6	42.1	61.6	60.8	64.8
		%	5.2	6.9	9.1	7.7	5.3	5.2
	航空輸送	100万トン	0.0	0.0	0.1	0.2	0.2	N.A.
		%	0.023	0.020	0.024	0.024	0.018	N.A.

(出所) ベトナム統計総局ウェブサイト。

(注) 2016年は推計値。

表5 ベトナム輸送路の発展状況 (2015年)

	総延長 (km)	2007年比 伸び率 (%)	シェア (%)
道路総延長	218,224	36.3	100.0
アスファルト舗装	113,767	72.3	52.1
石舗装	17,987	75.8	8.2
砂利土混合舗装	32,796	-9.3	15.0
未舗装道路	53,674	12.5	24.6
内航河川航路	44,338	27.6	-

(出所) ベトナム統計総局ウェブサイト。

2. 地域別物量の推移

では、南北に2000キロメートルにおよぶ国土を持つベトナムの地域別の物量を確認しておこう。表6はベトナムの行政区分に沿って全国を6つに区分し、中央政府直轄都市のハノイ、ハイフォン、ダナン、ホーチミン市、カントーをそれぞれ示した。また、ベトナムの行政区分は図2で示した。ベトナム北部地域（紅河デルタと北部内陸山間部）のシェアが2015年に45.6%となり、2000年比でシェアは5.2ポイント上昇した。また、中部（中部・沿海部と中部高原）は26.0%を占め、2000年比では1ポイント上昇し、南部（南東部とメコンデ

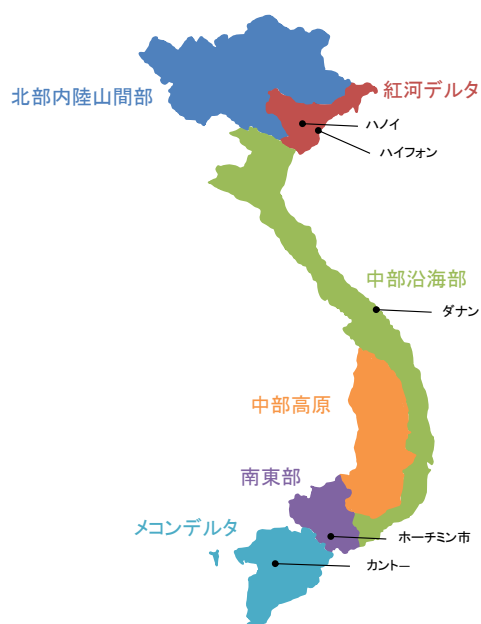
ルタ)は28.4%と2000年比で6.2ポイント低下した。ベトナムの物量が北部で増加し、南部で減少し、中部は横ばいで推移してきたことを示している。

表6 ベトナムの地域別物量(シェア)の推移(%)

		2000	2005	2010	2015
北部	紅河デルタ	30.7	33.4	35.9	35.3
	ハノイ市	4.7	5.5	9.9	8.2
	ハイフォン市	4.2	4.7	5.4	6.3
	北部内陸山間部	9.7	10.3	10.3	10.3
中部	中部・沿海部	22.5	22.5	20.7	22.7
	ダナン市	2.5	3.6	2.6	2.5
	中部高原	2.5	2.1	3.1	3.3
南部	南東部	19.7	17.3	18.3	18.2
	ホーチミン市	10.0	8.2	9.3	8.8
	メコンデルタ	14.9	14.4	11.7	10.2
	カントー市	2.1	1.5	1.2	0.7

(出所) ベトナム統計総局ウェブサイト。

図2 ベトナムの行政区画



(出所) 筆者作成。

北部地域の物量が増加したのは、外国投資企業をはじめとした工業生産の拡大、国民所得の向上による消費市場の拡大などが背景にあると考えられる。既述のとおり、スマートフォンや印刷機械といった輸出生産の増加が、国際輸送だけでなく国内物流を喚起していると考えられる。また、内需型生産工場の増加もあり、衛生陶器、オートバイ、自動車などが北

部の生産地から全国へと配送されていることが物量拡大の要因のひとつと言えよう。

中部地域の物量は、中心都市ダナンのシェアは2.5%に過ぎず、2000年以降横ばいで推移している。図2でも分かる通り、中部地域は南北に長い地域で、工業生産や経済活動の活発な南部と北部からの輸送が多いと考えられる。このため、中部の中心都市であるダナンの物流ハブとしての役割はそれほど大きくないと推測できる。

南部地域は同国最大の経済都市ホーチミン市と周辺の工業都市であるドンナイ省やビンズオン省なども含む。また、カントー市が位置するメコンデルタは東南アジア有数の穀倉地帯であり、コメを中心に農産物の一大産地である。こうした南部地域の物流シェアの低下は、かつて南部に集中していた同国の経済活動が、ベトナム北部地域の開発も進み、南部偏重だった経済構造が南北均衡に向け変化してきたことを示していると言えよう。

第3節 ベトナムの物流状況： 現地調査のまとめ

1. 調査対象企業とベトナムの規制

2017年9月にベトナム社会科学院と共同調査を実施した。調査ではベトナムのハノイ、ダナン、ホーチミン市の物流企業を中心に20社を訪問ヒアリングした。訪問先の属性は表7に示すが、ローカル企業が10社、外資出資比率100%の企業が3社、外資とベトナム資本の合弁企業が7社であった（表7）。

表7 ベトナム・ヒアリング調査先一覧

	ハノイ	ホーチミン市	ダナン	合計
ローカル企業	5	3	2	10
外資100%企業	2	1	0	3
外資・ローカルJV	3	3	1	7
合計	10	7	3	20

（出所）共同調査結果に基づく。

ベトナムの物流業について、外資への開放は近年になって徐々に進展がみられるようになった。従来から金融・保険、小売・卸売り分野と並び、輸送サービスは外資規制が厳しい分野であった。これが、2007年のWTO加盟に伴う自由化約束に則り、加盟後5年以内に金融、商業、運輸などのサービス分野の多くが外資系企業にも開放されるとされた。しかしながら、運輸業の規制緩和はまだ十分な水準に達していない。表8は現時点の外資出資比率の規制をまとめたものである。海上輸送や国内陸路輸送、倉庫業や通関代行業など、一貫した物流サービスを提供するためには、外資系企業は合弁企業を設立するしかない。

表8 ベトナムの物流サービス分野における外資出資規制（2013年末時点）

輸送形態	業種	外国側の出資規制
海上	貨物輸送サービス	・外資49%以下の合弁会社設立可能（ベトナム国旗を掲げる船の運営会社）。 ・外資100%企業の設立可能（国際海運業を展開する会社）。
	コンテナ積み下ろしサービス	外資50%以下の合弁会社の設立可能。
	通関サービス（荷主の代わりに税関手続きを行う業務）	出資制限なしの合弁会社設立可能（外資99%まで可）。
	コンテナ倉庫サービス（港、内国の域内で貨物の出し入れ、貨物の修繕、輸送用の貨物調整の目的でコンテナを保管する業務）	外資51%以下の合弁会社設立可能（2014年1月からは制限なし）。
国内水路	貨物輸送サービス	外資49%以下の合弁会社設立可能。
鉄道	貨物輸送サービス	外資49%以下の合弁会社設立可能。
陸上	貨物輸送サービス	合弁会社の設立または事業協力契約（BCC）締結のみ可能。合弁会社の外資は51%以下。
全ての輸送形態に付随するサービス	コンテナ荷役サービス（コンテナターミナル業）	外資50%以下の合弁会社の設立可能。
	倉庫サービス（バルク貨物、冷凍冷蔵品など、コンテナ貨物以外）	外資51%以下の合弁会社設立可能（2014年1月からは制限なし）。
	貨物輸送代理サービス（荷主の代わりに輸送を組み立て、文書を用意し、情報提供する業務、機内のスペース仲介業務、混載業務など）	外資51%以下の合弁会社設立可能（2014年1月からは制限なし）。
	その他サービス（荷主の代わりに行う貨物検査業務、計測・サンプリング業務、貨物受け取り業務、輸送書類作成業務など）	外資51%以下の合弁会社設立可能（2014年1月からは制限なし）。

（出所）日本貿易振興機構「通商弘報」（2014年1月21日）

（注）原出所は、WTO サービス約束表，2007年政府議定140号（140/2007/ND-CP）。

このため今回の調査対象企業の中には、日系の大手総合物流企業も含まれるが、こうした企業はベトナム国有企業との合弁企業による事業を行っていた。このほか、今回の調査対象企業では、外資100%の企業は主に韓国系の貨物輸送代理サービス業であった。ローカル企業は国有企業や民間企業が含まれ、規模も大小様々であった。ヒアリング先20社からみら

れる傾向としては、ローカル企業はベトナム地場企業の製品の輸送（飲料、セメント、繊維製品など）を多く手がけ、日系物流企業は日系企業の生産品（オートバイ、家電、日用品、部品など）、韓国系物流企業は韓国企業の生産品（テレビ、スマートフォン部品、家電など）の輸送を多く手がけていた。各社それぞれ顧客が異なっており、輸送範囲も国際や国内都市間、都市内の配送など得意分野があり、輸送手段も航空輸送、バラ積み、コンテナ、冷凍冷蔵車（コンテナ含む）の使用など多岐にわたった。

2. 南北間トラック輸送の課題

今回の調査対象企業の多くが指摘したベトナムの物流課題は、①行政側の不透明な費用の徴収、②輸送が片荷のため輸送費が割高となること、などであった。①については、後述するが、②の片荷の問題は、特にベトナム南北間で貨物の輸送ニーズが偏っており、南から北への貨物需要が大きい反面、北から南への輸送需要が少ないということがあった。また、片荷の問題は、ベトナムからラオスの輸送でも復路の貨物がないという指摘が複数あった。今回のヒアリングで5社から得た数値の平均値を見ると、ベトナム北部から南部へのトラック輸送費が1059ドル、南部から北部への輸送コストが1535ドルとなり、南部からの輸送コストが約1.5倍割高であることが分かった¹⁰。表4でみた通り、ベトナム物流の77.2%が陸路トラック輸送であり、表6が示すとおり、国内の物量は北部が45.5%、南部が28.4%であることから中部沿海部や中部高原を除いた南北地域が物量の73.9%を占めている。同国最大の物量を扱う区間において、貨物の偏重があることは、南北間輸送の円滑化や効率化に少なからず影響を与える問題と言える。

今回のヒアリング調査でも、南北間輸送でトラック輸送への依存が高いことが分かった。表4が示すように、ベトナム全土で列車や海路内航船の比率は合計しても全物量の5.6%に過ぎず、これら輸送モードがトラック輸送と競合している様子はない。トラック輸送が車両の過積載規制の強化などによって費用が上昇すると鉄道と海路の運賃も連動して上がり、トラック輸送費が下がれば海と鉄道も下がるという関係にあった。ヒアリング先企業からは、列車や海路の南北間輸送は、繁忙期などに大口の国有企業が荷主となる貨物が優先され、便を変更されたりすることが多いとの指摘もあった。定時性を求める場合、トラック輸送を選択せざるを得ないという声が複数社から聞かれた。

いずれにせよ、ベトナム国内物流を概観すると、表8が示す通り、国内トラック輸送、鉄道と海路内航船サービスは、外資参入が51%以下の合弁形態に制限されている。このため、ベトナムの国内輸送サービスの大部分が、国有企業を中心とした独占状況が続いている。鉄道と海路輸送の拡充に加え、健全な市場競争とサービス向上を図るうえでも、国内物流分野で一層の外資規制の緩和が求められる。

¹⁰ 日本貿易振興機構「通商弘報」（2015年2月10日）によると、南部から北部の輸送費と比べ北部から南部への輸送費は6-7割のコストとされ、今回のヒアリング調査の結果もほぼ同水準であった。

3. ベトナム物流の課題

既述のとおり調査先企業からは、税関や交通取締りなどで非公式な費用が徴収されているとする指摘があった。例えば、通関料について聞くと、「公式な手数料か、諸々の経費を含んだものか」と聞き返されることが多かった。ジェットロの調査によると、ベトナムに進出した日系企業の経営上の問題点として、「通関等諸手続きが煩雑」とする回答が2017年秋の調査で46.7%となっている（ジェットロ 2017）。税関での手続きが煩雑で時間を要すことは、不透明な費用徴収が多いということと裏腹だとする指摘が従前からなされてきた。このほか、JILS（2015）でも、ベトナムの物流において、不透明な費用徴収が問題視されている。

本稿でみたように、ベトナムは南北に長い国土を持ち、中国、ラオス、カンボジアと陸上国境で接している。越境交通路として周辺国との間を結ぶ各種経済回廊を活用する地の利がある一方で、南北大都市間の長大な距離を結ぶ輸送が、国内の割高な物流コストを発生させる原因にもなっている。ベトナムの物流において貨物量が最大となる輸送区間は1739キロメートルにおよぶ南北間輸送となる。円滑な物流環境を整備するためには、国有企業の独占や寡占状況から市場を開放し、外資系企業、民間企業も参入できる競争環境を整える必要がある。

また、南北間輸送では貨物の偏在が指摘されたが、南北の均衡のとれた経済発展に委ねるしか解決策は見いだせない。この点、本稿でみたように、近年は北部地域にも産業が集積し、貨物輸送の物量が増加しており、徐々に是正されていくことが予想できる。

このほか、陸路越境交通では、相手国の行政手続きによるコスト上昇要因もある。例えば、ベトナム北部からラオスを通過してタイまで貨物を運ぶ場合、ラオスに通行料（平均600ドル）を支払う必要があること、ベトナムのトラックがタイまで一貫輸送できずラオスでタイのトラックに積み替える作業が発生すること、シングルストップ通関など国境通過の円滑化がまだ完全ではないことなど、陸路越境交通の効率化に向けた改善の余地は未だ多く残されている。

ただし、繰り返しになるが、ベトナムの物流で最も改善が必要で、かつ経済効果を期待できる区間は、南北間の国内物流であろう。今回の現地調査では、幅広い設問に沿ってヒアリングを行ったため、網羅的な情報を入手できた一方で、特定の課題について深掘したヒアリングができなかった。この南北国内物流の状況と改善策については、今後の研究課題としたい。

<参考文献>

- 池部亮 (2008) 「中越経済の緊密化と国境経済」石田正美編『メコン地域開発研究—動き出す国境経済圏』調査研究報告書, 日本貿易振興機構アジア経済研究所, pp.147-180
- (2013) 『東アジアの国際分業と「華越経済圏」』新評論。
- (2016) 「ベトナムの視点から考える南部経済回廊」浦田秀次郎・牛山隆一『躍動・陸のASEAN, 南部経済回廊の潜在力』文真堂, pp.125-159。
- 久米秀俊 (2014) 「プノンペン港を利用した内陸水運の現状と課題」『港湾 2014年10月号』, pp.36-37, 公益社団法人日本港湾協会。
- 小林恵介 (2016) 「ベトナム: 基盤技術の充実と工業化に向けて」池部亮・藤江秀樹編著『分業するアジア: 深化するASEAN・中国の分業構造』日本貿易振興機構 pp.226-253。
- 鈴木博 (2015) 「第31回: 南部経済回廊 ~カンボジアを支える大動脈」(『Cambodia Kroma Magazine Vol.41』, pp.9, APEX Cambodia/クロマーマガジン編集部。
- 水谷俊博 (2016) 「カンボジア, ラオス, ミャンマー: 国際分業構造の分析」池部亮・藤江秀樹編著『分業するアジア: 深化するASEAN・中国の分業構造』日本貿易振興機構 pp.284-311。
- 森路未央 (2017) 「エリアレポート (中国): 世界の工場は内陸へ」日本貿易振興機構『ジェットロ・センサー』2017年4月号, p.62-63。
- 日本貿易振興機構 (ジェットロ, 2017) 『世界貿易投資報告』2001年, 2017年版。
- 日本貿易振興機構 (2017) 『2017年度アジア・オセアニア進出日系企業実態調査』。
- 日本ロジスティクスシステム協会 (JILS, 2014) 『アジア新興国進出企業の物流・調達最適化に伴う障壁等査』。

<データベース, 統計, ウェブサイト>

カンボジア開発評議会 (CDC)

<http://www.cambodiainvestment.gov.kh/ja/welcome-cib.html>

ベトナム統計総局

https://www.gso.gov.vn/Default_en.aspx?tabid=766

Global Trade Information Services 社 “Global Trade Atlas” (有料データベース)

Google Map

<https://www.google.co.jp/maps/>

International Monetary Fund (IMF)(2018) “World Economic Outlook, Jan., 2018

<https://www.imf.org/external/pubs/ft/weo/2017/02/weodata/index.aspx>

IMF “Direction of Trade”

<http://data.imf.org/?sk=9D6028D4-F14A-464C-A2F2-59B2CD424B85>

UNCTAD STAT

http://unctadstat.unctad.org/wds/ReportFolders/reportFolders.aspx?sCS_ChosenLang=en