

# ベトナムにおける輸送と保管施設の特徴と問題点

番原 理

筆者はこれまで開発途上国ベトナムの物流について、インフラ整備の観点から現地調査を行ってきた。これを基に、輸送や保管施設の現状を紹介しながら、その特徴と問題点をまとめたものである。読者の参考になれば幸いである。

## 1. ベトナムの物流をとりまく環境とインフラ整備状況

アジアの経済発展は、途上国の鉄道・道路・港湾・空港などの運輸インフラ整備を先進国が支援、援助してきたことによる要因も見逃せない。アジアの中でベトナムもその1つで、日本が援助してきたことは周知のとおりである。

そのベトナム、今、人口は8,000万人弱（日本の6割強）、経済成長率は99年で4.8%、貨物量はトラック、海運を中心に年率8～9%増加している。中でもトラックは国内輸送量の65%と大きな割合を占めている。

一方、ドイモイ政策の一環として市場競争原理が導入され、民営化の進展、また政府の社会経済発展計画、3割経済の首都ハノイを中心とした国内の産業振興を背景に、2010年にかけて経済成長率は伸長し、それとともに国内及び輸出入の貨物量は経済成長率以上に相当増大する見込みである。

その受け皿となる物流基盤をみると、先進国から支援・援助を受け整備をしてきたとはいえ、道路の舗装率は10%程度、ハノイやホーチミンにおける交通渋滞の多発、鉄道は単線で電化されておらず、老朽化した機関車で機能も弱い。河川は乾季、雨季のため運航に支障がある。港湾は河川港であるため補修や維持管理を木目細かにしていかなければならない。こうしたハード面の制約の他に、ジャストインタイムなどに代表される物流効率化の概念、保管や流通加工といった物流サービスなどの意識がまだまだ啓蒙されていない。このようにベトナムの物流をとりまく基盤や環境は、今後増大する貨物量や求められる高品質の物流システムに対応できていないといえる。

以下、こうした環境にあるベトナムの輸送、倉庫の現状、特徴、問題点を整理してみる。

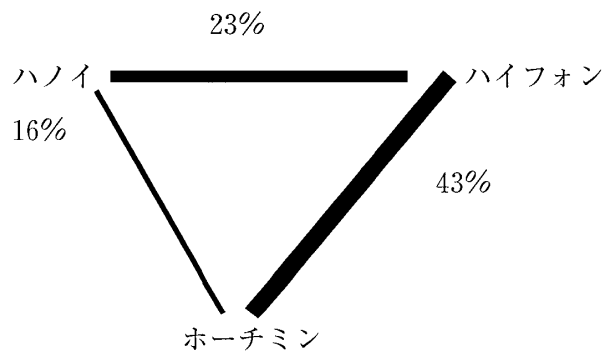
## 2. 流通と輸送の現状

ベトナムの貨物流動、現地企業、日系企業における流通及び輸送のパターンをみると、次のとおりである。

### (1) ベトナムにおける貨物流動

99年のベトナム国内の貨物流動を主要都市間の貨物流動割合でみると、次の図のとおりである。

図の線の太さは流動量の大きさを示している。



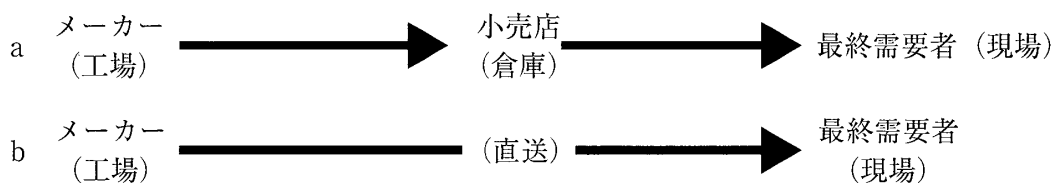
上の図のとおり、ハイフォン港（北部） ↔ ホーチミン（南部）の貨物量が全体の43%で最も多く、次いでハイフォン港（北部） ↔ ハノイ（北部）28%となっている。これら3都市間の貨物流動だけで国内の7割以上を占めている。この流動の背景には国内人口や工業がこの都市とその周辺の地域に集中し、ベトナム経済がこのトライアングルを中心に動いていることを示すものである。

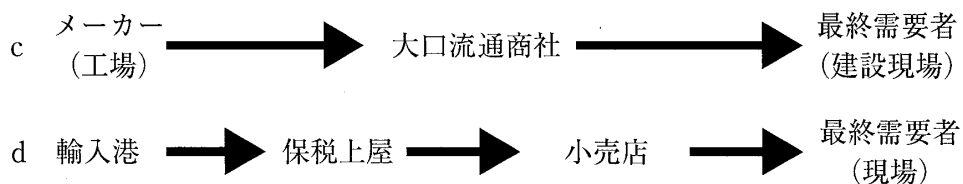
### (2) 流通のパターン

流通のパターンをみると、北部と南部でやや違いはあるものの、日本と異なって、これまで国家経済が計画経済の下で運営されてきたこと、流通関連の業種が未発達で少ないことなどにより、工場出荷後の流通経路は比較的短くシンプルな場合が多い。輸配送手段はトラックが中心で、遠距離は鉄道、船舶が利用されている。大きく分けると次のとおりである。

なお、原料の調達等は工場の周辺、輸入の場合はハイフォンやホーチミン等の輸入港から供給されている。

#### ① 現地企業





例えば、ガラス製品の場合、aのような小売店（倉庫）を経由するパターンが多い。逆に、流通業者を経由するcのパターンは少ない。

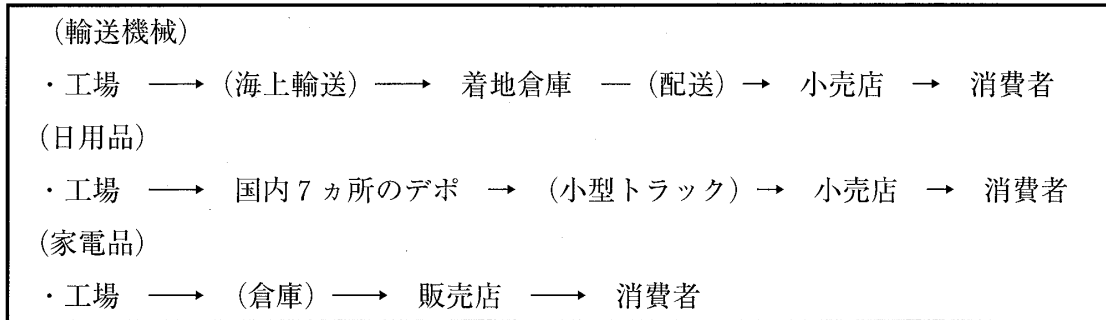
(その他の現地企業の実例)

|                            |                                     |
|----------------------------|-------------------------------------|
| (A 機械)                     |                                     |
| ・工場 (ハノイ)                  | → 倉庫・(販売代理店) → 着荷主                  |
| (B 機械)                     |                                     |
| ・工場                        | → 国内製品ユーザー                          |
| ・工場                        | → 輸出業者 → 海外輸入荷主                     |
| (農薬品)                      |                                     |
| ・受注生産品 …… 出荷したらすぐ消費される製品   |                                     |
| 工場                         | → 販売代理店 → 小売店 → 農家 (製品は直に小売店)       |
| ・見込生産品 …… 出荷しても計画的に消費される製品 |                                     |
| 工場                         | → 倉庫 → 販売代理店 → 小売店 → 農家             |
| (印刷・出版)                    |                                     |
| ・工場                        | → 倉庫 → 販売代理店・エージェント等 → (トラック) → 小売店 |

- 農薬品の流通は、受注生産の場合は直に最終ユーザーに、見込生産の場合は一旦倉庫にストックされた後エンドユーザーに配送される。
  - ・以前に比べて中間在庫のための倉庫保管はなくなってきている。
- 出版物の流通は日本と同じく日時を決めて納品させることが厳しく求められている。倉庫では代理店ごとに出荷品を仕分けする作業を実施している。
  - ・市内の交通規制（トラックの進入禁止もある）があり、生産にも影響がある。
  - ・半数以上が小売店等関係者で倉庫に引取りに来る。
  - ・出版という貨物の特性から、約束を良く守り、トラブルもない民間トラックを選ぶことが多い。

②日系企業

一方、日系企業の流通パターンの事例をみると、次のとおりである。



(3) 輸配送

基礎素材をはじめとする輸配送のいくつかの例をみることにする。

① 石油製品

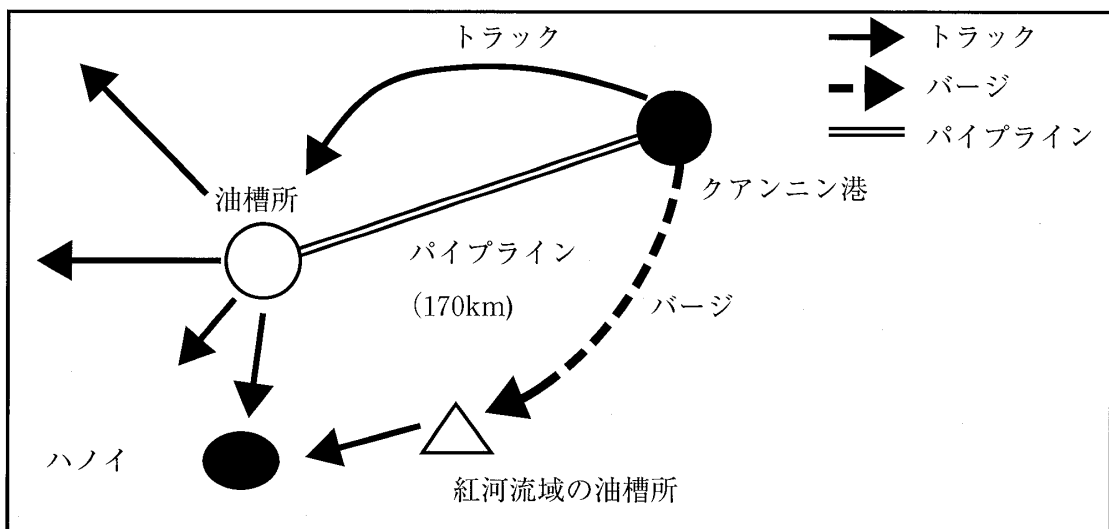
ベトナムには原油が25億バレル以上埋蔵されているといわれている。北部では紅河デルタ沖に有望な鉱区もある。しかし、ベトナムでは、製油所が整備されておらず石油製品は輸入に依存している。政府としてはエネルギーの自給率を上げるために外資との合弁で建設する計画がある。国内のいくつかの地域を分担して供給している。

主な輸入先はロシア、シンガポールなどで、国内の流通は下のとおりである。

輸出石油会社 —— (油槽所等) —— 最終需要者(メーカー・SS他)

北部ベトナムを中心とした石油の物流をみると、ハイフォン港の北部にある石油専用港クアンニン港で輸入されると、いくつかの輸送手段を使って北部に輸配送されている。

下の図のように、クアンニン港からパイプラインやトラックの他に、紅河を利用してバージ輸送されている。その油槽所から最終需要者にタンクローリートラック及びタンク貨車で配送されている。



タンクローリー車は8 m<sup>3</sup>から数種類のタイプがあり、300台が稼動している。  
消費の大きいハノイ市内へは8~10m<sup>3</sup>タイプのタンクローリーで配送されている。

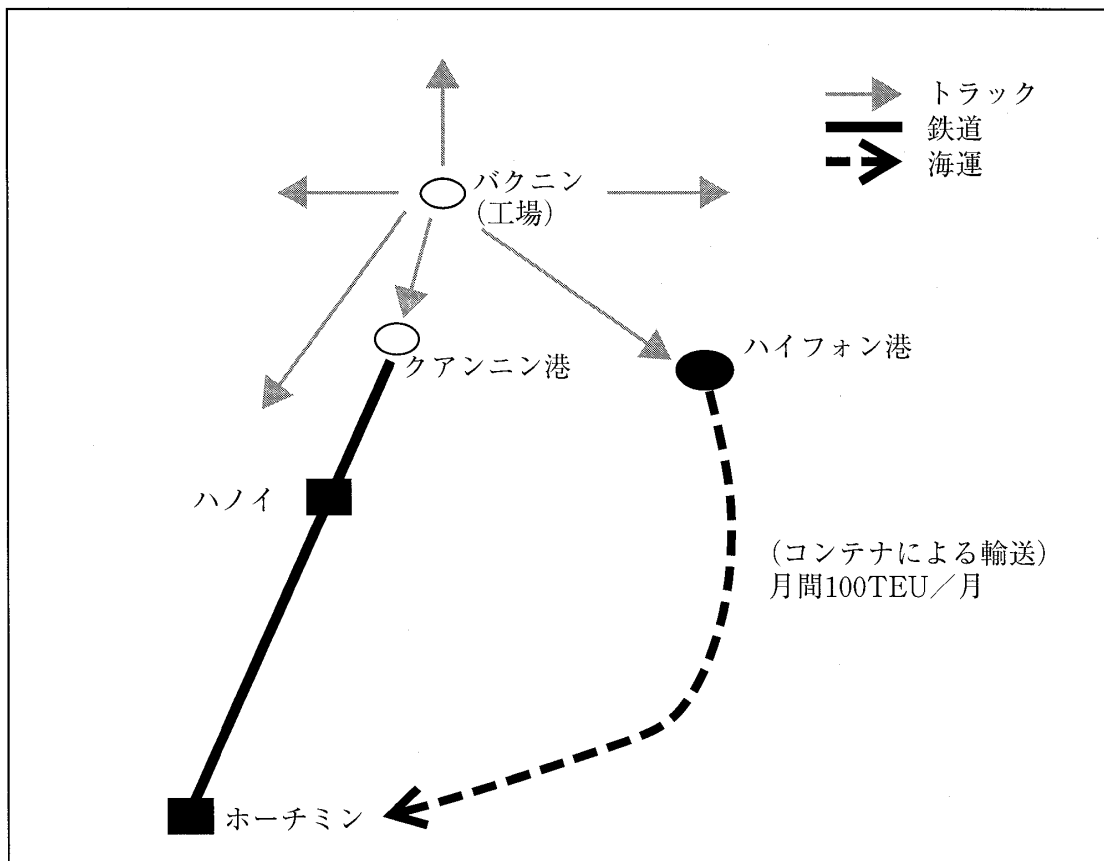
② ガラス製品

建設需要にわくベトナム。重要な建設資材であるガラス工場の1つがハノイの北方35 kmのバクニン市にある。その工場はガラスを月間3,000~6,000トン生産している。

下図のように、ハノイや北部のベトナム方面へは、普通トラックで輸送され、南部のホーチミン方面へは鉄道または海上コンテナ輸送が行われている。

鉄道輸送の場合、工場からイエンビン駅まではトラックで、イエンビン駅で無蓋車に積み替えられる。海上輸送の場合はハイフォン港から船積される。鉄道の場合、工場からホーチミン市までは6~7日要している。輸送中の振動による破損は比較的少なく、輸送品質を危惧することははさほどないようである。

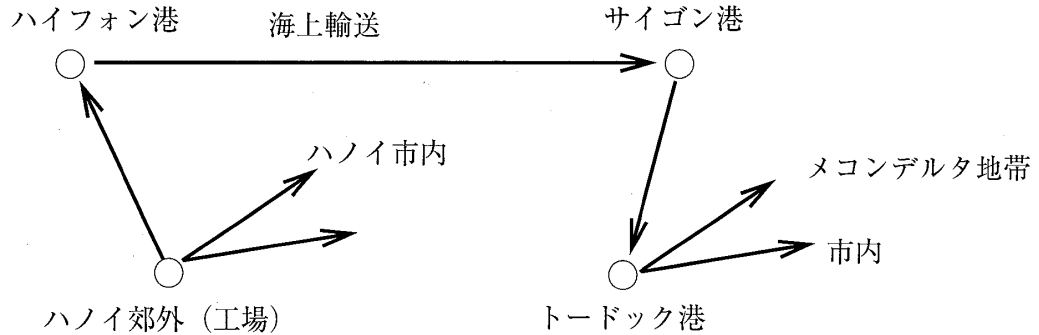
なお、ベトナムでは荷主やユーザーが工場に引き取りに行くことが多い。



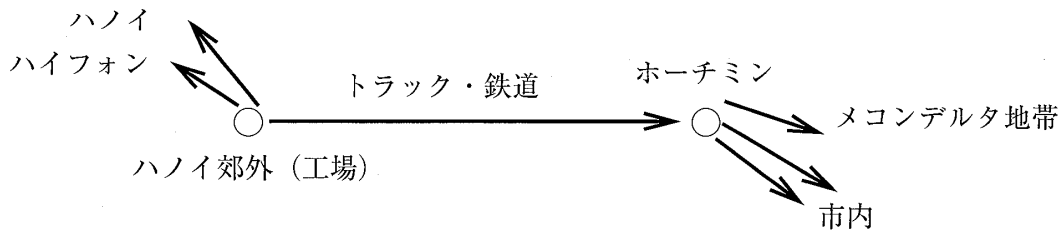
③ その他貨物の物流パターン

その他の一般貨物の輸送事例を示す。

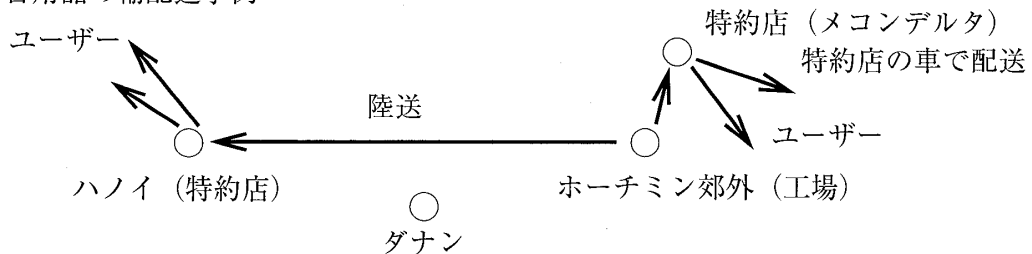
a. 輸送機器の事例



b. 大型貨物の事例



c. 日用品の輸配送事例



3. 倉庫施設の現状

ベトナムの経済活動はこれまで社会主義の下で計画経済で行なわれてきた。市場原理による料金形成もなく、流通を調整したり円滑な物流を促す機能をもった中間流通企業もなかった。この結果、流通はシンプルで、ベトナムの倉庫ビジネスの発達も大きく遅れ、保管施設、保管サービスは、脆弱で低い水準にある。

2. でみたように、ベトナムの流通経路は複雑でなく、輸送経路の中で倉庫を利用する頻度が少ないのが特徴である。また日本と違って、輸送手段に河川を利用した輸送は国内輸送の2割以上を占め重要な輸送手段となっており、河川輸送と保管施設との関わりは大きい。こうした流通、輸送が行なわれているベトナムにおける倉庫（保管施設）の

現状、役割、機能等についてみる。

### (1) 倉庫をめぐる環境

生産から販売までの流通が複雑でなく着荷主までストレートなため倉庫需要が発生しにくく、倉庫業者にとっては難しい経営環境にある。ホーチミンの倉庫団地でも企業が保管を省く動きがある。またホーチミンでは倉庫が乱立していることもあり、過当競争に陥っている状況にある。倉庫業法等法制度については、現在のところ、設けられていない。

倉庫は需給のアンバランスを調節する機能をもっているが、ベトナムではやっと物流概念が出来上ったばかりであり、その機能を有効に活かしている事例は今の皆無に近く、これからの状況である。

### (2) ベトナムの保管施設の立地状況等

#### ① 保管施設の配置状況

保管施設の立地分布についての統計、詳しいデータや資料はない。過去のヒアリング調査を総合すると、立地パターンを大別すると次のとおりである。

| 保 管 貨 物            | 保 管 場 所                                    |
|--------------------|--|
| 企業の原料・部品及び製品       | 国営・民間・海外進出企業の工場                            |
| 輸出入貨物の保税や移出入貨物     | ハイフォン港・ダナン港・サイゴン港・主要空港等                    |
| 農産物・製品、輸出入貨物等流通貨物  | ホン河・メコンデルタ他主要河川の沿岸にある河川倉庫、ホーチミンなど国内主要の倉庫団地 |
| 工業団地入居企業の原料・部品及び製品 | 国内工業団地                                     |
| コンテナ貨物             | ハノイ、ホーチミン等周辺の内陸コンテナ配送施設                    |

ベトナムでは倉庫サービスの発達が遅れたことや、企業は流通過程で保管コストを抑えようとしていることもあって、企業の原料・部品及び製品は工場倉庫で保管することが多い。河川の沿岸にある河川倉庫は、国内でできた米等農産物、石炭、肥料、化学品や輸入貨物などの貨物の国内輸送、輸出貨物の中継保管基地として使われている。

この他に民間の中小のトラック運送会社などがハイフォンや経済の中心地ホーチミンに貨物の仮置き場として屋外倉庫を多く設けているケースがある。

輸送業者等がこれまで小さな倉庫を無計画に作ってきたこともあって、荷主企業の中には大きな倉庫のニーズをもっているところもある。ハノイやハイフォンにある倉庫は規模が小さく、利便性に欠けている。

② 保管施設の仕様

具体的なベトナムの保管施設は次のとおりである。

(現地企業)

| 業 態        | 所在地     | 面積 (㎡)            | 高 さ   | 築年数    | 構 造       |
|------------|---------|-------------------|-------|--------|-----------|
| 農産物輸送業者    | ホン川南部   | 1,100             | 5～6 m | 10年    | 鉄板屋根      |
| 雑貨輸送サービス会社 | ハノイ市    | (4棟)2,000         | 3.5m  | —      | コンクリート    |
| 印刷会社       | ホーチミン市内 | (5棟)4,320         | 3～8 m | 20～30年 | 鉄骨・コンクリート |
| 海運貨物倉庫業者   | トウドック   | 21,500<br>(ヤード含む) | 7 m   | 30年    | 鉄パネル      |

上の表の施設例は、ほんの一例にすぎないが、ベトナムの現地企業の倉庫施設事情を表している。

まず1棟の面積をみると、建設資金不足、土地の利用制限、ハノイを中心に倉庫の建物の広さが1,500㎡という1つの目安もあって、保管施設は小規模なものが多い。海運貨物倉庫業者の例は倉庫の他に野積ヤードの面積も入っている。高さについてはとくに問題はない。築年数をみると、20年以上のものが多く老朽化しているといえる。構造は鉄骨やコンクリートとなっているが築年数が長いために痛みが進んでいる。中には屋根が壊れ壁も破れている倉庫もある。

(邦人企業)

| 業 態      | 所在地   | 面積 (㎡)    | 高 さ | 築年数 | 構 造      |
|----------|-------|-----------|-----|-----|----------|
| トラック輸送業者 | ハノイ   | 1,100     | 6 m | 4年  | 鉄骨コンクリート |
| 輸送機械会社   | ハノイ   | 3,060(2棟) | 7 m | 3年  | 鉄骨・ブロック  |
| 日用雑貨会社   | 国内7ヶ所 | 2,600     | 7 m | 3年  | コンクリート   |
| 繊維衣料会社   | ホーチミン | 700       | 4 m | 3年  | 鉄パネル     |

邦人企業の倉庫の築年数はほとんど3年程度の倉庫となっている。面積については現地企業と同じく小規模である。

(3) 倉庫料金等の現状

現地企業のトラック業者にみる料金等の現状は次のとおりである。

|               |                 |
|---------------|-----------------|
| 保管料金 (㎡・月)    | 荷役料金 (t・月)      |
| 17,000～20,000 | 8,000～15,000VND |

注 VND……ベトナムドン (ベトナムの貨幣単位)



ベトナムで保管という場合、通常、坪（スペース）貸しの取扱いになる。そのため表の保管料金のデータは㎡当りのスペースリースの料金と考えられ、円換算にすると170～200円/㎡と見込まれる。荷役料金はt当りで80～150円という結果になっている。

一方、邦人トラック業者の例をみると、保管料金は㎡当りで月間150～800円、荷役料金はt当りで80～180円ないしは300～500円/tと幅広いものとなっている。

これは、取り扱う貨物や地域でさまざまな料金設定が行なわれているためと考えられる。

現地企業と邦人企業を比較すると邦人企業の方が「高い」傾向を示している。

#### (4) 倉庫の具体的な稼働・利用状況

荷主企業及び物流業者における倉庫の利用事例等を紹介する。

##### 1) 荷主企業

荷主企業から出されている倉庫に対する問題点を事例で示すと次のとおりである。

##### ① 国営衣料・アパレル加工業者

(倉庫の利用状況)

- ・原材料は入ってもすぐ生産に回しており、あまり保管することはない。製品の保管期間は最大でも2週間程度である。
- ・輸出の場合、工場のそばに自社ヤードがあり、空コンテナに自社要員が積み付けしその場で通関している。
- ・自社の保管スペースで十分なため、倉庫業者を極力利用しないで、自社で保管するようにしている。業者の倉庫を利用することは年1回程度あるかないかである。

##### ② 国営機械部品製造業者

(倉庫の保有状況)

- ・工場の近くにあるのみで施設が不十分で困っている。資金がなく施設を作れないのが現状である。そのため必要がある場合、運輸会社に依頼している。

(倉庫の利用状況)

- ・運輸会社に依頼する場合は、大きなヤードをもっている業者になることが多い。依頼して利用する場合は製品を保管する場合である。保管期間は比較的短期間にし、保管量も少なくしている。
- ・一方、原材料を輸入する場合、輸送契約が工場まで届けることになっているのであまり利用する状況にはない。国境付近の倉庫を利用することが時にはある。保管コストは、大体運賃料金の0.5～1.0%程度になっている。

③ 家電製造業者（日系企業）

（工場倉庫の利用と倉庫業者の借り上げ実態）

- ・国内調達分の在庫期間は、最大で3ヶ月程度、目標としては1ヶ月としている。
- ・製品在庫部分は、15日の在庫（ルール）の設定にしている。
- ・保管スペースは、8～11月は状態はいいが、11～1月はスペースは不足する。
- ・不足する場合、他社のスペースを借りている。過去日本企業から借りたがサービスはいい。他社を借りると運用面で複雑になる他、コスト面でも良くない。
- ・工場倉庫では、在庫金額は1000万\$以上になり運用は自社社員で対応している。教育・指導については、従業員にゲームによる訓練をしている。
- ・営業倉庫利用については料金水準による。業者に委託すると1.5倍の料金がかかる。

④ 国営農薬品製造・販売業者

- ・倉庫の利用傾向としては、以前に比べて、いろいろな事情、要因を加味して生産しているの、保管させる量や方法・形態は変わってきており、受注品の保管は以前よりも減少してきている。
- ・見込生産の製品を流通在庫的に倉庫に保管させていくことは、今後も変わらないが、自社の生産方法、同業他社との生産量もみて保管量を決める。

2) 輸送業者・倉庫業者にみる具体的な倉庫施設の稼働・利用事例

① 輸出入貨物輸送業者の場合

（施設状況）

- ・面積は40,000㎡。殆どが屋根付きで占められており、米・コーヒー・肥料・雑貨等を保管している。一方、オープンヤードには、鉄製品・バラ貨物等を保管している。

（輸出入の取扱状況）

- ・年間16万tの取扱いでやや輸入の取扱いが多い。

輸入 → 60% …… 肥料・鉄の数量が大きい 輸出 → 40%

輸入品の荷姿は、コンテナと在来船（25,000tまでの船が入航可）があるが、金額面で価値の高いものはコンテナで、米等は在来船の取扱いとなっている。

- ・輸入品の在庫期間等は、原材料 …… 20日～1ヶ月

セメント・鉄・肥料 …… 1～2ヶ月 最大で3ヶ月である。

- ・輸出品は、輸出する業者が港に輸送してくるが、保管は長くて15日程度である。
- ・通関は輸入業者が行っている。

② 倉庫業者の場合

(施設状況)

- ・当社はホーチミンから車で1時間程度のところにある。ソントアン地域に30万㎡の敷地に倉庫群が立地。94年に建設され、2～3年前まではフル稼働していた。現在は国の管理下に置かれている。広域で大規模な倉庫なため、外部に管理委託している部分もある。1棟当たり2,500～15,000㎡である。

(稼働状況・傾向)

- ・以前は荷主企業が保管目的が100%でフル稼働していた。現在は、全倉庫の約半分が使われているのみである。その半分の内訳は工場用65%、保管用35%となっており、倉庫の利用の仕方が大きく変化している。これは流通の中間在庫に保管が行われていた貨物が減少したためである。
- ・取扱品目は、米、食品、工業品までと広範囲で、ドライ貨物が対象となっている。

③ 国営輸出入輸送業者

(倉庫利用の変化・減少と理由)

- ・以前は、輸入貨物を一旦倉庫に入れて保管していた。しかし今は港からユーザーに直にもっていき、倉庫を利用しない方向で動いている。利用する比率は以前の1/3程度と減少している。
- ・以前は生産したものを中間倉庫に保管していたが、市場の経済化にともなって、流通の回転が速くなったこと、コストを圧縮をしていくというニーズが高まって倉庫の利用が減少している。
- ・輸入される原材料はバルクもの中心に大量に入ってくるが、必要に応じて保管されている。しかし注文があるとすぐ出荷されている。
- ・冷凍倉庫など特殊な倉庫は合弁企業により利用が減少し、かつてあった冷凍倉庫は処分した経緯がある。
- ・輸出される貨物は直に港に輸送されている。

#### 4. 倉庫施設に対する問題点

倉庫に対して、荷主企業、トラック業者が掲げる問題点をユーザー側と供給側から事例的にみると次のとおりである。

##### (1) 荷主企業からみた倉庫利用上の問題点

###### ① 国営印刷出版業者

(利用上の問題点)

- ・ 輸入港の倉庫は荷役機器や設備が不十分で悪く紙が破損し、作業も遅い。
- ・ 原材料の保管は、通常のは2～3週間、余り使わない品は3ヶ月程度であるが比較的短く自社倉庫を利用する。市内には多くの倉庫がいろいろあるが、小さく貨物をあちこちまわすことがある。このため管理が大変である。トラックの進入禁止もあって、生産に影響がある。以上から資金、時間でロスがある。
- ・ 在庫管理のコンピュータ化はされていない。ピッキングが効率的に行えていない。
- ・ ベトナムの倉庫は老朽化しており、安全性も不良で、消火設備がなく、雨漏りするなど良くない。ただ貨物を置くための施設にすぎない。
- ・ 倉庫業者のマニュアルといえば、安全性に重点に置いているぐらいのものである。業者には近代化、マネジメントするだけの資金がないのが実態である。

###### ② 家電製造業者（日系企業）

(利用上のネック)

- ・ 国内の倉庫業者はスペースリースのみで、屋根だけの設備、サービス不足、セキュリティの不良、また情報処理面も完備していない等多くの面で劣っている。
- ・ 当社とすれば日本の倉庫業者S社なみの本当の専門業者としてのサービスを求めたい。しかしネックは料金が高水準にあることである。このため、荷主が積極的に利用しようとする意識にならない。

(機能の不充実)

- ・ 今の国内倉庫業者に輸配送機能が付いていないこと、ホーチミン～ビエンフォア30kmに1.5時間もかかるという様にインフラ整備が十分でないこともあり、自社施設を使うということになる。

(2) トラック輸送業者等からみた倉庫（保管）施設の整備水準と供給上の問題点

① 国営輸出入貨物輸送業者

(倉庫の乱増)

- ・生産地、消費地問わず自由勝手に無計画に倉庫を作ってきた。その上、設備らしい設備がなく保管技術もない。このため機能が活かされず不便で、使うと逆にコストアップになっている。
  - ・倉庫をどんどん作ったため経済が成長しても不良な倉庫が供給過多な状況にある。しかし港湾倉庫については利用頻度減少の懸念はない。理由は大量保管してその貨物を方面別・地域別に仕分け・選別する役割があるためである。また集結分散の機能を活かしていく必要もある。
- 全体の需要は減少気味であるが、当社への需要はあり、売上は伸びている。
- 過当競争は横行しているのに、倉庫の規制や調整はなく無秩序に作られ困っている。

② トラック輸送業者（日系企業）

(倉庫のインフラ水準)

- ・現地業者は保管技術・セキュリティ・ハンドリング等の面で水準が低く、また少しでもコストをかけたくないということもあり、ほぼ自社で運用していこうという姿勢にある。タイガービールでは自社で運用している。
- ・自社貨物は自社でやるというのがコンセプトであり、セキュリティの面で倉庫業者を信頼していない。
- ・スペース貸しが中心で、配送機能付きの倉庫も少ない。売価が安価なため、良い設備となると逆ザヤとなって利益が出しにくい状況である。このため安価な飲料・ビールやミルク等はディーラーが直に引き取っている。
- ・このため海外から国内に進出してきている企業の保管需要は少ない。
- ・通関時の安全性の面でも港湾倉庫の使い勝手は良くなく、通関は工場になる。

③ トラック輸送業者（日系企業）

(日本の倉庫との比較・評価)

- ・設備が行き届いておらず、クリーンな感じも見受けられない。
- ・従業員に対する訓練も不十分である。不安というのが実感である。
- ・欧米企業の契約では倉庫契約・利用時のチェックは厳しい。

④ その他のトラック輸送業者

- ・市内に倉庫がたくさんあるが、規模は小さいものばかりである。しかもロケーションはバラバラな状況にある。
- ・相当古い倉庫があり、保管技術なども含めて、インフラ面で不良な状況である。またインフラ整備するにしても資金力がないため、良い設備が整った倉庫が建設しにくい状況にある。
- ・倉庫が必要であるとの認識はもっており、ニーズもある。しかし利用すると時間、コスト等の面で無駄使いとなり、直行の方が安価となっている。

(3) 倉庫（保管）の需要に影響を与える要因

これまで述べた現状、問題点から、今後の 베트남 における倉庫需要に影響を与える要因を各観点から整理すると、次のように考えることができる。

① 倉庫（保管）需要を阻害している要因

〈荷主企業及び輸送・倉庫業者の両サイドからみて〉

(施設の規模・立地)

- ・1,000~2,000㎡と規模が小さいことにより、荷主企業が利用するにしても保管の分散と管理の輻輳が発生し、倉庫利用のメリットが生じにくくなっている。
- ・これまで荷主企業の輸送とフィットさせる形で倉庫が立地・配置されていないために、荷主企業の製品の円滑な流通に寄与していない。

(建物・設備・人材等)

- ・屋根、外壁、床面等補修が行き届いておらず老朽化しているために、荷主企業としては濡損、汚損等の発生頻度が多くなることから貨物を保管することを嫌う傾向がある。
- ・フォークリフト、ラック、倉庫内移送機器等が不十分、未整備なことから、破損事故が発生している。
- ・倉庫要員に対する十分な教育や訓練が施されていないために、入庫、出庫、積み付け等の作業が迅速かつ正確にされていない。

(倉庫施設の供給量・業者の資金力)

- ・現在、倉庫需要に対して倉庫の供給量が過多になっている状況にある。このため倉庫業者間で過当競争に陥っており、業者として逆ザヤになり積極的な営業ができない。
- ・倉庫業者に設備の整った施設を提供する力がない。

(提供するサービス・機能)

- ・現在、荷主企業との倉庫契約は、スペースリースを基本にしており、このため倉庫業者が保管貨物を管理するサービスまでの機能を提供していない。荷主企業にとっては保管貨物の安全性や在庫管理に不安を抱かざるを得ない。単なる貨物置き場になっているにすぎない。
- ・保管機能に輸配送機能を付加していない。
- ・倉庫業者の保管管理その他のやり方が情報化されておらず旧態依然のやり方である。

(物流コスト)

- ・荷主企業が利用している倉庫は自社の工場倉庫で、保管コスト抑制のためにピーク時にスペースが不足している場合に利用しているにすぎない。今後も今の保管サービス水準が変わりがなければコストだけが負荷されることになり、この傾向は変わらない。

(流通経路・物流形態・法制度)

- ・工場出荷後の流通は短いあるいは単純である。また中間在庫も減少させている。このため倉庫を利用する機会が少ない状況にある。
- ・企業の物流が単発的・個別で運用されている。
- ・いまだに倉庫に関する法の整備ができておらず、事故・トラブル等の責任もハッキリされていない。

②倉庫需要を促進させると見込まれる要因

〈荷主企業及び倉庫業者の両サイドからみて〉

(経済成長)

- ・ベトナムの経済成長が高成長で推移しており、政府も国内の物量が伸長するとみている。とくに2次産業の成長が期待できる。

(市場の競争原理の発展)

- ・今後さらに市場経済が一般化することにより、企業間の競争激化、利害関係者の増加、等があることにより、今よりも流通が複雑化していくと予想される。それによりサービスも一般化していくと見込まれる。

(政府の財政援助)

- ・かなり難しい状況であるが、一定の援助も期待できる。

(輸出入貨物の取り扱い増加)

- ・航空貨物も含め増加しており、倉庫とくにCFS機能をもつ倉庫の需要が期待できる。

(法制度の整備)

- ・今後倉庫業法に類するものが整備されれば、権利・義務・責任が明確に区分されることにより、荷主企業に利便性を与えることができる。

(政府の都市・物流政策)

- ・都市政策には交通政策も検討されていることから、効率的な物流の1つの方向として集約分散の機能を果たすトラックターミナルといった拠点整備も予定されている。

(その他)

- ・内陸の物流ポート構想、工業団地への企業誘致が進められている。
- ・倉庫での流通加工サービスは今後期待される。

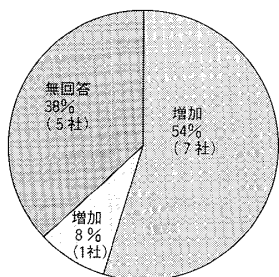
## 5. 今後の保管需要動向

平成11年に行ったヒアリング調査の結果で、またサンプルが少ないが、今後の需要動向について簡単に明らかにしておく。

### (1) 保管貨物の需要見通し

荷主企業、輸送業者等の回答結果(13社)によると、「増加」は7社、「減少」は1社、「無回答」は5社である。

この結果をみると、今後保管貨物に対する需要は「増加傾向」を示している。

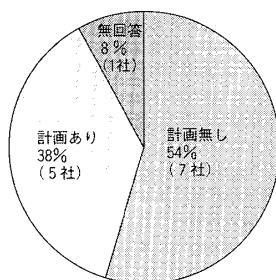




## (2) 施設の新設計画

同じく13社の結果は、「計画あり」は5社、「計画なし」は7社、「無回答」は1社である。

これから、荷主企業、輸送業者は新規の今後の保管需要に対応すべく、施設計画も4割近くが予定している。



## 6. 倉庫（保管）施設についての今後望まれる取組みと課題

### (1) 今後望まれる取組み

ここまで述べてきたように、ベトナムにおいては、これから短期的な時間の中で倉庫（保管）施設が利用拡大され、倉庫（保管）がますます新設されていくためには多くの問題点を打開することが必要であることが明らかとなった。即ち、荷主の意見・意向からみてわかるように、

- ・倉庫（保管）施設のセキュリティ等ソフト面も含めたインフラ整備が未熟な段階にあること
- ・流通が未発達な状況であり、倉庫（保管）施設を利用する機会が僅かなこと
- ・荷主企業の倉庫コストの圧縮
- ・コンピュータ化等による在庫管理も不十分で求める機能に比してコストだけがかかる等、倉庫（保管）施設の利用を取り巻く環境は決して良いとはいえない状況である。つまり、荷主企業には倉庫（保管）施設を積極的に利用しようという意識には欠けている。

倉庫（保管）施設の役割は、ベトナムといえども経済活動の中で重要であるが、今述べたように、物流拠点の中でも倉庫（保管）施設はその役割あるいは機能を十分果たしているといいにくく、また流通及び輸送という経済活動の中で重要な位置付けとして認識されていないのが現状である。今後の倉庫の必要性、役割という観点からみた見通しとしては、物流業者がこれまで通りの運用方法・範囲に固執するかどうか、その意向如何に掛かっていると言える。

倉庫を補完する保管機能をもった物流拠点として、ICD、トラックターミナル等があ

るが、これらについては、これまで行った調査によると、その施設の需要の背景にハノイなどでトラックの進入規制があること、こうした施設への機能充実のニーズが高まり、今後必要性が徐々にではあるが増えていくと考えられる。民間等が中心となって建設した事例あるいは今後開発建設していくという計画・予定がある。

ともかく、政府ないしトラック輸送業者・倉庫業者が保管を核とした物流改善のために今後取組んでいくこととしては、初期的・直接的には、

- ・ 荷主の保管貨物の安全確保 …… 施設の補修・保守も含めた対策の実施
- ・ 保管以外の荷役機能の付加 …… 荷役および輸配送サービスの拡充
- ・ 保管技術・荷役技術の向上 …… ラック、パレットによる積付・荷役方法の改善等
- ・ 作業環境と人材教育の向上 …… 照明の充実、事故防止・塵埃の防止策の実行

などが考えられる。

次に政策的・間接的には、

- ・ 倉庫（保管）業務に関わる法制度の充実 …… 責任・トラブル・負担等の明確化
- ・ 政府による在庫管理の情報化の支援 …… 倉庫業務のコンピュータ化の促進
- ・ トラック輸送業者等の荷主企業への提案 …… 保管と輸配送を組み合わせた商品作り等が考えられる。

## (2) これからの物流拠点の動き・展開

では今後、ベトナムにおいて倉庫の他にどのような物流拠点施設が具体的に整備されていくのか、考えてみることにする。

### ① ICD（内陸コンテナ配送拠点）

最近の動きとして、国際貨物トラック輸送業者が中心となって、外資（日本の企業も参加している事例有り）とも連携しながら、建設ないしその予定・計画が持たれている。

この拠点のメリットは、トラックと異なり大量にコンテナ貨物を船舶で輸送させることが出来る、輸配送時間を節約することができる、顧客荷主の在庫の圧縮や円滑な生産にとって大きなプラスになるというものである。即ち、現在ハノイ、ホーチミンの交通規制によって、コンテナ大型トラックの市中通行の制限が加えられている。このため、トラックでは配達するまでに余計な日数を要している。しかしICDを利用すると、交通規制を回避して河川を船舶で輸送し、ICDに水揚げして、そこで通関、保管、配送しようというものである。

（サイゴン港—ビエンホアの例示）

（輸入コンテナの場合）

・陸上の場合

ホーチミン市内

サイゴン港 —— (トラック：通行可能時間帯を走行) —— ビエンホア団地  
(水きり) ※ 通行可能時間帯を走行するために数日は遅延する

・ICD利用の場合

サイゴン港 —— (バージ等による船舶による輸送) —— ICD —— ビエンホア団地  
ホーチミン、ビエンホア両市とも今後さらに交通規制を厳しくしていくということである。このことを考慮すれば、ICDを介した輸送需要はますます増加すると見込まれる。

またこのICDは、1ヵ所で通関、保管、配送の各機能を活用する複合拠点ということが出来る。

② 輸出入貨物の形態変化とCFS機能倉庫

現在では、輸出入貨物の取引単位は、コンテナの場合、FCLをベースにした形のものが大半となっている。日系企業のヒアリング調査によれば、今後輸出入貨物も徐々に小口化していくとの指摘がある。即ち、輸出入貨物のLCL化である。

このため、CFS機能が付いた倉庫が求められていくと考えられる。現在ハイフォン港、サイゴン港を中心とした港湾やトラック輸送業者にもこうした施設が点在している。ベトナム全体のこうした貨物量は不明であるが、ヒアリングした企業のCFS倉庫では輸入貨物についてその利用が多いという実態もある。

また現在航空輸送貨物が急増している中で、航空貨物でのCFS機能が付いた倉庫の需要は不足傾向にある。今後の増設は必須と思われる。

③ 冷凍・冷蔵施設

ヒアリング調査した企業の中で、当施設に言及した企業は2社だけである。このように低調な背景として、

- ・この施設の建設コストはドライ貨物の場合よりも投資が多く必要になる
  - ・現在水産物を取りまく流通が変化している
  - ・年間の保管貨物に波動がある（上期と下期とではかなり保管状況が異なる）
  - ・運営コストが高い
  - ・そのような種類の品目まで取扱う余裕がない（専門分野にない）
  - ・保管サービスと輸配送サービスとがリンクする必要がある（機能の複合を要する）
- などのことが考えられる。

事実、貨物に付加価値をつける倉庫には違いないが、上記のことから輸送業者サイド

は危険負担を負うことをかなり意識していると思われる。日本の進出企業に当施設に対するニーズはあるが、今後の展開については、現在のところでは、見通しにくい状況といえる。

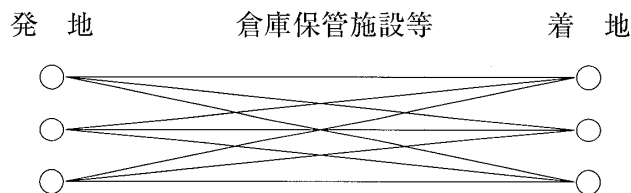
### (3) 今後の課題

長期的に、またマクロ的見地から、ベトナムとして望ましい物流システムを構築するため、倉庫（保管）施設利用につながる検討しなければならない課題は、次のように整理できよう。

#### ① 個別的な物流の見直し

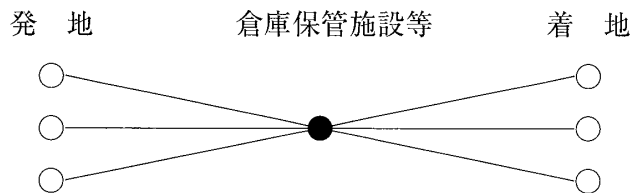
前述したように、ベトナムの物流はシンプルな反面、個別的な物流を展開している。

現在の物流



ベトナムでは概して上の図のような物流体系になっているといえる。これによれば極めて物流の数が多く、合理的とはいいいにくい。また倉庫経由の流通があってもそこにおける倉庫の機能は本来持っている機能を発揮しているとは言い難い。

今後あるべき物流



したがって、上の図のように集約・分散機能をもった倉庫保管施設を1ヵ所でも設けることによって、物流の余計な流れは大きく減少することになる。

このことを政府等が重要で有益な物流体系と認識しうるかどうかである。

これによって、貨物の輸配送は効率的になり、交通の渋滞も大幅に減少することにもなる。

一部地域、あるいはある品目の流通に絞って試行してみることが必要であろう。

#### ② 今後の経済成長と物流拠点への対応

今後のベトナムにおける経済成長は引き続き成長していくといわれている。それに加えて競争市場原理に根づいた経済社会が進展していくと予想される。

そのような状況が発達・継続していくと、生産者と消費者の間、流通、輸配送という経済活動の中に様々な利害関係が生まれる。勿論、経済の成長によって現在の貨物量も増加していくものと想定される。

このような状態になると、利害関係者間に投機、需給調整といった、本来倉庫がもっている機能に対するニーズが高まり、倉庫施設の需要が増大するものと見込まれる。

政府としては、このような経済状況になった場合、現在供給過多となっている倉庫の活用策と絡めてどのように物流拠点施策を打ち出していくかが課題である。

### ③ 今後の都市・交通政策と複合物流拠点对策

現在、ハノイでの人口の増加策、新たな交通政策が行なわれようとしている。これが実施されることになれば、その周辺での総合的で、また複合的かつコミュニティ的な団地が必要になってくる。まさにタンロン地区の開発はその表われといえる。

このような政策の実施は、今後の団地事業の促進と倉庫需要を喚起させることになると考えられる。この場合、都市内と事業団地との間の輸送と双方の倉庫施設の役割と機能を明確に区分し、とくに共同・混載輸送ができる物流拠点、また複合機能を持ち合わせた拠点づくりをいかに最適に構築していくかが課題となろう。

### ④ 政府のリーダーシップと財政支援

これまでみてきたように、今後政府としては、

- ・倉庫（保管）施設の有効活用化・活性化
- ・民間業者に対する指導と民間業者活性化策の検討
- ・倉庫業法やそれに関わる保険制度の整備
- ・倉庫作業における事故対応や労働災害防止策の検討
- ・未熟な倉庫機能の拡充（コンピュータ化・輸配送機能とのリンク等）
- ・民間への必要な倉庫施設についての資金援助

といった幅広い内容にわたってリーダーシップを発揮し、必要に応じて資金援助をしていくことが求められる。政府にとって今後の物流ならびに倉庫（保管）政策の動向を占う重要な課題である。