

[論文]

ベトナムの貿易物流の現状と(株)日新の国際物流サービスの展開

鷺尾 紀吉

- 〈目次〉
- はじめに
 - 1 ベトナムの貿易およびベトナムの対日貿易の動向
 - 1.1 ベトナムの輸出入の動向
 - 2.2 ベトナムの対日輸出入の動向
 - 2 ベトナム物流の現状
 - 2.1 ベトナムの主要輸送モード別国内物流
 - 2.2 港湾事情
 - 2.3 日本とベトナム間の海上輸送の実態
 - 3 (株)日新のベトナムにおける物流サービス展開
 - 3.1 (株)日新の国際物流の取組みと物流拠点の展開
 - 3.2 ベトナム現地法人の事業展開
 - 3.3 インドシナ内におけるクロスボーダー輸送の展開
 - 4 結び

はじめに

近年における ASEAN の経済発展はめざましく、中でもベトナムは「チャイナ・プラスワン」として注目され、ハノイ近郊には工場団地が建設され、日系企業も多く立地するようになった。日系企業のベトナム立地は、対日貿易を活発化させ、それに伴って物流ニーズが一層高まっている。また、タイをはじめとする ASEAN 諸国との経済連携、相互補完も強まっており、これがまたインドシナにおけるクロスボーダー輸送を推進させる大きな要因となっている。

そこで、本稿は、ベトナムの対日貿易の動向、ベトナム物流の現状を踏まえて、わが国総合物流企業である㈱日新がベトナム国内物流サービスおよびベトナムをめぐるクロスボーダー輸送にどのように取り組み、事業展開を行っているかを現地における実態調査に基づき明らかにし、併せて同社のベトナム国内物流およびベトナムをめぐる広域物流にかかわる経営戦略をみていくものである。

1 ベトナムの貿易およびベトナムの対日貿易の動向

1.1 ベトナムの輸出入の動向

ベトナムの実質 GDP 成長率は、2012年5.3%、2013年5.4%、2014年6.0%と安定した経済成長を達している。産業別にみると、工業・建設業の実質 GDP 成長率は、2012年4.5%から2014年7.1%と大きく伸びており、特に製造業は好調な輸出を背景に、8.5%増（2014年）となっている（ジェットロ、2015、p.198。以下、統計数値は本資料によっている）。

輸出入の動向をみると、ベトナムの最近の3カ年（2012年－2014年）における輸出額は、2012年1145億74万ドル、2013年1321億35万ドル、2014年1501億86万ドル（いずれも FOB ベース）と、ここ3カ年で31.1%増加している。2014年における主要輸出品目は、第1位電話機・同部品（236億7万ドル）、第2位縫製品（209億49万ドル）、第3位コンピューター電子製品・同部品（114億40万ドル）、第4位履物（103億4万ドル）、第5位水産物（78億36万ドル）で、これら上位5つの品目で全体の49.3%、すなわち約過半数を占める。

輸出先を国・地域別内訳にみると（2014年）、米国が第1位で286億56万ドル、第2位中国149億6万ドル、第3位日本147億4万ドル、第4位韓国71億44万ドル、第5位香港52億3万ドルとなっており、この5つの国・地域で全体の47.1と過半数近くになる。

一方、輸入の動向をみると、最近3カ年（2012年－2014年）における輸入額は、2012年1137億92万ドル、2013年1321億25万ドル、2014年1480億49万ドルとなっており（いずれも FOB ベース）、ベトナム経済の活況を背景として、輸出とともに、輸入も増加している。輸入品目（2014年）は、第1位機械設備・同部品（225億22万ドル）、第2位コンピューター電子製品・同部品（187億22万ドル）、第3位織布・生地（94億28万ドル）、第4位電話機・同部品（84億76万ドル）、第5位鉄・鉄くず（77億75万ドル）となっており、これら5つの品目で全体の45.2%と半数近くを占める。

輸入先を国・地域別にみると（2014年）、第1位は中国438億68万ドル、第2位韓国（217億36万ドル）、第3位日本（129億9万ドル）、第4位台湾（110億85万ドル）、第5位タイ（71億19万ドル）となっており、この5つの国・地域で全体の65.3%、すなわち全体の約3分の2を占める。

このように全体を俯瞰すると、ベトナムの最近の3カ年の貿易収支の状況は、2012年7億81万ドル、2013年10万ドル、2014年21億37万ドルの出超となっている。これを国・地域別にみると、中国との貿易では大幅な貿易赤字となっていることがうかがえる。すなわち、中国との貿易収支は、289億62万ドル（2014年）の大幅な赤字であり、この基調はここ数年変わらず、むしろ前年に引き続き赤字幅が拡大している。次に、大幅な貿易赤字となっている国は韓国で、赤字額は145億92万ドル（2014年）となっており、タイに対しても大幅な入超となっている。一方、出超となっている国は米国で、223億72万ドルの大幅な貿易黒字となっている。

2.2 ベトナムの対日輸出入の動向

ベトナムの対日輸出入の動向を2012年から2014年まで概観すると（表1－1）、ベトナムと日本の輸出入は全体的に安定した伸びを示しており、ベトナムにとって日本はここ数年、輸出額で第3位、輸入額も第3位を占めるなど、ベトナムと日本の間の貿易経済の結びつきは強いととらえることができる。

表1-1 ベトナムの対日貿易の動向

	2012年	2013年	2014年
輸 出	130億60百万ドル	136億51百万ドル	147億4百万ドル
輸 入	116億3百万ドル	116億12百万ドル	129億9百万ドル
貿 易 黒 字	14億57百万ドル	20億39百万ドル	17億95百万ドル

原資料：ベトナム税関総局、出所：ジェトロ『ジェトロ世界貿易投資報告』各年版

ベトナムの対日輸出は対日輸入に比べ増加しており、その結果、ベトナムの対日貿易黒字は2014年14億57百万ドル、2013年20億39百万ドル、2014年17億95百万ドルと黒字を維持している（逆に言えば、日本の対ベトナム貿易は赤字となっている）。ベトナムの貿易収支は、前述したようにアジア地域では中国、韓国、タイなどの国においては大幅な貿易赤字となっているが、日本や香港などの国・地域では貿易黒字となっており、同じアジア域内でも異なった傾向を示していることがうかがえる。

ベトナムの対日主要輸出品目をみると（表1-2）、ベトナムの対日輸出品目で多くみられる品目は、縫製品や輸送機械・同部品で、年々増加している。縫製品の増加は、中国からベトナムへの生産移管を受けて、ベトナムで生産が増加し、それが日本へ輸出されているものであ

り、輸送機器・同部品の増加は、日系企業が日本向けの製造拠点を中国や他のASEAN諸国などからベトナムに一部移管したことによることが主な要因であるとされる（ジェトロ、同上書、p. 204）。また、機械設備・同部品や水産物は、安定した対日輸出を維持している¹⁾。

一方、原油の対日輸出は減少傾向を示している。日本の円安傾向はこの期間ほとんど変化していないので、ベトナムの輸出額そのものが減少しているものとみることができる。

次に、ベトナムの対日主要輸入品目をみると（表1-3）、日本からの輸入品目で多くみられるのは、機械設備・同部品、鉄・鉄くず、コンピューター電子製品・同部品である。特に、機械設備・同部品、コンピューター電子製品・同部品は、年々日本からの輸入量が増加傾向

表1-2 ベトナムの対日主要輸出品目の動向

	2012年	2013年	2014年
縫 製 品	19億75百万ドル	23億83百万ドル	26億24百万ドル
輸送機器・同部品	16億91百万ドル	18億58百万ドル	20億24百万ドル
原 油	25億16百万ドル	20億88百万ドル	15億2百万ドル
機械設備・同部品	12億30百万ドル	12億13百万ドル	14億32百万ドル
水 産 物	10億85百万ドル	11億16百万ドル	11億95百万ドル

原資料：ベトナム税関総局、出所：ジェトロ『ジェトロ世界貿易投資報告』各年版

表1-3 ベトナムの対日主要輸入品目の動向

	2012年	2013年	2014年
機械設備・同部品	33億74百万ドル	29億58百万ドル	37億87百万ドル
鉄・鉄くず	20億9百万ドル	21億53百万ドル	19億87百万ドル
コンピューター 電子製品・同部品	16億91百万ドル	18億15百万ドル	19億19百万ドル
織 布 ・ 生 地	5億99百万ドル	5億64百万ドル	5億53百万ドル
自 動 車 部 品	3億14百万ドル	3億46百万ドル	4億31百万ドル

原資料：ベトナム税関総局、出所：ジェトロ『ジェトロ世界貿易投資報告』各年版

1) このほかでは、木材・木製品が2012年6億72百万ドルから2014年9億52百万ドル（41.7増）、履物も2012年3億28百万ドルから2014年5億21百万ドル（58.8増）というように、これら品目が対日輸出を伸ばしている。

にある。機械設備・同部品は2013年に一時的に輸入が減少し、2014年に再び増加したが、この背景には、2014年に突如発表された中古機械・設備・生産ラインの輸入に関する通達（20/2014/TT-BKHCHN）があり、輸入規制の導入を見越して、必要な生産設備や機械の輸入を当初計画より早めたことが一因であると考えられている（ジェットロ、同上書、p.204）。また、自動車部品も輸入額自体はそれほど多くないが、増加傾向にある。これは、ベトナムにおける自動車（完成品）の生産と需要が伸びていることによるものと考えられる²⁾。

一方、織布・生地については、やや減少傾向にある。これは、日本からの輸入ではなく、現地調達または他国からの輸入に代替されているとみることができよう。

2 ベトナム物流の現状

2.1 ベトナムの主要輸送モード別国内物流

ベトナムは、南北に細長い国であり、南北双方に経済・物流の集積拠点であるホーチミンとハノイが位置し、中部にはあまり産業集積が少ないという特徴があり、そのため国内物流ではホーチミンとハノイの間の約1,700kmを結ぶ長距離輸送が課題になる。輸送モード別にみると、その概要は以下のとおりである。

(1) トラック輸送

トラック輸送においては、北部地域の経済発展によって、南部から北部向けの輸送が増加している。貨物別で見ると、食品、生活消費財、家電製品（冷蔵庫、洗濯機等の白物家電）が多く、一方北部から南部への貨物は、バイク、トイレタリー用品、自動車部品等が多くみられる。

所要時間は、一人の運転手の場合で72時間、2人運転手であると、休憩時間が減るため、52時間くらいであるという。ベトナム国内は、産業道路、ガードレール、街灯が設置されていないところが多く、またスピード規制で時速80km走行可能な地域が少ない。

(2) 鉄道輸送

ベトナムの鉄道延長は全土で約2,600kmであり、そのうち、ホーチミンとハノイ間が約1,700kmと全体の65%を占

めている。

鉄道輸送は、①揺れが少ない、②リードタイムが正確（定時制）、③地球環境保護の観点から環境負荷が少ない等のメリットがあげられている。ホーチミンとハノイ間の鉄道輸送は約74時間で結ばれている。旅客列車はダイヤに従った運行が行われており、ホーチミンとハノイ間を最速29時間で輸送するサービスがある。しかし、貨物列車は旅客列車のダイヤが優先されるため、貨物輸送が後回しにされることもあるという。

(3) 水運

水運は、短距離輸送を担う河川水運と南北間長距離輸送を担う沿岸水運の2つに大別される。河川水運は、ベトナムの40,000kmに及ぶ河川のうち4分の1程度が航行可能で、北部の紅河を中心とする地帯（紅河デルタ、2,500km）と南部のメコン河を中心とする地帯（メコンデルタ、4,500km）で水運が活発である。

沿岸水運は南北輸送の主要モードであるが、使用船舶の多くは中古船であり、貨物保全や荷役の迅速性等輸送品質には課題もある。また両端の陸上輸送を船会社側が提供しないため、一貫したドア・ツー・ドア輸送が提供されていないという問題もある。輸送品目は米、石炭、石油といったバルク貨物が主体で、多くは担当官庁による自家輸送形態で不定期船により輸送されているため、日系荷主はほとんど利用していないという。

(4) 航空輸送

ベトナムの経済発展と外資系企業のベトナム展開により、航空貨物の需要は高まりつつある。航空貨物のトンベース、トンキロベースとも2000年以降大幅な増加傾向がみられる。

ベトナムの航空貨物は、2005年くらいまではベトナム航空以外の有力な航空会社が単独就航することが少なく、スペースは不足気味であったが、フレーター（貨物専用機）の就航も始まったことから、状況はかなり改善されつつある。ベトナムの航空貨物はほぼ全量が北部のノイバイ空港と南部のタンソニャット空港の発着貨物であり、タンソニャット空港の取扱量の方が多いという。

航空貨物の取扱いは、航空フォワーダーが担うことが多くみられるが、ベトナムでは航空フォワーダーの歴史

2) このほかの対日輸入品目では、化学薬品が2012年1億78百万ドルから2014年2億84百万ドル（59.6%増）というように、伸びている。

は浅く、またフォワーダーといってもキャリアB/Lで輸送を行うブローカーが大半で、ハウスB/Lを発行する現地フォワーダーは少ない。現地フォワーダーが混載を仕立てているわけではないので、フォワーダービジネスの利益幅は高くないという。

2.2 港湾事情

(1) ベトナム北部の主要港

ベトナム北部地域の主要港は、ハイフォン港（ハイフォン市）とカイラン港（クアンニン省ハロン市）である。ベトナム北部のコンテナ総取扱量は、2007年の1,075,658TEUから2011年の2,149,657TEUと、この5年間で約2倍に増加しており、国内取扱量のシェアも2007年25.1%から2011年31.1%へと6ポイント上昇している（ベトナム港湾協会資料）。

日系物流企業によれば、輸出入貨物の多くはハイフォン港に集中しているという。ハイフォン港はカム川沿いでハノイ市から東に約100kmの場所に位置する。ハイフォン港は、北部最大の港湾であり、総面積527,020㎡、バースの長さ4.2km、水深8.4mである。同港には、6つのコンテナターミナル（ホンゲ・ティユ、ドアンナ、チュアベ、トランスヴィナ、タンカン及びディンブー）がある。この6つのターミナルを合わせるとバース全長は2.2kmになる。

首都ハノイ、近隣のハイズオン省、バクニン省、フンイエン省などは海に面していないことから、これら地域の企業はハイフォン港などを利用することになる。近年、ハイフォン港周辺にはOA機器メーカー等の大型投資が集中しており、今後もハイフォン港を中心に北部地域のコンテナ取扱量の増加が見込まれるとみられている。

他方、カイラン港は北部の主要な深水港として開発され、コンテナターミナルの本格稼働は2004年である。水路水深は10mで、バース水深は12mあるので2,500TEUクラスの本船が利用可能であるという。コンテナターミナル1つと長さ59mのバース1つがあり、2012年8月からオペレーションが開始されている。

これら2つの港は、海上貨物輸送の主要港として北部経済の発展に寄与しているが、いくつかの課題も残されている。

ハイフォン港は、水深が約8mであるため、入港が小型のコンテナ船に制限される。従って、日本向けなどの中距離輸送ならば香港や上海経由、欧米向け輸送ならば

南部のカイメップ・チーバイ港やシンガポールの港まで小型フィーダー船で輸送して、積み替えを行わなければならない。

また、カイラン港は岸壁水深が12mあるものの、途中の水路に浅いところがある。日系物流企業によると、実際の入港可能な最大船型は1,500TEU程度の船舶に制限されているという。同港はハイフォン港から約50km北東にあり、ハノイ市内やその近郊からカイラン港まで貨物を輸送する場合、ハイフォン港に行くよりも50km程度長くなる。この距離の長さによって、余計なコストが発生する。そこで、現状では、荷主の多くは日本向け貨物輸送の場合、カイラン港よりも船便の多いハイフォン港を利用し、積み替え輸送しているという。

現在、ベトナム北部地域の新港として、ハイフォン河川港沖合を埋め立てて造成されるラックフェン港の開発が進められている。同港は、日本のODAを利用し、サイゴン新港総公社60.2百万ドル（51%）と日本企業連合57.8百万ドル（49%）（商船三井17.5%、日本郵船16.5%、伊藤忠15%）の共同出資により建設されるものである。同港は水深14mを計画しており、8,000TEU級の大型船が寄港可能で、北米向けの航路ができることになり、衣類、靴などの貨物が輸出品目として見込まれている。

また中国・昆明からラックフェン港までは約800kmで、昆明から上海までは1,500kmであるから、ラックフェン港は昆明からかなり近く、昆明周辺からの貨物輸送も見込まれる。中国国内は高速道路が整備されており、さらにハノイとハイフォンを結ぶ高速道路が完成すれば、昆明とラックフェン間のクロスボーダー輸送が実現する可能性が極めて高いであろう。

(2) ベトナム南部地域の主要港

ホーチミンはベトナム南部で最も活気のある経済地域の中心であり、多くの商業・工業がホーチミン市やその周辺のビンズオン省、ドンナイ省に集中している。ベトナム南部地域の港全体を合わせたコンテナ取扱量は2007年3,082,728TEUから2011年には4,533,608TEUへと47.1%増加しており、2011年の国内コンテナ取扱量のシェアは65.7%となっており、したがって約3分の2が南部地域の港でコンテナ貨物の取扱いがなされている（ベトナム港湾協会資料）。

南部地域の港の中心は、カッタライ港であり、この地域のコンテナ貨物の基幹港である。2012年のカッタライ

港及びホーチミン市各港のコンテナ取扱量は 3,737,565 TEU で、ベトナム全体の50.2%を占めている（サイゴン新港総公社資料）。カトライ港以外の主要港には、サイゴン港、ヒエップフック港、カイメップ・チーバイ港がある。

カトライ港は、日系物流企業が多く利用しており、バース水深は12mで 2,000TEU クラスの本船も寄港可能とされている。しかし、水路には水深 8 mの部分があり、潮待ち（3 m）をしても、実入りの場合 1,500TEU クラスの本船しか利用できないという。貨物量の増加とともに、寄港本船が増加し、バースの本船使用枠は満杯で、新たな本船の受け入れが難しくなっている。

このような状況を打開するため、新たに開発がすすめられた港がカイメップ・チーバイ港である。カイメップ・チーバイ港は、各ターミナルの集合体によって構成されている。このうち、国防省傘下のサイゴン新港総公社が事業者として運営するカイメップ港フェーズ 2 (TCIT) が同港群の中で最も多く利用されている（2012年 543,548TEU、全体の58.0%）。

次には、ベトナム海運総公社等が運営する CMIT ターミナルが多く利用されている（2012年 304,451TEU、同 32.5%。いずれもサイゴン新港総公社資料）。また、日本の ODA によって開発されたカイメップー日本 ODA ターミナルが2013年に完成している。

ベトナム政府は、ホーチミン、ドンナイ省、バリアブインタウ省の発展計画で、カイメップ・チーバイ港を南部地域の経済発展の動力となる港湾として位置づけている。カイメップ・チーバイ港は水深14mで10,000~14,000 TEU の大型船が寄港でき、ベトナム南部から北米向けに積み替えなしで輸送が可能となる。一方、サイゴン港は将来的にはヒエップフック港への移行を予定している。同港は、現状水深6.5~8.5mで大型船の寄港はできないが、今後の開発計画として2020年までに11.5mの浚渫を予定している。

2.3 日本とベトナム間の海上輸送の実態

前節で、ベトナムの主要港の状況を述べたが、これらベトナムの主要港を利用して、日本とベトナム間の海上輸送がどのように行われているのか、その実態が報告されている（ジェットロ海外調査部アジア大洋州課編(2013)）。この報告書は ASEAN 全体にかかわる物流・通関の事情を述べているが、本節では日本とベトナム間の海上輸送

に限って紹介することとする（同上書、pp.18-19）。

(1) ハノイ（ハイフォン港、カイラン港）

ベトナムの港を利用する製造業は、原材料を中国や日本から調達することが多く、その場合は香港経由の海上輸送が多いという。香港からハイフォン港の間の輸送にかかる日数は1日で、例えば集荷のカットオフが土曜日で、日曜日に香港を出た貨物は月曜日にはハイフォン港に到着するので、火曜日もしくは水曜日には工場倉庫への搬入が可能となっている。ハノイと香港間はフィーダー船による往復サービスがあり、フィーダー船はマザー船とセットで運行されることが多いという。

ハノイから日本向け海上輸送は、SITC、NYK、I-IINE、MOL などがある。近年では、外資系船会社もサービスを向上させており、利用頻度が増えているという。SITCはハイフォンー東京間を9日間で結ぶルート（ハイフォンー上海ー東京一名古屋ー上海ーハイフォン）を設けているが、日系物流企業によれば、日本からの輸入は海上輸送で10日間ほどかかるという。

(2) ホーチミン（カイメップ・チーバイ港、カトライ港）

ホーチミンを基点とする場合、輸出、輸入とも、カトライ港が多く利用されている。日系物流企業によれば、カイメップ・チーバイ港に揚げられた貨物のうち、約90%はバージ船でカトライ港まで輸送されるという。カトライ港からカイメップ・チーバイ港までのバージ船での輸送時間は約6時間であるとのことである。日本からカトライ港までの輸送は、7-10日間を要し、直行の場合は7日間程度、香港経由の場合は10日-12日間であるという。

なお、費用に関して、カトライ港ではコンテナ保管のターミナルチャージが発生するという。費用がかからずに保管できるのはドライコンテナの場合、3-5日間、リーファーコンテナの場合2-3日間となっているという。

3 (株)日新の国際物流およびベトナムにおける物流サービスの展開

3.1 (株)日新の国際物流の取組みと物流拠点の展開

(1) (株)日新の概要

株式会社日新（以下、同社という）は、1938年、日本の海の玄関である横浜において港湾運送業者として発足し、今日では東京証券取引所第一部上場企業として、海

上、陸上、航空、複合の各輸送のほか、倉庫業、引越業務等を含む総合物流企業の地位を築き、国内主要都市および国外25カ国128拠点（代理店を含む）を擁し、国内外ネットを活かした事業展開を行っている。

同社の社名「日新」は、中国の古典「大学」にある「苟日新、日日新、また日新」からとられたもので、これは、自己革新を続けながら、今日よりも明日の進歩をする、変化に積極的に対応する姿勢を表したものである。同社は、安全・迅速・低コストに高品質な物流サービスを提供することで、豊かな社会の実現に貢献するとともに、顧客・取引先との間に信頼関係を築きながら、企業価値を高め、株主をはじめとするすべてのステークホルダーの期待に応えることを経営の基本方針としている。

同社は、国際物流サービス、国内物流サービス、港湾サービス、引越サービス等さまざまな物流サービスを提供しているが、本稿では、これら多様な物流サービスのうち、国際物流サービスを取り上げて、同社の取組みを概観することとする。

(2) 国際物流サービスの取組み

①グローバル・ロジスティクス・サービス

同社は、グローバル・ロジスティクス・サービス・プロバイダーとして、顧客のグローバル調達やSCM（Supply Chain Management）に応えるグローバル・ロジスティクス・サービスの深化に取り組み、高品質な物流とコスト低減を図っている。そのために、世界25カ国128拠点のネットワークを活用するとともに、WEB在庫管理システム、受発注管理システム、トラッキングシステム、貨物発送案内システム、さらにはドキュメンテーションシステム等各種IT関連サービスの提供を行っている。

②複合一貫輸送システム

同社は、物流革新時代に即応するために、全世界をネットする「海陸空一貫輸送体制」をいち早く確立してきた。各種輸送手段を最も効果的に結合し、貴重品・コンテナから一般貨物に至るまでのあらゆる輸出入貨物のドア・ツー・ドア物流サービスを提供している。

具体的な主要国際複合輸送サービスは、(a)欧米向け一貫輸送サービス、(b)混載輸送サービス、(c)危険物混載サービス、(d)三国間輸送サービス、(e)日本向け複合一貫輸送サービス、(f)TRACONS サービス（シベリア・ランドブリッジ）、(g)CIS 諸国向け複合一貫輸送サービス、(h)日中間複合輸送サービス、(i)モンゴル向け複合一貫輸送

サービス、(j)中国経由中央アジア特快サービス、(k)プロジェクト貨物輸送サービスがあり、いずれの複合一貫輸送においても、コンバインド・トラストポート・B/Lによる一貫輸送責任と一貫料金で、同社海外現地法人、駐在員事務所、海外代理店との提携によるグローバル・サービスネットワークを活用して、迅速、円滑かつ安定した輸送を行っている。

③コンテナターミナル業務

同社は、主要港にCFS（Container Freight Station）、CY（Container Yard）を設け、コンテナ貨物の集配やバン詰め、バン出し、コンテナの保管・管理などを行っているほか、大手船社からはCFS/CYの指定を受けている。また、専用トラクターによるドア・ツー・ドアサービス、船社フィーダーサービス、CFS-CY間の輸送等についても、豊富な経験の下で、十分な輸送体制を確立している。

④プラント輸出

海外での各種プラントの建設、機械の組立て・据付工事、配管工事、工場設備移設工事等工事関係のほか、重量物、嵩張る貨物の輸送、付帯作業を行っている。また、海外間同士や海外工場からの日本の工場まで機器の解体・据付を含む一貫作業も行っている。

⑤船舶代理店業務

1956年、当時世界一周航路の米国籍イスブランセン社の総代理店業務を取り扱うことから始まり、ミャンマー国営船社MYANMA FIVE STAR LINE等の総代理店業務まで行っている。特に、内需拡大が見込まれる日中取引では、集荷と自営ターミナル・オペレーションを武器に、中外運集装箱運輸有限公司（SINOTRANS）や新海豊集装箱運輸有限公司（SITC）との提携業務を拡大発展させている。

あらゆる貨物の集荷、保管、船積、船卸、入出港手続、船荷証券発行といった船舶代理店業務を行い、敏速かつ安全、低廉なグローバル・ロジスティクスを展開している。

⑥中国物流サービス

同社の中国業務は、中国外運長航集団、中国遠洋運輸集団並びにその他の輸送企業と業務提携を行いながら、日中間の物流事業の展開に努めてきた（なお、中国外運長航集団との合弁会社「日新-中外運国際貨運有限公司」（2005年7月設立）の合弁期間が満了したが、さらに10年間の期間延長が行われている）。現在、以下のような中

国事業が行われている。

(a) 中国外運長航集団有限公司との業務提携、船社代理店、コンテナターミナル業務

中国外運長航集団との長年の業務提携の実績に基づき、中外運集装箱運輸有限公司、中国外運江蘇会社の代理店、コンテナターミナル業務のほか、日中間コンテナ船定期サービスを提供している。また、新海豊集装箱運輸有限公司の日本における代理店、コンテナターミナル業務も取り扱っている。

(b) 中国複合一貫輸送業務

1980年、中国外運長航集団と日中間複合一貫輸送相互代理店契約を締結し、日中間および日本経由のトランジット貨物と併せて各種輸送手段を最適に結合し、有利なスルーレートを提供している。

(c) 展示品輸送業務

日中両国での展示品輸送業務、会場搬出入、通関業務等これまでの豊富な経験を活かして、安全かつ円滑な作業体制を確立している。

(d) 中央アジア向け一貫輸送（中央アジア特快）

日本、東南アジアから中国経由でカザフスタン、ウズベキスタン、トルクメニスタン等中央アジア諸国向けに鉄道輸送サービスを行っている。

(e) 航空貨物輸送業務

中国各地の信頼できる代理店と同社中国ネットワークとの連携により、迅速かつ確実な航空貨物輸送を行っている。上海および北京では、中国民航総局より航空運輸販売代理店（一類貨運）免許を取得している。

(f) モンゴル向け複合一貫輸送サービス

天津港を利用したモンゴル向け鉄道輸送サービスを提供している。コンテナ貨物はもちろんのこと、LCL 貨物、在来貨物にも対応し、また到着までの貨物情報サービスを提供している。

(3) 海外ネットワーク

同社の海外ネットワークは、以下のように大きく4つの地区に分かれる（図3-1）。

- ①北米地区—同社は1973年他社に先駆けて米国（ロスアンゼルス）に現地法人を設立し、米国での海外展開・物流業務を開始した。現在は、米国、カナダ、

メキシコの3現地法人・23事務所のもとで、世界中に広がる同社グループと連携している。

- ②欧州地区—欧州地区は、1974年ハンブルグに営業所を開設し、以来拠点網を拡大・整備し、現在では、ドイツ、英国、スペイン、フランス、ベルギー、ポーランド、オーストリア、オランダのほか、ロシア、さらに中東を含め10現地法人・23事務所を設けている。

- ③アジア地区—1983年にアジアの物流拠点の1つであるシンガポールに、1987年に日系製造業が多く立地しているタイに、それぞれ現地法人を設立したのを皮切りに、現在では、ASEAN 9 カ国とインドを加えた10カ国、12現地法人・39事務所を開設している。

- ④中国地区—1974年香港に現地法人を設立し、中国本土では1992年上海に初めて現地法人が開設されている。現在では、香港、上海、深圳、江蘇、常熟のほか、中国外運長航集団有限公司との合弁会社である「日新—中外運国際貨運有限公司」を含め、6現地法人・43事務所を有する物流ネットワークを形成している。

3.2 ベトナム現地法人の事業展開

同社のベトナム展開は、1995年に ODA プロジェクトの営業拠点としてハノイに駐在員事務所を開設し、主としてプロジェクト貨物輸送、据付工事および引越業務を中心に活動を開始したのが、その始まりである。2006年には、ハノイ駐在員事務所を現地法人に改編し、2007年にはベトナム南部の拠点都市であるホーチミンにVSIP Distribution Centerを開設し、電気製品の保管、配送業務を開始している。

さらに、2008年には、ベトナム国鉄（子会社）と鉄道輸送に特化した合弁会社「NR GREENLINES LOGISTICS」を設立した。また、2010年には、前述したように、メコン・ランド・ブリッジ事業商品開発に着手し、2012年より東西回廊を利用したインドシナを横断する国際複合一貫輸送の定期運行を行っている。

このように、同社はベトナムに2つの現地法人を設立し、それぞれの事業を展開しているが、その概要と事業活動の内容は以下のとおりである³⁾。

3) 筆者は、2015年11月にベトナム日新を訪問し、社内資料をもとに、現地法人の内容について説明を受けた。本稿で記述している2つの現地法人の概要、事業活動およびクロスボーダー輸送の展開等の内容は、現地における実態調査に基づくものである。

図3-1 (株)日新の海外ネットワーク



出所：(株)日新第106期事業報告書(2015年3月)

(1) ベトナム日新の概要

ベトナム日新は、前述したように、ODAプロジェクトのための物流業務を担うための営業拠点を開設後、主として日系企業のベトナム展開のための物流活動に力を入れ、現在では、海上輸送、陸上輸送、航空輸送、複合一貫輸送という輸送業務、それに関連した倉庫業務、その

他物流活動を含めた総合物流事業を展開している（表3-1）

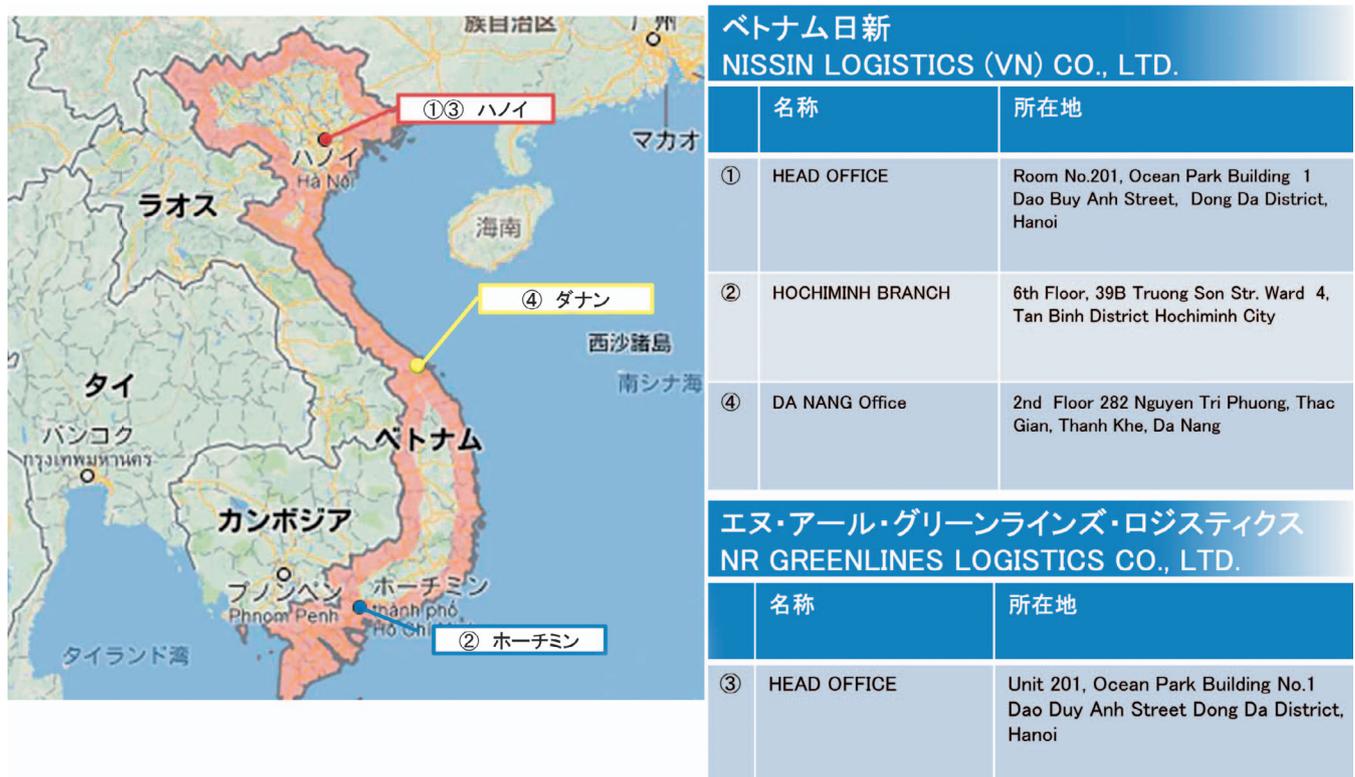
ハノイに本社、ベトナム南部拠点都市ホーチミンおよび中部拠点都市ダナンに支店を設置し、ベトナム南部をカバーする物流ネットワークを形成している(図3-2)。

表3-1 ベトナム日新の概要

社名	NISSIN LOGISTICS (VN) CO.,LTD. (ベトナム日新)
設立年月日	2006年3月30日
資本金	US \$ 500,000
本社・支店	本社：ハノイ 支店：ホーチミン、ダナン
事業内容	総合物流（海上、陸上、航空、複合の各輸送、倉庫、その他物流）
倉庫施設・車両	倉庫（借倉庫）4カ所（合計約23,000m ² ） 車両 18台（備車）
従業員数	日本人駐在員 6名（社長を含む）、現地従業員 150名

出所：ベトナム日新社内資料（2015年12月現在）

図3-2 ベトナム日新およびエヌ・アール・グリーンラインズ・ロジスティクスの拠点



出所：(株)日新本社社内資料

ベトナム日新の物流サービスの内容は以下のとおりである。

①国際輸送サービス

輸出入貨物の輸送手配から、許認可、通関実務まで顧客のニーズに迅速な対応を行っている。また、同社海外ネットワークを駆使した発着地の情報収集や貨物トレースによって、顧客の貿易実務をサポートしている。具体的には、航空・海上貨物フォワーディング、輸出入通関業務、国際航空・海上・鉄道輸送手配、国際ドア・ツー・ドア輸送業務、三国間輸送手配等を行っている。



ベトナム日新提供

②国内輸送サービス

ベトナム国内輸送については、トラック・トレーラー輸送、レール&トラック輸送、内航船輸送、国内航空輸送等を行っているが、鉄道輸送については、今一つの現地法人である NR GREENLINES LOGISTICS が行っている。

③倉庫・保管DCサービス

ハノイ、ハイフォン、ホーチミンの各拠点に、あらゆる

貨物に適応する倉庫を手配し、効率的な物流ハブ機能を提供している。また、日本及び各国にある同社グループで開発した倉庫システム、在庫管理システム、JIT (Just in Time)、VMI (Vender Management Inventory) システム等をベトナムに移植し、ソフト面からのサポートを行っている。

④設備機械・プラント輸送、機工サービス

同社は、ODA プロジェクトにかかわる物流業務を開発し、その後においては、日系各社の各種設備機械・プラントの輸送、機工サービス業務等を引き受け、高い評価を得ている。さらに、これら業務に関連した輸入・免税許認可取得、貿易書類の作成代行、輸送方法・スケジュール・予算の提案等、顧客ニーズに適応した幅広い業務を行っている。

⑤引越・事務所移転・展示会サポート

ベトナム国内引越、事務所移転、展示会・イベント貨物取扱、トランクルーム等顧客のニーズ・要望等に対応した業務を行っている。具体的には、海外引越ドア・ツー・ドアサービス、国内引越ドア・ツー・ドアサービス、事務所移転サービス、展示会・イベント関連輸送業務、家財長期保管サービス等を行っている。

(2) グリーンラインズ・ロジスティクス

同社のベトナムにおける今一つの現地法人は、グリーンラインズ・ロジスティクスであり、ベトナムの南北鉄道輸送サービスを行っている。

グリーンランズ・ロジスティクスは、2008年1月にベトナム国鉄子会社 RATRACO と日新本社の合弁で設立された現地法人である(表3-2)。外国法人で、ベトナム国鉄(子会社)と合弁で、ベトナム国内での現地鉄道貨物輸送サービスを提供する現地法人を設立しているの

表3-2 グリーンラインズ・ロジスティクスの概要

社名	NR GREENLINS LOGISTICS CO.,LTD. (グリーンラインズ・ロジスティクス)
設立年月日	2008年1月30日
資本金	US \$ 100,000
本社・支店	本社：ハノイ 支店：ホーチミン、ダナン
事業内容	鉄道貨物輸送、鉄道貨物ターミナル運営、鉄道輸送用貨物設備・容器等の製造、倉庫業、その他付帯作業
施設	カープール (ハノイ)、コンテナターミナル (ハノイ)、カープール+コンテナターミナル (ホーチミン)
従業員数	日本人駐在員 1名 (ベトナム日新と兼務)、現地従業員 37名

出所：グリーンラインズ・ロジスティクス社内資料

は、日本の日新だけであり、従って、現地における鉄道貨物輸送は、外国法人では同社が独占していることになる⁴⁾。

グリーンラインズ・ロジスティクスは、ハノイーホーチミン間の南北鉄道輸送サービスを行うもので、具体的には車両専用貨車（カーワゴン）による四輪南北輸送、40FT サイズコンテナワゴンを利用した鉄道と陸送を組み合わせた南北一貫輸送サービス等を行っている。また鉄道貨物ターミナルの運営にも力を入れており、ハノイにカープール(2,300㎡)とコンテナターミナル (6,000㎡)、ホーチミンにカープール+コンテナターミナル (6,000㎡) (ハノイ、ホーチミンとも借地) を有しており、カープール及びターミナルから指定場所への陸上輸送が円滑に行われている。



グリーンラインズ・ロジスティクス提供

ベトナム南北鉄道貨物輸送は、輸送の安全、定時運行、安定した輸送容量の確保が図られるとともに、地球全体の環境対策として必要となっているCO₂の削減、エネルギーの効率化等の面でもすぐれており、ベトナムで大いに注目されている鉄道輸送貨物サービスとなっている。現在、同社では、四輪完成車のみならず、バイク完成車、冷蔵庫・洗濯機等の家電製品等の鉄道貨物輸送が多くみられるという。

3.3 インドシナ内におけるクロスボーダー輸送の展開

日本政府の援助による第2メコン橋の完成により、インドシナを横断する東西回廊（バンコクープノンペンーホーチミンの東西回廊を第二東西回廊とするならば、ラ

オスを経由する東西回廊を第一東西回廊と呼ぶことができる）が完成し、すでに供用が開始されてから数年が経っている。同社は、この地域における国際及び現地物流のニーズに対応するため、さらにはクロスボーダー物流の需要を見込んだ戦略として、インドシナ内に、タイ、マレーシア、シンガポール、ベトナム、ラオスの各国内に現地法人を設立し、またプノンペン（カンボジア）、ヤンゴン（ミャンマー）に駐在員事務所を設け、インドシナ、さらにはASEAN諸国を結ぶ総合物流ネットワークの整備に取り組んでいる。

同社は、東西回廊を利用したメコン・ランド・ブリッジ越境陸上輸送（MLB）をシステム開発し、①タイーラオス越境輸送ルート、②ラオスーベトナム中部（ダナン）越境輸送ルート、③タイーラオスーベトナム中部（ダナン）三カ国越境輸送ルート、④ラオスーベトナム北部（ハノイ）越境輸送ルート、⑤タイーラオスーベトナム北部（ハノイ）越境輸送ルート等により、越境トラック輸送を行っている。

インドシナ内におけるタイーラオスーベトナムの貨物輸送については、ラオス日新（LAO NISSIN SMT CO., LTD. 本社：サバナケット）が主に担当することとし、同社はラオス国内以外にも、タイ、ベトナム、カンボジアにおける陸上貨物輸送走行許可を取得している。ラオス経由のバンコクーダナン又はハノイの間の輸送については、全体的にラオス日新がオペレーションしているが、ラオス経由でベトナムへ輸送される貨物、またはベトナムで集荷され、ラオス経由で輸送される貨物についてはベトナム日新がオペレーションをしている。

現在、同社においては、バンコクーハノイ間を中2日で輸送し（祭日、通関書類の不備等の場合は除く）、45フィートハイキューブコンテナのほか、20フィートサイド・オープンコンテナもあるので、横からの積み降ろし国境での税関検査ができる。このメコン・ランド・ブリッジ輸送は、基本的にドア・ツー・ドア輸送であるので、特に大口貨物の場合、通関・配送時間を入れると航空貨物輸送より速く、しかも今まで遅延によるクレームは一度もないという。

このメコン・ランド・ブリッジ輸送では、輸送途中の

4) 森（2015、p.150）は、グリーンラインズ・ロジスティクスが行っているベトナム南北鉄道貨物輸送を取り上げて紹介し、日系総合物流企業の中では、ユニークな取り組みであると述べている。

コンテナの上げ下ろしは一切なく、全行程教育訓練を積んだ2名の運転手が搭乗し、運転内容は常時デジタルタコグラフでモニターしている。その結果、最近の衝撃加速調査データによると、この輸送は最高衝撃度6 G以下であり、海上輸送は40G以上の数値を示していることから、輸送サービスを開始以来、ほぼゼロダメージを続けていることになる。

このように、同社はインドシナ内における東西回廊を活用したメコン・ランド・ブリッジ陸上貨物輸送にも大きな成果をあげているといえよう。

4 結び

本稿では、ベトナムの貿易と物流の現状を概観した後、わが国の総合物流企業である(株)日新の国際物流の取組みおよびベトナムにおける物流サービスの展開について説明してきた。最後に、結びとして、(株)日新のASEANにおける広域物流、クロスボーダー輸送の取組みについて述べることにする。

同社は、第5次中期経営計画（2014年4月－2017年3月）において、引き続き「グローバル・ロジスティクス・サービス・プロバイダー（GLSP）」への成長・発展を主なテーマとして、自動車関連物流を軸に海外事業の強化・拡大、および事業環境の変化に対応した国内事業の構築を進めるとともに、経営の効率化を図り、国際競争力を向上させ、経営目標の達成を目指すこととしている。

海外地域別取組みのうち、アジアでは、第4次中期経営計画（2011年4月－2014年3月）において、国別で見ると、①タイー低温輸送に特化した現地法人（BCC社）を設立し、低温輸送サービスの開始、②マレーシアマラッカに自動車産業向け新倉庫の開設、③シンガポールチュアスに新倉庫の開設、④ラオスー現地法人（ラオス日新）を設立し、メコン・ランド・ブリッジ輸送サービスの開始といった事業を推進してきた。第5次中期経営計画におけるアジアでの重点施策は、①自動車関連物流の拡大－SCM 対応倉庫、クロスボーダー物流の拡充、②大メコン圏・マレー半島広域物流網の整備、③ラ

オス、ミャンマー、カンボジアでの事業展開の推進を掲げている。

第5次中期経営計画の特徴は、①国別物流拠点の整備・拡充から、アジア特にASEAN全体を見据えた広域物流、クロスボーダー輸送の強化に取組むこと、②ASEAN新興国といわれるラオス、カンボジア、ミャンマーでの物流ニーズを開拓し、この地域における物流事業を確実に定着させていくこと、の2点にあると筆者はとらえている。

従来、インドシナの中心は経済の発展度合や地政学的優位性等からタイであることから、日系企業もアジアではその多くはタイに立地していた。したがって、貨物の移動があっても、タイから他のASEAN諸国（例えば、ベトナム）へ向けられるものがほとんどであった。

しかし、「チャイナ・プラスワン」としてベトナムが目ざされ、経団連の主導もあって、ベトナム、特にハノイ近郊に工業団地が建設され、日系企業が立地するようになった。ベトナムでの生産活動が活発になってくると、ベトナムからタイ等に部品が移動するようになり、ベトナム発貨物輸送がみられるようになってきた。一方、タイにおいては、更なるコスト面での有利さを求めて、ラオスやカンボジア等にタイ工場を補完する工場を設け、タイ工場との分業体制をとる日系企業もみられるようになってきている⁹⁾。いわゆる「タイ・プラスワン」の動きである。さらには、ベトナム工場を補完する形で、ベトナムからラオスやカンボジアに第2工場を設け、一部の生産工程を移転するなどして、生産拠点の分散化を図ることもあるだろう。つまり、「ベトナム・プラスワン」の動きである（森、2015、p.149）。

これにより、タイ、ベトナム、ラオス、カンボジアといった国々を結ぶクロスボーダー輸送のニーズはさらに高まるものと考えられる。

インドシナにおけるクロスボーダー輸送、広域物流が高まる今1つの要因は、ASEAN共同体（AEC）の設立である。ASEAN経済共同体（AEC）は2015年12月31日に発足したが、そこでの取組みの1つが、域内における「ASEAN連結性」の強化である。これは、物流や人の流れの円滑化を促進することで、域内の経済的一体性を高

5) 例えば、自動車部品の大手企業である矢崎総業は、2012年にカンボジア西部コックコンにワイヤーハーネス工場を開設し、またカッターメーカーであるアデランスは、2015年ラオスに新工場を稼働させている。

めようとするイニシアティブのことである。今1つの取組みは域内の関税撤廃である。ASEAN 先発国は域内ではほとんどの品目につき関税撤廃が行われているが、ASEAN 後発国での関税撤廃率は約90%程度となっている。しかし、これについても2018年までには実質的な関税ゼロを目指す方針である。

このように、域内の ASEAN 連結性と関税撤廃が実現すれば、ASEAN における物流の活発化と生産拠点の分散化が進み、その結果、域内での広域物流、クロスボーダー輸送のニーズは一層高まってくると予測されるし、また確実にそのようになるだろうと考える。

以上のようなことを考慮に入れると、同社の第5次中期経営計画において、ASEAN での広域物流、クロスボーダー輸送の強化に取組むことは、将来のアジア経済の発展を見通した的確な経営戦略であり、この分野での同社の役割は今後より一層強く求められてくるものと考えられる。

謝辞

本稿の執筆に当たり、株式会社日新取締役執行役員 筒井昌隆様、同顧問 原口廣様、経営企画部部長 廣沢健様、事業戦略部物流企画室室長 八重樫秋晴様、国際営業第一部主席 奥津博昭様には、同社の事業概要、国際物流サービスの展開、アジア物流の取組み等について、丁寧なご説明をいただくとともに、貴重な社内資料をたまわりました。特に、八重樫秋晴様には、筆者の現地調査につい

て格別な便宜をして下さり、かつ原稿のチェックなどのご指導もいただきました。

ベトナムでの現地調査においては、ベトナム日新マネージャー野田昌志様、同大石祐徳様には社内資料をもとに現地法人の概要、活動状況等について詳しく説明して下さい、かつ社内も案内していただきました。ここに記して、これらの方々に厚くお礼を申し上げます。

参考文献

ジェットロ (2015) 『ジェットロ世界貿易投資報告』日本貿易振興機構および同各年版。

ジェットロ海外調査部アジア大洋州課編 (2013) 『ASEAN・メコン地域の最新物流・通関事情』日本貿易振興機構。
日本インターナショナルフレイトフォワーダーズ協会編 (2008) 『アセアン物流事情調査 (その2) 「ベトナム」の国内・クロスボーダー輸送』日本インターナショナルフレイトフォワーダーズ協会。

森隆行 (2015) 『物流の視点からみた ASEAN 市場』カナリアコミュニケーションズ。

外務省ホームページ「ASEAN 共同体の設立に向けて」。
グリーンラインズ・ロジスティクス (現地法人) 社内資料。

(株)日新本社社内資料。

(株)日新「中期経営計画」。

(株)日新「第106期事業報告書」(平成27年3月)。

ベトナム日新 (現地法人) 社内資料。