

ベトナム・ハノイ市現地調査報告

田村考司

1. 2008 年度国際共同研究テーマについて

産業研究所では過去 5 年間にわたり、東アジア域内、とりわけ日系製造業企業の主導によって形成されつつある日本・中国・ベトナム 3 カ国間の国際分業の現状、並びにベトナムにおける裾野産業の育成と工業化、の 2 つに焦点を合わせた国際共同研究を実施してきた。こうした過去の研究成果を踏まえた上で、今年度はダナン大学(ベトナム)、アモイ大学(中国)との協力の下で、「メコン地域の経済発展と国際物流ネットワーク形成」をテーマとして国際共同研究を進めている最中である。

ASEAN 地域は約 10 年前に通貨・金融危機に見舞われ、経済的打撃を受けたものの、その後、急速に回復し、加盟国も 10 カ国へ拡大する等、地域経済統合を加速させており、世界経済の成長地域と考えられている。しかし他方では、加盟国の拡大に伴って、原加盟国とカンボジア、ラオス、ミャンマー、ベトナムといった後発国の間の経済格差の是正がより一層の統合を促進する上での課題となっている。域内格差の是正において注目されているのがメコン地域開発である。というのも、インドシナ半島を南北に貫流するメコン河流域にはタイ、ベトナム、ラオス、カンボジア、ミャンマー、中国の雲南省・広西チワン族自治区が関わっているが、これらメコン諸国・地域は相対的に経済発展が遅れており、「残された東アジアのフロンティア」(石田正美編『メコン地域開発』アジア経済研究所、2005 年)となっているため

ある。

そこで、アジア開発銀行はメコン地域の政治的安定が高まった 1990 年代から、これら諸国・地域内での経済協力を通じてメコン経済圏を形成し、経済発展を図ろうとする GMS(グレート・メコン・サブリージョン:大メコン圏)プログラムを開始している。GMS の対象分野は運輸・エネルギー・通信・観光・環境・人材育成・貿易・投資と多岐に渡っているが、中でも運輸インフラの整備が重点課題として位置づけられている。運輸インフラの整備によって主要都市を結ぶ国際陸上物流ネットワークを形成し、貿易・投資、人の移動の活性化を通じて経済開発を図る狙いからである。こうした GMS の下で現時点までに東西回廊、南北回廊、南部回廊、中越陸路という運輸インフラが整備されてきており、海上物流が主流であったメコン地域において国際的な陸上物流ネットワークが次第に形成されつつある。

今年度の国際共同研究は、上記の経済回廊を活用した物流、とりわけ東西回廊と中越陸路の 2 つ に着目し、その現状と課題の調査を通じて、メコン地域の経済発展、ASEAN 域内の分業の進展、日系企業のチャイナプラスワン戦略、ベトナムの工業発展、裾野産業の育成 の展望等について考察することをテーマとしている。

2. 現地調査の概要

今回のベトナム・ハノイ市における現地調査(2008 年 10 月 29 日~11 月 1 日)では、

ドラゴンロジスティクス, ベトナム日通, ロジテム・ベトナム No.2 の日系物流企業 3 社へのヒアリングを行った(なお, ジェトロ・ハノイ事務所も訪問し, ベトナム経済の現況について有益な情報も得た)。この現地調査には日本側から本学の小松出所長, Do Manh Hong 講師, 筆者, 中国側からアモイ大学の陳武元教授, ベトナム側からダナン大学の Nguyen Ngoc Son 教授が参加した。

我々が上記の問題意識を探求する上で, ベトナム・ハノイ市を選択したのは理由がある。それは, 新興経済国としてのベトナム経済の潜在力とハノイ近郊への進出ブームである。ベトナムは BRICs に続く新興経済国として期待されており, ASEAN 後発国の中でも相対的に進んだ工業化, 高い教育水準, 中国よりも安価な賃金水準を背景として日系をはじめ外資系企業の直接投資を引きつけ, チャイナプラスワン(中国への一極集中リスクを避けるための代替投資先)の有力候補地となっている。こうして2000年代にはハノイなど北部に向けて日系製造業企業の進出が加速しており, 第2次ベトナムブームが生じているのである。

しかし他方, ベトナム経済の裾野産業は未成熟であるため, 進出した日系製造業企業の現地調達率は概して低く, 当面は産業集積地である中国・華南ないしタイ・バンコクからの部材・部品調達を拡大せざるをえない状況がある。したがって, 今後, ASEAN 域内及び ASEAN・中国間で国際分業がより一層と進展し, 物流需要も高まると思われるのであるが, GMS の下で整備された経済回廊を活用した陸上物流にはハード・ソフト両面で様々な課題があることも指摘されている。

そこで本現地調査では, ベトナム・ハノイに進出している日系物流企業を直接訪問し,

中越間・泰越間陸上物流サービスの内容, 荷主である日系製造業企業の要求, 中越陸路・東西回廊を活用した陸上物流の問題点などをヒアリングしようとしたのである。以下では訪問した日系物流企業 3 社の物流サービス内容と課題をまとめた。

3. 日系物流企業 3 社の事業内容と陸路輸送の課題

最初に訪問したのは住友商事系の物流企業であるドラゴンロジスティクス社である(なお, ドラゴンロジスティクス社については事前に東京本社でもヒアリングを行った)。住友商事の物流事業は海外工業団地事業とセットで実施されている点に特徴がある。すなわち, 住友商事がベトナムにタンロン工業団地を開発し, 日系製造業企業を誘致した上で, ドラゴンロジスティクス社がそれら企業を荷主とした物流サービスを供給するというビジネスモデルを展開している。

ドラゴンロジスティクス社が陸上輸送を検討し始めた背景には, 2000 年代初頭にキャノンなど日系製造業大企業の進出が加速するにつれて, 裾野産業の脆弱さ・物流インフラの状況・安定した物流手配への不安等を指摘する声が寄せられたことだったそうである。こうして何回かの陸路トライアル輸送を経て2005年9月から商業輸送を開始, 2007年8月から週2便の定期便輸送, 同年10月から小口混載輸送へと発展していくことになった。ドラゴンロジスティクス社の中越陸路と東西回廊を活用した輸送サービスは「スーパーランドエクスプレス統合サービス」といい, 中国・福田出発からハノイ到着まで2泊3日, タイ・バンコク出発からハノイ到着まで3泊4日で輸送するとのことである。

次に訪問したのはベトナム日本通運である。日通はS S7000 という中国・上海からシ

ンガポールの約 7000 キロを結ぶ域内トラック輸送網を整備しており、その中に中越・泰越間陸路輸送サービスの双方が位置づけられている。中越陸路を活用したサービスが「スターナイトエクスプレス」であり、東西回廊を利用したサービスを「メコンランドブリッジエクスプレス」という。前者の場合、中国・福田保税区倉庫からハノイ市工場まで 2 日であり、航空輸送とほぼ同じリードタイムで価格も低くなっているとのことである。日通が陸路輸送を検討した背景もドラゴンロジスティクス社と同様であった。

最後に訪問したのがロジテム・ベトナム No.2 である。ロジテム・ベトナムはベトナムにいち早く進出した日系物流企業であり、ホーチミンとハノイを結ぶベトナム国内南北輸送サービスを、日系企業を主要荷主として展開してきた。しかし、2006 年 12 月のメコン第 2 国際橋の開通に伴い 2007 年 7 月にラオスにロジテムラオス GLKP を設立してインドシナ半島における事業として東西回廊を活用した陸路輸送サービスも展開していく予定とのことであった。

以上が 3 社の事業内容であるが、経済回廊を活用した陸上物流には各社共通して次のような課題を抱えていた。第 1 は、運輸インフラの未整備である。GMS の下で各国における運輸インフラ整備が他国の ODA も受けながら重点的に実施され、ハード面の整備は着実に進んだと評価できるが、円滑な物流実現には不十分な部分を多く残しているとのことであった。中越陸路を例にとれば、ランソンルートでは南友高速道路が整備されているが、ラオカイルートは道路状況が悪く、ほとんど活用されていない。また、ベトナム国内では自動車専用道路(高速道路)が整備されておらず、生活道路と一緒にしている。第 2 は、車両の相互乗り入れが

できないため、国境での貨物の積替えが必要なことであった。貨物の積替えが必要となれば、必然的に時間と労力を要するし、雨に濡れたり、傷をつけたりといった輸送品質を落とすことにもなりかねない。この点につきドラゴンロジスティクス社は積替え不要の X コンテナを用いる、ベトナム日通では雨天時にシートを被せる等の対応策が採られていたが、物流企業にとって根本的な解決方法は中越間で「トラックパスポート」制度が導入され、トラックの相互乗り入れが可能になることである。第 3 は、通関手続きが統一されておらず煩雑で、加えて電子化されていないことであった。これは特にベトナム側で顕著な問題であった。中越間で「シングルストップ通関」制度が導入されれば、輸送時間はさらに短縮できる。第 4 は、片荷問題である。例えば、中越間では中国・華南からハノイへ輸送する貨物はあっても、ハノイから中国・華南へ輸送する貨物がないため、不可避免的に物流コストが高くならざるをえないとのことであった。

以上、日系物流企業が事業展開していく上で抱えている課題をみてきたが、第 1 の運輸インフラの未整備といったハード面の課題、第 2・3 の車両相互乗り入れ・通関手続きの統一といったソフト面の課題は将来的に解消していく可能性が高いと思われる。確かに現時点では、最も進んだ統合段階にある EU と比べれば、上記のような現状は大きく見劣りがするであろう。しかし、ASEAN の優先統合分野として物流が位置づけられ、東アジア経済共同体が展望される中にあれば、各国の利害を反映した紆余曲折はあるだろうが、運輸インフラのハード・ソフト両面の課題は次第に克服されていくと思われる。むしろ最大の問題は、片荷問題であろう。というのも、運輸インフラ上の課

題が克服されたとしても、片荷問題が解消されなければ、物流コストが割高になって陸上輸送は活性化しないだろうし、そもそも経済回廊を経済開発につなげる GSM の目的は達せられないことになる。片荷問題の解消は進出企業の国際分業体制の構築、ASEAN 各国内での経済開発戦略と比較優位産業の育成が不可欠となってくる。

以上から総じて、中越陸路と東西回廊を活用した陸上輸送サービスは日系製造業企業から期待されており、高い成長可能性があると思われるが、現時点ではまだ端緒にすぎないばかりで、これから本格化するという印象であった。今回の調査では現地で生の声を聞くことにより得るものも大きかったが、経済回廊を利用した物流サービスを提供している日系物流企業には他にも郵船航空サービス、近鉄エクスプレス、山九株式会社等があるが、時間的制約や先方の都合から訪問できなかったことは悔やまれる点である。

4. 国際シンポジウムに向けて

2009 年 3 月には中国のアモイ大学にて国際シンポジウムを開催し、日本・中国・ベトナムからそれぞれ 2 名ずつの計 6 名が本テーマに関連した研究内容を報告する予定である。ベトナム経済を対象とした国際共同研究は今年度で締めくくりにため、過去 5 年間の成果を取り込むような総括的なシンポジウムとなるよう研究を進めたいと思う。