

ベトナムにおける物流環境について

ベトナムデスク Le Hai Doan

【はじめに】

ベトナムの物流インフラは、日本をはじめとする外国からの政府開発援助（ODA）により、急速に整備が進んでいます。中でも、ベトナム北部地域と中国華南地域を結ぶ「広州～ハノイルート」をはじめとする国境3ルート、ベトナム南北を結ぶ国道1号線、タイとベトナムを結ぶ東西回廊の陸路インフラと、港湾インフラの整備は目ざましいものがあります。

こうした物流インフラの整備は、ベトナム国内市場拡大の観点から非常に重要であり、今後更なる進捗が期待されます。

そこで今回は、ベトナムの陸路や港湾のインフラ整備の現状について説明したいと思います。

【ハノイ～ダナン～ホーチミン間の陸上輸送】

ハノイ～ホーチミン間は陸路で約1,700kmの距離があることに加え、ほぼ中間に位置する中部ダナン近郊にハイバン峠があることから、以前は交通の難所となっていました。2005年6月、アジア最長のハイバントネルが完成したことにより、ハノイ～ダナン間の輸送時間は大きく短縮されました。現在は、日系の物流会社数社が、ハノイ～ホーチミン間の陸路による輸送サービスを取り扱っており、輸送時間は3日（約70時間）となっています。

ただ、ホーチミンからハノイへの貨物輸送ニーズに比べ、逆ルートのハノイからホーチミンのニーズが少ないことから、同ルートの輸送コストは割高となっています。

【ベトナムの主な港湾】

- 1) **ハイフォン港**：ハノイの東約100kmに位置。水深が約7mと浅いため、航行するのは主に300－650TEU(1*)の小型のフィーダー船(2*)。日本のODAにより整備された国道5号線により、ハノイまで3時間弱で結ばれている。
- 2) **カイラン港**：ハイフォン港の北東30kmに位置し、世界遺産であるハロン湾に隣接。水深が12mと深いため、1,000TEUクラスのコンテナ船の入港が可能。ハノイとは国道18号線で結ばれており、3時間強でアクセスが可能。北ベトナムでは、ハイフォンに次ぐ主

要物流港となっている。

- 3) **ダナン港**：ダナンはベトナム中部に位置し、タイから伸びる東西回廊と国道1号線が交差する、中部における交通の要所。ダナン港は付近では唯一水深10m以上を有しており、3万トン級の船が入港可能。主要港であるティエンザ港では、日本のODAにより、倉庫と関連システムの改良が進められており、日系物流会社数社の中継基地もある。
- 4) **サイゴン港**：サイゴン川沿いのサイゴンニューポート、サイゴン港、VICT (Vietnam International Container Terminal)、ベンゲ港など、主要4港から構成されるベトナム最大の港湾施設であり、年間貨物取扱量は国内で最多。

* 岡山とベトナムを結ぶ航路として、水島港から大阪や神戸、台湾を経由してダナン、ホーチミンへの直行便が、週1便就航しています。

(1*) TEU・・・TEU とは、コンテナ船の積載能力を表す単位。1TEU=20 フィートコンテナ1個分

(2*) フィーダー船・・・外航コンテナ船の寄港する主要港と地方港を結ぶ支線（フィーダー）においてコンテナを輸送する内航船

【外資規制と今後】

日系企業がベトナムでの物流サービス部門に投資する場合、ベトナムの世界貿易機関（WTO）への加盟（2007年）に留意する必要があります。WTOへの加盟に伴い、物流サービス部門における外資企業への出資制限は、宅配便、コンテナハンドリング、通関等それぞれのサービス毎に比率が異なりますが、おおむね資本の49%から51%に引き上げられ、将来はこの出資制限が撤廃される可能性もあり、更なる市場開放が期待されています。

今後、日本をはじめとする各国からのODA、外国資本及び国内資本の投資が長期的に継続されることにより、ベトナムの物流環境の更なる改善が期待されています。