

# メコン地域の物流の実態と課題 ーベトナム・ラオスを中心にー

物流問題分析チームリーダー 岩尾 詠一郎

## 1. メコン地域における物流問題

ASEAN 経済統合により、今後 ASEAN 地域の物の移動が活発になることが想定される。

ASEAN 地域では、東西経済回廊や南部経済回廊の整備が進んでおり、従来の、船舶の輸送からトラックを利用した輸送に変化してくることが想定される。

そこで、本年度は、これらの回廊のうち東西経済回廊に着目し、サバナケット（ラオス）の物流事業者やダナン港、ハノイ、ホーチミン（ベトナム）の企業ヒアリング調査結果から、これら地域の物流上の課題について明らかにしている。

また、ベトナムのダナン港からラオスのサバナケットまでの道路状況をビデオ撮影し、現状と課題についても明らかにしている。

## 2. ヒアリング調査から明らかとなったこと

### 2-1 ラオス（ビエンチャン・サバナケット）の物流実態

ラオスは、ベトナムとタイの中間地に立地している。そのため、東西経済回廊の開通によって、ベトナム・タイの両国から貨物の輸入が増えることが想定される。

しかし、現状では、ラオスからベトナムやタイ、およびそれらの国の港から海外へ輸出する貨物が少ない。そのため、ラオスは、貨物自動車が通過するだけで、貨物の積み降ろしが行われなかったり、輸入貨物の輸送だけになり、帰りの貨物自動車は、空で戻ることになる可能性が高い。

この片荷を解決するために、ラオス政府は、ビエンチャンにロジスティクスパークを作ることで往復実車の体制作りを検討している。

なお、サバナケットに工業団地が建設され、製品が増えることが想定されることから、今後はロジスティクスビジネスができる可能性がある。

### 2-2 ベトナム（ダナン）の物流実態

#### (1) ダナン港の実態

ダナン港は、5000DWT のばら積み船や、3000TEU のコンテナ船が入港できる。また、100,000GRT の客船も入港できる港である。また、国際コンテナは週に 15 ～ 20 便ある。

## (2) 東西経済回廊の取扱貨物量の課題

東西経済回廊ができたことにより、ダナン港を利用するメリットが増えている。これにより、今後ダナン港では、取扱貨物数量が増えることが期待されている。しかしながら、東西経済回廊を通過する貨物のうち、ダナン港で取扱っている貨物量の2%程度であると言われている。東西経済回廊を通過する貨物量が少ない理由には、経済開発が進んでいない地域を通過しているところにある。この問題に対して、例えばラオスでは、サバナケットに3つの工業団地を計画している。

## (3) 東西経済回廊の交通規制の課題

東西経済回廊は、先に示しているように、ベトナム・ラオス・タイの3カ国をまたがって、整備されている。このときの問題点のひとつとして、タイとベトナムでは、交通規制が異なることがある。

ここで問題となる交通規制には、車両に対する規制と速度規制がある。

車両に対する規制では、ベトナムとラオスでは車両は右側通行であり、右ハンドル車が禁止となっている。一方タイでは、車両は左側通行で右ハンドルの車両が多い。そのため、同じ車両でこの3カ国間を輸送することができず、車両の交換や貨物の積み替えが必要となる場合がある。具体的には、ベトナムやラオスの車両（左ハンドル車）では、タイに貨物の積み替えや車両の交換なしに輸送することができる。しかし、タイからベトナムやラオスに輸送する場合は、タイの車両が右ハンドル車であった場合、そのまま車両交換や貨物の積み替え無しに一貫して輸送することができない。

また、速度規制はベトナムやラオスでは、都市部を通行することになるため、貨物自動車の制限速度は、40km～50kmである。一方で、タイでは、貨物自動車の速度は80km～90kmである。つまり、東西経済回廊を走行することで走行距離は短くなるが、一方で、ベトナムやラオスでは、制限速度がタイの約半分となるため、走行時間が比較的長くなる課題がある。

なお、当初、ラオスに空のトラックが入れない規制があったが、現在は、規制は撤回されている。

## (4) 通関等手続きについて

アジア開発銀行のODAによって、手続きの簡素化が進んでいる。さらに、言語の統一、書式の統一化が進んでいる。これにより、以前よりは時間は短くなっているが、企業側が求めるレベルまで行っていない。なお、ラオス向けの貨物は、ダナンで通関手続きを受けることができる。

## (5) 船舶輸送と東西経済回廊（陸路）との違いについて

船舶輸送と東西経済回廊（陸路）では、船舶輸送の方がリードタイムは長いコストが安い。一方で、東西経済回廊を使うとリードタイムは短くなるが、コストが高くなる。

## 3. メコン地域の生産を支える物流の実態

本年度のヒアリング調査の結果をもとに、2015年3月6日に、「メコン地域の生産を支える物流の実態」というテーマで、報告をおこなった。

なお、具体的な報告内容は、以下に示す、報告資料の通りである。

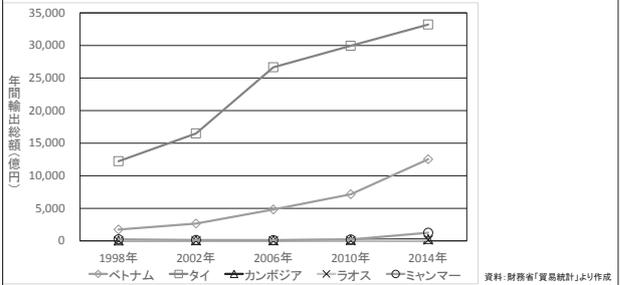
## 本日の報告内容

1. メコン地域への輸出入実態
2. メコン地域の輸送機関の特徴
3. ダナン港の実態
4. 東西経済回廊の実態
5. 今回の調査で明らかとなったこと

1

## 1. メコン地域の輸出入の実態

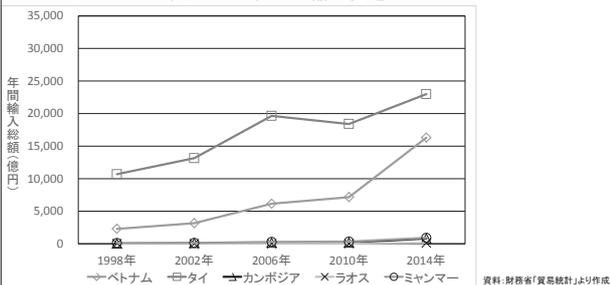
### 1-1(1) 日本からメコン5ヶ国への輸出実態



2

## 1. メコン地域の輸出入の実態

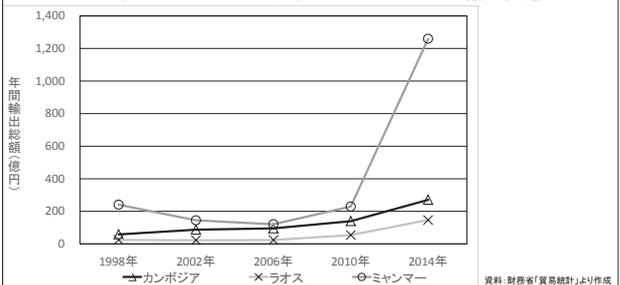
### 1-1(2) メコン5ヶ国から日本への輸入実態



3

## 1. メコン地域の輸出入の実態

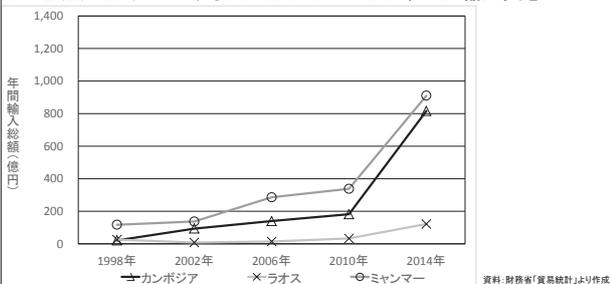
### 1-2(1) 日本からカンボジア・ラオス・ミャンマーへの輸出実態



4

## 1. メコン地域の輸出入の実態

### 1-2(2) カンボジア・ラオス・ミャンマーから日本への輸入実態



5

## 1. メコン地域の輸出入の実態

### 1-3(1) 平成25年のメコン4ヶ国の主な輸出入港(単位:TEU)

輸出	1位					合計	参考
	1位	2位	3位	4位	5位		
ベトナム	東京港 (21,501)	神戸港 (19,844)	横浜港 (19,835)	名古屋港 (14,789)	大阪港 (8,638)	100,707	川崎港 (288)
タイ	横浜港 (95,341)	名古屋港 (82,778)	神戸港 (66,601)	東京港 (50,544)	大阪港 (20,388)	348,398	-
カンボジア	大阪港 (132)	神戸港 (75)	-	-	-	207	-
ミャンマー	東京港 (55)	-	-	-	-	55	-

輸入	1位					合計	参考
	1位	2位	3位	4位	5位		
ベトナム	東京港 (75,960)	名古屋港 (35,130)	大阪港 (25,567)	神戸港 (23,877)	横浜港 (20,881)	204,581	川崎港 (14)
タイ	東京港 (15,754)	名古屋港 (63,386)	大阪港 (61,753)	横浜港 (48,039)	神戸港 (43,739)	420,373	-
カンボジア	東京港 (845)	大阪港 (6)	-	-	-	951	-
ミャンマー	東京港 (144)	山台塩蔵港 (C)	-	-	-	147	-

注: 輸送実績のある国のみ記載  
資料: 国交省「港湾統計」より作成

6

# 1. メコン地域の輸出入の実態

1-3(2)平成21年のメコン4ヶ国の主な輸出入港(単位:TEU)

輸出	1位	2位	3位	4位	5位	合計	参考
ベトナム	横浜港 (10,357)	東京港 (10,284)	神戸港 (9,534)	名古屋港 (8,465)	大阪港 (4,665)	48,781	川崎港 (520)
タイ	横浜港 (78,318)	神戸港 (47,090)	名古屋港 (39,665)	東京港 (37,255)	北九州港 (12,053)	250,912	川崎港(2)
カンボジア	清水港 (24)	仙台塩蔵港 (3)	高知港(1)	-	-	28	-
ミャンマー	清水港 (18)	仙台塩蔵港 (1)	-	-	-	22	-
輸入	1位	2位	3位	4位	5位	合計	参考
ベトナム	東京港 (42,009)	名古屋港 (15,466)	神戸港 (12,491)	大阪港 (10,482)	横浜港 (8,244)	94,384	-
タイ	東京港 (120,116)	大阪港 (52,737)	名古屋港 (42,581)	神戸港 (38,145)	横浜港 (30,169)	334,096	川崎港(228)
カンボジア	東京港 (789)	清水港 (341)	-	-	-	1,137	-
ミャンマー	清水港 (6)	仙台塩蔵港 (1)	-	-	-	7	-

注:輸送実績のある国のみ記載  
資料:国交省「港湾統計」より作成

# 1. メコン地域の輸出入の実態

1-4(1)平成25年のメコン地域への川崎港からの主な輸出入品目

輸出	1位	2位	3位	4位	5位	合計
ベトナム	金属くず (58,916)	砂利・砂 (8,400)	動植物性 製造物肥料 (5,500)	化学薬品 (4,037)	再利用資材 (4,004)	88,897
タイ	化学薬品 (43,214)	化学薬品 (3,933)	完成自動車 (2,010)	染料・塗料・ 合成樹脂・ その他化学工業 品 (1,900)	染料・塗料・ 合成樹脂・ その他化学工業 品 (1,580)	53,334
ミャンマー	完成自動車 (72,180)	完成自動車 (13,320)	完成自動車 (11,580)	完成自動車 (7,090)	完成自動車 (2,350)	110,941
カンボジア	中国経由	韓国経由	アメリカ経由	マレーシア経由	-	-
輸入	1位	2位	3位	4位	5位	合計
ベトナム	鉄鋼 (1,002)	がら炭 (314)	がら炭 (178)	家具装飾品 (166)	-	1,660
タイ	非金属鉱物 (76,770)	化学薬品 (3,933)	染料・塗料・ 合成樹脂・ その他化学工業 品 (531)	完成自動車 (10)	-	81,244
ミャンマー	中国経由	韓国経由	韓国経由	韓国経由	-	-

(単位:t)

注:輸送実績のある国のみ記載  
資料:国交省「港湾統計」より作成

# 1. メコン地域の輸出入の実態

1-4(2)平成21年のメコン地域への川崎港からの主な輸出入品目

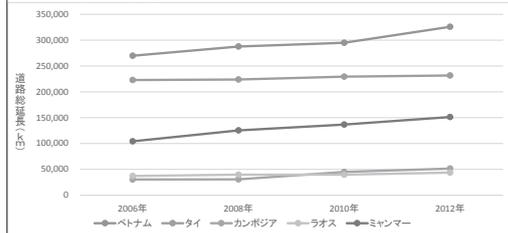
輸出	1位	2位	3位	4位	5位	合計	(単位:t)
ベトナム	金属くず (4,388)	化学薬品 (3,504)	動植物性 製造物肥料 (5,500)	自動車部品 (2,719)	完成自動車 (803)	12,732	
タイ	化学薬品 (26,788)	金属くず (4,894)	染料・塗料・ 合成樹脂・ その他化学工業 品 (1,131)	染料・塗料・ 合成樹脂・ その他化学工業 品 (495)	自動車部品 (122)	33,440	
カンボジア	金属くず (2,198)	-	-	-	-	2,198	
ミャンマー	中国経由	韓国経由	韓国経由	韓国経由	韓国経由	-	
輸入	1位	2位	3位	4位	5位	合計	
ベトナム	その他製造工業品 (182)	-	-	-	-	182	
タイ	非金属鉱物 (42,650)	その他雑穀 (3,357)	その他雑穀 (3,948)	化学薬品 (2,925)	飲料 (38)	54,927	
カンボジア	中国経由	韓国経由	韓国経由	韓国経由	韓国経由	-	

注:輸送実績のある国のみ記載  
資料:国交省「港湾統計」より作成

# 2. メコン地域の輸送機関の特徴

2-1 道路貨物輸送の実態

(1)道路総延長

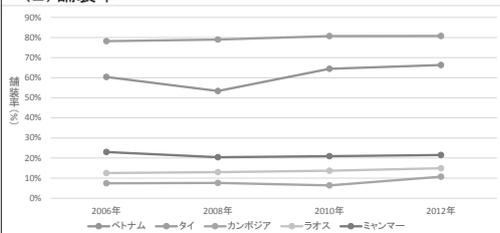


資料:  
<http://www.aftpweb.org/statistics/compareasean/>

# 2. メコン地域の輸送機関の特徴

2-1 道路貨物輸送の実態

(2)舗装率



資料:  
<http://www.aftpweb.org/statistics/compareasean/>

# 2. メコン地域の輸送機関の特徴

2-1 道路貨物輸送の実態

(3)貨物輸送量(単位:トン)

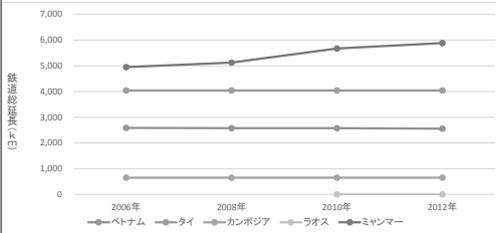
	2006年	2008年	2010年	2012年
ベトナム	339	456	587	735
タイ	427,581	424,456	420,449	425,804
カンボジア	-	-	-	-
ラオス	2,709	3,659	4,430	4,548
ミャンマー	-	22,733	20,664	25,528

資料:  
<http://www.aftpweb.org/statistics/compareasean/>

## 2. メコン地域の輸送機関の特徴

### 2-2 鉄道貨物輸送の実態

#### (1) 鉄道総延長



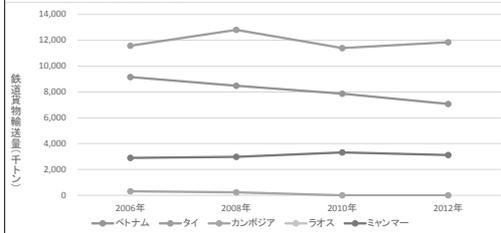
資料：  
<http://www.ajtpweb.org/statistics/compareasean/>

13

## 2. メコン地域の輸送機関の特徴

### 2-2 鉄道貨物輸送の実態

#### (2) 鉄道貨物輸送量



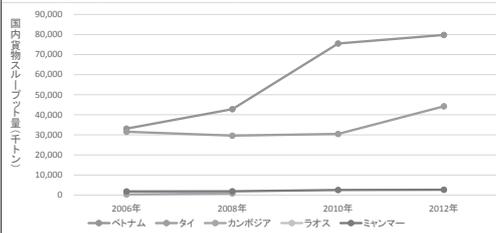
資料：  
<http://www.ajtpweb.org/statistics/compareasean/>

14

## 2. メコン地域の輸送機関の特徴

### 2-3 船舶輸送の実態

#### (1) 国内貨物スループット量



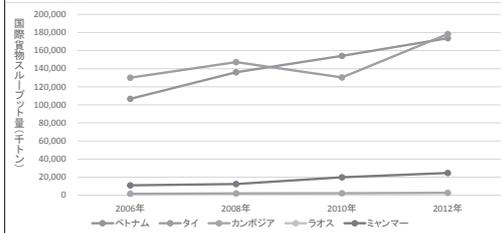
資料：  
<http://www.ajtpweb.org/statistics/compareasean/>

15

## 2. メコン地域の輸送機関の特徴

### 2-3 船舶輸送の実態

#### (2) 国際貨物スループット量



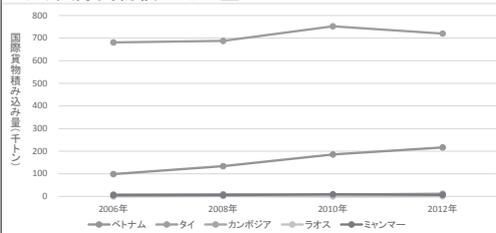
資料：  
<http://www.ajtpweb.org/statistics/compareasean/>

16

## 2. メコン地域の輸送機関の特徴

### 2-4 航空貨物輸送の実態

#### (1) 国際貨物積み込み量



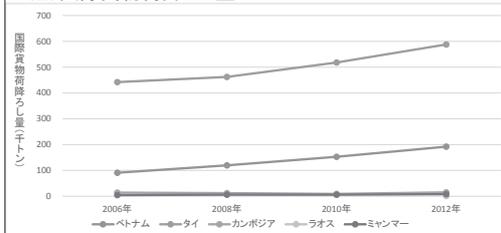
資料：  
<http://www.ajtpweb.org/statistics/compareasean/>

17

## 2. メコン地域の輸送機関の特徴

### 2-4 航空貨物輸送の実態

#### (2) 国際貨物荷降ろし量



資料：  
<http://www.ajtpweb.org/statistics/compareasean/>

18

### 3. ダナン港の実態

#### 3-1 ダナン港に関するデータ

##### Tiensa Terminalの基礎データ

	水深	防波堤	倉庫面積	ヤード面積
Tiensa Terminal	11-12m	450m	14,285㎡	178,603㎡

##### Tiensa Terminalの輸送実態

	2008年	2009年	2010年	2011年	2012年
輸入量(千t)	526	605	646	785	909
輸出量(千t)	1,231	1,352	1,389	1,598	1,990
国内輸送量(千t)	986	1,176	1,269	1,486	1,524
コンテナ輸送量(teu)	61,881	69,720	89,199	114,373	144,555

資料：DANANG PORT HOLDING LIMITED LIABILITY COMPANY/バンフレット

19

### 3. ダナン港の実態

#### 3-2 ダナン港の特徴

##### ・特徴

- ・稼働時間：24時間
- ・主な利用船舶：45,000DWT、2,000TEU
- ・国際コンテナ：週15～20便

##### ・課題

- ・貨物蔵置所が狭い：約24ha
- ・ダナン港取扱貨物のうちの東西経済回廊通過貨物割合：約2%

20

### 4. 東西経済回廊の実態

#### 4-1 東西経済回廊の課題

(貨物輸送に対する課題と対策)

##### <課題>

経済開発が進んでいない地域を経由



帰り荷の確保が難しい

##### <対策例>

- ・ラオス サバナケット：3つの工業団地を計画

21

### 4. 東西経済回廊の実態

#### 4-2 東西経済回廊の課題

<施設インフラ、制度インフラに対する課題>

施設インフラ：道路舗装率が低い

制度インフラ：

- ①制限速度：一部で都市部を走行

都市部：40～50km/hr

都市部以外：80～90km/hr

- ②交通規則：タイ・ベトナム・ラオスの違い

タイ：左側通行

ベトナム、ラオス：右側通行

- ➡ ベトナム→ラオス→タイを通行する場合、ラオスで車両交換が必要  
対策：両国(タイ・ベトナム)の物流会社との協力・提携が必要

22

### 5. 今回の調査で明らかとなったこと

#### 1. メコン地域の輸出入の実態

- ・日本からメコン地域への輸出货量と輸入量は増加傾向である。

#### 2. メコン地域の輸送機関の特徴

- ・メコン地域内の道路インフラは整備が進んでいる。
- ・鉄道や航空輸送の利用が少ないが、インフラ整備が進めば選択肢が増える。

#### 3. ダナン港の実態

- ・東西経済回廊の経由貨物が増えれば利用割合が高まる。

#### 4. 東西経済回廊の実態

- ・道路舗装率が低いため、輸送時間が長い。
- ・3ヶ国を経由する場合の規制の対応が輸送時間短縮につながる。

23