

品目別に見た日本とベトナム・タイとの輸出入の変遷とベトナムの交通インフラの実態と課題¹

物流問題分析チームリーダー 岩尾 詠一郎

1. 本報告の目的と方法

本報告では、まず、ASEAN 諸国のうち、2015年のASEANの経済統合に向けて、工業団地が多く整備されるなどにより経済発展が著しいと考えられる、メコン川流域のベトナム、タイを対象に、2003年から2013年の日本との輸出入の実態から、輸出入量の変化を定量的に明らかにする。そして、次に、ベトナムに着目して、ベトナムの交通インフラの実態と課題を明らかにすることを目的とする。

2. 品目別に見た日本とベトナム・タイの輸出入の変遷に関する研究

2-1 本章の方法

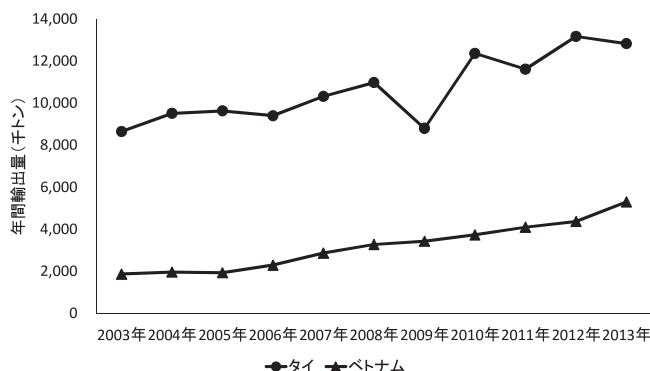
本章では、まず、①日本とベトナム、タイの2003年から2013年間の国別の輸出入量の変遷を明らかにする。次に②輸出入貨物1億円当たりの輸出入トン数をベトナム、タイ別に求め2003年から2013年の変遷を示すとともに、2003年と2013年間の増加率から、輸出入の特徴を述べる。

2-2 日本からベトナム、タイへの輸出量の変遷

ここでは、2003年から2013年の港湾調査年報のデータから、日本からベトナム、タイへの輸出量の変遷を集計した。

その結果、ベトナムは、2003年から2013年まで増加傾向が見られる。タイは、2006年、2009年、2011年は減少しているが、それ以外の年は増加しており、2003年から2013年の間では、増加している（図1）。

図1 日本からベトナム、タイへの国別の輸出量の変遷（2003年から2013年）¹⁾



¹ 本稿は、専修大学商学研究所「専修ビジネスレビュー」(2016.3)

これらのことから、日本からベトナム、タイへの輸出量は、2008年までは増加傾向が見られた。しかし、2009年に減少し、それ以降、増加傾向が見られたが、2008年の輸出量に至っていない。

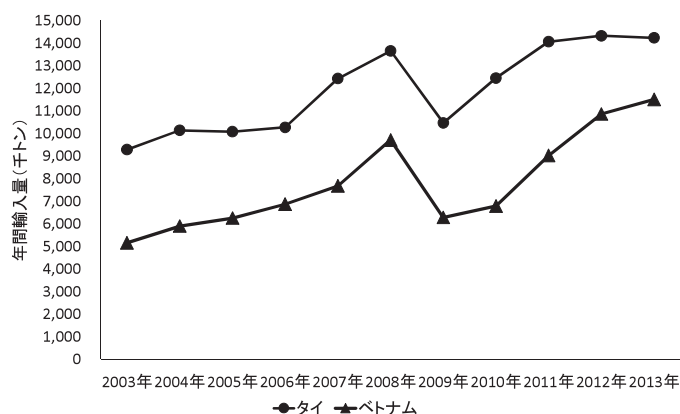
2-3 ベトナム、タイから日本への輸出量の変遷

ここでは、2003年から2013年の港湾調査年報のデータから、ベトナム、タイから日本への輸入量の変遷を集計した。

その結果、ベトナムは、2008年まで増加傾向が見られる。しかし、2009年に減少し、それ以降は、増加に転じている。タイも同様に、2008年まで増加傾向が見られる。しかし、2009年に減少し、それ以降は、増加に転じている（図2）。

これらのことから、ベトナム・タイから日本への輸入量は、2008年までは増加傾向が見られた。しかし、2009年に減少し、それ以降、増加傾向が見られる。

図2 ベトナム、タイから日本への国別の輸入量の変遷（2003年から2013年）¹⁾



2-4 2003年と2013年の日本からベトナム、タイへの輸出量の国別・品目別の特徴

ここでは、2003年の日本からベトナム、タイへの国別・品目別の輸出量と2013年の日本からベトナム、タイへの国別・品目別の輸出量の変化を明らかにするために、2003年と2013年の国別・品目別輸出量を散布図で図示した。なお、ここで取り上げた品目は、各国の2003年と2013年の輸出量が多い上位3品目を対象とした（図3）。

その結果、金属機械工業品（タイ、ベトナム）は、増加傾向が見られる。しかし、タイの化学工業品は減少している。それ以外の品目は、大きな変化が見られなかった。

2-5 2003年と2013年のベトナム、タイから日本への輸入量の国別・品目別の特徴

ここでは、2003年のベトナム・タイから日本への国別・品目別の輸入量と2013年の日本からベトナム・タイへの国別・品目別の輸入量の変化を明らかにするために、2003年と2013年の国別・品目別輸入量を散布図で図示した。なお、ここで取り上げた品目は、各国の2003年と2013年の輸入量が多い上位3品目を対象とした（図4）。

その結果、タイの3品目（金属機械工業品、軽工業品、鉱産品）は、増加傾向が見られる。しかし、ベトナムの鉱産品は減少している。それ以外の品目は、大きな変化が見られなかった。

その結果、国と品目に係わらず、全て増加傾向が見られた。特に、ベトナムでは、雑製品、機械類及び輸送機器、鉱物性燃料の増加割合が高く、タイでは、食料品及び動物、機械類及び輸送機器の増加割合が高い傾向が見られた。

図3 2003年と2013年の日本からベトナム・タイへの輸出量の国別・品目別の特徴

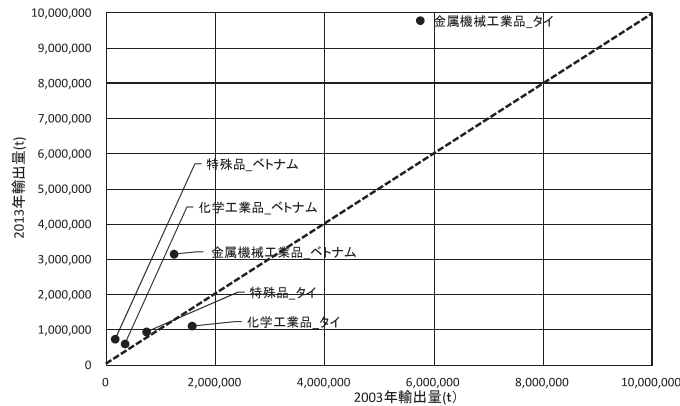
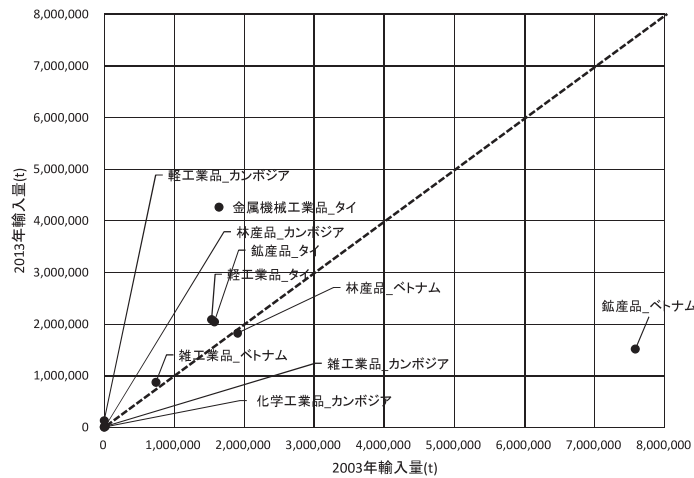


図4 2003年と2013年のベトナム・タイから日本への輸入量の国別・品目別の特徴



2-6 ベトナム、タイの1億円当たりの輸出入トン数の変遷

ここでは、港湾調査年報と貿易統計で得られた、国別の年間の輸出入量を輸出入額が除することで、年別の1億円当たりの輸送トン数の変遷を求めた（図5）。

その結果、ベトナムの輸入は、減少傾向が見られる。ベトナムの輸出は、2008年まで減少傾向が見られたが、2009年に増加し、それ以降は、大きな変化が見られない。タイの輸出は、2007年まで減少傾向が見られたが、2009年に増加し、それ以降は、大きな変化が見られない。また、タイの輸入は、2006年まで減少傾向が見られたが、それ以降は、増加傾向が見られる。

次に、ベトナムとタイの輸出入における2003年に対する2013年の増加率は、全て100%を割ってい

る。特に、ベトナムの輸入では、増加率が60%を割っている。このことから2003年に比較して2013年は、付加価値の高い製品の輸入が増えていることが想定される。次に、ベトナムの輸出では、増加率が約85%を示し、タイの輸出では、増加率が約78%を示している。このことから、ベトナムの輸入と比較して割合は小さいが、2003年に比較して付加価値の高い製品の輸入が増えていることが想定される。一方、タイの輸入では、増加率が約98%と高い数字を示している。このことから、2003年と同様の価値の製品を輸入していることが想定される（表1）。

図5 メコン3カ国の1億円当たりの輸出入トン数の変遷

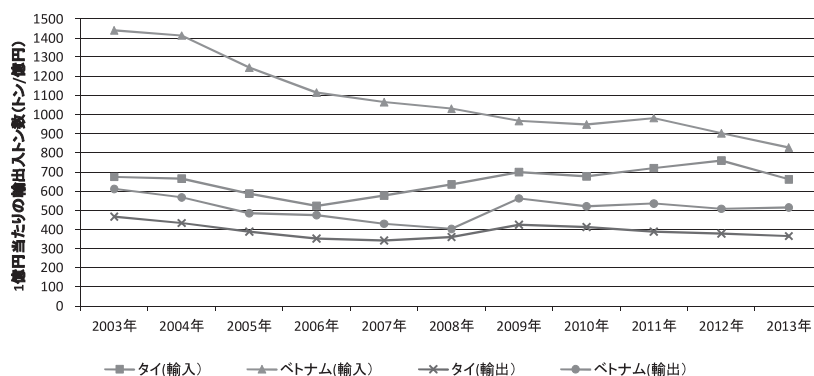


表1 2003年と2013年のベトナム・タイの1億円当たりの輸出入トン数の比率

	2003年 (トン/億円)	2013年 (トン/億円)	増加率
ベトナム (輸入)	1439.18	828.47	57.57%
タイ (輸入)	674.47	661.88	98.13%
ベトナム (輸出)	611.77	514.20	84.05%
タイ (輸出)	466.04	365.44	78.41%

3. ベトナムの交通インフラの実態と課題

3-1 本章の対象とする交通インフラ

本章では、ベトナムの交通機関のうち、航空機を除く、船舶、自動車、鉄道に着目して、これらの交通機関が利用するインフラ（船舶が利用する港湾、自動車が利用する道路、および鉄道が利用する線路）の実態と課題を統計資料とヒアリング調査の結果から明らかにする。

3-2 ベトナムの港湾の実態と課題

(1) ベトナムの港湾の実態

港湾では、ハイフォン港、サイゴン港、サイゴン新港、カイラン港、VICT港、ダナン港の6港について、各港湾のHPから、港湾設備（受け入れ可能船舶の最大値、バース数、岸壁ガントリークレーン台数）と貨物取扱量（輸入貨物量、輸出貨物量、移出・入貨物量）の実態について述べる（表2）。

受け入れ可能船舶の最大値は、サイゴン港が最も大きく、60,000DWTの船舶が入港できる。一方、最も小さいのは、VICT港の20,000DWTであった。バース数は、ハイフォン港が最も多く21バースであっ

た。一方、最も少ないのは、サイゴン港と VICT 港の 4 バースであった。岸壁ガントリークレーン数は、サイゴン港が最も多く、11 機が設置されている。一方、最も少ないのは、ダナン港とサイゴン港の 2 港であった。輸入貨物量では、サイゴン新港が最も多く、22,963 千トンを入力している。一方、最も少ないのは、ダナン港の 1,626 千トンであった。輸出貨物量は、サイゴン新港が最も多く、22,963 千トンを入力している。一方、最も少ないのは、サイゴン港の 1,626 千トンであった。国内の貨物の流動量である、移出・入量は、サイゴン港が最も多く、5,960 千トンであった。一方、最も少ないのは、サイゴン新港の 0 千トンを除くと、ダナン港の 2,160 千トンであった。

これらのことから、貨物取扱量では、サイゴン新港が、国際間の貨物の輸出入量が多いこと。ハイフォン港とサイゴン港は、輸出の貨物量より、輸入の貨物量が多いこと。ダナン港と VICT 港は、輸入の貨物量より、輸出の貨物量が多いことが明らかとなった。

表 2 主要港湾の特徴²⁾

	受け入れ可能船舶 最大値 (DWT)	バース数	岸壁 ガントリークレーン 台数 (台)	輸入 貨物量 (千 T)	輸出 貨物量 (千 T)	移出・ 入量 (千 T)
ハイフォン港	40,000	21	8	9,282	5,554	4,899
サイゴン港	60,000	4	2	4,625	570	5,960
サイゴン新港	30,790	7	11	22,963	22,963	0
ダナン港	45,000	11	2	1,577	2,285	2,160
VICT 港	20,000	4	7	1,626	2,571	2,808

注：各データは、2014 年の値を示している。

(2) ベトナムの港湾の課題

ここでは、ダナン港でのヒアリング調査の結果をもとにダナン湾の課題と対応策を述べる。

ダナン港では、港の稼働時間が 24 時間であること、45,000DWT の船舶まで受け入れ可能であること。国際コンテナが週 15 ~ 20 便来ていることが特徴として挙げられていた。一方、貨物蔵置所の面積が約 24ha であること、ダナン港で取り扱っている貨物のうち、東西経済回廊を通行する貨物の割合が約 2% 程度と少ないことが課題として挙げられていた。

ダナン港で陸揚げされた貨物が東西経済回廊を通行しない理由としては、東西経済回廊が、経済開発が進んでいない地域を通過していることがあげられていた。この問題に対して、ラオスでは、東西経済回廊沿いのサバナケットに 3 つの工業団地を計画している。

3-3 ベトナムの道路の実態と課題

(1) ベトナムの道路の実態

道路では、統計資料から、道路総延長と舗装率と高速道路の総延長の 2004 年から 2012 年の変遷を示す (表 3)。

その結果、ベトナムの道路総延長は、2004 年は、238,000km であったが、2012 年は、326,000km となっており、この 6 年間で約 88,000km 増加していることが明らかとなった。道路の舗装率は、2004 年は、

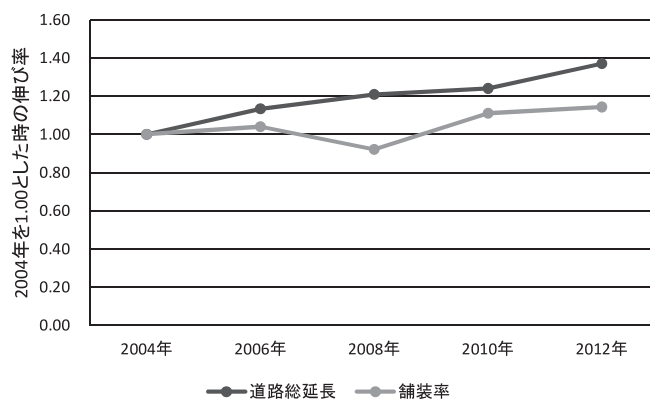
58.00%であったが、2012年は、66.30%となっており、この間で約8.30%増加していることが明らかとなった。高速道路の総延長は、2008年までは、0kmであったが、2010年に50km整備され、2012年は、120kmまで増加している。なお、年間の貨物輸送量は、2004年は、265tであったが、その後増加傾向が見られ、2012年では、735tとなっており、この間で470t増加していることが明らかとなった。

次に、2004年を基準とした、道路の総延長と舗装率の伸び率を見ると、道路延長の伸び率よりも、舗装率の伸び率が低いことから、道路整備は進んでいるが、舗装されている道路の整備は、その割合に比べて大きくないことが明らかとなった（図5）。

表3 ベトナムの道路に関する統計データ³⁾

	2004年	2006年	2008年	2010年	2012年
道路総延長 (km)	238,000	269,900	287,700	295,100	326,000
舗装率 (%)	58.00	60.35	53.40	64.40	66.30
高速道路総延長 (km)	0	0	0	50	120
貨物輸送量 (t)	265	339	456	587	735

図6 2004年を1.00とした時の道路総延長と舗装率の伸び率



(2) ベトナムの道路の課題

道路の課題では、ダナン市からラオスのサバナケット市までの東西経済回廊の走行調査の結果から述べる。

走行調査の結果、ダナン市内では、舗装されている道路が多い。しかし、山間部に向かうにつれて、舗装されていない道路を通行することが多くなった。また、ラオスに入国すると、舗装されていない道路が多く、また、道路の一部に陥没しているところがあり、それを車両がよけながら走行していた。

3-4 ベトナムの線路の実態と課題

(1) ベトナムの線路の実態

線路では、統計資料から、線路総延長と線路を利用する輸送機関である機関車の台数と、貨物を積んだコンテナを載せる貨車の台数の2005年から2012年の変遷を示す(表4)。

ベトナムの線路総延長は、2005年は、2,764kmであったが、それ以降減少傾向が続き、2012年では、2,544kmとなっており、この7年間で220km減少していることが明らかとなった。機関車台数は、2005年は、302台であったが、それ以降は、減少や増加を繰り返し、2012年では303台となっており、この7年間では、1台増加している。貨車数は、2005年は、4,496台で、2006年に増加し、それ以降2011年まで減少したが、2012年に増加に転じ、5,322台となっており、この7年間では、826台増加している。

なお、年間の貨物輸送量は、2005年は、8,787tであり、2006年は、9,153tとわずかであるが増加している。しかし、それ以降は、減少傾向が見られ、2012年では、7,076tとなり、この間で1,714t減少していることが明らかとなった。

表4 ベトナムの鉄道に関する統計データ³⁾

	2005年	2006年	2007年	2008年	2009年	2010年	2011年	2012年
線路総延長 (km)	2,764	2,584	2,577	2,577	2,577	2,577	2,547	2,544
機関車数 (台)	302	299	319	319	297	294	281	303
貨車数 (台)	4,496	5,011	4,913	4,901	4,887	4,853	3,855	5,332
貨物輸送量 (t)	8,787	9,153	9,050	8,481	8,248	7,862	7,234	7,076

(2) ベトナムの線路の課題

線路(鉄道貨物輸送)の課題は、ベトナム国内の線路の多くが単線であること。電化されていないことがあげられる。⁴⁾

これらのことが要因として、輸送時間が長くなることが考えられ、その結果として、貨物輸送に多く利用されていないことが想定される。

参考文献

- 1) 国土交通省、港湾調査年報、2003年版～2013年版
- 2) VIETNAM SEAPORT ASSOCIATION HP、http://www.vpa.org.vn/english/information/info_static2014.html
- 3) AJTP Information Center HP、<http://www.ajtpweb.org>
- 4) 久野著：「ベトナムの投資・M&A・会社法・会計税務・労務」、pp.65-66、2014年、出版文化社