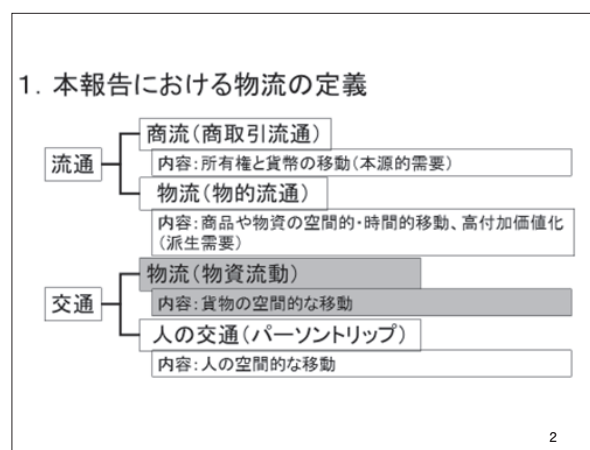
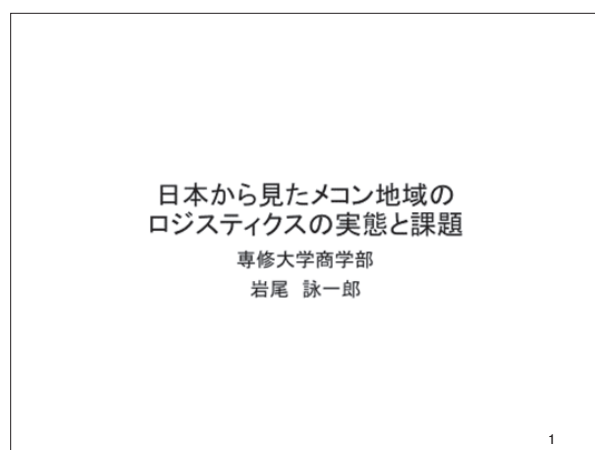


日本から見たメコン地域のロジスティクスの実態と課題

アジア産業研究センター研究員／専修大学商学部教授 岩尾 詠一郎

本日は、「日本から見たメコン地域のロジスティクスの実態と課題」というテーマでご報告させていただきます。当研究センターでは、昨年度ベトナムを対象にアンケート調査を実施しております。その結果は年報に掲載されていますが、今回は、その解説をしていきたいと思います。さらに、メコン3カ国でヒアリング調査もおこなっております。その結果からロジスティクスに着目し、実態と課題を紹介していきます。

それでは、はじめさせていただきます。



まず、物流の定義ですが、「物流」には2つのとらえ方があります。1つはスライド2の上を示しているように、流通における物流です。これは商取引に対する物流（物的流通）という概念です。もう1つは、下を示しているように、交通における物流です。これは、人の交通に対するモノの交通（物資流動）という概念です。なぜこれらが異なるのかといいますと、流通における物流（物的流通）は、商品や物資の空間的・時間的移動、高付加価値化を目指しています。一方、交通における物流（物資流動）は、貨物の空間的な移動のみをとらえています。本日は、交通における物流（物資流動）に着目して説明します。

2. 日本企業のメコン地域への進出・撤退状況

・使用データ

【国別編】海外進出企業総覧2016

・対象企業

日本企業の出資比率合計10%以上の現地法人、海外支店・事務所

・分析対象国

メコン地域の国：ベトナム、タイ、ラオス、カンボジア、ミャンマー

・用語の定義

進出企業数：当該国に新規に進出した企業数

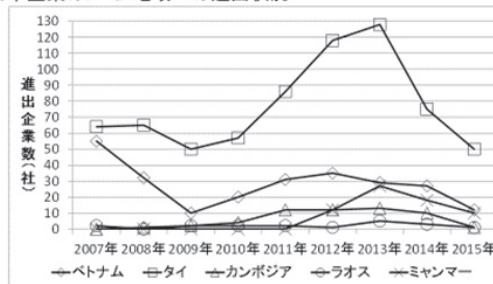
撤退企業数：当該国から撤退した企業数と

当該国において被合併された企業数の合計

3

2. 日本企業のメコン地域への進出・撤退状況

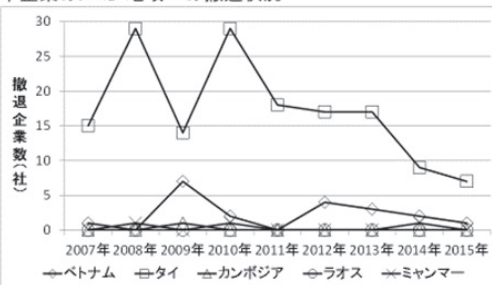
①日本企業のメコン地域への進出状況



4

2. 日本企業のメコン地域への進出・撤退状況

②日本企業のメコン地域への撤退状況



5

3. アンケート調査にもとづくベトナムの物流の実態

・調査対象

・ホーチミン市、ダナン市、ハノイ市の現地企業と日系企業

・調査実施時期

・2015年度

・調査回答

・146社に配付 101社から回答

・回答率:69.18%

6

まず日本企業のメコン地域の進出・撤退状況です。「海外進出企業総覧」では、海外に進出している日本企業の出資比率10%以上の現地法人、海外支店、事務所を対象に、進出年、撤退年等のデータを収集しております。本報告では、ベトナム、ラオス、カンボジア、タイ、ミャンマーのメコン地域5カ国の日本企業の進出数と撤退数を示していきます。

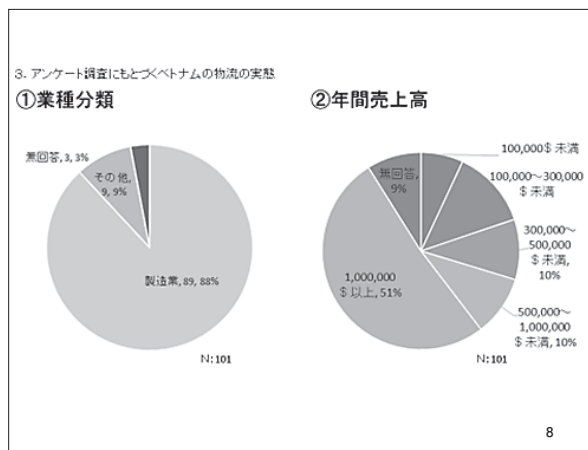
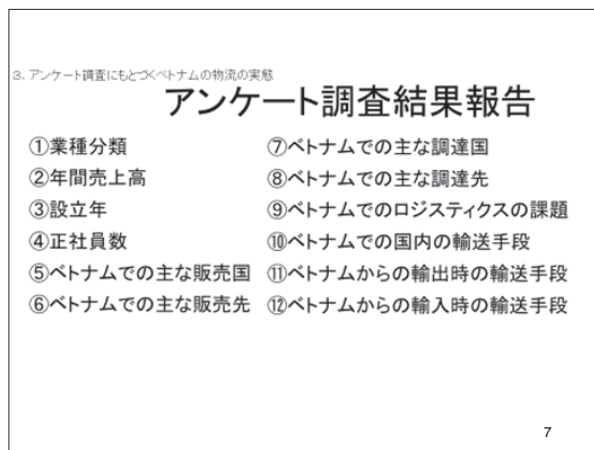
まず用語の定義をします。「進出企業数」とは、当該5カ国に新規に出ていった企業を示します。一方、「撤退企業数」とは、当該国から退出した企業数と、当該国で被合併された企業数の合計を示します。

まず、進出の実態です。2007年から2015年のデータでは、進出企業数が最も多い国は、タイです。タイでは、進出企業数が多い年もあれば少ない年もあります。たとえば2013年は120社が進出しましたが、2015年は50社であり、年によって進出企業数が異なっています。次に進出企業数が多い国は、ベトナムです。ベトナムの進出企業数は、2009年までは減少し、その後緩やかに増加し、その後減少に転じています。その他3カ国も、2010年以降ある程度の企業が進出しています。しかしゼロの年もあります。

次に、撤退の実態です。なお、グラフの縦軸の企業数ですが、先ほどは130でこちらは30と数字が違います。先に縦軸の数字が違うということを認識していただければと思います。被合併も含めて何社が撤退しているのかを見ますと、タイが最も多く、2007年で15社、2008年が30社と、年によって

異なっています。このことから毎年撤退もしくは合併されている企業があるということがわかります。その他4カ国は、ほぼゼロの国が多いです。たとえばベトナムは、2009年で6社、2012年以降は4、3、2、1と撤退している企業はわずかです。このことは、撤退もしくは合併された企業が少なからずあることを示しています。

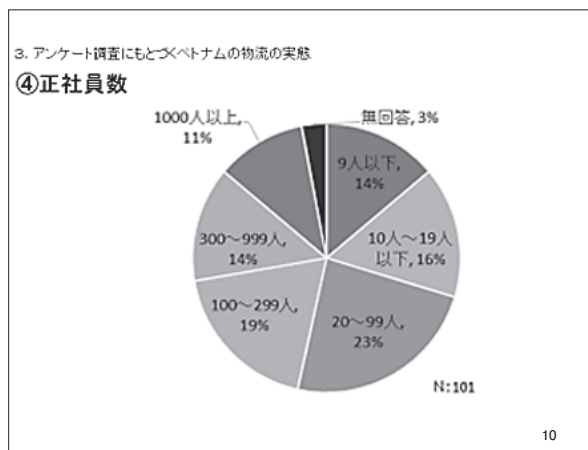
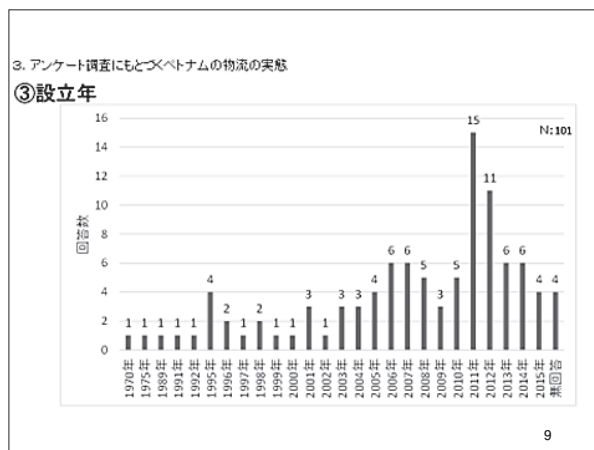
以下では、ベトナムで実施したアンケート調査結果を説明していきます。



アンケートの調査対象は、ホーチミン市、ダナン市、ハノイ市の現地企業と日系企業で、2015年度に実施しました。アンケート調査票は、146社に配布し、101社から回答を得ました。回答率は69.18%です。調査対象は、現地企業と日系企業でしたが、日系企業が大多数でした。

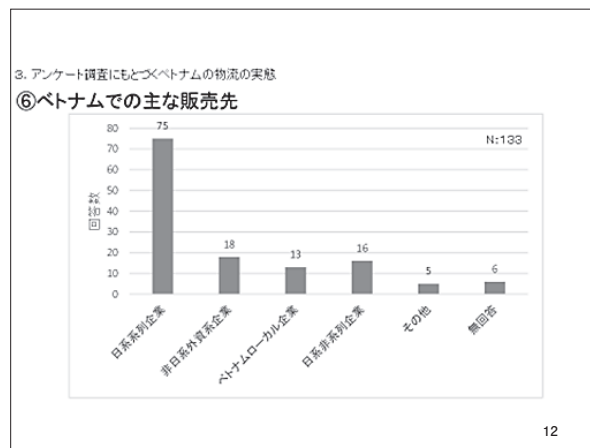
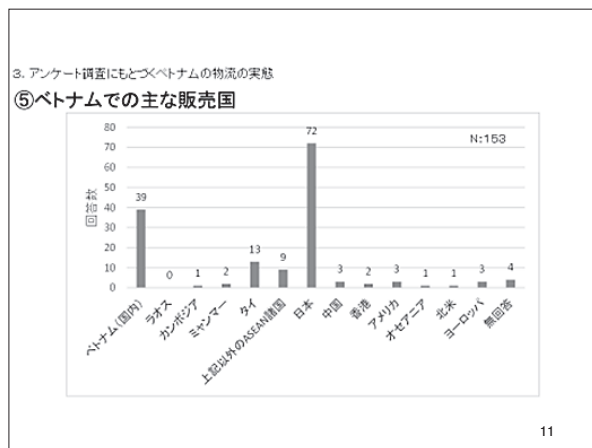
まず業種分類と年間売上高です。製造業が最も多く、回答企業の9割を占めています。年間売上高も100万ドル以上が最も多く、約半分を占めています。

次は設立年です。今回調査した101社の中で進出が多い年度は2011年の15社で、次に多いのは、2012年の11社でした。



スライド 10 は従業員数（正社員数）のデータです。従業員数の多い企業もあれば、従業員数の少ない企業もあることを示しています。

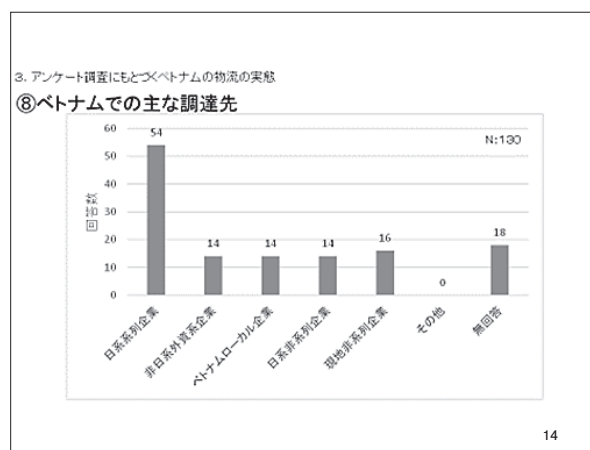
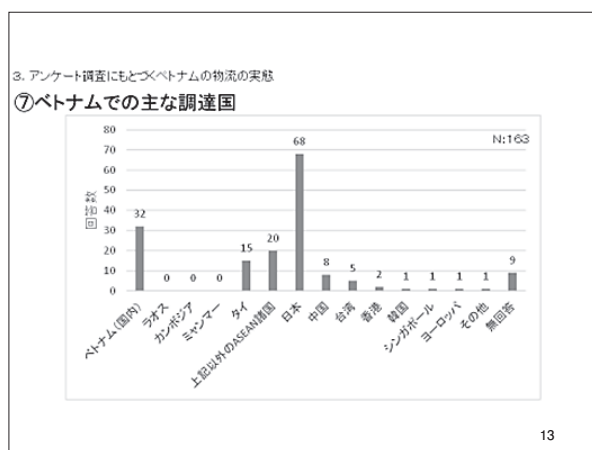
ここからは調達、販売を含めた物流についての調査結果を説明していきます。



まずベトナムの主な販売先です。最も多いのは日本です。次に多いのがベトナム国内です。それ以外の国への販売は少ない状況です。なぜこのような項目を聞いているかといいますと、ベトナムで生産した製品の第三国への販売が増えていると想定したからです。しかし、今回の調査結果からは、現状では日本への販売が多いことが想定されます。

次に、販売した国のどこに販売するのかについて聞いています。その結果、販売先の国として日本が多いこともあり日系企業が多くなっています。先ほど、販売先がベトナム国内という回答が一定程度得られたと述べましたが、それを含めても日系企業が多いことから、日系企業向けに製品を生産して販売していることが想定されます。

一方の調達です。製品の生産には原材料、部品等が必要です。

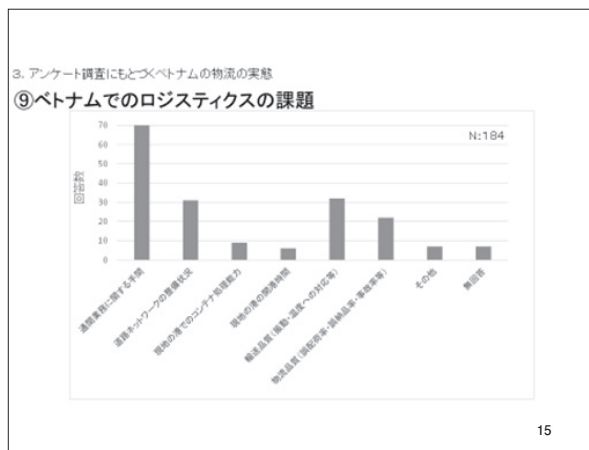


ここでは、原材料、部品をどの国から仕入れているのかを聞いています。これも日本が最も多く、全体の約 3 分の 1 を占めています。次に多いのがベトナム国内、その次が上記以外の ASEAN 諸国、そしてタイの順番になっています。このことから、ベトナムでは、加工貿易が多いことが想定されます。なお、ヒアリング調査でも、ある洋服メーカーはベトナムに工場を持っており、そこで洋服の縫製を

しています。この洋服の原材料は、日本から輸入し、縫製が終わった洋服は、船で日本に輸送するという方法をとっていました。すなわち、この結果は、このヒアリング調査と同様に、原材料を日本から仕入れ、日本へ販売することがあることを示していると言えます。

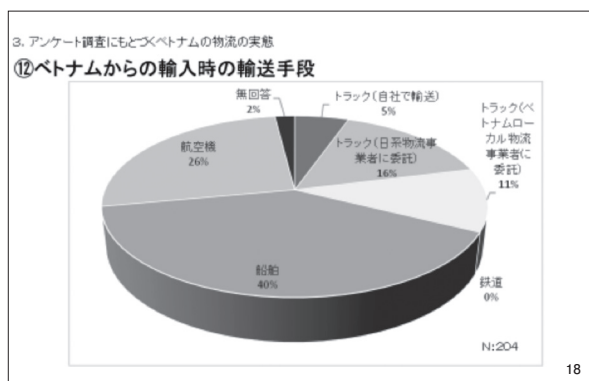
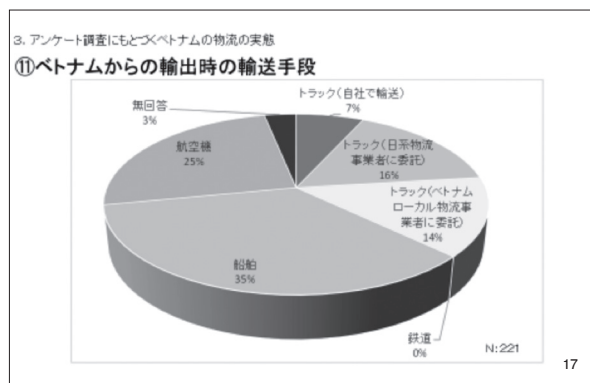
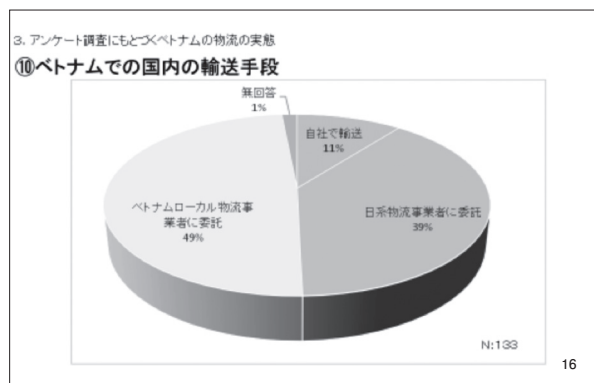
このグラフは原材料の調達先を示しています。日本からの調達が多いため、日系系列企業が多い結果となっています。

次に、ベトナムで操業している企業のロジスティクスに対する課題について聞いています。



課題として最も多いのが通関業務に関する手間でした。次に多いのが輸送品質でした。そして3番目に多いのが道路ネットワークの整備状況でした。

最後に、どのような輸送手段を利用して輸出入しているかを聞いています。



その結果、最も多いのは、ベトナムのローカル物流企業への委託です。次に多いのは、日系企業への委託で4割程度を占めています。

次は輸出時にどの輸送機関を利用して輸送しているかを聞いています。その結果、トラックが全体の37%を占めていました。それ以外に船舶、航空機の順となっていました。このことから、トラックでの輸出もある程度あることを示しています。

一方、輸入についても同じことを聞いており、輸入時は船舶と航空機の割合が若干増え、トラックの割合が減っていることがわかります。このことから、原材料等は船や飛行機を利用して輸送していることが想定されます。

最後に、過去に実施したヒアリング調査結果について説明していきます。ここでは物流に着目して述べていきます。今回は、ベトナム、ラオス、カンボジアについて説明します。

4. ヒアリング調査結果にもとづく メコン地域の物流の実態と課題

- ・調査対象
 - ・ベトナム
 - ・ラオス
 - ・カンボジア

19

4. ヒアリング調査結果にもとづくメコン地域の物流の実態と課題

①ベトナムの調査結果

- ・国際輸送
 - ⇒タイヘトラックで輸送する場合は、乗り継ぎが必要
- ・インフラ
 - ⇒道路整備が不十分
- ・国内輸送
 - ⇒国土が南北に広いため、輸送コストが高い
 - ⇒南部の工場から北部へ数日かけて船で輸送
- ・課題
 - ⇒2015年にトラックの過積載が問題となり、トラックが不足

20

4. ヒアリング調査結果にもとづくメコン地域の物流の実態と課題

②ラオスの調査結果

- ・輸出入について
 - ⇒東西経済回廊、南北経済回廊を利用した輸送が必要
 - ⇒片荷輸送が多いため、輸出できる製品開発が必要
 - ・ピエンチャンにロジスティクスパークを作ることを検討
 - ・サバナケットに経済特区を設置
 - ⇒ラオスとタイ、ラオスとベトナムの間にある国際運輸協定の問題
- ・国内輸送について
 - ⇒運送業者が少ないため、運賃が高い

21

4. ヒアリング調査結果にもとづくメコン地域の物流の実態と課題

③カンボジアの調査結果

- ・船舶輸送
 - ⇒ブノンベン港(河川港)と、新ブノンベン港が日本向けの物流基地
- ・インフラ実態
 - ⇒港や空港等の整備は進んでいるが、道路整備も含め不十分

22

まず、ベトナムについてです。ヒアリング調査の時によく聞かれたことは、ベトナムからタイへのトラック輸送では、ラオスでの貨物の積み替えが必要であるということです。これは制度の関係で、途中で積み替えをしなければならないという事情があります。もちろんラオスの車両であれば積み替えは不要ですが、まだ解決できていない問題としてあげられていました。また、道路整備が不十分ということで、舗装していない道路が多く見られました。さらに課題として述べられていたのは、2015年にトラックの過積載が問題となったということです。過積載の原因のひとつとして、運ぶ貨物は多

くあるが、貨物を輸送するトラックが不足していることがあげられます。過積載での輸送は、道路に与える影響が多く、想定よりも早く道路が傷みます。そのため、トラックの過積載に対する取締りを強化しました。その結果、トラックが不足しました。

次はラオスです。輸出入については東西経済回廊、南北経済回廊を利用した輸送が必要です。問題としては、片荷輸送が多いため、輸送できる製品を作ることが必要だと言われていました。この問題に対して、ラオス政府は、たとえばビエンチャンにはロジスティクスパークをつくることを計画しています。また、サバナケットには経済特区を設置し、そこに民間企業や工場を誘致することを実施しています。ただ、問題としては、ラオスとタイ、ラオスとベトナムの間にある国際運輸協定の問題があり、そこでの免許の発給枚数が問題になっています。また、国内輸送については、運送業者が少ないため運賃が高い問題もあるとのことでした。これらのラオスでの課題に対して、たとえばある電気光学機器メーカーは、今までタイで製造していた製品の製造工程の一部を、ラオスに移管して、ラオスで加工し、ラオスで加工された半製品をタイに戻して最終加工しています。これは、加工貿易として労働集約型の産業を一時期移管していることを示しています。この方法で新たな貨物が獲得できています。今後は、加工貿易の間で生産技術を覚え、その後、新たな産業をつくっていくことも重要ではないかというお話もうかがいました。

次はカンボジアです。カンボジアは、船舶輸送が中心で、プノンペン港と新プノンペン港が日本向けの物流基地として利用されています。インフラの実態では、港や空港等の整備は進んでいます。しかし、道路整備が不十分な状況があります。道路整備が不十分であると、想定している速度で貨物を輸送できません。輸送時間が大きく変わらないのであれば、船を利用した輸送でも良いのではということになり、結果として道路が利用されないことにもなりかねません。

最後に、ラオスで聞いた話では、ラオスの道路の状況はあまり良くないとのことでした。なぜ良くないのかと聞くと、東西経済回廊沿いに金が見付かったとのこと、その輸送をトラックでおこなったため、道路が傷んだとのことでした。道路が傷むと輸送時間が長くなるとともに、輸送品質が低下することが考えられます。その結果、利用頻度が低くなるもしくは高くない可能性があります。これからのインフラ整備では難しいと思いますが、どのような車両が将来走行するのかを含めて検討していくことができれば、国内・国際を含めた道路ネットワークを有効に利用できると考えております。

本日はヒアリングとアンケート調査の結果を中心にご説明をさせていただきました。私からの説明は以上です。

質疑応答

(質問者 A) このアンケート調査の回答数が百何十件ということで、ベトナムに進出している日系企業はすでに2千社を超えています。そうしますと10%以下ということになります。ですからどの企業を対象に選んだかによってアンケート結果は非常に変わってきます。

先ほど先生がおっしゃったような衣料のような流通加工をやっているような企業もあれば、ベトナムでは日系企業によるバイクの売上高がすごく、そのようなバイク企業もそうとう出ています。ですから売上規模で見ないといけないと思います。ただ単に回答数だけではどこの国に出ているかといっても、バイクなどは国内です。それから、食品もベトナムの消費者向けにつくっています。ですから、そういうところをもう少し詳しくお話しされたらよろしかったかなと思っています。

(専修大学 岩尾) ありがとうございます。ここでは、企業の規模として中小企業を対象にしています。もちろん企業規模に応じて仕事内容が異なりますので、それをデータで示すのは、このサンプル数では、難しいと思います。ただ、今回の調査データでは具体的に生産している品目まで特定できますので、たとえば製造加工をしている会社や、部品を製造している会社のように、企業の特徴でグループ化することでお示しできると思いますので、今後、年報等でご紹介できればと思っています。どうもありがとうございました。

(質問者 B) これは10%以上の出資比率のある企業へのアンケートだというご説明でしたので、もちろんベトナムの全体を反映しているわけではないとは思いますが、日系企業が取引先であれば日本関係の企業に輸出入ともに偏るのは当然だと思うのですが、そのあたりの、ベトナム全体としての分析を踏まえたコメントを聞かせていただければありがたいと思っています。

(専修大学 岩尾) ご質問ありがとうございます。

回答した企業が日系企業中心でしたので、日本向けの輸出、日本からの輸入が多いのは当然の結果であると思います。しかし、1つの想定として、原材料は日本から仕入れているかもしれないが、これからの人口増を考え、販売先としてタイやベトナムなどに販売することも起きているのではないかと想定していました。ただ、想定と異なり、実際にヒアリングしてみると、日本に輸出して日本で販売しているものが多いことが明らかとなりました。それは、調査対象の企業によって、生産や販売しているものが異なり、それによって状況が異なると思います。私としてはASEANの中でここが消費のマーケットとして有効だということであれば、ASEAN域内での販売がある程度見られれば良いと思っていました。しかし、それが見られていないという点では、実際にアンケートに回答してもらった企業の実態とに相違があったと感じております。

(質問者 B) ありがとうございます。わかりました。