

## 第4章

# メコン地域の物流の実態と課題

(岩尾詠一郎)

### はじめに

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、船舶輸送からトラックを利用した輸送に変化することが想定される。

そこで、本節では、まずメコン5ヵ国（ベトナム、タイ、ラオス、カンボジア、ミャンマー）と日本との輸出入の実態を統計データから示す。次に、メコン地域の輸送機関別の特徴を示すために、輸送機関（自動車、鉄道、船舶、航空機）別の輸送量の実績を統計データから示す。最後に、東西経済回廊に着目し、ラオス（ビエンチャン、サバナケット）の物流事業者やダナン港、ベトナム（ハノイ、ホーチミン）の企業ヒアリング調査結果をもとに、これら地域の物流の課題について明らかにする。

## 1. メコン5ヵ国と日本との輸出入の実態

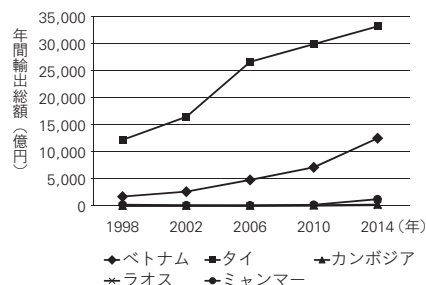
### 1-1 日本とメコン5ヵ国との輸出入額の実態

財務省の貿易統計の調査結果データを用いて、日本とベトナム、タイ、カンボジア、ラオス、ミャンマーとの輸出入額の実態を明らかにした。

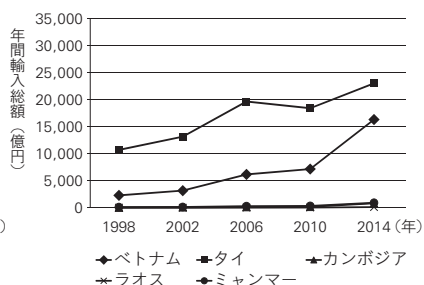
その結果、1998年から2014年までの日本からメコン5ヵ国への輸出実態を見ると、輸出総額が最も高い国はタイで、次に高い国はベトナムで、この傾向はすべての年で変わっていない（図表1）。

一方、1998年から2014年までのメコン5ヵ国から日本への輸入実態を見る

図表1 日本からメコン5カ国への年間輸出総額の推移



図表2 メコン5カ国から日本への年間輸入総額の推移



出所：財務省「貿易統計」より作成

と、輸出総額が最も高い国はタイで、次に高い国はベトナムで、この傾向はすべての年で変わっていない（図表2）。

## 1-2 平成21年と平成25年の日本とメコン地域間の海上輸送における輸出入量の実態

国土交通省の港湾統計の調査データをもとに、平成21年度と平成25年度の日本とベトナム、タイ、カンボジア、ミャンマーとの海上輸送を用いた輸出入において、日本のどの港湾が利用されているかを示した。

その結果、平成21年度は、輸出で見ると、ベトナムとタイ向けの輸出では、横浜港が最も多く利用されており、次に多いのは、ベトナム向けの輸出では東京港で、タイ向けの輸出では神戸港であった。なお、カンボジアとミャンマーへの輸出量は、他の国と比較して相対的に大きくなかった（図表3）。

一方、輸入では、ベトナム、タイ、カンボジアからの輸入では、東京港が最も多く利用されている。次に多いのは、ベトナムは名古屋港で、タイは大阪港、カンボジアは清水港であった。なお、ミャンマーからの輸入量は、他の国と比較して相対的に大きくなかった（図表3）。

平成25年度は、輸出で見ると、ベトナム向けは、東京港が最も多く、タイ向けでは、横浜港が最も多く利用されており、次に多いのは、ベトナム向けの輸出では神戸港で、タイ向けの輸出では名古屋港であった。なお、カンボジアとミャンマーへの輸出量は、他の国と比較して相対的に大きくなかった（図表4）。

一方、輸入では、ベトナム、タイ、カンボジアからの輸入では、東京港が

図表3 平成21年度の日本とメコン4ヵ国との海上輸送における主な輸出入港

(単位: TEU)

輸 出	1 位	2 位	3 位	4 位	5 位
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)
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)
カンボジア	清水港 (24)	仙台塩竈港 (3)	高知港 (1)	—	—
ミャンマー	仙台塩竈港 (18)	金沢港 (4)	—	—	—
輸 入	1 位	2 位	3 位	4 位	5 位
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)
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)
カンボジア	東京港 (796)	清水港 (341)	—	—	—
ミャンマー	清水港 (6)	仙台塩竈港 (1)	—	—	—

図表4 平成25年度の日本とメコン4ヵ国との海上輸送における主な輸出入港

(単位: TEU)

輸 出	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)
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 (20,368)
カンボジア	大阪港 (132)	神戸港 (75)	—	—	—
ミャンマー	東京港 (55)	—	—	—	—
輸 入	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)
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)
カンボジア	東京港 (945)	大阪港 (6)	—	—	—
ミャンマー	東京港 (144)	仙台塩竈港 (3)	—	—	—

注: 輸送実績のある国のみ記載  
 出所: 国交省「港湾統計」より作成

一番多く利用されている。次に多いのは、ベトナムとタイは名古屋港で、カンボジアは大阪港であった。なお、ミャンマーからの輸入量は、他の国と比較して相対的に大きくなかった(図表4)。

平成21年度と平成25年度の日本とメコン諸国との海上輸送で用いられる港湾の特徴を見ると、ベトナムへの主な輸出港湾が横浜港から東京港へ変わっている。また、次に多く利用されている港湾は、タイは、神戸港から名古屋港へと変わっている。輸入に関しては、主な港湾には変化が無いが、次に多く利用されている港湾が、タイでは、大阪港から名古屋港へと変わっている。

## 2. メコン諸国内の輸送機関別の貨物輸送量の実態

### 2-1 道路貨物輸送の実態

ここでは、2006年から2012年のベトナム、タイ、ラオス、ミャンマーの輸送機関別の貨物輸送量の推移を示す。

はじめに、2006年から2012年のベトナム、タイ、ラオス、ミャンマーの道路貨物輸送の実態を統計データから示す。

その結果、自動車を利用した貨物輸送量は、ベトナム、ラオスは、この間、増加傾向が続いている。タイは、2006年から減少傾向が続いていたが、2012年は増加に転じている。ミャンマーは、2010年は減少したが2012年は増加に転じている(図表5)。

### 2-2 鉄道貨物輸送の実態

ここでは、2006年から2012年のベトナム、タイ、カンボジア、ラオス、ミャンマーの鉄道総延長の推移と鉄道貨物輸送量の推移を示す。

まず、鉄道総延長は、年度にかかわらず、ミャンマーが最も多く、次にタイ、ベトナム、カンボジアと続いている。なお、この7年間で、鉄道総延長は、ミャンマーが2008年以降伸びているのを除いて、大きな変化が見られない(図表6)。

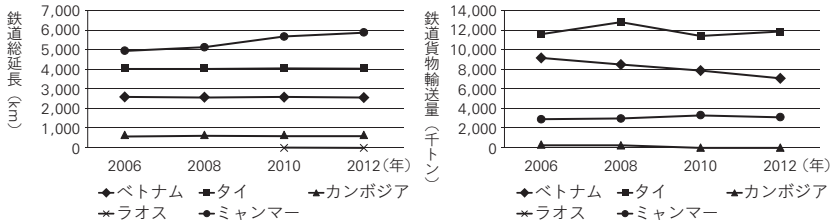
次に、鉄道貨物輸送量を見ると、年度にかかわらず、タイが最も多く、次にベトナム、ミャンマー、カンボジアと続いている。国別に鉄道貨物輸送量の推移を見ると、タイは、2008年まで増加していたが、2010年は減少に転じた。しかし、2012年は増加に転じている。ベトナムは、減少傾向が続いている。ミャンマーとカンボジアは、大きな変化が見られなかった(図表6)。

図表5 2006年から2012年のベトナム、タイ、ラオス、ミャンマーの道路貨物輸送の実態

	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
ラオス	2,709	3,659	4,430	4,548
ミャンマー	—	22,733	20,664	25,528

出所：http://www.ajtpweb.org/ajtp/statistics/roadtransportの資料をもとに作成

図表6 メコン5カ国の鉄道総延長の推移 図表7 メコン5カ国の鉄道貨物輸送量の推移



出所：http://www.ajtpweb.org/ajtp/statistics/roadtransportの資料をもとに作成

注：ラオスの鉄道総延長の2006年と2008年のデータと鉄道総輸送量の各系データは、不明であった。

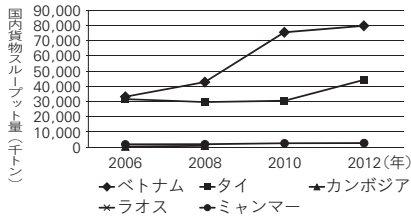
### 2-3 船舶輸送の実態

ここでは、2006年から2012年のベトナム、タイ、カンボジア、ミャンマーの船舶輸送の実態を明らかにするために、各国の港湾での貨物の取扱量の推移を国内貨物と国際貨物別に示す。

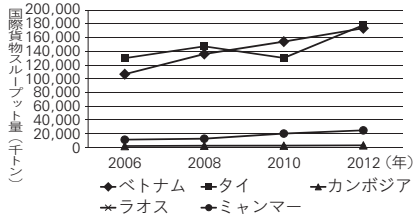
国内貨物の各国の港湾での貨物取扱量（スループット量）を見ると、年度にかかわらず、ベトナムが最も多く、次にタイ、ミャンマー、カンボジアと続いている。なお、カンボジアは、2008年以降のデータが不明となっていた。また、この間の取扱量の推移を見ると、ベトナムは、この間、増加傾向が続いている。タイは、2010年までは大きな変化が見られなかった。しかし2012年は増加に転じている。ミャンマーとカンボジアは、大きな変化が見られなかった（図表8）。

次に、国際貨物の各国の港湾での貨物取扱量（スループット量）を見ると、2010年を除き、タイが最も多く、次にベトナム、ミャンマー、カンボジアと続いている。なお、2010年は、ベトナムが最も大きい値を示していた。また、この間の取扱量の推移を見ると、ベトナムは、この間、増加傾向が続いている。タイは、2010年に大きく減少した。しかし、2012年は増加に転じている。ミャンマーは、わずかではあるが増加傾向が見られる。カンボジアは、大きな変化が見られなかった（図表9）。

図表8 メコン5カ国の海上輸送における国内貨物スループット量の推移



図表9 メコン5カ国の海上輸送における国際貨物スループット量の推移



出所：http://www.ajtpweb.org/ajtp/statistics/roadtransport の資料をもとに作成

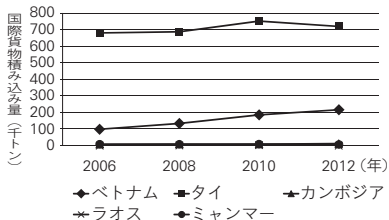
### 2-4 航空輸送の実態

最後に、2006年から2012年のベトナム、タイ、カンボジア、ミャンマーの航空輸送の実態を明らかにするために、各国の空港での国際貨物の積み降ろし量の推移を示す。

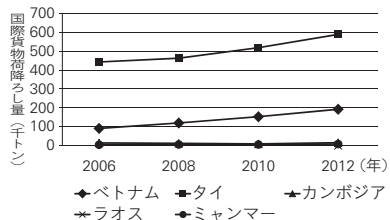
国際貨物の積込量を見ると、年度にかかわらず、タイが最も多く、次にベトナム、カンボジア、ミャンマー、ラオスと続いている。また、この間の取扱量の推移を見ると、ベトナムは、この間、増加傾向が続いている。タイは、2010年は大きく増加したが、2012年は減少に転じた。カンボジア、ミャンマー、ラオスは、大きな変化が見られなかった(図表10)。

次に、国際貨物の荷降ろし量を見ると、積み込み量と同様に、タイが最も多く、次にベトナム、ミャンマー、カンボジアと続いている。この間の取扱量の推移を見ると、タイとベトナムは、この間、増加傾向が続いている。カンボジア、ミャンマー、ラオスは、大きな変化が見られなかった(図表11)。

図表10 メコン5カ国の航空輸送における国際貨物積込量の推移



図表11 メコン5カ国の航空輸送における国際貨物荷降ろし量の推移



出所：http://www.ajtpweb.org/ajtp/statistics/roadtransport の資料をもとに作成

### 3. ヒアリング調査から明らかとなったこと

#### 3-1 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を検討している。

#### 3-2 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、ダナン港で取り扱っている貨物量の2%程度であるといわれている。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。この時の問題点の一つとして、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ヵ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、40～50kmである。一方で、タイでは、貨物自動車の速度は、80～90km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、時間は短くはなっているが、企業側が求めるレベルまで行っていない。なお、通関手続きは、ラオス向けの貨物は、ダナンで通関をすることができる。

#### (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、船舶輸送のほう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。