

流通ネットワーキング

メーカー・卸・小売を結ぶ流通情報総合誌

7・8 2019
JUL・AUG
NO.314

特集

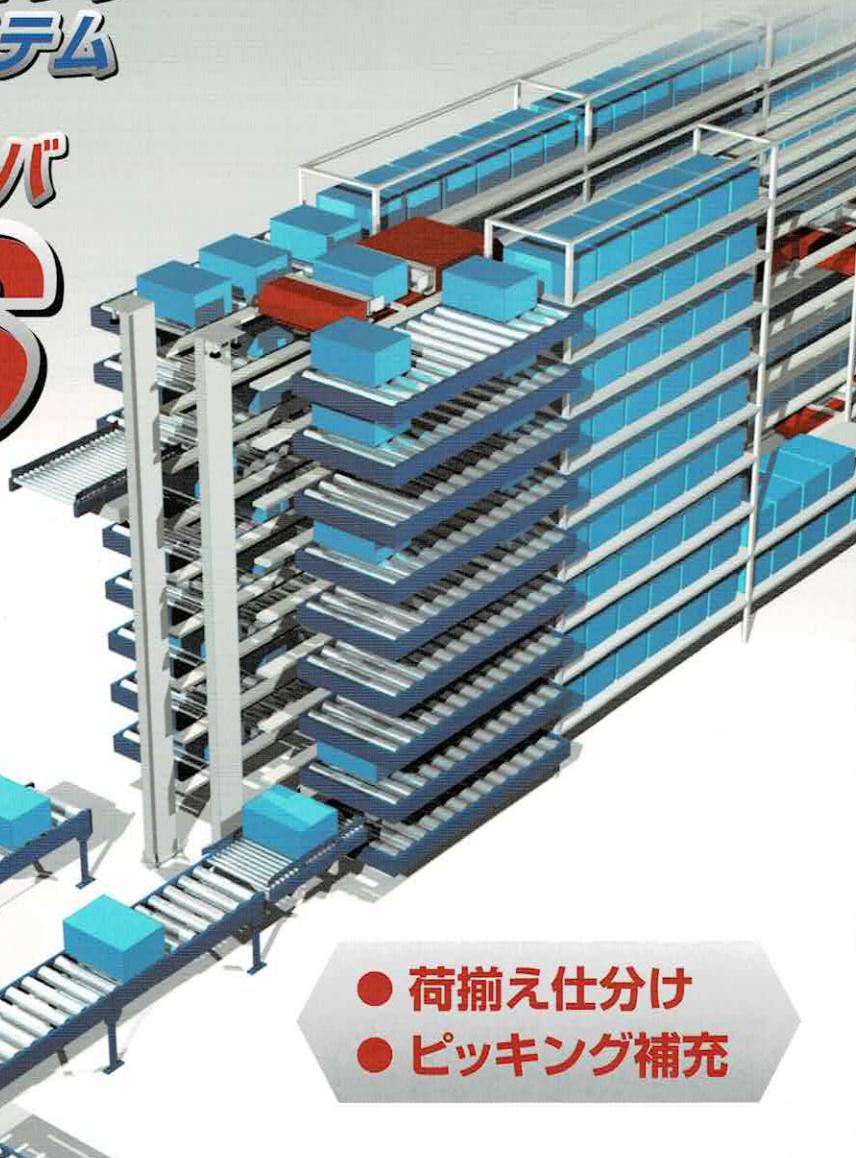
- ①食品・化粧品流通
- ②最新世界の物流事情

IHI高速ピッキング・
ストレージシステム

シャトル&サーバ

S&S

IHI
Realize your dreams





アジア最後のフロンティア (ベトナム・ミャンマー) の物流事情

(株)VACコンサルティング 東京本社
代表取締役社長 迫川 敏明

1. はじめに

1985年のプラザ合意から日本企業の海外進出は本格化を見せ始めました。当時は中国が世界経済の枠組みに入っておらず、日本企業の多くはタイやインドネシアを中心とした東南アジアにこぞって進出をしている時期であった。それが1990年代に入ると中国の改革開放と時を同じくし、中国への進出が顕著になる。2000年前後になると中国の人工費の高騰とカントリーリスクを受け次なる進出国を模索することになる。今回はここ最近、日本企業の進出先で最も注目を集めているベトナムとミャンマーの物流事情に関し、両国の物流事情・問題点・市場等を中心に少し述べてみたい。

2. ベトナムの物流事情

(1) 現況

① 物流状況

現在、ベトナム国内で物流サービスを提供する企業は約1,350社となっている。しかし、その内の約70%が小規模事業者であり、提供サービスも限定的となっている。また、国内輸送の形態としては圧倒的に陸路輸送のシェアが高く約75%、次いで海運・河川輸送が約22%、その他、鉄道輸送・航空輸送となっている。陸路輸送、海運・河川輸送、航空輸送は年々取扱量も増加基調となっているが、鉄道輸送は減少の傾向となっている。地域別の物量をみてみ

ると、北部地域約45%、中部地域約25%、南部地域約30%となっており、北部地域で増加傾向となっている。それに対して南部地域は減少傾向、中部地域は横ばいとなっている。北部地域の物量増加は、韓国のサムソンを筆頭に外資系企業をはじめとした工業生産の拡大が背景にあたる。かつては南部に集中していた経済偏重が、南北均衡に向けて変化してきたといえるのではないであろうか。

② 貿易物流

ベトナム最大の貿易国は中国となっており、中国との貿易輸送の手段については海運輸送が最も多く、輸出ベースで約60%、輸入ベースで約45%。次いで陸路輸送となり、輸出・輸入ベース共に約30%、航空輸送が輸出ベース約10%、輸入ベース約25%と続く。鉄道輸送については極少となって



図1 インドシナ半島の地図

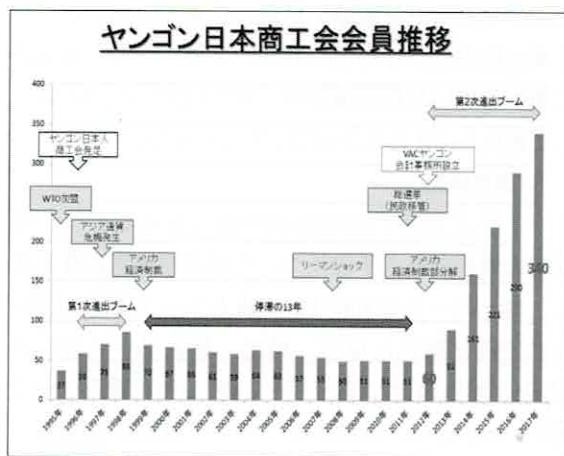
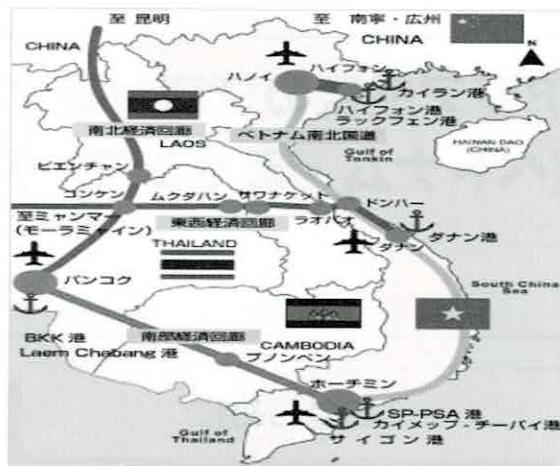


図2 ホーチミン、ヤンゴン日本商工会員推移

いる。メコン諸国との貿易物流においては東西経済回廊（中国～ベトナム～ラオス～タイ）、南部経済回廊（ベトナム～カンボジア～タイ～ミャンマー）が整備されているものの、各国での通関事情・コスト・輸送時間等の問題がまだ残っており、特に2国間の貿易物流での活用では増加基調ではあるものの、当初の期待ほどの伸びには至っていないのが実情である。

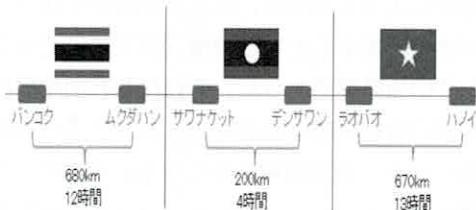
(2) ベトナム物流の課題点

① 高コスト体质

ベトナムでの物流総費用はGDP比で20%を超えており、政府としても問題視している。

高コスト化の背景としては、

■東西回廊要所と距離・時間



■南部回廊要所と距離・時間

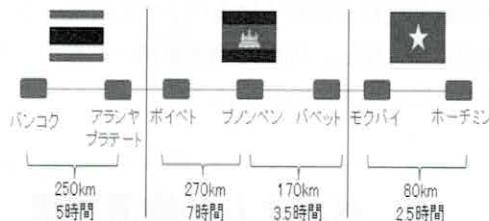


図3 南部回廊要所と距離・時間

- ・片荷輸送の傾向が多く、輸送費が割高になっている
- ・鉄道・海運に比べコスト高となるトラック輸送に頼らなければならない状況
- ・ハノイ・ホーチミン都市中心部への車輌通行規制、渋滞問題に伴う効率配達の阻害

② 行政の問題点

「煩雑な通関手続き」、「不透明な費用徴収」については依然から変わっていません。政府主導でE-Tax（電子納税）導入による通関手続き簡素化や、主要港での海上貨物のIT監視等、改善作業などの努力は行



写真1

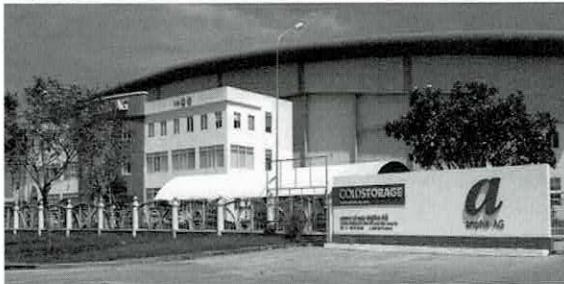


写真2

われているものの、まだ大きな改善には至っていない。のが現場サイドでの実情となっている。

③ 輸送品質の問題点

脆弱な道路ネットワーク状況、最新型車両の導入の遅れといった外的要因だけでなく、従業員への教育の不徹底、個人意識のレベルの低さといった内的要因が相互作用し、輸送品質の向上についても大きな課題となっている。

(3) 今後の動向

① コールドチェーンの普及

この10年で国民全体の所得向上、特に中間所得者層以上の成長によりライフスタイルの変化がおこっている。それによりスーパー・コンビニ等小売チェーンの増加、食に対する安心・安全への意識の高まり、食に対する高級志向等の要因から、国際・国内物流双方でコールドチェーン市場が活発化してきている。国分や双日等の日系企業をはじめとする外資企業の牽引による先進的な取り組みはあるものの、様々な要因から当地のコールドチェーンはまだ倉

② 国内輸送へのシェアアップ

進出日系企業の多くは、ベトナム発着・日本その他間との輸出入貿易に係る物流を中心に行っている。他方、進出日系企業の増加により供給過剰の傾向ともなっており、日系企業間での顧客の取り合い・運賃の下落を招いている。また内需の拡大といった要因もあり、国内輸送・現地顧客・他外資系企業の獲得強化による業務拡大を進めている企業も増

加している。

(3) Eコマースの普及

ベトナム国内でもEコマースが大幅に普及しており、その成長率は毎年20~25%と言われている。一方、物流インフラがまだ追いついておらず、Eコマースの発展速度に物流網整備の成長が追い付いていない状況にある。また物流コストも未だ高い状態にあるだけでなく、輸送品質・代金回収など多くの課題が残されている。

(4) ベトナム市場

ベトナム物流マーケットにおける、輸送手段及びそのシェアとしては前述の通りですが一方で小口配達及び都市部の交通問題に着目して、SGホールディングス（佐川急便）は自社でのバイク配達を積極的に活用している。イオンと提携しイオンで購入した商品を各個人宅まで配達するといったサービスも展開している。またヤマト運輸ではホーチミン市内で

クール宅急便の取扱いを開始した。先述の通り、Eコマースの普及により今後もバイク便の活用は増加すると見られているが、一方で輸送品質（汚破損・盗難・持ち逃げ）や、代金回収に係る問題も残されている。

(5) ベトナムの最新事情

消費財や小売りを中心とした消費市場の物量拡大・製造業の現地調達化等に伴う倉庫（DC）需要が増加。ハノイ・ホーチミン共に中心地から近い倉庫ロケーションが求められているが、高品質サービスを提供する倉庫は不足している。今後のEコマースの成長と合わせて、暫くは倉庫不足が続くと思われるが、トラック輸送についても、作業品質の向上要求により、GPSやデジタコを用いた管理が一層進むと思われる。

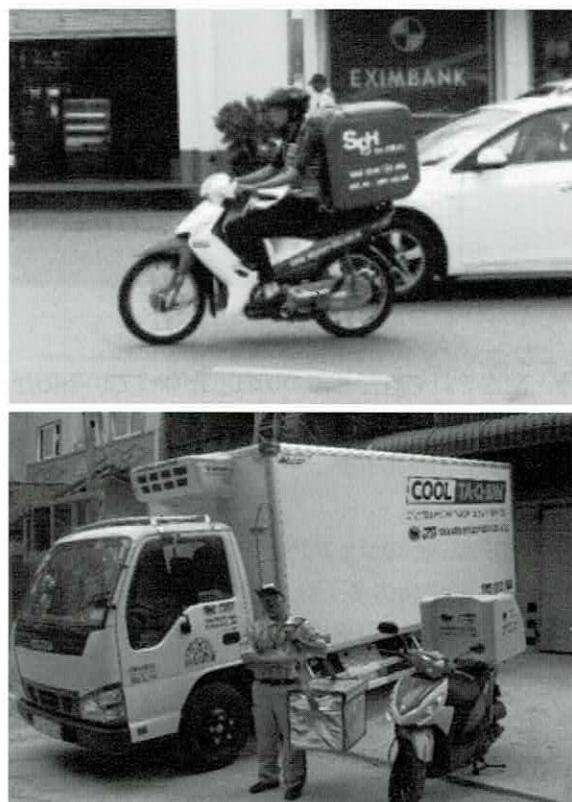


写真3

3. ミャンマー物流事情

(1) 現況

① 国内物流

現在、ミャンマー国内で物流サービスを提供する企業は約500社となっており、そのほとんどは自営業者などの個人事業者となっている。国内輸送の形態としては主に鉄道、道路、河川による輸送が行われており、2015年度の構成比は鉄道が43.5%、道路が26.3%、水路が30.2%となっている。鉄道は、ミャンマー中央統計局によると、2015年度時点の総延長距離は4,933マイル（7,939キロメートル）

ミャンマー国内の輸送インフラは徐々に整備が進むものの、ミャンマー中央統計局によると、国内の主要幹線道路の総延長距離は、2011年度に2万4,285マイル（3万9,083キロメートル）だったものが、2015年度は2万5,733マイル（4万1,413キロメートル）と、5年間の伸び率はわずか6.0%にとどまった。こうしたことからも、国内の物流インフラは改善の余地が大きいことがうかがえる。

・～マンダレ～：距離 627.2km、時間：①陸路 8 時間、②鉄道 15 時間
・～ネピドー～：距離 368.8km、時間：①陸路 5 時間、②鉄道 9 時間
・～ムセ～：距離 1,069.9km、時間：①陸路 18 時間

図4 ミャンマー国内物流の概要／ヤンゴン起点

② 貿易物流

ミャンマーの貿易相手国を見てみると輸出先は第1位中国（36.5%）、第2位タイ（21.8%）、第3位日本（6.6%）で輸出品目は天然ガス、木製品、豆類、魚、米、衣類、翡翠や宝石を含む鉱物となっており、輸入先は第1位中国（31.4%）、第2位シンガポール（15%）、第3位タイ（11.1%）で輸入品目は織物、石油製品、肥料、プラスチック、機械、輸送機器、セメント、建築材料、食用油となっている。

- ・中国との貿易輸送手段については陸運・海運輸送が中心となっているがミャンマー北部のシャン州と雲南省の国境からの陸運輸送で中国国内に流れている。
- ・タイとミャンマーの陸路輸送はメソート（タイ）、ミヤワディ（ミャンマー）を経由するルートしか存在しない。国境付近は高地であり、タイからミャンマーへの道路は登坂車線や道路拡幅の整備を行っているものの、コンテナトレーラーは時速20kmほどしか速度が出せず、渋滞が日常茶飯事となっている。山間道路には急カーブも多数存在し、線形が良いとはいえない。また第三国に開放されたタイとミャンマーの国境が1ヵ所のみであることも問題である。
- ・日本・シンガポールとの貿易に関しては海運物流を中心となっているがものによっては空輸をしようする場合もある。インドからタイへの高速道路を建設中で完成後は陸上物流が大きな地位を占めているも

・～バンコク	：距離 583 km : ①空路 1～2 日、②海路 13 日
・～シンガポール	：距離 1,927 km : ①空路 1～3 日、②海路 5 日
・～ホーチミン	：距離 1,123 km : ①空路 6～11 日、②海路 8～17 日
・～香港（中国）	：距離 1,981 km : ①空路 4～6 日、②海路 24 日
・～上海（中国）	：距離 2,638 km : ①空路 5～7 日、②海路 16 日
・～日本（東京）	：距離 4,776 km : ①空路 1～3 日、②海路 19～21 日
・～日本（大阪）	：距離 4,373 km : ①空路 1～3 日、②海路 22 日
・～インド	：距離 2,333 km : ①空路 5～13 日、②海路 18 日

図5 ヤンゴン起点

のと考えられる。輸出・輸入ベース共に約30%、航空輸送が輸出ベース約10%、輸入ベース約25%と続く。鉄道輸送については極少である。

(2) 物流の課題

① 燃料費の高騰とチャット安

ミャンマーは石油の産出国でありながら精製工場がなく、産出された石油は一度シンガポールで精製

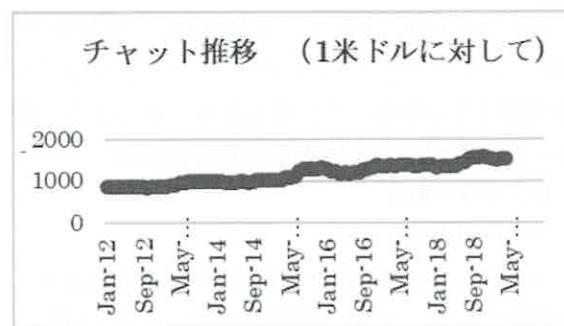
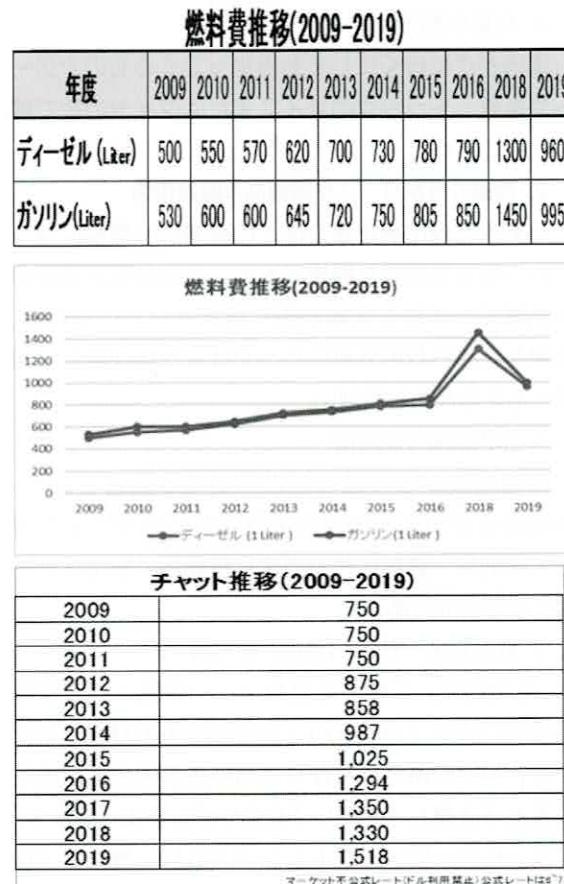


図6 燃料費推移とチャット推移

し輸入するという事情からチャット安になると石油関連製品は上昇するということになる。下記のチャットの推移からも読み取れるように2011年の外資への開放から一直線に下降している。

燃料費に関しましてはMAX ENERGYのHP(<https://maxenergy.com.mm/>)を参考にすることができる。過去の履歴もエリア毎に細かくダウンロードすることが可能である。

② 高額な通行料

国内どこに行くにしても掛かってくるものでゲートや重量・トラックのサイズまたはタイヤの数で課金されていく。

③ 高額で長期リースが困難な不動産市場

不動産市場の高止まりはどの産業にも障壁になっており物流業界でも同様である。また各固定資産の減価償却の年数も比較的短く設定されているのは、結果を求められる外資にとってはなかなか厳しい環境と言えるかもしれない。

④ 市内渋滞の深刻化

市場開放から交通渋滞の深刻化は顕著である。時間こそがコストの物流業界であり渋滞による遅延・未納品・残業代や手当また稼働率の悪化などは言わずもがなである。

⑤ 食の安全・安心、「価値」の浸透

「食品物流」に限って見れば、いま官・民で今取り組むべきは「食の安心・安全の価値の浸透」だといふ。可処分所得があがり生活に多少の余裕が出てくると「健康」、「長寿」、「美容やアンチエイジング」と言ったキーワードがトレンドとなり、更には「環境」、「サステナビリティ」、「地域社会貢献」と言ったキーワードが、そして「地産地消」、「産地直送」また「トレーサビリティ」や「コンタミ」のような現代の日本に備わっているような「食の安心・安全」が価値となっていくものと考えられる。

(3) 今後の動向

① コールドチェーン

ベトナムでは数年前から高原レタスを産地直送と銘打ちホーチミンなど大都市で販売し反響を得ているが、今のヤンゴンではまだ可処分所得が低いとい

う点からこれからだと言える。国分が現地財閥と組んで2013年から「低温物流」を開始しているがまだ成長の途に就いたばかりといえる。物流事業全体では拡大しているが、コールドチェーンに限つて言えば伸びているとは言い難い状況であろうか。

② Eコマース

ミャンマー国内ではつい最近まで携帯電話が非常に高価だったこともありEコマースに関してはまだまだこれからだといえる。ただ、大幅に普及しており、その成長率は毎年20~25%と言われている。一方、物流インフラがまだ追いついておらず、Eコマースの発展速度に物流網整備の成長が追いついていない状況。また物流コストも未だ高い状態。また、輸送品質・代金回収でも課題が残されている。

(4) 最新事情：ティラワ工業団地の物流の現状

と問題点

日本政府とミャンマー政府の肝いりで2015年9月23日に開業したティラワ工業団地は、ミャンマー「初」の経済特別区でありヤンゴンから南東に20km、ティラワ港（河川港）に隣接しています。開発事業者はミャンマー・ジャパン・ティラワ・デベロップメント社（MJTD）。

・出資比率：日本側49%＝住友商事・三菱商事・丸紅・JICAミャンマー側51%＝ミャンマー政府・ミャンマー企業

となっている。

総開発面積は約2,400ha（東京ドーム500個分）で、このうちクラスA（396ha）をMJTD社が開発し周辺インフラ（発電所、送電線、浄水場等）はJICA円借款によって整備される。

ティラワ工業団地内には製造業の進出を見越して進出した倉庫業者が7社ある。そのうち日系物流業者は6社となっている（日本通運、フジトランス、郵船ロジスティック、鴻池運輸、大善、両備）。また、船会社はどこのターミナルと寄港契約するかによって貨物を取り下す港湾ターミナルが決まる。ティラワ向けの貨物だからといってMITT（ティラワにある港湾ターミナル）ばかりとはかぎらない。最近、上組、住友商事、豊田通商、EFRの合弁会社が

新しい港湾ターミナルの運営を行うようになるが、いまのところどこの船会社とも契約できていない状況になっている。

(5) 問題点

保税倉庫（外国の第三者名義保管）に関して当初、Thilawa SEZでは表記の保税倉庫が持てるようになると言われていたが、結論から言うとまだ至っていない。SEZに進出しているすべての物流会社が、ミャンマーで初となるはずであった保税倉庫確立が遅れていることに不満の声を耳にする。また物流会社だけではなく、商社などの貿易を考えていた会社も肩透かしを食らっているのではないであろうか。ヤンゴンにおける各工場の生産拠点はミンガラドン、

ラインタヤ、シュエピタなど、ティラワ以外の地域がほとんどでティラワの全体に占める割合は微々たるものとなっている。もちろん時間的な問題かもしれないが、現時点では上記の事実がある。したがい各船会社もティラワよりもダウンタウン向けに荷物を運ぶ方が多く、ティラワに本船を寄港させるメリットが少ない状況がある。

(6) メリット

SEZの場合、SEZ法によって管理されているため、特殊な手配などについてミャンマー国内よりも早急な対応をしてもらえ（許認可など）、ティラワ港と近接しているため、ティラワ港～SEZまでの距離が非常に近く輸送費が削減可能となるという利点がある。

TOPICS

日本ロジスティクスシステム協会、「関西物流改善事例発表会2019」発表者募集開始

（公社）日本ロジスティクスシステム協会

日本ロジスティクスシステム協会では、社会全体へのロジスティクスの意義の普及促進を目的に、毎年10月をロジスティクス強調月間と位置づけ、全国的規模で普及活動を展開しているが、その活動の一環として、10月23日(水)にアートホテル大阪ベイタワー（大阪市・港区）にて、「あなたの挑戦が現場力を変える！」をテーマに「関西物流改善事例発表会2019」を開催する。

本発表会は、物流現場の改善事例を広く募集し、その発表を通じて、物流改善活動の更なる活性化を促進することを目的とする。そして、顧客サービス、物流品質、生産性の向上、物流の高度化および深刻化する労働力不足の解決の手がかりやヒントを参加者と発表者とで共有する。

現在、以下のような事例を募集している。

- 物流現場での、ちょっとした工夫や、さりげない努力、すぐに現場で活用できそうな改善成果の事例
- 物流現場において身近に行われている小集団活動等による生産性、物流品質、安全性、顧客サービス向上やコスト低減、環境負荷軽減を実現したような事例

発表件数は10事例を予定している。

●問い合わせ先

担当：関西支部 大西

TEL：06-4797-2070/FAX：06-4797-2071

E-mail：kansai@logistics.or.jp