

物流ニュース

NO. 167

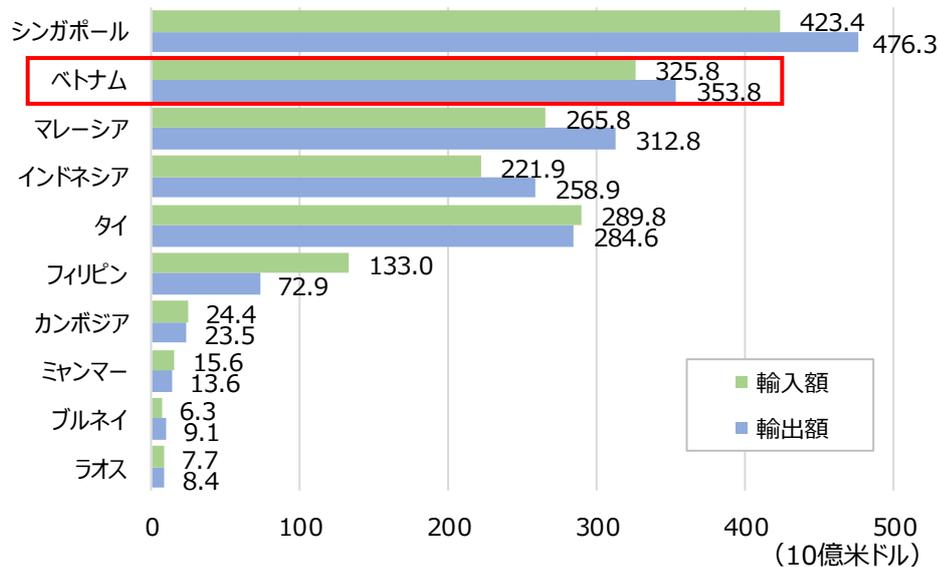
2024年11月

ベトナムの最新物流事情

1. はじめに

ASEAN10カ国の輸出入規模をみると、ベトナムは輸出額、輸入額のいずれにおいてもシンガポールに次いでASEAN第2位となっており、ベトナムがASEAN貿易の中で重要なポジションを占めていることがわかる（図表1参照）。また、世界銀行によると、1986年からの40年弱でベトナムの一人当たりGDPは6倍の約3,700米ドルに達し、2024年は5.5%のGDP成長率が期待されている¹。このような経済発展に加え、平均年齢が30歳代前半で若く勤勉な労働力が豊富であることなどから、ベトナムの注目度が高まっている。本稿では、ベトナムの物流インフラや物流人材について紹介したい。

図表1 ASEAN加盟10カ国の輸出額および輸入額(2023年)



出所) UNCTAD Statistics より NX 総研作成

2. ベトナム物流の概要

(1) 道路

ベトナムでは、トラック輸送がトンベースで貨物輸送の約8割を占めており、非常に重要な役割を果たしている。全長2,483kmの国道1号線は南北を結ぶ主要幹線道路であり、これら主要道路と並行する形で高速道路の建設も進んでいる。日系企業のヒアリングによ

¹ 出所 : World Bank “Global Economic Prospects, June 2024”

ると、ハノイ～ホーチミン間の陸送は約3日（72時間）ほどでの運行となっているようである。運賃は「標準的な運賃」のような統一タリフはなく、省単位で事業者が個別に届け出て、個々の荷主と交渉している。荷役作業は手荷役が主流で、交通状況はバイクの多さや逆走、それに伴う事故や渋滞が問題となっている。

(2) 鉄道

ベトナムの鉄道網は全長3,143kmに及び、南北の主要都市を結んでいるほか、中国、ラオス、カンボジアなどの近隣諸国とも接続している。重要な路線にはハノイ～ホーチミン線（1,726km）、ハノイ～ハイフォン線（102km）、ハノイ～ドンダン線（157km）、ハノイ～ラオカイ線（294km）がある。鉄道は単線かつ非電化で老朽化が進んでおり、安全面やキャパシティーに課題がある。貨物輸送量は2006年にピークを迎えた以降減少傾向にあるが、近年は横ばい傾向にある。ベトナムでは環境に優しい鉄道や内陸水路を活用した複合一貫輸送も徐々に増加している。

(3) 港湾

ベトナムには34の港湾があり、海上輸送と内陸水運はベトナム国内外の貨物輸送において欠かせない役割を担っている（主要港湾は図表2参照）。2023年の世界の港湾コンテナ取扱ランキングでは、南部のホーチミン港が7,397,718TEUで25位、北部のハイフォン港が5,567,956TEUで33位、南部のカイメップ港が5,482,642TEUで34位にランクインしており、いずれも日本の主要港湾より取扱量が多くなっている²。100位以内にランクインはしていないが、中部ではダナン港が主要なコンテナ港湾となっている。

2022年の国内79港の取扱貨物量は3.7億トン、取扱コンテナ量は1,770万TEUで、そのうち南部が7割を占めた。北部の主要港湾はハイフォン港とラックフェン港で、ハイフォン港は河川港であるが、ラックフェン港は大水深港湾として整備されている。ダナン港は東西経済回廊の玄関口であり、手続きの電子化が進んでいるが、拡張余地が乏しいため対岸に新たな港湾開発計画（リエンチュウ港）が進行中である。南部の主要港湾はホーチミン港とカイメップ・チーバイ港で、ホーチミン港は河川港、カイメップ・チーバイ港は大水深港湾として機能している。新型コロナ以降、経済の低調により現地調査時（2023年）には渋滞は減少していたが、以前はホーチミン港周辺で渋滞が頻発していたようである。

(4) 空港

ベトナムには現在22の空港があり、そのうち10空港が国際空港、12空港が国内空港である（図表2参照）。空港は北部、中部、南部にバランス良く分布しているが、中部には国際便がまだ少ない状態である。すべての空港は民間航空と軍事航空の共用空港であり、経済的な役割だけでなく、国家安全保障と防衛の役割も担っている。航空貨物輸送量は2019年にピークを迎えたが、翌年のコロナの影響で急減し、未だに回復していない。ホーチミン郊外のドンナイ省ロンタイン県では、新たなロンタイン国際空港の整備が進んでおり、年間貨物処理能力120万トンが想定されているが、土地収用の遅れや工事入札の不調により、開業は2027年以降になる見込みとされている。

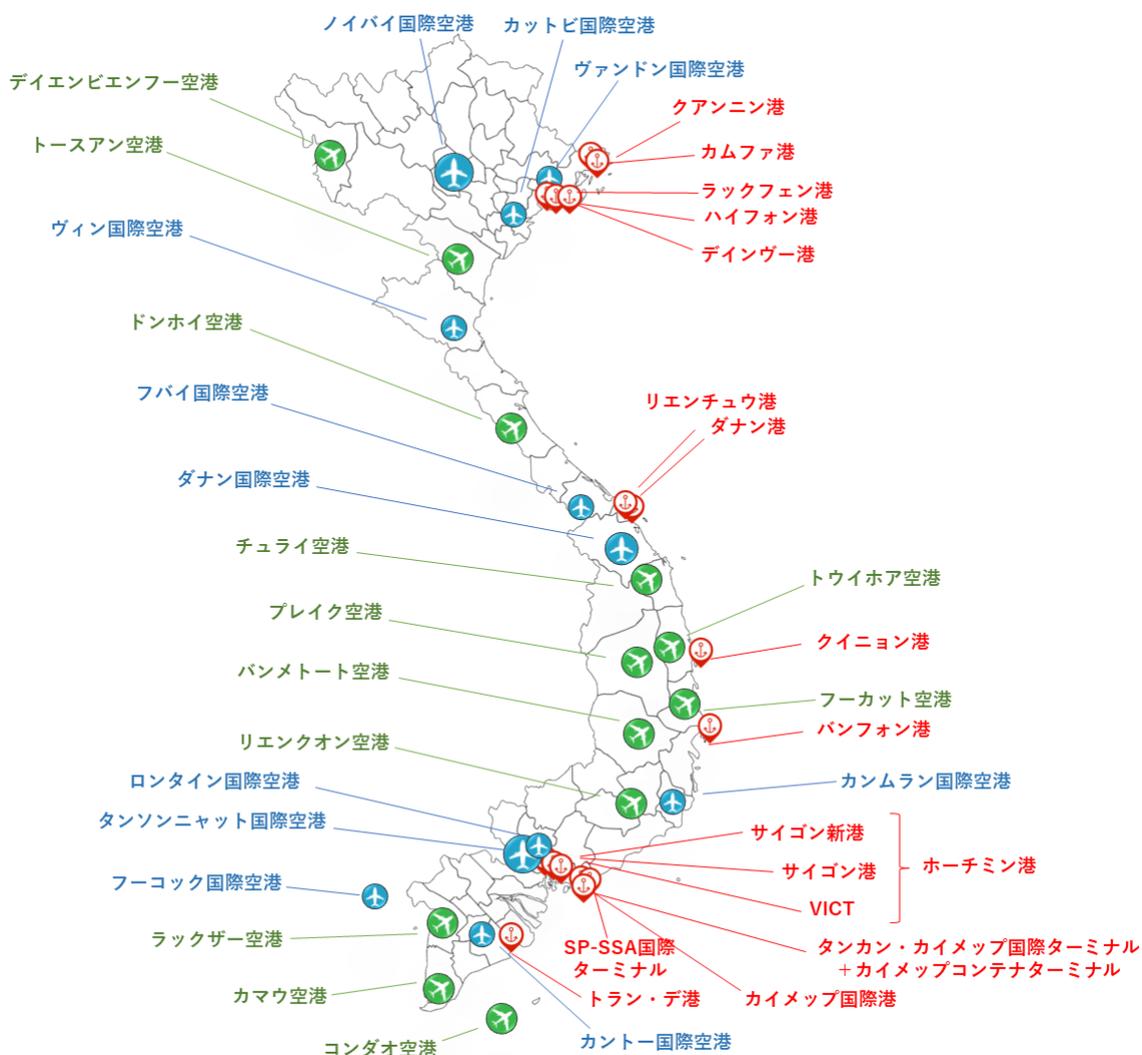
(5) 倉庫

ベトナムの倉庫市場は2023年も大規模プロジェクトによる供給が主で、総面積は400万㎡以上に達している。そのうち南部に330万㎡以上が集中しており、南部は物流企業が多

² 東京港46位、横浜港68位、神戸港72位（出所：Lloyd's List One Hundred Ports 2024）

く集まる一方で土地価格が高騰している。北部ではバクニン、ハノイ、フンイエ、ハイズオン、ハイフォンに倉庫が広がり、大規模かつ高度化されたプロジェクトが進行中である。中部の倉庫市場は発展が遅れており、小規模な倉庫が多くなっている。2023年の倉庫サービスの業績は低調で、特に冷蔵倉庫の稼働率は50～60%にとどまり、保管料も減少している。今後、土地代や建設費用の値上がりが見込まれる中、日系企業は自前で倉庫を持たず、借庫による運用を中心とする事業者もある。冷蔵・冷凍倉庫のクオリティは日本と遜色ないレベルに達しているが、荷扱いの作業品質には課題が残っている。パレットのサイズは標準化が進んでいる（11型、12型）。

図表 2 ベトナムの主要港湾および主要空港



出所) 白地図ぬりぬりに NX 総研追記

3. 物流インフラの整備について³

2021年、ベトナム政府は2050年までのビジョンを踏まえた、2021年から2030年までの道路、鉄道、港湾、航空システムの開発と計画目標を発表した。

³ 出所 : Ministry of Transport of Viet Nam, “Quy hoạch mạng lưới đường bộ thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050”, “Quy hoạch mạng lưới đường sắt thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050”, “Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050”, “Chính phủ đồng ý quy hoạch đến năm 2030 có 30 sân bay trên toàn quốc”

(1) 道路

道路ネットワークに関しては、41 ルート・全長 9,014km の高速道路および 172 ルート・全長 29,795 km の国道が計画されている。これらは南北を結ぶ高速道路および国道という 2 種類の道路システムを開発することを中心に、主要経済圏や重要港湾、国際ゲートウェイ空港等との接続性を強化することを目指しているほか、路面の改装や交通安全システムの強化にも力を入れている。道路貨物輸送量は 2030 年までに 27 億 6,400 万トン達成する目標となっている（2022 年速報値で 12.9 億トン⁴）。

(2) 鉄道

ベトナム政府は鉄道インフラの開発に注力しており、特に南北高速鉄道の 2 つの優先区間（ハノイ～ヴィン、ニャチャン～ホーチミン）やハイフォンとバリア・ブンタウにおける国際港湾地域、ホーチミンとカントーを結ぶ鉄道路線の建設を進めるほか、ベトナムと国境を接する中国、ラオス、カンボジアとの接続も強化していく計画となっている。鉄道貨物輸送量については 2030 年までに 1,180 万トンを目指す計画である（2022 年速報値で 566 万トン⁵）。

(3) 港湾

ベトナムは長い海岸線を有する海洋国家であり、ベトナムが面する南シナ海は海上交通の要衝となっていることから、ベトナム政府は港湾システムの開発・発展に非常に力を入れている。2030 年の目標として、海上貨物取扱量は 14.23 億トン（2022 年は 3 億 6,868 万トン⁶）、うちコンテナ貨物は 4,700 万 TEU（同 1,770 万 TEU）を目指す。今後特に発展が期待される港湾には、ラックフェン（ハイフォン市）、カイメップ（バリア・ブンタウ省）、バンフォン（カインホア省）、およびトラン・デ（ソクチャン省）がある。

(4) 航空

2021 年から 2030 年までについては、ハノイとホーチミンの 2 つの主要ハブ空港から成るハブアンドスポークモデル（次頁の **KEYWORD** 参照）に従って空港システムが計画されており、ハノイ首都圏（ノイバイ国際空港）とホーチミン市圏（タンソンニャット国際空港とロンタイン国際空港）の中心的役割を果たす大規模空港へのインフラ投資が優先される。さらに 2050 年までに合計 33 の空港とする計画であり、そのうち 14 が国際空港、19 が民間および軍用空港となる予定である。航空貨物量としては 410 万トンを目指す計画となっている（2022 年速報値で 28 万トン⁷）。

4. 物流人材

2021 年 12 月 31 日時点でベトナムには 34,476 社の物流事業者があり、従業員数の合計は 563,354 人であった。業種別にみると、従業員の 37.5% が「倉庫・輸配送サポートサービス」、31.4% が「道路・鉄道・パイプラインによる貨物輸送」で働いているほか、「郵便・配達」が 23.8%、「内陸水路・海上の貨物輸送」が 7.3% であった（図表 3 参照）。

ここ数年間はベトナムの大学における物流人材育成ブームとされ、物流学科・専攻を開設する学校数が急増した。加えて、ベトナムの商工省は、2030 年を目標年次としてベトナムの物流産業を大きく拡大させる意向を持っており、そのために海外投資も積極的に行っ

⁴ GENERAL STATISTICS OFFICE (<https://www.gso.gov.vn/en/homepage/>)

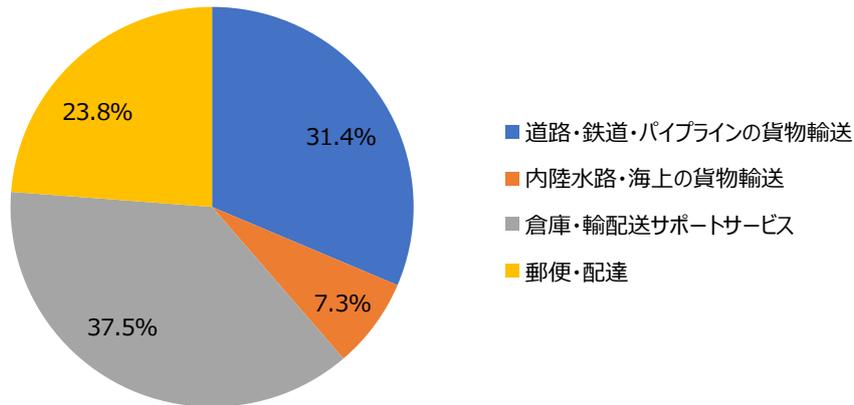
⁵ 同上

⁶ Vietnam Seaports Association (<http://www.vpa.org.vn/>)

⁷ GENERAL STATISTICS OFFICE (<https://www.gso.gov.vn/en/homepage/>)

ていきたいとしている。こうしたこともベトナムにおけるロジスティクス人材教育のサービス向上につながっているとみられる。

図表3 物流事業者における業種別人材の割合



出所) Ministry of Industry and Trade, “Báo cáo Logistics Việt Nam 2023 (MIỄN PHÍ)”より NX 総研作成

5. おわりに

東南アジアの中心に位置するベトナムは、貿易や物流のハブとして重要な役割を果たしている。現在、南北高速道路の整備やロンタイン新空港の建設等において進捗が遅れていることや、道路交通では依然としてバイクが多く交通事故率が高いなどの課題もあるが、ベトナムの物流インフラは徐々に改善が進んでいる。

例えば、港湾に関しては大水深港湾の整備が進んでいるほか、北部のラックフェン港は北米向け貨物をターゲットとし、南部のカイメップ・チーバイ港はシンガポールと連携した東南アジアにおけるハブ港湾を目指すなど、明確な機能分担が行われている。また、ベトナムは物流に関する人材育成にも力を入れており、倉庫やコールドチェーン等の物流を担うドライバーや作業員の質も一定の評価が得られている。

JETRO の調査によると、多くの企業がベトナムにおける事業拡大の意向を示しており、投資環境上のメリットとして「市場規模／成長性」を第一に挙げている⁸。また、ベトナムは近隣諸国に比べて人件費が安い、ワーカー等が雇いやすいという点もメリットとして上位に挙げられており、物流人材の供給地という側面も含め、今後もベトナムの物流業界の実態を注視していく必要があると考えられる。

KEYWORD

「ハブ&スポーク」とは？

「ハブ (hub)」とは、交通や通信の拠点となる地点のことをいう。言葉の語源は車輪の車軸にあたる部分を「ハブ」と呼称することから、ネットワークの中心という意味で「ハブ」と呼んでいる。航空用語において、中心となるハブ空港から四方八方に延びている支線＝スポークにあたる空港を「スポーク空港」と呼び、ハブ空港とスポーク空港による航空ネットワーク形態を、「ハブ&スポーク」と呼んでいる。



出所：沖縄国際大学大学院「ハブシステムと空港政策における地域振興策—那覇空港を事例に—」

⁸ JETRO 「2023 年度 海外進出日系企業実態調査 (アジア・オセアニア編) (2023 年 11 月)」