

アジア視察報告<2>

視 察 項 目	物流拠点における国際化
視 察 日 時	2016年10月20日（木） 午前10時30分～12時00分
視 察 先 名	ベトナム日通ハイフォンロジスティクスセンター
説 明 者	NIPPON EXPRESS ENGINEERING (VIETNAM) CO., LTD 松本 佳英社長、 中井 良成ハイフォンロジスティクスセンター長
担 当	大島 明、橋本 勝、原 典之

【主な調査概要】



ベトナム日通社内におけるディスカッション

物流拠点における国際化に関する2つ目の視察は、ベトナム日通ハイフォンロジスティクスセンターで行った。

敷地面積55,300㎡延床面積16,387㎡トラックターミナル7,000㎡で、ハイフォン最大級の物流拠点であり、ハノイ周辺の数ある工業団地から出荷される加工製品の海外向け輸出ハブをはじめ、部

品調達のためのバイヤーズ、混載や保税倉庫を活用した非居住者在庫管理、そして低温低湿設備を活用したベトナム国内の店舗向け配送等の業務を行っていた。



ベトナム物流の主要港湾説明



ベトナム国内インフラ整備計画説明

【質疑・応答】

Q 1 : 低温低湿設備の特徴について。

A 1 : コンテナドックにエアーカーテンを付けることによって、外気との差を生じさせている。この倉庫は、ベトナム国内では唯一の機能型倉庫である。

Q 2 : エアーカーテン付きコンテナドックのメリットについて理解したが、デメリットはあるのか。

A 2 : 想定以上に電気代がかかることとなったため、節電を行うこととなった。節電には成功したが当初の電気量で契約したために、減らした分ペナルティがかかってしまった。

Q 3 : 利用状況について。

A 3 : 温度・湿度に弱い家具やフィルム、トナーを扱っている。

Q 4 : 陸路、海路、空路それぞれの物流に関する課題について。

A 4 : 陸路に関しては、市内通行には時間帯・エリア規制が多い。
また、海路・空路に関しては、貨物量が増えた際、遅延が発生しやすい

Q 5 : 課題解決に向けた行政による対策について。

A 5 : 陸路に関して、拠点都市に高速道路があるが、都市間を結ぶ高速道路を建設中である。海路は深水港湾化を促進している。空路は新空港計画があると聞いている。2020年に完工予定のラックフェン港は、深度が12mあるため大型貨物船も入港することができハノイと1時間で結ぶことができる。

Q 6 : 土地は御社が所有しているのか。

A 6 : 44年間の契約で国から借りている。



ロジスティクスセンター概要



同施設現地視察並びに倉庫内にて説明を受ける視察団

【総括】

ハイフォンロジスティクスセンターは、ディンブー工業団地内に立地し、既存の工業団地（V S I P・野村工業団地）より、空港・港へのアクセス好条件が進出理由とのことであった。ベトナムでは、インフラ整備が未だに不十分であることが、経済活動を行う上での課題となっている。ハノイからハイフォンまで行くことができる高速道路が開通したことにより、3時間半から2時間に短縮できるようになったとのことであった。視察を終えハイフォンへ移動する際には、高速道路を使用しないルートでハイフォンへ向かい一般道等を体感することとなったが、一般道に加えてインフラが十分ではない悪路は相当なものであった。

河川港は潮の干潮の影響を受けやすく、荷役業務に遅延が生じやすいなどの話もあったがこれらの課題の改善を期待しているとのことであった。

業務面においては、物流の需要もあり、比較的順調との話であったが、倉庫の稼働率における損益分岐について聞いたところ、100%でも利益を得るのは難しいとのことで、かなり長期的視点で業務を推進していることが伺えた。

しかし、途上国において心配されるセキュリティや整備システムは万全で、電力供給も安定しており、顧客のニーズには高い適応力を有している。特に非居住者に対してのストック需要を的確に捉えていること、温度湿度管理を行える唯一の倉庫であることなどは、日本企業のマーケティング能力や技術力などが証明されていると強く感じられた。特に、現地に事務所を構えていなくても、部品等の保管を安心して任せられることは、中小企業にとってイニシャルコストを抑えることができ、ビジネスチャンスが広がっていくことに繋がると思うので、本市においてもマッチングが可能な企業に積極的に情報提供していきたい。

また、陸海空それぞれにルートを持っている強みは、相手にとって遅れる事なく安心させることができる。本市も川崎港や高速道路、隣接する羽田空港を同じように活用できれば、流通インフラだけでなく、災害時における物流対策にもつながると感じた。