

東 卜 協 青 年 部
海 外 研 修 報 告 書

一般社団法人東京都トラック協会青年部

本部長 結城 賢進

【日程】

2017年11月14日～18日（3泊5日）

※14日深夜羽田発、17日深夜現地発

初日：11月15日(水)

カイメップチャーバイ港港湾施設視察

2日目：11月16日(木)

ロジテムベトナム施設

SAGAWA ベトナム

3日目：11月17日(金)

矢崎総業ベトナム視察

参加者：19名

東京都トラック協会青年部海外研修視察レポート

～ベトナム・ホーチミンの物流事情等に学ぶ

(一社) 東京都トラック協会青年部 本部長 結城 賢進

1. 研修の目的

平成29年11月15日から18日まで、東ト協青年部の海外研修を開催した。この海外研修は2年に1度、開催している事業であり、今回の研修・視察先はベトナム南部の都市ホーチミンである。

海外研修には大きく2つの意義がある。

一つ目は、日本との「違い」を知る、感じる事。これは物流事情に限らない。その国の文化・言語・宗教から、生活スタイル・ビジネスに至る様々な「違い」を知り感じることで気づきが増え、視野が広がり、経営者にとって必要不可欠な要素である。

二つ目は、参加者との親睦を深める事。寝食を共にし、数日間同じ時間を共有していく過程で芽生える仲間意識・絆。業界の次世代を担い、荷主業界や都民国民に対して我々の事業の社会的意義を発信していく、その原動力となるのは青年経営者の結束力だと考える。

この二つの大義を胸に、参加者総勢19名での船出となった。



【ホーチミン市内 統一会堂前にて】

2. ベトナム・ホーチミン

視察・研修先がベトナム・ホーチミンとなった理由として、まずは現場に近い青年経営者にとって、時間的にも経済的にも余裕のない中で、東南アジアは比較的安く短時間で行けることに加えて、その中でもベトナムという国は、国民の平均年齢が29歳であり（日本は平均46歳）若さが溢れ、そして社会主義国家ながら市場経済導入し、日系企業を含めた海外からの投資・進出が進んで経済発展著しい熱気に溢れる国ということで、この若さと熱さを直接肌で実感したいということから、ベトナム・ホーチミンとした。

近年では大企業メーカー系の工場投資のみならず、ビジネスホテルやコンビニ、ガソリンスタンド、我々と同業であるヤマト運輸がクール宅急便のサービスを開始するなど、流通小売・サービス業、そして中堅企業の進出が特徴である。



【現地にて結団式】

3. 圧倒された交通量

到着してまず驚いたのは、市内の交通状況である。聞きしにまさる現状を見て唖然としたのは公共交通機関がなく、現地の人々の生活の足はバイクがメインであり、道路を埋め尽くすように走るバイクを縫うように我々のチャーターバスが進む。経済発展にインフラ整備が追いついていないため、トラックも流入規制があり、市内に入れない時間帯もあり、物流効率化の障害となっている。



【ホーチミン市内の交通事情】
信号のない交差点も多い

4. カイメップチーバイ港

最初の視察先は、ホーチミン南部の港湾施設、カイメップチーバイ港であり、日本政府のODA支援金で開発された、日本との友好関係を象徴する港である。ベトナム全土で第5番の貨物取扱い規模があり、水深があるため大きなコンテナ船の接岸が可能となっており、アジア中心だがアメリカ東海岸向け貨物も取り扱う。日本には週2便、旅客船も立ち寄るとのことである。

国内貨物において陸送は少なく、貨物の80%はこの港で小さなコンテナ船に乗せ替えて川を上り、内陸の港に輸送する。メコンデルタからカンボジアまでをその輸送エリアとしているが、国際的な競争力としては近隣諸国のマレーシア・シンガポール・香港に水を空けられているようだ。日本の商船三井を含めた外資との合弁会社を作り、ルート開拓で貨物量を増やしていきたいとのことだ。従業員数は155名、24時間365日稼働で、事務所は8時間交替、オペレーションは6時間交替で対応していると説明を受けた。



7基の大型クレーンを配備
内3機は追加で設置された



小型の内航船にコンテナを積み替え、
内陸の港に運ぶ

5. ロジテムベトナム

二日目の視察先として、東京都トラック協会の会員企業、日本ロジテム(株)の現地法人を視察した。1994年に設立し、日系企業の中でも早い段階での進出しており、旅客運送と国内貨物運送事業を柱に事業を展開し、特に旅客事業の「運転手付きレンタカー」が最も認知されており、まさにベトナムの交通事情から顧客のニーズを掴んだサービスといえる。

国内貨物運送では、ベトナム北部にある首都ハノイからタイの首都バンコクを結ぶ東西経済回廊を物流網として中継輸送を行うほか、ハノイとホーチミンを結ぶ国道1号線を利用して国内の物流を支えている。車両はおおよそ400台。

倉庫は約16万㎡を保有し、家電やバイクなど日系企業の製品を主に保管している。また2015年には、今後の国内ニーズを見越した投資として、クールジャパン機構(官民ファンド)と川崎汽船で合弁会社を設立(CLK)、細かい温度帯に対応した冷蔵・冷凍倉庫を増設した。

ベトナムの人件費は年々上昇しているものの(近年では5%程のベアアップ)、運賃収入に占める人件費の割合が10%程で(ちなみに燃料費は約40%、日本と逆の構造である)、若く安価な労働力が確保しやすい。教育面などまだ行き届かない部分が多くあり、先に記した交通事情もあり、日本と同等のサービスを提供し難しい環境であるが、説明していただいた支店長の難波氏は「あくまでも日本と同品質を目指す」という将来ビジョンを掲げていた。



6. 佐川急便ベトナム

午後は、ホーチミン郊外にあるドンナイ省の工業団地に位置する倉庫、ニョンチャックを視察した。昨年にも新設した新倉庫、初日に視察したカイメップチャーバイ港、2025年頃開港予定のロンタイン国際空港近郊に立地する当倉庫は、保税倉庫も有する他、ベトナム宅配大手を買収して宅配事業の国内シェアNo.1を目指す戦略的拠点として、保冷配送サービス（クール宅配便）はベトナム初であり、冷蔵・冷凍倉庫も完備していた。

社会主義国家という理由からか、投資法という規制で100%資本が認められず、合弁会社の形態をとっている。佐川急便ベトナム（SEV）、SG佐川ベトナム（SGV）、SG佐川急便ベトナム（SGEV）の3社がベトナム事業全体を担っているが、規制緩和により近く3社が統合する見込みとのこと。3社で約2000人の従業員を抱えている。1997年に進出している、日系企業の中でも代表的な先駆者である。



7. 矢崎総業ベトナム

研修最終日、最後は矢崎総業ベトナムを視察した。主にワイヤーハーネス（電気回路）を製造する工場である。矢崎総業としては、ベトナム国内の5大都市（ハノイ、ハイフォン、ダナン、ホーチミン等）に各々工場を持っており、ホーチミンにある工場に訪れた。

敷地面積160M×100Mの16,000㎡に32コンベア（ライン）有する大規模な工場で、トヨタ・スズキ・マツダを中心に日系自動車メーカー向け製品を製造している。そこで働く従業員の大半が女性であり、しかも20代ということに驚いた。最近では男性も増えてきているようだが、若い女性作業員が目立っていた。ワイヤーハーネスの1ユニットを製造するにはきめ細かな作業が必要で、人間系の作業が多く、自動化するにはまだ時間がかかる印象であった。ベトナム国内で働く矢崎総業の従業員は12,000人。この工場を日本で稼働させたら、どのくらいのコスト増になるか。矢崎総業の世界戦略の一端を実感した。

従業員満足度を高める活動も積極的であった。QC活動はベトナム国内での大会が開催され、高評価を受けると本社（日本）で開催される大会にも出場できる。また「お祝い活動」と称する従業員を表彰する様々な活動を展開、従業員の家族を含めたイベントも多く開催しており、縫製業が盛んなホーチミンでは、そちらに人材が流出するリスクもあるため、人材の囲い込みとしての意味合いもあるようだ。



8. 海外研修を終えて

3泊5日の過密スケジュールを終え、充実感に浸りながら振り返ると、途中離団する人もなく、参加者同士で親睦を深められたという意味でも、素晴らしい研修視察であったと思う。

ベトナムという国は、過去多くの苦難な道のりを歩んできた歴史があり、戦前のフランス植民地時代、第二次大戦中の日本軍の進駐、戦後の独立と1960年から始まる冷戦の代理戦争である南北に分かれての戦争（ベトナム戦争）。特にベトナム戦争の際、アメリカの本格介入で用いられた通称「枯れ葉剤」による影響で、現在でもその後遺症に悩む人々がいる。

研修初日の午後、ホーチミン市内観光の中で、戦争証跡博物館を訪れたときには、観光客で賑わう傍らで、枯れ葉剤の影響で身体に障害を持つ5～6人の人々が、その博物館の入り口左横に陣を取り、ピアノを弾いたり互いにおしゃべりをしていた（といってもまともに会話ができる状況ではない）。戦争の悲惨さを象徴する空間であった。戦争への憎しみが沸いてきたと同時に、あらためて戦争のない平和な世の中への思いを強くした。

日系企業・物流企業を中心に視察する一方、歴史、特に戦争の悲惨さに触れる機会となった今回のベトナム海外研修。短くも充実した内容の濃いものであった。大げさかもしれないが、今回の貴重な経験をなにかしらの形にして、社業発展、業界発展に繋げていかなければならない、帰国してなお身の引き締まる思いである。