

海外最新物流・流通視察研修会

一般社団法人AZ-COM丸和・支援ネットワーク主催

第9回海外研修

ベトナム最新流通・物流視察研修会

◆訪問先：ハノイ，ホーチミン

◆日程：2018年11月19日(月)～22日(木)

記念レポート集



一般社団法人AZ-COM丸和・支援ネットワーク



ごあいさつ

2018 ベトナム最新流通・物流視察会を振り返って

近江 淳



アセアンの近代流通を牽引した欧州小売企業がベトナムから消えた

初めてベトナムを訪れてから今年で10年目。ほぼ毎年様々な小売企業を訪問しその栄枯盛衰と力強さに目を見張る。ベトナム庶民の足ともいべきバイクは中国製からホンダに代わり、動く貯金箱といわれるほど根付いている(故障が少なくアフターフォローがいいため中古でも高く売れる為)。また、アセアン地区で保有比率最低の3.5%とも言われる乗用車が目に見えて増え、かつては圧倒的なバイクの流れに取り囲まれるように動いていた姿がいつしかバイクと同じ流れに乗っているのに驚くとともにベトナムの経済成長の確かさを実感した。

可処分所得が増え、都市部に人口が流入し、人々の生活レベルが確実に向上しているベトナムはアセアンで最も発展を遂げている国といえるだろう。

特筆すべきはあの欧州大手小売企業がベトナムから次々と消えたことだ。例えば、遅まきながらも満を持して参入したフランス大手ハイパーマーケットのオーシャンが、参入からわずか数年の2014年ベトナム最大不動産ディベロッパーのヴィングループに買収され『VINMART』に、更に同じくフランス大手小売業カジノグループの『Big C』がタイ大手小売業グループのセントラル傘下に、そして昨年10月ドイツのキャッシュアンドキャリー業態の『METRO』がタイの大手財閥TCCグループに売却され、ついに欧州大手小売業はベトナムから消えた。理由はそれぞれあるが買収相手はいずれもタイやベトナムのアセアンローカル企業グループである。

昨今の世界的な景気減速の中でベトナムは前年対比二ケタ台の成長を見せており、近隣諸国のマレーシア(7%)、フィリピン(7%)、シンガポール(3%)、タイ(1%)を引き離して好調に推移している。2008年のWTO加盟以来、ベトナムは世界で最も魅力的な小売市場の一つになっている。これまで多くのグローバル小売企業がマーケットに参入したことで、ベトナム国民の商品選択の幅は広がったが、他方で国内外小売企業の競争は激化し既存進出企業の戦略に大きな変化が出てきている。

アセアン10か国の中でも小売市場規模は5番目の13兆円(2016年)とまだまだ小さく発展途上ではあるが、総人口は1億人に近く今後の成長を考えると流通外資にとっては大きな可能性を秘めているマーケットといわれているが米国有力小売業の姿はいまだになく、欧州小売業大手の姿が消えた。日本市場から撤退したテスコやカルフルの例にみられるように当面の最重要分野に経営資源を集中する欧米流の戦略の一環ではあるが？

流通外資が続々参入するコンビニは前年比 48%超の急成長業態

一方日系企業では既にベトナム小売市場に郊外型ショッピングセンターという新たな小売業態を持ち込んだダイオン(2014年1号店オープン)やシンガポールで成功した本格的な百貨店スタイルを導入した高島屋(2016年ホーチミンにオープン)がベトナム市場に進出している。コンビニエンスストア業態では先行するファミリーマート、ミニストップに加えて2017年セブンイレブンが進出し、タイ(ビーズマート)やシンガポール(ショップ&ゴー)、韓国(GS25)からの進出企業も含めて激しい競争状況にある。市場規模はアセアン主要5カ国の中では最少ではあるが総店舗数はここ2年で3倍を超える急成長業態として注目されている。2014年にオーシャンマートを買収して小売業に参入したVINMARTはわずか4年でスーパーマーケット50店舗に加えコンビニVINMARTプラスを843店出店し2020年には目標3000店舗を打ち出すなど強気の出店を続けている。今回初めてVINMARTの物流センターや店舗のバックヤード、荷受け場所などを視察する機会を得ての感想としては出店のスピードにロジスティクスのレベルが追いついていないように見えた。というか日本の30年前の手作業による物流現場であったのが気になる。逆に、スーパー、ハイパーマーケット分野のトップ企業Big Cは元々欧州からの小売業参入であり、参入時期も1995年と早く、店舗オペレーションだけでなく冷凍冷蔵倉庫も含めてロジスティクス分野でも遙か先を行っていると感じた。

ところで、ベトナムでは1人当たりのGDPが全国平均では2300ドルを超えたところだが、ホーチミン5000ドル、ハノイ4000ドルと2大都市の消費市場が突出しており、両市の庶民の懐は意外に深く消費意欲は旺盛だと感じた。特に国家の税収に影響しない左手の収入といわれる副業が盛んで個人消費も好調に推移している。

一方ベトナムの流通構造は全体の85%が8000か所にのぼる公設市場や全国津々浦に設けられる路上市場に依存しており、生肉や野菜の生鮮食品を始めあらゆるものが販売されて

おり、スーパーやコンビニなど近代的な小売業者は15%に過ぎない。又、販売される商品の内、生鮮品を除けば殆どのものが中国製であった。かつて訪問したローカルスーパーFIVIMARTでは『品質のいい日本製品を仕入れたいが価格も高く、取扱量の問題もあり品揃えできていない』という。

ベトナム技能実習生派遣先、日本は2016年第3位に浮上

今回は30名を超える全国のAZ-COM丸和・支援ネットワークの方々に同行させていただきハノイ、ホーチミンのローカル小売企業や日系のメイトウ物流等の物流倉庫や冷凍冷蔵物流センターなどの訪問に加え、ハノイの日本大使館やベトナムのマイリン技能実習生教育センターを訪問したが、最も関心が高く、興味を引いたのがこの技能実習生教育センターでした。因みに、2016年、海外に派遣したベトナム人労働者・技能実習生の数は12万6000人といわれ上位の派遣先は台湾6万8000人、日本4万人、韓国8500人となっている。特に日本への派遣は前年比47%と激増している。現在日本にいる在留外国人は既に127万人を超え、そのうちベトナム人は約29万人で中国、韓国に次いで第3位に浮上している。中でも技能実習生は2018年6月現在13万4139人となり中国を抜いて第1位である。物流現

場での業務担い手として貴重な戦力になりつつあるが、一方で不法残留者も韓国、中国に次ぐワースト3位で急増し問題となっている。ベトナムでは派遣サービス会社が派遣労働者から仲介料の徴収を認めており、派遣実習生は日本への渡航に際し120～150万円近く払っているともいわれ、中には日本での受入先の収入や待遇面でのギャップから無断で受入企業を離れるケースも多く出てきている。現在国会では外国人派遣労働者受入法が成立したが悪質な留学斡旋業者を締め出すだけでなく派遣技能実習生が安心して働ける環境を早急に整えることが望まれる。

ベトナムでは都市部の所得の向上とともに人々の生活の向上に向けて、スーパーやコンビニなど近代的な小売業が続々と店舗展開しているが、並行して交通インフラの整備、物流サービスの向上が求められている。まだまだ価格優先の物流サービスがまかり通っているがベトナム人による日本流の安心安全を追及する物流サービスがベトナム社会に根付くことを願っている。

内容

ごあいさつ.....	1
2018 ベトナム最新流通・物流視察研修会 日程表.....	7
ロケーションマップ.....	8
1日目・11月19日(月) ハノイ.....	8
2日目・11月20日(火) ハノイ → ホーチミン.....	8
3日目・11月21日(水) ホーチミン.....	9
参加者名簿(敬称略、順不同).....	10
ベトナム最新流通・物流視察会に参加して.....	11
株式会社備南自動車学校 井上道信.....	11
ベトナムの急速な発展・成長における「光と影」.....	13
東部運送株式会社 呉座谷幸男.....	13
新たな可能性を秘めたベトナム.....	15
株式会社カントクグローバルコーポレーション 高橋成江.....	15
ベトナム事情 ・ マイリン人材養成派遣センター.....	17
株式会社アカリサービス社 戸張明.....	17
ベトナムの物流センターを知る。ベトナム社会主義共和国を知る。.....	19
増田運輸株式会社 西條雅人.....	19
ベトナムの市場性と物流事情について.....	22
大和物流株式会社 瀬山嘉治.....	22
ベトナム視察会レポート.....	24
株式会社共同 小森健.....	24
ベトナム物流倉庫視察.....	27
株式会社宇土運輸 菊池正隆.....	27
ベトナム物流視察.....	29
株式会社グリーンベル 葛西宣行.....	29
ベトナム最新流通・物流を視察して.....	31
株式会社アットロジ 尾崎真弘.....	31
ベトナムの物流事情と展望.....	33
株式会社新潟食品運輸 井越大介.....	33
コールドチェーン物流の展開.....	35
株式会社新潟食品運輸 山谷聖樹.....	35
ベトナム最新流通・物流視察会レポート.....	37
株式会社タカダ・トランスポートサービス 関尚行.....	37
人生観が変わったベトナム視察.....	39
株式会社タカダ・トランスポートサービス 大賀英直.....	39

初めての海外視察研修に参加して.....	41
株式会社タカダ・トランスポートサービス 山根孝雄.....	41
大いなる可能性を秘めた国 ベトナム.....	43
株式会社吉富運輸 辻尾英昭.....	43
ベトナム最新流通・物流視察会に参加して.....	45
松下運輸株式会社 坂田生子.....	45
ベトナム最新流通・物流視察研修会に参加して.....	47
興銀オートリース株式会社 伊藤喜文.....	47
ベトナム最新流通・視察会を終えて.....	49
日野自動車株式会社 山口雅之.....	49
薄明のハノイと日の出のホーチミン.....	51
ロジガード株式会社 遠藤八郎.....	51
ベトナムでの小売業投資余地が多大有る.....	54
ロジガード株式会社 ゲエン・ティ・フン・ユイン.....	54
VinMart 店舗、イオンショッピングモール.....	56
おひさまエナジーステーション株式会社 松本照生.....	56
ベトナム視察研修に参加して.....	58
株式会社丸和運輸機関 岩崎明.....	58

2018 ベトナム最新流通・物流視察研修会 日程表

《2018年11月19日(月)～11月22日(木) 3泊4日》

日付	都市名	時間	交通機関	スケジュール	食事
《1》 11/19 (月)	羽田空港 集 合 羽 田 発 ハノイ着	0 6 : 3 0 0 8 : 5 5 1 3 : 1 0 1 4 : 2 0 1 5 : 0 0 1 7 : 1 0 1 9 : 2 0 2 0 : 0 0	NH857 専 用 車	羽田空港 国際線旅客ターミナルビル3階出発ロビー 集合・搭乗手続き →空路、ハノイへ(羽田発) ハノイ到着 ハノイノイバイ空港発 日本大使館表敬訪問 マイリン人材養成派遣センター ②ホテルチェックイン ●歓迎ご夕食会 【ハノイ泊】	ー ー 夕
《2》 11/20 (火)	 ハ ノ イ ホーチミン 滞 在	0 7 : 4 0 0 9 : 0 0 1 2 : 3 0 1 7 : 0 0 1 9 : 1 5 2 0 : 0 0	専 用 車 VN259	ホテル発 Vinmart warehouse視察、店舗にてプリーフィング イオンショッピングモール内店舗見学及び各自昼食 途中、ホーチミン廟観光後空港へ ハノイ発 ホーチミン着 ②ホテルニッコサイゴンチェックイン 各自夕食 【ホーチミン泊】	朝 ー ー
《3》 11/21 (水)	 ホーチミン 滞 在	0 7 : 0 0 0 9 : 3 0 1 2 : 0 0 1 3 : 3 0 1 5 : 0 0 1 8 : 0 0 1 9 : 0 0	専 用 車	ホテル発 Big C物流センター着 見学及びレクチャーその他 Big Cサポートセンター発 イオンモールビンズオン店にて各自昼食 C&Fロジホールディングス メイトウベトナム第二倉庫視察 ホテル着 リークラブサイゴンにてフェアウェルディナー 【ホーチミン泊】	朝 ー 夕
《4》 11/22 (木)	 東 京 (成田) 着	0 5 : 0 0 0 7 : 3 0 1 5 : 1 0	専 用 車 NH834	ホテル発 →空路、ホーチミン発帰国の途へ 成田空港(第1ターミナル)到着 東京(成田)到着 通関後、解散 *****お疲れ様でした*****	ー ー ー

【備考】

※利用航空会社:全日空(NH)/ベトナム航空(VN)

ロケーションマップ

1日目・11月19日(月) ハノイ



2日目・11月20日(火) ハノイ → ホーチミン



3日目・11月21日(水) ホーチミン



参加者名簿(敬称略、順不同)

	名前	会社名	部署	役職
1	井上 道信	株式会社 備南自動車学校		代表取締役
2	呉座谷 幸男	東部運送株式会社	本社営業所	執行役員 部長
3	高橋 成江	株式会社カントクグローバルコーポレーション		取締役副会長
4	戸張 明	株式会社アカリサービス社		取締役専務
5	西條 雅人	増田運輸株式会社	本社管理部	係長
6	瀨山 嘉治	大和物流株式会社	営業企画部	部長
7	小森 健	株式会社 共同	営業部	部長
8	菊池 正隆	株式会社宇土運輸		
9	中山 利英	株式会社キョーワ	総務・経理	部長代理
10	葛西 宣行	株式会社グリーンベル		代表取締役
11	尾崎 真弘	株式会社アットロジ		代表取締役
12	井越 大介	株式会社新潟食品運輸	営業部	係長
13	山谷 聖樹	株式会社新潟食品運輸	第6ブロック 群馬営業所	第6ブロック長 兼 群馬営業所長
14	関 尚行	株式会社タカダ・トランスポートサービス	営業部	部長
15	大賀 英直	株式会社タカダ・トランスポートサービス	配送設置部	次長
16	山根 孝雄	株式会社タカダ・トランスポートサービス	経営管理部	課長代理
17	辻尾 英昭	株式会社 吉富運輸		取締役 渉外部長
18	坂田 生子	松下運輸株式会社		代表取締役
19	伊藤 善文	興銀オートリース株式会社	営業二部	次長
20	山口 雅之	日野自動車株式会社	特販部 食品・流通フリート室 第一グループ	課長
21	遠藤 八郎	ロジザード株式会社		取締役会長
22	ゲン・ティフン・ユイン	ロジザード株式会社	システム統括部	
23	松本 照生	おひさまエナジーステーション株式会社		代表取締役社長
24	和佐見 勝	株式会社丸和運輸機関 一般社団法人AZ-COM丸和・支援ネットワーク		代表取締役 理事長
25	仲屋 太郎	株式会社WASAMI	秘書室	
26	岩崎 明	株式会社丸和運輸機関		監査役
27	前多 靖広	株式会社丸和運輸機関	営業企画部	部長
28	和佐見 樹春	株式会社丸和運輸機関	吉川営業所	主任
29	竹田 沙織	株式会社丸和運輸機関	大阪MKセンター	主任
30	近江 淳	オフィスJ O 一般社団法人AZ-COM丸和・支援ネットワーク		代表 顧問

ベトナム最新流通・物流視察会に参加して

株式会社備南自動車学校 井上道信



■はじめに

昨年のタイに引き続き今回2回目の視察研修会に参加させていただきました。前回同様、個人では到底面談や体験することのできない内容の濃いベトナム視察研修でした。特に、日本大使館では梅田邦雄特命全権大使自らベトナムの状況を分かりやすい資料まで準備していただき、ご説明くださいました。その丁寧なご対応には恐縮しました。

これは和佐見理事長のなみなみならぬ熱い想いと、昨年タイの視察研修最終日から、そのままベトナム入りされ、今回の視察研修のために1年がかりで準備していただいた近江顧問、前多部長など関係者の皆様のお陰と心から感謝しています。誠に有難うございました。

■ベトナム物流の課題

日本大使館でのレクチャーでは、ベトナムの物流に関する課題を次の3点に集約し、説明されました。

- 1 インフラの未整備
- 2 物流人材の不足
- 3 ベトナム政府意思決定の遅延

◎インフラの未整備について

- ・国内物流のほとんどがトラック輸送に依存。鉄道と海運のシェアは5.6%に過ぎない。
- ・鉄道は単線で、海運は大型船が寄港できる港がまだ少ない。

◎物流人材の不足について

- ・知識を有する物流人材は、6,000人 → ニーズは18,000人 △12,000人足りない
- ・中小物流企業の乱立 ——— 1,200社
企業間の連携不足・情報技術の不足



片荷輸送 → 物流コストアップ 物流効率が悪い

物流コスト 400~420 億ドル/年

GDPに占める物流費用 18% (2017年)

※タイの2倍、アジア平均5割増し 国際競争力に大きなデメリット

※物流分野の成長率 14~16% 貨物量 12.4 億トン (2016年)



◎ベトナム政府意思決定の遅延について

- ・ベトナムの経済に対する「6つの懸念」

- ① 政府の意思決定の遅延
物流分野の制度・政策が不明瞭で不統一
- ② 過去の約束を反故にしようとする動き
- ③ 国際ルール、慣行と整合しない措置
- ④ 2年近く新規のインフラプロジェクト工事が開始されていない

⑤ 司法の信頼性に欠け、裁判の判決はロビー活動(賄賂)の影響が大不透明な規則や非公式手数料(賄賂)の存在

⑥ 支払い遅延も発生

☆時間がかかるため忍耐が肝心

■ベトナムの物流今後の展望

- ・利便性の高い地理条件
メコン地域の玄関口
- ・人口構造の黄金期
- ・所得の増加
宅配便・コールドチェーンの発達

- ・外国投資の増加
- ・ベトナムへの生産シフトの増加
- ・アセアン域内物流の自由化

☆しばらくは物流の増加は続く見通し

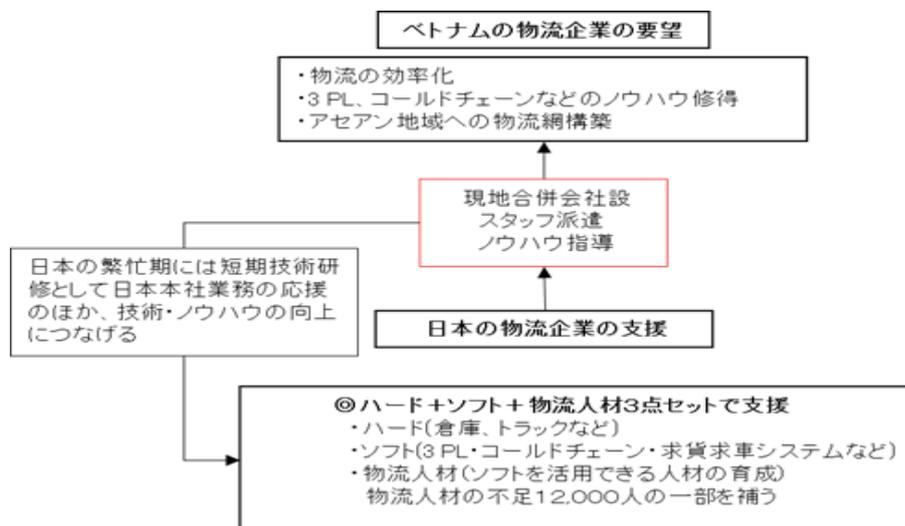


◎日本にとってのベトナム

- ・世界有数の親日国
- ・戦略的利益の共有 地政学的要衝 ぶれない対中姿勢
- ・生産拠点及び市場としての魅力
政治的安定 治安の良さ 比較的安価で優秀な労働力 購買力の高い中産階級の増加

上記の状況から今後のベトナム物流支援の一考察をした

(ドライバー職を「特定技能1号」に組み入れた場合のシミュレーション)



■最後に

今回のベトナム研修は飛行機での国内移動もあり大変忙しい行程の中、飛行場ロビーなどでの待ち時間の合間、和佐見理事長から一代で今日を築きあげられた創業者ならではの貴重なお話をいただき、一つひとつが胸に滲入りました。今回も今後のわが社の経営に役立つ多くの収穫を得たベトナムの4日間でした。誠に有り難うございました。

ベトナムの急速な発展・成長における「光と影」

東部運送株式会社 吳座谷幸男



■ はじめに

この度はAZ-COM丸和・支援ネットワーク 第9回海外視察「ベトナム最新流通・物流視察会」に参加させていただき、誠にありがとうございました。ASEAN10ヶ国でもっとも成長、発展の著しい、また注目を浴びているベトナムを自分自身の目で、耳で、肌で感じることができ、大変貴重な経験をさせていただきました。

あらためて、和佐見理事長をはじめとするAZ-COM丸和・支援ネットワークスタッフの方々には大変にお世話になりましたことに感謝申し上げ、視察会に参加されたパートナー企業のメンバーの皆様と親睦を深めることができたことに御礼申し上げます。

今回は、自分にとっては約10年ぶりの海外視察でしたが、渡航前のベトナムの印象と実際に訪問してみても感じたそれとは、やはり大きく違っており、ハノイ、ホーチミンの大都市の華やかさ、活気溢れる町並みとVinmart warehouseを訪ねた際に感じた「旧態依然とした、日本の20～30年前を思わせる物流センター」とのギャップは歴然としており、まだまだ急激な発展の裏側には、その途上である実態を目の当たりにしました。

特に、現在日本でも国会で審議されている、外国人材受入問題を新たに取り決める「改正出入国管理法」では、従来認められてこなかった単純労働分野にも道を開く大きな政策転換の最中であり、最初の訪問先である在ベトナム日本大使館で説明を受けたベトナム人の技能実習生に関する実態と課題、その後訪れたマイリン人材養成派遣センターで感じたこと、気付いたことについて、改めて整理してみたいと思います。

■ 在ベトナム大使館表敬訪問

大使館では、梅田大使並びに林一等書記官による詳細な資料にもとづくご説明をいただきました。

1) 正しい留学、技能実習に向けた取組について

- ①ビザ発給にあたっての面接の強化(留学生に対する日本語能力のチェックなど)
- ②日越の関係当局への働きかけ
- ③悪徳留学斡旋業者の公表と一定期間の査証代理申請の受付停止
- ④正しい情報の周知
- ⑤民間の弁護士事務所による留学生、技能実習生に係わる相談窓口の設置支援など



2) 実態と課題について

- ・まず、ベトナム人が国籍別在留外国人で約29万人と、2012年末比約6倍に増加(中国、韓国に次ぐ3位)であることは、想定していたよりはるかに多く、あらためて認識を新たにしました。
- ・特に、いま話題の技能実習生、留学生は、2010年比で技能実習生が17倍の134千人、留学は16倍の80千人と急増しており、中国が減少していることもあって2016年には中国を抜き1位となっているとの認識はなく、非常におどろきました。
- ・但し、その反面不法在留者、失踪者も毎年増加の一途をたどっており、2013年比8倍に急増でワースト3位、さらにこの半年で23%増となっていること、中でも技能実習生の失踪はベトナムがワースト

ト1位で全体の半数以上(53%)を占めている実態を伺い、脚光を浴びている部分の裏側には影の部分もあるのだと感じました。

- ・刑法犯検挙件数でもワースト1位、2017年では前年比68%増と急増しているとの説明には、冒頭に説明いただいた「世界有数の親日国で、文化的親和性と日本人に対する高い信頼をもつ国であることや、日本の少子高齢化、労働力不足によるベトナム人の貢献、さらに生産拠点、市場としての魅力(政治的安定、治安の良さや比較的安価で優秀な労働力)という非常に良い印象とは対照的な一面があることも、改めて理解することができました。

◎今回の在ベトナム大使館の訪問では、単に表敬訪問でのご挨拶程度なのかと想定していましたが、大使及び一等書記官より3部構成の説明資料を配布いただき、それぞれに具体的で詳細なご説明をいただいたことは、そのあとのベトナム視察にとって、大変参考になりました。

特に、物流政策の課題や、技能実習生の実態と問題点、課題など踏まえた大使館としての役割と対策の必要性を十分に認識し活動されていることに敬意を表したいと思います。

■マイリン人材養成派遣センター訪問

1)センターの目的

- ・日本の生活環境に見合った環境の下で、技能実習生自己管理型教育を実施しており、日本での技能実習生活を事前教育期間中に体験させることを目的としていると伺いました。
- ・その事前教育として、労働・生活に必要なコミュニケーションのための日本語教育や、高質な労働力、ワーキングスキル習得のための事前教育、さらに日本の地域社会に適應できる生活マナーやルールの学習などが盛り込まれており、充実した設備と凝縮された教育内容であることに感銘を受けました。

◎実際に当日センターに訪問した時間が、当初予定していたスケジュールよりやや遅かったこと、また日没を過ぎていたこともあり、実際の教室など内部の施設や学習風景などまでは視察できませんでしたが、敷地内の広場(中庭か校庭)に100名を超えるであろう実習生が整然と整列して我々を出迎えており、さらに丸和運輸機関様に派遣する専門クラスのメンバー数名が、株式会社丸和運輸機関様の社是、社訓、社歌などを和佐見理事長を前に披露いただくなど、その教育レベルの高さ、技能実習生の熱意、意欲の高さが伝わる訪問でした。

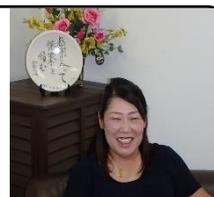


■最後に

- ・ASEAN10ヶ国のなかでも、特に成長、発展の著しいベトナム社会主義共和国が、今後益々成長発展することが期待され、同時にそれが日本及び日本人の少子高齢化による人材不足に大きく貢献してきていることに改めて気づき、学ぶことができました。
- ・また、そのベトナムに在留邦人が2011年から2017年の6年間で17,000人と倍増し、進出企業も3,000社を超えていること、在日ベトナム人の数はこの7年間で6.5倍と世界3位となっているほどのウエイトを占めている反面、刑法犯検挙数や不法滞在、失踪者数なども急増しているという現実、改めて「光と影」があり、さまざまな課題とそれに対する取組が欠かせないことを理解することができました。
- ・マイリン人材養成、技能実習生養成センターで、整然と整列して出迎えていただいた研修生、実習生の姿や、披露してくれた研修の成果などを目の当たりにして、改めてその熱意と意欲に対し、それを受け入れる側の日本人が、彼らと今後どう接し、またどう迎え、どう受け止めるかを、真剣に考える必要があると感じました。

新たな可能性を秘めたベトナム

株式会社カントクグローバルコーポレーション 高橋成江



■ はじめに

この度はベトナム最新流通・物流視察会に参加させていただき誠に有難うございました。弊社は中古商用車や建設・産業用機械の海外輸出を長年に亘って行っておりますが、ベトナムにはなかなかご縁がなく私自身は今回が初めての訪問でした。視察会の日程表や資料をいただき、自分なりのイメージを持って訪問しましたが、現実とは違っており自分の勉強不足を大いに反省致しました。やはり肌で感じた情報、自分で見聞きした情報が最も大切であると言う事を改めて実感させていただきました。

■ Vin Mart 物流センター視察

ベトナム最大大手不動産ディベロッパーVIN グループが手掛けるスーパーマーケット、その名も「Vinmart」。2014 年からたったの2年間でベトナム小売業分野での急速な成長をみせ、今ではトップブランドになっています。今回は北部行きの荷物を扱う物流センターを視察させていただくことが出来ました。写真撮影 NG でしたので、中の様子を写真でお見せすることは出来ませんが、倉庫の天井は高く、広さも申し分ない面積であり1日に100台分の商品が納入され、そのうち50台分が Vinmart 向けに出荷されるそうです。商品はパレットに積まれ、床にべた置きされており、それぞれがバーコードによって管理されているとのことでした。倉庫スタッフは約70名で AM7時～PM4時までと AM9時から PM7時までの2交代制で業務を行っており、夜の業務はなく、毎週日曜日が休みになっていました。オペレーターの平均賃金は3万円から3万5千円とのことで、ベトナム人の平均賃金よりは高いようです。ただ、作業の様子を見ていると作業効率にはたくさんの改善点があるものの、電子化や機械化を進めないのは、雇用を守るためでもあると伺いました。また受入や出荷時のミスはないのか質問をしたところ、「ありません」と断言されておりましたが、大いに疑問が残りました。暑いベトナムでは、倉庫の気温が50℃近くまで上がることもあるそうです。数十年前の日本の倉庫を見ているようでした。今後、どのように改善され、変化していくのか大きな期待が持てました。

■ Vinmart 店舗視察

スーパーマーケットを視察させていただきました。全体の面積は23000㎡で、そこには衣類、生活用品、飲料や加工食品、パンやくだものが並び、売上の55%は飲料や加工品だとおっしゃっていました。驚いたことは冷凍・冷蔵品が豊富に取り揃えられていることでした。これだけの品揃えがあるなら、さぞかし大きな冷蔵庫を所有しているのだらうとお店の倉庫を見せていただきましたが、それほど大きな冷蔵庫はなく、どちらかと言うと一時保管をするために用意されているようなものでした。お話を伺うと基本的にメーカーが自社で大きな冷凍冷蔵庫を所有し、トラックでの輸送までも手掛けるので、Vinmart 側は大きな冷蔵庫を持つ必要がないとのこと。またサプライヤーが取扱商品の7割を運んでくるため、Vinmart の物流センターでは3割を保管する程度に留まっているそうです。ついでにスーパーマーケット内の倉庫を見せていただきましたが、そこも非常に在庫が少ない一時保管場所でした。月曜日と火曜日にサプライヤーにオーダーを出すと木曜日に商品が届き、それらが週末に売れるので、在庫はほとんどしないとのことでした。ちなみに品質のチェックはどのように行われているかと言うと、品質チェック表を見て、受け入れる担当者がチェックするそうで、写真にあるチェック表がまさにそれですが、果たしてこれだけで良いのかどうか、ここでも少し疑問が残りました。

ところで Vinmart で働く女性の割合は全体の50%で、今回ご案内くださったゼネラルダイレクターも女性でした、プロモーションは男女問わずだそうで、日本よりもよっぽど男女の差別がないと感じました。女性たちが生き生きと働けるフィールドがここにあり、それによって事業が成功していくのだと確信しました。



■ イオンショッピングモール視察

ハノイ、ホーチミンのイオンショッピングモールを視察させていただきました。海外で展開するイオンモールはマレーシア、中国、ベトナムで、ホーチミンはベトナム最大の商業施設だそうです。ホーチミンの施設がオープンした日は、来場者数が15万人にも上り、バイク5万台、車1000台で市民が詰めかけたそうです。日本ではイオンを知らない人はいないくらい知名度は高いですが、ベトナムではそうではなく、オープンにこぎつけるまでにはかなりのご苦労があったそうです。しかし長い歴史の中で日本の製品は良い物だと誰もが認識していますので、今後イオンの人気は高まっていくことと思います。今回訪問したどちらのモールも若者が多く、活気に溢れていました。日本の郊外型のイオンモールとほとんど同じで売り場も広く、商品は充実しており、ベトナムにいるとは思えないほどの規模で圧倒されました。イオンモールに関してはさすがとしか言いようがありませんでした。



■ 最後に

ベトナムは労働人口の割合が高く、年々生産力が上昇しています。また中産階級層が拡大しており、未開拓の市場が多いことから外資系企業の投資が期待できる国の1つです。今回の訪問は3泊4日の駆け足でしたが、大きなきっかけと大きなチャンスをいただくことが出来たと思います。また視察会に参加された異業種の方々と交流させていただいたことでたくさんのヒントをいただき、今後の自社の事業活動の発展につなげられる可能性も大いに感じました。このような機会をご提供くださいました和佐見代表、近江顧問、そして丸和運輸機関の皆様、本当に有難うございました。これからも高度経済成長を続けるベトナムを見守って行きたいと思います。

ベトナム事情 ・ マイリン人材養成派遣センター

株式会社アカリサービス社 戸張明



■【 はじめに 】

今回は第9回海外研修視察でございますが、私は通算7回目の参加となり、和佐見理事長はじめ、丸和運輸機関の皆様、AZ-COMネットの皆様、そして近江コーディネーター、大変お世話になりました。毎回とても素晴らしい視察をありがとうございます。

■【 視察してみて 】

私は、ベトナムへの渡航は今回が初めてで、ベトナムの第一印象としてはとてもバイクが多いと感じました。その理由は、経済的にバイクが安く、手が届きやすいからだのお話を伺いました。車は走っていますがバイクと比べると少なく、町のインフラもまだまだこれからと感じました。低所得層と富裕層の差がとてもハッキリしており、ベトナムは現在開発が進んでおり、外資企業がベトナムに注目している為、これから成長して行く国と感じました。そしてベトナムの平均年齢は28歳、それに対し日本の平均年齢は46歳と18歳も差があり、とても若いと感じました。

若い国はこれから成長ができ、経済の発達を期待できる国だと実感しました。ベトナムでは日本のサービス精神を取り入れ、礼儀作法や、知解と体解で教育をし、日本へ実習生を派遣していますが、労働者を日本に派遣している会社は良い会社ばかりでもない大使館でお話を伺いました。ベトナム人の方々は日本での労働の為に業者にお金を払い日本での労働先、派遣先を手配してもらっている中、派遣事業を利用し悪徳業者が増えているとのことでした。もちろん良い業者もありますが、一部の業者により、とても日本のイメージが悪くなると感じました。



その中で、マイリン国際投資有限公司 技能実習生教育センターを見学させて頂きました。感想を一言で表すと、とても素晴らしいと感じました。その素晴らしさは、まさに知解と体解の教育で研修に取り組んでいることです。教育された実習生は日本、台湾、マレーシアへ派遣しています。設立2009年社員数は60名 派遣教育業種は機械、電子、溶接、水産、食品、プラスチック成形など数十業種。日本向け派遣の送出入数は1780人。教育内容は派遣国の言葉、体力強化、技能講習、しつけ教育など、目的に合わせたものとなっています。

見学を通じて、技能実習生は他の国へ出稼ぎに出ると共に技術を身に付け、自分の国に持ち帰り、母国を豊かにする為に取り組んでいると感じました。それには知解と体解の教育が必要不可欠であり、とても大切だと再確認する事が出来ました。

■【 まとめ 】

ベトナムは平均年齢が 28 歳ととても若く、これからどんどん伸びて行く国であると感じました。現在は日本の 30 年前の状況だと思われまます。日本は島国の為独自に成長してきたのですが、ベトナムは外資の企業が注目している為、これから急成長していくことでしょう。

そして国の成長に必要なのはインフラ、またカード決済の取り入れが重要になってくると感じました。今回のベトナム最新流通・物流視察研修会では、実際に見て分かる程の国の成長を実感出来、とても貴重な体験でした。

企業成長、そして自分の学びに繋がる大変重要な体験でした。毎回とても素晴らしい海外研修視察会をありがとうございます。

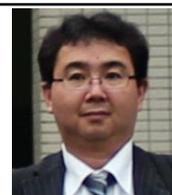
日本でもサービス精神を忘れず、そして笑顔で、安心・安全で信頼される企業づくりに励み、幸福企業づくりを知解と体解で教育していきたいと存じます。

繰り返しになりますが、和佐見理事長をはじめ丸和運輸機関の皆様、AZ-COMネットの皆様、近江コーディネーター、そして視察会に関連している皆様、大変お世話になりました。



ベトナムの物流センターを知る。 ベトナム社会主義共和国を知る。

増田運輸株式会社 西條雅人



はじめに

2018年11月19日～22日迄の4日間、第9回海外研修視察としてベトナム最新流通・物流視察会に参加させて頂きました。この会を主催して頂いた AZ-COM 丸和・支援ネットワークの和佐見理事長を始め近江顧問、丸和運輸機関事務局の皆様方には、貴重な経験と勉強をさせて頂いたと共に研修視察中に於いてのお気遣い等、有意義な研修になった事に心より感謝申し上げます。

■ Big C 物流センター・サポートセンター視察

タイとベトナムに展開するスーパーマーケット店でセントラル・グループの子会社です。

セントラル・グループはタイの企業で、バンコクを代表するショップであり、セントラル・デパートやロビンソン、Big Cなどを運営しています。バンコク中心部に伊勢丹や ZEN などが入居するタイ最大のショッピングモール、セントラルワールドを所有しています。

セントラル・グループは日本企業との提携も数多く、ファミリーマート以外にも、定食の「大戸屋」や牛丼店「吉野家」など飲食店をチェーン展開するほか、良品計画と組んだ「無印良品」はセントラル系の商業施設に出店し人気を集めています。

Big C(ビッグシー)の物流センターは、Emergent Cold(エマージェントコールド)が請け負っており、ベトナムで最も人口の多い首都圏の Ho Chi Minh City(ホーチミン)の外に位置する Sóng Thành(ソン・タントン)施設は、 $-25^{\circ}\text{C}\sim+25^{\circ}\text{C}$ の範囲の 36,000 パレットの余剰で 18 の冷蔵室を運営しています。食品チェーン、スーパーマーケット、および様々なメーカーと輸入業者。この施設には、ドックとディストリビューションエリア、完全な柔軟性のあるラッキングシステム、乾燥した商品のための荷降ろしエリア、トラックやコンテナの駐車スペースが備わっています。24 時間 365 日営業しています。ベトナムで成長しているコールドチェーンロジスティクス業界において、重要な役割を果たしています。この施設は現在、地元の魚介類輸出産業をサポートしているほか、アイスクリーム、冷凍肉および野菜、乳製品、種子、果物、紙の書類など、数多くの地元および国際的な製品を保有しています。



■ C&F ロジホールディングス メイトウベトナム視察

物流を手掛けるグループの持株会社である C&F ロジホールディングスは、連結子会社である名糖運輸株式会社を通じてベトナム社会主義共和国での低温物流事業を展開すべく、平成 26 年 6 月に Toda Industries Corporation との合併会社 MEITO VIETNAM CO. LTD.を設立し、冷凍冷蔵倉庫を運営。設立以来、顧客からの入庫量が堅調に増加していることに加え、同国の経済成長力および TPP 合意の影響も相まって今後益々、同国での冷凍冷蔵食品市場が拡大することを見据え、事業拡大のセカンドステップとして、第二冷凍冷蔵倉庫の新設。商業の街と港に近い事からホーチミンに拠点を置いています。港から輸入品を保管して国内へ配送を行っていますが、北のハノイ方面に関しては、インフラ設備が整っていない為、南部を中心に配送を行っています。輸入輸出の冷凍品が多い。社会主義国の為、物流セン

ターの土地利用権は 40 年以上あるが、この先どうなるか分からないのが現状。将来的にはチルド配送を行いたいが、未だ各家庭に冷蔵庫がない事や市民が市場での食品購入が殆どの為、チルドの概念が無いのも現状。

従業員は、現地の女性が多く男性よりも主力です。現地の同業会社は、従業員の確保等に苦労しているが MEITO VIETNAM では離職率が低いとの事でした。



まとめ

当社の代表から「業務に於いて関係することは、現地に行き情報を取得するように」と常日頃から教育や指導を受けています。今回、外国人留学生の雇用を担当、管理するうえで情報を取得する機会を与えて頂いた代表含め会社に、心より感謝致します。

ベトナムを知る：歴史として約 130 年の戦争を経て今のベトナムがある事、戦争で多くの方を亡くし今では平均年齢約 30 歳の若い国である事を知りました。首都ハノイは政治の街で南部のホーチミンは商業の街であり、人口は首都ハノイよりホーチミンの方が多く、首都ハノイから南部のホーチミンまでは、約 1,800kmあり、日本の青森から鹿児島までの距離に相当します。国民の移動手段はバイクであり、日本のホンダ車が多く、自動車はトヨタ車が殆どで、日本の価格の約 2.5 倍します。裕福な者にしか所有出来ないのが現状です。以前に比べると自動車を所有する方が増えたそうです。ベトナムの一般家庭の月収は、日本円で約 5 万前後であり、夫婦共働きでの所得です。

バイク、自動車、家電は、日本国の物が多く、ベトナム国民は、日本で勉強や就職、移住を希望する者が多いとのことでした。

物流を知る：インフラ整備や物流施設が不十分であること。高速道路もなく、鉄道も単線で首都ハノイからホーチミンまで移動に 2~3 日間かかります。最近ではスーパーマーケットやコンビニの出店が増えましたが、未だ国民には市場での買い物が主となっています。又、移動手段が主にバイクの為、数多くの物が買えないのも現状だそうです。冷蔵庫を保有している家庭が少なく、日本の様に肉や魚等、

冷凍冷蔵保管する概念が無いとのこと。平均気温 25℃から 35℃の国なのに肉や魚を常温で販売していることから、冷凍冷蔵車での配送は、これからだと実感致しました。

現在、日本では人手不足もあり、行政も外国人労働者を多く取り入れようとしています。

他の研修に参加させて頂いた時にも、管理者と従業員とのコミュニケーション不足が離職の原因に繋がっていることも学びました。当社でも外国人留学生を雇用しています。その中にベトナム人留学生もいます。日本人も外国人も同様にコミュニケーション不足が離職率に繋がると考えられます。外国人労働者も長く勤めて頂ける様に、今回、ベトナムについて知ったことをコミュニケーションに活かして行きたいと思います。

ベトナムの市場性と物流事情について

大和物流株式会社 瀬山嘉治



この度、【ベトナム最新流通・物流視察会】に参加させて頂き、ありがとうございました。
日本大使館ではベトナム全体のことを数値で理解でき、VINマート・BicCでは小売りの事情を、その受託先の倉庫では現状の物流のスペック(レベル)や課題等が理解でき、今回の研修に参加しなければ得られない情報ばかりで、有意義な視察会となりました。
下記の通り、報告致します。

■1. ベトナム市場について

- ・日本大使館では、市場に関することを数値的に学ぶことで、鮮明に理解することができました。発展途上国として経済が上昇傾向にあり、生産地及び消費地としてのポテンシャルがあり、双方でのニーズがあるということが分かりました。
一人当たりの GDP も 2,385 ドルとなり、共働きの家庭にすると一世帯 5,000 ドルを超え、所得の増加と共にスーパー・コンビニが急速に拡大し、宅配・コールドチェーンの発達が見受けられます。
- ・産業の成長率では、製造業が 14.4%、貿易額も毎年 20% 程度増加、5 年で倍増となり、中国・韓国から素材・部品を輸入し、国内で組み立て、欧米に縫製品・履物・携帯電話の輸出構造となり、資源は他国から仕入れているものの、生産地としても順調です。
- ・ベトナムのロケーションも、アセアンの中心に位置している為、今後自由貿易となった場合、利便性が高いことも理解でき、メリットのある国だということも分かり、ベトナム進出する優位性についても、理解することが出来ました。
- ・全般的に数値でベトナムという国のポテンシャルを理解することが出来たことが大きな収穫となります。

■2. ベトナムの課題について

- ・ベトナムでの GDP 全体に占める物流費用は約 2 割、タイに比べて約 2 倍となり、アジアの平均からも 5 割程高く、国の課題は存じておりませんでした。特に税関・インフラ(道路事情等)の評価が低く、税関では時間が掛かり、今後課題が解決できるかどうかは別として、物流事情は良くなる可能性は秘めている状況です。
- ・10 年間で国内・海外物流ともに約 10 倍となっており、国内物流はトラック輸送に依存し、鉄道と海運のシェアは 5.6%に過ぎないという事実がありました。特にインフラの整備が遅れており、ホーチミンからハノイまでは、道路の大半が一般道路となり、鉄道は単線、船という選択肢もありますが、ベトナム国内の広い国土を運ぶ、インフラ自体に課題を抱えているということもあり、更に良く出来る可能性があります。
その反面、物流の中小企業が乱立(輸送・倉庫・フォワーダー1,200 社)しているものの、ハノイ・ホーチミン間を片道で走る等、協力体制を組み、日系企業だけでも車両の有効活用等をしていない等、意外な点は競争原理が働き、協力関係が出来ていない点でした。
- ・現時点で腑に落ちていない事は、物流の知識がある人材は 6,000 名程度、必要な人数は 18,000 名、物流のプロが不足しているという日本大使館でのコメントがあり、ベトナムの物流事情という意味では、日系企業・ローカル・外資系等の実情を、もっと勉強する必要性があり、今後の課題と致します。

■3. 物流事情 : センター運営及び今後の見解

- ・物流センターを3カ所視察させて頂きましたが、センター内でヒアリングした際のキーワードは、下記のことでした。

- 1)バラ単位での扱い比率 :約 50%
- 2)商品はバーコード管理 :バーコード管理、無い商品は添付
- 3)賞味期限管理 :全てWMSにて管理
- 4)温度管理 :無停電装置もあり、リスク管理も出来ている
- 5)セキュリティ :セキュリティゲート・金属探知機での退出管理
- 6)作業員の管理 :ビブス着用、労災事故・業務事故は掲示
- 7)メーカー直送率 :約 70%



・全体的な印象では、バラでの取扱単位が多かったということです。もっとパレット単位で出しているという勝手な印象を持っていました。

また、バラでの取り扱い・ロット管理があり、WMSも導入されております。ピッキングリストも確認しましたが、ピッキングされた数量にレ点(検品)がされ、店舗毎に個口数・パレット枚数の管理もされ、今後小売市場と共に物流も成長し、更に技術力も上がっていくものと感じた次第です。

・生鮮食品や冷凍・冷蔵品はメーカーからの直送比率が高い状況です。出張後、勉強しましたが、小規模な小売店等においては、COD(キャッシュオンデリバリー)となり、メーカーはドライバー兼セールスマンとなり、配送しながら、販売するという方法がアジアでは主流だということも聞いた為、その名残もあるのではという背景も考えられます。

しかしながら、昔の日本も同様で、物流を効率化する上では、将来的にはセンターに集約し一括納品する可能性は高いのではないかと感じております。

■4. 小売事業者のサービスレベル

・BicCでは、セントラルグループの拠点配置と物流拠点等のプレゼンがあり、サービスレベルも聞くことが出来ました。ホーチミン周辺の倉庫は、市内を外側から囲む様に配置され、リードタイムはホーチミン市内であれば、2~3時間・その他は1~3日等、明確にサービスレベルを基とした拠点展開でした。また、ランチの配送や、購入した商品の宅配サービス等、意外とサービスレベルは高いと感じております。

・オンラインの注文も増加傾向にあり、今後は国が発展して行く上で、様々なサービスレベルでの差別化をする可能性が高く、顧客ニーズ等により、物流拠点の配置の重要性を強く感じた次第です。

■5. 同業他社の海外進出

・メイトウベトナム様のベトナム進出の理由はシンプルで、特に日本での強みである温度帯の物流を海外に移植し、展開する仕方は勉強となりました。

・海外進出の仕方も、合弁会社と国営企業をMALし、土台(現地スタッフ・倉庫・顧客等)がある中で、進出しております。更に、加藤社長を含め4名の方々が駐在し、2棟目の倉庫を竣工、業績も上向き傾向にあり、企業として力を入れていることが良く分かりました。また、合弁会社とも50%の出資比率から、現在は85%に上げる等、戦略的に進めておりました。

・ビンズオン省に2棟目の倉庫を建てた理由として、カトライ港から近く、南のエリアの土地は地盤が緩く、杭を多く打つためお金も掛かり、作業員のコントロールも1棟目との調整可等、日本と同様に、根拠をもって考えれば良いということも気づかせて戴きました。

・日本人目線をもったローカルスタッフの育成が、運営した際の一番の課題になるということも勉強できました。

最後に、私毎で言わせて戴ければ、海外進出する際は、更にマーケティングが必要となり、パートナー探しや拠点展開の重要性や、日本人目線のローカルスタッフの育成等、様々な事がインプット出来た視察会でした。今回は、様々なことを勉強させて戴き、ありがとうございました。



ベトナム視察会レポート

株式会社共同 小森健



■ベトナム日本大使館(11/19@ハノイ)

大使と国交省から出向されている方2名でご対応いただいた。

○ベトナムの情勢について

- ・人口は9370万人。面積も日本本島の九州をなくしたくらい。
- ・GDP 成長率 6.81% 失業率も低い
- ・30歳以下が人口の60%!!
戦争の影響もある。若い国。
- ・ベトナムは世界有数の親日国。
食文化、仏教の種類も似ている。日本人個人の貢献度も大きく、信頼されている
- ・共産党一党独裁
汚職、賄賂の摘発が相次いでいる社会である(昔の中国)
ただし、経済はドイモイ(刷新)政策の下、順調に発展してきている。
- ・経済に関する懸念事項



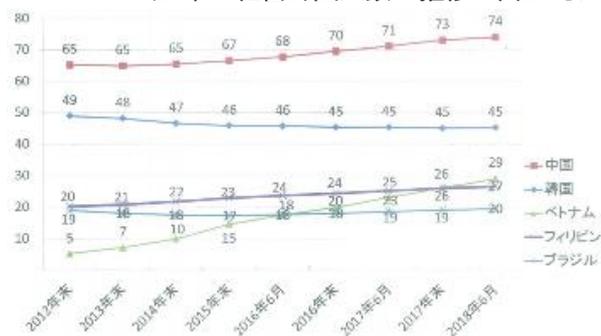
- ①政府の意思決定の遅さ
- ②過去の約束を反故にする動き
- ③国際ルール、慣行と整合しない措置
- ④2年近く新規のプロジェクト工事が開始されていない
- ⑤司法の信頼性の欠如(賄賂)
- ⑥支払いの遅延。

日本企業も多くでてきているが、大使館が企業の駆け込み寺のようになっており、大使も「これだけ企業に貢献している大使館はない」と言われるほどだった。

○日本への労働力提供について

- ・2018年で29万人のベトナム人が在留している。(国別で第3位。2012年から6倍に増加)
- ・技能実習生の人数は134千人で中国の74千人を大きく上回り第一位となった。
- ・不法残留の人数が増え続けている。また、在留ベトナム人の失踪も増え、刑法犯検挙件数は中国、韓国を上回りベトナム人がワースト1となっている。特に窃盗が犯罪の86%を占めている。

(日本の在留外国人数の推移 単位:万人)



理由の一つは、悪質な送出国機関が多く存在すること。甘い言葉で送り出し、多額の借金を負わせ金銭收受して、日本では違法な待遇で労働させる事が横行している。大使館としては、この悪質業者名の公開や関係各所との情報共有、またビザ発給時の面接に力をいれているとのことだった。(大使館のFACEBOOKには、「皆さんの味方です」と、被害にあわないよう注意喚起していた)

○ベトナムの物流の状況について

・交通インフラについて

首都ハノイ(約760万人)、ホーチミン(約840万人)という大都市が南北にあるが、これを結ぶ高速は現在建築中。政治の停滞もあり、あまり進んでいない。

車は下道で3日かかるとのこと。(約1700km 熊本～青森相当)
また、電車も電気で走る車両ではないため、車と同様3日かかるとのこと。(飛行機では2時間)

・ホーチミンはASEANの中心に位置しているため国際物流が発展しているかと思いきや、国境の往来が簡単ではないとのことだった。

・ASEANの中でもインフラ整備が遅れ、税関の手続きも遅いことで有名。

・コンビニ、スーパーなどの小売、量販店は多く出店しているが、未だ物流センターからの納品率は低いとのことだった。コールドチェーンにおいても、市場での買い物が多く、これから需要があがっていくとのことだった。

・物流量は10年で10倍増加しているが、トラック輸送に依存している。興味を引いたのは2割近くが河川を利用した輸送だった(ほとんどがホーチミンのメコン川利用)

・物流業界における課題

- 中小企業が乱立している(1200社内、半分が国営)
- 情報技術不足(ハノイ、ホーチミン区間の片荷輸送も多くある)
- 人材不足(知識を有する人材は現在6,000人だが、現状の3倍必要といわれている)
- インフラ不足、不透明な規制

・日経企業の進出

日系二輪メーカー(ホンダ、ヤマハ、スズキ)の進出にともない、多くの物流企業が進出してきた。日立、日通、日新、辰巳、近鉄、日本ロジテム、佐川、住友、三井、三菱、名糖など



○感想

初日は、ベトナムの物流視察に向けて基礎知識を学ばせていただいた。また、大使とお会いできるという貴重な経験を得ることができました。そして、とても親切、丁寧にご対応いただきました。視察団からの説明の中で、ベトナム人が日本でドライバー職につくことは可能になってくるか?という質問について、国交省の方が余りピンときておらず、「技術職でなくワーカーとしての派遣は今後増えていかない。また、ベトナム人は運転が下手」といわれていた。視察団の中からは「ドライバーは技術職でないの?」と疑問をもたれた方もいた。私自身も違和感があり、海外からのドライバー輸入をあまり考えていないのかと感じた。

■マイリン人材育成派遣センター(11/19 @ハノイ)

交通渋滞と大使館での時間が長引き、あたりは暗く、30分程度の滞在しかできなかったが、今回の研修で一番驚いた視察先でした。

○ベトナムの大手運輸企業が運営する学校

○海外へ派遣する若者に事前教育を行う

- ・派遣国: 日本、台湾、マレーシア
- ・対応職種: 機械、電子、溶接、水産、食品、服飾など
- ・語学教育だけでなく、企業の要望に応じた技能、知識をここで習得する。



- 建物の中は教室や実習のための部屋、寮、食堂を完備しており、生活しながら学んでいく。
- 中庭で日本語クラス(多分 200 人くらい)が整列して出迎えて、日本語で揃った挨拶をしてくれた。
- 丸和運輸機関専門クラスがあり 17 名を選抜。和佐見代表と経営理念の唱和、社歌と一緒に歌っていた。
- 東京、大阪に駐在員がおり、日本企業での突発のトラブルがあった場合も対応できるようにしている。

○感想

人を派遣するための人材育成がビジネスになっていることに驚いた。社歌を歌う姿も真剣。もう既に始まっているかもしれないが、人不足からの外国人採用ではなく、戦力としての外国人材採用ということになってくるのではないかと感じた。日本人の職がなくなるということではなく、彼らと共存していかなければいけない時代がすぐ目の前にきている事を肌で感じた。

■最後に

この度は、参加させていただきありがとうございました。また丸和運輸機関様をはじめとしたスタッフの皆さんには大変お世話になりました。また一緒に研修を受けたいと思うほどの、気持ちのよいご対応をいただいたと思います。



ベトナムでは「今から」発展する国を見ることができました。

地下鉄がまだ無いこの国ではまだまだバイクが主流。これができだすと、また交通渋滞が緩和され物流も大きく変化していくと思われます。

海外進出を考える日本企業にとってみれば、大きなビジネスチャンスがある国であり、今後多くの企業が進出していくことと思われます。10 年～20 年前の中国も多くの日本人、企業が行ってビジネスを起し、

知識や技術を落としていきましたが、まさにベトナムは今その状態。今回の研修で、一番自分にとって身近だといえるのは、初日の人材育成センター。大使館の話も含め日本の外国人雇用に急激に進んでいくと思います。生半可な教育でなく、業界の専門用語まで日本語を習得しています。優秀な人材も多いと思います。当社でも近いうちに彼らに頼る時が来ると思いました。

また、今回出会った方とも様々な話をきくことができました。とても楽しい時を過ごせました。和佐見社長より教えていただいた”赤坂の育子さん”が活着ているうちに会えるよう自分を高めていきたいと思いました。懇親会には出られなかったのが残念ですが、何かの機会にまたお会いしたいと思っております。

次回はアメリカ(ロス、ラスベガス)でロボット、AIをテーマとした視察とのことで、ビジョナリーカンパニーのザップスの見学もあるそうです。可能であれば、会社の別の仲間に行ってほしいと願っております。

ベトナム物流倉庫視察

株式会社宇土運輸 菊池正隆



■ はじめに

今回このような海外視察会に参加させていただき、誠にありがとうございました。
初の海外での物流倉庫の視察で様々な経験と発見ができ、非常に貴重な経験をさせていただきました
また、物流倉庫の視察ということもあり、多くの運送会社様と交流ができ、現在の運送業における課題などたくさん話す機会があって、やはりドライバー不足が深刻だと改めて感じました。

■ Big C 物流センター

Big C 物流センターは主にベトナム南エリアの商品を扱っており、配送エリアは 36 キロ前後であり、冷凍商品は 200 パレ前後で常温は 170 パレ程度保管している。在庫はコンピュータとカメラで管理し、部門ごとにデータで管理を行っている。倉庫は 7 段積みまで商品を保管でき、リーチリフトはフォークの部分が高くなっており、縦に 2 枚ずつ移動が可能。倉庫の配列は出庫日が近い商品を下の段に置き、出庫時は出庫専用バースで検品を行いながら、荷物を出庫している。
非常に大きい倉庫で温度管理もしっかりされていてベトナムの中では最先端の倉庫だと感じた。また、作業員もひとりひとりしっかりとあいさつをしていて、現場での教育が行き届いていた。



1 日目に訪問した日本大使館ではベトナム人の特徴として、非常に明るくて真面目ということをおっしゃられていて、様々な物流センターを視察してとても人当たりが良く、非常に勤勉な印象を受けた。また、1 日目のマイリン人材派遣センターにて日本で働くため、一生懸命日本の文化や言葉を勉強している姿を見て、日本で働くことへの憧れを感じ、今後日本の物流業における課題である人材不足への対策としてベトナムとはいい関係を築けると感じた。

■ メイトウベトナム物流センター

メイトウベトナムセンターはホーチミンに倉庫が 2 つあり、今年の 1 月に新センターを設立している。
在庫が 4500 パレ保管しており、顧客は当初の 25 社から新センター設立後、70 社まで増え、ピッキングシステムは日本の名糖で使っているシステムを採用している。業務拡大を今後の展望として考えているが、2 大都市のハノイに荷物を運ぶには、往復で 1 週間前後かかり、帰りの荷物を見つけるのに何日かかかるため、効率が悪いので業務拡大ができずにいる。人材面ではホーチミンは出稼ぎに来る人が多いので人材不足は全く発生していない。主に従業員の紹介などで新規雇用を行っており、人材育成はベトナムの核となりそうな人間を定期的に日本の名糖物流センターに研修で送り込み、日本の作業方法などを勉強してベトナムのセンターに共有することによって人材育成を行っている。ベトナムは家庭に冷蔵庫が普及していないため、チルド帯商品がなかなか拡大できずに倉庫の 8 割程度が冷凍商品となっている。ベトナムに進出した理由は、ASEAN の中で人口が多く ASEAN の中心に位置していて国民の平均年齢が若く、国民性もよく今後さらなる発展が見込まれるためとのこと。

■まとめ

今回初めて海外の物流視察を行い、改めて自分の目で見て肌でその環境を感じることで様々な発見があると感じた。日本では働き方改革が進行していて、労働時間の制約が厳しく、物流業は人材難の中で効率を上げて仕事をしなくてはならないため、業務におけるムダ・ムラをなくすことが最重要課題となっている。ベトナムの物流倉庫を視察して初めに感じたことは、日本よりはるかに作業に関するムダ・ムラが多いということだが、反面、人口も多く若者が非常に多いので日本と同じシステムなどを導入すればかなりの成長速度で発達する可能性を秘めている国だと思った。



ベトナム物流視察

株式会社グリーンベル 葛西宣行



■ 急成長ベトナムの物流事情

AZ-COM丸和・支援ネットワーク 海外視察研修に2018年は3回続けて参加させて頂いた。北米、北欧、アジアの順で各国の物流事情を目の当たりにして、ベトナムはある意味衝撃であった。

日本の国土に似た細長い土地に整備されていない交通インフラ。高級品と100円均一の入り乱れた街並みにレクサスと4人乗ったバイクが一見無秩序に交差する。

おおー これぞアジア！

ベトナムの経済成長スピードにゆがむ街並み。なんとも魅力的なパワーを感じた。



世界の工場中国からベトナムへシフト。日本のワーカー不足の補充になりうるのか。毎度思う事だが、身体がもう一つあるならば、発展途上国と先進国(衰退国)を互いの都合を融合できないかトライしてみたい。右肩上がりの国のエネルギーを日本へ少しでも取り込みたい。未熟な急成長があちこちにひずみを生み、合理性の欠く整備事情に日本の品質は必須であり、制度設計から、国の政策まで課題は山積しており、物流も企業も国家も設計図が重要と目の当たりに出来る国である。

■ 成長国の金利は高い10% 社会主義国へのリスクな投資

中国もそうだが社会主義国家。ベトナムの不動産は利用権であり、所有権ではない。

50年の利用権に更新は1回のみ100年後もその値段になる。

賃金の割りに高い不動産で、日本人の感覚では馴染まない経済事情だ。

インフラ投資から質の向上が経済のステップとして感じとれたが、平均年齢30歳の成長期のベトナムは日本にない若いパワーと右肩上がりの経済成長時代の日本に少し似た感覚だ。

言葉の壁を越えて、何が出来るか考えていきたい魅力的な国であることは間違いない。企業が進出するにも消費の弱さや不十分なインフラ、未熟な政策に秘めるパワーと穴馬馬券を買うような感覚だろうか・・・

■ 魅惑と可能性の国

日本の企業がどう向き合うか。人材不足が確定している日本は如何に海外労働者を受け入れ、アウトソースしていくかだが、日本で雇用すると最低賃金以上での雇用になり、通貨ギャップのメリットは受けられない。また寮などを用意し、それなりの設備費や派遣仲介業者の管理手数料も乗ってくる。

ベトナム人をベトナムで日本の業務をアウトソースできたら一番良い。

データ入力や管理業務、ベトナムで管理出来る人間を送れるとビジネスとしては最高だが、日本を離れて特化することが出来ない現状に、チャンスが溢れるベトナムに後ろ髪をひかれる思いである。

また行きたいか！？と聞かれたら、是非行きたい！そんな魅惑のツアーであった。



ベトナム最新流通・物流を視察して

株式会社アットロジ 尾崎真弘



■ はじめに

AZ-COM丸和・支援ネットワーク第9回海外研修視察ベトナム最新流通・物流視察を企画して頂いた和佐見代表、AZ-COM丸和・支援ネットワークのみなさま、丸和運輸機関のみなさま、このような機会を頂きありがとうございます。また、参加させて頂きありがとうございます。

私自身、AZ-COM丸和・支援ネットワークの海外研修は今回で7回目の視察になり、ベトナムへは初めてになります。今回も新たな発見があり、今まで以上に充実した内容で大変勉強になりました。

■ Big C 物流センター

Big C ベトナムは、スーパーなど43店舗ショッピングセンターを30店舗経営しているそうです。2015年の売上高は約715億で、現在はタイの小売最大手セントラル・グループが経営しています。このセントラル・グループはタイ最新流通・物流視察で視察に行ったグループで、1947年スーパーマーケットから始まり、百貨店、ミニスーパー、外食、専門店、建築、開発など多種業態を展開しています。その他、海外の企業と合併しており、2011年にイタリアの百貨店、2013年にデンマークの百貨店、2014年にマレーシアの衣料販売大手、2015年にドイツのカーデーヴェー（これは欧州視察でも見学した百貨店）と、合併をして成長を続けているグループです。



こちらのセンターの温度帯はマイナス25度からプラス25度でした。私たちが見学させていただいた場所は冷蔵凍庫で天井が高く、ラックが2重になっていて特殊なフォークリフトでつめを伸ばし奥のパレットをとる方式で、収納は多くできるものの生産性が落ちそうな方式でした。取り扱いアイテム数は400~1000アイテム、冷蔵部分は8℃~12℃、冷凍は-18℃、品質管理室もあり商品のチェックを行っていました。仕分け、在庫管理、賞味期限管理は自社のWMSを使用しており、賞味期限ルールはお客さまごとのルールだそうです。配送時の積み込み、荷卸しはバラ積みバラ卸しと時間がかかるため、冷凍などは商品劣化がおきているので、そのあたりは解消したい課題だそうです。センター休憩室には積み方の注意写真や危険な場所表示などがあり、センター自体は温度管理もしっかり出来ているセンターでした。

■ メイトウベトナム第二倉庫

まずこの倉庫に着き感じたのが、日本の企業が運営している良さが現れていて、従業員のみなさん(ベトナムの人)が会う人、会う人に挨拶をして下さいました。名糖運輸はベトナム社会主義共和国での低温物流事業を展開するため、2014年6月に Toda Industries Corporation との合併会社 MEITO VIETNAM を当初50%・50%で設立し、冷凍冷蔵倉庫の運営を始めたそうです。設立以来、顧客からの入庫量が堅調に増加していることに加え、ベトナムの経済成長力と、今後益々、ベトナムでの冷凍冷蔵食品市場が拡大することを見据え、事業拡大のセカンドステップとして、





第二冷凍冷蔵倉庫を新設し運営を行っています。冷凍倉庫で在庫は肉や魚が中心で、この場所は港からも近く海外からの荷物も受けやすく出しやすい位置にあります。海外から輸入した食材を加工してまた出荷するなどもあるとの事です。配送では、3日間かけてホーチミンからハノイまで約1800キロを走るそうです。運賃は1パレ1トンいくらで料金を決めているそうです。メイトウベトナムの駐在の方がベトナムの人・国に関して話して下さいましたが、旧正月で家に帰ると仕事に戻ってこないことがあるそうです。従業員として雇うならホーチミンの人よりハノイの人のほうがまじめに働くとのこと。(それはホーチミンが暖かいため、ちょっとさぼりがちのところがあるようです。)また、女性が良く働くようで、これからのベトナムが必要なのは医療と教育と話していました。病院などは、ベッドが足りなくて床に寝ている人もいますようです。

この場所がベトナム最後の視察となりましたが、やはり日本企業が運営しているので安心して日本にいるような気分で視察を終えることが出来ました。

■ 全体

ベトナム国内の物流コストは商品に対して20%と非常に高く、その原因として、高速道路が無く車の輸送は一般道のみ、鉄道があっても単線で時間がかかる能力の無い鉄道、ベトナム国内の物流はインフラの整備をすると画期的に変化するの誰かがわかっているようです。そのあたりを整備し完備すれば物流コストは、下がるのでしょうか。現在はベトナムの方たちの交通手段として必要とされているのがバイク。だれもがバイクに乗れるみたいです。その数もものすごい数で、びっくりするくらいの多さでした。それでも以前に比べれば車も多くなったそうですが。

日本国大使館に行き話を聞いた中で、ベトナムの技能実習生などが日本に行けば人生が変わると思っていて、その気持ちを利用して悪い送り出し業者が色々な理由をつけて実習生からお金を取るなど事件が起きているようです。日本への技能実習生も2010年は7,922人に対し2018年は134,139人と桁が違うため、そのような事件も増えているそうです。2018年では中国人技能実習生が74,909人で2016年あたりからベトナム人技能実習生が中国人技能実習生より増えている状況です。人数が増えれば失踪者の人数も増えて、2012年では496人なのに対し2017年は3751人と増えています。

しかし、日本の少子高齢化・労働力不足に対するベトナム人の貢献は無視できないと思いました。今回視察に行った、マイリン人材養成派遣センターのようにしっかりとした教育、日本のマナーなどを教えて送り出せば日本の力になると感じました。ベトナム人の平均年齢が若いので今後のベトナムはもっともっとパワフルに変化していくのだと感じました。このように、日本国大使館、マイリン人材養成派遣センター、物流センターから店舗まで視察をさせていただき、日本では考えられないことや、見て感じたこと、今後ベトナムの人たちとのかかわり方などを考えながら、お客様との会話や、従業員さんたちへの学びに役立てたいと思います。

ベトナムの物流事情と展望

株式会社新潟食品運輸 井越大介



■ はじめに

AZ-CO 丸和・支援ネットワーク主催 ベトナム最新流通・物流視察研修会に参加させて頂きありがとうございます。3泊4日というスケジュールの中で、時間を余すことなく学ばせて頂き大変貴重な経験となりました。和佐見代表・丸和運輸機関の皆様にご心より感謝申し上げます。

■ ベトナムの物流事情

ベトナムは人口約9,400万人、面積は九州を除いた日本とほぼ同じ、形状も縦長で日本と同じような要素を持った国です。主要産業は農林水産業・製造業・サービス産業。一人当たりのGDPは低いものの、平均年齢が30.4歳と非常に若く、今後成長が期待されている国のひとつです。北から、ハノイ・ダナン・ホーチミンと主要都市があり、ホーチミンからハノイまで約1,800kmあります。



ベトナムでは、食料品をスーパーで買い冷蔵庫で保存する家庭はまだ少なく、市場でその日食べる分の食料を補充しており冷凍・冷蔵品は近年になってから浸透してきました。日本での食は今や冷凍食品が当たり前になっており、低温物流も高品質・安全・安心を求められています。今回の研修で、Big-Cというスーパーマーケットの物流センターと名糖運輸様のベトナム物流センターを視察させて頂き、ベトナムでの低温物流の発展と今後の課題について学ばせて頂きました。

ベトナムの低温物流の現状として、大手スーパーは冷凍・冷蔵品の受け入れができるが、小規模なスーパーは受け入れる能力が不足しております。また物流企業も複数の低温センターを保有しておらず、1社1センターという現状にあります。しかしながら、1年に約5%のコールドチェーンの需要は上がってきており、今後、外食産業や、コンビニエンスストアが増加すれば物流も大きく進化すると思われます。

■ 物流センター視察

<Big-C 物流センター>

Big-C 物流センターは Emergent Cold というオーストラリアの企業が運営しており、自社 WMS システムやロケーションバーコード管理により高度な物流管理を行っていました。約 420 名の方が働かれており、65 店舗を約 50 台で納品されています。労働体制は、シフト制で一日 8 時間労働、日曜休みと管理されていました。商品の品質に関しても冷凍品は -20°C ・前室は $+8^{\circ}\text{C}$ ~ $+12^{\circ}\text{C}$ に管理されていることに驚かされました。

ベトナムではアイスクリーム等の商品は物流企業が納品を行わず、各サプライヤーが納品を行っております。日本でも夏場のアイスクリームや冷凍品の輸送時の品質や解凍には細心の注意を払いますが、一年を通して常夏のベトナムでは、物流企業が輸送するには大きなリスクを抱えているのではないかと思います。

<MEITO ベトナム物流センター>

海外で日本企業の物流センターを視察できるとあって出発前から楽しみにしておりました。冷凍庫は 1 室 4,500PL が 4 室あり膨大な規模に圧倒されました。また、6 段積みのラックからの荷下ろしも見学させて頂きました。私も冷凍庫でのリフト作業は経験していますが、見えない高さでの棚入れ、荷下ろしを淡々と行っておりプロフェッショナルな現場を体感致しました。

また、倉庫内には数量検品を専門に行うスタッフがおりました。ベトナムの方の中には、リフトの操縦や運転はできても正確に数を数えられない方もおられる環境とのことで、高品質を提供するために様々な対策がされていました。

運送では、ハノイからホーチミンまで片道3日運行。高速道路はほぼ無いという状況で主要都市間での輸送の難しさが伺えました。ホーチミンを中心としたベトナム国内での輸送が50%、国外での輸送が50%を占めているようです。



■スーパー視察

ベトナムはアジアの中でもトップレベルで意欲的に労働される国として、日本でも多くの方が労働されています。その中でも女性が活躍されており、店長などの管理者も女性が多いとのことでした。

スーパーの荷受け体制は驚くほどしっかりしていて、ビンマートでは一日の入荷予定を商品の写真と提示し情報の共有をしていました。荷受け時には、トラック庫内の品温チェック、商品の乱箱チェックを専門のスタッフがっており日本と同じような荷受け体制でした。

商品の温度帯によって入荷時間を設定しており、生鮮品は6時半から16時半まで、ドライ品は8時半から16時半までと、大規模スーパーの荷受け渋滞緩和の対策がされていました。冷凍品については、最優先に荷受けされ品質を保つ努力がされていました。スーパーの荷受け場にはバースは無く、基本的にはバラ下ろしでパレットへ積み付け、陳列という流れになります。

スーパー内には、生鮮品、ドライ品、冷凍品と日本と変わらない品ぞろえでしたが、鮮魚の陳列は独特でアジア感が漂っていました。捌かれた魚は無く、一本ものの魚が並んでいました。店舗によっては、水槽で活かした魚が売られており、納品方法や持ち帰り方など多々疑問を覚えました。

■まとめ

ベトナムを訪れて一番驚かされたのは、やはりバイクの交通量でした。以前ベトナムを訪れた方いわく、だいぶ車も増えたとのことで、圧巻でした。夜間も多くのバイクが走行しており、エアコンの普及が進んでいないベトナムでは就寝前に涼むためにバイクで風に当りに行くそうです。バイクが行きかう中をトレーラーや大型バイクが走行している異様な光景に何度もヒヤッとさせられました。これからベトナムの物流が発展していくにつれて交通環境も変化していくのではないかと思います。

初めてベトナムを訪れましたが、思っていた以上に活気があり、私と同年代の方の活躍ぶりを見させて頂き、大変パワーをもらいました。海外の方との触れ合いや文化など自分の目で見て、感じることで非常に貴重な経験になりました。

今後、コンビニや外食チェーンなどがベトナムに進出していけば、ベトナムの食文化が変化し物流の品質への課題も急激に変化していくと思われます。多くの企業がベトナムの若さ・成長力・安定性に注目している中で、ベトナムのこれからの成長に注目していきたいと思います。



コールドチェーン物流の展開

株式会社新潟食品運輸 山谷聖樹



■ はじめに

この度はベトナム最新流通・物流視察会に参加させて頂きありがとうございました。世界でもわずかとなりつつある社会主義国の中で、外資系企業が高成長を牽引している様子を見る事が出来ました。

■ Big C物流センター視察

物流センターへ行き驚かされたのが、日本と変わらない施設でした。日本でも最近多く見られるようになったエアシェルター(写真)も設備されていて、後部扉を閉じたまま接車出来る為に、商品を直接外気にさらさない、商品劣化をさせないというのが伝わってきます。視察した日、ホーチミンは気温 30 度を超えていましたが、物流センター内は温度管理がされていて、手渡された防寒着を着用しないと中での見学が出来なく位の低温環境でした。



物流センター内は整理整頓がされている上に、作業をしている人はみんな気持ち良い挨拶をします。基礎学習を受けており、スタッフのトレーニングもしっかりしている事がうかがえました。

品質管理室が二室あり商品のチェックをしていますが、商品のチェックをするセンターというのは日本でもあまりなく感心しました。

■ C&Fロジホールディングス メイトウベトナム

名糖運輸と現地法人とで設立をした会社で、日本人がベトナムに入り運営をされていました。

第一冷凍冷蔵倉庫は国営から引き継ぎをして、営業開発の人員も変わらずに雇用しているそうです。全くゼロからでは難しいと思っはいましたが納得をしました。

保管商品は、冷凍が 9 割程をも占めているそうです。名糖様としては得意分野のチルド配送に舵を切りたいそうですが、ベトナムに冷蔵庫が少なく冷凍保管の案件でいっぱいになること、庶民は市場で買い物をする為に、政府が市場を保護していくのかどうか予測が付けづらいつの事でした。

さて、倉庫内を見学させて頂くと天井が高く、フォークリフトの爪の先が見えるのかと思うほどでした。(写真)第二冷凍冷蔵庫は、固定ラックで 6 段、パレットで 4500 パレット収納できる部屋が 4 室あるそうです。WMSを用いての管理を行っているので、日本と変わりありません。料金算出方法は、重量で 1 トン 1 日いくらという計算方法をするそうで、1 ヶ月を分割して積算していく日本で行っている方法ではないとの事でした。



名糖様は、今後コールドチェーン構築の為にハノイでなく南を見ているそうです。これは日本大使館へ表敬訪問した際にも話があった、交通網のインフラ整備が進んでいない事にもよるそうです。

現地の人と一緒に仕事をするのは大変苦勞をしますが、加藤GeneralDirectorはじめスタッフ皆様から明るく迎えて頂いたことに感謝をいたします。

■ まとめ

ASEANでは、冷凍冷蔵食品の市場が増加していて、市場から転換が進んでいる中、今回視察した物流センターは、BigC&Fロジホールディングス共に近代的な施設、方法により管理をされていました。

しかしバスから見える車両は、バイク、乗用車が多く、トラックと言えば大型車両で、小型・中型トラック、なかでも冷凍機を搭載した車両は少なく、そもそも保冷トラックで運んでいないのではないかと考えられます。



経済成長に伴い、食生活の多様化、また食の安全安心という考え方へ変化していく事で、コールドチェーンの重要性が高まっていくと考えられますし、交通インフラの整備がされてくれば、急激にコールドチェーンが構築されてくるのではないかという感じを受けました。

ベトナムの若い人たちの活気、そして女性が活躍している姿は、非常に印象的でした。いずれ物流の知識を有する人材が揃ってくれば発展をしていくと思います。

今回の海外視察に参加できた事を大変感謝致します。ベトナムの成長ぶり、文化を肌で感じる事が出来ました。また、他社様との交流、意見交換が出来て有意義な研修となりました。

ベトナム最新流通・物流視察会レポート

株式会社タカダ・トランスポートサービス 関尚行



■ 日本大使館 表敬訪問

ベトナムへ初入国いたしました。親日国という言葉は聞こえが良く、そのようなイメージを私自身持ち合わせていましたが、実際どのような取り組みがなされているか認識がなく大使館でのお話は大変勉強となり貴重な時間でした。

まず、国籍別残留外国人数が、2018年現在3位ということ。2012年末の統計からみると6倍と増加傾向を示していた。その中でも技能実習生・留学生の推移は伸びが大きく、2010年と比較すると技能実習生が17倍、留学が16倍にもなっている。2010年段階では技能実習生として中国から7万8千人、ベトナムから7千900人と中国の約10分の1だったものが、2018年では中国7万4千人、ベトナム13万4千人と、推移が逆転している。更に、2倍の技能実習生が日本へ来ていただいていることに驚きを感じております。



その一方、残念なことには不法残留者数の推移が2013年に比べ8倍弱に急増しており、ワースト3位。直近半年の間にも23%増と大きく増え、残留資格別にみると、50%が技能実習生、29%が留学生ということでした。その中でも技能実習生の失踪が急増し、昨年比85%約3,700人もいる統計が出ております。さらに刑法検挙件数の増加にもつながっている実態の中で考えると、今後のベトナムと日本それぞれが、両国間で管理する法律や仕組みづくりが必須であり、この先の友好関係を継続していくことにも懸念があるのではないかと考えます。

次に、ベトナムにおける物流の状況についてご説明をいただきました。ベトナムの経済成長の原動力は海外からの直接投資が主であり、実行額ベースで平均11%/年の増加率を示しています。2017年は過去最高となる175億ドルで、北部と南部に大きく分かれているようです。

その中での物流コストはGDPの2割の400-420億ドル/年という状況で、近隣国のタイが1割の実績値からすると、いかに非効率な物流網になっているかがうかがえます。課題としては、中小企業約1,200社(国営が半数)の乱立による企業間の連携不足、情報技術の不足、物流分野の制度・政策・規制が不透明で不統一、非公式手数料の存在、インフラが不十分で未整備、物流センターやICDセンターの整備が不十分で統一性に欠ける等ということでした。展望としては人口構造の黄金期(平均年齢30歳)に利便性の高い立地条件(メコン地域の玄関口)としてどのような将来を遂げていくか、期待感があると思います。そして外国投資の増加を活用し教育のシステムも並行していくことが、これからの時代に必要になるのではないかと思います。さらには、南北の物流網の攻略という課題や、交通インフラの整備など、未来に対する期待を感じました。そのようなことがなされていくとベトナムの成長スピードは加速し、10年後、20年後にはどのように変わっていくのかを是非実体験として得られる様、私自身楽しみにしたいと思います。

■ マイリン国際投資有限会社 ベトナム技能実習生教育センター

夕方方の訪問になった教育センターでは、遅い時間にもかかわらず、多くの学生の出迎えを受け、感銘を受けました。詳細を拝見させていただくことはできなかったものの、敷地内の建物や看板に日本語の表記などがあり、日本向けの教育を斡旋している状況なのだろうと想像させられるものがありました。



事前教育の目的は①労働、生活に必要なための日本語教育、②高質な労働力、ワーキングスキルの為の事前教育、③日本の地域社会に適応できる生活マナーやルールの学習などが掲げられていました。目的を明確に、日本語教育、体力強化訓練、技能訓練、しつけなどが行われていました。また、海外管理として技能実習生フォロー、家族懇談会、突発事件対応なども行っているという事でした。大使館のお話の中でも、日本へ渡ってからの不法残留などの話を踏まえて考えると、このように組織として、技能実習生を支援できるような仕組みが必要不可欠だと感じました。あとは受け入れ国の日本がどのように解決していくかという部分も重要になってくると感じました。

■ 本視察研修に参加させていただいたことは、非常に自分自身のためになったいい機会だと感じています。ベトナムという国に対しての認識が変わってきた部分と、これから先の時代、ベトナムに関わらず海外の労働力に頼る時代が到来しようとしている中、どの様に考え方を換え、受け入れの体制を作っていくかなど、非常に考えさせられる部分が多いと感じています。町を見渡す限り、交通ルールもあるようでなく、様々な部分の整備が必要だと感じる反面、人口の平均年齢の若さには非常に魅力を感じ、このパワーが国を動かすベクトルと合った時、どの様に時代の波を変えていくのかという期待感と、日本は戦後高度経済成長を遂げましたが、ベトナムがどのように変化していきたくらうかと想像をします。

肌身で感じた部分としては、アナログとデジタルの融合した世界を見たような気持ちにさせられる感覚でした。例えば、スマホが普及しているのに冷蔵庫がないなど、違和感さえ覚えるような光景を目の当たりにしました。所得に関しても、公開されている平均年収と小売店で展開されている商品の価格帯がそぐわないような部分も感じ、どの様な仕組みかの理解にかける部分もありましたが、海外からの投資、教育普及など注目すべき国の一つなのではないかと思っています。そのような気づきを得ることができたのは、今回の研修に参画させていただいたからこそです。ただの観光ではなく、企業、施設などを目の当たりにし、今後の私自身の在り方を変える一つの材料とさせていただきます。

人生観が変わったベトナム視察

株式会社タカダ・トランスポートサービス 大賀英直



■はじめに

今回、一般社団法人 AZ-COM 丸和・支援ネットワーク主催、千年の古都ハノイ、1,000万人を抱えるアセアン随一ホーチミンを巡る第9回海外視察研修ベトナム最新流通・物流視察会に参加させていただき、誠にありがとうございました。東南アジアの発展途上のベトナム視察、今後の日本に非常に関わりのある国だと思いましたので、今回の視察への参加を希望しました、このような機会を作っていただいた、AZ-COM ネット様、当社の高田社長には非常に感謝しております。

ベトナムの若さ、発展途上国の勢いを体で感じる事ができればと期待をして参加させていただきました。ベトナムに到着すると、空港から出た瞬間に活気ある、騒がしい感じがして日本と全く違う空気感が感じ取れました。

現在、弊社の課題であり、日本の課題でもある人員不足、特に若年層の人口不足、この大きな問題を、平均年齢が若いベトナムとの関係や高度成長期における国のパワーに従って解決し、企業としては成長段階での人員教育等の学びを得ることに、期待しております。

■日本大使館

日本にとってのベトナムは、世界有数の親日国であり、生産拠点及び市場としての魅力を備え、日本の少子高齢化・労働力不足に対するベトナムの貢献など、非常に関わりのある国で、今後さらに関係を親密にすることの重要性を学びました。在日ベトナム人の数が大変多く、人数に比例することですが、在日ベトナム人の刑法犯検挙数、不法滞在者、失跡者の数もとても増えている問題や、日本に大きな夢を持っているベトナム人が甘い言葉でだまされ、多額の借金等トラブルに巻き込まれる問題があることを知り、日本大使館でも解決に向かおうとしていることも分かりました。

ベトナムは北のハノイ、南のホーチミンが主要な都市であるため、インフラ整備を同時進行で進めていかなければならない、という問題もあります。



■マイリン人材養成派遣センター

マイリン人材養成派遣センター訪問時、皆きれいに整列して大きな声で丸和運輸様の理念等合唱していたことに驚き、ベトナム国の元気、活気のパワーを感じとりました。

しかも、マイリン人材養成派遣センターにて学びを得た若い力を丸和運輸様で雇用をし、日本とベトナムの友好関係を築いていたことに感銘を受けました。日本の労働者の課題、ベトナム国の将来の発展に貢献する仕組みを築き上げていることに対して非常に共感を持ち、行動する力強さを感じました。

■ ヴィンマート物流センター

ヴィンマート物流センターの視察で、ベトナムの課題が浮き彫りになっている現状を視察することができました。従業員を教育することができていない企業は、第一歩が踏み出せておらず、業務の効率性等がまだまだと、課題が浮き彫りになっていました。

道が狭く、密集した地域も多いベトナムの道路事情も整理しなければならないと感じ、現状弊社で取り組んでいることも、もっと効率を上げることができると感じ、再度人材教育が非常に大切なことを学ぶ視察となりました。

■ イオンショッピングモール



イオンショッピングモールの視察でまず驚いたことは、日本の規模と同様なイオンショッピングモールだということです。店内、テナントに入っている店も日本同様の店が多く、ここがベトナムか？という店舗の作りです。

しかし、日本と全く違う点は若年層が非常に多く、フードコートも満席で、若者同士ランチをしている時間帯でした。非常ににぎやかで、活気に溢れた雰囲気です。レストラン、ショップの店員も若く、日本の昼間のイオンは高齢者が多いので、店内の様子は全く異なりました。

ただ、最新の商業施設ができることにより住

民は便利になり、良品を購入することができる反面、道路に面した店(商店)の問題があり、今後ベトナム政府がどのように支援をしていくかに注目していきたいと思います。日本同様、町の商店がなくなり、ショッピングセンターが主流になる事は、良い事か、悪い事か、考える必要があると感じました。



■ ベトナム視察総括

今回のベトナム視察で学んだことは、発展途上国でもあるベトナムですが、女性の管理職が多く、このことは日本より進んでいると気づきました。アジア諸国の中では、ベトナム人はまじめで勤勉という話でしたが、それはあくまでも東南アジア諸国の中でのことです。日本とはまだ遠く、今後日本でも多国籍に頼らなければならない為、この認識を皆でどう共有するか、固定概念は捨てていくべきだと学びました。特にメイトウベトナムの現地のベトナム人の教育が素晴らしく、その現場リーダーの考え次第で職場の雰囲気が全く異なることを再認識し、今後の自分自身の取り組みとすることの気づきを得ることができました。丸和運輸様の和佐見社長の行動力をマイリン人材センターの取り組みで学び、弊社の行動指針の一部でもある、実行・行動重視を実行していきます。

ベトナムの課題、日本の課題それぞれ違う形ではありますが、お互いを尊重しあうこと、発展途上国からも多くを学ぶことができること等、今後の仕事、人生において、成長することができる貴重なベトナム視察となりました。

改めて今回、ベトナム視察にてお世話になりました、皆さまに感謝いたします。有難うございました。

初めての海外視察研修に参加して

株式会社タカダ・トランスポートサービス 山根孝雄



■はじめに

今回、仕事として初めて海外に渡航致しました。弊社事業との関連性を考えると、海外に行く機会はまずないだろうと思っておりましたが、今回参加させて頂き、視野を広げるとはまさにこういうことかと感じ得ました。海外の情報は、インターネットを介しいくらでも収集できる世の中ではありますが、やはり五感で感じる体験は写真や文章では学び得ないものであり、今回、貴重な体験をすることで、今後の自分の課題に対し考える時間を持つことができました。

このような貴重な機会を下さりました和佐見代表を始め、丸和運輸機関の皆様、一緒に参加された方々、弊社の仲間に心より感謝致します。

■Big C物流センター視察

3日目午前中にBig C物流センター、サポートセンターを視察致しました。Big Cというスーパーマーケットを知らない私にとって、見る物・聞く物全てが新鮮でした。現地の状況を知り得ない私にとってベトナムの物流事情を知る良い機会となりました。

まず、Big C物流センターを視察させて頂きました。冷凍・冷蔵品を扱っており、ベトナム南部の商品をほぼ管理しているとのことでした。倉庫内も見学させて頂きましたが、商品管理も日本と変わらない仕組みで行われているように見受けました。コールドチェーンの成長率はホーチミン市内で5%上昇しているとのことで、今後ますます需要が高まることが感じられました。ただ、ベトナムでも人材不足が発生しているとのことで、人材教育をしっかり行い、責任あるポジションを任せられるようにして、若い人を集める努力をしている、との話でした。やはり人材教育は少なからず行うべきであり、どのようにやりがいを感じさせ、仕事・会社・仲間に対し愛情を持つということに気付いてもらうか、ということ自社において考える機会となりました。

物流センターを後にし、サポートセンターを訪問致しました。このビルにおいては、殆ど日本と変わらない雰囲気や日本にいるような錯覚に陥る感覚を持ちました。ベトナムセントラルの内容を説明頂き、今後の展開なども説明頂きました。その中で弊社の事業に近い、電化製品などの配送サービスの話などもあり、ベトナムの宅配事情が少し垣間見えました。話を伺う中で、都市部と農村部でのサービスにおいては、まだまだ差が大きいのではないかと思います。冷蔵庫の普及率が低いとの話があったり、オンラインでの販売が売上で15%上昇していたり、昭和と平成の時代が並行して進んでいるベトナムが、今後どのような発展を遂げていくか興味と脅威を感じました。世の中に必要な物の優れた方法を選択し、取り込めて行ける優位さをもって発展を続けられれば、ものすごい速さで成長を遂げ、東南アジアでも1、2位を争う経済国になると思います。若い人材が多いことも発展を急速に進ませる要素に違いなく、セントラルグループがどのような戦略を用いるのか、しっかり動向を見ていこうと思います。



■メイトウベトナム物流センター視察

3日目の午後にメイトウベトナムの物流センターを2カ所訪問致しました。国営企業との合弁会社設立を機に今年で5年目を迎えるとのことでした。こちらでは最新の冷凍倉庫の中も見学させて頂きました。コールドチェーンに関しては全く知識がありませんが、ベトナムにおいて日本と同じ最先端のやり方で運用されているのだと実感致しました。特に興味深かったのは、ベトナムという国についての話や、ベトナム人の気質など人に関する話、設立・運営に関する話を伺えた事です。

社会主義国家としてまだまだ政治が不安定な所で、いきなり政策が変わるといった話や、法律が曖昧といった話、設立に関し非常にご苦労されたことなど、海外で仕事をするの大変さを教えて頂きました。他にも民族性の部分でご苦労されていることや、日本ではあまり考えられない・想像できないことなど、貴重な話を伺えました。いずれ日本、弊社においても外国人労働者を必然として受入れないといけない状況となるのは、時間の問題ですので、お伺いした話を参考に今後の方針を考えていきたいと思えます。

強く感じたのは、日本人は非常に勤勉で真面目な民族だということです。メイトウの方も「ベトナム人は真面目だというのが、それは東南アジアにおいての話です」と仰っていたのを聞いて、特にこのことに関しては、強く気づかされました。やはり日本人の勤勉で真面目な所は素晴らしく、誇り高い部分なので、私自身も更に高めていかないと感ぜないと感じました。

今後、ベトナム人の方の所得が向上していくと、コールドチェーンを含めた、食料品の流通経路が変わって行くはずなので、現在の市場をどう保護していくか、と非常に気になることを仰っていました。食生活の変化がどんどん進めば安全・安心な食品が求められるはずなので、市場が淘汰されるのは時間の問題ではないかと思えます。ベトナムにおいて、弊社の大物配送サービスも、いずれ必要な時代が来るはずなので、ベトナムだけではなく先進国も含め、しっかりアンテナを張って情報収集を怠らないようにしていきます。



■最後に

非常に刺激的で身になった視察研修でした。刺激が強すぎたのか、日本に帰って暫く何も手につかない日がありました。それだけベトナムには、日本にない活気と空気感があったのだと実感しています。ベトナムの国が持っている活気は、今後の発展に対する期待感を大いに膨らませることは間違いなく、今後も動向はしっかり見ていきたいです。

ベトナム人労働者を受入れることが、今後の弊社におけるベトナムとの接点になる可能性が一番高いと思われませんが、ベトナムだけではなく東南アジア含め外国人労働者を受入れていかないと事業活動を成長させることもできません。外国人労働者も含めた人材採用・人材教育においては最重要課題として取り組んでいきたいと考えます。

社員教育の一環として他の社員にもこのような機会に参加してもらおうようにし、お互い切磋琢磨し、社業の発展に貢献していきます。

大いなる可能性を秘めた国 ベトナム

株式会社吉富運輸 辻尾英昭



はじめに

今回 AZ-COM 丸和支援ネットワーク様主催のベトナム最新流通・物流視察会に参加させて頂き誠に有難うございました。私にとって初めての海外視察研修であり、視察内容につきましても3泊4日の日程をフルに活かした濃密なものであり、大変貴重な経験をさせて頂きました。

初めて訪問したベトナムの印象は、2人や3人乗りのバイクが溢れ返り街中を縦横無尽に走り回る活気のある国。街中には若い人ばかりが目につき、労働力や人材が豊富に眠る国。そしてASEAN加盟国の中でも親日な国民性と今後大いに成長する可能性を秘めた国であるベトナムでした。

■ 在ベトナム日本国大使館 表敬訪問

ベトナムの地に降り立って最初の訪問先が在ベトナム日本国大使館でした。

首都ハノイに所在する大使館では、梅田大使自らの言葉でベトナムという国の現状や政治・経済について、また現在のベトナムと日本の関係性の説明を受ける事が出来ました。

ベトナムは共産党一党支配体制であるがゆえに政情・治安は安定しているが、汚職や贈収賄が未だにまかり通る国であり、政府の意思決定だけでなく裁判所ですら賄賂の影響大という恐ろしい状況からの脱却が課題。ただし、成長性については国民一人当たりのGDPは毎年6%程度ずつ伸び続けており、外資の参入も伴ってASEANの中でも成長中の国です。

日本に対しても非常に親日な国であり、数値的な部分では日本における在留外国人数は中国・韓国に次いで第3位(29万人)に増加中。特に技能実習生については3年前に中国を抜いて第1位(約13万4千人)に増加していますが、反面不法残留者も韓国・中国に続くワースト3位。特にベトナム人は技能研修生の失踪者が多く、窃盗や万引きでの逮捕者が多いのが特徴。(低賃金での雇用者が大半を占める)

梅田大使の話で興味深かったのは、「これまでベトナムでは悪質派遣業者がろくに日本語も話せないベトナム人から高額の斡旋料を取って日本へ技能研修生として派遣が横行していたが、現在は大使館が事前に研修生本人と面談をして語学力の確認を行い、悪徳派遣業者は処罰する等、大使館が主体となって日本への技能研修生派遣に力を入れている」と宣言された事でした。

★ベトナムの概要

- ①人口: 9,370万人
- ②国民平均年齢: 30.4歳(日本は46.3歳)
- ③面積: 約33万㎡(九州以外の日本とほぼ同一)
- ④国土は日本に似て縦長(長さは約1,600Km)
- ⑤一人あたりのGDP: 2,385ドル(日本の1/16)
- ⑥最低賃金: 月額398万ドン(約2万円)
- ⑦世界有数の親日の国民性



■ マイリン国際投資有限会社ベトナム技能実習生教育センター 見学

ハノイから車で約1時間移動したマイリンの技能実習生教育センターの見学は私にとって非常に衝撃を受けるものでした。田舎町に日本の全寮制高校の様に校舎・運動場・学生寮等の設備を備え、全寮制で学生に語学・技能教育を行い、質の良い学生を海外に技能実習生として派遣する、というシステムがそこには有りました。

特に印象に残ったのは、株式会社丸和運輸機関様に派遣予定の学生による丸和運輸機関の社是等の唱和です。遅い時間ではありましたが、和佐見理事長の前に並んだ派遣予定の十数名の学生が一斉に丸和運輸機関の社是を軍隊の様に一糸乱れぬ姿で数分間唱和する姿は、驚きとベトナム人が今後日本における技能研修生派遣の主流になる可能性を納得させる内容でした。

学生側は技能研修による海外派遣で生活レベルの向上やスキルアップを狙う→学校側は面接で選抜した学生に質の高い教育を行い海外の企業に派遣する事で企業側から利益を得る→企業は語学教育を受けた人材(労働力)を得る→派遣期間が終了した学生はベトナムに戻りベトナムに進出している外国企業等に勤務する、というそれぞれにWin-Winの関係が構築されており、マイリンの場合は事前に企業側と打合せを行い、ベトナムにいる段階で企業ごとに合わせた研修を先に行ってから日本に派遣する為、比較的スムーズに日本側での受入れが可能という話でした。

梅田大使より、悪質な人材派遣業者が未だにベトナムには多いという話がありましたが、マイリンの場合は(株)丸和運輸機関様への派遣実績もあり、我々の様な中小企業でもご指導を受けながら何らかの取組みが出来るのではないかと、という安心感も良かった点の一つです。

最後に、今回のベトナム研修を通じて感じた事は、私の中でASEANの後進国と思っていたベトナムですが、確かに物流面においては市場文化(冷蔵庫が未普及)や道路等のインフラ整備が遅れておりコールドチェーン網も整備されておらず、物流センターも一昔前の非効率な日本のセンターの様な一面も有りましたが、一方で外資系企業の参入による近代化であったり毎年のGDP伸び率や平均年齢30歳であったり、ベトナムという国自体のマイナス面と今後の発展性の両面が見られた事は非常に良い経験になりました。

特に海外からの技能研修生の受入れについては、今後の自社の成長を考えると大いに検討すべき案件であり、大きなヒントを頂けた非常に有意義な研修でした。



ベトナム最新流通・物流視察会に参加して

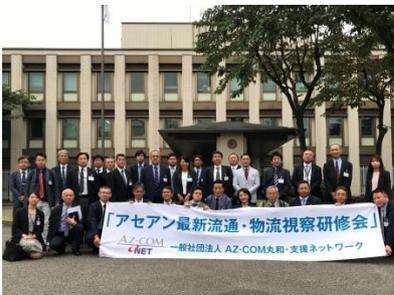
松下運輸株式会社 坂田生子



2018年11月19日～22日にかけて、ベトナム最新流通・物流視察会に参加をさせて頂きました。参加をする度に、この企画を準備されるAZ-COMスタッフの皆様のご努力に敬服し、心より感謝します。私の海外視察の目的は、訪れる国の現状と変化を観察し、進化の度合いを観察し、日本との比較することにあります。それは、見たこともない新しい技術や手法に圧倒されることや、進化のスピードに驚愕し愕然とすることで、多くの気付きと学びを得ることができます。日本企業の進出度合いや企業数、また、新しい分野への開発・挑戦度合いなど、本当に刺激を受けることが多く、良き体験となります。今回は、目覚ましい成長を成し遂げているベトナムを訪問し、感じてきたことを報告したいと思います。

■変化するアジア

アジアの変化と言えば、大きなところでは中国・香港の成長と進化ですが、アジア途上国も外需や国内的な改革に支えられ、その三分の二以上の経済が上向きであり、アジア地域が世界の経済成長の多くを占めるようになり大きな牽引力になると言われています。実際に、日本とオーストラリアを除くアジア域内の実質経済成長率は、6%になるとの見通しが発表されました。中国は、徐々に減衰してると言えども6・5%以上の成長率であり、安定成長に向けた基盤整備が行われています。これからは、インドの高成長率が見込まれておりアジアの最大の牽引力になるとの予測がされています。ベトナム・フィリピン・ミャンマー等の東南アジアの後発国も7%以上の高い伸びとなっています。今、ものすごいスピードで、アジア地域が変化・進化しているのを目の当たりにして、驚愕し、再度日本の良さと改善点を考える機会ではないかと痛感しています。



■進化するベトナム

ベトナムは私の大好きな国で、これまでに3回ほど訪れたことがあり、久しぶりの訪越となりました。初めに訪れたのは、日本ロジテム様のご厚意でベトナム物流視察を企画下さり、ハノイの同社を訪問し、ベトナムの現状と日本企業の進出度合いを知ることができました。日本ロジテム様は、当時既に10年以上の運営をされていて、進出された理由や苦労談などをお話くださいました。特に行政は、昔の日本の様に、官僚や体制の朝令暮改が当たり前で、外国企業のビジネスを運営する為には、いわゆるロビー活動が必須で、やっと許可されたものがいきなり変更になったりと苦労されたと聞いています。

また、ベトナムと言えば、交通手段と住宅事情が独特で、電車等の公共交通機関がほとんど無く、バイクや自転車で移動するのが有名です。私も初めて訪越した時は、まるで蟻の様な自転車とバイクの多さに本当に驚かされました。自動車はほとんど走っておらず、観光バスや輸送用に海外から輸入したポロポロ中型貨物トラックを見るくらいでした。また、住宅は間口が狭く3階・4階と上に建てる方式で、大家族で住居しています。ハノイの町並みは、個々の細部のデザインがフランスの優美さとアジア様式の融合で、色とりどりの建物が並び、とてもユニークで美しいと思いました。

2回目には、自転車よりバイクの数が増え、自家用自動車の数が少し増えたとは言え、圧倒的にバイク

が昼夜を問わずハノイの街を走っていたのが印象的でした。その後、徐々に進化を遂げており、今回訪越して、一番驚いたのが、自動車の数が増えていることと、海外資本の企業による高層ビルが建設され、景観にも変化が起きていたことでした。日本企業の進出も根付き始め、今回はイオンモールも視察し、まるで日本にいるかのような流通が行われていることを実感しました。

ホーチミンにおいても同様に、その賑やかさが増幅し活気あふれる街を肌で感じることができました。日本は高景気であると発表されても、一部を除く全般的な人間がその恩恵をあまり感じていないように報道されていますが、ここベトナムではこの進化による景気を肌で感じ、国民が自国の発展と可能性を信じ楽しんでいます。何人かに国の成長や自分達の生活が向上していると実感しているか？と尋ねてみると、答えはYESでした。これが成長・進化する原動力に繋がっているのだと確信しました。

■ 女性活躍推進

物流・流通視察としては、急成長を成し遂げているVIMグループのVinmartやコンビニVimart Plus、タイセントラルグループのBig Cというハイパーマーケット、名糖運輸の現地法人メイトウベトナム等を訪問しました。ここで気が付いた興味深い点は、現場での責任者や広報担当等が、比較的若い女性達であったことです。この点について本人にも質問をさせて頂きましたが、昇進や報酬についても全く男女平等であり、多くの女性達が活躍しているということでした。女性が生き生きと働ける国家は、安寧でとても活気に溢れるものなのだと思います。また、女性が働ける理由の一つは、日本が捨ててしまった大家族で共に助け合って家計を支えている仕組みではないかと私は思っています。祖父母・親兄弟、子供達が一つ家に住み、誰かが子育て支援をする。また、近所も協力し合うことで才能のある女性達をサポートしているのではないかと考えてなりません。日本の少子化の問題である託児所等の問題を今後追いかけてみたいと考えています。

■ 新たなマーケット

今回の視察ポイントは、在日本大使館での講義とマイリン人材研修センターです。梅田邦夫特命全権大使によるベトナム人留学生・技能実習生の現実と今後の対策は、とても衝撃的であり、労働者不足に悩む日本国の受け入れの在り方を検討し改革することが急務だと感じました。現在は、日本に対する憧れと就労の魅力を感じてもらえているようですが、現状のままでは日本は魅力の無い国と見向きもされなくなる様に感じました。また、ベトナムの経済状況、物流の現状、今後の開発計画等、詳しい説明をして頂き、とても勉強になりました。この変化するアジアを日本はどう捉えて、どう進化していくのかを大企業だけではなく、中小企業においても可能性を模索することが必要なのかもしれない。

■ 結び

アメリカやEUに並び大きな経済圏となるアジア地域の視察は、先進国に学ぶということではなく、途上国だから気付くことができる多くの学びがあったように思います。まだまだ日本企業が参入し、活躍成長できる新しいマーケットが残っていることに気付かされました。特に食品流通・冷凍冷蔵の物流技術においては、経験を活かし提供していくことが十分にできると考えられます。日本品質とブランドを活かし、まだまだ開発できる分野が存在します。完璧を目指すあまりに時間がかかりすぎる傾向にありますが、日本は、上手に外需を取り入れ、国内景気を向上させ、グローバルゼーションの中で黒字収支を活かす仕組みを作らねばならないと感じています。

今回の視察も本当に良い学びを頂くことができ、心より感謝申し上げます。ありがとうございました。

ベトナム最新流通・物流視察研修会に参加して

興銀オートリース株式会社 伊藤喜文



■ はじめに

この度は、第9回 ベトナム最新流通・物流視察研修会に参加させて頂き、誠に有難う御座いました。私自身、人生で2回目の海外経験で1回目はもう28年も前と遠い記憶の彼方へ行ってしまう、出国前は期待半分、不安半分でした。しかし、いざ参加してみると、事務局の方々の手厚いサポートに加え、参加された皆様の暖かいフォローにより、とても快適な研修会となりました事、改めて感謝と御礼申し上げます。

また今回の視察研修会に参加した事により、大げさな表現となりますが沢山の事を学ぶことが出来、自身の賢智が広がったように思います。そしてこの経験を活かし、今後の活動に繋げて参りたいと思っております。

■ 日本大使館表敬訪問

梅田邦夫特命全権大使より、ベトナム国内の経済情勢、在留外国人の推移と不法在留外国人の状況及び問題点、ベトナム大使館の取組について講話を受けた。

ベトナムは人口 9,370 万人、面積は約 33 万km²(九州を除いた日本の面積とほぼ同じ)、世界有数の親日国。

経済状況は、1人当たりのGDPが2017年に2,385ドルと、世界の最下位から3番目(1986年\$86⇒2001年\$415⇒2017年\$2,386)。

成長率は1986年以降の30年間で年平均6.4%。2018年上半期は7.08%と、過去8年間で最も高い数値となった。

主要産業は、農林水産業、製造業(衣料、二輪車、携帯電話等)、サービス産業(大規模店舗、ホテル等)。外国投資は2017年過去9年で最高の359億ドル。2018年上半期では203億ドル。



これまでの成長は外資と低賃金に依存しており、インフラ整備、地場産業育成、国有企業の民営化、労働生産性向上等の推進が課題とのこと。

ベトナム経済に対する「6つの懸念」は、①政府の意思決定の遅延(汚職等)②過去の約束を反故にしようとする動き(財政省)③国際ルール・慣行と整合しない措置(独自ルール有り)④2年近く新規のインフラプロジェクト工事が開始されていない(ODA使い切れていない)⑤司法の信頼性に欠け、裁判の判決はロビー活動(賄賂)の影響が大 ⑥支払遅延も発生(円借款の遅延)となっている。

以上の懸念はあるが、首相府や党指導部の協力により問題解決ケースも多々あり、時間が掛かるため忍耐が肝心とのこと。

日本に在留するベトナム人は現在29万人で、2012年末と比べ約6倍に増加。国籍別第3位となった。技能実習生・留学生の伸びが大きく、2010年に比較して技能実習生は17倍、留学が16倍に。特に技能実習生は2016年に中国を抜き国別第1位(2018年6月134,139人)。

それに伴い、不法残留者も増加。2018年7月は8,296人と2013年の8倍となり、韓国、中国に次ぐワ

一スト 3 位となっている。また刑法犯検挙数も増加し 2017 年は 3,591 件とワースト 1 位に。2018 年上半期は前年比 233 件減となったが、これは昨年来からの警察による、万引き犯の大量検挙によるものであるが、在留ベトナム人は増加傾向にあることから予断は許さない状況。背景には、日本への憧れと良いイメージが強いため、来日はしたが低賃金で働かされることが多く、生活苦により犯罪組織に悪用されるケースが多いと聞いた。

現在大使館では、

- ①ビザ発給にあたっての面接強化(留学生に対する日本語能力のチェック、2 割はしゃべれない)
- ②日越の関係当局への働きかけ(①によって明らかになった問題のある送り出し会社や日本語学校の情報を日越両当局へ通報)
- ③悪徳留学斡旋業者の公表と、一定期間の査証代理申請の受付停止(当館HPに公表、2018 年 10 月 1 日より 12 業者に対し 6ヶ月間の受付停止措置)
- ④正しい情報の周知(甘い言葉に騙されて、多額の借金を抱えて来日して後悔する人を無くす為、大使館のFBやHPで正しい情報を公開、留学生の多い地方でのセミナー開催)
- ⑤民間の弁護士事務所による留学生・技能実習生に係る相談窓口の設置の支援(ベトナム人と日本人の有志の法律家が、ハノイに相談窓口を設置、大使館もそれを支援)を積極的に行い、日越の関係維持に努力されていた。

ベトナムでの交通網は、鉄道はハノイ⇄ホーチミン間はあるものの、単線且つ電化もしていない事、また直通便しかない為、使い勝手が悪い。高速道路はハノイ、ホーチミンが 1,600km離れているにもかかわらず、共にそれぞれ 100kmぐらしか完成しておらず、途中 1,400kmは一般道の為、移動には 3 日間かかる。物流網も遅れていることから、行くと帰り便の荷物を採すのにも苦勞する為、ベトナム国内の経済発展にインフラが追いついていないのが課題と思われる。

その為、ベトナムでの物流コストが平均 18%と、約 2 割も占めるのは道路事情が影響していると思われる。国内の冷凍倉庫はまだ不足しており、コールドチェーンの確立が大きな課題と思う。

■ マイリン国際投資有限公司 ベトナム技能実習生教育センター視察

センターでの取組及び教育方法のレクチャーを受け、実習生全員による熱烈的な歓迎を受けた。

センターは全寮制で日本語やマナー、技能実習を行い、また派遣先企業の社風を学び、来日後すぐに即戦力となるよう日々励んでいる。

学習は早朝のラジオ体操から始まり、22:00 まで自習時間を行う等、夜遅くまで行われており、ベトナムの方々への日本に対する期待度の高さを実感した。

当日は、移動時間もあり現地には夕方遅く、辺りは暗くなっていたにも関わらず、中庭に総勢 100 名以上の実習生が整列し、掛け声とともに 17 名の次期来日予定の実習生より丸和運輸機関様の社訓及び社歌を披露して頂き、とても感動した。

その際、大使館で聞いた悪徳業者の話が頭をよぎり、受ける側の私達にも責任ある行動が必要であり、もっともっと日本の経済を良くしていくことで、ベトナム経済の発展と日越の良好な関係を築いていくものと痛感した。



ベトナム最新流通・視察会を終えて

日野自動車株式会社 山口雅之



■ はじめに

今回、発展途上であるベトナムの最新流通・物流視察会を企画して下さい、大変ありがとうございました。私たちは輸送機器を製造してはいますが、実際の物流の現場を視察する機会が少なく大変貴重な経験となりました。特に国内でのトラック需要が頭打ちとなり、海外での製造・販売の重要性が高まる中、成長著しいベトナムの経済、流通、物流事情を肌で感じる事が出来たのは今後の参考となりました。

視察会の中でもご案内させて頂きましたが、現在日野自動車ではハノイに拠点を置き、製造・販売を行っております。2016年の販売台数は約3,800台、2017年約4,700台と増加しており、今後の経済成長に比例し増販が見込めます。物流業界の皆様と同じように、整備業界でも人手不足が深刻で、ベトナムなどの外国人研修生を受け入れているディーラーも増えてきました。その研修生が国に戻り、日本の日野ディーラーで培った技術で、今後増加する物流の裏支えとして車両メンテナンスを担ってくれたら素晴らしい循環になると思います。そんな将来を思い描きながら、当レポートにて今回の視察を通して私なりに感じたことをご報告いたします。

■ VinMart 物流センター視察

視察2日目、今視察で初めての物流センター訪問でした。予定の9時より少し早く着きましたが担当者が出社しておらず入場出来ませんでした。日本人の感覚からすると、日本人が勤勉すぎるのか、少しルーズに感じてしまいました。9時を過ぎ担当者も出社となりましたが、センター内は視察出来ない事態になっておりました。センターは借り物件で、所有会社の許可が無いと建物内部は見せられないという事でした。和佐見理事長、近江顧問の必死の説得で建物内の視察も可能になりましたが、視察を受け入れる準備が出来ておらず、社会主義国体質の一端を垣間見た気がしました。

当センターは、ハノイ市内45店舗、ハノイ北部20店舗、計65店舗へ日用品を出荷しているセンターです。搬入は各商品のメーカーが自社便で納入しており、1日約100台のトラックが納入に来ているそうです。

センター内はハンドリフト以外のマテハンはなく、商品はパレットの上に平積みで保管してありました。出荷時にはバラでトラックに載せており、納入先にリフトが無く手下ろしになるのが理由だそうです。私は物流には詳しくありませんが、和佐見理事が数十年前の日本のセンターの様だと言っておられたのが印象的でした。

商品の管理はバーコードで行っており最低限のIT化はされておりました。

前日の日本大使館でベトナム物流の問題点として、物流費が高い事、その原因の一つが輸送業者が乱立し横の連携が取れておらず、非効率である事の説明を受けましたが、視察した VinMart 物流センターも正にその通りで日本式の導入に大きな商機を感じました。センターでは多くの若者が働いており、そのパワーと高効率化された日本のシステムで更に飛躍するポテンシャルを秘めていると感じました。



VinMart 物流センター



商品入出庫口



納入トラック



出庫積込みトラック

■ VinMart ハノイ市内店舗視察

VinMart 物流センター続きハノイ市内の店舗の視察です。視察店舗は 2,300 m²。日本の小型スーパーと同じ位の広さです。売り上げは、衣類9%、日用雑貨品9%、食品飲料55%、生鮮23%、他4%の構成比率となっています。冷凍、チルド商品は月、火曜日に発注し木曜日に納品となります。生鮮品の約70%は物流会社でなく、サプライヤーが直接納品しており、納入時間は 6 時～16 時 30 分の間、日用雑貨品は 8 時～16 時 30 分となっています。商品毎の納品時間指定はなく時間内であればいつ納品しても良いそうです。

売り場は、とても清潔で整理整頓され陳列品質は高いと感じました。魚は、生きたまま水槽に入れ陳列しており、鮮度の良さが一目瞭然でした。

バックヤード、商品の納入口を見せて頂きましたが、納入口に課題があると感じました。日本ではゲート付き車が多く導入され、ゲート車納入先は平地ですが、それ以外は店舗納品口がトラック荷台高と同じ高さのプラットフォームになっており、荷下ろしが効率化されています。また、低温輸送してきた商品を納品時も品質維持が出来るよう外気の侵入を防ぐため、ドックシェルターやトラックに保冷カーテン等が備わっております。しかし、当店舗の納入口はスロープになっており、トラックの下部がそのスロープに当たってしまう為、納品口まで近づけません。そこから、商品を手下ろし、外気に晒しながら検品しておりました。折角、店舗内では品質管理が出来ているのに納品時の品質管理の考えが無く、もったいないと感じました。店舗づくりに工夫改善の余地があります。



ストア入口



常温商品陳列



生鮮品陳列



鮮魚陳列



納入口



積み荷



納品作業



検品待ち

■ 最後に

今回の視察を通じて、統計上の数字以上に若者が多く元気がある国だと感じました。道路事情や役人主義等、まだまだ課題は多いですが、その若者のパワーで瞬間に成長を遂げてしまうと思います。研修生制度や日本の高度な物流の導入等で更なる成長の役に立てれば幸いです。いや、助けてもらうのは日本のほうですね。これからも、日本に憧れを抱いてもらえるように、襟を正そうと強く思いました。

薄明のハノイと日の出のホーチミン

ロジガード株式会社 遠藤八郎



■ はじめに

初めてのベトナム訪問は、経済開発という側面から標記の印象でした。ベトナム戦争の影響で西側の経済封鎖を受け、ASEAN 加盟が 1995 年と遅れた為に経済開発がおくれた結果が色濃く残っているハノイと、ASEAN 加盟後に急速に経済開発が進んだホーチミンの違いが、街の雰囲気を感じることができました。ハノイとホーチミンは南北に 1800 kmも離れており、高速道路も高速鉄道も未整備で物流は分断されている状況でした。しかし、人口はもうすぐ 1 億人になり平均年齢が 30 歳という活力の溢れる国家です。急速に開発が進むであろうことは想像に難くありません。

在ベトナム日本国大使館の梅田全権大使からのベトナム現況解説では、ベトナムが親日国家であり日本で働きたいと思う若者も多いそうです。日本で良い環境で働いてもらうため、日本への技能労働者派遣等では法外な手数料をとる悪徳業者の申請は許可しない、など尽力されているという。折角の親日感情が絶望や反感になってはならないと思いました。



ホーチミン廟の訪問では流暢な日本語の現地ガイドが丁寧な紹介をしてくれました。建国の父ホーチミンは深く尊敬されていることが分かりました。

訪問したホーチミン廟では真白な制服の衛兵がちょうど交代するところでしたが、誇り高きベトコン兵士を感じました。

■ MEITO VIET NAM

今回の視察では、熱帯地域のベトナムにおける低温物流(Cold Chain)がどのようになっているかに関心を持って行きました。結論としては、家庭への冷蔵庫の普及がまだ低く、国民生活全般で低温物流に対するニーズ自体がまだまだということでした。しかし、日系のメイトウベトナム(MEITO VIET NAM)の大規模(18,000 パレット)な新設冷凍倉庫には肉や魚などが満載で、お預かりを断っている状態という

ことであり、国民生活の向上に伴い低温物流の拡大成長が求められることは確実です。また、ベトナムでは電力事情が良くなったと言え停電リスクへの備えも必要で、日本では許可されない大容量の自家発電設備がありました。このような設備もあって保管依頼も多いのだと思いますが、保管料金は1t1日で行くという簡単な契約のみということでした。従って、今後加工食品などで重さの割に容積の大きい商品が多くなると問題になるという事でした。しかし、現在は難しい契約はできないのが実態との説明でした。



■ BIG C

ホーチミンではトップクラスのハイパーマーケットBIG C(セントラルグループ)の物流センターと店舗の視察・見学をさせて頂きましたが、ここは十分な体制が整っていると感じました。



セントラルグループのサポートセンター訪問では、女性の責任者が丁寧な解説をしてくれました。女性の活躍が普通ということでは日本より進んでいるかもしれません。

■ バイクの多さと物流の現状

今回は、バイクの多さからいろいろなことを考えました。ハノイ・ホーチミンほどのバイクの多さは記憶にありませんが、バイクに2人、3人、4人と同乗している姿は、60年代の日本の田舎でもよく見たものです。若い日本人には分からないと思いますが、当時バイクは、高収入とは言わないが収入が安定して昇給も見込める人が購入していました。ベトナムで公表されている年収の半額に近いバイクをこれほど購入している人が大勢いるという実態は、可処分所得の増加だと思えます。更に収入が増えると自動車に移行することは自然です。

しかし、ホンダをはじめとした日本のバイクが人気ということは有り難いことですが、ベトナムの現在は、多くが外国製のバイクや自動車であり、日本や韓国が自動車生産で大きな経済成長を遂げてきたようには行き難いのが現実です。自動車産業は生産や販売から保守まで高度な技術とノウハウが必要であり、国産車の製造も外資に頼ることとなり自国の利益を簡単に大きくはできません。それでも、ガソリンエン

ジンから電気自動車へと自動車生産モデルの転換が進む時代の波を中国のように上手く利用できる可能性はあります。また、自動車産業が成長するには国の人口が 5 千万人以上必要と言われますがベトナムは十分な可能性を持っています。

人の日常の移動手段と移動可能距離は経済活動の基盤です。自転車では毎日 10km以上の通勤は厳しいでしょう。しかし、バイクならば 2 倍から 3 倍の距離でも毎日の通勤が可能となります。自動車は更に行動範囲が広がります。



ハノイでは小鳥の籠を沢山積んでいるバイクを見ました。自分のペットを運んでいる訳ではなく仕事としての輸送でしょう。人だけでなくモノの移動にもバイクが活躍しています。このような貨物輸送がトラックに移行することは容易に想像できます。

ホーチミンではハノイよりは圧倒的に自動車の台数が多くみられました。勿論、バイクも十分に多いのですが差は明らかでした。物流の進化が人と物の移動を速く正確にし、経済発展を支える基盤となることを肌で感じました。

今回はベトナム人社員を同行しましたが、南部の出身でホーチミンの大学を卒業しております。自国であつても初めてのことや再認識することがあり本人の学びは多くあつたようです。特に、一部の日系訪問先でベトナムの体制や従業員への評価が厳しく、「自分で何が出来るか分からないが自国の現状は残念で悔しい…」と感想発表でも発言していました。この視察での経験を十分に活かしてくれると思います。

私自身はこの視察研修で 4 回目の参加となりました。何時ものことながら和佐見理事長やスタッフの皆様の準備や心配りに感謝してまとめと致します。

ベトナムでの小売業投資余地が多大ある

ロジザード株式会社 ゲン・ティ・フン・ユイン



今回のベトナム物流視察では商品の販売する百貨店から保管倉庫までの一貫した商品流通の流れを見学することができました。それに街並み観察を踏まえて潜在的な投資余地が多大であると改めて考えました。インフラが未整備であり、経済法令もあいまいな経済発展途上国の特徴ですので、うまく投資機会を見極めて開拓するには、今が良いタイミングではないかと考えております。

未開拓分野が様々ですが、小売業界の分析に焦点を当てますと、世界経済の流れから外れず、ベトナムの小売業界にも多少変化が生じました。一見すると、確かに購入者の消費行動がトラディショナルレードからモダントレードにシフトしているようですが、百貨店、総合スーパー、コンビニエンスストアの経営状況を観察しますと、まだ開拓余地があると分かります。

5年前、小売業はまだ人口全体の1割の富裕層とベトナム在留外国人を顧客ターゲットにしていました。ベトナム小売業に参入した草分け的な百貨店はマレーシアの Parkson、韓国の Diamond プラザ、韓国の Lotte と VinGroup の Vincom 等、数少なかつたです。

地元の人には百貨店が、買い物するところではなく写真撮影場所のイメージでした。当時、全体的に生活水準が低かったせいか、すべての外資系百貨店の共通ターゲットは富裕層であり、取扱商品が世界的高級品ブランドだけでした。さらに、後から出た民間企業の VinGroup の Vincom デパートも同じく富裕層向けのデパートで、むしろ前者よりずっと豪華でした。年中熱いホーチミンでは涼しくて写真撮影場所には最適でした。そして富裕層以下残り9割の消費市場は見逃されていました。

今は、生活水準が上がるとともに2大都市ハノイとホーチミンの町を見ると百貨店の数が多少増えました。日本の AEON デパートとハイブランド扱いの高島屋が順次参入しました。親日ベトナム消費者は大歓迎でした。しかも、中流層の消費者の収入でも頑張って買い物できそうなブランドも揃っていたため、購入者の消費行動に多少の変化を与えました。出店場所はハノイとホーチミンですが、中流層の住宅街までに広がっていることによつて、地元の生活に少しずつ浸透していると言えます。



AEON モール

但し、AEON や高島屋百貨店が望んでいる売り上げではないかと思えます。顧客ターゲットを調整し、購入消費者の百貨店へのイメージをある程度変えたものの、オープニング当時より買い物する消費者が著しく減っています。今回視察した Vincom と AEON モールでも、ほとんど購入者がフードコート、娯楽エリアに集まっています。消費者の需要とマッチしていないからではないかと考えております。取扱商品のジャンルが少なく輸入品であることがネックでしょう。日本の百貨店を見ると、ルミネや丸井では Louis Vuitton や Dior のブランドがあれば日本製の手頃なブランドや100円均一ショップ、ダイソーもあります。多様なジャンルの品揃えで顧客を招く方法となります。

ベトナムの小売業の業績を上げるには、効率的に市場調査を行い、小まめに中流層・セミ中流層等別百貨店を設置し、顧客ターゲットの収入と販売価格のバランスを考慮することが必要ではないかと思えます。輸入品を主力の商品として扱うと難しいでしょう。そのため、ベトナムの生活水準に相応しい百貨店が必要となります。一方、町を回ると、ばらばらでパパママのお店がたくさん並んでいます。モダントレードにシフトしているものの、多くはまだトラディショナルトレードが主力となっています。国産で値段が手頃だからです。最近ではデパートも生活に浸透しているため、これらのパパママショップをモールに集めることで5年前に見逃された9割の消費市場を開拓できるかと思えます。

一方、百貨店業態での問題は、昔からベトナム人の生活に溶け込んでいるBigCコーポレート(総合スーパーマーケット)と後者であるVinmartがうまく解決しました。徹底的に消費者の需要を調査・分析し、顧客ターゲットの収入とバランスをとった商品販売価格を調整し、品物ジャンルも幅広いです。



Vinmart スーパーの果物売り場

BigCコーポレートは外資系であるものの、品物はほとんど国産なので、価格を激安に抑えることができ、地元の消費者の愛用のブランドという位置づけとなりました。今回冷凍倉庫とサポートセンターを見学して、厳密な品質管理とアクティブで豊かな従業員の様子から今のBigCコーポレートの成功秘訣が分りました。

Vinmartスーパーでも順調な経営状況が見えました。これから、ベトナムの最大手企業として消費市場をだれより把握しているという強みを利用し、質が高い成長を生み出して社会貢献ができればいいと思えます。

今回のベトナム物流視察で取得できたことを大切にしたいと思います。BtoB・BtoCにおける在庫管理システムのプロバイダーとしての当社のベトナム進出事業に活かしたいと思います。ベトナムでの小売業のトレンドを迎えて効率的な展開企画につながるかと思えます。

今回は同行の皆様大変お世話になりました、ありがとうございました。

VinMart 店舗、イオンショッピングモール

おひさまエナジーステーション株式会社 松本照生



1.はじめに

11/19(月)~11/22(木)まで、ベトナム最新流通・物流視察会に参加した。今回、ベトナムの南北に位置するハノイとホーチミンを訪問。ベトナムの政治体制は社会主義共和国。人口約 9400 万人。平均年齢 29.6 歳と多くの労働人口を有している。社会主義共和国でありながら、資本主義的な発展を目指している。ベトナム以外の ASEAN 諸国として、シンガポール、マレーシア、タイ、ミャンマー、ラオス、カンボジア、ブルネイがある。その ASEAN の中で最も成長率が著しい。

今回は日本大使館にも表敬訪問した。日本の駐在員が国交省からの出向であるということからも、今後、多くのインフラ投資が展開されることが予想される。ノイハイ国際空港とハノイ市街を結ぶニャッタン橋は壮観で、日越の友好としてシンボリックなインフラだった。市内道路においては、バイクが9割以上を占め、これらが円滑に動くことができるインフラを整備されることによって、さらに経済の発展が見込まれることを予感することができる。

2.視察先

(1)VinMart 物流センター並びに VinMart 店舗

VinMart のオーナーは、ベトナムの不動産最大手 Vin グループである。2014 年にオーシャンマート9 店舗(フランス・オーシャン)を買収。2018 年フィヴィマート 23 店舗(イオン系)から買収し、スーパー「VinMart」と合わせて 1000 店舗、「VinMart プラス」4000 店舗を目指しているようである。確かに、新装開店前の「VinMart プラス」を町中で発見することができた。Vin グループは、当初リゾート開発、学校事業で成功。そして、現在、このような小売事業の展開に取り組んでいるが、今後自動車製造業にもチャレンジするようである。2025 年まで国産車として年間 50 万台を目標に掲げている。このようなチャレンジ精神は大切であると実感した。

訪問したのは、ハノイ市内にある Vincom ショッピングモールの「VinMart」である。店舗訪問前には物流センターを訪問したが、作業効率はさらなる改善ができると感じた。さて、訪問した店舗であるが、売り場面積は、約 2300 m²。売上構成比は、衣料関連、家電関連はそれぞれ 9%。食品と加工食品 55%。果物と野菜が 23%。自社ブランドとして自社栽培している野菜の「Vin eco」もあるが、少し割高で売上は芳しくないようである。入荷時間は、生鮮類が 6 時から 16 時半、ドライ商品が 8 時から 16 時となっているようである。店内におけるバックヤードは棚割りをしっかりとしているが、店内出荷のためのマテハンあまり工夫がされていない。荷受けバースも手渡しであるため、さらなる物流効率化が必要であろう。

案内いただいた店長は女性(35 歳?)で、以前は Big C でマネージャーを経験した転職者だった。Vin グループにとっては、経験を持った人が入社してくれることによって、急速な店舗開発も可能になるのであろう。

グループのドメインに、不動産会社を持っていることは大きいと考える。不動産部門が、土地を売買し、そこに複合ビルを建設。自社スーパーを含め、他に多くのテナントを誘致。そして、そのビルには、居住スペースやオフィスを設ければ、小売業の粗利が小さくても Vin グループ全体の収支に支障はないのであろう。



(2)イオンモールショッピングモール

ハノイ、ホーチミン、それぞれにおいてイオンショッピングモールに訪問。

ホーチミンのイオンショッピングモールは、バイク専用 10,000 台と乗用車用 1,000 台の駐車スペースがあり、開店初日は 22 万人のお客さんが訪れたそうだ。

少し話はそれるが、ベトナムの一般家庭における、エアコンと冷蔵庫の普及率はそれぞれ 16.8%、40%弱とあまり普及していない。特に、エアコンは一人当たりの GDP が 3,000ドルに達するところから急激に普及するとされている。

また、来店者の目的としては、単に涼みに来るという客層や、仮に買い物したとしても、冷蔵庫がないため、当日調理する肉や野菜などを買いに来る低所得層、そしてまとめ買いする富裕層とに分かれているようである。

テナント、アミューズメント、レストラン、スーパーなどの配置は日本のイオンモールと遜色ない。レストラン街も牛角などの日本企業が進出しており、値段もリーズナブルであった。スーパーには、青森県産のりんごなども販売されており、日本産の果物の付加価値が高くなっていくことが予想される。

ベトナムでは店舗からの配送サービスもあり、すでに佐川急便が進出していた。



3.まとめ

多くのベトナム国民が裕福な暮らしを目指して、邁進しているのがわかる。マイリン人材養成派遣センターでは、多くの学生さんが海外(日本、韓国、台湾など)での仕事とその後の生活を夢見て、研修に励んでいる。本当にイキイキしていた。その学生さん達は帰国後、家を建てたり、バイクを買ったりとさらなる経済発展の原動力になっているようである。日本をはじめとする先進国は、資本主義の終焉という言葉がピッタリで成長が鈍化。そして、少子高齢化という問題に直面し、外国人労働者を受け入れるかどうかということを国会で審議している状況である。

発展途上国も先進国同様の歴史を辿るのは明白である。しかしながら、発展途上国においては、最新のシステムや技術を活用しながらスマートに成長できるはずである。開発段階においては、物流、IT、エネルギーの包括支援によって、効率の良いインフラ作りを構築することができると思う。

今回、日本大使館から紹介していただいたジェトロ報告レポート(電力事情)を確認したところ、再生可能エネルギーに関しても、今後、ベトナムでFIT制度がスタートしていくようである。国民は約7円/kWhで電気を購入しているようであるが、FIT制度によって、太陽光発電で発電した電気は約12円/kWhで買い上げていただけるようだ。これが、FIT制度によるグローバル基準だと認識することもできた。物流の効率化と再エネの普及は弊社のミッションと位置付けている。

最後に、このような海外視察研修を企画していただいた AZ-COM 丸和支援ネットワーク様にお礼を申し上げます。ありがとうございます。

ベトナム視察研修に参加して

株式会社丸和運輸機関 岩崎明



■ ベトナムの政治経済体制

帰国してから、友人がベトナムからの留学生に日本語を教えていることを知った。彼が言うには、最近の若者は「戦争を知らない子供たち」だという。日本の若者はとっくに戦争のことを忘れているが、ベトナムは約 40 年前までは戦争をしていた。古くは中国との間で南蛮と呼ばれ（東夷、南蛮、西戎、北狄の一つ）いじめられていたせいも、今でも中国に対してはいい感情を持っていない。

さらに、フランスの植民地(1874 年)となってからフランスの文化が入って来たが、この植民地政策から解放されたのは、日本軍が進駐してからである。さらに、第二次世界大戦後、今度は米ソの代理戦争を行い、ゲリラ戦法で米軍を追い払うことが出来た。このため、北ベトナムの首都であったハノイが首都となり、現在に至っている。

ドイモイ(刷新)政策により一人当たり GDP が、1986 年には 86ドルであったものが、2017 年には 2,385ドルにまで成長している。最近 30 年間の平均成長率は 6.4%、2018 年上期は 7.08%とこれまでの最高になっているが、インフレ率は 4%以内に抑えられている。

日本大使館ではベトナム経済に対する「6 つの懸念」を教えられた。①政府の意思決定の遅延②過去の約束を反故にしようとする動き③国際ルール・慣行と整合しない措置④2 年近く新規のインフラプロジェクト工事が無い⑤司法の信頼性に欠け、裁判の判決はロビー活動(賄賂)の影響が大きい⑥支払い遅延も発生している。

梅田大使と林書記官からの丁寧な説明の後、質疑応答の時間まで設けて頂いた。最近では留学生、技能実習生が急増する中、この 5 年間で不法滞在、失踪が 7 倍になっているとのこと。ビザ発給に際しての日本語能力のチェックを強化することはもちろん、特に悪質な斡旋業者の締め出しに心を砕いているとのことであった。



■マイリン人材養成派遣センター訪問

マイリン人材養成派遣センターでは、既に暗くなった校庭に全員が集めてくれたのが印象的だった。来年日本に派遣される17人が、経営理念、社是、社歌を暗記して披露してくれたのが印象的であった。大使館での話を聞いた直後だったので、この派遣センターが誠実に人材育成をしているのだということを確認した。

■Vinmart 物流センター及び店舗視察

初めに訪問したのは Vinmart の物流センターであったが、担当者が中を見せてくれないというトラブルに会った。交渉の末に中を見ることは出来たが、現在の日本の物流センターと比べるとかなり旧式のものに見えた。一方店舗の中は大変きれいで商品の陳列も素晴らしかったが、オーガニックではないとのこと。現在のベトナムの所得水準ではオーガニックを好んで買う層は少なく、今後の課題だということであった。

店舗の荷受けの場所を見せてもらっていると、丁度そこにチルドの商品を運んで来た車に出会った。荷受けの担当者が庫内の温度をチェックすると、すぐに荷物を降ろし始めたが、手作業でかつサンダル履きというのには皆が驚いていた。坂を使って手降ろしというのは、温度管理と安全管理の両面から今後の改善が求められると思った。



■イオンモール・ハノイ / ホーチミン

イオンモールは日本のものと、ほとんど変わらない。既に宅配を始めているらしく、現地従業員が佐川急便の制服を着ていたのでロジガードのグエンさんに通訳をお願いして料金等を聞いてみたが、企業秘密ということで教えてもらえなかった。

食堂街には牛角を始め日本企業も多数出店しており、価格を別にすれば日本食を食べることは容易であると思った。ホーチミンでは食堂でなくパッケージ入りの寿司を買って食べたが、日本より割安の印象があるものの、ベトナム人にはかなり高価なものであるとのことであった。今後、生の魚を食べる習慣が着くまでには時間がかかりそうである。そのためにもコールドチェーンの確立は、必要なことであると

感じた。

■Big C 物流センター サポートセンター

セントラルグループはタイの 5 大企業の一つで、世界を相手に営業活動を展開している。ベトナムにおけるコールドチェーンの成長率は、南が 5%/年であるのに対して、北は元が低いので 20%/年の成長であるとのこと。数少ないコールドチェーンを取り入れている企業であるがまだ保冷車が少なく、ドライアイスを使用する等、十分な体制にはなっていない。

物流センターの責任者はつい先日、日本に旅行に行っていたとかで、スマホの富士山を見せてくれたのが印象的であった。配送車両には日本の日野やいすゞが使われており、性能の良さが評価されているようであった。

Big C グループの成功の理由として、次のようなものが挙げられている。

- ・ターゲットを比較的年齢の若い都市中間所得層及びハイエンド層にしぼったこと。
- ・都市中間所得層及びハイエンド層が多く住む大都市近郊に集中出店していること。
- ・マーチャндаイジング政策(消費者ニーズに適応した品ぞろえ政策)の徹底。

例えば、ベーカリーショップ(焼きたてのフランスパン)、調理済み総菜(中食)、輸入食肉、インスタント麺などの食品について、都市中間所得層に的を絞り、パワーカテゴリーであることを明確にしている。

冷凍庫の見学には全員を 2 グループに分け、丁寧かつ安全に見学が出来るように配慮しているように感じられた。

サポートセンターで今回説明してくれたのは、テレサというオムニチャネルの責任者だったが、ベトナムでは管理職でも男女の比はほぼ同数とのことである。

お茶代わりに出してくれたスイカジュースはペットボトル入りであるにも関わらず、今日中にお飲みくださいということで商品管理のレベルの高さを感じた。

2 階の研修室に行く途中、階段から見える場所に「ビジョン」、「ミッション」が大書されており、大企業らしく理念の浸透を図っていた。

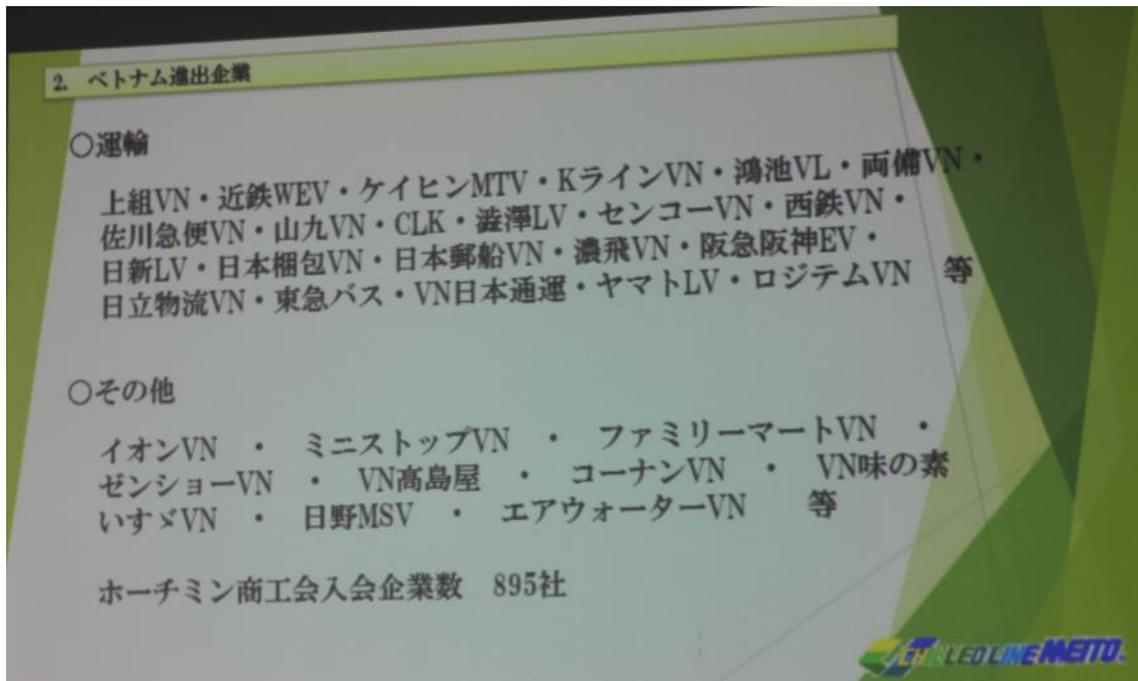


■メイトウベトナム

C&F ロジホールディングスの連結子会社である名糖運輸株式会社は、2014年6月に現地法人 TODA 社と合併会社メイトウベトナムを設立した。(出資比率 85%)

従業員 105 名のうち日本人駐在員は 4 人のみであり、残りは現地従業員である。主な事業内容は冷凍冷蔵商品の保管及び荷役であり、第一倉庫に次いで 2018 年 1 月に二倍の規模の第 2 倉庫を稼働させた。2 つの倉庫の距離は 300m と至近の距離にあるため、仕事の繁閑によって、従業員を移動して平均化を図ることが可能である。

ベトナム人はよく働きますか? との質問に、働くけれど少し目を離すとさぼる人間もいて、管理は必要ですね、との答えが印象的であった。現場の責任者は女性が多く、女性の方が勤労意欲は高いのではないかとのことであった。



写真のように、かなりの日本企業がベトナムには進出しており、自分たちの得意分野を明確にして事業展開をしていかないと、継続はできないとの判断をしているようである。

ベトナムの平均年齢が低いのは、ベトナム戦争で高齢者が死亡したせいと、医療制度がしっかりしていないことが挙げられる。病院の数が少なく、がんになったら終わりとの意識があるようだ。日本のクリニックの代わりに町の薬局が果たしており、日本のようにドラッグストアが食料品も売るといったことは無いようだ。

今後の発展のためには、現在 20%といわれる物流費をいかに下げるかがポイントであるが、そのためには道路、鉄道、水運といった物流インフラの整備が急務であると感じた。

実質 3 日間という、ハードスケジュールではあったが、日本の高度成長時代と重ね合わせてベトナムの成長を考える時、医療と教育という、生きていくための基礎が強化される必要があると感じた。

最後に、忙しい仕事の合間をぬって参加していただいた AZ-COM 丸和・支援ネットワークの会員の皆様、また裏方に徹し今回の視察を支えて下さった事務局の皆様方に感謝申し上げます。



発行人：一般社団法人

AZ-COM丸和・支援ネットワーク 事務局

〒100-0005

東京都千代田区丸の内1丁目8-2 鉄鋼ビル本館5階

TEL.03-3212-1111 / FAX.03-3212-1112