

令和6年度

四日市港管理組合議会 海外港湾事情調査団 報告書

令和6年11月11日（月）～11月14日（木）

【ホーチミン港・ダナン港】



ホーチミン港



ダナン港

目 次

1. 復命書	1
2. 調査概要	2
3. 日程表	4
4. 令和6年度 海外港湾事情調査結果の概略	5
在ホーチミン日本国総領事館（5～7）	
ベトナム港湾協会（8～9）	
ホーチミン港（カットライターミナル）（10～12）	
ダナン港（ティエンサターミナル）（13～15）	
郵船ロジスティクス ダナン倉庫（16～18）	
5. 海外港湾事情調査 報告書	
団長（議長） 野 口 正	19
副団長（副議長）中 川 雅 晶	24
団員（議員） 川 口 円	30
団員（議員） 諸 岡 覚	33
団員（議員） 松 浦 慶 子	38
団員（議員） 笹 井 絹 予	45
随員（事務局長）川 崎 里 志	51

復 命 書

四日市港管理組合議会

議長 野 口 正 様

令和6年度四日市港管理組合議会海外港湾事情調査団

団 長（議 長）	野 口 正
副団長（副議長）	中 川 雅 晶
団 員（議 員）	川 口 円
団 員（議 員）	諸 岡 覚
団 員（議 員）	松 浦 慶 子
団 員（議 員）	笹 井 絹 予
随 行（事務局長）	川 崎 里 志

調査の概要は以下のとおりでした。

1. 調査期間

令和6年11月11日（月）～11月14日（木）までの4日間

2. 調査先

ベトナム社会主義共和国

在ホーチミン日本国総領事館

ベトナム港湾協会

ホーチミン港（カットライターミナル）

ダナン港（ティエンサターミナル）

郵船ロジスティクス ダナン倉庫

3. 調査概要

別添のとおり

令和6年度四日市港管理組合議会海外港湾事情調査団概要

1. 目 的

四日市港における輸出国第7位、また輸入国第6位のベトナムの主要港の最先端な港湾施設整備と、そこに位置する倉庫業務の管理運営体制などの現状及び将来計画について実地調査を行うことにより、議会として四日市港の発展的活用などの総合対策に資する。

2. 日程

令和6年11月11日（月）～11月14日（木）

3. 調査先

在ホーチミン日本国総領事館

ベトナム港湾協会

ホーチミン港（カットライターミナル）

ダナン港（ティエンサターミナル）

郵船ロジスティクス ダナン倉庫

4. 調査団の構成

団 長（議 長） 野 口 正

副団長（副議長） 中 川 雅 晶

団 員（議 員） 川 口 円

団 員（議 員） 諸 岡 覚

団 員（議 員） 松 浦 慶 子

団 員（議 員） 笹 井 絹 予

随 行（事務局長）川 崎 里 志

5. 調査事項（依頼時点）

- ・ベトナム国の概要
- ・ターミナルの円滑運営
（ガントリークレーンの遠隔操作や荷役機械の自動化など）
- ・荷役輸送におけるモーダルシフトの考え方
- ・台風・高潮などの災害対策について
- ・現状と課題及び最新事情について
- ・港湾施設の視察
以下は郵船ロジスティクス・ダナン倉庫
- ・ダナン港と貴社との関わり
- ・貴社のベトナムでの位置づけ等
- ・会社の概要
- ・倉庫の見学

6. 調査プログラム

11 月 11 日 (月)

16:00～17:00 在ベトナム日本国総領事館 訪問

11 月 12 日 (火)

08:45～09:30 ベトナム港湾協会 (Vietnam Seaports Association) 訪問

10:30～12:00 ホーチミン港 (カットライターミナル) 視察

11 月 13 日 (水)

10:00～12:00 ダナン港 (ティエンサターミナル) 視察

13:30～15:00 郵船ロジスティクス ダナン倉庫 見学

令和6年度四日市港管理組合議会海外港湾事情調査 日程表

日程	発着地	発着時間	交通機関	行程・備考
11月10日(日)	東横INN中部国際空港1 前泊	16:00		※チェックイン開始時間 電話:0569-38-0045 住所:愛知県常滑市セントレア4-2-5
11月11日(月)	中部国際空港第1ターミナル3階 国際線出発ロビー集合	07:00		
	(出国手続)			※手続き後各自朝食
	中部国際空港 発	09:00	ベトナム航空	【所要時間6時間5分】
	ホーチミン空港 着	13:05	VN 343	
	在ホーチミン日本国総領事館	16:00	専用車	表敬訪問 16:00~17:00
	ホテル着	18:00	専用車	サイゴンホテル
	夕食	19:00	専用車	夕食:市内レストラン
11月12日(火)	ホテル発	08:25	専用車	
	ベトナム港湾協会 着	08:45	専用車	表敬訪問 通訳同行 08:45~09:30
	カットライターミナル	10:30	専用車	カットライターミナル視察 通訳同行 10:30~12:00
	昼食	12:00-13:00	専用車	※空港移動中車内にて昼食
	ホーチミン空港 着	13:00		
	ホーチミン空港 発	15:30	ベトナム航空	【所要時間1時間20分】
	ダナン空港 着	16:50	VN 134	
11月13日(水)	夕食	17:45	専用車	
	ホテル着	19:00	専用車	グランヴィリオシティダナン 朝食:ホテル 昼食:車内ランチBOX 夕食:市内レストラン
	ホテル発	09:45	専用車	
	ティエンサターミナル	10:00	専用車	ティエンサターミナル 視察 通訳同行 10:00~12:00
	昼食	12:30-13:30		
	YLKダナン	14:00		YLKダナン 視察 通訳同行 14:00~15:00
11月14日(木)	夕食	17:30		
	ダナン空港着	18:45		
	ダナン空港 発	21:00	ベトナム航空	【所要時間1時間30分】
	ホーチミン空港 着	22:30	VN 143	
				朝食:ホテル 昼食:市内レストラン
11月14日(木)	ホーチミン空港 発	00:25	ベトナム航空	【所要時間5時間10分】
	中部国際空港 着	07:35	VN342	
	(入国手続)			
	解散			

令和6年度四日市港管理組合議会海外港湾事情調査 説明・質疑応答 概略

在ホーチミン日本国総領事館（令和6年11月11日（月）16:00～17:00）

会議室にて説明及び質疑応答・意見交換

【対応者】

・総領事 小野 益央

【内容】

〔野口団長挨拶〕

本当にお忙しいところ、今日はありがとうございます。

〔質疑応答〕

質問：ホーチミンに日本企業は多く進出していますか。

回答：1,070社あり、かなり盛んに進出されていると思います。

質疑：ベトナムの人口はどのくらいですか。

回答：1億人を超えました。平均年齢31歳と若い国ですが、2045年ぐらいから少子高齢化が進むと言われています。

質疑：ホーチミンでの日本人の数はどのくらいですか。

回答：在留届をきちんとされてないパターンが多くみられるので、元々1万人程度いたのですが、最近精査した結果、9,900人ほどになると思います。

質疑：ベトナムの方から見た日本のイメージはどんなものですか。

回答：近代化や工業化され生産されている製品の性能も高く、また古来からの文化も現在に融合されており、憧れとか尊敬の念を感じていると思います。

質疑：宗教に対する感覚はどうですか。

回答：生活も安定してきており、宗教に対する関心も高くなってきていますが、政府が認めたものでないと活動はかなり制限されるようです。

質疑：アメリカがトランプ政権になりますが、懸念されていることはありますか。

回答：アメリカに対して大きな貿易黒字があり、高関税をかけられないか心配があります。また中国企業がベトナムから代理輸出しているのではないかとされていて高関税をかけられないかも心配です。

質疑：公務員の給料が低いと聞いていますがどのような状況ですか。

回答：確かにそうです。ホーチミン市役所の職員も多くが副業を持っており、公務員としての裁量権を利用して儲けていると聞いています。汚職の摘発も増えています。ただ、今政府関係者は年齢に応じた一律の給与表ではなく、責任に応じた給料が支払われるような仕組みを整備しようとしているようです。

質疑：ホーチミンは“市”ですが、隣は“省”とかの表記がありますが違いは何ですか。

回答：市と省は同じと考えていただいて結構です。ただ、市は中央直轄市というもので、ある程度規模が大きな組織です。

質疑：日本は今物価高ですが、ベトナムはどうですか。

回答：経済成長が高めなので、多少インフレとかあっても物価高でも大きな支障はありません。

質疑：インドも若く平均年齢 28 歳と聞きますが、ベトナムと似ていますか。

回答：インドは大きな国で富の分配がうまくできていないように思います。ベトナムは規模が小さく貧富の差もあまり大きくないと思います。社会主義国の良いところで底辺の人でも最低限の教育が受けられたり、セーフティーネットがまだ残っています。

質疑：ベトナムは南北に長いですが、どのような特徴がありますか。

回答：ホーチミンを中心とした南部は豊かで、内需型の企業が多いです。人々の消費を見込んだ投資が多く、イオンさんも進出しています。北部はまだ比較的安価な労働力や土地を提供できることから、製造業が多く投資されています。中国企業の進出も多いです。

質疑：中国の景気が良くないですが、影響はありますか。

回答：アメリカを含めて多くの輸出先があり、中国だけの影響を受けることはないと思います。

質疑：韓国の影響はありますか。

回答：かなりあります。工業分野では日本より影響は強いです。サムソンという企業による携帯電話は半分がベトナムで作っているのではないのでしょうか。韓国人も日本人の 20 倍ぐらいいると思います。

質疑：投資の関係の相談もありますか。

回答：ジェトロさんに行きます。あとホーチミン日本商工会議所とかへも行きます。

質疑：指導者が変わりましたが変化はありますか。

回答：ここは集団指導体制で、5年毎に党大会で方針が決まって外交政策とかもそこに書き込まれていて、それに従って次の党大会まで実行していきますので、途中で書記長が変わっても大きく方針が変わるということはないです。

質疑：投資環境で日本の出資株式購入がかなり増えているのは何故ですか。

回答：以前は直接企業が進出する傾向が強かったのですが、最近はベトナムの企業へ投資する、株式を買うという傾向が強くなってきているためです。



ベトナム港湾協会（令和6年11月12日（火）08:45～09:30）

会議室にて説明及び質疑応答・意見交換

【対応者】

- ・ SAI GON PORT JOINT STOCK CO. General Director NGUYEN LE CHOW TAM
（サイゴン・ポート株式会社総監督 グエン・レ・チョウタム）

【内容】

〔野口団長挨拶〕

私は四日市港管理組合議会の議長をさせていただいています野口正と申します。訪問団を代表しまして一言お礼の挨拶をさせていただきます。

今回の訪問では、ベトナム国の各港の優れた取り組みを学び、四日市港の発展の参考といたしたいと考えています。

最後に、今回、私どものベトナム国訪問が、この場にご出席の皆さまをはじめ、多くの職員の方々のご厚意とご努力により実現できたことを、心より感謝申し上げ、私の挨拶とさせていただきます。

〔訪問港側挨拶・説明〕

ホーチミン市はサイゴンという名前で、フランスの時代から始まりました。サイゴン港は 1800 年の後半ぐらいフランスの植民地時代から作られ、1860 年頃から初めて出港したことが記録されています。

コンテナの総取扱量は、ベトナム全土だと 240 万 TEU ということになり、一番良かった年は 407.3 万 TEU になります。悪ければ 300 万 TEU ぐらいになります。2050 年ぐらいには 1 億 TEU になるかもしれません。

ベトナム全土は三つのエリアに港が置かれています。主に貨物便など経済が発展しているところで、1 番はホーチミン市の周辺。ここサイゴン港です。2 番がハノイです。ハイフォン港があります。3 番が中部です。

私たちは大きな課題を三つ持っています。日本と協力関係が築けたら嬉しいです。一つは埋め立ての技術です。二つ目は貨物保存技術の向上です。三つめは人材育成です。

※通訳の言葉です

〔質疑応答〕

質問：サイゴン港は川沿いにありますが、船がかなり大型化しているが水深はどれくらいですか。

回答：満潮時で 10m 程度です。カイメップからサイゴン港まで 4 時間ぐらいかかりますが、潮が高くなる時間だと午前中入ると午後ちょうど出られるようになります。

質問：港の管理運営はいろんな形があると思いますが、ベトナムではどうですか。

回答：1945 年まではその当時のサイゴン港だと開発も管理も政権とも全部やっていましたが、1945 年以降私たちが政権として保有し管理は別の会社になりました。現時点ではどうやって役割を分けるかと懸案事項です。

質問：カーボンニュートラルポートの取り組みについて教えてください。

回答：以前だとプラットフォームまではディーゼル使って発電してジェネレータを開発していましたが、ディーゼル発電は廃止しました。また港全土の面積の 10% ぐらいを緑地化する必要があります。

太陽光発電や風力発電も利用する予定です。

質問：海的环境は豊かですか。

回答：四日市のようにコンビナート群は無く貨物コンテナだけなので、海的环境への影響は非常に少ないです。石油会社はありますが、規制は日本よりかなり緩いです。

※「回答」は通訳の言葉です



ホーチミン港・カットライターミナル（令和6年11月12日（火）10:30～12:00）
会議室にて説明及び質疑応答・意見交換

【対応者】

- ・ SAIGON NEWPORT CORPORATION Executive Vice President BUI VAN QUY
（サイゴン・ニュー・ポート副会長 コウ・ファン・ウイ）

【内容】

〔野口団長挨拶〕

私は四日市港管理組合議会の議長をさせていただきます野口正と申します。

今回の訪問に関しまして皆様のご厚意に感謝申し上げます。

私たちの四日市港は1899年に開港いたしましてその後125年経過して現在に至っています。日本中部圏において代表的な国際的な貿易港として重要な役割を果たしております。四日市港からベトナムへの航路も二つありまして内一つはホーチミンに寄港しております。今後益々ホーチミン港とのコンテナの往来が盛んになることを願っております。

今回の訪問ではホーチミン港の最先端のコンテナターミナル運営に関わる取り組みを学ぶとともに現地を見学させていただいて、四日市港の今後の発展の参考にしたいと思っています。

最後に私たちのホーチミン港訪問がこの場にご出席の皆様を始め多くの職員の方々のご協力をいただきましたことを心より感謝申し上げます私の挨拶とさせていただきます。

〔訪問港側挨拶・説明〕

ベトナムの人口は約1億人で東南アジアの中心部に位置しています。2024年9月現在GDP成長率は7%ぐらい達成しています。CPIは4%ぐらい上がっています。それから日本からの観光客も沢山訪れています。ホーチミン以外にも世界文化遺産や様々な所へベトナム全土にも日本人のお客さん結構いらっしゃっています。

ベトナムは世界18の国家・地域、また60以上の市と貿易しています。東南アジアの日本も含め色んなところとパートナーシップ結んでいます。今年2024年9月現在までは海外からの投資額は240億ドルぐらいです。その中で日本は4位になります。

日本からの輸入は昨年度160億ドルぐらいでしたが今年161億ドルで2.4%成長しました。現時点でベトナムが一番輸入しているのは中国です。1000億ドルぐらい超えています。それからベトナムが一番輸出しているのはアメリカです。これを見るとベトナムに対して日本も非常に大切に、輸入輸出の関係でも大事なパートナーです。

このニューポートは開発してから今年で35年です。1989年3月15日から。国所有で出資が100%です。100%国持ちですが、但し株式関係とか工事関係はそれぞれが持っています。

E政府としてオンラインでのシステムがあり、在庫管理、出航管理、全部インターネ

ットで管理しています。通関まではオンラインでできます。通関システムソフトウェアは日本からの支援でできました。これからアップデートして世界とコレクトできるように力を入れています。

営業だけでなく社会に対してもいろんな責任があり、チャリティ活動もやっています。その中にはベトナム戦争で犠牲になった子どもたちお母さんたち 365 名の面倒もずっと見ています。ベトナム全土の 20 以上の市や省で直接やっています。毎年 300 万ドルぐらいの経費を使います。

日本へは 12 から 14 の便があります。毎週世界からは 90 便ぐらいがカットライに來ます。3000 級までの船がカイメップ港まで入港できます。カイメップ港はここから 80 km ぐらい離れています。ヨーロッパ、アメリカまでも行きます。

日本企業からもいろいろお話し伺いまして、海の中に風力発電をやってそのための物流をやりませんかというお話も受けています。今相談は伊藤忠さんとでやるという計画をしています。

ベトナムと日本の関係は非常に良く、文化・政治・交流・スポーツなどの交流がたくさんあります。日本人からもベトナムに遊びに來られて、また投資もして、それから商売も。日越関係がこれからも益々発展することを願っております。

※通訳の言葉です

〔質疑応答〕

質疑：国際空港の現場を見に行かせていただきましたが、海外から投資はどのような状況ですか。

回答：一番はシンガポール。それから香港、韓国。四番は日本です。

質疑：国際国道 1 号線が繋がったらどのような影響が出ますか。

回答：カンボジアのプノンペンまでは水路で行きます。他のエリア、プノンペン以外の所だったら陸路で、国道 1 号線でつながって行きます。

質疑：VPA（ベトナム港湾協会）にお邪魔した時に、埋め立て技術の相互的な協力、貨物倉庫の保存技術、人材育成、それから環境技術の互いの協力の度合いを高めれば、更に日本との協力関係、取引関係が向上すると伺いましたがどう思われますか。

回答：非常に興味深いと思います。これから私たちはデジタル化それから緑をたくさん増やしたいと思います。人材開発もとても期待しています。日本の協力があれば非常に助かると思います。

質疑：徴兵制があるようですが、その間は人材の補填とかあるのでしょうか。

回答：徴兵の年齢になったら徴兵に行かなければなりません、勉強にもなりますし、戦争もないので予備軍になります。仕事にも影響はありません。

※「回答」は通訳の言葉です



ダナン港・ティエンサターミナル（令和6年11月13日（水）10:00～12:00）

会議室にて説明及び質疑応答・意見交換、現場見学

【対応者】

- ・DANANG PORT Deputy General Director DUONG DUC XUAN
（ダナン・ポート副会長 ズオン・ドック・スワン）

【内容】

〔野口団長挨拶〕

スワン副会長様、今日は本当に皆さん感謝を申し上げます。私は四日市港管理組合議会議長の野口正と申します。

私事です。私今年4回目のベトナム訪問です。ダナンには5回ほどお邪魔させていただいています。8月にホンアンの日本橋にご招待を受けまして。ダナンには五行山がありまして、そこのお坊さんもこの前から何べんも私どもの三重県にも来ていただいて私もお邪魔したりしています。

四日市港はベトナムとの関係、特にダナンの各港に関しましていろんなお世話になっていますし、これからも同じように互いに繁栄させていただきたいと思っています。ベトナムの航路は二つありましてその内の一つがダナンです。これからもお互い国際貿易港としてご協力をお願い申し上げます。

今回の訪問ではダナン港の最先端のコンテナ等の運営に関する取り組みを学びたいと思いますので、どうかいろいろ見学させていただき学ばせていただきますのでよろしくお願い申し上げます。

最後に今回私たちダナン港訪問がこの場にご出席の皆様のお力と職員の皆様のご厚意によって実現したことに感謝申し上げまして、これからの私たちの実績として行きたいのでよろしくお願い申し上げます。

〔訪問港側挨拶・説明〕

ダナン港は120年の歴史がある実績のある港で、スムーズに効果的に安全に行い発展に自信をもって貢献しています。

ダナン港は70000重量トンの貨物船、4000TEUのコンテナ船、全長335mのクルーズ船を受け入れることができる港です。ダナン港はベトナム中部の誇れる港です。東西経済の中心に位置し全国でもトップクラスの規模と機能を持ちます。

ベトナム中部とメコンデルタの経済発展を加速させ、ベトナム中部地域の重要性を高めています。ダナン港の経済投資と開発に対する立地と政府の支援を背景にダナン市と首位の貿易と700人以上の熱心な職員のリーダーシップと取組により私たちは驚くべき成果を上げています。

お客様の声に耳を傾け私たちは常に新しい技術を取り入れ、業界のリーダーとしての地位を確立しています。

私たちの電子システムはクラウド上で動作し、すべての配信フィーダー利用船会社と繋がっています。このゲートシステムはモバイルアプリで操作できます。物流のコストを下げます。

電子決済、電子通貨、電子請求書の導入により顧客に購買力のサービスを提供しています。これらのシステムを効果的に使用してダナン港のコンテナ船の運営を効率化しています。自動化された適用システムは24時間稼働し、運用コストと管理を最適化しています。

最先端のシステムが驚くべき変化を生み出しました。ダナン港のコンテナ量が2.5倍に跳ね上がりました。工場の生産性が25%も上昇しました。より効果で90%の時間とコストを節約できます。コンテナの移動時間が驚くべき速さで17分に短縮されました。

2023年ダナン港は完全なデジタル化を達成し、港湾システムにおけるデジタル化の先駆者となりました。

ダナン港はベトナムの六つの港湾の中で優れたパフォーマンスの港です。ローカルマーケットインテリジェンス社のCPPI（コンテナ港効率性評価）により証明されました。

ダナン港はいわゆる物流センターを急速に建設し20haの敷地に上っています。このプロジェクトはベトナムをリードするダナン港のビジョンを強調しています。

ダナン港はリエンチエウ港を拡張し、真のインフラと一体化する準備が整っています。経済成長にダナンを東南アジアの物流の中心地として位置づけます。

ダナン港の使命は国際貿易だけでなく、国と国、人と人、文化と文化をつなぐ架け橋としています。

※通訳の言葉です

〔質疑応答〕

質疑：ダナン港の深さはどれくらいですか。

回答：それぞれ違いますが、一番深いのは14.3mです。平均すると11mです。

質疑：デジタル化を完成させたとありましたが、いつ頃からデジタル化に取り組んだのですか。

回答：2019年末までは少しずつやり、2020年入ったらコロナ禍に入ってデジタル化が加速しました。

質疑：カットライからもデジタル化を勉強しに来られているが、なぜダナン港でデジタル化が進んだのかお聞きしたい。

回答：カットライの方がはるかに優れています。このノンストップの手続きの流れだけは私たちが一番上です。

質疑：デジタル化して人員削減はできましたか。

回答：全体 750 名から 40 名減らしました。しかし、ベトナムの体制ではなかなか首にできないので、他の仕事を探して与えないといけないので大変です。

質疑：新たな港を作る計画があるようですが、日本企業の関りがありますか。

回答：私たちのクライアント総数は 200 あり、日系企業は 15 ぐらいです。

質疑：国が港の管理や企画をされると思いますが、他の団体というか企業などの投資の関係はどうなっていますか。

回答：ダナン港は株式会社になっており株式上場もしています。一番多く株を持っているのは台湾のワンハイで 20%持っています。ベトナムの法律から見ると 49%までは所有できます。

※「回答」は通訳の言葉です



郵船ロジスティクス ダナン倉庫（令和6年11月13日（水）14:00～15:00）

会議室にて説明及び質疑応答・意見交換、現場見学

【対応者】

- ・小玉真也 Director of Business Partner Group（web 対応者）
- ・LE QUANG TUNG（レ・クアン・トゥン）（倉庫案内者）

【内容】

〔訪問港側挨拶・説明〕

ベトナムの人口が今年1億人を超えました。現在1億30万人です。平均年齢は31歳ということで日本と比べるとかなり若い国とされています。

この国の主要都市が若い感じなのですが、あと20年後には早くも高齢化が始まると言われています。40年50年頃から人口ピラミッドが今は正三角形の形ですが、段々日本的な釣鐘型に変わってきます。

一般的な勤務時間としては朝8時から夕方5時、5時半ぐらいまでです。会社によって違いはありますが、一般企業は比較的長い時間働いており、1日8時間ぐらい働きます。日本では少なくなりました土曜日休みが月に2回あります。いわゆるハンドンといった土曜日勤務は多くあります。

ベトナムは縦に長い国で、北部・中部・南部とあり、北部がハノイとハイフォンという所で、ハノイが首都でハイフォンが海の港のところです。

ホーチミンが大きな商業都市のあるところで、こちらも大きな港があります。今皆様は中部、ちょうど北と南の真ん中で、こちらも大きな港がございます。

ダナン港があり水深が11mで、ハイフォンにあるラクテン港が14m、あるいはホーチミンにあるカイメップ港が16mで、ここは浅い海、浅い水深となっています。ここに直接大型のコンテナが入るということではなく、ホーチミンから持ってくるとかいうことがメインです。

金額ベースですが、輸出物としては電話とかパソコンとか、あるいは電気機器関係、あるいは衣料関係というようなものが多いです。電子やパソコンあるいは携帯電話は、韓国のサムソンという大きな会社が工場をもっているのも、この影響が大きく出ています。

そのほか衣料品は日本の大きな衣料メーカーの方が生産地としてここにありまして、そこで作ったポロシャツなりズボンも海外へ輸出する、日本あるいはその他の国へ出していきます。

ベトナムは非常に多くのグローバル企業が入っています。サムスンや日本の企業であれば自動車会社、電子関係も多くこちらに出てきています。

比較的まだ労働力が低めだと言われており、ホワイトカラーからいろんな職業があるので一概には言えないが、平均して言われているのは、月額米ドルで300ドルから400ドル弱くらい。今円安なので計算が難しいですが、およそ4万円から多くて5万円

ぐらいというような月給になっています。

中国が大きく進出してきて、今いろいろ問題になっています。

〔質疑応答〕

質問：インターネットを駆使して業務を行っていると思いますが、コロナ禍からですか。

回答：営業や事務方は家にパソコンを持ち帰って業務することが多くなりました。今はコロナも落ち着いてほぼ日常に戻りましたが、その時に進んだオンライン業務が行われており、私ども倉庫のような現場のあるところは出社は多いですが、お客様によっては営業マンは会社に来るのが週に2、3回というお客様も結構います。

質問：賃金が年々上昇していると聞いていますがどのような状況ですか。

回答：若い国で大企業も進出してきて潤っているので、6から7%程度上がっていると思います。

質問：労働者は集めやすいですか。

回答：場所によります。大都会は物価が高く、また既に開発がすごく進んでいるので魅力が少なく、ハノイでも都市部を抜けた地元の企業しかない所に外国企業が大きく進出して工場を建てて何百人単位でということだと、比較的応募がありますので人が集めやすいです。

質問：勤務時間が長いと聞きましたが、2部制や3部制とかありますか。

回答：我々は物流業なので24時間3交代制でやっており、倉庫は真夜中は需要がないので閉めている。若い国なので子どもが多いが学校が足りておらず、午前に行く子どもと午後に行く子どもに分かれています。学校も2部制になっています。

質疑：ベトナムで働く日本から来ている人たちが困っていることは何ですか。

回答：クレジットカードも使えるし日本食もあるので生活の面で苦労することはないが、医者にかかる場合若干問題がある。風邪程度ならいいが手術とかなると大変だと思う。

〔質疑応答（倉庫見学）〕

質問：ベトナムの一般家庭でのエアコンの普及率はどのくらいですか。

回答：安いメーカー品もあり、都会であれば8割の世帯に1台は付いています。

質問：物流コストは上がる傾向ですか。

回答：インフレも影響して10%以上物価が上がっています。給料が追いつかず共働きが多い。

質問：パレット2台（2階）までしかないが、上空がもったいないくないですか。

回答：今後は棚を作って屋根近くまで利用する予定です。

質疑：この倉庫の物資はダナンだけで消費されるのですか。

回答：ダナンだけです。500 km 範囲ぐらいで、それより遠くなれば別のセンターが担当します。

※倉庫見学の「回答」は通訳の言葉です



令和6年度四日市港管理組合議会 海外港湾事情調査団報告書

四日市港管理組合議会議長（団長） 野口 正

一日目は在ホーチミン、日本国総領事館に総領事小野益央氏（2023年4月に着任して現在1年半勤めている）及び副領事大迫亜里沙を訪問し、ベトナムでの経済状況、社会状況、その他意見交換を行った。

大迫副領事は神奈川県から派遣されている方で、地方とベトナムとの関係等の仕事をされている。

約1時間以上話を伺った。ベトナムでは人口が1億以上を超え、平均年齢は若いですが既に少子化問題が生じており、これからの課題となっているとのこと。

ベトナムにはホーチミンやこれから伺うダナン等にも良好な港があり、経済的に発展をしている。

しかしダナン市を含む中部地域はハノイ、ホーチミンに挟まれ経済的に問題があるように思われる。

ベトナムでは中国の影響はあるが、指導部は各方面に対応しており一国だけの影響を受けないように行動をしているようである。

ベトナムには健康保険はあるが、初歩的なことが出来ておらずベーシックな状況である。

病院等は裕福な人たちしか検診を受けられないのが現状である。

日本に対しては近代化工業化に成功し、文化を持ちながら行っていることに対して敬意を表している。

最近では、宗教に対しての興味を持ち影響受けようとしているが、国の方針でしか宗教活動できていないのではないかと思われる。

工業分野では韓国がかなり進出しておりサムスン以外でもベトナムに進出して来ている。

ベトナムでのビジネス問題として、認可の許可がなかなか下りない、袖の下がいる場合も見受けられる。

公務員の給料が低く副業している公務員もかなりいる。

また、各種要請が多様化しているので、管理構造が作用していない状況も見られる。諸外国からベトナム製が中国からの迂回ではないかと疑われている状況も見られる。

<所感>

総領事等に最初にベトナム関係のことが聞かれ参考になった。

ベトナムの情勢等については多くの関係者等から聞くが各人の立場等もあり情報はまちまちであり責任ある方からの意見等はこれからの視察の中で良い勉強になった。

二日目の初めはベトナム港湾協会（VPA）を訪問して研修を行った。

まず参加者の自己紹介が行われ、その後レイ・コン・ウイン港湾協会会長からサイゴン港等の説明を受けた。

ベトナムの地図から見るとベトナム全土は三つのエリア、主に貨物便など経済が発展しているところに設置されている。

1 番はホーチミン市の周辺、これはサイゴン港です。

2 番はハノイです。ハイフォン港があります。3 番目は中部です。（多分ダナン港）

これら3つの港を運営すると2030年までに400万TEUが達成できます。

ベトナムの事情を見ると二種類の港を開発します。一つは河川から海まで受け継ぐ港と直接海辺のところから海外交流を持つ港です。

サイゴン港は流通、運送に関して市街地を近辺にあるため開発等に計画的なことが必要です。

<質疑>

問 サイゴン港は川沿いにありますが今、船の大型化に関してバース（深さ）はどのくらいですか？

答 今のエリアであれば8m、満潮の時であれば10m位で1日二回満潮と干潮で出入り可能です。

問 港湾の管理運営について国が一切行っているのかお聞きします。

答 様々な形があります。例えば専門会社が管理するとか国と契約する、100%外国とか半分とか国全体とか様々な形態があります。

<所感>

サイゴン港の管理は厳格で、入るための検査も厳しいものがあつた。

サイゴン港はホーチミン市という大都会に設置されているため交通等の問題、河川より生じる砂等の問題があり私ども四日市港も交通、背後圏の物流問題の対応を、将来的に検討をしていかねばならないと思った。

それと設備等は毎年環境整備を行い、規模的メリットを進める計画の必要性を感じた。

次にサイゴンの第2の港であるカットライ港ニューポートを訪問した。

この港は約6年前に三重県と四日市市の訪問団が訪れ鈴木前知事も訪れ話をしたとの事でした。

その時に会ったコウ・ウイ・ファン、カットライのサイゴンニューポートの副会長、ベトナム港湾協会副会長から説明を受けた。

ベトナムの沿岸は全長3260Kmあり、海に直接置かれている港は45ヶ所で輸入輸出は240万TEUです。

ニューポートは1989年から国所有で出資は100%ですが株式関係、工事関係はそれぞれが持っています。

メンバーは50社ありますが内4社は日本と直接関係があります。

ニューポートには3つの役割があります。まず港の運営、そして物流、航海のプラン等です。

またお客様との交流会等サッカー、バトミントン、マラソンそしてゴルフ大会等を行っており、社会に対してもチャリティ活動等（ベトナム戦争犠牲者家族365名の面倒も見ている。）も行っている。

今年9月までは成長率16%ぐらいです。

<質疑>

問 国際国道1号線が最終的にカンボジア、タイ国バンコクに通じるが影響とかは何か考えられるのか

答 隣のカンボジアプノンペンまでは水路で行けます。他タイは海路で行きますが、タイの北部だったら北部貫通道路がありラオス経由でつながります。

<所感>

カットライニューポートは三重県からも訪問しており四日市港との関連性を期待しているようであった。

しかし規模的な問題とか商業上の手続き等問題が生じるような気配を感じた。

三日目午前中はダナン港を訪問しズオン・ドゥク・スワン副会長（港の開発、運営を担当）より説明等を受けた。

ダナン港は120年の歴史と実績があります。

ダナン港はベトナム中部にあり東西経済の中心に位置し全国でもトップクラスの規模と機能を持ち700人以上の職員が働いており、7万重量の貨物船、4000TEUのコンテナ船、全長335mのクルーズ船を受け入れる事ができます。

近年では電子決済、電子通貨、電子請求書の導入により顧客に購買力サービスを提供している。

2023年ダナン港は完全なデジタル化を達成し、港湾システムにおけるデジタル化の先駆者となりました。

<質疑>

問 ダナンの背後圏、今計画している物流ターミナル等背後圏の工業化の状況はどうですか。

答 中部圏の工業化には国としても力を入れています。またラオスから陸路で受取り港まで運びます。

問 ダナン港のバース（深さ）はどのくらいですか。

答 それぞれ深さは違いますが一番深いところは14.3mです。

<所感>

ダナン湖は北部のハイフォン港と南部のサイゴン港に間にあるため、中部地域の経済発展が必須と思われる。

国としてもダナン港の為に資金投入を行い経済育成に力を入れているが中国経済等の停滞等により難しい側面があるが労働力における賃金水準の優位性は力になると思われた。

四日市港としても背後圏の経済力、国による援助が大切なことが理解できた。

三日目午後は日本企業の郵船ロジスティクスダナンを訪問し、小玉氏（ハノイからインターネット：本社ハノイ）説明を受けた。

ベトナムは主要都市が若い感じですが、あと20年後には早くも高齢化が始まり、意外に若い時期は短いです。

一般的な勤務時間は朝8時から夕方5時までで1日8時間ぐらい働きます。土曜日も半日働くことが一般的です。

労働賃金が低めだといわれますが、月額米ドル換算で300ドルから400ドル弱で日本換算だと為替もありますが4万から多くて5万円ぐらいの月給です。

中国が大きく進出してきており、安い労働力、勤勉性そして日本との関連性がないということです。

私ども、その様な点で物流企業としてベトナムに出てきています。

<質疑>

問 インターネット使用の業務は基本的に多いのですか。

答 コロナ禍からです。最初は少なかったのですがコントロールが効いていたのですが現場の倉庫スタッフとは問題が生じました。営業とか事務方は自宅にパソコンを持ち帰り業務をすることが多くなりました。コロナ禍が落ち着いてもオンライン業務は行われています。

問 賃金が毎年上昇していると聞いていますが

答 賃金は平均6～7%ぐらい上がっています。製造ラインに関わる人のヘッドハンティングと給料、笑い話ですがお弁当の良あしで効果があります。

<所感>

日本企業は港湾関係、物流関係においてベトナムはインド等反中国関係国やベトナム内の生産物流に関しての有益性を重視して進出しているが気候的、賃金上昇、効率性など多くの問題を経験しながら励んでいる。

四日市港についても海外情勢を把握して臨機応変に対応していかなければならないと思った。

<全体所感>

ベトナムは海上輸送にとって地理的に有利な場所となっている。

私の住む松阪市には角屋七郎兵衛がベトナムホイアンとの交流貿易を行い、ホイアン市に日本橋を造ったと言われており日本との貿易交流をしていた歴史がある。

ベトナムは統一後インフラ等について投資をしており、そのためにも輸出や中継地点としての利便性を活用して、港運営を行っている。

ベトナムは海岸とは別に背後圏としてラオスカンボジア、そしてタイなどが控えており将来的に発展する可能性を秘めている。

ベトナムは社会主義国家であるが港の運営管理については、一部外部に委託しているところがあり、国との関係が難しい部分が見られる、国との関係については許認可の問題そして運営上の責任の所在について考えられる部分があるように思えた。

南北に長い地理的なところは、北部と南部に少し偏っている部分が見えたが、これからの問題としてその部分を解決するためには、国家の政策が重要になると思われる。

四日市港においても敏速化、効率化に力を入れ、港の拡大、そして物流の拡大化について力を入れていかなければならないと感じた。

また、国の力を借りて、他の港湾との関係を密にして取扱量を増やす方法を検討していかなければ四日市港の規模では心配されることが理解できた。

令和6年度四日市港管理組合議会 海外港湾事情調査団報告書

四日市港管理組合議会副議長（副団長） 中川 雅晶

はじめに

2023年、日本とベトナムは外交樹立50周年を迎えました。両国政府は、二国間外交関係の最上位である「包括的戦略パートナーシップ」に引き上げていくことを表明し、経済・安全保障・エネルギーなど幅広く連携することを確認されました。

国際協力銀行（JBIC）公表の「わが国製造企業の海外展開に関する調査報告（2023年）」によると、日本企業が最も注目している国の第1位がインド、第2位がベトナムと報告されています。

安価かつ優秀な労働力と将来的なマーケット成長性、そしてリスク分散の受け皿等からベトナムは日本企業が最も注目されている国の一つである実情があります。

1980年代からベトナム政府は「ドイモイ（刷新）政策」を推進し、1995年にASEAN（東南アジア諸国連合）に加盟し、2007年WTO（世界貿易機関）に加盟しています。2023年の実質GDP成長率5%以上を達成しており、その主軸は輸出向け製造業と分析されています。2019年以降、中国製造業の海外移転の波や中堅企業において中国から生産移転の波が広がりつつあります。中国国境に近いベトナム北部ハイフォン市の工業団地「DEEPC」には中国から生産移転に向けた中国企業からの視察も増加しています。ベトナムは、「ミニ中国」や「チャイナプラスワン」と言われる所以です。

また、地政学的視点においてもベトナムはインドシナ半島の東海岸を占めており、北部の首都ハノイ及ハイフォン、そして中部のダナン及び南部の商都ホーチミンに国際港湾を有している。後背にあるラオス、カンボジア、ベトナムとの陸路や河川でつながっている点もインドシナ半島のゲートウェイ港湾機能も期待されます。

2017年、四日市港管理組合議会 海外港湾事情調査団はハイフォン港を視察しています。今回の海外港湾事情調査団は、ホーチミン港及びダナン港の視察を行うことで、ベトナムが重要港湾として政策的投資を推進している主要3港湾を視察することになります。

今後更なる発展予測されるベトナムとの輸出入の取扱量拡大を通じて両国発展に寄与できる方策を探るべく視察するものです。

外務省在ホーチミン日本国総領事館（2024年11月11日）

2023年4月より着任の在ホーチミン日本総領事館 小野益央総領事に視察対応い

いただきました。

日本企業の進出都市では、上海、バンコクに次いでホーチミンが第3位で、日本企業1,070社がホーチミンに進出しているとの事でした。また在留日本人は2024年10月現在、9,900名程いるとの事でした。

日本に対するイメージや感情は、近代化と独自文化を両立している日本に対する憧れ感があり、ホンダバイクに象徴される日本製品に対する品質評価が高く、米をお箸で食する民族が中国とベトナムと日本であることや仏教や儒教思想など文化的親和性をもっているとの事でした。



米中対立や中国の人件費上昇に伴い組み立て製造業がベトナムへ移転されています。中国系企業がベトナムで生産し、対米輸出している現状もあります。そのため、米国がトランプ政権へ移行に際し、中国企業がベトナムから代理輸出しているのではないかとの疑念から高い関税を課せられる懸念をもっているとの事でした。

外国企業が進出する際の許認可申請の課題として、決裁に時間を要するため、汚職が多い傾向があります。EU等との取引する場合、コンプライアンスを高度に求められますが、ベトナムの旧態依然とした役人体質が対応しきれない要因になっていると考えられています。この背景には、公務員の低い給与が影響していると考えられ、公務員の低給与により、口利き賄賂の要求が常態化し、有能な人材確保に課題を抱えているとの事でした。

また、経済成長著しいベトナムですが、社会インフラ整備不足やグリーンエネルギー化に課題を抱えており、日本との連携強化の期待値も高いとの事でした。

ベトナムを北部、中部、南部で捉えてみると各々の特異性があり、北部（ハノイ、ハイフォンなど）は労働賃金や土地が安価で中国のハイテク企業の進出もあり製造業が多い特徴があり、中国と鉄道で結ぶ計画もあるとの事でした。中部（ダナン等）は観光地であり、ラオスやタイと接するが、道路インフラが未整備との事でした。南部（ホーチミン等）は開発できる土地は少なく、内需型経済で消費ニーズの企業進出が多い傾向があるとの事でした。ただし北部・中部・南部のベトナムすべてに国際港湾を要し、地政学的にも日本との交流には有効性及び優位性があると思われます。現在はサムソン等の韓国企業の進出の勢いがあり、K-POPや韓国映画も人気があるとのことですが、日本の企業やアニメやエンターテインメントなど多方面におけるマーケティング戦略を展開できる余地を感じました。

また、副領事は神奈川県庁から出向し、自治体連携業務を担当されており、神奈川県知事も毎年のようにベトナムへ来訪されているとの事でした。このような自治体による人材戦略や人的交流を含めた取組はグローバル社会において有効だと感じました。

ベトナム港湾協会（ 2024 年 11 月 12 日 ）

サイゴン港は 1800 年代後半にフランス統治時代に造られ、1860 年に出港したと記録されています。河や入り江の中間に位置する歴史のある港湾です。

近い将来、国際物流港としてアジアのゲートウェイ機能をめざして開発し、ゲートウェイターミナル機能をもつ物流ネットワークを構築していくとの説明がありました。



四日市港に対して、東京と大阪の中間に位置し、石油や天然資源など取扱量の大きさも含め関係の強化したい旨の言葉もありました。

また、昨年 8 月に大阪港を視察した際に、おそらく「国際海上コンテナターミナル」のハブ機能等の知見をベトナム政府に報告し、政府の協力の下で開発する意向との説明がありました。

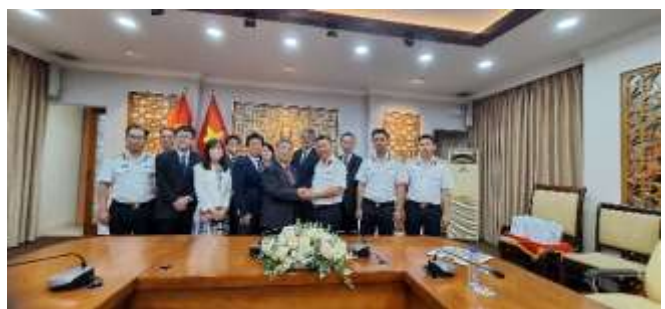
その上で、日本に対して 3 つの要望が示されました。1 つ目に埋め立て技術の提供、2 つ目に貨物倉庫の保存技術の提供、3 つ目が人材開発の協力でした。

また、ディーゼルから電気へ転換をはかり、太陽光発電や風力発電など環境に配慮した取組も推進している説明がありました。

四日市港としても積極的に双方向の連携強化をはかる取組は、両国の発展やアジアの経済的及び文化・人的交流の発展に寄与する可能性があると感じました。

ホーチミン港・カッターターミナル（ 2024 年 11 月 12 日 ）

約 6 年前に鈴木前知事をはじめ三重県訪問団を迎え、ニューポートについて説明する機会があったとの事でした。その後、四日市港を訪問しプレゼンテーションする機会も得たとの紹介もありました。



ベトナムへの海外投資は 240 億ドル程度で、シンガポール、韓国などに次いで日本は 4 位との事でした。最大の輸入国は中国で、最大の輸出国は米国との事でした。

このニューポートは 100%ベトナム政府の出資で、50 社のパートナーが存在し、その内 4 社は日本企業との事でした。また、ベトナムで 1 番のロジスティックスの運営機能及びサーバーポート機能を有しているとの事でした。また、17,200 名の労働者が従事しており、24 時間年中無休のコールセンター機能もあり、在庫管理や出入港管理の集中管理をオンラインで行い、通関システムもオンライン対応している

説明がありました。私たちは、コントロールタワーにおける高度な集中管理の現地を視察しました。四日市港も高度なサーバーポート機能を更に高める必要性を感じました。

ホーチミン市内の地下鉄が開業予定（2024年12月22日開業。鉄道システムは日本の標準規格を採用）などインフラ整備中で、農林水産業関連商品の生産地を有し、カンボジアへの水路など有し、東南アジアのゲートウェイ機能の可能性が大きいとの紹介がありました。



ゲートウェイターミナル、ロジスティックネットワーク、カーボンニュートラル、自動化、無人化、海上ポートの埋め立て技術、貨物倉庫の保存技術、人材育成などを通じて日本との連携強化を図りたい意向を伺えました。日本とベトナムの交流イベントの企画もあり、その際の協力要請もあったことも報告致します。



ダナン港・ティエンサターミナル(2024 年 11 月 13 日)

ダナン港は 120 年の歴史を持つベトナム中部の戦略的重要な拠点です。ベトナムで 6 位の規模を持っているとの事でした。ハイテク部門ではトップレベルで、電子決済など接触無し、ペーパーレス、現金授受なしのノンストップシステムを採用し物流コストと時間の短縮を図っているとの説明があり、ダナン港のデジタル化の優位性を強調されているのが印象的でした。実際に労働従事者は 750 名から 40 名削減した



との説明がありました。特に

港湾業務における顧客ニーズに適応したデジタル化は見習うべき点が多いと思いました。また、ダナン港から車で 30 分程度の場所にロジスティクスセンターを整備し、2030 年を目標に政府は新たな海上ポート建設を予定しているとの事でした。

道路インフラが未整備であるが、ラオスと接続している事から広範囲の物流拠点の可能性もあるのではと思いました。



郵船ロジスティクスベトナム ダナン倉庫(2024 年 11 月 13 日)

ベトナムは平均年齢 31 歳で 1 億 30 万人の人口の国ですが、20 年後に高齢化が予測されています。また、月の半分は土曜日も勤務しているとの事でした。月給は 300 ~400 ドルですが、年 6~7% 上昇している状況との説明がありました。

輸出は電子機器（サムソン製品など）、衣料品（日本企業の生産品など）などが多い傾向との事でした。労働賃金が安く、勤勉な国民性により中国から生産拠点をリスク分散している傾向が続いていると思われます。

日本人従業員は、食生活を含め良くなっているのが困ることは少ないが、医療の面で少し不安を感じるとの事でした。



最後に

四日市港はベトナムなど ASEAN 諸国との経済連携や国際物流連携に向けた訪問交流やセミナー開催など強化をはかってきました。コロナ禍を経て再度、経済・物流・文化・技術・環境・人材交流など多面的な視点で連携強化施策の必要性を感じました。

環境対策や物流効率化を目的とした共同プロジェクトを推進し、再生可能エネルギーや低炭素技術開発を推進することが考えられます。

また、定期的な訪問団の派遣やセミナー開催を通じて、ベトナム等の荷主や船会社等との関係を深め貿易取引の拡大を推進することが考えられます。

また、デジタル化や自動化技術など最新技術を活用し、貨物追跡管理や物流の透明性の向上をめざした試行を連携して取組ことなどが考えられます。

さらに、専門的な職員や技術者などの交流を進め、双方の市場動向やニーズを理解し合うことによる持続可能な国際港湾物流の基盤を構築する人材交流の促進が考えられます。

これらの施策を通じて、四日市港とベトナムの関係を更に強化し、両国の幸福成長を促進することを期待し、四日市港管理組合議会海外港湾事情調査団の報告と致します。

○在ホーチミン日本国総領事館

小野総領事より、ホーチミンには日本商工会議所があり上海、バンコクについて三番目となっており 1070 社が加盟し日本企業の進出においてはかなり盛んである。ベトナムの人口は1億人を数年前に超えたが現在は少子化に向かって進んでいる。全国の出生率が都市部でも1.3～1.5となっており、核家族化も進んで、これからは、介護事業のニーズが増え介護分野への投資も増えることが考えられます。ホーチミンでの日本人の人口は日本企業の方々とその家族が多く1万人ほど住んでいます。米を箸で食べる文化は、東南アジアではベトナム・日本・韓国・中国であるということでした。日本に対しては、近代化に成功、また工業化も成功し、古来の文化及び独自の文化も保持していることから、日本に対する憧れみたいなものを持っていると思います。また、日本に対し尊敬みたいなものも感じられホンダのバイクとか家電製品も丈夫で性能が良くベトナムでは特に愛用されています。アメリカには大きな貿易黒字があり今後、関税をかけられるのではないかと危惧している。政府の汚職の関係なのか最近はいろいろな許認可がおりにくくなっている。洋上風力発電のポテンシャルはあるが許認可が難しい問題と電力の買い取りに問題があります。国家主席が変わっても大きく国の方針が変わることは無いと思います。日本企業の進出方法は、現地にて会社を設立するのではなく出資を行い提携する形が主流となってきています。

○ベトナム港湾協会

レ・コン・ミン会長より、四日市港の立地が東京と大阪の真ん中で非常に便利な所であり今後の発展が期待できると思います。サイゴン港は1800年の後半ぐらいフランスの植民地時代から造られ1860年から出港したことが記録されている。この港は貨物コンテナだけを400万TEUを現在扱っており、2050年にはベトナム全土で1億TEUまで発展するかもしれない。現在、港の拡張を進めておりベトナム政府の意見も踏まえてスピードアップをしています。完成すればより一層、四日市港との関係も深まると思います。また、日本の土木技術はトップクラスで素晴らしくベトナムに技術指導をして欲しいとも思っています。港の管理は、運営とインフラへの投資と役割分担していますが、今後の投資に関しては、どのような運営が適しているのかを検討していきます。CO2削減では、今まではディーゼルを使って発電していましたが、現在は電気を直接引いて対応しています。再生エネルギーでは太陽光発電を利用し、今後は風力発電も検討していきます。よってディーゼル発電は廃止しました。また、港の面積の10%（80ha）は緑地としています。四日市港では、燃料・LNGとか石油関係が多いでしょうが、我々の港は、貨物だけ取り扱う港なので環境への影響は最低限のところですよ。

は環境対策が優れていて、ベトナムでは環境汚染への対応が遅れており排水及び有害物質の管理をしっかりしなければいけないと思っています。

○ホーチミン港

ブイ・ヴァン・クイ副会長より、6年前に三重県と四日市市の訪問団をお招きしてニューポートについて説明をさせていただきました。ベトナムは、世界 18 ケ国と貿易を行っており 60 以上の都市と取引を行っています。日本からの投資は第四位となっています。日本とは 180 億ドル程度の輸出を行っており輸入は 161 億ドル程度となっています。一番の輸入先は中国となっています。ニューポートの開発から 35 年が経ちました。国の所有が 100%となっています。メンバーは 50 社ありその内の 4 社は日本と直接の取引があります。航路に対する表彰を 2 回受けており非常に珍しい状況です。24 時間年中無休のコールセンターを有し、サービスの向上に努めています。オンラインシステムでは、在庫管理・出港管理・全部インターネット環境で管理を行っています。通関までオンライン上で手続きができます。マーケットはホーチミン市であれば 9 割を誇っており通関の 9 割を占めています。国全体だと 56.5%となります。香港・中国・シンガポール・デンマーク・フランス・アメリカと繋がりががあります。日本までは 15 日間、ヨーロッパまでは 25 日間ぐらい時間がかかります。車両は 1000 台以上を所有しタンカーは 120 隻ほど持っています。日本企業から風力発電の提案及び物流についての提案も頂いているところです。今後は、デジタル化・緑地等を増やしていくことを進めます。より一層の自動化・無人化を開発していきます。

○ダナン港

ドゥオン・ドゥック・スワン副会長より、ダナン港は 120 年の歴史があり大変実績のある港です。70000 t の貨物船、4000TEU のコンテナ船、全長 335m のクルーズ船を受け入れることが可能です。ベトナムでもトップクラスの規模と機能を持っています。常にお客様の声を聞き、常に新しい技術を取り入れ業界のリーダーとしての地位を確立しています。電子システムではクラウド上で動作し、配信フィーダー利用船会社と繋がっています。電子決済・電子通貨・電子請求書の導入によるサービスを顧客に提供しています。自動化されたシステムは 24 時間稼働し運用コストと管理を最適化することでコンテナ扱い量が 2.5 倍に跳ね上がり、生産性は 25%上昇しました。港の深さは、一番深いところで 14.3m です。現在はイーポートの使用により接触無し、紙の書類無し、現金無しの無人でできます。手続きの間にノンストップにてすべて完了できます。デジタル化により人員が 40 名削減となりました。削減された 40 名は違う仕事に就いています。現在のクライアントは、200 社あり日系企業は 15 社となっています。ベトナムの法律では投資する場合においては出資割合を 49%までとしています。この港の年間貨物扱い総量は、1450 万 t で 76 万 TEU となっています。

○郵船ロジスティクス株式会社 倉庫

小玉様より、ベトナムからの輸出品は、電話・パソコン・電気機器関係・衣料関係が多く、携帯電話・電子関係は韓国のサムスンの工場があり影響が大きくなっています。衣料品については、日本の大きな衣料メーカーが生産地として所在しておりポロシャツ・ズボンなどを海外又は日本へと輸出しています。ベトナムには多くのグローバル企業が参入しており日本企業では自動車・電子関係が多く出てきています。労働力では比較的に入件費が低く月額米ドル換算では 300 ドルから 400 ドル弱くらいとなっています。コロナ過においては、工場の生産ラインでは工場での寝泊まり、倉庫では倉庫での寝泊まりを行い対応しました。

賃金上昇は年々、およそ 6%から 7%の上昇となっています。製造ラインに関る人手をこちらの給料の方が高いとか、お弁当が美味しいですよとか声掛けし確保するような動きもあります。工場の体制は 24 時間体制となっており現在 3 交代制で対応しています。自動車工場とか家電工場では 2 交代制が多いようです。工場内の商品は温度管理が要求されていないため、気温調整は行っていない状況です。物流コストについては、上がる一方となっておりベトナムのインフレの影響も反映されています。物価が 10%ほど上がっており給料が追いつかない状況です。ベトナムでの不安なことは病院のお世話になるときです。手術が必要な時などは言葉の問題もあり大変心配です。

令和6年度四日市港管理組合議会 海外港湾事情調査団報告書

四日市港管理組合議会議員（団員） 諸岡 覚

1. 目的

躍進が著しい先進港湾における港湾施設整備、管理運営体制などの現状及び将来計画について実施調査を行うことにより、議会として四日市港の発展的活用などの総合対策について知見を広めることを目的とする。

2. 日程並びに訪問先、調査事項

- 1) 日程 令和6年11月11日から同月14日まで
- 2) 訪問先 ホーチミン港、ダナン港（ベトナム社会主義共和国）
- 3) 調査事項 ①ターミナルの運営
②荷役輸送におけるモーダルシフトの考え方
③台風等の災害対策
④現状と課題認識
⑤港湾施設の現地視察



3. 調査報告

1) 在ホーチミン日本国総領事館 表敬訪問

① 訪問日時 11月11日 16時

② 内容及び所感

本表敬訪問は、港湾調査とは本質的に関連するものではないと思われるが、ベトナム国と日本の関係、ベトナム国の現状、世界におけるベトナム国の立ち位置や将来性など、幅広い話題が展開され、大変有意義なものであった。

特にベトナム国の国民性や日本に対する見方など、私が想像していたよりも遥かに先進的であったことに感銘を受けた。

経済は社会主義経済ではあるものの、ある程度の自由が認められており、貧富の差も適度にあり、又、日本並びに日本人に対する感性が、いわゆる「親日」であり「日本に対する憧れ」があることを知り、私自身もベトナム国に対する感じ方が変化した。

以前にイギリスの日本大使館を訪問したことがあるが、今回の総領事館も建物の立派さに目を奪われた。

日本の国威発揚という意味に於いても、十分に日本たらしめる建物であった。



2) ベトナム港湾協会 表敬訪問

① 訪問日時 11月12日 8時45分

② 内容及び所感

こちらでも表敬訪問。

前日の総領事館は日本人同士という事もあり話も弾んだが、ここからは本格的な調査対象としての訪問であり、表敬訪問とは言え、様々な情報を入手する事ができ、また、社会主義国独特の雰囲気を味わう事ができた。

頂いた説明自体は、総論としてのベトナム港湾の現状の説明であったので、ここでの報告は割愛し、事項以降のホーチミン港、ダナン港の報告に併記する。

3) ホーチミン港

① 訪問日時 11月12日 10時30分

② 内容及び所感

ホーチミン港の諸元、すなわち面積や水深、取り扱い貨物量やターミナル数と言った諸々の数字、そして先のベトナム港湾協会での総論としての解説については議会事務局作成の報告書に委ねるものとする。

ここではそういった数字には表れない部分について感じたことを述べる。先ず、先に一つだけ苦言を述べると、現場を見ることなく、会議室(応接室?)の様な部屋での座学のみに終わったことが悔やまれる。

さて、座学に於いては多くの議員が質問を並べ、それぞれ有意義な回答を得られた。

その中で私が質問したのは、いわゆるCO2 対策、環境対策についてである。

私の中でのイメージでは、アジアの国は総じて環境対策が遅れており、CO2 抑制という概念などは非常に意識が低いものであるという観念を持っていた。

しかし、いざ説明を受けると、環境対策ではむしろ日本よりも厳しく、自然環境を大切にした「汚さない」取り組みを細心の注意で行っている事を知り愕然とした。

先方の説明でも触れられていたが、後発国には後発国のメリットがあり、かつて日本や中国が経験したこと(環境破壊)を学び、そうならないように先手先手で対応しているとのこと。

やはり先進事例を学ぶことは有意義である。

そういう意味では、かつての日本の環境破壊は、良い意味でも悪い意味でも世界の環境対策に大いに役に立っていると言える。

また、この件で思い出したが、毎年四日市市の環境学習センターには、ベトナムをはじめアジアの多くの若者が研修に来ている。



こういった四日市の先進的な取り組み、すなわち環境汚染からの克服という実例は世界に誇れるものであると言える。

いずれにせよ、

環境指標、すなわち生態系や生物指標を用いて環境の保全にもしっかりと取り組んでいる姿勢には感銘を受け、心から敬意を表するものであった。



4) ダナン港

① 訪問日時 11月13日 10時

② 内容及び所感

前述ホーチミン港と同様に諸元の説明については割愛する。

ここでは今調査活動に於いて、初めて現地視察を行う事ができた。

1時間程度の座学の後に、現場に移動しての説明はとても有意義であり、何よりもこれまでの座学では感じる事ができなかった港の活力とでも言おうか、「生きている港」を感じる事ができ、現場の息遣い、活力というものを実感できた事は非常に有意義であった。

さて、このホーチミン港に於いて特筆すべきは、「降りない積み荷」という概念。

全てがコンピューター制御されており、しかもそれがWi-Fiを含めたネット



環境に於いて完結されており、トレーラから降りずに、全て車室の中から業務が完了するという事。そして中央の集中管理室(管理棟?)の様なところで全てが完結するという点。

これにより大幅な人員削減に成功し、コストの引き下げに成功している。

また、削減された人員は即座に違う就職先が手配されるのも社会主義国ならではの「らしさ」を感じる事ができた。

5) 郵船ロジスティクス株式会社さま倉庫 表敬訪問

① 訪問日時 11月13日 13時30分

② 内容及び所感

こちらは港湾調査とは本質的にあまり関係はないが、港湾と取引をする日本企業としての表敬訪問。海外で活躍する日の丸を見るのは頼もしいものであった。



4. 総括

今回の調査活動を通じて、改めて日本の衰退というべきか、取り残された感を受けた。

我々は四日市港という偉大な先人からの贈り物の上に胡坐をかき、先人の残してくれた遺産を食い潰しているのではなかろうかという不安にも駆られた。

世界の流通は私の想像以上に凄まじい速さで進化しており、四日市港如きでは最早太刀打ちできない状況になっているのではなかろうか。

私の知識が個人的に遅れているだけで、実際の現場の方々はきちんと世界の流れに乗っていてくれるものと信じたい。

港管理組合の議員として圧倒的な知識不足を痛感して、恥じる。

5. 謝辞と追記

最後に、今回の調査活動にご尽力を頂いた全ての関係各位に敬意と感謝を申し述べると共に、来年度以降の調査活動に際し、更なる予算の増額を求めるべきであるという事を追記する。

1. 在ホーチミン日本国総領事館表敬訪問 2024.11.11(月)

ホーチミン市に位置する日本国総領事館において、総領事の小野氏と副領事の大迫氏と約1時間の面談し、二国間の現状について話を伺った。

総領事の小野氏は2023年4月から赴任され約1年半となり、ホーチミンは2回目、ハノイで2回の勤務で合計ベトナムでは4度目の赴任となられる。

ホーチミン市には、現在1070社の日本企業が進出している。ホーチミンの商工会議所は、上海、バンコクに次いで世界では3番目になり、日本企業の進出はかなり盛んであると認識されている。

ベトナム社会主義共和国の人口は、2、3年前に1億人を超え、2023年越統計総局の調べでは、約1億30万人である。しかし、少子化になりつつあるといわれており、2045年頃には高齢化社会になるともいわれている。ベトナムの出生率は2.0%を切り、ホーチミンなどの都市部では1.3~1.5%となっている。

国民の生活が豊かになるとどうしても少子高齢化は避けられない課題だと小野氏はおっしゃっていた。都市部では住宅や教育費用が高くなっている。ベトナムでもこれからは介護が必要となり、介護分野での投資を考える企業や団体が増えてきているのだと述べられた。ベトナムの国としては、介護保険というものはあるが、どちらかというと健康保険のようなベーシックな仕組みである。裕福な人は自分で高い保険に加入し、より良い医療を受けている。比較的田舎においても社会主義なので社会保障といわれるネットワークがある。ただ介護というのは、家族や親類で面倒をみてきた部分があつたが、特に都市部では核家族化が進み、ベトナム政府として今後どうしていけば良いのか、日本の厚生労働省や日本の経験を知りたいといった話はよくあるそうだ。

ホーチミン市には日本人は企業やその家族も含め、約1万人弱。

ベトナム国民からみる日本のイメージは、同じアジアとして近代化工業化に成功し同時に古来の日本独自文化も保持していることから、理想化された日本に憧れをもっているとのことである。また、1930年~40年代には、日露戦争に勝った日本に学べという留学運動や、日本製の自動車やバイク、家電製品は性能が良いことにおいても日本を尊敬していることを伺った。

ベトナムの経済について、平均年齢が31歳という非常に若い国であることからか、GDP成長率が伸びている。経済全体が成長しているので物価高が大きな支障とはなっていない。ベトナム国全体でみると、南部はホーチミン市を中心に豊かなので消費ニーズを見込んだ内需型の投資が増加している。その反面、工業団地等が飽和状態になっていることから、中北部に投資がシフトしている状態がある。また、陸続きのラオスやタイ、インドとも経済的連携が期待されている。

中国や韓国と比べ、日本企業は進出等に慎重であることから遅れをとっているが、

製造業から出資形態が変化し株式購入などの投資が増加している。

所感

どのような形態であっても、ベトナム国と日本との良好な関係を維持しながら、また win-win な関係を継続されることを期待している。明日からの視察調査において大いに参考になるお話を伺うことができた。



(在ホーチミン日本国総領事館内)

2. ベトナム港湾協会(VPA) 2024.11.12(火)

サイゴン港について

ホーチミン市に位置する港であり、フランスの植民地時代に作られ、1860年から出港したことが記録されている。サイゴン川と海の入り江の真ん中に置かれていて、歴史的にみても長くサイゴン港はベトナムの主な港として運用された。現在では、カイメップ港他4点の港を開発されている。今後は、SICP という中間の港を開発するプロジェクトがある。

ベトナム全土では、2023年から240万TEUとなり、良い時で407.3万TEU、悪い時は300万TEUとなり、2050年までに1億TEUになる見込みである。

ベトナム全土には三つのエリアに貨物便などの経済発展している地域に置かれていて、1番はホーチミン市の周辺、2番はハノイ、3番は中部である。

1960年代から開発された他の港は内側に2ヵ所あり、ベトナムとアメリカの合弁で開発されたSTSSA、これは日本へも航海している。もう一つはサイゴンポートの合弁会社でCMITである。この二つの港では、1年間で約100万TEUの貨物量を達成している。

昨年8月に大阪港を視察したことで、ベトナム政府との協力を早く進めるために仲介港として開発をスピードアップしている。

ベトナムではホーチミン市以外の港の開発に力を入れていて、これらの課題は、埋め立て技術と人材育成である。

二酸化炭素削減について、これまではディーゼル発電を行っていたが、今はすべて電気によって動かしている。港全土の面積の10%を緑化する必要があり、港の向こう側にはまだ7万haジャングルが未開発である。今後はソーラーパネルや風力発電も考えている。

所感

グーグルマップの写真を見ると、海の自然がまだ残されていて豊かな感じをうけるベトナムの港であり、四日市港との違いが感じられた。ベトナムは排水処理などに今後力を入れていくといった話であるが、環境における規制が厳しい方がよいのか、それとも緩やかな方がよいのかを一旦立ち止まって考える時期にきているのではないかと感じた。



(サイゴン港の緑化)

3.サイゴンニューポート(SNP)カットライターミナル 2024.11.12(火)

カットライ港について

サイゴンの第2の港である。

サイゴンニューポートの副会長、ベトナム港湾副会長、太平洋パシフィック港協会の顧問役も兼任されているファンウイさんから話を伺った。6年前、四日市港の訪問団や前鈴木知事にも説明した方である。

このニューポートは1989年3月15日に設立され、今年で35年、100%国出資であるが、その中に株式関係や工事関係を持っている。そのメンバーは50社あり、内4社は日本と直接関係がある。

ニューポートの三つの役割は、

- ①Port Operation (港の運営)
- ②Logistics Services (物流サービス)
- ③Shipping & Sea Services (輸送サービス)



(サイゴンニューポート 3 つの役割)

オンラインシステムを充実させ、在庫管理、出航管理などすべてにおいて、通関までインターネット管理され、オンラインで完了する。通関システムのソフトウェアは日本からの支援でできている。スマート港として今後、世界とコネクトできるように力を入れている。

この後、コントロールタワーに移動して、オンラインシステムを視察した。

社会貢献にも注力している。ベトナム戦争で犠牲になった子どもやお母さんたち 365 名の面倒を継続して支援している。そういったチャリティ活動にも力をいれている。年間約 300 万ドルの経費が必要。医療センターも支援している。

マーケットのシェアはホーチミン市で 90%、国全体では 56.5%を占めている。

今年の成長率は 16%、今年は全土で 1000 万 TEU を超えると予想。世界で 17 番目となる。

所感

SNP の課題については、さらなるデジタル化、二酸化炭素半減化に向けた緑化活動、人材開発であるとのことから、日本との協力や四日市港のノウハウを共有したいとの申し出があった。

デジタル化については、四日市港より進んでいるのではないだろうか。

また、社会貢献活動の素晴らしさは、四日市市や三重県全体に四日市港として今後何ができるのかを考える良いチャンスになると思う。



(サイゴンニューポートのデジタル化)

4.ダナン港(DNP)ティエンサターミナル 2024.11.13(水)

スワン副会長から話を伺った。スワン会長は、港の開発と経営の2つの分野を担当。

ダナン港全体の説明動画をみる。

ダナン港は120年の歴史と実績のある港である。70,000重量トンの貨物船、4,000TEUのコンテナ船、全長335mのクルーズ船を受け入れることができる港。ベトナム中部の東西経済の中心に位置し、全国でもトップクラスの規模と機能を持っている。

ベトナム中部とメコンデルタの経済発展と加速させ、経済投資と開発において政府が支援し、700人以上の職員のリーダーシップによって成果を上げている。

また電子システムを導入し、クラウド上ですべての配信フィーダー利用の船会社と繋がっていて、このゲートシステムはモバイルアプリでも操作可能であることから、物流コストを下げることに寄与している。

電子決済、電子通貨などの導入によって顧客に購買等のサービスを提供している。よって運営の効率化をはかり、24時間稼働している。

結果、コンテナ量が2.5倍になり、生産性が25%アップし、コンテナ移動時間が17分に短縮された。

このようなことから2023年ダナン港は完全なデジタル化を達成した。

ダナン港の使命は国際貿易だけではなく、国と国、人と人、文化と文化をつなぐ架け橋である。

この後は意見交換の時間となる。

デジタル化の取り組みについて

2019年初めから始まり、2020年コロナ禍に入り加速した。現時点の港では無人ですべて運営されている。イーポートというソフトウェアを使って管理し、三つの無し（接触なし、紙書類なし、現金なし）が実現されている。全国でもデジタル化においてトップであり、カットライからも学びにきた。

港全体ではカットライの方が優れているが、ノンストップの処理手続きにおいてはダナン港の方が先に開発したので最先端である。

完全デジタル化によって40人削減できたが、ベトナムの体制では退職とはならず別の仕事を探して給料も同じく与えることが大変。

ダナン港を使用している日本企業について

クライアント総数は200あり、そのうち日系企業は15くらい。

ベトナム国が港を管理するが、そのほかに投資する企業や団体について

ダナン港は株式会社になっているので、株式上場も行っている。CDLという。

1番の株主は台湾のワンハイで20%持っている。ベトナムの法律では、49%まで所有できる。

その後、先導者に付きバスでターミナルを回り、海寄りで下車し港を見学する。

所感

ダナン港においてもデジタル化が進み、ノンストップ処理の手続きにおいて、四日市港も大いに学ぶ必要があるのではないだろうか。デジタル化が進まない理由は、原因はどこにあるのか検証する必要があると感じた。

5.郵船ロジスティクスダナン倉庫(YLT) 2024.11.13(水)

WEBで、ハノイに居られる郵船ロジスティクスの小玉様に対応いただいた。

(本社がハノイにあることから)

ベトナムの全体像として、多くのグローバル企業がベトナム全土に入ってきており、韓国のサムスンが工場をもっているなのでその影響が大きい。日本の企業では衣料品メーカーや自動車、電子関係が多い。

比較的まだ労働力の賃金が低いこともあり、月額平均は300～400ドルくらい。日本円で約4万円から5万円ほどの月給である。

ベトナムの国民は勤勉であることから日本と良い関係を築くことができる。このようなことから物流倉庫も維持できていると考えている。

ここから質疑応答。

賃金の上昇について

平均して6%~7%くらい上がっている。製造ラインに関わる人をヘッドハンティングのような形で、給与やお弁当を他社より良いものにして人材を集めた。これによって成長につながった経緯がある。

勤務体制について

24時間3交代制。倉庫は真夜中の需要はないので2交代制。

平均年齢が31歳ということもあり、子どもが多い国である。そのため小学校や中学校が不足していることから、朝学校に行く子どもと昼から学校へ通う子どもの2部制となっている。

倉庫見学

倉庫は2018年から運用され、まだこれから棚を作っていくところ。

倉庫内の気温の調整は要求されていないので、普通の荷物が置かれている。

倉庫の面積は1万平米で、7社のクライアントと約半分はヤマハのバイク専用となっている。

日本の企業、大塚製薬や味の素の製品があるが、これは日本へ送るものではなくベトナム国内専用。

大塚製薬のポカリスエットはインドネシアから輸入し、ダナン港で受け入れコンテナで倉庫に入り、手作業でパレットに積む。地震はないのでラップは巻かない。

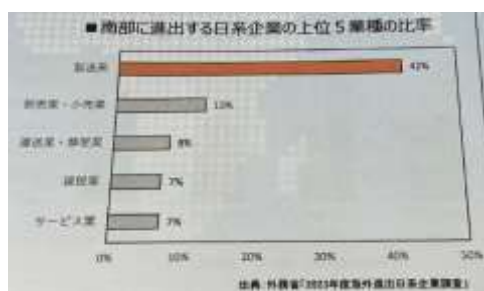
所感

日本の企業、日本製品が日本から輸出されるのではなく、現地工場で生産されるメリットを考えると、コンテナ輸送の必要性をどうとらえるか四日市港だけではなく、日本全体の課題として考えないといけないのではないだろうか。

1. 在ベトナム日本国総領事館 表敬訪問

ベトナム・ホーチミンの概要について説明を受けた。

ベトナムの人口は1億30万人、全国の平均年齢は32歳であり、GDPも6%と高い成長率である。首都はハノイである。



近年の日系企業進出動向では製造業分野が多く、次いで小売り、IT分野の進出も増加。

貿易相手国として、輸出はアメリカ・中国・韓国・日本・オランダ。

輸入は中国・韓国・日本・アメリカ。

日本とは良好な関係にあるという。

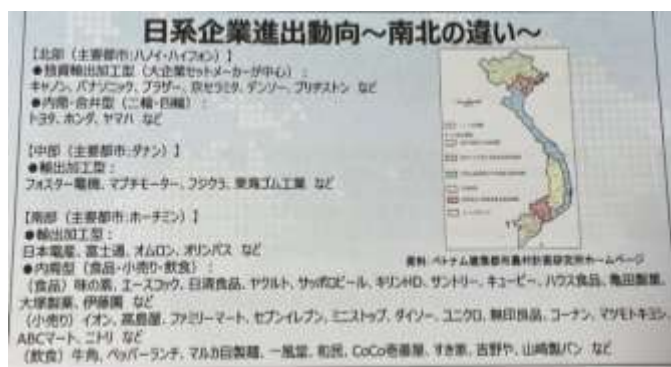
地図を提示していただき、ベトナムの説明を受けたが、地図上にホーチミン市や省という名称があるが、市と省の役割の違いについて尋ねた。

市というのは省に準じるような組織で、中央直轄市というのがあり、ある程度の規模がある市であるが、基本的に市というのも省と同じであるとのこと説明でした。

ベトナム製造業の分野では主要製品として、自動車や二輪車が多いとされているが、ベトナムではバイクの数が車より圧倒的に多く、驚いた。

沿道にはバイク店が多数あり、需要の高さを感じた。

現在はバイクと車の共存社会になっているが、インフラ整備は今後の課題である。



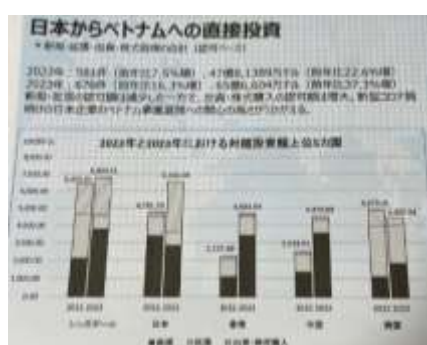
ベトナムは南北によって、日系企業の進出の違いがあり、北部はハノイ・ハイフォンが主要都市であり、日系企業も大企業が中心。

南部はホーチミンが主要都市であり、日系企業は幅広い分野で進出している。

ベトナムの GDP の成長率が 2024 年には 6.82% となっていますが、ベトナムの平均年齢も若く、今後どのような形で国の成長率を支えているのかと尋ねたところ、若い人たちも色んなチャンスをつかんで豊かになりたい成功したいとかあり、非常に若い人たちが頑張っている。

ベトナム人は理数系が得意で、手先も器用なのでエンジニアとかで活躍する人が増えている。日本の企業でもある重工会社でベトナムの技術者が非常に大事になっている。

日本の大学で理工系を卒業し、中小系の企業に入ってくれる人が減っている中で、ベトナム人の優秀なエンジニアというのが大きな役割を果たしていると言われていた。



日本からのベトナムへの投資額は 65.7 億ドルで、在留邦人数は約 19,000 人。

また日本に在留しているベトナム人は約 565,000 人で、外国人労働者全体の 25.3% を占めており、ベトナム人労働者の数は近年増加している。

ホーチミン市に進出している日系企業は 2081 社と特に多い。

また、IT 分野においては、近年著しい成長を遂げていると説明を受けた。平均年齢が 32 歳と若い人材が多いことからグローバルに期待したい。

2. ベトナム港湾協会 表敬訪問



ベトナム港湾協会に到着し、大変歓迎を受けた。

ベトナム港湾協会は、ベトナム国内の港湾業界を代表する団体で、ベトナム国内の港湾運営者や関連事業者を統括する組織で、ベトナムの港湾業界の発展と国際競争力の向上を目的として設立された。

ベトナムで地図から見るとベトナム全土は 3 つのエリアに、主に貨物便など 経済が発展しているところに置かれており、この 3 つの港を運営すると 2030 年まではだいたい 400 万 TEU が達成できると予想している。

また、国際貿易を支えるインフラとして港湾の競争力を高めるための施策も提言し

ている。

港湾設備の規模と能力

総面積やバースの長さ、水深、年間処理能力など。

沢山の色とりどりのクレーンが印象的である。

ベトナム港湾協会の皆さまが好意的かつ丁寧な対応に感謝したいと思います。



3. ホーチミン港 カットライターミナル視察

ホーチミン港に向かう途中、朝のラッシュ時なのか、交差点沿いには沢山のバイクと車が並んでいた。湾岸通りや高層マンション街を通り過ぎ、ホーチミン港に到着した。



ベトナムと世界 18 の国家・地域と結び、60 以上の市と商いをしている。

2024 年 9 月現在までは海外からの投資額は 240 億ドルぐらい吸収できた。その中で日本は 4 位になる。

ベトナム沿岸の全長は 3260 km あり、それから 5 つの部分に分かれている。ホーチミン港は、ベトナム最大の都市ホーチミン市内に位置しており、南部経済拠点地域の経済活動にとって不可欠な物流基盤となっている。

2024 年 9 月までは成長率は 16% ぐらい、今年全土では 1000 万 TEU を超えると予想をしている。世界では 17 番目で、ベトナム南部の経済エリアとなる。



ベトナムは世界中の港湾業界との連携を進めている。

ベトナムから日本への輸出においては、昨年 9 月までは 173 億ドルの輸出でしたが、今年既に 180 億ドル

まで到達している。

ベトナムの平均年齢が 32 歳ぐらいですが、港で働いている方の年齢層について尋ねたところ、港で働いている人材の平均は 30~32 歳ぐらいとご回答をいただいた。

また、ベトナムは地理的に有利な位置にあり、東南アジアの物流拠点として重要な

役割を果たしており、近年、急速な経済成長に伴い、港湾インフラの整備や近代化が進められている。

事務所内を拝見させていただきましたが、様々なテクノロジーを使い、港湾や物流の運営効率を行っているように感じた。ホーチミン港はベトナム国内でもコンテナ輸送が活発な港の1つである。



ホーチミン港でも歓迎いただいた。
道中、ホーチミン市内の道路は広く、日中は
沢山のテントが張られ賑わいをもたらしていた。



4. ダナン港 ティエンサターミナル視察

ダナン港は 120 年の歴史がある実績のある港で、スムーズに効果的に安全に行い発展に自信をもって貢献している。ダナン港は 70000 重量トンの貨物船、4000TEU のコンテナ船、全長 335mのクルーズ船を受け入れることができる港であり、常にお客様の声に耳を傾け、私たちは常に新しい技術を取り入れ、業界のリーダーとしての地位を確立していると説明を受けた。

電子決済、電子通貨、電子請求書の導入により顧客に購買力のサービスを提供しており、

これらのシステムを効果的に使用してダナン港のコンテナ船の運営を効率化している。

最先端のシステムが驚くべき変化を生み出し、ダナン港のコンテナ量が 2.5 倍に跳ね上がった。

2023 年ダナン港は完全なデジタル化を達成し、港湾システムにおけるデジタル化の先駆者となった。

この説明を受け、いつ頃からデジタル化に取り組むようになったかを尋ねてみた。

2020 年、コロナ禍に入って人が動けなくなり、デジタル化は加速した。

現時点港では無人で全部運営しており、イーポートというソフトウェア使って全部管理でき、ベトナムの中でもハイテクノロジー、デジタル化はトップレベルとのこと。

このイーポートを使えば三つの作業が“無し”で行え、一つ目は接触無し。二つ目は紙書類無し。それから三つ目は現金無し、全部が無人で行えるそうである。

ダナン港はベトナム中部のダナン市にある国際海洋港で、貨物取扱量では国内で3番目に多い港である。また、ダナンはビーチリゾートとして人気がある。

また、ベトナム中部の経済活動を支え、ラオスやタイへのゲートウェイとしての役割も担っている。

ダナン港では専用車に乗って視察を行ったが、沢山のコンテナが目に入った。コンテナ取扱量は64万トンであり、ベトナム中部における物流の要であることから、特にコンテナ貨物輸送がその主力機能の一つとなっており、コンテナ量の多さを感じた。



ダナン港には、近代的なコンテナターミナルが整備されており、高い処理能力がある。



中部地域の主要な工業団地や経済特区を支えるため、国内外の貿易において重要な役割を果たしている。

ダナン港は深水港として、大型のコンテナ船を受け入れることが可能で、国際輸送に適しており、ベトナム中部の物流ハブとして、国内外の貿易において重要で特に東南アジ

ア諸国との輸送が活発である。

ダナン港はAI技術が進んでおり、全体的に近代化されているようでした。

コンテナ物流におけるデジタル技術の導入により、輸送効率がさらに向上する計画があるようです。



5. 郵船ロジスティクス株式会社 倉庫見学

郵船ロジスティクス株式会社 (Yusen Logistics) は、日本を拠点とする総合物流企業で、グローバルに物流サービスを提供しており、ベトナムのダナンにも拠点を持っている。

ベトナムの人口が今年1億人を超え、現在1億30万人で、日本とさほど変わらなく

なっている。一般的な勤務時間としては朝8時から夕方5時半ぐらいまで、一般企業では1日8時間ぐらい就業している。

ベトナムという所は非常に多くのグローバル企業が入ってきている。例えば、日本の企業であれば自動車会社、電子関係も多くこちらに進出してきている。

例えば2部制とか3部制とか夜間とか、どのような稼働体制になっているのか尋ねてみた。

物流業なので24時間空港とか港の一部の所は、人は24時間体制、3交代制でやっているが、平均年齢が若いということもあり、比較的小子どもが多い国である。

それゆえ、小学校や中学校では学校が足りず、子どもの数に対応できるような学校体制が整っていない状況である。

郵船ロジスティクスは、ベトナム中部の経済の中心都市ダナンに、同地域で日系物流企業として初の自社倉庫を設立し、約10,000 m²の面積を持つモダンな施設。

物流倉庫の中を見学したが、倉庫は2018年の物で、まだ新しい倉庫なので、これから棚を作っていく。倉庫の中は普通の荷物があり、気温は調整されていない。

施設内は綺麗に区画されており、ダナン市周辺の様々な生活資材や食材の保管・配送、輸送や中継地としてのサービスを提供している。また、日系企業向けのサポートが充実しているとのこと。

今回の海外港湾事情調査では、ベトナムの港湾事業や風土・国内事情を勉強させていただき、今後の四日市港との連携や更なる発展に繋げたい。



日本とベトナムは令和5年度に外交関係樹立50周年を迎え、文化や観光など人的交流が盛んであり、四日市港におけるベトナムへの輸出は国別第7位で、輸入は第6位となっており、四日市市との関りも非常に密なものとなっている。本港からベトナムに寄港しているいくつかの港を訪れ、DX化の取組などについて実地調査を行うことにより、議会として四日市港の発展的活用などの総合対策に資するため、令和6年11月11日から14日にかけて、領事館やコンテナターミナル及び背後の倉庫を訪問・視察したので、その概要を報告します。

1. 在ホーチミン日本国総領事館

ベトナムにおける日本国大使館・領事館は三つあり、首都ハノイにあるのが大使館でホーチミンとダナンに領事館があり、我々はホーチミンにある総領事館を訪れた。

小野総領事は2年目で、以前は在ベトナム日本国大使館での勤務歴があるベテラン職員であった。

表敬訪問であったため、領事館からの説明はなく、それぞれの挨拶から始まり、団長からベトナムについての質問という流れとなった。

いろいろと勉強になったが、ベトナムの歴史の流れの中で培われた独自の文化や国策、産業、宗教など、違いがあるのは認識していたが、これほどまでに国によって差があるのか非常に驚くことが多かった。

日本においてベトナム人は多く住んでいると認識し、人口比率では三重県は全国第7位であり、四日市市は県内におけるベトナム人の人口は1番である。ブラジル国籍の方に次いでベトナム人となっており、団長からは日本におけるベトナム人への配慮が進んでいることが紹介された。

さらに驚いたことは、非常な速さで経済成長をしている国だからこそこのことだが、平均年齢が31歳と若く元気でこれからさらに発展していくことは間違いないと思われるものの、40年先ぐらいには少子高齢化が進んでいくとのことであった。日本のたどった歴史を上回るスピードで経験していくことになる。何か日本の成功例を示すことができればいいと思う次第である。

訪問したのはホーチミン市であり、ベトナム南部に位置する。首都は北部のハノイだが、ベトナムで一番賑やかなのはホーチミンだと思われる。北に行くほどまだ田舎が多く、電気の安定供給もないようである。よって、北部ほど物価が低く、労働力が安価ということもあり、日本を始め先進国は北部への投資が盛んなようである。特に工場の進出が多く、南部へは既存の企業への投資、株式購入をいう構図ができているようである。ちなみに、私が趣味で走っている際に履いているシューズもベトナム製である。

悲惨なベトナム戦争では、日本はアメリカが側にあり、反日感情が強いかと思われたが、その後は日本からの産業面での投資や経済協力が非常に熱心にされてベトナムの発展に寄与したことや、上質な日本の工業製品が輸入されて生活レベルが向上したことに対して、ベトナム人は日本人に対して尊敬の念をもっていると言われたことは、今の自分の社会に対する貢献度の低さを痛感するとともに、先人の努力であることは分かっているが、少なからず誇りを感じた。今後の自分の立ち振る舞いを考える良い機会となった。

2. ベトナム港湾協会とサイゴン・ポート

ベトナムの港はターミナル毎に管理者が分かれており、ベトナム港湾協会はこれらの管理者のトップ数名が役員となり、いくつかのチームに分かれて、4年毎に協会の運営を行っているらしい。よって、四日市港管理組合のような港湾管理者は存在せず、「ホーチミン港」と表記しても、そこにはサイゴン川流域だけでもサイゴン、ベンゲ、タンカン、VICTと四つあり、それぞれ運営する会社が違うという特色がある。日本でのターミナルが“港”という感覚かもしれない。よって、“港”毎に国際港湾協会に所属しておらず、2年前にベトナム港湾協会が準会員となったばかりである。

ベトナム港湾協会が入っているビルにサイゴン・ポートの事務所もあり、感じたところ、協会のトップよりサイゴン・ポートのトップの方が力が上のようなものである。

今回ベトナム港湾協会へ訪れたのは、国際港湾協会へ準会員とはいえ加入されたことへの感謝を込めた表敬訪問といった感が近いが、サイゴン・ポートが参加していたことで、サイゴン“港”の説明を聞かせていただくことができた。その意味では用意していた時間が短かったため、質疑応答や意見交換する時間が短くなり残念であった。

ただ、訪問することに関してメールでやりとりしていた時に感じた冷めたさは感じず、逆に非常なほどの歓迎ぶりであったことに驚きが増した。領事館で「ベトナム人は日本人を尊敬している」とは聞いていたが、これほどまでとは思わなかった。改めて先人の努力に脱帽するばかりである。ここでも日本からの技術協力が今も欠かせず、協力を要請された。

最後は記念品の交換をし、団長、副団長を中心に相手の幹部とのこやかな握手で閉会した。



3. カットライターミナル（サイゴン・ニュー・ポート）

ターミナルでは、本国民以外は身分証明としてパスポートの提出が求められるため、入口で差し出し引換券をもらった。

会議場に入ると一通りの名刺交換を行ったが、事後に説明者となった副会長は日本に対しかなりの好奇心をお持ちのようで、“川崎”と言うと、“リバーね、川ね”と笑顔で対応された。他のメンバーにも単語が分かるとその知識を披露されていた。会議の冒頭でも“ニューポートのニューは、新しいです”と説明された。

大半の説明を行ったコウ・ファン・ウィ副会長は、2何前まではハイフォン港の会長をされていた経歴もあり、自信に満ち溢れたオーラを放ちながら非常に熱心に説明をしていただいた。

ベトナムと日本やアメリカ、中国や近隣国との関係から、ニューポートの役割、今後の展開など、多くの時間を割いて細かく説明いただいた。

日本と他の多くの諸外国の港との違いと言え、やはり国所有で出資が100%ということです。ここベトナムでは100%国持ちだが、ただしその中には例えば株式関係とか工事関係はそれぞれ持っているとのこと。国有国営だが民間資金も入っているということらしい。

ひとつ驚いたのはSNP（サイゴン・ニュー・ポート）の事業として、様々なイベントを通して地域住民の福利厚生を実施している点である。もちろん本港でもいろいろなイベント行っているが、ここでは、サッカー、バドミントン、マラソン、ゴルフなどを始め、ベトナム戦争で犠牲になった子どもたち、お母さんたち365名の面倒もずっと見ている点が特徴的です。国営企業ならなのか。さらには、“今週の金曜日北部に行って貧困者3世帯に新しい家を渡す”とのことであった。

日本企業からの支援、協力体制も協力に進めているようで、風力発電やそれにならうロジックを日本企業と実施する会合も開かれるとのことである。

オランダとの交流の紹介もあった。2011年に訪越されたオランダ皇太子（のちのウィリアム国王）との交流をきっかけに、人材開発で協力体制にあるようである。

三県県からも6年ほど前に鈴木前知事を筆頭に視察来られ、その後説明者は三重県に招待され、そのセミナーでは2時間程度200名ぐらいに対して四日市市とベトナム関係の説明もプレゼンで行った経験もあるようで、四日市市で四日市港と何か共同で出来ないかと切に願っているとの発言があり、団員からは、“四日市市長に伝えます”、“鈴木代議士に伝えます”と応答されていた。

今後、SNPと四日市港が互いに協力しながら発展していけばいいなと感じた瞬間であった。

後に5階のコントロールセンターを視察させていただき、そのオートメーション化は目を見張るものがあつたが、コンテナの数が本港とは桁違いのため、想像をはるかに上回る光景に驚かされた。

しかし時間の限りもあり、現地のターミナルに足を下ろせなかったのが残念である。対応いただいたのは写真を見ておわかりのとおり、軍服かのような制服に身を包ん

だ男女が6名で、繰り返すが皆が自信に満ち溢れてた。近い将来 SNP を迎えることがあれば、自信を持って四日市港を紹介できることを願っている。



4. ティエンサターミナル（ダナン港）

ここでは先にダナン空港に着くまでのエピソードを紹介したい。

ホーチミン空港を 15:30 に出発する予定で、1 時間前には到着していたが、台風の影響で3時間の遅延とのこと。だが、ダナン空港近くの空港へのフライトがあることなどから、ベトナムに詳しい団長や通訳の話では、機材トラブルではないかとのこと。自然を理由にすれば保障問題も生じにくいためであると。その対象客に無料で飲食の提供があると添乗員が情報を入手し数名で行ったが、生ぬるいコーラと機内食であった。ダナンに着けばレストランを予約してあるため、機内食は食べずにフライト時間前に出発ゲートに戻ったところ、更に1時間の遅延とのこと。一部ではレストランをキャンセルしてここで食事を済ませてホテルに行こうという打診があった。その通りとなったが、自分は機内食を遠慮したため夕食抜きとなった。ホテルには無事に着き、明日に備えた。

さて、ダナン港はベトナム中部に位置し、日本人観光客も多く訪れる場所である。海水浴場も多数あることから、ティエンサターミナルは少し離れた場所に位置していた。

ここでも熱烈な歓迎を受け、メールで打ち合わせを続けていたズオン・ドック・スワン副会長からは、私とのやり取りでこの視察が実現したことに感謝された。

まずは野口団長よりお礼の挨拶があり、ダナン港の最先端のコンテナ等の運営に関する取り組みを学びたい旨お願いした。

ティエンサターミナルの最先端技術の特徴としては、電子決済、電子通貨、電子請求書の導入により顧客に購買力のサービスを提供しており、これらのシステムを効果的に使用してダナン港のコンテナ船の運営を効率化している点。自動化された適用システムは24時間稼働し、運用コストと管理を最適化していることは、今後の四日市港のDX化に向けて参考になるものであった。

また最先端のシステムは驚くべき変化をもたらし、ダナン港のコンテナ量が2.5倍

に跳ね上がり、工場の生産性が25%も上昇し、さらに相乗効果で90%の時間とコストを節約できたこと、コンテナの移動時間が驚くべき速さで17分に短縮されたことは驚くべきことであった。

2023年ダナン港は完全なデジタル化を達成し、港湾システムにおけるデジタル化の先駆者となったと、自慢するのも納得である。

ダナン港の使命を国際貿易だけでなく、国と国、人と人、文化と文化をつなぐ架け橋としている点も自信とプライドの現れと思われる。

団員からの質問で、デジタル化が加速した理由については、やはりコロナ禍に対応すべくピッチが早められたことが要因で、特にノンストップシステムに関しては、先に訪れたカットライターミナルより進化していると自負されていた。

ここでは時間が取れたので、バスに乗車し先導されて実際のコンテナターミナルを案内していただいた。

ダナン港はホーチミン港と比較すると小さく、コンテナターミナルもここティエンサしかないことから、年間4,000TEUと本港と比較しても小さいが、限られた土地の中でDX化に成功し、労働力不足に対応していることは学ぶことが多いと思われる。



4. 郵船ロジスティクス ダナン倉庫

出発前、視察行程に余裕があったためあと一つ何か視察できないか考えめぐねたところ、この調査業務委託先である郵船トラベル様の系列会社、郵船ロジスティクス様が最近ダナンに倉庫を建てられたということで、無理をお願いして倉庫の見学をさせていただいた。

机上での会議では、ハノイ本社からオンラインで小玉様よりご説明いただいた。ただ、ダナン港の背後地としての倉庫の役割を聞きたかったのだが、ベトナムそのものに関する情報がほとんどで、先にホーチミン総領事館で聞かせていただいたことの復唱の感が否めず、残念であった。

倉庫の見学にはある程度の時間を設けることができ、そこでは現地案内者やホーチミン出身の通訳の経験など、詳しい説明をお聞きすることができた。好奇心から来る

ような些細な質問にも丁寧にお答えいただき、普段は港の視察なので前年度に引き続き倉庫という施設を見学できたのはありがたかった。郵船トラベル様に感謝申し上げます。

見学後会議室に戻りいくつかの質疑応答がされた。

コロナ禍後もオンラインで在宅ワークが多くなったが、倉庫業など物流の現場では関係ないことや、若い国で子どもも多く、学校に通うのに二部制になっているとか、日本人が医療にかかる際、手術などを伴うと心配なこともあるといった説明を受けた。



5. 所感

後進国ではあるが、自分が学生時代に学んだ情報からは、非常に近代化が進んでいると感じたまし。

また、依然として日本など先進国からの支援や協力を求めなければ、技術的な発展には余地があると思われます。

ただ、日本の港とは違い、遅ればせながらも国の主導で政策を展開していることから、一日本の港と比較すれば、非常にポテンシャルの高さが伺えた。特に両ターミナル共に DX 化が進められ、労働力不足に対応している点は、日本の方が遅れているのではないかと感じられました。

例えば本港議会の一般質問でのモータルシフトに関する答弁は、検討会を設け、アンケートを実施し、四日市港の優位性を説明しつつ整備を進めていく要旨であるが、まだ状況を見守っている段階であるように感じられます。労働力不足問題では優秀なプロパー職員の採用や DX 化、南進道路の早期計画、護岸施設の適切な管理をはじめ、全体的にはカーボンニュートラルポート（CNP）の実現に向け、四日市港長期構想地域の基本理念である「地域に貢献する、なくてはならない存在としての四日市港づくり」を着実に実現させるため、執行部の努力をはじめ、議員も自らができることをお互い協力しながら取り組んでいただくことを切にお願いして、私の報告といたします。

またいずれにしても、質疑等精力的に公務に当たられた調査団の皆様、受け入れていただいた訪問港、倉庫の方々、仲介の労をとっていただいた国際港湾協会様ほか、関係各位に深くお礼申し上げます。

