



1、はじめに（ご挨拶）



2、ベトナム投資環境の現状



3、ベトナム南部サプライチェーン



4、動画～バリアブントウ省のご紹介～



5. ケーススタディ ～フーミー3特別工業団地紹介～



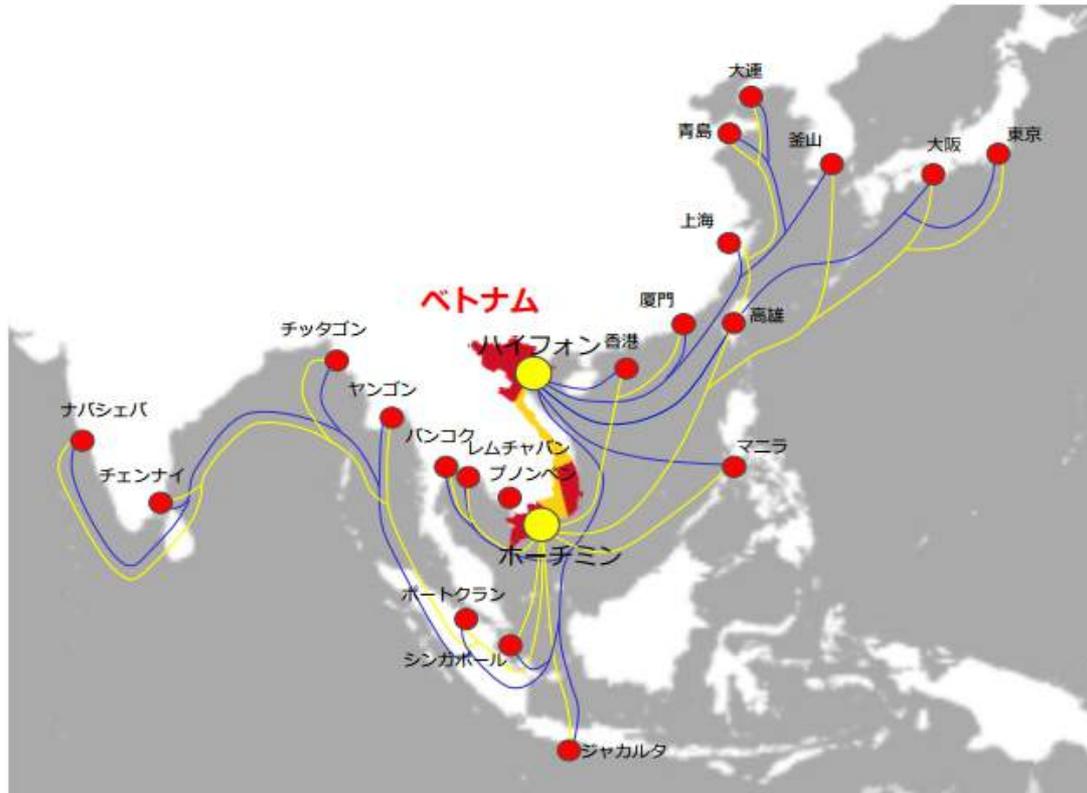
質疑応答

Q1. ベトナムの国際物流事情

1. ベトナムの物流事情

資料提供：SANKYU (VIETNAM) CO., LTD. 様

ベトナムの地理的特性



- ・ ASEAN諸国と中国の中間に位置。
- ・ 北部/南部で2大都市圏を形成。
北部：ハノイ
南部：ホーチミン
- ・ ベトナム北部は中国と密接。
- ・ ベトナム南部はASEAN寄り。

- ・ 国土の東半分を海と接しており、海に面している部分が非常に多い。
- ・ 港湾が発展しやすい環境。
ASEAN/日本の中継地となれる。

<参考> 近隣国との概算の航海日数 (本船積替無しをベース)

- ・ **ハノイ**⇔香港(1~2日), 高雄(2日), 上海(4日), 釜山、タイ(5日), シンガポール(5~6日)
ポートクラン(7~8日), ジャカルタ(9日)
- ・ **ホーチミン**⇔タイ(1~2日), シンガポール(2日), 高雄・香港・マニラ・ポートクラン(3日)
ジャカルタ(5~6日), 上海(6~7日), ヤンゴン(8日)



ハイフォン港
1876年開港。ベトナム北部の主要港。紅河（ソンコイ河）支流のカム川沿いにターミナルが並ぶ。内陸の首都ハノイからは約120km。

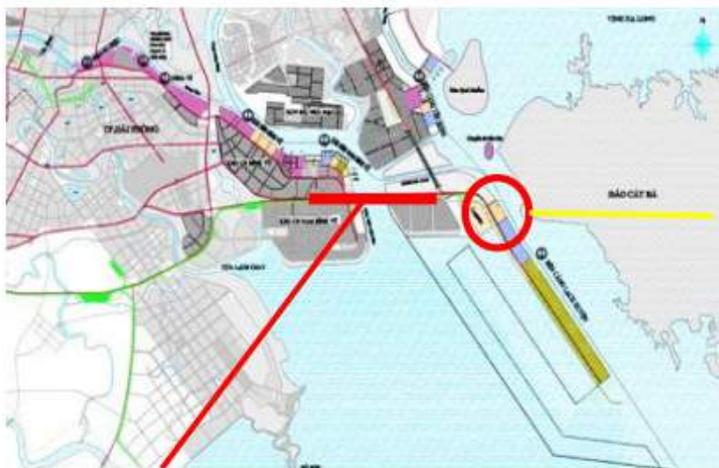
カイメップ・チーバイ港
バリア・ブンタウ省のカイメップ川・チーバイ川に集まる港湾群の総称。
1996年にPhu Myターミナルが開港したのが始まりで2008年以降大型ターミナルが続々オープンしている。



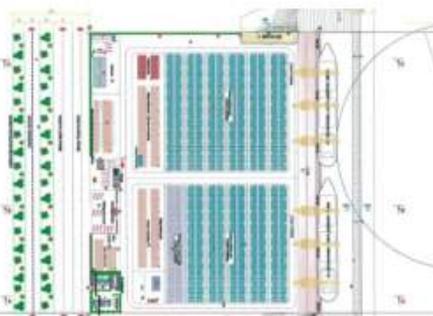
ホーチミン港
1860年 サイゴン商業港として開港
フランス統治下に整備され、米やコーヒーの輸出港として発展した。河口から約60km上流に位置する河川港。

(TOPIC) ハイフォン港ラックフェンターミナル

SANKYU



ラックフェン橋



Hai Phong International Container Terminal

出資構成：
SAIGON NEWPORT 51%
商船三井 17.5%
WANHAI 16.5% *2017年日本郵船より譲渡
伊藤忠商事 15%

ターミナル造成・運営

面積：569,900 m²
バース数：02
バース長：750 m
※Ⅱ期で10Kmまで延長予定
ドラフト：-14m
取扱能力：1,100,000 TEUs / year
接岸可能船舶：100,000 DWT x2

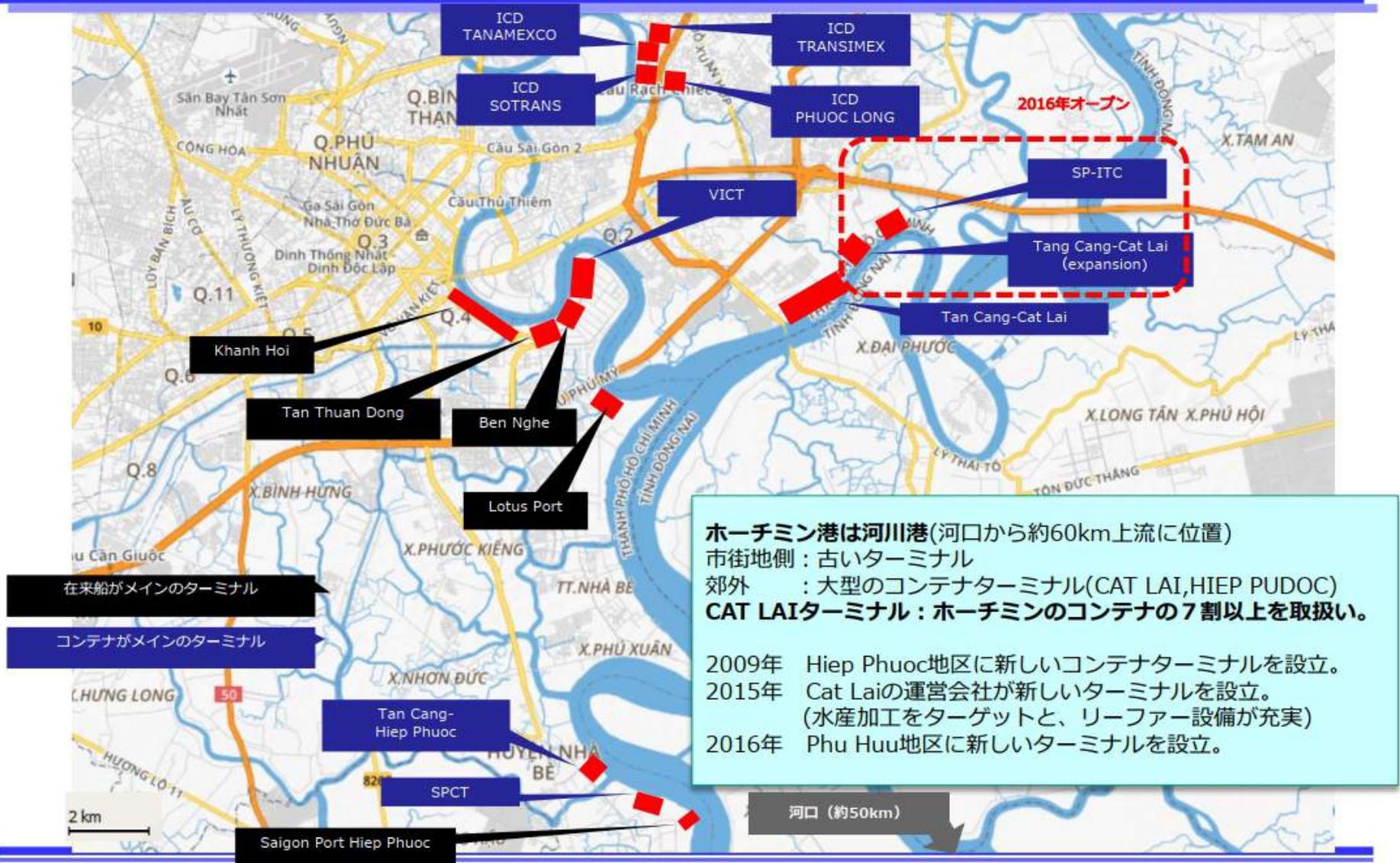
コンテナ換算で12,000TEUの船舶が入港可

北米西海岸2航路就航

砂の堆積しづらい河口東側を航路として浚渫して港湾を整備。

ラックフェン国際港建設事業（道路・橋梁）は三井住友建設とベトナム建設会社2社とのJVで施工。アプローチ部分も含めると15kmの橋の長さになっており、ハイフンのデインブー地区とラックフェン港のあるカットハイ島を結ぶ。

ベトナム南部：ホーチミン港(カットライ港)



ホーチミン港は河川港(河口から約60km上流に位置)
 市街地側：古いターミナル
 郊外：大型のコンテナターミナル(CAT LAI, HIEP PUDOC)
CAT LAIターミナル：ホーチミンのコンテナの7割以上を取扱い。

2009年 Hiep Phuoc地区に新しいコンテナターミナルを設立。
 2015年 Cat Laiの運営会社が新しいターミナルを設立。
 (水産加工をターゲットと、リーファー設備が充実)
 2016年 Phu Huu地区に新しいターミナルを設立。

カimeツプ-チーバイ港 (バリアブントウ港)



カimeツプ-チーバイ港(大型船が寄港可能な深水バース)
急増するホーチミンの周辺の貨物量に対応ことが目的
ホーチミンから南東に約60kmに立地。
(Baria-Vung Tau省、Cai Mep川・Thi Vai川沿い)
大型船が寄港可能な深水バースの建設計画が進んでいる。

その他、鉄鋼、セメント、肥料、石油化学等の
プライベートバースが同じ川沿いに立地。

在来船が主力のターミナル
コンテナが主力のターミナル

カイメップチーバイ国際水深港



- 世界で19番目の国際深水港
- 設計容量：680万TEUs/年
(稼働中5港合計)
- 稼働容量：540万TEUs
(1~9月累計)
- 年間平均成長率: 25.4 %



※ TEUとは、20フィートで換算したコンテナ個数を表す単位。

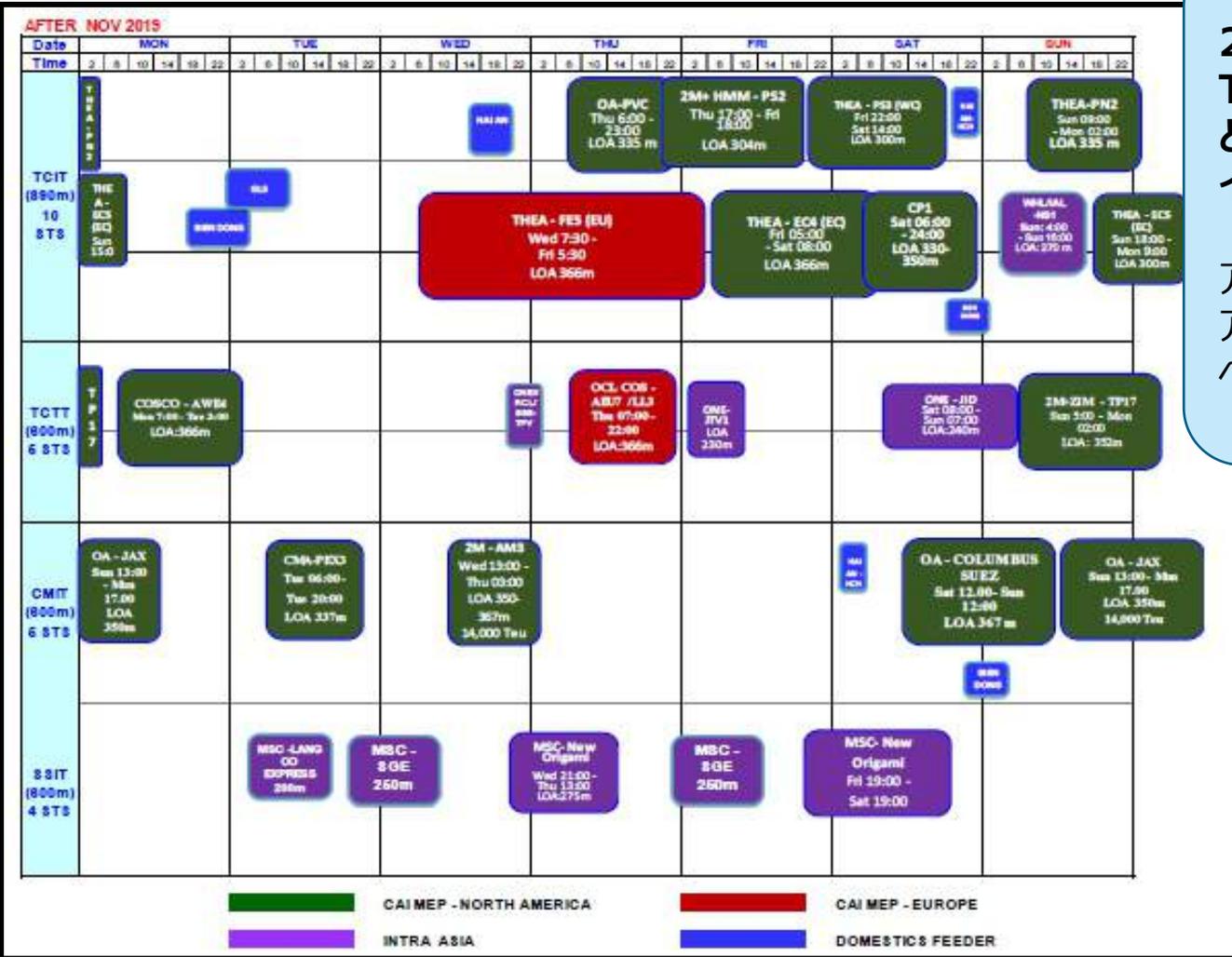
世界最大級コンテナ船、カイメップ港に接岸



全長399メートル
214,121DWT
(載貨重量トン)

2020年10月26日、カイメップ・チーバイ港のコンテナターミナルである**カイメップ・インターナショナル・ターミナル(CMIT)**に、世界最大級のコンテナ船「マルグレーテ・マースク」が接岸しました。
マルグレーテ・マースクは、世界最大規模の海運同盟「2M」が運航するアジア・北米航路（TP6／パールサービス）のコンテナ船。

カイマップチーバイ港の船便スケジュール



2M, THE ALLIANCE, THE OCEAN ALLIANCE といった3つの世界最大のライアンスが就航

アメリカ・ヨーロッパ向け：16便
アジア域内：9便
ベトナム国内：7便



ベトナム南部で唯一
欧米からの直行便が積み替えなしで直接入港できる国際深水港

Q2. ベトナムでのダンボール生産需要

2. ベトナムの段ボール生産・需要について

ご回答 : Kraft of Asia Paperboard & Packaging Co., Ltd.様

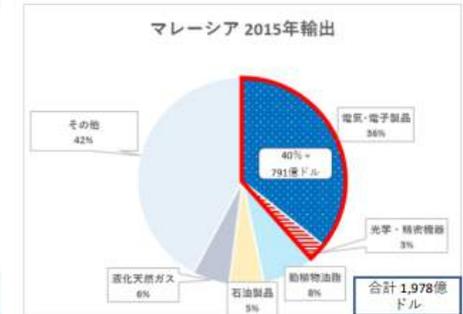
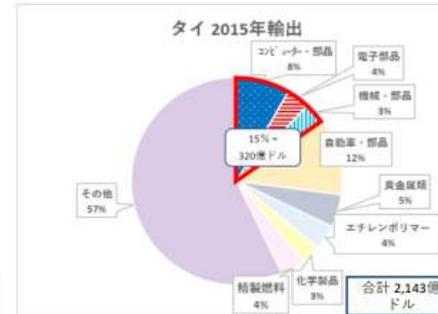
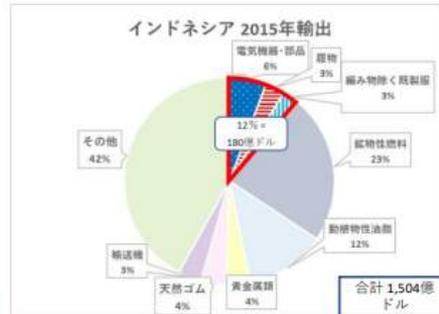
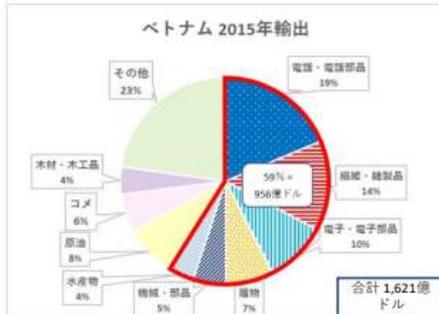


**フーミー3特別工業団地におけるKOA様、段ボール工場プロジェクトは
総面積15ha、段ボールの生産能力は年間40万トン。
2020年11月より商業運転を開始されました。**

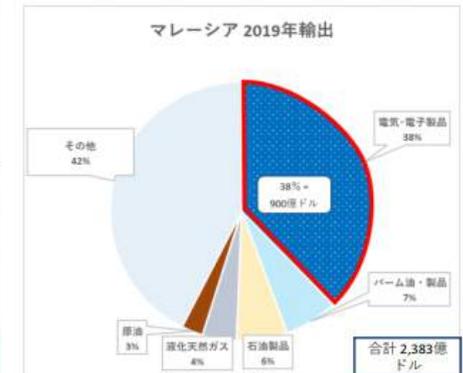
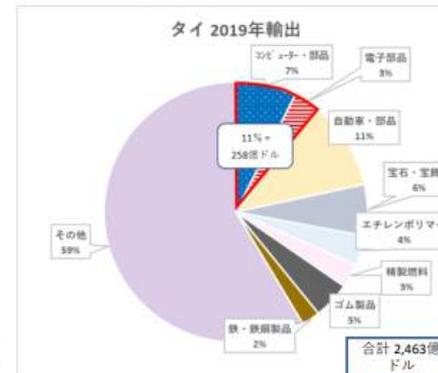
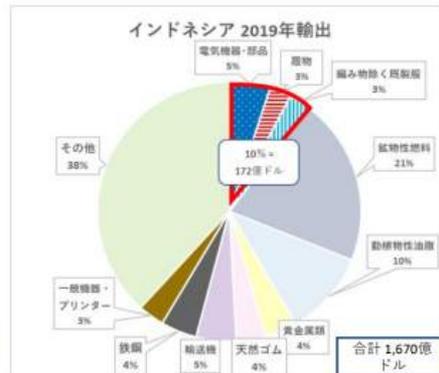
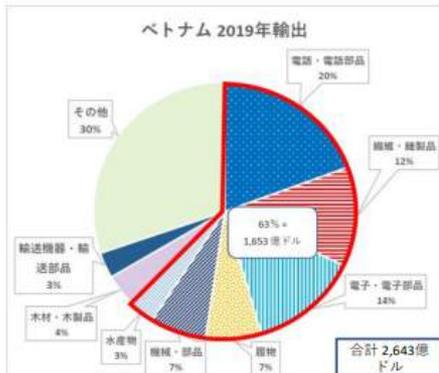
なぜタイではなくベトナムなのか

パッケージを多く消費する輸出産業の割合

2015年



2019年



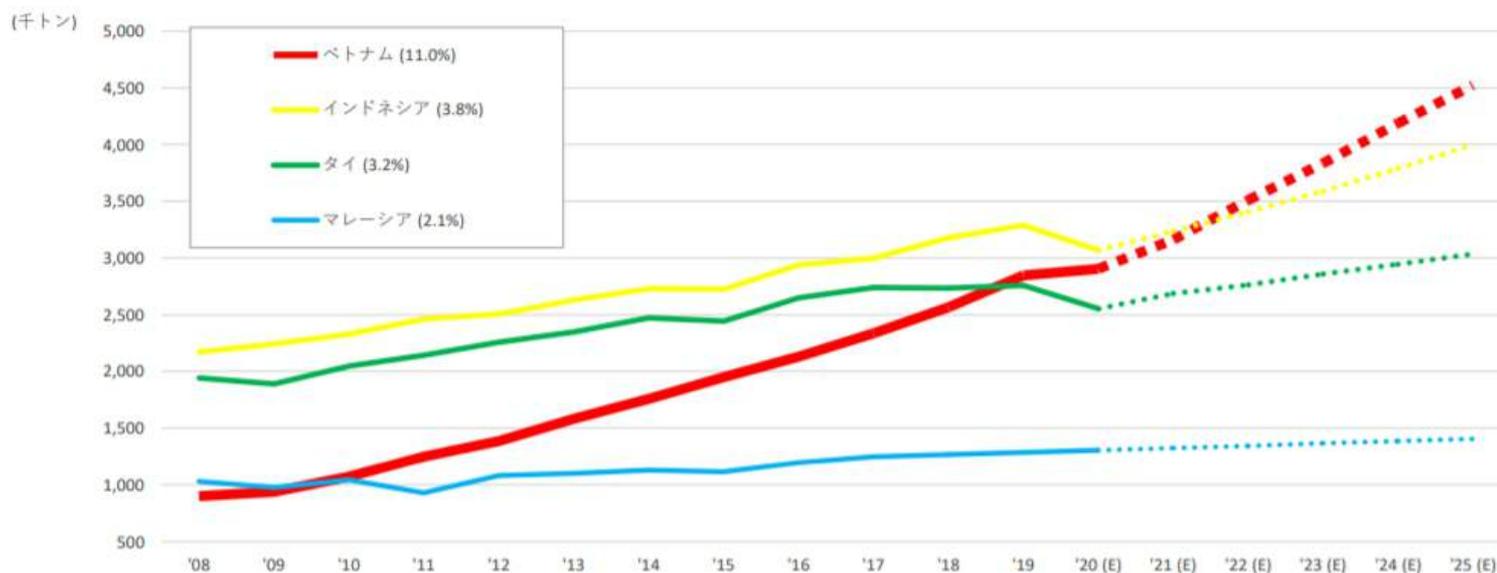
**ベトナムは他の東南アジア諸国の中でかなり高い比率
15年と19年を比較すると、伸び率も高い**

- **段ボール需要（地域別）：南部60%、北部30%、中部10%**
- **北部は弱電産業向けパッケージを中心に、高付加価値のパッケージが多い**
- **南部は飲料、食品、一般消費財向けパッケージを中心としてロットが大きい**
- **ホーチミンは原料となる古紙が多く発生するエリアであること**
- **先進国から買い付ける古紙のオーシャンフレート等の輸送コストを考慮するとハイフォン港よりホーチミン港の方が安い**

東南アジア諸国段ボール原紙需要推移

	(千トン)																	
	'08	'09	'10	'11	'12	'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19	'20 (E)	'21 (E)	'22 (E)	'23 (E)	'24 (E)	'25 (E)
ベトナム (11.0%)	900	939	1,071	1,249	1,384	1,582	1,756	1,951	2,129	2,338	2,564	2,845	2,902	3,163	3,511	3,833	4,186	4,521
インドネシア (3.8%)	2,172	2,244	2,328	2,464	2,505	2,631	2,729	2,726	2,940	2,999	3,177	3,286	3,070	3,237	3,407	3,588	3,789	3,999
タイ (3.2%)	1,940	1,890	2,046	2,142	2,257	2,350	2,470	2,444	2,647	2,739	2,735	2,757	2,551	2,689	2,764	2,858	2,946	3,037
マレーシア (2.1%)	1,028	974	1,042	927	1,082	1,101	1,127	1,115	1,193	1,247	1,266	1,285	1,305	1,324	1,345	1,365	1,386	1,407

出典：RISI。国名右横の数値は2008～2019年のCAGR



資料提供：Kraft of Asia Paperboard & Packaging Co., Ltd.様

Q3. ベトナムにおける海外人材の受入 ベトナムでの人材確保について

“日本国内からベトナムに就労を希望する方の転職支援について人材紹介会社の取り組みとしましては、日本国内（直近はコロナの関係でWEBセミナー中心）にて定期的にベトナム転職セミナーを実施したりしております。

また、PERSOL Vietnam社様では、日本国内のWEBサイトにベトナム転職のガイドについても掲載しております。

“

[アジアの転職・求人情報【アジア×はたらく】 | 転職ならdodaグローバル](#)

その他はどちらかというと海外転職を希望するご本人から直接連絡頂くことが多いです。”

資料提供：PERSOL Vietnam様

※PERSOL Vietnam（パーソルベトナム）は、日本の大手総合人材サービス企業であるパーソルグループとのケリー社との合併会社として設立されたPERSOLKELLY（パーソルケリー）のもと、キャリア相談・求人紹介を行っています。

★各企業がベトナム人スタッフを採用する方法

- ① FacebookなどのSNSを利用して応募をし、応募者を集め、面接して採用するケースが多い。
- ② 大学で募集要項を掲示、あるいは就職セミナーなどに参加して、リクルート活動を行う。
- ③ 自社のスタッフに依頼して、知り合いなどを採用する。（自社スタッフにはインセンティブをつける場合有、工場労働者集めなどでは時々聞くことがある）
- ④ ベトナムワークスなど有料サイトに掲載して、応募者を集めるケース
（ベトナムにはそのような専用サイトを運営する会社がある）
- ⑤ 特殊な能力者や大量のワーカー採用に関しては、専門の人材会社に採用を依頼するケースもある。
- ⑥ 大学生のインターンシップを受け入れ、一定の能力があるものを採用するケースもある。

資料提供：アイクラフトJPN・ベトナム株式会社様

※アイクラフトJPN・ベトナム株式会社は、2007年4月設立。ITからスタートした、不動産事業はじめ会社設立、労働許可取得、市場調査、視察アテンドなどサポート。（<http://vn.icraft.jpn.com/>）

★ベトナム最低賃金の推移 (2018年～2021年最低賃金の推移)

ホーチミン市近郊のビンズン省・ドンナイ省・バリアブントウ省の一部地域はエリア 1に該当しています。

2021年据え置きは新型コロナ感染の対応として据置き(14年ぶりの据え置き)コロナ感染の状況によっては、2021年7月から変更の可能性があり。

	エリア 1	エリア 2	エリア 3	エリア 4
主な地域	ハノイ、ハイフォン、ホーチミンなど	ダナン、バクニン省、カントーなど	ハナム、フイエン、ビンフックなど	エリア 1～3 以外の地域
2018年	398万VND	357万VND	309万VND	276万VND
2019年	418万VND (20,482円)	371万VND (18,179円)	352万VND (15,925円)	292万VND (14,308円)
2020年	442万VND (20,774円)	392万VND (18,424円)	343万VND (16,121円)	307万VND (14,429円)
2021年	2020年据置き	2020年据置き	2020年据置き	2020年据置き

資料提供：アイクラフトJPN・ベトナム株式会社様

Q4. ベトナムにある日系アパレル企業の実態

4. ベトナムの日系アパレル状況

中国プラスワンとしてベトナムの繊維産業は拡大
経済発展に対応して日系のアパレル・繊維関係企業のベトナム進出が活発化

1. 商社の繊維事業

- 1990年頃から日商岩井(双日)に繊維事業がベトナム進出が始まり日本向け婦人・子供服製造が中心となり、その後メンズアンダーウェア、寝具、タオル製造に拡大。
- 現在は、カットソー、ニットウェア、ダウンジャケット、コート類などの重衣料まで広範囲のアパレル・繊維製品及びスポーツシューズなどが製造され輸出産業を支えている。
- 米中経済摩擦の影響による中国からの製造移転が急速に進行中。
- 現在、ホーチミン、ハノイには大手商社、専門商社、中小繊維貿易会社など20数社が法人・事務所を開設し、対日及び欧米向け輸出を行なっている。

課題：現地の繊維原材料メーカーが不足しており、
中国からの輸入に依存している。

2. 縫製関係では1995年ホーチミンのタントアン開発区に日系の縫製工場の進出が活発化。

- オンワード樫山と安田縫製の合併会社など
- 同じ敷地内に昭和ドレスも縫製工場を開設しオンワード樫山向け婦人衣料の製造開始。
- 両工場は現在も継続。近年は韓国・台湾系の縫製工場が増加してきている。
- 他にニットセーター工場(ヤマケンベトナム)も1995年頃から進出し、現在も存続。
- ベトナムでのセーターは、UNIQLO、MUJI 向けが増加している。

4. ベトナムでのアパレル小売事業

1. イオングループは2014年1月にホーチミンに1号店をオープン。現在ホーチミン、ハノイに2店舗ずつ、ビンズオン、ハイフォンに1店舗の計6店舗。2025年までに20店舗を展開予定。
2. 2017年新興アパレルのストライプインターナショナルがベトナムのアパレルNEM グループ(売上高51 億円)を買収して自社商品のホーチミン店を開設、2019 年までに20店舗予定と報道。



4. ベトナムでのアパレル小売事業

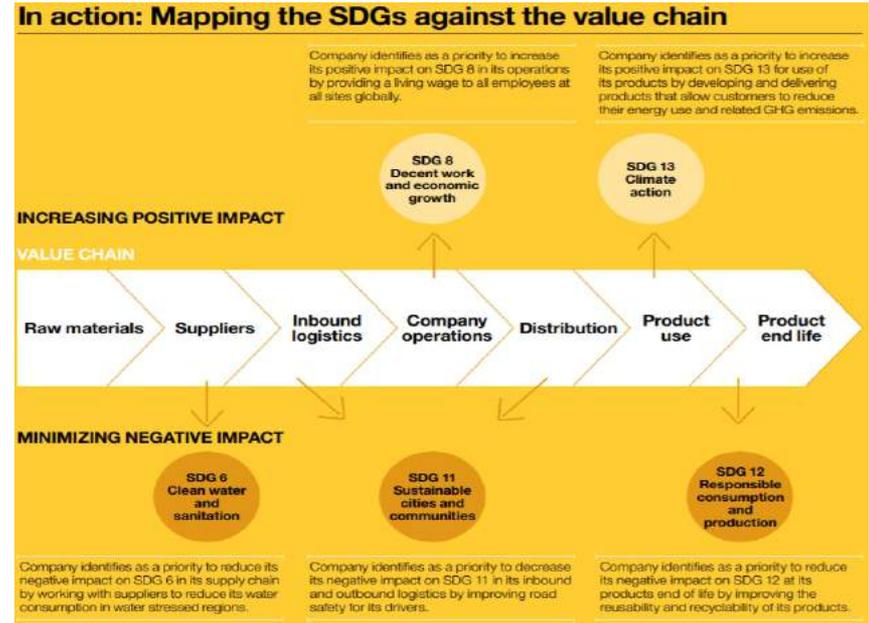
3. UNIQLO 進出。2019年12月に1号店オープン。2020年3月ハノイに2号店。2021年1月現在ベトナムに6店舗。
4. MUJI良品計画の自社ショップ²2020年11月ホーチミンにオープン。
5. マツモトキヨシ、2020年10月ホーチミンに1号店オープン。



Q5. SDGsへの関心について

投資する際の視点として、これからは企業の成長性、業績、投資効率だけでなく、持続可能性が担保出来ているかどうかを考える時代になっている

A) 今後はESG/SDGsの目線無しでは、投資で長期的に利益を確保して行く事は難しい。



(Source) SDGs Compass: The guide for business action on the SDGs (GRI, the UN Global Compact and WBCSD, 2015)

B) 企業もESG/SDGsの取組みをして行かない事には長期的な存続が難しくなっている。

C) このため、ESG/SDGsの取組みは今や世界中でスタンダードになっている。

目標1 産業構造強靱化（GDPを倍増）

鉱業偏重の産業構造を転換し同省GDPを2035年までに倍増。

- 戦略1** 高付加価値産業（自動車・食品加工・製薬等）創出戦略
- 戦略2** 素材産業（石油化学・鉄鋼・繊維等）強化・供給拠点化戦略
- 戦略3** 電源開発多様化（SPP・再生可能エネルギー等）戦略

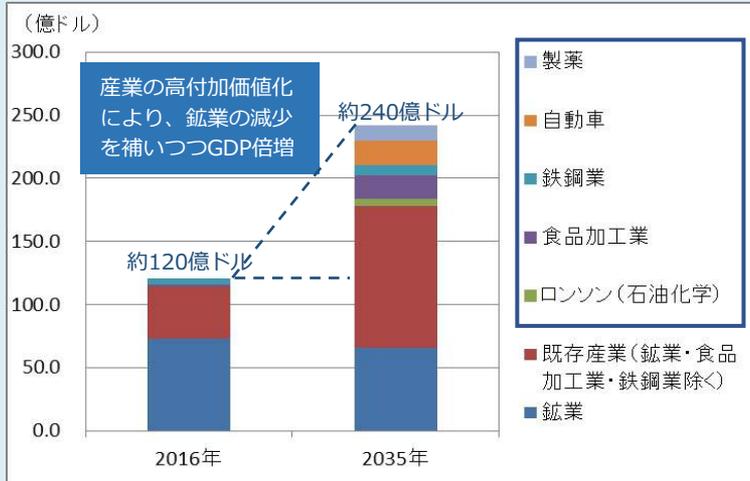
目標2 南部経済圏グリーン成長先進省（環境に配慮した経済発展を主導）

南部経済圏各省・市連携の中核となり、同経済圏の発展・環境配慮型経済圏の確立を主導。

- 戦略1** クリーン・テクノロジー導入戦略
- 戦略2** BRVT省環境保護基金強化戦略
- 戦略3** 環境に配慮した工業団地普及戦略

産業構造強靱化と環境対策の同時推進

<グラフ1：BRVT省GDP（産業別）の目標推移（2016-2035）>



目標3 国際物流拠点化（新たな「南の玄関」へ）

国際物流のハブとして、ベトナムの新たな「南の玄関」へ。

- 戦略1** 物流インフラ大動脈化戦略（高速道路・橋梁・鉄道網整備）
- 戦略2** カイメップチーバイ港機能強化戦略
- 戦略3** カイメップハー経済特区・物流拠点化戦略

産業構造強靱化を支える物流網の形成

ベトナムNo.1のグリーン成長先進省・国際物流拠点

ベトナム南部経済圏グリーン成長の牽引役となり、国際物流拠点として世界の物流潮流を主導