

第7回海外視察報告書

ベトナム・ハノイ



2008年 2月 20日 ~ 24日

日本梱包管理士会

第7回海外視察旅行報告書にあたり



日本梱包管理士会（東）
会長 仁村治之

去る2月20日より2月24日の4泊5日の日程で、第7回目の海外視察旅行を行いました。その報告書を発刊するにあたり、ご挨拶させていただきます。

今回のベトナム視察は、世界の物の生産が中国へ集中する流れが変わり、ベトナムやインドにスポットライトが当てられる中で行われました。私自身大変興味がありましたし、一度ベトナムに行ってみたいと思われた方が多かったので、4泊5日という長い行程にも関わらず、25名という多くの方のご参加をいただきました。

私の今回のベトナムでの感想は、「高度成長時代の日本のようだ。」ということであり、道路一杯にひろがるバイクの洪水を見て、「15年前に行った上海の自転車の洪水を見ているようだ。」でした。工場の建設もあちこちで行われており、その活気は、ベトナムの将来の発展を約束するかのようでした。視察先の詳しい内容等につきましては、後述の参加された方のご報告をご覧ください。

今回の視察では、バスでの長時間の移動が大変きつかった、行程がハードであったとのご指摘も頂いておりますが、私としては、梱包管理士会らしい充実した視察が出来たと自負しております。これも今回の視察先のすべてのご手配をして下さった、日本ロジテム株式会社の中西社長様はじめ、ロジテムベトナムNO. 1の浜田さん、そして現地のスタッフの方々、訪問先の関係各位のおかげであり、この紙面をお借りして厚く御礼申し上げます。有難うございました。

私も今年、2期4年の大役を終え、若い人に会長をバトンタッチする予定です。この間、3回の海外視察を行うことができました。どの海外視察も思い出深い、充実した視察でした。こうした活発な活動が出来たのも会員各位並びに会員の所属する企業主様の梱包管理士会活動に対するご理解とご協力の賜物と感謝致し、あらためて御礼申し上げます。

第7回海外視察旅行 ベトナム・ハノイ

平成20年2月20日～24日

参加者名簿

敬称略順不同

	氏名	会社名	参加	支部	備考
1	仁村 治之	(株)オーパック・サービス	1	3	
2	内田 清春	東新物流(株)	1	2	
3	高本 正美	谷口運送(株)	1	2	
4	乾 朋義	(株)大村総業	1	3	
5	佐藤 裕雄	(株)大村総業	1	3	
6	井上 義規	(株)大村総業	1	3	
7	斉藤 茂雄	(株)太洋	1	2	
8	佐藤 道彦	(株)太洋	1	2	
9	吉岡 雅之	(株)太洋	1	2	
10	安西 純一	(株)スミエ・コーポレーション	1	3	
11	種井健太郎	(株)シンコー	1	2	
12	長田 桂二	(株)ヤマシタ梱包	1	1	
13	安達 正明	安達包運倉庫(株)	1	4	
14	一寸木信雄	西湘梱包(株)	1	3	
15	桂田 智生	(株)リョーサン	1	西	
16	下田 准一	山岸(株)	1	3	19日出発
17	溝井 広明	誠和梱包製箱(株)	1	1	
18	福谷 俊幸	丸福梱包(株)	1	4	
19	中島 亨	(株)富士梱包	1	1	
20	大澤 準	(株)大澤保険事務所	1	2	
21	和波 慎弥	(株)ワナミテック	1	4	
22	関根 信宏	旭梱包(株)	1	1	
23	菅原 善一	(有)共和包装	1	3	
24	石井 俊光	大和梱包運輸(株)	1	2	
25	森 亮介	(株)ニッパック	1	3	21日出発
参加者合計			25		

ベトナム視察報告



第1支部
旭梱包株式会社
代表取締役 関根信宏

天候 雨、気温16度。普段は温暖な気候にも関わらず、この冬はコートが必要なほど冷え込んだ夜のハノイ。細かな雨とひっきりなしに続く車のクラクションの出迎えを受けて見学会はスタートしました。空港到着ロビーを出ると、目の前にサムスの大きなネオンサイン、ホテルに向かう途中にかかるホン河の欄干に延々と取り付けられたLGの看板。聞いていた以上の韓国のパワーを目のあたりにする中で、工業団地内の工場に描かれたPANASONIC, CANNON, YAMAHAといった日系企業のロゴサインに何故か安堵しながら、ハノイの中心部を目指してバスは薄暗い国道を走って行きました。夜がない南部のホーチミンと比べて夜10時を過ぎると人通りが途絶えるハノイに空港から1時間ほどで到着、明日からのスケジュールに備えました。



ハノイ2日目の朝は、夕べ見た通りの風景が一変し、おびただしいバイク、車の音、それに鳴りやむことのないクラクションとまさしくアジアでよく見る光景が繰り返される中、最初の目的地ハイフォンに向かいました。ハノイから凡そ100キロ東南にある港町ハイフォン。河川港であるハイフォン港の内部の見学は許可が出ず、バスの車窓から家々の間に時折見える港の様子を見学しました。

やはり港町、道の両側にはパレットをうず高く積み上げた中、狭い作業場でパレットをリペアする店が何軒かありました。道沿いの商店の隣にそのような作業場があるので、工場というよりパレット屋といった感じです。

港町の程近くにあるのが、2004年12月に創業を開始したOUJITEX HIPHONGです。

私たちの最初の訪問企業です。対応して頂いたのは鴛海副社長。5人いるスタッフの中で、現地の総責任者とも言える人です。

当初、マレーシアの企業との合弁でスタート後、現在では王子製紙が100%出資する工場ですが、完全独立採算となっています。

工場設立の目的としては、進出する日系企業向け段ボール供給だけでなく、現地



での紙需要を増やすことも狙っているようで、今や年率100%という伸び率となっております。

工場内には、昭和に製作された設備もあちこちで稼働しており、効果的な初期投資を考えた形になっているように思えました。ただ、生産性は日本の1/2~1/4だそうで、このあたりの改善が今後課題になりそうです。



現地での生活面での問題点として、交通・電気・水道といったインフラ整備の遅れや、外国人向け病院や学校がないため、家族で生活するのが難しいという話でした。駕海社長に見送られながらハノイに向かった私たちですが、車中ではさすがに臉が重くなる参加者が続出しました。それもそのはず、片道100キロの道のりの所要時間はおよそ3時間、往復6時間のバスの旅です。昨夜夜中にハノイ入りした疲れもあって睡魔が社内を覆っていました。やはり、道路網の整備が優先課題なのだと思います。

ようやく到着した後は、ベトナム料理に舌鼓、中には香草が苦手と言う人もいましたが、現地ならではの料理に会話も弾んでいました。

3日目も相変わらずクラクションが目覚まし代わり。昨日に引き続き晴れてはいるものの霞なのかスモッグなのか霞んだ太陽が春の日差しを降り注いでいます。この日のスタートはジェットロハノイ事務所から。フランス植民地時代に建てられたオペラハウス(現ハノイ市劇場)の目の前のビルの一室にある事務所では、荒川アドバイザーから、ベトナムの現在の姿を伝えて頂きました。



それによると、現在のベトナムは、第3次投資ブームと言われるほど、各国からの投資を呼び込んでおり、WTO加盟もあって経済は活気づいているとの事でした。日本との関係で言えば、「日越共同イニシアチブ」という枠組があり、現地の日本商工会、大使館など官民一体となってベトナム政府に提言を行っている他、日越経済連携協定(EPA)の締結の交渉も行われているとの事でした。これは既に日本が各国と締結しているFTAを更に補完するもので、日本への労働者の送り出しなど、人材分野を含めた特徴があるものです。本来なら昨年に締結する予定でしたが、未だゴールは見えていないようで、荒川さんは「皆さんの後押しが必要です。」と力説していました。この結果次第では、ベトナム人作業員が我々の身近な存在になるかも知れません。

続いて向かったのが、今回のベトナム視察にあたり、見学先の手配から、宿泊先、移動のバス、果ては昼食の手配と全てをコーディネートして頂いた日本ロジテム様のロジテムベトナムNO. 2 物流倉庫。こちらの企業では、日系企業向けの物流倉庫のほかハイヤー業、現地駐在員のためのマンション事業、更には今回お世話になったような通訳・ガイドの手配など、ソフト、ハード両面での事業展開をしています。齋藤社長より、現地での事業内容の説明を受けたあと、近くのクアンミンロジスティックセンターに移動し、物流倉庫内を見学しました。敷地面積20,000㎡と5,000㎡の倉庫2棟が建つ大規模なこの倉庫は、ノイバイ空港からわずか10分のところにありハノイ市からも車で30分ほどのところにあります。倉庫内はフルに貨物がある状態ではありませんでしたが、ヤマハ製のバイクがかなりの台数保管され、出庫を待っていました。

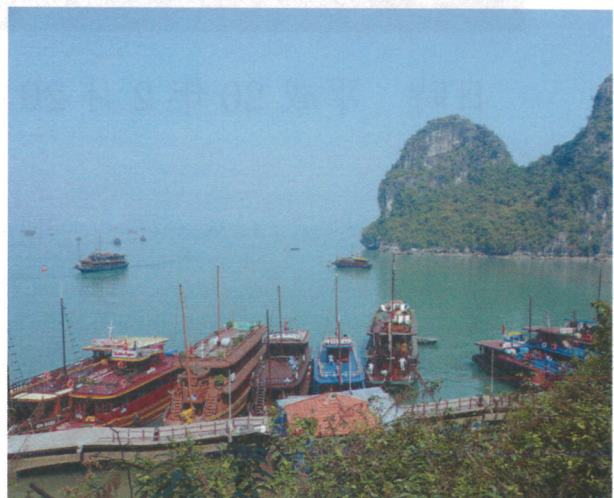
ベトナム最後の工場見学はホンダハノイ工場。1998年生産開始。現在従業員4,469人、生産台数二輪車1,000万台、四輪者1万台。これだけの規模であっても、世界に展開するホンダの海外工場としては小規模な工場です。しかし、私たちに説明して頂いた生産管理部の池田マネージャーによれば、年々生産台数は伸びており、二輪車生産では、インドネシアに次ぐアジア地域では2番目となっていて、ベトナムでの二輪車のシェアはおおよそ40%に達しているとの事。

安価な中国製のコピー製品に苦戦をしいられたこともありましたが、ベトナムにおいて確固たる地位を築き上げています。その伸びを示すようにこの工場では、隣接地に今年の夏、新工場建設が計画されています。最近の状況としては、市民の所得の増加に伴い、高級スクーターに対する需要が高まっているそうです。この工場を支えるのは、ベトナムの従業員たち。日本国内のロボット導入による機械化された生産ラインと正反対の人海戦術で、ひしめき合うように若いベトナムの人達が、溶接、プレス、製品の取り付けをこなしていました。

やはりベトナムの国民性である「勤勉」「手先が器用」という特性があつてこそ、このような手作り感あふれる生産ラインが構築されたのではないかと思います。場業員は大半は20代のように、ラインの真横を見学して回る私達を興味深そうに見ている人たちもいました。ちなみに国民の約半数が戦後（ベトナム戦争、1976年）以降に生まれた人たちです。このように活気ある工場ですが、目下の悩みは人手不足。近隣の地域では、従業員を確保するのが難しくなっており、農村部からも迎え入れる傾向が今後も強まるとの事でした。そして印象に残った一言。「この国の人たちは確かに勤勉ではあるが、勤労ではない。」与えられた仕事は確実にこなすが、そこから発展させる意欲に欠けるといった意味のようですが、日々接している人の言葉だけに実感がこもっていました。



ハノイ最終日の4日目は、海の桂林とも呼ばれる景勝地ハロン湾のクルージングでちょっと生き抜き。片道4時間をかけてたどり着いたかきがあつて、素晴らしい景色に旅の疲れも癒されるようでした。また、これとは別にハノイ市内を散策に出かけるグループもあつて、思い思いの1日を楽しんでいました。そして、真夜中にも関わらず、利用客でごった返すノイバイ空港を飛び立ち、真冬の成田空港に戻りました。朝7時の成田、リムジンバスの停留所の上にある表示板は、今の時刻と共に、気温1.7度と表示されていました。



最後に、今回の見学にあたり、きめ細かなアテンドをして頂いたロジテムベトナムの浜田さん、長尾さんはじめ、ロジテムベトナムの皆様には心から御礼申し上げます。ありがとうございました。

ベトナム視察旅行



第2支部
株式会社 太洋 湘南事業部
吉岡雅之



日時 平成20年2月20日(水) ～ 2月24日(日)

第 18 期梱包管理士講習を 8 月に終了したばかりで、今回のベトナム視察旅行に参加させて頂きありがとうございます。私は、海外に行ったことがほとんどありません。今回の視察旅行で、日本の常識が海外で通じないことを少しは肌で感じられたと思います。

① ベトナムの概要

人口 8411 万人

面積 約 33 万 k m²

ハノイ人口 300 万人

北ベトナムには、四季があり、夏は気温 38 度になります。産業は、70%は農業です。ベトナムは戦争時代が長く、ベトナム戦争直後は、人口 4 千万人まで減っていました。戦後、人口の急増に伴い、中国の一人っ子政策に似た子供は二人までという政策を一時期とっていました。現在、人口の約 50%は、年齢 30 歳以下という若い人の多い国です。一般に移動手段はバイクが大多数で、通勤時間帯はバイク渋滞をしている場所もありました。



鶏、犬、トラックのフロントガラスなどを運んでいるバイクも見ることができました。バイクのタクシーもあり、現地の方は頻繁に利用しています。

二人乗りまでは、法律で認められていますが、3人、4人乗りをしている人も見受けられました。



交通事故も多く、年間1万5千人が死亡して社会問題になっています。

1986年までは配給制であったがドイモイ政策により、社会主義体制を維持しながら市場経済を取り入れることで経済成長してきました。

更に、2007年にWTOに正式加盟したことにより、成長軌道に乗っています。



① ハイフォン港

ハイフォン港は、メインポート、チュアベールポート、ディンブー、ヴァッカックの4つの港によって構成されています。クアカム川にあり、水深が4~5mしかないため大型船舶は入港できません。ガントリークレーンや40tクレーンの設備があります。

残念ながら、港内に入ることはできませんでした。

外から見る限り、入り口も狭く、道もそれほど広くないので、将来的には海に面した港湾の建設が必要になると思われます。



② 王子テックスハイフォン

コルゲーター設備を持ち、日本人5名、ベトナム人300名でダンボール生産をしています。



生産能力は一ヶ月／400 万㎡

話のなかで通常は、低人件費（人の手）を利用して生産をしていく企業が多いのですが、こちらの工場では機械を利用して少人数で日系企業に対応できる品質を維持しているとの事でした。しかし、工場内を見学させて頂いた時は、人が多い印象を受けました。ダンボールの継ぎしろに、手作業でのり付けしている工程もありましたが、それでも日本のダンボール工場では考えられない人数だと思います。



生産性は、日本人の 1/4～1/5 ぐらいの様です。

得意先は、日系企業 85%、外資企業 10%、ベトナム企業 5%です。

台湾より輸入している原紙の 50%値上げにより、製品販売価格の値上げをしたそうです。やはり、大巾値上げで取引が一時中断した得意先もあったようですが、品質の維持には応えられず、取引が再開した得意先もあったそうです。品質を維持する為には、人手をかける所にはかけなければならないと感じました。



また、ダンボールは木を原材料としますので、アカシヤハイブリットという7年で成木になる木を開発し植林をして環境に配慮しているそうです。

③ ジェトロ・ハノイセンター

ベトナムの歴史に合わせて、投資ブームと経済の流れを説明して頂きました。その中で、これからのベトナムと日本の経済協力のあり方に興味を持ちました。

日本は、ベトナムに ODA（政府開発援助）による援助をしてきました。現在は、南北高速道路、地下鉄、工業団地の計画がありますので、これからは人材の交流に力を入れる必要があると思います。ベトナムは、箸の文化、先生・年長者を大切にする儒教の文化があり、日本と似た文化を持っているということでした。



⑤ロジテムベトナム NO.2

貨物自動車運送事業の中で、自動車とバイクは、北から南へ流通し、電化製品は南から北への需要がある為、輸送の効率は悪くないようです。ただ、交通事故問題は輸送業者には深刻な問題で、交通マナーの悪さを見ればわかりますが、事故は多いようです。

輸送トラックがいつまでも戻って来ないので不思議に思っていたら、警察で拘束されていたこともあったそうです。



⑥本田ベトナム

1996年二輪事業の認可を取得、2005年四輪事業の認可を取得。最初に四輪工場を見学させて頂きました。半製品を手押しの台車に乗せて各工程に流して行きます。流れ作業というより手作りという印象です。物流コストの削減の為、ブレーキに使う配管を工場内で曲げ加工する工夫をしていました。エンジンを組む作業もありました。

やはり、手先は器用だと言っておりました。ベトナム国内では、あまり車は多くありません。値段が高いため、まだまだ需要が低いようです。次に二輪車の工場見学でした。四輪工場とは打って違って、人、人、人と人の多さに圧倒されました。一日に4千3百万台製造しています。機械化はあまり進んでいなく、人による流れ作業という感じでした。四輪も二輪も完成後は、法令で決められている為、すべてテスト走行を行い検査をしていました。品質維持のために、二重、三重のチェック体制が取られていて驚きました。



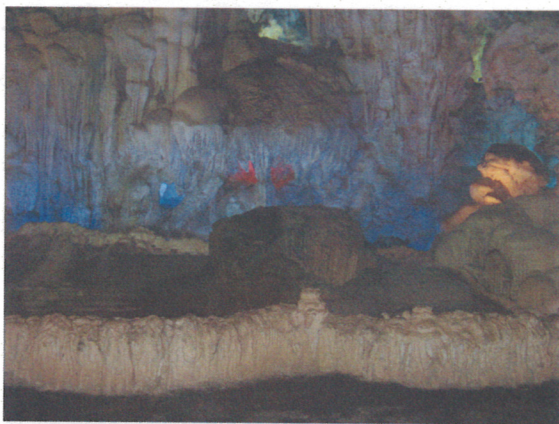
⑦まとめ

見学させて頂いた、工場の話で共通する問題点は、やはりインフラの整備でした。交通網の整備、道路事情・鉄道が機能していない・電気の不安定さ・港湾の整備等です。

現在、ベトナムは経済的に注目されていると聞いていたので、これほど遅れているとは思いませんでした。生産面では原材料のコスト上昇・品質管理の難しさ・賃金の上昇・人手の確保等です。国民性では安全意識が不足していることや、プライドの高い所があるが基本的にはまじめで、勤勉だそうです。決して勤労ではないが、言われたことはきちんとやるとの事でした。私たち梱包業界は、若い人の定着率が低く、高齢化が進んでいる業界だと思います。日本の文化に近いベトナムの方を受け入れて、その問題を解決し、お互いにより良い関係を築ければと思います。



最後に、ハロン湾のクルージング、フォンニャ洞窟は、さすが世界遺産だけあって、最高でした！！



第7回海外 ベトナム・ハノイ視察報告



第3支部
株式会社 大村総業
井上 義規

出発時2月20日(水)

午後10時半頃ハノイ着。時差は日本時間2時間遅れとなる。到着後参加メンバー一行と共にホテルへ向かい翌日に備える。

一日目2月21日(木)

涼しい陽気の日である。ホテルよりバスにて約3時間かけてハイフォン港を目指す。途中で外資系企業の集まる工業団地をバスにて見学しハイフォン市内で昼食をとる。

昼食後王子製紙ハイフォン工場(Ojitec Haiphong Co.,Ltd)の視察となる。

この会社では主に日系企業をメインに外資系企業とベトナム企業への販売を行っている。規模的には小さく従業員約170名前後である。事業内容としてはダンボールの製造から販売までを手掛けている。更には強化ダンボールも製造している。



実際に工場内を見学させて頂いたところ、数年前の日本のダンボール製造工場を見ているようである。案内をして下さった鴛海取締役は現在の生産量では今後の需要拡大についていけないので規模を拡大していきたいとの事であった。しかしながらその様なうれしい悲鳴とは反対にダンボールの原反が高騰しており利益の圧迫に大きく響いている。現在は顧客との値上げ交渉が一番の課題であると言う事。また従業員は10~20代の若手中心も定着率が余り良くなく教育面にも課題を残すと言われていたのが印象に残る。

王子製紙視察後は矢崎総業へ行く予定が、ストの為に中止になり、この辺りが日本とは違うところだと感じた。

その後ハイフォン港周辺を視察して回った。現在のハイフォンはベトナム北部の物流・工業の中心都市であり日本で言い換えれば横浜とイメージ出来る都市である。現在は紅河5の支流にあり首都ハノイに直結している。河口から37キロほど登ったところにあるために岸壁の水深が浅く船舶は潮を見ての入港となる。実際に港付近を見ると船が見当たらずにいた。また港とハノイ迄の道路事情が悪く今後の課題であると思われる。

二日目 2月22日（金）

この日も日本の春先ぐらいの陽気であった。最初に向かったのはジェットロハノイセンターである。ここでは現在のベトナムの経済や投資に関するセミナーを荒川氏より講義して頂いた。現在のベトナム経済はGDP 720 ドル/人で成長率は 8.17%とアジアでは中国に続く高度成長を継続させている。ベトナムは 90 年代より外国直接投資の煽りで経済成長率が上向き一時期のベトナムブームが作られ、更に米国の対越経済制裁解除によりブームは加速したが、ビジネス環境の整備の遅れとアジア通貨危機と相俟ってブームは終焉し、経済成長も落ち込んだ。その後 2000 年代よりODAの流入等で回復に向かった。2002 年の企業法施行後、15 万社以上の民間企業が出現しているとの事である。貿易に関しては 2006 年度で輸出額 398 億 2600 万ドル、輸入額 448 億 9100 万ドルとなっている。輸出入で興味が合ったのがベトナム国内では原油が取れるが原油を精製する技術が無く原油を輸出して石油を輸入しているところである。また日本でお馴染みの水産物や衣類の輸出が多い。輸入はやはり設備部品や機械が多く今後更に経済発展が進むと見られる。投資に関しては意外だったのが対越外国投資額では韓国が一番であったことである。日本は現在 3 位であったが今後も政府ODA等のビジネス環境の整備により増加傾向にある。ただしインフラ整備や行政手続等煩雑や原材料の高騰、従業員の賃金高騰（現在おおよそ 10,000 円前後/月）品質管理が難しいなどの多くの問題を抱えているということであった。

次いでタンロン工業団地近くにあるロジテム・ノイバイ・ロジスティックスセンターにてベトナムの物流現場を視察した。そこには現在ヤマハのバイクが保管されていたが日本のように随時貨物が入出しているようではなかった。また日系企業の日本人駐在員の為の運転業務等も行っていた。ここでも日系企業相手のビジネスが展開されていた。



今回の視察先では最後になるホンダベトナム工場の視察である。現在ベトナム国内は自動車は2に対しバイクが8の割合で乗られている。これは車が余りにも庶民には高価で、手の出ない物であることから、このようになってしまったようである。そこで現在ベトナム国内はもちろん海外への輸出するバイクの製造を行って、ベトナム国内でのシェア一位を誇るのがこの工場である。バイクの生産台数ではホンダの中では3位になる。自分は初めてバイクの製造ラインを見たがとにかく長い。一日に約7千台を作るとあってさすがに大きな工場であった。ここではベトナムの一般社会人の姿が良く見えた。20代前後の若者で構成されている事。女性が多く働いている事。真面目な就業態度が見えた。しかしここでも王子製紙と同様に従業員の雇用確保や賃金の高騰と教育に問題点を多く抱えている事がわかった。



最終日2月23日（土）

今日も涼しいすごし易い陽気であり絶好のクルージング日和であった。



今回このような機会を頂き、日越貿易やベトナムの国内事情を目のあたりにし現在日本と言う物流環境の整った中でしか見えてなかったことが、決して良いとは言えない環境の中で日々戦っておられる日本人ビジネスマンより多くを学ばせて頂く事が出来た。今後の日本の物流事情を更に良くする手助けが少しでも出来る様にもっと多くを学び、そして生かしていければ、今回の視察旅行が日本の物流や顧客に大きな利益を生む事となり得ると感じた。

ベトナム北部視察旅行報告書



第4支部

安達包運倉庫株式会社

常務取締役 安達正明



はじめに ベトナム概要及び所感

人口 8,416 万人

面積 33.2 万 k m²

通貨 ベトナムドン(1US\$=16,071 ドン) 国内ではドンよりもUS\$が流通している。

気候 日本と同じ四季がある。現地到着前は 10 度以下で寒かったらしいが、滞在中はとても暖かいくらいで天気もよく快適でした。10 度以下になると学校は休みだそうです。

交通 乗合バス、タクシーはあるが、ハノイ市内でもほとんど信号が無くバイクが縦横無尽に走っており非常に危険である。主要道路は舗装されているが、砂埃と排ガスで空気が悪く地元の人もマスクをしている状況でありました。

1 日目 2008 年 2 月 20 日

18:10 成田発より 22:15 ハノイ着(時差 2 時間)バスにてホテル・ニッコー・ハノイ到着。当日は就寝。

2 日目 2008 年 2 月 21 日 9:00 ホテル出発

「フクディエン工業団地」バス車内より見学

総開発面積 87ha 開設 2002 年

アクセス ハノイ市中心地より 41 km(40 分)
 土地リース価格 US\$37-38/m²
 入居企業 全 26 社 99%入居済 (日本 9 社 ブラザー工業等)
「フクディエン 2 工業団地」バス車内より見学
 総開発面積 240ha 開設 2003 年
 アクセス ハノイ市中心地より 43 km(43 分)
 土地リース価格 US\$33-36/m²
 入居企業 10 社 40%入居済 (郵船航空サービス・山九・ユニデン等)

ハノイ市内から近いほど、立地条件がよく価格も高く、1 時間以内の通勤圏内が好ましい。電気の供給はかなり良くはなっているが、まだまだ停電の恐れがある。通信機能は電話については問題ないがインターネット回線等が遅れている。労働コストは、管理職 US\$200-500/月 一般工 US\$47-60/月

王子テックス ハイフォン工場 工場視察及び会社説明会

会社概要

設立 2004 年 1 月 2004 年 12 月操業開始
 資本金 US\$12 百万 従業員 現在日本人 5 名 現地 300 名
 取引先 日系 85% 外資系 10% 国内 5%



日系企業増加に伴い現地で段ボール箱を製造販売する業者が無い為、ベトナムに企業展開した。南ベトナムに 2000 年ベトナム工場を立上げ、2004 年ハイフォン工場、2006 年ダナムと展開中。広葉樹チップ原料の確保を目的として、アカシアハイブリッド(成長が早い)を植林し、環境開発にも力を入れている。2005 年より毎年 100%以上の業績増を継続している。経済成長につれ賃金は増加傾向で、2006 年 2 月改定では最低賃金が約 40%のアップとなっており、それに伴い原材料の仕入値についても、急激に値上げ傾向である。

日本人が滞在する為にまだ環境が悪くインフラ整備については、病院の整備、交通網の整備、道路事情の貧弱さ、電気の不安定さ、上下水道の不備等により日本より家族で呼べない事が今後の課題である。工場内については設備も導入され効率よく作業されており、作業員については若い人ばかりではあるが、真面目に黙々と作業しているイメージがあり教育がよくされているイメージがありました。

今後も日系企業増加に伴い、仕事量が増える事が見込まれ工場拡大も考えているとのことでした。

3日目 2008年2月22日

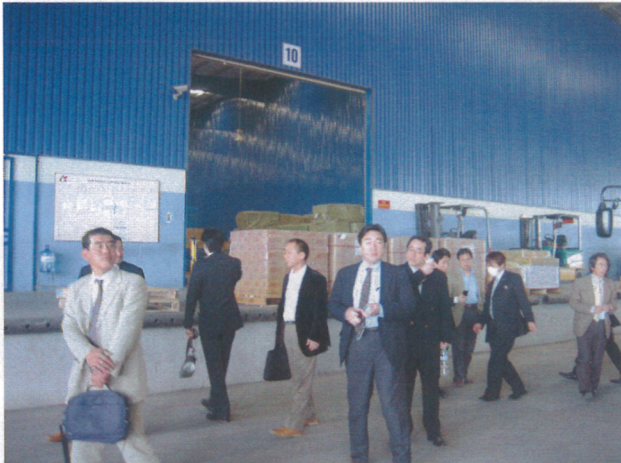
8:15 ホテル出発

ジェットロハノイセンター 物資及び事業環境セミナー 講師 荒川アドバイザー

ベトナム概況及び経済動向についてのセミナーでベトナム共産党の話からベトナム戦争、経済動向についてはドイモイ政策以降現在の話までを及び ASEAN 情勢をまじえて幅広く話していただきました。なかでも 2007 年は急成長し、まさに IT・物流・投資元年だそうで、2008 年は人材・コンプライアンス・環境(化学・汚染)元年になっていくだろうとの話があり、今後も成長が見込まれるとの事でした。

ロジテムベトナム No.2 クアミンロジスティックセンター視察

広い敷地にゆったりとした倉庫が作られており、倉庫内にはバイクが大量に保管されていたが、まだまだ十二分に余裕がある状態であった。昼前時であった為か業務は動いていなかったのセンターを一周見学しただけに終わりました。



ロジテムベトナム NO.2 説明会

物流事業全般（貨物自動車運送事業・同修理業、倉庫(保税含む)輸出入貨物取扱、通関業務等の事業を行っており、日系企業（トヨタ・ホンダ・キャノン等）の多種多様な企業と取引している。ハノイ本社を拠点にハイフォン支店・ホーチミン支店・ダナン支店に展開している。総従業員は 876 名(うち日本人 7 名)にて事業活動している。ハイフォン港とハノイ市内の輸送を頻繁に行っており、片道約 100 km 時間程度あるが、少し前までは 1 往復で限界でしたが、最近はなんとか 1 日 2 往復することが可能になった。今後道路事情が改善されれば、更なる時間短縮が見込まれるとの事でした。

ホンダベトナム 工場視察及び会社説明会

設立 2輪 1996/03/22 四輪許可 2005/03/16

資本金 US\$63 百万 (ホンダ自動車 42% VEAM30% エイシャルホンダ 28%)

従業員 4469

敷地面積 219,000 m² 2輪工場 40,000 m² 4輪工場 17,000 m²

生産台数 2輪 79 万台 4輪 0.4 万台

工場内はバス移動にて見学、工場内は日本と比べるとオートメーション化は少し遅れていて人海戦術に頼っている面は感じられるが、ベトナム人は非常に真面目で細かい作業をするのが得意とのこと。しかし勤勉ではあるが勤労ではないらしい。タイ人よりも扱いやすいが、安全に対する意識が薄く危ない作業を平気で行ってしまいう傾向があり、理解させるまでが非常に難しく日本人が直接指導するよりも現地指導者を育て、作業員に教育指導していく方法が好ましいとの事。現地就労者が最近では募集しても見つからず苦勞している事と作業賃金の高騰が問題になってきている。日本人の滞在問題としては、通える病院がない、娯楽施設がないなどのことが生活環境面では不便との事でした。

中国の盗作バイク問題については新車発売後、約 3 週間程度で盗作に近い状況で安い販売価格で流通することが問題となっているが、昔は欠陥品が多かったが近年は技術が発達し故障が少なくなってきた。しかし最近高級志向が高くなってきており、ブランド(高級)バイクが売れている事もあり、昨年末にはホンダも少し盛り返してきているとの事。今後は経済発展に伴い生産増加が見込まれるとの事でした。



4 日目 2008 年 2 月 23 日 7:30 ホテル出発

ハロン湾クルージング

予定時間よりも早く出発しましたが非常に遠く、ホテルより 3 時間以上バスに揺られて到着。さすが世界遺産だけに観光客が多く賑わっていました。幸い天候も最高で絶好のクルージング日和でした。



船着場より雰囲気のある木船にて出航し、30分くらいでハロン湾へ、ハロン湾は北は中国の桂林から続く石灰岩の台地が長い年月をかけて沈降を繰り返して海になったところだそうで、湾内には南国の強い雨に削られ奇抜になった大小 1600 の島があるそうです。途中船から下船して見物した鍾乳洞はとても幻想的で中ではきれいにライトアップされており、上から自然の光が漏れてとてもきれいでした。クルージング中はシーフードの料理が振舞われとても楽しい思い出ができました。



市内中華料理店にて夕食を取りながら打ち上げを行いベトナム空港へ
ベトナム空港につくと意外にも非常に多くの人々が搭乗手続きに並んでおり、ギリギリではありましたが、間に合い 2/24 0:10 ハノイ出国となりました。

5日目 2008年2月24日 6:40 成田着 入国 解散

おわりに

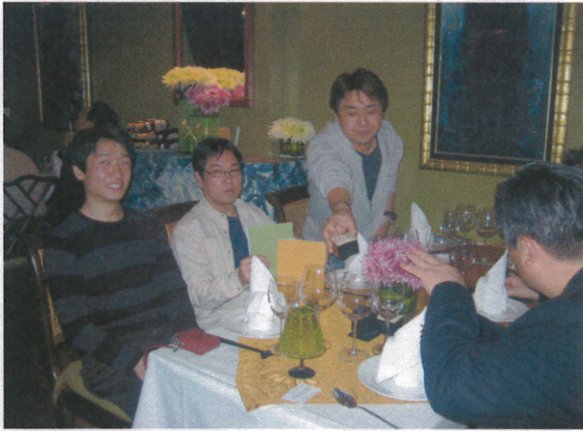
今回で7回目となる管理士会の旅行となりますが、私は初めて参加させていただきました。ベトナムについては、社会主義国という硬いイメージではなく以外と自由でとても若い国というイメージがしました。ハノイ市内はとても若い人で溢れており、ベトナム戦争後のベビーブームにより現在平均年齢が30代ということもあり、日本でいう団塊の世代がこれから育っていくような活気が感じられました。しかしこれから日本人が長期滞在するにはまだまだ衛生面でのインフラの整備されないと厳しいことを今回お世話になった現地日本人の方々から教わりました。道路状況も高速道路が出来れば、移動時間等も短縮され物流事情も改善されるとは考えられるが、現在では100km移動するのに3時間以上かかる状態ではまだまだ厳しい状態でした。今後急激に発展するであろうベトナムを含むASEAN状況を知るにはとてもよい勉強になりました。

楽しいひととき

第1夜 2月21日



日 美味しいひととき 第2夜 2月22日



盛り上がるひととき 第3夜 2月23日



ハロン湾クルージング 2月23日



