

社団法人認可50周年記念事業

アジアにおける流通・物流視察研修 2024

## <視察報告書>



一般社団法人 埼玉県トラック協会

〒330-8506

埼玉県さいたま市大宮区北袋町1-299-3 埼玉県トラック総合会館

## <目次>

1. 参加者名簿	… P2
2. 日程	… P4
3. 視察・訪問企業	… P6
4. 会長挨拶・総括報告	… P8
5. 在ホーチミン日本国総領事館 様	… P13
6. TQC INTERNATIONAL 様 IPMインターナショナル 様	… P19
7. ISUZU VIETNAM Co.,Ltd. 様	… P29
8. Yazaki Eds Vietnam Co.,Ltd. 様	… P36
9. BIG ONE VIET NAM Co.,Ltd. 様	… P40
10. MEITO VIETNAM Co.,Ltd. 様	… P46
11. 事務局報告	… P53
12. 研修風景	… P60

# 1. 参加者名簿

# 1 参加者名簿

## 社団法人認可50周年記念事業 一般社団法人埼玉県トラック協会 アジアにおける流通・物流視察研修2024 参加者名簿

	支部	会社名	会社役職	名前	ふりがな
1	戸田・蕨	㈱エー・シー・トランスポート	代表取締役社長	篠田 昌孝	しのだ まさたか
2	深谷	(株)瀬山通	専務取締役	瀬山 喜貴	せやま よしき
3	戸田・蕨	土屋運輸(株)	代表取締役	土屋 寛展	つちや ひろのぶ
4	大宮	(株)エス・リンク	代表取締役	土田 武士	つちだ たけし
5	久喜	青翔運輸(株)	代表取締役	古谷 隆之	ふるや たかゆき
6	久喜	トーエイ物流(株)	係長	大槻 正平	おおつき しょうへい
7	戸田・蕨	東洋社物流(株)	代表取締役	野村 健次	のむら けんじ
8	いるまの	(株)啓和運輸	取締役	川島 悠生	かわしま ゆうせい
9	所沢	(株)石川興業運輸	代表取締役	石川 稔大	いしかわ としひろ
10	浦和	(有)百丈梱包運輸		金子 泰凜	かねこ たいり
11	草加	(株)富士運輸倉庫	代表取締役社長	渋谷 篤史	しぶや あつし
12	草加	(株)パルプ運輸	代表取締役	小澤 隆善	おざわ たかよし
13	深谷	北関東陸運(株)	取締役営業本部長	井田 雄	いだ たけし
14	草加	(株)エスエス流通倉庫	代表取締役	渋谷 修治	しぶや しゅうじ
15	越谷	吉川自動車運送(株)	代表取締役	富澤 孝一	とみざわ こういち
16	いるまの	西武通運(株)	課長	金井 亮介	かない りょうすけ
17	大宮	(株)ショーモン	取締役 営業部長	岡崎 真吾	おかざき しんご
18	川口	今井運輸(有)	代表取締役	今井 雅彦	いまい まさひこ
19	熊谷	(株)井上運送	取締役	井上 涼	いのうえ りょう
20	秩父	協同貨物自動車(株)	代表取締役	浅見 禄郎	あさみ ろくろう
21	鴻巣	(有)木村運送	代表取締役	木村 英二	きむら えいじ
22	朝霞	清水運輸(株)	代表取締役	清水 英次	しみず えいじ
23	事務局	(一社)埼玉県トラック協会	事務局長	川崎 公郎	かわさき きみお
24	事務局	(一社)埼玉県トラック協会	総務課 主任	大橋 良平	おおはし りょうへい
	オブザーバー	(株)瀬山通	代表取締役社長	瀬山 豪	せやま たけし

## 2. 日程

## 2 日程

日次	月日(曜)	地名	現地時間	交通機関	日程	食事
1	3/3 (月)	羽田空港	13:30		ご集合/結団式/チェックイン	朝：-
		東京(羽田)発 ホーチンシティ着	17:05 21:50	NH891	【所要：6時間45分/時差：+2時間】	昼：-
		ホーチン		専用バス	着後、ホテルへ  <ホーチン泊>	夕：機内
2	3/4 (火)	ホーチン	08:45	専用バス	終日：業務視察	朝：○ (ホテル)
			09:30		ホテル発	
			11:10		■在ホーチン日本国総領事館	
			13:30		■TQC INTERNATIONAL	
			15:30		■IPMインターナショナル	
			19:00 21:00		■ISUZUベトナム  終了、ホテルへ  <ホーチン泊>	
3	3/5 (水)	ホーチン	08:30	専用バス	終日：業務視察	朝：○ (ホテル)
			10:00		ホテル発	
			12:00		■矢崎EDSベトナム	
			12:30		終了、昼食会場へ移動	
			13:15		レストラン出発	
			14:00		■石田運送	
			14:30		終了、移動	
			15:00		■名糖運輸	
			16:30 18:00		終了、ホテルへ ホテル着  <ホーチン泊>	
4	3/6 (木)	ホーチン	09:45	専用バス	ホテル発	朝：○ (ホテル)
			10:00		ホーチン市内視察	
			18:00	専用バス		昼：○
			19:30		空港へ	
	ホーチンシティ発	23:05	NH892	【所要：5時間55分 / 時差：-2時間】	夕：○  <機中泊>	
5	3/7 (金)	東京(羽田)着 羽田空港	7:00		到着後、入国審査の後解散	朝：機内
						昼：- 夕：-

### 3. 視察 訪問企業

### 3 視察 訪問企業

#### 【視察研修先一覧】 訪問順

##### ◆ 在ホーチミン日本国総領事館 様

- ・ベトナム政治・経済事情全般
- ・日系企業進出事情

##### ◆ TQC INTERNATIONAL 様

- (ベトナム技能実習生教育センター:ベトナム政府認可送り出し機関)
- ・ベトナム技能実習生 日本の人材確保、派遣・教育事情の視察

##### ◆ IPMインターナショナル 様

- (ベトナム技能実習生教育センター:ベトナム政府認可送り出し機関)
- ・ベトナム技能実習生 日本の人材確保、派遣・教育事情の視察
  - ・教育現場の实地視察(自動車整備実習含む)

##### ◆ ISUZU VIETNAM Co.,Ltd. 様

- ・ISUZU様グローバル戦略としてのベトナム
- ・ベトナムにおけるトラック製造・販売事情
- ・ベトナムにおける外資参入事情
- ・他国ライバル企業動向
- ・製造ラインの視察

##### ◆ Yazaki Eds Vietnam Co.,Ltd. 様 (ビンスオン工場)

- ・矢崎グループ様グローバル戦略としてのベトナム
- ・ベトナムにおける自動車用ワイヤーハーネス及び電装部品の製造・販売事情
- ・ベトナムにおける外資参入事情
- ・他国ライバル企業動向
- ・製造ラインの視察

##### ◆ BIG ONE VIET NAM Co.,Ltd. (石田運送) 様

- ・埼玉県トラック協会加盟企業様の海外進出事例の視察
- ・グローバル視点での日本の競争力について
- ・ベトナムにおける外資参入事情

##### ◆ MEITO VIETNAM Co.,Ltd.(名糖運輸) 様

- ・日系ベトナム進出企業の先進事例視察
- ・コールドチェーンロジスティックスの事例
- ・グローバル視点での日本の競争力について
- ・ベトナムにおける外資参入事情

## 4. 会長挨拶・総括報告

# 「社団法人認可50周年記念事業 アジアにおける流通・物流視察研修2024」について

一般社団法人埼玉県トラック協会  
会長 瀬山 豪

政府は令和7年度の国内経済見通しを、総合経済対策の効果が下支えとなって、賃金上昇が物価上昇を上回り、個人消費の増加とともに、企業の設備投資も堅調な動きが継続するとしています。一方我々トラック業界は、燃油等に関わる輸送コストの増加に加え車両コストの急激な上昇といった中、本気で価格転嫁に取り組んでいるものの中々価格交渉が追いついていきません。更に慢性的な労働力不足はこれからも続く見通しで、物流DX及び効率化の推進といった対応はもとより、抜本的な課題対応のひとつとして外国人就労制度の変化に即応していくことが必要です。

そこで今回、協会では初めてとなるアジア地域のベトナムを訪問し、東南アジア独自の物流事情、取り巻く経済・労働・技能実習生教育環境、並びにグローバル規模での潜在的な可能性のある会員企業の海外進出事例等を視察してまいりました。

現地では技能実習生教育センターを訪れ、実際に日本語や自動車整備に関する教育現場に触れ、今後本格化が予想される特定技能制度の見直しによる外国人ドライバーの雇用に関して知識を深め、また、現地に進出している会員企業等にもお伺いし、ベトナムにおける各社の実情やトラック運送業界の実態を視察することができました。参加者にとっては貴重な体験であり、今後の各社の事業運営に多いに役立つものと期待しております。

参加者各々が感じたことや学んだ内容を本報告書にまとめましたので、ご参考にしていただければ幸いです。

結びに、ご協力いただきました「在ホーチミン日本国領事館」・「TQCインターナショナル」・「IPMインターナショナル」・「いすゞベトナム」・「矢崎EDSベトナム」・「名糖運輸」・「石田運送」の皆さん、さらに国土交通省・外務省、そして私の友人である藤村さん・NAMさんに感謝申し上げ挨拶いたします。ありがとうございました。

団長 青翔運輸株式会社  
代表取締役 古谷隆之

今回、団長を仰せつかりました、青翔運輸株式会社 代表取締役 古谷隆之です。「アジアにおける流通・物流視察研修 2024」について報告させていただきます。

まずは、今回の準備・企画をしていただいた瀬山会長、石川青年部会長、事務局の皆様、視察研修先をご紹介いただいた石田支部長、藤村理事長、ナムさん、そして視察を受けていただいた企業の皆様に感謝申し上げます。また、ご参加いただいた皆様にはご迷惑をお掛けしたこともあったと思いますが、心より感謝申し上げます。今後は視察を経験した仲間として引き続き交流を続けていければと思いますので、よろしくお願いいたします。

視察研修先は、ベトナムのホーチミン市です。初日には、ホーチミン日本国総領事館を訪問し、技能実習生の教育センター2校とISUZUで研修を行いました。二日目は、石田運送、名糖運輸、YAZAKIを訪問し視察研修を実施しました。

総領事館では、経済広報担当・日本企業支援担当官の小川恵理領事より、ホーチミン市及び近郊の経済動向と日系企業の進出状況にて説明をしていただきました。ベトナムはGDP成長率が7%で裕福な人が多く、治安は良いものの、汚職があるとされています。ベトナムの人々は海産物やお米を多く食べるため、日本と親和性があり、勤勉で就業意欲が高いそうです。

また、出生率が低下しており、ホーチミンでは1.3と少子高齢化が進んでいると見られます。さらに、桜と紅葉の時期には、日本への申請が増加することも教えていただきました。

TQC国際 人材協力及び貿易株式会社では、チャン・クアン・チェン社長より会社概要と技能実習生制度について説明をしていただきました。最近では、保護者および生徒のニーズに応え韓国、台湾、ドイツ、ポーランドなど、アジアやヨーロッパへの労働者派遣も増えているとのことです。教室を見学した際に静岡県に行くことが決まっている生徒から質問があり、瀬山会長が埼玉県の場所や日本について説明していただきました。また、玄関入口には多くのキャリアケース

## 4-2 総括報告

が置かれており、これは就職で日本のスーパーマーケットに行く人たちの荷物で、30人分ほどありました。同一スーパーに就職する予定です。

IPM 国際発展貿易株式会社では、生徒による歓迎のドラえもんダンスの後、ホアン・トゥアン・ズイ社長の通訳でファン副校長より概要などを説明していただきました。ダンスを披露してくれた生徒たちの授業を見学した後、整備士の授業を見学しました。そこで、乗用車やゴルフカートのメンテナンスが行われていました。

ISUZUベトナム株式会社では、山口晃司副社長をはじめとするスタッフの皆様にご対応いただき、会社概要と日本との違いを説明していただきました。また、工場やテストコースを見学させていただきました。日本とは異なりアナログな部分もありますが、いすゞ品質で製造されているとのこと。400メートル直進走行、坂道走行やデコボコ走行などのテスト走行がベトナムでは求められています。

石田運送さんの現地法人である、BIG ONE VIETNAMでは、青木大介社長と石田幸良社長より会社概要と倉庫の説明を受け、倉庫を見学させていただきました。地震がないため高さが12メートルもあり、1,000坪を仕切りや柱無しで、壁もレンガを積んでモルタル塗りと日本ではできない構造で作られていました。社員は全員日本での技能実習生を経験して帰国した人たちであり、石田運送のWMSを日本語のままでも対応できており、清掃なども日本式で保管されています。工業団地には空きがなく、ほぼメーカーで、物流企業は唯一だそうです。

MEITO VIETNAM株式会社では、深川元之ゼネラルディレクターより会社概要と倉庫の説明を受けました。電力が不安定のため、自家発電設備を設置しており、荷主はローカル企業で、食品、魚、肉、原料を扱っていますが、金額は安いとのこと。Child対応も可能な作りになっていますが、現在のところ需要はなく、今後の発展を見込んでいるとのこと。トラックは別会社であるT&M TRANCE PORTIONが担当し、ドライバーの採用状況などについても説明を受け、冷凍倉庫を見学しました。ネステナーを使用した6段12メートルの高さは圧巻でした。気温が30度を超える中、調整室は8度、保管スペースはマイナス28度保たれています。調整室でも、非常に寒く感じましたが、保管スペースから戻ると温度は変わっていないのに暖かく感じ、不思議な体験でした。会議室に戻るとメガネをかけているメンバーのメガネが曇ってしまい、冷凍業務の大変さを改めて実感しました。ベトナムでは2025年1月よりドライバーの規制が始まり、ハンドル10時間、連続運転4時間の規制が導入されました。

## 4-2 総括報告

YAZAKI EDS VIETNAM株式会社では野木裕士社長より会社概要を説明していただき、ハーネスの製造工場を見学しました。からくり人形の考えを取り入れた工場の改善活動や妊婦用のライン、新入社員への教育現場なども見学しました。

以上、7件の視察内容をまとめさせていただきました。

ベトナムは南北に細長い国土を有し、近年急激な経済成長を遂げ、多くの外国企業が進出しています(日本を含む)。経済成長に伴い物流需要が急速に拡大し、工業団地や港湾を中心に物流施設の開発が進んでいます。

日本語を一生懸命勉強している生徒たちの姿勢や、ベトナムの方々との交流を通じて、小川領事の説明の通り、食事や文化などに親和性を感じました。また、ベトナムは社会主義共和国であり、土地は国有で、資本構成の割合が事業によって決められる等の規制が存在します。そのため、特に中小企業にとって単独での進出は難しいですが、進出に成功すれば経済発展に伴う成長のチャンスは多いと感じました。

給与の傾向ですが、平均月収が4万円のところ、日系企業では6万円以上の給与を支給しています。そのため人手不足は感じられませんが、ベトナム国内でも給与格差は大きく、都市部では日本と変わらない給与を得ている人も多く、技能実習生は地方から来ているのが現状です。平均給与も上昇傾向にあり、為替レートにも影響されますが、今後日本を目指す人が減る可能性があると考えられます。

今回の視察研修を通じて、様々な経験と学びを得ることができました。ご協力をいただいた皆様に心より感謝申し上げます、ご健康とご多幸、そして益々のご活躍をお祈り申し上げます。

以上、アジアにおける流通・物流視察研修2024のレポートになります。

## 5. 在ホーチミン日本国総領事館 様

訪問日時 2025年3月4日(火)  
訪問場所 在ホーチミン日本国総領事館  
御担当者 小川 恵理 領事  
【経済広域担当官 日本企業支援担当官】

株式会社イー・シー・トランスポート  
代表取締役社長 篠田 昌孝

ホーチミンの基礎情報とベトナムの経済状況をお話し頂いたので報告書にまとめます。

- ・ホーチミンの人口は約1千万人 ベトナム全体の人口は約1億人 ベトナム全体の約1割程度の人が生活している

地域的にはベトナム南部に属していて面積は約2,095km<sup>2</sup>ベトナム国内で最も人口が多い都市である。

実質GDP	7.17%	農林水産業	0.5%
一人当たりGDP	7,500米ドル	工業	21.9%
全国平均	4,700米ドル	商業 サービス業	64.9%

- ・都市鉄道メトロ1号線が開通し市内中心部から北東部へ延びていて現在の総延長距離は19.7キロになる。更に延長予定で、開業して一週間でこの鉄道の利用者が70万人を突破している。

- ・外国直接投資の累計FDI 約589.6億ドル 全国1位

ベトナムの経済成長にとってFDIによる外貨の獲得は不可欠な要素であり、特に製造業への投資が多いようです。中国、韓国、日本からの投資も積極的に行われている国である。今までは、シンガポールに次いで日本のFDIは2位であったが、最近では中国や韓国が国策としてベトナムへの進出をしており、現在は5位になっている。

- ・ベトナムへ日系企業進出状況のエリア分布や企業として

ベトナム北部に当たる ハノイ ハイフォン

独資輸出加工型で進出している日本企業は、キャノン・パナソニック・ブラザー・京セラ・デンソーなどの企業が進出している。

ベトナム中部に当たる ダナン

輸出加工型で進出している日本企業は、フォスター電気・マブチモーター・フジクラ・東海ゴム工業などの企業が進出している。

ベトナム南部に当たる ホーチミン

輸出加工型で進出している日本企業は、日本電気・富士通・オムロン・味の素・エースコック・ヤクルトなどの企業が進出している。

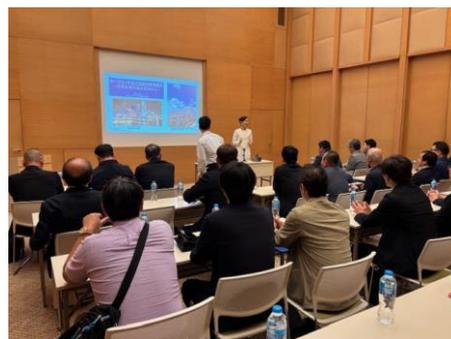
その他に小売業として、イオン・高島屋・ファミリーマート・セブンイレブン・ダイソー・ユニクロ・無印などの企業が進出している。

飲食業としては、牛角・ペッパーランチ・丸亀製麺・ワタミ・すき屋・吉野家・山崎製パンなどの企業が進出している。

- ・まとめとして

ベトナムは不動産不況やコロナ禍からも経済的な回復を順調にしている。今後も世界的にみてもベトナムへの中期的な高成長への期待や注目を集める国になるのは間違いないのではないのでしょうか。日本から見てもこれだけの日本企業が進出しているという事は、ベトナムをアジアの中の一大拠点として位置付けているのだと思います。

そしてベトナムの主要産業も農業から工業、そしてサービス業への移行をしてきており、産業の構成が多様になり更なる経済成長の可能性を秘めている国がベトナムだと感じました。



ホーチミンを中心とするベトナムの経済状況をご説明頂きましたので、ご報告致します。

### 【ホーチミン概要】

・人口 : 約940万人(全国人口の1割程)

・面積 : 2095km<sup>2</sup>(東京都とほぼ同じ)  
北部は四季があり、南部にかけて温暖な暖かい気候。

・特産物: 海鮮、ネコンダルト地域ではお米等

・GDP: 7.17%(2024年)

コロナ禍で経済が停滞した後、不動産関係で一時落ち込みはしたものの現在は高水準に復活。ベトナム全土平均でも7%を超えている。

・FDI: 累計/約600億ドル

特に、ホーチミンへの日本企業進出は群を抜いて多い。

社会主義である一方、1990年のドイモイ政策から経済を解放しており、日本は製造業を中心に諸外国よりも早く同国へ進出。

加えてODAをベトナム戦争後から先んじて進めており、日本との外交関係は良好。

一方、これまでシンガポールに次いで、日本のFDIは2位だったものの、ここに来て韓国や中国といったアジア諸国が国策としてベトナムへの進出を進めており、現在は5位程度をなっている。

また、過去は安い労働力を求めて(ベトナムとしても提供することで)日本の製造業の進出が多かったものの、教育やインフラ水準の上昇(大学進学率は二割程度と他の東南アジア諸国と比較し低いが、幼少期からの教育に対する熱は高く、親族総出で出資しあい高い水準の教育を受けさせる傾向がある)を背景とする収入の向上や少子化問題(ホーチミン内の出生率は1.2程度、2023年には国内全土の平均で2.0を割り込んだ)から、進出企業も多様化している。

ベトナムへの進出日系企業のエリア分布として下記の通り。

北部/大手自動車メーカーを初めてする独資輸出加工型

中部/ハイテク系企業系の輸出加工型

## 5-2 在ホーチミン日本国総領事館

南部では輸出加工型+内需型(食品や小売のサービス業)

ベトナムでは将来的に、上記記述の背景から豊富な労働力を使った、国の成長を今後見込めなくなる事を想定している為、半導体を中心とするハイテク部門、先進分野に力を入れ(企業誘致や人材育成)豊富な労働力に頼らず、国力を安定させることを目指している模様。近い将来(一部現在進行形)進出してくる企業も少子化に伴う介護ビジネス等が想定されており、日本を始めとする先進国が抱える課題が発生しうる可能性もある。

そうなれば新興国、先進国になる前に、経済成長が伸び悩んでしまう懸念点もある。

- ・その他:公安が強く取締が厳しい為、比較的安全な治安を維持している一方で汚職や賄賂の文化は根強い。

現在は国を挙げて汚職や賄賂の撲滅に動いているが、処分を危惧した公安上層が他国への容認基準に後ろ向きとなり、審査が別の面から厳しくなっていると、メリットデメリットが出ている模様。

### 【所感】

ベトナムの人/物のパワー、国としての勢いを肌で感じる研修となりました。

国民の平均年齢データの通り、町で見かける人は若く、建造物やインフラは日々発展し多くの人が豊かな暮らしを求め都市部に集まり、人/物(国全体)が目に見えて伸びているといった印象を受けると共に、FDIのデータで見えるようなアジア諸外国の台頭(日本の足踏み状態)を感じる研修とも感じました。

一般的には英語を身に着けることでグローバルな交流を目指すことが多い中、ベトナムでは過去の歴史的背景から、日本語を身に着けることで、日本との交流を求めて頂き、日本に対して強く憧れを抱いている様子で、途上国の中でも異色さを感じると共に、引き続き憧れる存在で居続けなければならないと、気を引き締め直すよい機会を頂きました。

研修に多大なるご尽力を頂き、現地でも非常にお世話になりました石田様、青木様、藤村様、ナムさん、各企業様。発案及び企画も含めて様々な御取り纏めを頂いた古谷団長石川部会長、トラック協会事務局の皆様、JTB大上様。研修で一緒させて頂きましたご参加者皆様に、心より御礼を申し上げます。誠にありがとうございました。



### 【主な役割】

- ・在留届、旅券、証明、戸籍・国籍、在外選挙等領事関連の手続き
- ・ベトナムの政治や経済その他の情報収集と分析、広報文化活動
- ・在留邦人の安全確保通商問題の処理、法人の渉外補助

### 【講義内容と概要】

担当:小川恵理領事 経済広域担当官 日本企業支援担当官

管轄は外務省、現地の政治や経済その他の情報収集と分析、渉外補助、広報文化活動を担っている。

駐ベトナム以前は北米に赴任していた。

#### 1. 対越直接投資とホーチミン市概要

ホーチミン市の規模は東京都と同様、人口は約952万人でベトナムの総人口の約1割

1人当たりのGDPは7500\$、実質GDP成長率7.17%で上昇中

ホーチミンの主な産業は、商業サービス65%>工業>農林水産業

日本からの投資としてはホーチミンを含む近隣(南部)が多くを占めている

※ベトナム国内で南部、中部、北部と商業圏があり、ホーチミンを含む南部都市圏が約38%と大きなウェイトを占めている。

#### 2. ホーチミン市含む近隣地域における日系企業数と平均月収

ビンズオン省 346社 323US\$

ドンナイ省 265社 256US\$

ホーチミン市 2,081社 254US\$

※ホーチミン市内に日経企業は多く存在するが、もう市内に新たに拠点を拡大するほどの土地が残っていないことや地価の上昇から、日系企業大手が近郊(工業団地)に進出していることから郊外の平均賃金が上昇している。

#### 3. ホーチミン市日本商工会議所(JCCH)

規模はかなり大きく現在1,081社の会員が在籍している。

世界的にも、中国の上海、タイのバンコクに続いて世界第3位

※法務、労務、税務、通関の問題解決と状況改善の要望

タンソンニャット空港の運営改善(混雑問題)等も話し合われている。

## 5-3 在ホーチミン日本国総領事館

### 4. 都市鉄道メトロ1号線

交通渋滞の緩和を目的とし2024年12月に開通  
市内中心地から市北東部(14駅)今後は路線拡大していく予定。  
駅、路線、車両含め日本の支援が開通に大いに貢献した。



### 5. 日系企業進出動向 ～南北の違い～

南部(ホーチミン)…輸出加工型・内需型(食品・小売り・飲食)

北部(ハノイ、ハイフォン)…大手企業の独資輸出型

中部(ダナン)…IT系輸出加工型

※基本的に輸出加工をメインとしているが、地域ごと主力産業が異なっている。

特にホーチミンでは内需型の産業需要が増えている。

都市の近代化と市民の賃金上昇による生活水準の向上により内需が拡大している。

### 【研修総括】

ベトナムではホーチミンを中心に諸外国からの積極投資により、急激な経済成長を遂げている。結果、市民の生活水準が向上している(GDP成長率7%)。ホーチミン市内の現在の特徴として内需(小売り、飲食、食品)拡大している反面、工場や大型施設を建築する余力はなく地価の高騰、都市部に働きに来る人(特にバイク)による過度の交通渋滞等が問題になっている。結果、市街地から車で1時間程度離れた郊外に工業団地や物流拠点が多く建てられている。意外な点としては、経済発展と共に市民の生活の向上、教育の向上により、本来途上国では増えるべき出生率も都市部では減少傾向にあり、将来的に少子化になる懸念もあるという点。内需拡大により都市部の仕事が増えている反面、外で働いて稼ぐという都市部の人が減っているため、国外派遣に至っては地方都市からの出身者がメインで働き手のスカウトが大変になってきている。また、他のアジア資本も多く参入してきていて日本の序列としては(中国、韓国、シンガポール、香港)に次ぐ形となっている。他のアジア諸国に比べて対越投資に対しての規制対応や融通さに欠ける部分が影響していると思われる。

今回の視察の目的である特定技能実習生や中小企業のベトナムへの進出を考えると、まだまだ成長下であり内需も拡大し、個人の購買意欲も増えていくことで今後の可能性も感じられる反面様々なリスクも存在する。国として規制やルールに対する緩さ、個人の性格や曖昧さにどう対応するか?他のアジア圏とどう差別化していくか?が今後の課題になると考える。現在の日本においては、単純に労働力確保として考えるのではなく、ベトナム人の持つ親日感や日本の文化的価値(教育面やモラル)を重視し、人を育てて母国への事業の足掛かりにする等のリバースイノベーション的な考えも中長期で考えていく必要があるのと感じた。

研修を通じ、現地でしか知れない温度感を感じ大きな目線での研修を学べたことは非常に有意義で、改めて、このような機会を頂けたことに感謝します。

## 6. TQC INTERNATIONAL 様 IPMインターナショナル 様

訪問日時	2025年3月4日(火)	
訪問場所	各教育センターにて	
御担当者	TQC INTERNATIONAL	チャン・クアン・チェン社長
	IPMインターナショナル	ホアン・トゥアン・ズイ社長 ファン副校長

## 【TQC Internationalの理念】

- 1 会社の成功には従業員が最も重要な要素である
- 2 グローバル化を見据えたサービス
- 3 技能実習生に寄り添い、サポートしていくこと
- 4 日本でのベトナム人コミュニティの設立と共有

## 【TQC Internationalのビジョン】

- 1 実習生を始め日本向け派遣事業において、頼られる質の高い送り出し機関となること。
- 2 日越の需要と供給のバランスを支える架け橋として、役割を全うすること。

## 【総評】

今回のベトナム国外視察に参加し、肌で感じたことは、以前同様のベトナムという国の活力(特に交通量や人々の多さ)である。そして、その労務費は失われた30年と言われる我が国の賃金と比較しても、まだまだ十分に安価であり、出発前に伝えられた人に関する価格設定がとても安価であるという説明に対する裏付けとしては必要十分ではないだろうか。

そのような環境下なので、まだまだ日本に労働力を提供する及び日本で就労するというのは魅力的に映る部分が存在するのも頷ける気がする。ただ、そのようなベトナムにおいても、少子高齢化の波は避けられず、現在ホーチミン周辺でも学生の確保は困難を極めていているという状況とのことである。このような状況が続けば、ベトナムは途上国から先進国を経ずにそのまま後進国へと進み、その人口ボーナスを十分に享受できないかもしれない。その他の生産施設での話にはなるが、人件費が安いいため、大型設備を導入せずに、人海戦術で行ったほうが生産コストを抑えられるとのことだったが、本格的に人口減少がはじまれば、日本同様労働生産性の向上が求められ、現状の経済活動は維持し続けられるかは疑念が残る。

そのような状況に変化しつつも、変わらず労働人口を提供いただいているベトナム国には、頭が下がる思いである。現在、日本に在留しているベトナム人は63万人とも言われており、

また近年も増加傾向を示しているが、特に在留外国人の中では最も多い増加数を記録している。ベトナム人に限ったことではないが、国内で技能実習生の問題が度々取り沙汰されており、上記の理由で貴重な人材をお貸しいただいている状況としては、少しでも問題を解決してもらえればと考える。今後とも、両国の健全な発展に相互に寄与できればと願ってやまない。



【視察の概要と目的】

- ・現制度「技能実習制度」と新制度「育成就労制度」、「特定技能制度」について学ぶ  
⇒それぞれの制度の違いと目的を理解し、知見を広げる
- ・TQC様とIPM様で学ぶベトナム人学生を視察  
⇒ベトナム人学生が日本で働くために何を学んでいるか、  
ベトナム人学生を教育・支援する機関がどのような取り組みを行っているかを知る
- ・上記を踏まえ、日本の物流業界でのベトナム人採用の可能性を探る

【所感】

ベトナム研修の初日である3月4日、私たちはTQC国際人材協力及び貿易株式会社様とIPMインターナショナル様へ訪問し、ベトナムから日本に来て働こうとする学生が何を学んでいるのか、そして彼らを教育・支援する機関がどのような取り組みを行っているのか、視察を行いました。

私はこれまで、ベトナム人が日本の物流企業で働くのは難しいだろうと何となくネガティブなイメージを持っていましたが、今回の視察でその認識は大きく変わりました。

初めに、TQC様にて学生たちが日本語の授業を受けているところを視察したところ、【写真1】のように、学生全員が背筋を伸ばして椅子に座り、講師に続いて元気な声で日本語を復唱学習していました。そして、廊下から教室を覗く私たちの姿を見ると一斉に挨拶をしてくれたのです。

視察にあたっての瀬山会長からの挨拶も熱心な様子で聞いており、最初から最後まで、誰一人として、よそ見している学生はいませんでした。

案内して頂いたTQC様スタッフに伺ったところ、どの学生も非常に勤勉かつ、挨拶をはじめとしたマナーをととても大事にしており、見学に来た日本人の多くがこの光景に驚くとのことでした。

【写真1】TQC国際人材協力及び貿易株式会社 様 にて  
瀬山会長より学生へのご挨拶



続けて訪問したIPM様も同様であり、現地に到着すると【写真2】の通り、きれいに整列したスタッフと学生たちに大きな挨拶で出迎えて頂きました。

【写真2】IPMインターナショナル様 にて  
出迎えてくれるスタッフと学生たち



どの学生からも、指示されて、やらされて、という雰囲気は全くなく、一人ひとりの顔が明るく輝いており、日本で働くことに大きな期待を持っていることが伝わってくるとともに、私たち日本人もこの姿勢を見習うべきと強く感じました。そして、ここまでのレベルの学生を育てているTQC様とIPM様に対し、感嘆の思いでした。

TQC様もIPM様も、自らの役割を「送り出し事業」と呼んでおりましたが、まさにベトナムと日本の橋渡し役となっているのだと思います。

人材不足が大きな課題である日本の物流業界において、TQC様やIPM様のような送り出し事業者で入念な指導・教育・サポートを受けながら一生懸命学んできたベトナム人学生の採用は、安価かつ単純な労働力としてではなく、立派な戦力として前向きに検討する価値があると感じた視察でした。

以上

## 1. 研修概要

- ①研修実施期間 2025年3月3日～7日(内4日)
- ②国・都市 ベトナム社会主義共和国 ホーチミン市
- ③視察場所1 TQC国際人協力及び貿易株式会社(ベトナム技能実習生教育センター)  
TRAN QUANG CHUNG(取締役社長チャン クアン チェン)  
11:20～ (写真①概要7説明、写真②③日本派遣予定者の日本語教育風景)
- ④視察場所2 IMPインターナショナル (ベトナム政府公認送り出し機関)  
ベトナム文部省ヴィエンドング短期大学併設  
13:13～ (写真④視察団歓迎風景、写真⑤⑥⑦学校概要説明スライド、  
写真⑧歓迎ダンスのポーズシーン)
- ⑤派遣対象 ベトナム人の18歳～男女に教育

## 2. 研修の目的

本研修は一般社団法人埼玉県トラック協会の社団法人認可50周年記念事業の「アジアにおける流通・物流視察研修 2024」ベトナム研修の一部で技能実習生(日本向け派遣従業員)に対してベトナム人の物流業における言語、業務知識、作業知識、安全意識、職場ルールなどがどの程度理解され、実践的であるかを確認することが目的

## 3. 研修内容

視察場所1TQC国際人財教育及び貿易株式会社では生徒及びベトナム職員に歓迎を受け施設内にて概要と、教育及び送り出し状況の説明を受ける

具体的には18歳前後で日本の製造業へ派遣される予定者の日本語教育の教室(20名程度)を見学  
→その状況が4室ほど見えた  
授業態度は非常に真面目で日本の幼稚園の園児に挨拶や物の名称を教える様な風景でした  
質問に日本地震について質問がありました(ベトナムは地震が無い国)⇒日本のどの地域が多いか、  
起こったらどう対応したら良いかなど

視察場所2IMPインターナショナルでも同様に生徒及びベトナム職員に歓迎を受け施設内にて概要と、  
教育及び送り出し状況の説明を受ける

物流(運転手)向けの研修は行っておらず、他国人の派遣を進めていた(東南アジア地域で同様の業務を行っているらしい)  
まだベトナムでは、運送業向けへの対応が間に合っていない感じでした  
大学の一部だから安心して教育レベルが高い事を強調したい感じ  
少し商売熱心な感じが見受けられ⇒当然ではあるが

## 4. 参加者の反応

日本で会社を興しているホアン クオック ナムさん曰く 他にもたくさんの同様な大小の機関があり、費用や体制には色々あり今回はその中でも大きな機関だそうです。

## 5. 研修の成果と課題

語学(日本語)の克服、習熟度が低い上、英語も得意でない国民性

人間性については非常に真面目で、勤勉らしいが、南国特有の女性は勤勉、男性はあまりそうでは無いらしい

車の運転や遵法性は良いようです。実際に街にはオートバイが無数に往来していて、2年前にヘルメット着用の法整備がなされたらしいが、ほぼ全ての人がきちっと被っていた。また研修期間中の移動中にも事故や警察車両、救急車は全く見かけなかった。

トラックのサイズは日本の2t車、4t車、大型、トレーラーと同じだ、ウイング車はほぼ無し(道が悪く、ボディ剛性が保てないらしい)

実際に乗務員として働けるまでのハードルがまだまだ未知数ではある

### ①費用面 ベトナム送り出し機関による教育費20万円？

日本滞在免許等取得 6~12ヶ月間の雇用 ※作業等は出来るが免許が無いため賃金は掛かる  
(25万円×6~12か月)=150~300万円

管理費2~3万円/日本滞在中毎月

日本滞在中の宿舍の費用(寮としても月に3万円ぐらい)

交通費(入国時と出国時)10万円×2回=20万円

計 20万+150万円+20万円=190万円と月々2万円+3万円=5万円

5年で案分して月々8万円強掛かる事になる

### ②荷主など輸送に関わるものが外国人ドライバーを受け入れられるか

日本語や価値観の壁 数量の差、変形など商品事故等の対応、交通事故等の対応、地理的や走行可否など

### ③リスク イニシャルコスト送り出し機関(20万円)、交通費片道(10万円)免許取得までの賃金(150万円)、宿舍費用(18万円)計200万円が転職など目的に達しなかった場合損となる可能性がある。

## 6. 締め

今後の日本における労働者不足は更に加速すると考えられます。これまでと同様の生活レベルを維持するとすれば、ロボットやAI、自動運転を駆使しても一定の期間労働者不足は免れないでしょう。我業界の置かれた環境から推察すれば待った無しに外国人人財に頼るしか無いと思います。恐らく法整備もその状況に合わせて今より大きく緩和される事は必至だと思います。リスクや費用を乗り越えていち早く取り組むべきと考えました。

写真1



写真2



写真3



写真4



写真5



写真6



写真7



写真8



2025年3月3日(月)から7日(金)まで、ベトナムのホーチミンに赴く流通・物流視察研修に参加した。研修全体では日本国総領事館、技能実習生教育センター2か所、トラックメーカー、ワイヤーハーネスメーカー、運送会社・物流会社の倉庫を視察させてもらったが、本報告は技能実習生研修センターに関連した部分を中心とする。

## 【技能実習制度と特定技能制度】

詳しくは出入国在留管理庁や厚生労働省のウェブサイトを見ていただきたいが、日本の就労系在留資格にはいくつもの種類があり、エンジニア・通訳・調理師・パイロット等の高度専門職や特殊技能のものがまずは挙げられる。それから農業・建設・食品製造・介護などの約80職種を対象として、開発途上国への技術移転や人材育成を目的としている「技能実習制度」や、人手不足16分野(令和7年4月現在)の即戦力確保を目的とした「特定技能制度」がある。この「特定技能制度」の枠内に自動車運送業が追加されたのが令和6年のことで、実際の受け入れは令和7年度から進んでいくことと思われ、運送業界の人手不足解消を図る方策の一つとなっている。

## 【なぜベトナム?】

そもそも現状で「特定技能制度」を用いて日本に在留している外国人はベトナム出身者が圧倒的に多い。出入国在留管理庁の発表によると2024年12月末には特定技能1号の在留外国人のうち46.9%がベトナム国籍で、続いてインドネシア(18.9%)、フィリピン(9.9%)、ミャンマー(9.6%)、中国(6.2%)となっている。日本との経済格差があればあるほど日本で働く動機づけは強くなると推測できるが、アジア各国の中で取り立ててベトナムの給与水準が低いわけではなく、バングラデシュ、スリランカ、パキスタン、ミャンマー、ラオス、カンボジアのほうが給与水準は低い。単純に平均給与で経済力は比較できないにしても、ベトナム出身者が多い理由は給与水準ではない要因も考えられる。

## 【なぜ日本?】

それではなぜ日本へ来る人がこれまで多かったのか。またベトナムから見たときに日本は魅力的な就労先なのだろうか。量的な評価ではなく様々な関係者の発言等を参考にした質的な評価だが、ベトナムは親日感情が強いという。人によると先の太平洋戦争中やベトナム戦争中の行動で、中国や韓国などのアジア他国の積極的な介入や軍事活動がベトナム国民に良い感情を与えていないという。また日本企業のベトナム進出はこれまでに多数あり、企業名や日本製品やブランドが身近になっているという。それから文化面ではアニメの影響は大きく、ドラえもんやポケモン、ドラゴンボール等の知名度はとても高い。余談だが訪問したIPM INTERNATIONALでは歓迎のダンスを披露してくれたが、曲は「ぼくドラえもん」だった。さらに政府開発援助等、日本からの経済支援も多かった。

## 【実際どうなの?】

今回2か所の技能実習生教育センターの人たちから実際に話を伺うことができ、もう少し生々しい事情もある。日本貿易振興機構の調査によると2022年のベトナムの平均月収は660万VND(2025年4月現在で約36,000円)である。ベトナム統計総局によると2023年のホーチミン市の平均月収は651万VNDで全国4位とのことなので、調査主体によって大きく差があることを前提として、話を伺ったTQC(国際人材協力及び貿易株式会社)のチャン クアン チュン社長によるとベトナムで働くと月給70,000円だが日本で働けば280,000円くらいになるから、それだけで魅力にはなるという。言語面でのハードルは、ベトナムの教育では英語だろうが日本語だろうが習得コスト(習熟難易度)に大差はないので、より親密に感じる日本の就労を希望しやすいという。さらにはIPM INTERNATIONALの方によると、ベトナム国内で政府関係企業に就職するためにはほぼ間違いなく賄賂が必要で、おおよそ150万円ほど、ベトナム航空のような企業だと300万円ほどかかるそうだ。その点で特定技能にしても技能実習生にしても、制度を利用して日本に行くならば費やすコストは明瞭かつ廉価だという。

しかし近年ベトナムは経済発展が著しく、かつ国内需要も伸びているため、ホーチミンのような都市部では外国で就労する動機づけは低くなっているという。これは日本総領事館で領事から伺った話にもあり、TQC、IPMの両方でも似た内容の話を聞いた。そのためベトナム国内の送り出し機関は人材を広く集めるためにベトナム国内各地に拠点を置き、都市部よりも周縁部からの人材募集を強化しているという。またTQCもIPMも、大学等教育施設と連携して人材を集めているという。

言語教育に関して、技能実習生には日本語能力の基準はない(ただし日常会話レベルが望ましい)が、特定技能では日本語能力試験のN4(基本的な日本語を理解することができる)以上が求められ、さらに技能試験がある。それをクリアするために数ヶ月の集中的な教育を送り出し機関で行っているという(「数ヶ月」というあたりは聞き取り間違いもあるかもしれない)。日本語能力試験のN5(基本的な日本語をある程度理解することができる)には3~4ヶ月、N4(基本的な日本語を理解することができる)は5~6ヶ月の課程だという。IPMの方によると、ベトナム語を母語とする人にとって日本語の発音は他言語と比べて易しいとのことだが、英語を中学校から高校まで6年間学習しても基本的な英語を理解できない平均的日本人の英語学習意欲と比べると驚異的である。



## 【結びに】

まだ特定技能制度で自動車運送業は追加されたばかりなので、日本国内の運転技能・運転知識の習得状況に関しては未知なところも多い。それをカバーするために日本国内の教習所では特定技能の就労者が日本に来てから日本の運転免許を取得するサポートを事業として取り組みはじめています。しかし本報告のポイントとしたいのはカネの話である。もしも今後特定技能制度を用いて外国人ドライバーを拡充する企業が増えたとして、さらに日本語能力や運転技能・道路交通法等法律知識に不安はなかったとしても、あくまでベトナムから見たときにこの制度を利用する個人の動機は、はじめはカネである。本報告書を作成するにあたり情報収集をしたところ、ベトナム人は「いわば小さな中国で、カネにこだわるし純朴ではない」などと手前勝手な評価を目にした。また報告者の周囲から経験や意見を聞くと、「義理がない」「会社に忠誠心がない」「常識がない」など否定的な意見もある。しかし制度を設計している日本・ベトナム両国では、就労者の人格にも価値観にも触れることはない。日本の過去70年程度の雇用慣習とは異なるかもしれないが、それを念頭に置いたうえで日本国内の運送事業者は制度を利用するのが良いだろう。

最後に、今回このような研修の機会をくださった一般社団法人埼玉県トラック協会、研修計画策定にあたり中心的に活動してくれた青年部会のメンバーには大変感謝している。ありがとうございました。最後の最後に余談となるが、ホーチミンの道路交通事情は想像を絶する阿吽の呼吸だった。大量のバイクが自動車の間を縫うように走り、大量のバイクをかき分けて自動車が走り、大量のバイクが塊となって道路を流れていく光景を見て、この交通事情に慣れた人が日本の道路で相手に阿吽の呼吸を求めないか、いささか心配になった。



## 7.ISUZU VIETNAM Co.,Ltd. 様

訪問日時 2025年3月4日(火)  
訪問場所 ISUZU VIETNAM 本社・工場  
御担当者 山口晃司副社長

株式会社富士運輸倉庫  
代表取締役社長 渋谷篤史

## ◎ベトナムの印象

ベトナムに到着して驚いたことは、夜の街も明るく、空港での人の多さがまず目に留まり、私自身が想像していた以上に発展している国であると感じました。ホーチミン市内も同じように人が多く、交通量が多く、特に原付バイクの多さは想像以上で驚かされました。そして日本語を上手に話し、礼儀正しい国だと印象を受けました。日本語学校を視察した際も、日本語を勉強されている姿を拝見し、とてもまじめで勤勉であると感銘を受けました。3日間の滞在で私がイメージしていたベトナムの印象が大きく変わりました。ホーチミンの気温は平均気温が30℃以上と高く、この時期の日本とは全く違いとにかく暑いというのが印象に残ります。ただ、この暑さは日本の夏季と似ている気候とも思いました。街並みを見るとショッピングモールがあり、日本企業のユニクロや無印良品などがあり、日本の風景とあまり変わらずかけ離れたものではないとも感じました。食に関しても牛丼屋やラーメン屋等、日本人に合った食事処も多く日本人が生活をしていても困ることが少ない街だとも感じました。

## ◎いすゞベトナム工場にて

### ・印象

いすゞベトナム工場の視察に辿り、私のベトナムに対する印象が全く違っていたのと、日本でもまだ行ったことが無いいすゞ様の工場ということもあり、いろいろと参考になることが多いのではないかと期待感を持って工場内を見学させて頂きました。まず初めに受けた印象は、この工場が1995年設立され30年も前からこの場所にある工場だと初めて知りました。外観がとてもきれいで清潔感のある工場だと感じました。また、工場内も同じようにきれいで整理整頓されていることに驚きました。



### ・概要

ベトナム工場は今年で設立30周年という話がありました。30年前に工場が建ち、現在では主に4車種が製造されており、それらの製品は主に東南アジア向けに輸出されているということでした。車両自体は日本で走行している車両と違い、車高が高いことに気が付きました。理由としては、東南アジアではまだまだ道路のインフラが整備されておらず悪路が多いため、このような作りになっているということでした。また、日本ではなかなか見ることの無いピックアップトラックを販売していることにも驚きました。2022年にはベトナム国内にてIVC生産車両、車両登録台数において過去最高の実績を残しているということでした。



## ・工場内

工場内では、従業員の皆さんが作業されているのは当然かと思いますが、工場設備のほとんどがロボットオートメーション化されており、生産がスムーズに行われ効率よく作業を行っていることにも驚きました。使用する工具に関しても専用台車に載せ整理整頓されていました。また、従業員の方たちも黙々と作業されており、丁寧な作業をされていることにも驚かされました。

その中でも特に目を見張ったのが、フロントガラスにコーティング剤を塗っている作業、フロントガラスを取り付けている作業を拝見した時です。本当に器用で丁寧に行われていました。あの作業を見ると、品質性は高いものだ実感しました。日本の高い技術が、東南アジア各国に引き継がれていることにも実感しました。現地従業員の方については、入社後、OJTの後に独り立ちするまでに約1~2週間期間だと言っていましたが、その点についても意外と早いと感じました。いすゞ様のような日本企業に就職される前に、今回訪問したTQCやIPMでしっかりと言葉や技術が習得、訓練され、現地の方々が素晴らしいお仕事をされていると思いました。

## <まとめ、感想>

今回初めて海外研修に参加させて頂きました。そしてベトナムにも初めて行きました。初参加ということで、どのような研修になるのか非常に興味を持ち参加させて頂きました。ホーチミンは平均気温が高く、視察時は暑さでとても大変であったことが今でも印象として残っています。またベトナム人の人柄は、とても温厚で勤勉で礼儀正しいと思いました。今回の視察先で見て来た現地の方々が日本にあこがれを持っているという話を聞きましたが、日本が現在抱えている人手不足問題にベトナムの人たちの人柄や勤勉さがこれからの日本の将来にとって、とても大きな意味を果たしてくれるのではないかという期待感が生まれました。これからも国としてお互いに良好な関係を維持して行ければと、私自身も微力ながら考えさせられました。機会があれば別の形でも是非、行ってみたい国だと思いました。今回の視察研修ではとても勉強になり、とても楽しい時間を過ごすことが出来ました。そして、視察研修に参加された方々には大変お世話になりました。本当にありがとうございました。

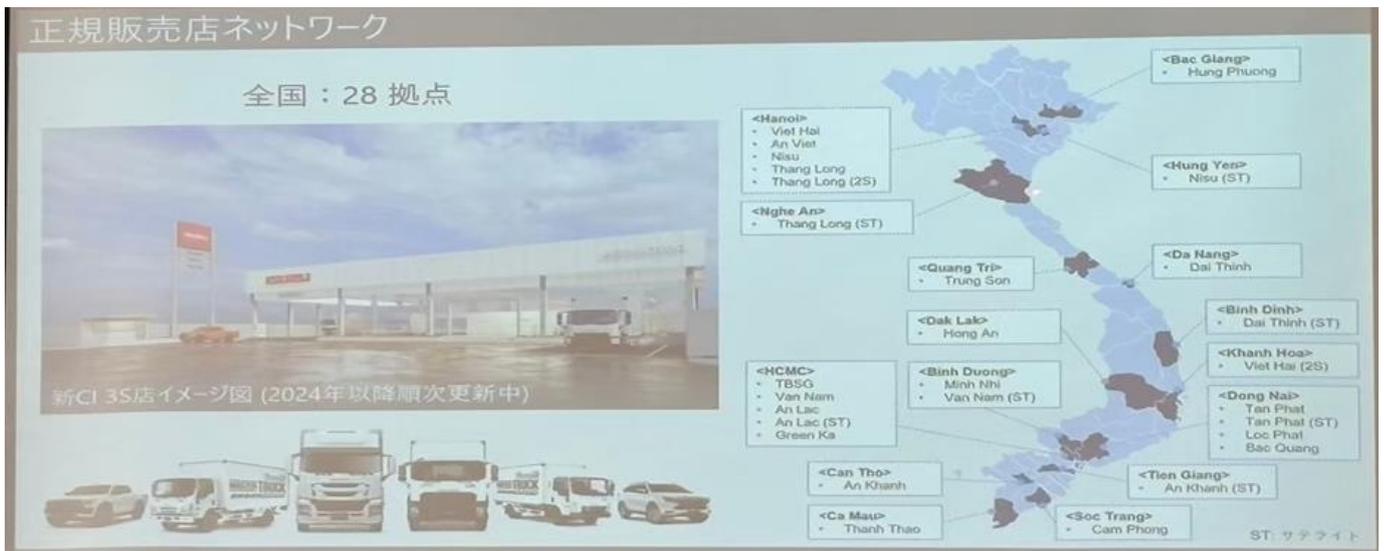
株式会社パルプ運輸  
代表取締役 小澤 隆善

初めに、50周年記念事業アジアにおける流通・物流視察研修に参加させて頂きありがとうございました。また、瀬山会長・団長の古谷さん・事務局の川崎さん・大橋さん・添乗員の大上さん大変お疲れ様でした。

今回が初めての参加になりました。50周年の記念事業という事で、行くまでは若干の緊張がありました。いざ当日出発の空港で懇親会以来の皆様との対面でしたが、暖かく受け入れて頂き緊張が取れたのを思い出します。

視察研修に当たり現地のISUZUの工場に行きました。従業員数520名で業務内容は小型・中型商用車の輸入・組立・販売/ピックアップトラックの輸入・販売を行っているとの事です。

拠点は首都ハノイに北部補修部品倉庫  
ハノイオフィスの2ヶ所、ホーチミンに  
本社工場・ISUZUベトナムCAREセンター  
(部品倉庫・各種トレーニング)ショールーム  
(ピックアップトラック)の3ヶ所があり、  
販売に関しては商業都市のホーチミンに  
あります。



工場内部を見学して驚いたのが、オートメーション化されていなかった点です。「日本では作られている」という感じですが、ベトナムでは「作り出している」でした。ボディのスポット溶接でさえ現地の従業員の方々が火花が飛ぶ中、作業をしていたのが印象的でした。

従業員の管理に関しては、各ライン事にタイマーが設けてあり一日の作業効率を上げる工夫をしていました。賃金はベトナム国内の平均が4万円(約660万ドン)の所、ISUZUの賃金はその平均より高く設定しているとの事でした。

日本では先端技術(自動運転等)の搭載された車両が増えてきましたが、ベトナムではシンプルに「走る・止まる」を出来れば良い車両を「作り出している」という感じでした。

車検制度があり、工場構内に生産ラインにて完成車両をテスト出来るコースがあるので日本とは違いもの凄く簡易(坂道を上る・坂道を下る・凸凹道を走る・400m走る)ですが、設備されていました。

また、板バネ仕様が当たり前ですが、時代の変化もありエアサス車であったり、ミッション車もアメリカ・日本では当たり前なオートマチック車をこれから導入されて行くと言っていました。



最後に、ベトナムは都市部と農村部との格差、少数民族の貧困、環境悪化、都市インフラの未整備、交通問題を抱えている後進国であり、「大量生産」ではなく「少しでも安く」の文化である国と痛感しました。歴史、文化、経済のさまざまな側面で日本と結びつきが深いベトナム。

16世紀から続く歴史的な繋がりに加え、戦後のODA支援や文化イベントの開催、日本食の浸透など、両国の交流は多岐にわたります。また、日本企業の投資やサプライチェーンの拠点化により、経済面での相互関係も強化されていますので、今後ベトナムは大きな発展を遂げて行くと確信をした研修旅行でした。

## 1. はじめに

今回の視察は、いすゞの製造プロセスや先進技術の導入状況を見直し、今後のトラック業界における知見の共有を図ることを目的としました。

## 2. 閲覧内容

### 2.1 工場の概要

いすゞベトナム工場は、ホーチミン市近郊に位置し、年間生産能力は約10,000台のトラックを誇ります。主に中型および大型トラックの組立を行っており、現地市場のニーズに合わせたカスタマイズも可能です。

### 2.2 製造プロセスの見学

工場内では、製造ラインを見学し、各工程の詳細を確認しました。特に、組立工程では、ロボット技術が導入されており、効率かつ高精度な製造が行われていることが印象でした。また、品質管理のためのチェックポイントが正しく設けられ、安全性と信頼性の確保が徹底されていることが確認できました。

### 2.3 技術革新

工場では、最新のデジタル技術やIoT技術を活用して、生産データの一時管理が行われています。これにより、不良品の削減や生産効率の向上が実現されています。特に、作業者と機械の連携を強化するためのシステムが導入されており、今後のトラック製造において重要なステップとなります。

## 3. 所感

今日の視察、いすゞの先進的な製造技術や、環境意識の高い取り組みを実現しました。特に、デジタル化により生産プロセスが前進されている点は、今後の業界においても重要な学びとなると考えています。

## 4. まとめ

今後、競争との情報交換や連携、今後の技術進歩を促進していくことが重要と考えます。我々としても、これらの知見を共有し、業界全体の発展に向けて頑張っまいります。



## 【概要】

いすゞベトナムは今年で設立30周年を迎え、主に4車種が製造され、主に東南アジア向けに輸出されているとのことでした。

2022年にはベトナム国内にてIVC生産車両、車両登録台数において過去最高の実績を残したそうです。会議室は最近新調されたようで清潔感がありとても過ごしやすかったです。

## 【工場見学について】

工場の工程を視察できました。現地の作業員の方は、丁寧に黙々と作業されていました。視察団に脇目もふらず、与えられた作業を真剣に取り組んでいる姿はとても好印象です。

ヘルメットの色が三色ぐらいに分かれていたので、監督者 など分けられているかと思いました。

タイヤはヨコハマとダンロップを装着しているのが見えました。タイヤの工場も近くにあるのか気になりました。

現地に丸3日いましたが、いすゞの新車が通行しているのを見かけた記憶がありません。

## 【研修全体の感想】

全部で7カ所の視察でしたが、それぞれとても意義がありました。ハードでしたが、7カ所全て見てこなければ今感じている考えはならなかったと思います。

現地の道路事情そのものが文化でありベトナムの方が慣れ親しんだ交通だと思います。日本とはかなりの差がありました。

オブザーバーでお忙しいのに参加された瀬山会長、そして川崎事務局長、大橋さん、JT Bの大上さん、現地のJT Bの方、バスのドライバーさん、現地で全面的にサポートしてくれた石田支部長 みなさんのおかげで、とても有意義な視察研修で、交流を深める事ができました。



## 8.Yazaki Eds Vietnam Co.,Ltd. 様

訪問日時 2025年3月5日(水)  
訪問場所 ジーアン本社工場  
御担当者 野木裕士社長

## 【概要】

「矢崎EDSベトナム」は、ワイヤーハーネスの製造・販売を行っており、世界トップクラスのシェア。100%を輸出しており、日本91%、北米7%、タイ2%の輸出比率。

ワイヤーハーネスの製造工場も見学。すべて手作業で、女性従業員の多さに驚く。託児所などを作るなど福利厚生充実や、妊婦さんが安心・安全に働けるラインでの就業などの整備が大きいと思われる。ご説明をいただく中で、コロナ禍でのご苦勞を伺った。いち早く工場を稼働させるために、工場内で泊まり込みをさせる等の努力は、会社と従業員の信頼関係があればこそと、感銘を受けた。

## 【感想】

日本企業が海外で各社が検討しているのを見て、私も国内で頑張らないといけないと感動しました。矢崎EDSベトナム工場様がベトナム社員を教育してミスをなく働かせていることがすごいと思いました。また、車両用のハーネスを専門であらゆる車両に対して対応しているのはすごいと思いました。私たちが知恵を使い、頑張っていないとベトナムの人に負けてしまうと思いました。また、日本の若い人たちが国外に興味をもって研修に参加したのは素晴らしいと思いました。私も年ですがまだまだ若い人に負けないように頑張ります。



吉川自動車運送株式会社  
代表取締役 富澤 孝一

1995年にベトナムに進出し、今年で30年目を向かえた矢崎EDSベトナム様の視察を行った。

自動車における血管、神経ともいわれるワイヤーハーネスを生産し、シェアは世界トップクラスである。その100%を輸出しており、日本91%、北米7%、タイ2%の輸出比率である。まさしく日本の自動車産業を陰で支える存在といえる。

実際にベトナム人従業員が工場で生産している現場を視察したが、その業務は繊細で手先の細やかさ、商品知識が必須であると感じた。

ワイヤーハーネスを完成させるための工程はほとんどが手作業で組み立てられている。その知識を身に付けるための教育センターの設置や教育を担当されている方、その責任者の知識は日本の教育責任者と同等のレベルだそうである。技術が求められるからこそ、教える側の知識や新人従業員に対する教育に力を入れることが重要であることが分かった。我々運送業界も事故を起こさないための教育を体系化し、教育者を育成しすべてのドライバーに対する教育を平準化することが大事であると考えているが同時に難しさも感じる。

また、ベトナムの状況に合わせて2003年に定時制高校の進学支援(現在は終了)、2009年託児所完成など福利厚生の実施も矢崎EDSベトナムで働く満足度アップにつながっているのではないかなと思う。

我々の業界でも託児所を設置する会社やトラック協会の補助金を活用した運転免許取得支援を行っているが、今後外国人を採用するにあたり、制度や補助金をより一層充実させなければならないのではないかな。

新型コロナ流行の時期には、工場の稼働維持のため「3在状況」という名の工場での泊まり込みを行ったとのことである。最長94日間に及んだこの状況のためにテントの設置、シャワー室の完備などを他の会社に先駆けて素早く行ったとのことだった。

工場を維持する為とはいえ「3在状況」に参加してくれた従業員と会社との普段からの信頼感がなければ実施できなかったのではないかな。

普段から日本人がベトナム人従業員に対して上から目線で接しないこと、優しい経営を心掛けているとのことであった。今後、我々運送業界が外国人労働者を多く受け入れるにあたり非常に重要な心掛けであると思う。

その他、技能コンテストの開催、日本とベトナムの子供たちの相互交流などを定期的に行っている。技能コンテストは作業スキルのアップにつながるとともに業務に対するモチベーションアップに貢献している全社員参加型のたのしいイベントである。

相互交流は未来を担う子供達に互いの国に対する理解が深まる良い機会だと思う。矢崎EDSベトナム様の30年にわたる実績から蓄積されたベトナム人との接し方や仕事の進め方は、今後の物流業界が外国人労働者の力を借りるうえで大いに参考にしていかなければならないことだと思う。矢崎EDSベトナムの社長様をはじめ社員の皆様にご貴重な視察、学びの機会をいただいたこと感謝申し上げます。

ありがとうございました。



### 【全体の感想】

初日に訪問した「在ホーチミン日本国総領事館」では、日系企業の進出状況から紐解く形でのホーチミン市及び近郊の経済動向を学んだ。ベトナムは北部・中部・南部で日系企業の進出動向に違いがあり、主要都市ハノイの北部では「キャノン・パナソニック・デンソー・ブリヂストン」(独資輸出加工型)など大企業のセツメーカーが中心。

主要都市ダナンの中中部では「マブチモーター・東海ゴム工業」(輸出加工型)など。

主要都市ホーチミンの南部では「富士通・オムロン・オリンパス」(輸出加工型)などに加えて、「味の素・エースコック・日清食品」などの食品、「イオン・高島屋・ダイソー」などの小売り、「牛角・丸亀製麺・和民」などの飲食も広く進出している。近年これらの内需をターゲットとした企業の進出が目立つようになったのは、背景にベトナム国内の平均所得上昇があるためだという。勤勉な印象を受けるベトナム人の上昇志向の賜物であると感じた。

同じく初日に訪問した「TQC国際人材協力及び貿易株式会社」では、日本へ実習生・特定技能実習生として送り出されるベトナム人が、外語・就学全教育を受けている所を見学した。習熟の困難なイメージのある日本語を実践的に教えていた。曰く、ベトナム人の特徴として「仕事に対して真摯で勤勉。反面、英語を含め外国語が苦手な社交性に僅かに欠ける」との事。日本人の特徴に似通るところもあり、非常に興味深かった。



### 【矢崎EDSベトナムについて】

2日目に訪問した「矢崎EDSベトナム」は、ワイヤーハーネスの製造・販売を行っており、世界トップクラスのシェアを誇っている。ワイヤーハーネスとは自動車の中に電気を通し、運転席やエンジンルームなどにある部品を電気で動かす役割を担っているものである。人体に例えるならば外からは見えないが、血液を通すことで足を動かす血管、五感で感じ取ったものを脳に伝える神経と同じであるという。このワイヤーハーネスの生産工程を見学させていただいた。勤務中の従業員の半数以上が女性であった。実際の男女比率でいえば実に8割が女性だという。施設内には研修スペースもあり、ワイヤーハーネスが正しく機能している場合と機能していない場合の具体的なサンプルが、パターン別に設置されていた。

これにより電気が通らない場合の原因が判明しやすく、改善及び研修生の理解に繋がっている。教育を受ける側の人にとって、失敗の原因が分かりやすい事はモチベーションの低下を防げて、学びやすさに繋がっていると感じた。



### 【最後に】

今回のホーチミン研修でのバス移動中、道路事情を観察していると都心の大通りはかなりの交通量であり、通勤・帰宅の時間帯を問わず日中を通して常に渋滞していた。車両のほとんどは二輪車であり、自転車以上に普及している印象を受けた。恐らくは一人一台程度と考えられる。意思表示代わりにクラクションが使用されているのか、常に鳴り響いていた。しかし郊外に出ると交通量は激減し、渋滞とは無縁となった。ベトナムにはまだハイウェイは無く地下鉄は普及途中であり、交通インフラは途上の最中にあるという。しかしそれもあと10年と待たずして、日本に比肩しうるであろうという程の発展スピードを見せている。運送業においては現時点ではやや不便な点も見受けられるが、近い将来更にベトナムに進出していく企業も増えていくと思われる。

ベトナムは多くの真面目で勤勉な国民の活躍で、当初抱いていたイメージ以上に栄えているのだと感じた。ホーチミン研修の視察先においても、より実践的な教育の元で技能を身につけさせ日本に送り出す会社や、内需をターゲットとして続々とベトナムに進出する日本企業が増えていることから、近いうちに日本に並ぶ経済国になる事が想像できた。

## 9. BIG ONE VIET NAM Co.,Ltd. (石田運送) 様

訪問日時 2025年3月5日(水)  
訪問場所 BIG ONE VIET NAM 物流倉庫  
御担当者 石田幸良社長(石田運送)  
青木大介社長(BIG ONE VIET NAM CO.,LTD.)

株式会社ショーモン  
取締役営業部長 岡崎 真吾

今回、初めて埼玉県トラック協会様の海外施設研修に参加させて頂きました。運営に当たられました、協会事務局をはじめ、瀬山会長、古谷団長、JTB大上様に感謝申し上げます。また、5日間、研修に参加されました皆様、大変お世話になりました。

今回、訪問致しました研修先の石田運送(株)様ですが、ホーチミンに進出して6年が経過した企業とのことでした。ベトナム(ホーチミン市)に進出するきっかけは、顧客の要望によるもので、ベトナムでの物流業務の安定的な運営を担ってほしいとの声にこたえるのがきっかけと伺いました。背景には、保管、配送を行っていました企業の品質が悪く顧客のニーズに答えきれていない為、石田運送様に話がたそうです。

現在では、敷地面積1,558坪に対して建屋面積944坪の倉庫1棟を所有し、13tウイング車1台、2tトラック2台、フォークリフト4台をドライバー5名、リフトマン4名で運営している。もともと、ベトナム国内にはウイング車やフォークリフト、などが少なく、そのため、運営面では非常に効率も良く、重要な戦力として活躍しているとのこと。

(日本国内では考えられないが…)現在の、ベトナムの経済発展からすると、今後、徐々にウイング車が普及していくことだと思いますが、現時点では導入している企業はまだ少ないそうです。

現在、倉庫では190アイテムの荷物を取り扱っており、各企業様のニーズに合わせてサービスを展開している。

上記にも触れたが、経済の発展は目まぐるしいものがあるが、物流面でのサービスの品質は改善の余地が多数あり、石田運送様の品質が浸透することにより、需要家のニーズを拾い集める形になることに繋がっている。

更なる事業拡大については、取引先様より更なる倉庫数の増設を希望されるお声を頂いている様だが、事業場の確保が難しいなどの課題はあるものの、前向きに検討はしているそうです。



石田運送様の出店している工業団地には日系企業が190社ほどあり、そのうち、60社ほどと契約を結び、取引をしているそうです。前日には日本総領事館に訪問した際、小川領事様もベトナムのGDPの伸び(特にホーチミン市)が著しく、高い成長をしている過程にあると話をされておりました。そんな勢いのあるベトナムでの物流事業において従来のサービスを展開している企業に比べると、現在は少数派ではある石田運送様の取組みが、いずれは当たり前のサービスとして置き換わる日が来ることかと思えます。私自身は、産業廃棄物の収集運搬および処分の業務を中心に営業している為、物流事業に関しては勉強不足のところがあり、的を射ていないかもしれませんが、日本の物流がインフラの整備と共に発展してきた経緯があることを考えてみても、ベトナムの物流が今後、更に発展し、より細かなサービスを求めてくることは想像ができました。

日系企業の進出と共に新たな事業展開を模索している企業様にとっては、ビジネスチャンスがあることを強く感じました。

今回の海外視察研修を通じて、ベトナム(ホーチミン)の経済発展の勢いと物流サービスの伸びしろを体感することができましたことは、私自身、貴重な経験になりました。また、参加されました会員企業の皆様の貪欲に学ばれる姿勢にただただ関心させられました。

5日間、ありがとうございました。



今井運輸有限会社  
代表取締役 今井 雅彦

### 【BIG ONE VIET NAM CO.,LTD.(石田運送) について】

現在プラスチックの原料を保管。

国内40% 東南アジア60%医療関係の原料もある。倉庫の高さは高くベトナムの倉庫は毎日暑いため、ほとんどのこのタイプが多いということです。現在使用している倉庫ですが、スタート時は雨漏がひどく、使用出来ず使えるようになる為に、3ヶ月かかったそうです。現地は地震がない為品物を高く積み保管する事が出来ている。現在在庫管理等石田運送のシステムで管理されているそうです。千坪以上の倉庫は壮大です。近くに荷主さんの会社があり、一時預かり、形成の工場に配達する。

月の入出荷は約3600t。トラック1台で荷主さんの工場より8往復するそうです。前はコンテナで運んでいたが、ウイング車に変えてから事故が減ったそうです。ドライバーを雇用する時の注意として、現地では偽免許が出回っている。履歴書も信用できない。フォークマンは日本で免許を取得した為、作業は上手く出来る様になった。現在ホーチミンでは、日本の企業は60社近く進出している。フォークリフトの値段は1.5tで約400万。現在借りている倉庫は千坪で、今、現状では増やしたいが、空いていない。

土地はベトナムの国から借りている状態です。

以上。



株式会社井上運送  
取締役 井上涼

この度、埼玉県トラック協会50周年研修事業としてベトナムを訪問し、貴重な学びを得る機会をいただきました。まず初めに、この研修を企画・開催して下さった埼玉県トラック協会の皆様、瀬山会長様、古谷団長様、そしてご尽力いただいたJTBの大上様に深く感謝申し上げます。また、今回の視察研修の場を設けていただいた石田運送の石田社長様、青木社長様にも心より御礼申し上げます。そして、ご一緒させていただいた研修参加者の皆様にも御礼申し上げます。皆様との意見交換や現地での学びは、大変有意義なものとなりました。

2025年3月5日、埼玉県トラック協会の50周年研修事業の一環として、ベトナムを訪問し、石田運送様の物流倉庫を見学する機会を得ました。今回の研修では、ベトナムにおける倉庫管理や物流オペレーションの実態を学び、日本との違いや課題、今後の展望について深く考えることができました。

石田運送様の倉庫は1,000坪の広さを誇り、2,000トンの貨物を保管できる設備を備えています。プラスチック樹脂の配送を主な業務とし、出荷先の割合は東南アジア向けが60%、ベトナム国内向けが40%となっています。倉庫は温度調整を考慮して天井が高く設計されており、特注のネステナが導入されています。現在800セットを導入し、今後さらに800セットの増設を予定しており、物量が増えているのだと実感しました。

倉庫管理においては、日本と同様の管理システムを採用し、品質管理を徹底している点が印象的でした。ネステナの配置は自由度が高く、倉庫内のレイアウトを柔軟に変更できる仕組みになっています。また、スタッフの多くは日本語を理解しており、日本での研修を受けた経験を持っています。そのため、技術面だけでなく、業務の進め方や文化への理解も深く、日本と変わらない品質の物流業務が実現できています。設備面では、フォークリフト1台あたりの価格が関税の影響で400万円と高額になっており、現在4台が稼働しています。土地の取得については、新規取得が非常に難しく、国から20年間の賃借権を得る形で運営しているとのことでした。

物流オペレーションについても興味深い点が多くありました。大型ウィング車1台で1日7往復し、1回の輸送量は10トンです。ドライバーは現地採用ですが、大型免許を持つ人材は希少で、採用時には免許取得の正当性を慎重に確認する必要があると聞き、日本との違いを感じました。フォークリフトオペレーターは7名体制で、日本語が堪能なスタッフが多く、日本で技術や言語、文化を学んだうえで日本の免許を取得した者もいる点が、日本と同等の品質を維持する重要な要素になっていると感じました。

ベトナムの物流環境についても多くの学びがありました。青木社長から、倉庫の運営開始当初に雨漏りが発生し、修繕に3ヶ月を要したというお話を伺い、運用面でのリスク管理の重要性を改めて感じました。特に、スコールの影響を受けやすい環境であるため、雨漏り対策は不可欠です。

今回の研修を通じて、日本の倉庫管理システムを導入することで、ベトナムにおいても高品質な物流サービスを提供できることを実感しました。特に、日本での研修を受けたスタッフが、技術だけでなく業務内容や文化を深く理解していることが、品質維持に大きく貢献していると強く感じました。また、倉庫設備や資機材についても、日本品質のものを導入することで、日本と同等の運営が可能になっている点も非常に印象的でした。

一方で、日本の品質を維持しながら現地で倉庫管理を行うためには、単に人材を採用するだけでなく、日本の文化を理解し、語学力があり、日本での研修を通じて教育を受けた人材を確保することが最も重要な課題であると感じました。日本の品質は他社との差別化につながり、今後ベトナム市場でも広がる可能性が十分にあると考えます。そのためには、現地での事業運営において、現地企業とのやり取りや許可申請、人材教育、適切な人材採用を円滑に進めることが不可欠であり、これが今後の成功の鍵となると強く感じました。

今回の研修を通じて、海外における物流管理の実態や、日本との違いを学ぶことができました。日本の品質を維持するためには、適切な人材の確保や育成が重要であり、そのための仕組み作りが求められると感じました。今回得た知見を活かし、今後の物流管理の改善や、人材育成の在り方について引き続き考えていきたいと思っております。

以上



## 10. MEITO VIETNAM Co.,Ltd. (名糖運輸) 様

訪問日時 2025年3月5日(水)  
訪問場所 MEITO VIETNAM Co.,Ltd.冷凍物流倉庫  
御担当者 深川元之ゼネラルディレクター

株式会社啓和運輸  
取締役 川島 悠生

## 【視察内容】

- -20~-18℃環境下での6段ラック冷凍保管(5,340~18,465 m<sup>2</sup>)の設備見学
- WMS連動の入出庫動線および衛生管理エリアの運用確認
- 中央監視盤による温度・湿度モニタリングとバックアップ冷却装置

## 【感想】

設備は細部まで設計が行き届いており、ラックが密集する庫内でも各エリアが常時-18℃以下に保たれていました。温度センサーが自動で監視し、異常値を検知すると即座にバックアップ冷却装置が作動。庫内の温度グラフが安定したまま推移する様子は、安全性と信頼性の高さを物語っていました。また、非常電源や二重系統の配管など、万が一の停電・故障時にも迅速に対応できる仕組みが印象的でした。

入出庫動線では、WMSを介したハンディターミナルのスキャン情報がフォークリフトと連携し、最短ルートを自動提案。作業者の動線が整理され、取り違えや過剰在庫を防ぐ管理体制が整っていました。衛生管理エリアは区画が明確で、作業エリアとの切り替えもスムーズ。清掃用具や靴底消毒マットの配置など、品質維持のための細かな配慮が行き届いています。

ベトナムの道路事情や冷凍技術の普及状況は、一昔前の日本と類似点が多く見られました。現地スタッフの習熟度向上には、日本企業の研修ノウハウや定期的なスキルチェックを導入することで、生産性と安全性をさらに高められると感じました。また、日本品質をベースにした標準作業手順(SOP)の現地化は、長期的な信用構築に不可欠だと確信しています。

さらに、人件費は低いものの、土地代や建築コストは日本とほぼ同水準で、賃料や運賃だけが抑制されています。このコスト構造の差をカバーするには、稼働率を高めつつ、大口ユーザーとの契約でスケールメリットを追求する戦略が重要だと考えます。

総じて、名糖運輸ベトナムの冷凍倉庫は、安全性と効率性を高い次元で両立したモデルでした。本研修で得た知見をもとに、自社の物流品質向上に向けた具体策を検討・実行してまいります。



株式会社石川興業運輸  
代表取締役 石川 稔大

日本国内のチルド、フローズン輸送を手掛けている名糖運輸のベトナム現地法人の倉庫を視察させていただきました。

メイトウベトナムは日本国内の法人であるがベトナムに法人を立ち上げる際に外資規制の関係で51%までの規制がありベトナム現地の法人と共に事業を行っている

視察した倉庫はフローズンの倉庫で保管しているものは全て食材(食品工場用原料)を保管しているとの事であった

ベトナムホーチミンには飲食店やコンビニエンスストアが有り他の拠点でチルド配送を行っているか尋ねたところベトナムではチルド輸送の需要があまり無くフローズンの方が需要がある。

また、ベトナムにてチルド輸送を行っている事業者自体もベトナム国内で10社程度しかないとの事であった。

また、こちらの倉庫では非常用の自家発電機を備えており常にフローズン温度帯をキープ出来る様になっていた、ベトナム自体電力が不安定であるとの事でありまた、チルド輸送の需要が少ないのも電力の関係か分からないがホーチミン(都市部)では家庭用冷蔵庫が普及しているが田舎の方だと家庭用冷蔵庫が無い家も多く冷蔵製品の需要も少ないと話を伺った。

倉庫内を見学させて頂いたが-20℃に保たれており視察の際は防寒着を着用して倉庫内を見学した。

同じアジア圏の国の視察でしたが日本との輸送方法との違いや国々の様々な物流事情が見学し聞く事が出来非常に勉強になった。

最後に時間の関係で視察が駆け足になってしまい色々とおもてなしの準備をして頂いたメイトウベトナム様には少し申し訳ない気がした視察でした。



## 1. 名糖運輸ベトナムの事業概要

名糖運輸は、2014年に100%出資の現地法人「Meito Vietnam Co. Ltd.」を設立。

冷凍食品や加工品の保管を主としたコールドチェーン物流サービスを提供している。現在は以下3拠点に倉庫を展開し、ホーチミン市を中心とした広域物流網を構築している。

- 第一倉庫:ビンズオン省(10,000パレット収納能力)
- 第二倉庫:同上(視察時に見学)
- 第三倉庫:ロンアン省(26,000パレット収納能力)

倉庫業を中核に据え、自社でマテハン操作・WMS運用を完結させることで、サービス品質と温度管理精度を確保している。

## 2. 外資規制と合併体制

ベトナムでは外資規制が厳しく、とくにトラック輸送業においては、外資出資比率が最大でも49%までに制限されている。このため、名糖運輸はトラック運送に関してはベトナムローカル企業との50:50の合併会社を別途設立し対応している。一方、倉庫運営に関しては規制が緩く、現在は名糖運輸が100%出資する単独事業体となっている。

このように、事業領域ごとに現地法規制を適切に踏まえた資本構成・運営体制を構築している点は、ベトナム進出を目指す他日系企業にも示唆が多い。

## 3. 倉庫の仕様と設備(マテハン)

各倉庫は6段ラック(高さ約12m)を備え、大型のリーチフォークリフトや欧州製の高所作業対応フォークリフトを運用。特に第三倉庫はパレット収容能力26,000で、今後の成長を見据えた大型設備となっている。

電動パレットムーバーの導入により、女性や高齢作業員も扱える作業環境を実現。これにより、作業負担軽減と採用の多様性確保に成功している。また、WMSの導入により在庫管理の精度も向上している。

## 4. ベトナムにおける温度管理の現状

現状のベトナム国内物流市場では、冷凍物流が中心であり、冷蔵(チルド)物流のニーズはまだ限定的である。名糖運輸では冷蔵対応も可能な仕様で倉庫を設計しているが、実運用としては現在、すべて冷凍対応が主となっている。

これは、流通インフラの未整備や消費者習慣の違いによるもので、将来的には社会経済の発展に伴い冷蔵対応のニーズも拡大する可能性があると思われている。

## 5. 自社運営方針と雇用の柔軟性

名糖運輸では、物流業務の外注を一切行わず、すべてを自社社員により運営している。その背景には、品質管理の確保、教育の一貫性、リスク管理の観点がある。

一方で、ベトナムでは一度雇用すると容易に解雇できない雇用慣行があり、繁忙期の対応には慎重さが求められる。短期人員の確保は容易ではなく、恒常的に安定した運営体制が求められる。

## 6. 日本・ベトナム間の人材交流の可能性

現時点では、ベトナム人ドライバーが日本で運転業務を担うような人材交流は実現していない。言語、運転習慣、保険リスク、制度的課題が障壁となっており、今後の制度整備とともに可能性が模索される段階にある。

## 7. 所感・示唆

名糖運輸ベトナムの取り組みから得られる教訓は以下の通りである：

- 外資規制対応のための柔軟な合弁スキーム構築
- マテハン・IT導入による業務の標準化と品質確保
- 冷凍物流に特化しつつも冷蔵ニーズ拡大を見越した柔軟性
- 現地雇用に対する長期的視点と慎重な人員管理

ベトナム市場においても、日本と同様に品質・効率を重視したコールドチェーン構築が可能であることが確認された。今後、日本食品企業や外食チェーンなどの進出において、名糖運輸のようなコールド物流事業者の存在が鍵となることが予想される。



清水運輸株式会社  
代表取締役 清水 英二

## <メイトウベトナムについて>

メイトウベトナムは2014年に名糖運輸(株)と現地企業であるTodaコーポレーションとの共同出資にて設立し、事業を開始。当時第一倉庫にあたるビンズ オン省ソントン第二工業団地内にある元の国営の冷凍倉庫会社を事業譲渡にて譲受け、主に冷凍加工品の原料である魚介類や畜肉類などの冷凍食材の保管業務から始まりましたそうです。

その後、2016年に輸配送業務を行うT&Mトランスポーターションを設立し、ホーチミン市を含むベトナムの南部を中心とした総合低温物流事業に着手。また2017年には近隣地に収容能力が従来の2倍にあたる第二倉庫を竣工し、事業拡大を図ったそうです。

この間、ベトナムは経済成長が進み、2014年から2023年までの10年間で、実質GDPは平均成長率で約6%上昇し、2023年には人口が1億人を突破し、依然としてその成長率の高さを示しているとのこと。しかし、新型コロナウイルス感染症の世界的なまん延によって、ベトナムでも2021年にホーチミン市を含む地域がロックダウンされる事態にも直面しましたが、食品のサプライチェーンを途絶えさせてはならないという使命感から、約3カ月に亘り必要最小限の従業員が会社敷地内に泊まり込み、事業を継続することもされたそうです。

2019年には株式譲渡により名糖運輸100%子会社になるも、これらを経て、メイトウベトナムは順調に成長し、C&Fロジホールディングスの成長事業の一つとして位置づけられるようになったそうで。2024には更なる投資を行い、ホーチミン市西部のロンアン省タンドウック工業団地内に新たに第三倉庫を設立。創業当初に比べ、収容能力は約9400パレットから約53700パレットと10年間で約5.7倍とし、保有車両は2016年には大型2台、中型2台、小型1台の5台から、現在は大型5台、中型6台、小型4台の15台と3倍に拡大しているそうです。2024年には設立10周年を迎えられたそうです。

深川元之社長によると、従業員数161名、荷主はローカル企業が多く、ベンダーへの配送が多いとのこと。倉庫は、WMSを使用し、電力が不安定の為、自家発電施設を用意。

また、法人の電気料金が為に太陽光設備も使用しているとのこと。

法律の規制が当年1月よりはじまり、ドライバーの労働時間が1日10時間までとなり、ハノイまで5から6日かかる運行にも影響が出ているとのこと。また、ハノイからの帰り荷が少ない為、荷物確保に追われているとのこと。冷凍車にも関わらず、ジョルダージ装備がない。タイヤはチューブ式。備車は使用しない。ドライバーのやり手は充実している。

雇用は1度入社させたら、やめさせられない法律だそうで、定着率はよいとのこと。

人件費は月5万円程度だが、同業他社より、雇用は出来ているそうです。

日本への人材の供与においては、倉庫員は派遣しているが、ドライバーはまだ派遣はしていないとのことでした。

## <視察感想>

ベトナムは約30度の気温が通年あるにも関わらず、店舗や家庭における冷蔵庫普及率が低いため、冷凍輸送はだんだん普及しつつあるが、冷蔵輸送はまだまだ。

バイクが輸送手段の為、大荷物の買い物はしない。

地震が無い為、倉庫施設の天井が高い。古い施設が現役。

ヨーロッパの物流倉庫に似ているが、人手に頼っているところが多い。

マテハンを購入するより、人手の方が安くて効率が良いらしい。

自動倉庫にしたら、作業員は3分の1程度ではないか。

ドライバーの派遣には、慎重であることが伺えた。

平均年齢30代。

日本国総領事館によると、人口は増えて経済成長もしていたが、出生率は低下しており、何十年か後には発展は止まる。

日本へ派遣される人達は、ハノイやホーチミンといった大都市出身者から、田舎の都市の若者に変わりつつある。

※ベトナムも急成長しているが、まもなく日本へくる人たちも頭打ちとなりそうである。

社会インフラの整備や効率化が求められるようになると、もっと変わってくるとおもいました。通年暑いという環境を踏まえて、冷凍輸送や冷蔵輸送の必要性はもっと出てくるとおもいました。

# 11. 事務局報告

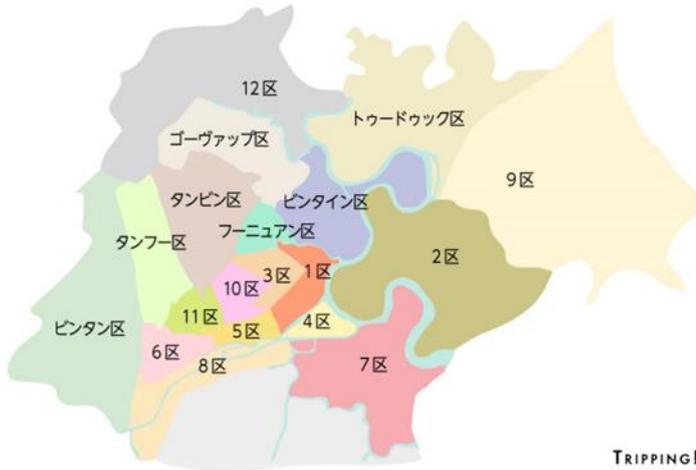
○視察日程 令和7年3月3日(月曜日)～7日(金曜日)

○視察場所 ベトナム社会主義共和国 ホーチミン市

○概要

### ① ホーチミン市の概要

面積は2,095km<sup>2</sup>でありベトナム全土(329,241km<sup>2</sup>)の約0.63%、埼玉県の約55%(埼玉県3,797km<sup>2</sup>)となり、人口は約9,500,000人でベトナム全土(約100,300,000人)の9.5%とベトナムでは1番人口の多い都市であり、ハノイ市、ホーチミン市などの都市部に約35%が集中し、残りの約65%は農村部に居住している。国土は南北1,650km、東西600kmにわたり、東西は最も短い部分で50kmであり、日本の約9割の面積で日本から九州を除いた面積と同じである。



### ② 都市名の由来

初代ベトナム民主共和国首席であり、ベトナム労働党中央委員首席の「ホー・チ・ミン氏」の名前が都市名となったとされている。「ホー・チ・ミン氏」はベトナムの改革家であり政治家でもある。植民地時代からベトナム戦争までの、ベトナム改革を指揮した「建国の父」である。

### ③ ホーチミン市内の交通事情

市民の交通手段はバイクでの移動が大半を占める。そしてそのバイクが道路を縦横無尽に集団で走る様は異様であり恐怖すら感じる。ホーチミン市内をバスで走行中に良く見る光景では、大きな幹線道路以外では交差点に信号機が設置されてなく、交差点を自由に行き交う自動車、バイクが横断中の歩行者を縫うように走行しており、日本では決して見ることのない光景であった。また、ベトナムでは左ハンドル右側通行となっており、日本においても常時左折可の標識を基に通行できる交差点があるが、ベトナムでも条件によって常時右折可の交差点がある。条件とは① 常時右折可の標識がある ② 右折した先に右折車専用通行帯がある となり、自動車は赤信号で停止しているがバイクのみ常時右折可の信号機が設置されている交差点もあった。



ベトナムでは16歳以上であれば免許不要で50cc未満のバイクが運転できるが、街中を走行するバイクは50cc以上の排気量が多く100cc以上のバイクが主流であるとのことであった。またバイク市場のシェア率は圧倒的に日本メーカーのバイクが主流であり全体の98%が日本メーカーでありホンダが約80%と大半を占め、ベトナムの人はバイクを総称して「ホンダ」と呼ぶ。2025年からは新たなルールの対象となり学生が50cc未満のバイクに乗るためには「安全運転技能講習」を終了する必要があり、罰金制度も新たなルールが適用され、赤信号無視は自動車運転者には1,800万~2,000万VND(日本円11万円~12万円)の罰金が科され、運転免許から3点が減点される。バイクに対しても400万~600万VND(日本円2万4,000円~3万7,000円)の罰金と4点の減点が科され罰金については現行の4~6倍となり、ホーチミン市で働く平均月収が6万円程度であることから高額な罰金となる。更に2025年よりバイクの排ガス規制が強化され製造から5年以上経過した車体には排ガス検査が義務付けられ、12年以上経過したバイクでは1年に1度の検査が必要となる。これは大気汚染の主要な原因の1つとされる排気ガスの削減が目的であるとのことだが、100cc以上の新車バイクが1台18万円から20万円の販売価格であり、平均月収が6万円程度であたため年数を経過したバイクを買い替えるのは市民には非常に重い負担となる。

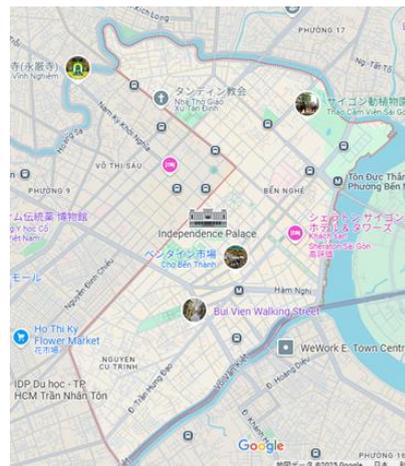


ベトナム国内の86%の世帯がバイクを保有し、公共交通機関の未発達や自動車の販売価格は高いこと等で、急速にバイクの普及が進み国民の足となっているが、一方で混雑を理由にトラックでの輸送にも影響がでている。

#### ④ ホーチミン市における輸送事情

ホーチミン市ではトラックの交通量増加対策として小型トラック(2.5t以下及び車両総重量5t以下)は午前6時00分から午前9時00分、午後2時00分から午後8時00分、大型トラック(2.5t以上及び車両総重量5t以上)は午前6時00分から午後10時00分の間、ホーチミン市1区を中心に市街地へのトラック乗り入れ規制がされています。(市街地中心から約4km圏内)市街地のコンビニエンスストア等への配送は基本的に午前9時00分から午後2時00分までに済ませ、その他への配送は午後8時00分以降に行うこととなっている。また、1区内への宅配は殆どがバイクでの配送であり、昼夜問わずバイクの交通量に大きな変化がない

市街地の配送状況は、夜間のトラック配送業務に渋滞等で影響があるとのことであった。また、日本では運送事業を営む会社が倉庫を保有し自社の倉庫で保管し、倉庫から出庫して小売店などの顧客へ配送する業態は当たり前となっているが、ベトナムでは顧客である小売店が運送会社を手配し、または小売店の自家用トラックを使用し倉庫へ荷物を取りに来ることは珍しいことではなく、先に述べたとおりバイクが荷物を運ぶこともあり、倉庫へバイクが荷物を取りに来てそのまま小売店等に輸送することも多いという。



## ⑤ ベトナムにおける車両の年式制限

ベトナムでは、トラックと乗用車について、自動車の年式制限が細かく規制され、自動車の使用年齢に関する規制は管理措置であるだけでなく、交通安全を確保するための国の責任と考えられている。トラックの場合、最大耐用年数は製造年より25年とされ、安全基準を満たさない古い車両が貨物輸送において悪用されることを防ぐ目的とされているようです。また、運転手を除いて乗車定員が9人以上の乗用車(例:乗用車、寝台バス、市営バス、2階建て市営バス、屋根なし1階建て市営バス等)の場合は、耐用年数が製造年より20年に制限され、負荷や運転条件などの複雑な要因に直面することが多い乗用車の特定の要件を反映している。なお、四輪自動車については、製造年より15年に制限されており、2002年1月1日以前に他の車種から乗用車に改造された車については、安全上のリスクを最小限に抑え、環境を保護するために、耐用年数が17年に制限されている。この耐用年数(起用期間)が切れた車両は、自動車の技術的安全と環境保護が確保されなくなるため、公道を走行することはできず、車両の所有者が故意に期限切れの車両を使用した場合は、法律に基づき処理される。(罰金400万VND~600万VND 日本円で23,000円~35,000円)欧米等で使用されているボンネットトラック(トラクタヘッド)もコンテナ輸送で多く見受けられたが、輸入されたボンネットトラック(トラクタヘッド)は耐用年数が25年の制限はなく、かなりの期間が経過した車両も多く見受けられた。

## ⑥ ベトナムにおけるドライバー事情

視察先での質疑応答で、「ベトナム人が日本で運転業務に従事出来るか」との質問に「難しいと思う」との回答であった。先述したとおり、市中を走行する乗用車、バス、トラック、バイクの運転習慣から、道路交通法を遵守して整然と走行する日本の道路環境は180度違い、逆に日本人がベトナムで乗用車、バイクを運転することも出来ないと感じられた。ベトナムにも交通違反行為と罰金制度はあるものの市中を走る自動車は、違反行為となる反則を注意して走行しているとは到底思えない状況であり、万が一、ベトナム人を日本で運転業務に就かせるには、相当の教育時間が必要となると考えられる。

以上でホーチミン市における交通事情、輸送事情、車両の制限等に関するレポートを終了いたします。

○在ホーチミン日本国領事館  
領事の小川氏より、「ホーチミン市及び近郊の経済動向 -日系企業の進出状況から-」について講義を受ける。

#### ホーチミン市

- ・実質GDP成長率 7.17% \*全国7.06%
  - ・1人当たりGDP 7,500米ドル \*全国平均4,700米ドル
  - ・累計FDI 約589.6億ドル
- 近隣における日系企業数比較  
ホーチミン2,081社、次点のビンズ オン省346社。

経済成長率・投資額・日系企業進出数が示す通り、ホーチミンは経済発展がベトナムの中でもかなり進んでいる都市で裕福の人が多く、日本との関係は、戦後早い時期からのODA支援・文化的親和性から良好である。2024年12月にはベトナムで初の地下鉄を日本の規格・ODAで完成した。課題としてベトナムは出生率が低く、ホーチミンは1.3前後。全体でも減少傾向。経済発展の恩恵を受ける前に人口の減少が進むことが懸念されている。そのため今後、ベトナムは今までの農林水産・製造業中心といった事業から半導体のサプライチェーンを目指しており、経済面で独り立ちしたいと考えている。

○ベトナム技能実習生教育センター 2か所

- ①TQC国際人材協力及び貿易株式会社
- ②IPM INTER NATIONAL

①・②とも教育施設の概要等説明を受けた後、施設・教育現場見学を行った。②に関しては、整備の実習風景も見学を行った。ともに自動車学校や短期大学と連携を取りながら、教育を行っている。

ベトナム人が日本で働きたいという理由として、

- ①技術力を吸収できる
  - ②ルール・文化がしっかりとしている 2点が多いとのことだった。
- また、英語を学習する文化もないため、新しく言語を覚えるとなった場合にイメージの良い日本語が選ばれている。

○いすゞベトナム 本社工場

いすゞベトナム副社長山口氏より、挨拶後に会社概要の説明を受けた後、工場見学を行った。

#### いすゞベトナム 今年設立30周年

- ・従業員 520名 販売拠点は28拠点
- ・ホーチミンには、本社工場・オートケアセンター(部品倉庫等)・ショールームの3施設がある
- ・商品ラインナップはQ・F・Nシリーズ、バスシャシ
- ・本社・工場は敷地面積70,000㎡ 東京ドーム1.5個分
- ・生産能力 13,300台/年

2022年には過去最高の年間卸売台数(12,101台)小売台数(10,772台)を記録しており、ベトナムでのトラックシェア1位(35%)を誇っている。

基本正社員契約で雇用し、入社してから教育(OJT)を実施する。

日本では、工場の生産ラインにロボットを多く導入しているが、導入費用と人件費を考慮して導入には至っていない。手作業だが品質に関しては、日本と同様にしている。

## ○矢崎EDSベトナム

矢崎EDSベトナム社長 野木氏より挨拶後に会社概要の説明を受けた後、工場見学を行った。

矢崎EDSベトナムは1995年にベトナム進出

ベトナムには4拠点【南部に集中しており、1拠点は電線工場】

・3拠点 製品100%輸出(日本91%・北米7%・タイ2%)

・電線工場 製品100%国内向け(YEV40%・YHV60%)

従業員数は12,739人 内女性8割

視察先工場は100% トヨタのワイヤーハーネス生産

本社・工場は3交代制のシフト体制となっている。(土は月2休み・日は

休み)コロナ禍のロックダウン時には生産量が激減したため、従業員が工場に泊まり込みで生産をするなどして対応したが、ピーク時の10%の生産量だった。

工場内では予算をかけずに効率よく作業を行う環境を作るため、電気やエアを使わず機械の仕組みだけで自動的に目的を達成する装置を作成している。「からくり改善」と呼ばれ、工程間搬送や部品セット版の原点復帰を改良するなど成果が現れている。

福利厚生や社内事業に力を入れている。

・障害者雇用や妊婦さんも働ける環境である。

・技能コンテスト・アオザイコンテスト・クリスマスイベントの実施

・ベトナムと日本の社員の子供達同士の交流会を実施

## ○現地会社 2か所

①石田運送【BIG ONE VIETNAM】

②名糖運輸【MEITO VIETNAM(倉庫)・T&M TRANSPORTATION(運送)】

ともに協会会員事業者の2社を訪問。

①は倉庫メイン・事務所は簡易的な作りであった。日本との違いとして地震が無いため高さも12m有り、1,000坪を仕切りや柱等無し。会社がある工業団地には空きは無く、物流企業は石田運送のみ。

②は会社概要の説明を受けた後、冷凍倉庫を見学。

MEITO VIETNAM(倉庫事業)

ベトナム内倉庫数 3拠点

設立 2014年5月 従業員 161名

見学した倉庫は2番目に広い倉庫となり敷地面積26,000㎡・保管能力

約18,000PL・トラックバース 15バース と非常に大きな施設と感じた。また昨年完成した新倉庫では、保管能力は約2倍あり、冷凍温度帯に加え、チルド温度帯の冷蔵庫も設け、より多様な低温食品の取扱いを可能となっている。

倉庫内はネステナーを使用して6段で12mと非常に高いところまで荷物が置かれていた。

その他として、電気代は日本と変わらない値段のため、太陽光パネルを導入。また、停電が多いため自家発電機を入れているとのことだった。

T&M TRANSPOTATION(運送事業)

従業員 17名

車両台数 15台 (13t/5台、8t/3台、5t/3台、2t/4台)

設立 2016年6月

荷主は、ローカル会社のみ。

配送先は工場や倉庫。

備車は品質管理が難しいため使っていない。

ハノイまで配送すると往復約3,800km/約6日間かかる。

1/1より拘束時間について法律が厳しくなり、10時間/1日までとなっている。原則ツーマン運行。

その他として、ドライバー集めは日本と違い苦労しない。

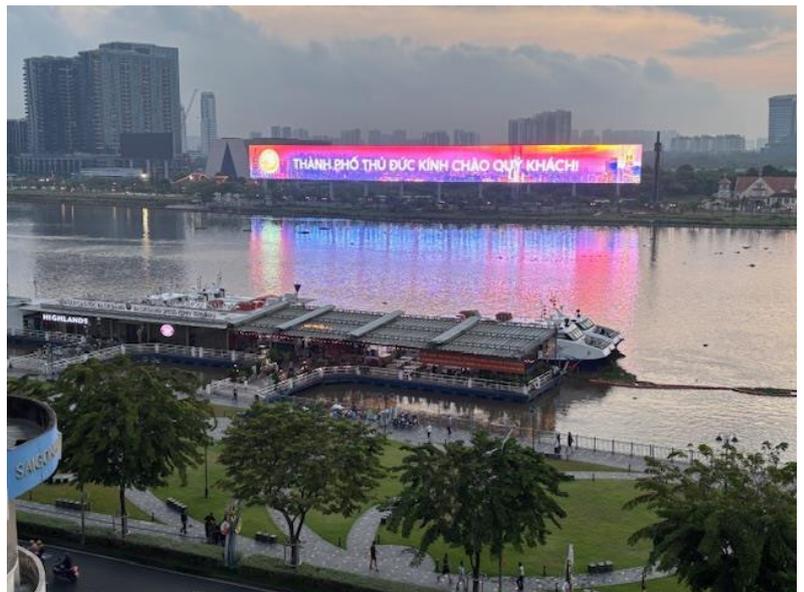
燃料費は日本と変わらないため、悩んでいる。

## 3月3日 羽田空港



## 12 研修風景

3月4日 ホーチミンの朝



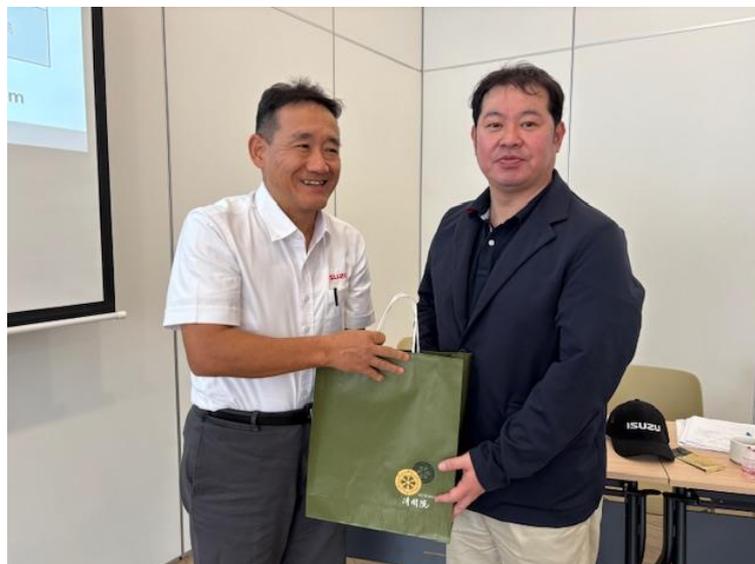
## 3月4日 TQC INTERNATIONAL



## 3月4日 IPMインターナショナル



## 3月4日 ISUZU VIETNAM Co.,Ltd.



## 3月5日 Yazaki Eds Vietnam Co.,Ltd.



## 3月5日 BIG ONE VIET NAM Co.,Ltd.



3月5日 MEITO VIETNAM Co.,Ltd.





一般社団法人  
**埼玉県トラック協会**

本サイトに掲載されているすべての内容の著作権は当協会に帰属しております。

本サイトの掲載内容(画像、文章等)の一部及び全てについて、無断で複製、転載、転用、改変等の二次利用を固く禁じます。