

RIETI Policy Discussion Paper Series 21-P-010

# バングラデシュ:後発開発途上国からの卒業とその影響

宇佐見 幹経済産業省

福岡 功慶 経済産業研究所



## バングラデシュ:後発開発途上国からの卒業とその影響1

宇佐見 幹(経済産業省) 福岡 功慶(経済産業研究所、経済産業省)

#### 要旨

本稿は、バングラデシュの経済産業構造の分析、後発開発途上国からの卒業という事象の整理、日本企業との関係で考慮すべき論点についての調査分析等を通じて、バングラデシュが後発開発途上国から卒業することの意味とその影響を議論するものである。バングラデシュは2026年には後発開発途上国から卒業することが見込まれているが、後発開発途上国からの卒業は、対外的なイメージ向上などのメリットが存在する一方で、国際社会から恩典として認められていた無税・無枠の特別特惠関税を活用できなくなるといったデメリットも存在する。このようなビジネス環境変化に対して、現地進出日本企業の中でも特別特惠関税を利用している企業は敏感に反応し、情報収集を開始するとともに、生産拠点の移管も視野に検討を始めていることが分かった。バングラデシュは、このような外国企業の国外流出を回避するためにも、自由貿易協定(FTA)の締結等に取り組んでいる様子が垣間見られるが、これに加えて近隣東南アジア諸国と比しても遜色のないビジネス環境の整備や自国産業競争力の強化、貿易の多角化などに取り組む必要があるだろう。日本政府としても、二国間経済関係の深化を目指して更なる努力をする必要がある。

キーワード:バングラデシュ、後発開発途上国、関税、貿易、産業政策、推測統計 JEL classification: O20, O24, H10

RIETI ポリシー・ディスカッション・ペーパーは、RIETI の研究に関連して作成され、政策をめぐる議論にタイムリーに貢献することを目的としています。論文に述べられている見解は執筆者個人の責任で発表するものであり、所属する組織及び(独)経済産業研究所としての見解を示すものではありません。

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup>本稿は、独立行政法人経済産業研究所(RIETI)の成果の一部である。本稿の原案に対して、安藤裕二氏(ジェトロダッカ事務所)、牧岡亮研究員(経済産業研究所)、ならびに経済産業研究所ディスカッション・ペーパー検討会の方々から多くの有益なコメントを頂いた。ここに記して、感謝の意を表したい。

## 1. はじめに

バングラデシュは、1972 年に日本と国交を樹立して以来、一貫して我が国と友好関係を有する親日国である。日本とバングラデシュは 2014 年に「包括的パートナーシップ」を立ち上げ、その後も両国関係は深化を続けており、日本の要人も頻繁に往来するようになった。さらに、日本はバングラデシュにとって最大の二国間援助供与国であり、マタバリ超超臨界圧石炭火力発電所の建設や日本企業経済特区の開発といった、大型の協力案件も進捗する。日本企業の動向に目を転じると、現地進出が右肩上がりで進んでいることが分かる。2010 年に83 社であった進出企業数は、2020 年には315 社まで増加しており、この10 年間で約4倍に増加している。この理由としては、安価で豊富な労働力の確保や、1億6,000万人超の巨大な内需の取り込みなどが挙げられる。過去の進出日系企業は繊維産業が中心であったが、ここ数年では、自動車産業や建設業など他分野の日系企業が増えてきている点も、特筆すべきであろう。以上のように、日本とバングラデシュは名実ともに深い二国間関係にある。

その経済指標から、バングラデシュは後発開発途上国(LDC: Least Developed Countries)に該当するが、近年の成長には目覚ましいものがある。過去 10 年の GDP 成長率は約 6%を維持するとともに、平均寿命の上昇や貧困率の低減など人間開発の指標も大幅に改善しており、国際金融公社(IFC)の報告書においても、「近年における開発のサクセスストーリーの一つ」などと記載されている(IFC、2020a)。また、世界の注目を集める契機を二点ご紹介するとすれば、一点目は 2005 年のゴールドマンサックスの報告書であろう。その中で、50年後の世界経済に大きな影響をもたらす可能性のある 11 カ国(Next 11)の一つとしてバングラデシュが選出されたことをご存じの方も多いかもしれない(Goldman Sachs、2007)。また、2006 年、グラミン銀行と創設者のムハマド・ユヌス氏が、「底辺からの経済的および社会的発展の創造に対する努力」を称えられ、マイクロクレジット分野を切り拓いたその功績からノーベル平和賞を受賞したことも注目をされる契機となった。途上国とそれに伴う貧困という側面だけではなく、そのビジネスの可能性・潜在性にも光が当たり、世間の見る目が変化してきている。

このような経済・社会的側面での改善から、バングラデシュは数年以内に LDC から卒業することを見据えている。LDC を卒業することは、対外的なイメージの向上につなげることができる可能性が高いが、一方で LDC だけが享受することのできる恩典を活用できなくなるといったデメリットもある。バングラデシュが LDC を卒業するにあたり、どのような変化が想定されるのか、日本企業にはどのような影響があるのか、検討する必要があるだろう。このために、バングラデシュ進出日本企業に対してアンケート調査を行い、独立性の検定を用いながら、日本企業への影響を分析した。この結果から、LDC 卒業は現在特別特恵関税を利用している企業には特に影響が大きく、また、関税の上昇に伴い生産拠点の移管の可能性も含めて情報収集を行っている企業が多いことが分かった。

第2節でバングラデシュの経済・産業構造の特性と、その屋台骨となっている繊維産業の発展を概括する。第3節では、LDC の制度をまとめるとともに、卒業に伴う変化を分析する。第4節では、この卒業がバングラデシュと日本企業の両者にどのような影響を与えるのかについて、アンケート調査結果の分析を行う。最後に第5節において、今後のバングラデシュの産業強化に必要な検討、日本の対バングラデシュ産業政策の方向について、検討してみたい。なお、本稿は筆者個人に帰属するものであり、筆者の所属する経済産業省や日本政府としての見解を示すものではない点、ご留意いただければ幸いである。

## 2. バングラデシュの経済・産業について

#### 2. 1. 経済

まず初めに、バングラデシュの経済を見てみると、力強く推移してきていると言える。1990年代は一人当たり GDP が 300米ドル~400米ドルであったのに対して、その後着実に増加し、2019年の一人当たり GDP は 1,855米ドルとなっている。図 1 からもわかるように、特に近年で急激に増加がみられ、過去 10年ほどで約 3倍になっている。また、過去 10年のGDP 成長率は平均 6%ほど、2019年の GDP 成長率は 8.2%を記録しているうえ、年間インフレ率も 5~6%を維持している。直近で言えば、世界的に新型コロナウイルスの影響で景気が冷え込んだにもかかわらず、バングラデシュ統計局によれば、2019/20年度(2019年7月~2020年6月)の GDP 成長率は、5.24%となった(ジェトロ、2020a)。これらに鑑みても、バングラデシュの経済の力強さが見て取れるだろう。

人口は約1億6,300万人であると推定されている。人口増加率は年1%、24歳以下の人口が約46%という統計となっており、若年層が厚い。また、今後数十年に亘って良好な人口形態が維持されることが予測されており、労働生産人口及び内需の拡大が続くことも、バングラデシュの力強い経済成長を後押しする要因となっている。

一方で、経常収支を見てみると、2018年度の経常収支 GDP 比は 3.6%の赤字であった。図2のとおり、過去3年間で減少傾向にあり、貿易赤字が拡大したことが原因であることが分かるが、これはインフラ事業の資材輸入の拡大と洪水による食品物資の輸入によるものであり、特に前者は成長への投資であるということもできる。また、バングラデシュ経済の顕著な特徴として、諸外国からの送金が国際収支を支えているという点が挙げられる。この国際送金は、インドや中東を中心に約750万人が出稼ぎに出ている国民から送られるものであり、外国への移民の数は全世界でも5番目に多い(1位~4位はインド、メキシコ、ロシア、中国)(World Bank、2016)。

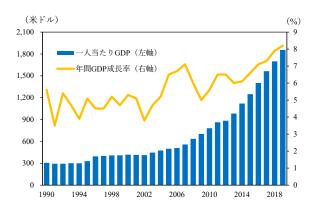


図1:一人当たり GDP と GDP 成長率の推移

(出所: World Bank (2021))



図2:経常収支の推移

(出所:IMF (2019a))

## 2. 2. 産業

産業構造に目を向けてみると、農産業から製造業へと転換が起きていることが見て取れる。 過去 30 年の農業、工業、サービス業が GDP に占める割合の推移を示したものが図 3 となる。サービス業の割合は約 50%でほぼ一定を保っているが、1985 年には農業が 31%、工業が 19%であったのに対して、2015 年は農業が 15%、工業が 31%と、農業と工業の割合が逆転し、工業が伸長していることが分かる。

図 4 は衣類製品輸出額の推移と、総輸出額に占める割合を表している。衣類製品輸出額は、1983 年代は総輸出額の約 4%を占める程度であったのに対して、1990 年には 50%を超え、1997 年以降は 70%を超える割合となっている。実際に、2019 年度のバングラデシュの対世界の輸出入の品目別割合(図 5)を見てみても、織物(HS62 類)とニット(編物)(HS61 類)のみで輸出量の約 83%を占めていることが分かる。このように、バングラデシュの工業の伸長は繊維産業によるものが大きく、これが経済の大きな推進力となっている。全世界で

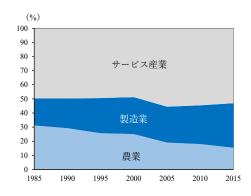


図 3:産業構造の推移

(出所:バングラデシュ財務省財

務局(2020))



図 4:衣類製品輸出額と総輸出額に占める割合

(出所:BGMEA(2020))

のアパレル産業の世界の輸出に占める各国の割合を見てみても、第1位の中国(約30%)に次いで、バングラデシュは第2位(7.3%)の位置につけており、大きな競争力を有する(経済産業省、2020b)。こういったバングラデシュの競争力の源泉は、労働コストの安さ、人口の多さ、そして人口密度が高く人を集めやすいことなどが挙げられる(小林、2013;村山・山形、2014;バングラデシュ計画省総合経済局、2020)。村山・山形(2014)によれば、アジアの主要都市と比較してもダッカはほぼ最低水準(一般工職月額基本給74米ドル)にあり、バングラデシュよりも賃金が低いもしくは同水準であるのはヤンゴンもしくはプノンペンのみであり、人口規模や投資ラッシュを考慮に入れるとそれら2都市に対してもダッカは優位性を維持するという。なお、この賃金の低さは、2013年のラナ・プラザ事件に代表されるような劣悪な労働環境を生んでいるといった議論や、反対に女性の雇用を生んでいるといっ

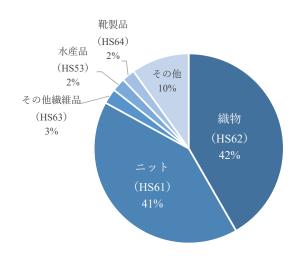


図 5:対世界輸出の品目内訳 (出所:バングラデシュ輸出促進事務局 (2020a))

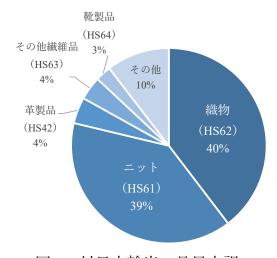


図 6:対日本輸出の品目内訳 (出所:IHS Markit (2021))

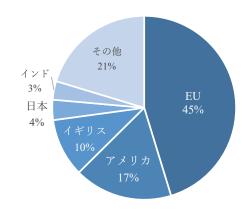


図 7:輸出先国の内訳 (出所:バングラデシュ輸出促進事務局 (2020b))

た議論(長田、2012)も内包しており、バングラデシュの経済社会情勢に深く結びついてはいるのだが、本稿では触れるだけにとどめさせていただく。

バングラデシュから日本への輸出品目は、図6のとおり全世界への輸出品目と類似しており、織物とニットだけで輸出品の約8割を占める構造となっている。なお、バングラデシュから日本への輸出は、EU(45%)、アメリカ(17%)、イギリス(10%)に次いだ4番手(4%)に位置する(図7)。バングラデシュの主要輸出先は欧米であるが、隣国のアジアに目を向けたときに最重要視するのは日本となる。

## 2. 3. 繊維産業発展の歴史

繊維産業の発展の歴史は、グローバルサプライチェーンの歴史にも等しい。これは、単純かつ労働集約的工程である繊維産業は、途上国における豊富で低賃金な労働によって代替したほうが効率的であることと、各国の貿易措置の影響を受けやすい性質を有することに起因する。Gereffi(1999)によると、繊維産業のグローバルサプライチェーンの移転は、1950年代から1960年代初期にかけて、北米や西部ヨーロッパでの生産から日本からの輸入へと代替される形で最初に発生した。その後、1970年代から1980年代にかけて、日本から香港・台湾・韓国への移転が行われ、さらに1980年代には中国や東南アジア諸国、1990年代にはバングラデシュを含む南アジア諸国やラテンアメリカ諸国、ベトナムなどへと生産拠点は移動していった。

深澤(2014)はこのグローバルサプライチェーンの移動理由について詳細に述べている。労働力が安い日本へと繊維産業の生産拠点が移った 1950 年代、自国繊維産業の衰退を危惧したアメリカは、日本に対して輸出自主規制(VER: Voluntary Export Restraint)を促した。さらに関税と貿易に関する一般協定(GATT)は、1961 年に短期取極(STA: Short-Term Agreement)、1962 年には長期取極(LTA: Long-Term Agreement)を発効し、アジアから流入する綿製品に対して制限を行った。このように先進国が自国産業を守るための貿易措置を打った結果、次第に日本の繊維産業生産拠点としての存在感は薄れていき、代わりに香港・台湾・韓国が台頭した。1973 年には多国間繊維取極(MFA: Multi-Fiber Agreement)が締結され、輸入制限の対象に化学製品が加えられ、また、1985 年にはアメリカとカナダによって輸入数量枠(quota)も規定されることとなった。枠の上限を超えた輸出をした国に対しては、翌年の輸出に罰則が科される制度となり、輸出国としては上限を超えることが無いよう、輸出を管理する必要性が生じた(村山・山形、2014)。一方で、輸入上限数量枠は輸出量が大きい国にのみ適用され、輸出量の小さい国々は数量枠が適用されなかった。ここで起きたサプライチェーン組替えを契機に繊維産業の誘致に成功したのが、当時は世界的にみれば輸出量の小さかったバングラデシュである。

バングラデシュの繊維産業の発展を促進したのは、韓国企業の関与であると言われている (山形、2014)。先進国市場で輸出数量制限を受けた韓国企業は代替生産拠点を探しており、

1978 年に当時の大手韓国企業グループの大宇はバングラデシュ企業デシュ社との間で技術 及びマーケティング協定を結んだ。デシュ社の研修を大宇が行う代わりに、デシュ社は大宇 に対して売り上げの8%を支払うという内容であり、デシュ社はこれに基づき大宇の釜山工 場で研修を受けた後、バングラデシュにおいて生産を開始した(村山・山形、2014)。時が 経つにつれて、デシュ社の従業員が自ら縫製工場を立ち上げ、他の関連企業に転職をするな どして活躍の場を広げていくなかで、バングラデシュ国内に多くの技術移転が行われていき、 バングラデシュの繊維産業生産拠点としての地位を確固たるものとしていった(深澤、2014)。 さらに、MFA や低コスト賃金以外でバングラデシュの縫製産業を支えた要因を三点あげ るとすると、一点目は保税倉庫システム(Bonded Warehouse System)、二点目はバック・ツ ー・バック信用状(Back to Back Letter of Credit)が挙げられる(バングラデシュ計画省総合 経済局、2020; Rahman、2011)。前者はバングラデシュ政府が指定した倉庫を活用すること によって免税になる制度である。後者はアパレルの発注をした海外企業の輸入信用状と、受 注者であるバングラデシュ企業の輸出信用状を同時に発行することで、輸入する布とそれを 用いて生産するアパレル品の物々交換を可能にする制度であり、バングラデシュ企業にとっ ては外貨を用意することなく輸入布を入手できるようになった(村山・山形、2014)。また、 三点目の要因は LDC に対する特別特恵措置の一つである、特別特恵関税である(Rahman、 2011;小森、2017;新宅・富野・糸久、2013)。これについては次節で詳述することとする

なお、日系縫製企業がバングラデシュへ移転したのは主に金融危機以降とのことであり、その主な理由を長田 (2012) が分析している。バングラデシュ側の要因 (プル要因) としては、①堅調なマクロ経済、②工業部門の拡大、③豊富な労働力人口とその労働力の質が挙げられており、プッシュ要因としては、中国における急速な労働環境の変化、つまり賃金上昇、労働力不足、労働争議の多発、が挙げられている。2008 年にファーストリテイリングが駐在員事務所を開設して以降、縫製業、部材、検品、繊維機械などの進出が相次ぎ (小森、2017)、「バングラ詣で」という言葉まで生み出されるほど注目を集めた。日本で手に入る衣料品の多くでも「バングラデシュ産」という文字が見られるようになってきたが、日本との関係においてもバングラデシュの繊維産業は重要なのである。

が、LDCであることにより繊維製品を無税で輸出可能という大きな恩典が存在することも、

バングラデシュの縫製産業の発展に寄与した。

以上のとおり、バングラデシュは様々な外的要因・内的要因も加味しながら、グローバルサプライチェーンの中心に躍り出たということが分かる。この移り変わるサプライチェーンの歴史の中で、バングラデシュが LDC を卒業する場合、どのような変化が見込まれるのか、今後も重要な地位を確保することができるのか、日本企業の進出が加速している中でこれらの問を検討するのは重要であり、次節以降で分析していきたい。

## 3. LDC について

#### 3. 1. LDC の概要

LDC カテゴリーについては、国際連合が発出している「Handbook on the Least Developed Country Category: Inclusion, Graduation and Special Support Measures」(United Nations、2018)に詳しい。LDC カテゴリーは、途上国の中でも発展が遅れている国々に対しては特別な措置が必要であるという国際社会の共通認識のもと、1971 年に国際連合総会で設立されたものである。世界全体の GDP の 1.3%、貿易量の 0.9%を占める一方で、世界の人口の 13%が居住しており、一定の存在感を有する。LDC リストへの編入と卒業については、開発政策委員会(CDP: Committee for Development Policy)の推薦に基づき、国際連合総会で決定がなされる。リストは 3 年に 1 回レビューされることとなっており、直近のレビュー会合は 2021年に実施された。

編入と卒業のプロセスについては、主に表1のとおりとなっている。3つの指標が用いられていること、卒業する場合はLDCリストレビュー会合において2回連続で2つの指標を満たす必要があること、などが特徴的である。卒業に当たっては、通常3年間の準備期間が設けられており、2回目のレビューで卒業要件を満たしたことが認定された3年後に、LDCリストから外れることとなる。

なお、3つの指標については下記のとおりであり、編入条件及び卒業条件の閾値については表2のとおりなっている。

- 一人当たり GNI
- ② HAI (Human Asset Index):人的資源開発の程度を表す指標。栄養不足人口の割合、5歳以下の乳幼児死亡率、妊産婦死亡率、中等教育就学率、成人識字率、の5点を指標化したもの。
- ③ EVI (Economic Vulnerability Index):外的ショックからの経済的脆弱性を表す指標。人口、地理的要素、商品輸出集中度、GDP における農林水産業の割合、低海抜沿岸地域に住む人口の割合、自然災害の犠牲者数、農業生産の不安定性、商品サービスの輸出の不安定性、の8点を指標化したもの。

上述したとおり、LDC に対しては特別な恩典が与えられている。これは主に、国際貿易、開発協力、国際連合制度への参加に係る補助、の3つの観点から分類できる(United Nations、2018)。一点目の国際貿易については、物品やサービスに係る優遇措置、WTO 制度の義務や柔軟性に係る特別措置などが挙げられる。特に物品に関しては、無税無枠の市場アクセスや、優遇的な原産地規則が導入されている。例えば市場アクセスについて述べると、欧州連合(EU)においては Everything But Arms (EBA) イニシアティブという制度が導入されており、武器や弾薬を除いた約99.8%の品目が無税となっている。日本においても特別特恵関税

表1:LDC編入及び卒業のプロセス

	編入	卒業
満たすべき指標の数	3つ	2つ (※)
適格性	1 回のレビューにて 指標を満たすこと	連続した 2 回のレビューにて 指標を満たすこと
タイミング	即時	準備期間(3年)経過後
国の認可	必要	不必要

※一人当たり GNI が通常の卒業要件の 2 倍以上に達する場合には、他の指標を満たすことなく卒業が認可される。

(出所) United Nations (2018)

表 2:指標の閾値

	編入条件 (3 つ満たす)	卒業要件① (2 つ以上満たす)	卒業要件② (以下を満たす)
一人当たり GNI	\$1,025 以下	\$1,230 以上	\$2,460 以上
HAI	60 以下	66 以上	_
EVI	36 以上	32 以下	_

(出所) United Nations (2018)

制度として、魚、甲殻類、履物、砂糖などを除いた約98%が無税である。二点目の開発協力については、多国間協力や二国間協力の政府開発援助(ODA)の量やモダリティに関係する。例えば日本のODAを担う独立行政法人国際協力機構(JICA)の円借款供与条件(例として一般条件・固定金利・基準)を見てみると、「LDC又は貧困国」に該当する場合は金利0.60%、償還期間30年(うち据置期間10年)であるのに対して、「低・中所得国」に該当する場合は金利1.15%、償還期間30年(うち据置期間10年)となり、金利の譲許性が低減する(JICA、2021)。三点目の国際連合制度への参加に係る補助については、国際連合への支出の割引や会合参加に係る移動費への補助などが含まれる。

1971年にLDCカテゴリーが正式に創設されて以降、表3のとおりリストが改定されてきている。これまでに、ボツワナ、カーボヴェルデ、モルディブ、サモア、赤道ギニア、バヌアツ、の6カ国がLDCから卒業をしているが、2020年12月時点でLDCカテゴリーには依然として46カ国登録されている。LDCからの卒業も一筋縄に行くものではなく、森田(2011)

によれば、様々な方法で卒業時期の先送りを試みる国々の事例が散見される。この主な理由 としては、LDC リスト編入・卒業基準の設定の在り方に対する不満というよりは、卒業後の 将来の不確実性への懸念であると指摘されている。LDC の特別な恩典を享受できるメリッ トは大きく、卒業に伴う大きな変化を受け入れることは難しいことが分かる。

表 3:LDC リストの推移 (2020年12月時点)

年	編入/卒業	国名	LDC 数
2020	→卒	バヌアツ	46
2017	→卒	赤道ギニア	47
2014	→卒	サモア	48
2012	入←	南スーダン	49
2011	→卒	モルディブ	48
2007	→卒	カーボヴェルデ	49
2003	入←	東ティモール	50
2000	入←	セネガル	49
1004	→卒	ボツワナ	40
1994	入←	アンゴラ、エリトリア	48
1991	入←	カンボジア、コンゴ(民)、マダガスカル、ソロモン、ザン	47
1991	八	ビア	4/
1990	入←	リベリア	42
1988	入←	モザンビーク	41
1987	入←	ミャンマー	40
1986	入←	キリバス、モーリタニア、ツバル	39
1985	入←	バヌアツ	36
1982	入←	ジブチ、赤道ギニア、サントメプリンシペ、シエラレオネ、 トーゴ	35
1981	入←	ギニアビサウ	30
1977	入←	カーボヴェルデ、コモロ	29
1975	入←	<u>バングラデシュ</u> 、中央アフリカ、ガンビア	27
1971	入←	アフガニスタン、ベニン、ブータン、ボツワナ、ブルキナファソ、ブルンジ、チャド、エチオピア、ギニア、ハイチ、ラオス、レソト、マラウイ、モルディブ、マリ、ネパール、ニジェール、ルワンダ、サモア、シッキム(※1975 年にインド併合)、ソマリア、スーダン、ウガンダ、タンザニア、イエメン	25

(出所) United Nations (2018)、United Nations (2020b)

直近の LDC リストのレビュー会合が 2021 年に開催されたことは述べたとおりだが、その前回の 2018 年のレビュー会合では、バングラデシュ、ミャンマー、ラオスの 3 カ国について、卒業要件を満たしていることが確認された。各国の指標については表 4 のとおりであるが、ラオスは過去の卒業国と同じく 3 指標のうちの 2 指標(ラオスの場合は一人当たり GNIと HAI)を満たしていた一方で、バングラデシュとミャンマーについては史上初めて 3 指標全ての要件を満たしていることが確認された(United Nations、2020b)。直近の 2021 年 2 月のレビュー会合では、バングラデシュ、ラオスに加えてネパールの 3 カ国に対して、CDPから卒業勧告がなされた(United Nations、2021)。ネパールについては、2015 年のレビュー会合で 1 回目の勧告がなされていたが、2018 年では判断の見送りがなされ、2021 年において再度の卒業勧告となったものである。この 3 カ国については、新型コロナウイルスの影響に鑑みて準備期間が 3 年間ではなく 5 年間となり、2026 年の卒業が勧告されている。本稿執筆の時点においては国際連合総会及び国際連合経済社会理事会(United Nations Economic and Social Council)による決定までは至っておらず、最終判断はなされていないものと考えられる。なお、2018 年レビュー会合で認められていたミャンマーについては、国軍によって発令された国家緊急事態宣言の影響等に鑑みて決定は見送りとなった。

ここで、過去に LDC を卒業した国、並びにバングラデシュ、ラオス、ネパール、ミャンマーの 4 か国、のそれぞれについて在留邦人数を記載すると下記のとおりとなる(外務省、2020a)。

- 【LDC 卒業国】ボツワナ (67 人)、カーボヴェルデ (0 人)、モルディブ (123 人)、サモア (3 人)、赤道ギニア (11 人)、バヌアツ (83 人)
- 【4 カ国】バングラデシュ(1,080 人)、ラオス(945 人)、ネパール(1,124 人)、ミャンマー(3,168 人)

これを見てもわかるとおり、過去の卒業国と比較して、下段4か国は日本とより密接な関係にある。LDCを卒業する場合は、これまで与えられてきた特別な恩典は認められなくなるため、それが日本及び日本企業にもたらしうる影響について、再整理をする必要があるだろう。次項にて、日本の制度を見ることとする。

表 4:2018 年時点の各指標の数値(カッコ内は卒業要件の閾値)

	一人当たり GNI (\$1,230 以上)	HAI (66 以上)	EVI (32 以下)
バングラデシュ	\$1,274	73.2	25.2
ミャンマー	\$1,255	68.5	31.7
ラオス	\$1,996	72.8	33.7 ※未達

(出所) United Nations (2018)

#### 3. 2. 日本の制度

開発途上国の輸出による所得増大、工業化と経済発展の促進を図ることを目的として、先進国は、開発途上国の産品に対して一般の税率よりも低い税率(特恵税率)を適用する制度(一般特恵関税制度(GSP:Generalized System of Preferences))を有する(外務省、2020b)。これは1968年に国連貿易開発会議(UNCTAD)で合意されたものであるが、日本では1971年から実施している。

さらに日本は1980年以降、LDCに対しては、それ以外の特恵受益国よりも更なる優遇(特別特恵措置)を行っており、一部の物品以外については無税・無枠としている。対象国及び地域については、関税暫定措置法第八条の二第3項により、「特恵受益国等のうち、国際連合総会の決議により後発開発途上国とされている国で特恵関税について特別の便益を与えることが適当であるもの」と規定されている。また、特別特恵受益国の卒業の条件は、関税暫定措置法施工令第二十五条第7項にあり、①当該国が便益を受けない旨を通知した場合、②国際連合総会の決議でLDCでなくなった場合、③財務大臣が不適当だと認めた場合、の3点が規定されている。

一般特恵関税及び特別特恵関税の対象品目は、関税暫定措置法において規定されているが、その関係図は表 5 のとおりとなっている。LDC においては、関税暫定措置法の別表第 5 に掲げる物品以外のものについては原則無税・無枠となっている。同法別表第 5 には、米及び米調整品、一部水産品(さば等)、でん粉及びでん粉調整品、砂糖、一部皮革製品などが含まれるが、総じて、品目ベースで約 98%が無税となっている。

日本のバングラデシュからの輸入の大部分を占める第 61 類と第 62 類に掲げる物品については、その多くが関税暫定措置法の別表第 4 に記載されている。これはつまり、バングラ

表 5:一般特恵関税及び特別特恵関税の関係図

	農水産品 HS1~24(約 2,300 品目)	鉱工業品 HS25~97(約 7,000 品目)
一般特恵関税	【原則】対象外	【原則】無税・無枠
(GSP)	別表第2(約400品目):指定税率	別表第3(約1,100品目):指定税率
		別表第4(約50品目):対象外
		別表第5(約1,000品目):対象外
特別特恵関税	【原則】無税・無枠	【原則】無税・無枠
(LDC-GSP)	別表第5(約160品目):対象外	別表第5(約50品目):対象外

(出所) 東京税関(2020)

デシュが LDC である限りは特別特恵関税として無税・無枠で輸入することができるが、バングラデシュが LDC から卒業した場合は一般特恵関税(GSP)の活用ができず、最恵国税率(MFN(Most Favored Nation)税率)が適用されることを意味している。従って、これら日本の主要輸入品目に対しては、約7.4%~12.8%の関税がかかることになり、大幅に関税が上昇する。

なお、関税暫定措置法第九条及び別表より、一般特恵関税制度を利用するにあたる品目別規則として、第61類と第62類に掲げる物品の多くについては、糸から衣類を製造する(生地の製造と縫製の2工程を経る)ことなく、生地から製造する(縫製の1工程を経る)場合でも原産品としての資格が与えられる。この品目別規則は一般特恵関税制度に係るものであるため、バングラデシュがLDCから卒業したとしても変更はない。

## 3. 3. バングラデシュの LDC 卒業について

LDC を卒業する国については、関係機関がその影響について、事前に調査を行う。2021年2月の時点において、国際連合経済社会局(United Nations Department for Economic and Social Affairs)より、2021年のレビュー会合に備えた事前分析報告が提出されている(United Nations、2020a)。それによれば、国際貿易、開発協力、国際連合制度への参加に係る補助といった3つのLDCに対する特別な恩典の中では、国際貿易の恩典がなくなる影響が大きく、「EU、カナダ、日本及びその他の市場、特に繊維産業において、大きな影響があることが予想される」と記載されている。

バングラデシュが LDC を卒業した場合、バングラデシュから先進国への品目の多くには 税率がかかることとなる。第 2 節においてバングラデシュが繊維産業の中心に躍り出た理由 として、MFA による数量枠の対象外であったことや、LDC の特別特恵税率を利用できることなどが挙げられたように、これらの恩典が享受できなくなった段階において、サプライチェーンの転換が起きるのか、というのは論点となる。過去の研究においても、貿易措置に伴う輸入品への関税などはサプライチェーンに影響を与えることが示されている。例えば、同じ状況というわけではないが、Flaaen・Hortaçsu・Tintelnot(2020)はアメリカが実施した洗濯機に対する輸入制限(具体的には、2012 年の韓国に対するアンチダンピング課税、2016年の中国に対するアンチダンピング課税)の影響について研究しており、企業が輸入関税の支払いを避けるために、韓国から中国、その後タイ及びベトナム、最後にはアメリカへと、生産拠点を移していくことが確認されている。また、Hakobyan(2013)はアメリカが 2011年に GSP を一時的に停止した際の影響について研究しており、これによって途上国からアメリカへの輸出は平均して 3%減少、特に繊維衣料品については 9%も減少したことが分析されている。なお、この研究においては、貿易の減少分はアメリカ国内の自国産業で賄われることが示唆されている。

Awuah・Amal (2011) にあるとおり、グローバリゼーションに伴う貿易自由化は、特に LDC 諸国の中小企業の競争力には影響を及ぼすため、政府による制度的な支援が必要不可欠にな る。実際に、バングラデシュ自身、LDC 卒業による影響については精査を進めている。2020 年にバングラデシュ計画省総合経済局(General Economics Division, Ministry of Planning)か ら発表された Perspective Plan 2021-2041 (バングラデシュ計画省総合経済局、2020) におい ては、2024 年に LDC からの卒業が見込まれることとともに、EU・カナダ・オーストラリ ア・日本・インド・中国から特恵恩典を享受できなくなった 2027 年において、年間 11%も しくは70億米ドルの輸出減少が見込まれるとの試算も記載し、「バングラデシュ政府はこの 減少に対処するべく次の数年は準備をしなければならない」と締めくくっている。また、バ ングラデシュの政策研究所から出された論文(Razzaque・Rahman、2019)においては、EU との貿易に係る影響が分析されており、16億米ドルの輸出減少や、中国・カンボジア・イン ド・トルコ・ベトナムが代わりに輸出を伸ばす可能性などについて分析がなされている。ま た、バングラデシュ政府の職員が著した論文においても、「現在の成長を続けるためにもリ スク要因を低減させることは必須であり、他の先進国の経験を学ぶために政府は継続的な努 力をする必要がある」(Rahman等、2020)などの指摘があり、バングラデシュ政府全体とし て危機感が共有されていることが見て取れる。なお、2020年12月にはバングラデシュにと って初めての2国間の特恵貿易協定(PTA: Preferential Trade Agreement)がブータンと締結 されたことが発表され(Dhaka Tribune、2020)、2021年3月にはスリランカと自由貿易協定 (FTA)の早期締結に向けて尽力するとの二国間共同コミュニケが発表(ColomboPage、2021)、 さらに同月にインドと包括的経済協力協定(CEPA:Comprehensive Economic Partnership Agreement)の共同研究を迅速に進めることとの二国間共同声明が発表される(インド外務 省、2021)など、バングラデシュ政府は急ピッチで準備を進めている模様だ。

LDCから卒業をする国に対して、先進国はその「スムーズな移行」を補助するためにも、卒業後も一定期間特恵措置を継続する場合もある。例えば、EUやトルコは卒業後3年間を移行期間として措置を継続する制度を有しており、アメリカ・カナダ・オーストラリア・インド・韓国などは制度を有するわけではないが、過去に措置の継続をした経緯がある。Rahman・Bhattacharya(2020)などにあるように、新型コロナウイルスや保護主義などの環境変化への対応、将来的な卒業国の警戒心を解くためにも、移行期間の延長を含めた恩典の見直しを求める声も大きくなっている。しかしながら、日本には卒業後に措置を継続した経緯は過去にない(United Nations、2018)。日本は関税暫定措置法施工令第二十五条第7項に記載のとおり、LDC リストから外れる決議がなされた1年以内に特別特恵の対象外となることが規定されているのみであり、移行期間について特段の規定はない。前項に記載したとおり、過去の卒業国と異なり、バングラデシュは在留邦人数及び進出日系企業数も多い。日本としてもその影響を深く検討する必要があるであろう。

## 4. 日本企業への影響

## 4. 1. 調査の概要

上述のとおり、バングラデシュが LDC から卒業した場合、そのビジネス環境には一定の変化が想定される。このような状況において、現地進出を果たしている日本企業への影響や、この変化に伴う日本企業の検討状況等を把握することは有用であろう。ジェトロによると、現地進出日系企業数の推移は図 8 のとおりとなっており、2010 年には 83 社であった企業数は 2020 年には 315 社となっており、この 10 年間で約 4 倍に増加している(ジェトロ、2020c)。また、大きくは、ダッカ日本商工会で部会が設置されている、繊維、プロジェクト (ODA 事業・インフラ事業)、製造、サービス・内販の分野で進出が進んでいる。

特に輸出入を取り扱う企業に対する影響を調査するため、2021 年 2 月 24 日から 3 月 15 日にかけて、ジェトロ・ダッカ事務所及びダッカ日本商工会から在バングラデシュ日本企業に対して、オンラインでアンケートを実施した。合計で 47 社の企業 (回答率 43.9%)、図 9 の内訳の各業種の企業から回答を受けた。

回答企業のうち、特別特恵関税を活用している企業は23社、活用していない企業は24社と、同数近くになった。特別特恵関税を活用している企業について、活用している品目を伺ったところ図10のとおりとなり、ニット(HS61類)、織物(HS62類)、その他繊維品(HS63類)で全体の8割を占める形となった。また、これら品目の輸出先としては、日本が56%、EUが21%、アメリカが10%という形となっている(図11)。本調査のアンケート結果から、3つの考察をしたい。

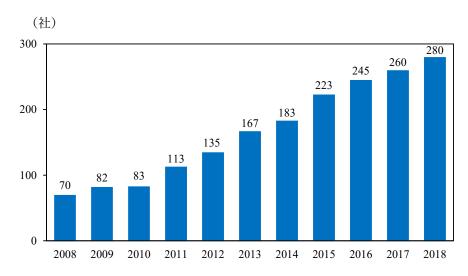
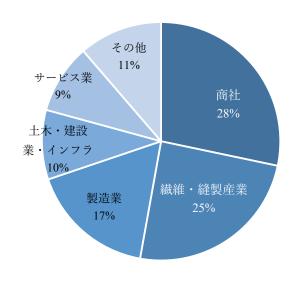


図8:バングラデシュ進出日本企業数推移

(出所:ジェトロ、2020c)



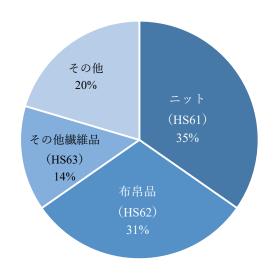
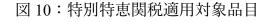


図9:回答企業の業種内訳



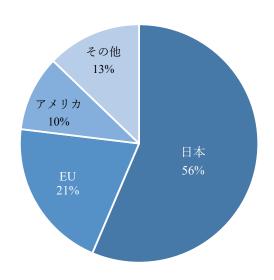


図 11:特別特恵関税適用対象品目の輸出先

## 4. 2. 調査の考察

質問項目の一つに、「後発開発途上国(LDC)の卒業について、貴社内で対応の検討を開始していますか。」という項目を入れている。それに対して、「まだ検討していない。」「情報収集を始めている。」「対応を始めている。」を回答した企業を、特別特恵関税を活用している企業と活用していない企業とに分類すると、表6のようになる。これについて、特別特恵

関税の活用と情報収集の開始の有無は互いに独立であるという帰無仮説をおき、独立性のカイ二乗検定を行うと、カイ二乗統計量は11.902となる。自由度1のカイ二乗分布の上側5%点は3.841であるため、有意水準5%において帰無仮説は棄却され、特別特恵関税の活用と情報収集の開始の有無は独立でない(=関連性がある)ことが結論付けられる。

従って、特別特恵関税を活用している企業は、活用をしていない企業に比べて、感度高くバングラデシュの LDC 卒業について情報収集を始めているということが言える。特別特恵関税の廃止という大きな変更が生じるため、このような現象は当然のことであるが、特別特恵関税を活用していない日本企業においても、自社の周辺ビジネス環境に変化があることは必至であるため、情報収集を開始する必要があると考えられる。

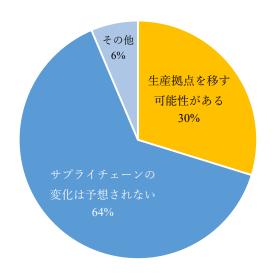
表 6:特別特恵関税の活用と情報収集の開始の有無のクロス集計表

	情報収集を始めている/	まだ検討していない	合計
	対応を始めている	51. 2 p <b>41.</b> 2	
特別特恵関税を	14 社	9 社	23 社
活用している	14 71.	<b>9</b> 711.	2.5 在
特別特恵関税を	3 社	21 社	24 社
活用していない	3 111	21 71.	24 红.
合計	17 社	30 社	47 社

また、バングラデシュ進出日本企業 47 社に対する「貴社のサプライチェーンに変化は予想されますか」という項目に対する回答は図 12 のとおりとなり、生産拠点を移す可能性がある又はそれに類する回答を約 3 割の企業が行った。さらに、生産拠点を移す可能性があると回答した企業に対して、どの国へ移す可能性があるかを尋ねたところ、回答は図 13 のとおりとなった。生産拠点の移管先は日本により近い ASEAN 諸国が中心となった。

生産拠点を移す理由の一つとして回答があったのは、バングラデシュは様々なコストー例えば、日本から遠隔で管理が大変であること、文化や宗教などの違いでハードシップが高いこと、L/C 決裁遅延や不透明な手続きが見られること、など一と、特別特恵関税というメリットとの比較で、これまでは後者のメリットが上回るが故に魅力的であったが、後者のメリットがなくなると生産拠点を置く意味が薄くなってしまうという内容であった。また、生産拠点を移すほかの理由としては、地域的な包括的経済連携(RCEP)協定や FTA が整備される東南アジアの比較優位が高まってきているため、というものもあった。一方で、生産拠点を移す予定のない理由としては、国内を対象としたビジネスをしていること、人件費の安さで価格メリットを維持できること、などが挙げられた。

ここから得られる示唆としては、バングラデシュにとって海外直接投資を維持するためには、低い関税の維持を検討する必要があるとともに、前述したような様々なコストの解消が至急求められているということである。少なくとも、東南アジアと比較して遜色のないビジネス環境を整備する必要がある。一方で、日本企業にとっての示唆としては、バングラデシュでビジネスを続けていくのであれば、人口が多く中間層のポテンシャルが高い、国内需要を意識したビジネスへの転換も検討する必要があるだろう。



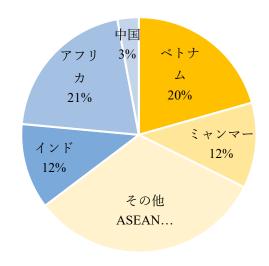


図 12:サプライチェーンの変化について

図 13: 生産拠点の移管候補地

さらに、図 12 の生産拠点を移す可能性があると回答した企業とサプライチェーンの変化は予想されないと回答した企業を、現在特恵関税を活用しているか否かでクロス集計表に落としたものが表 7 である。これについて、特別特恵関税の活用と生産拠点移管に対する考え方は互いに独立であるという帰無仮説をおき、独立性のカイ二乗検定を行う。サンプル数が少ない項目があるため、イェーツの補正を行ったカイ二乗統計量は 19.521 となる。自由度 1 のカイ二乗分布の上側 5%点は 3.841 であるため、有意水準 5%において帰無仮説は棄却され、特別特恵関税の活用と生産拠点移管に対する考え方は独立でない(=関連性がある)ことが結論付けられる。

従って、特別特恵関税を活用している企業ほど、生産拠点の移管を検討の俎上に載せていることが分かる。表6の結果も合わせて考えると、特別特恵関税を利用している企業は、生産拠点を市場に近づけることで輸送費用を節減することを目的としている水平的外国直接投資ではなく、生産費用を節減するための垂直的外国直接投資を行っていることが示唆される(田中、2011)。

バングラデシュにとっては、LDC 卒業に当たって企業が国外に出て行ってしてしまうことのないような方策を至急検討する必要があるだろう。一方で日本企業にとっては、バングラデシュだけではなくラオスやネパール、ミャンマー等アジアの諸国においても同時期に LDC 卒業を見据えていることから、特別特恵関税の撤廃という部分のみに着目するのではなく、その他の要素にも鑑みて、最適なサプライチェーンの構築を検討していく必要があるだろう。

最後に、今回のアンケート調査において、バングラデシュ進出日本企業の多くから、 FTA 締結の要望が上がっていたことを記したい。FTA は国内産業への影響だけではなく、 政治外交的意義等も考慮して検討が開始されるものであるため、容易なものではないが、 これまで見てきたような様々な影響に鑑みて検討の価値はあるだろう。

表 7:特別特恵関税の活用と生産拠点移管に対する考え方についてのクロス集計表

	生産拠点を移す	サプライチェーンの変化	合計
	可能性がある	は予想されない	
特別特恵関税を	14 社	7 社	21 社
活用している	14 仁	/ <u>†</u> L	21 TL
特別特恵関税を	0 社	23 社	23 社
活用していない	U TL	23 仁	23 仁
合計	14 社	30 社	44 社

#### 5. バングラデシュ産業の目指すべき方向性と日本の対バングラデシュ産業政策高度化

#### 5.1. バングラデシュ産業の目指すべき方向性(タイ産業構造の高度化との比較)

LDC 卒業を機として、バングラデシュは対外的なイメージの向上を図ることができる一方で、これまで本稿でみてきたとおり、諸外国への輸出減少やバングラデシュに進出していた企業の流出といった負の影響が及ぶ可能性も否定できない。このような状況において、バングラデシュは産業競争力を強化することとビジネス環境を整備することが今まで以上に重要になる。本節ではバングラデシュ産業の目指すべき方向性について議論を深めたい。

バングラデシュが LDC を卒業した後、中進国として成長していくためには、どのような産業構造を目指すべきであろうか。これを考える際、中進国としてある程度の成功を収めているタイの産業構造の変化が参考になる。タイは、①一定規模以上の人口があり、一人当たり GDP が 7,000 米ドル程度(2018 年)と、バングラデシュが目指す中進国として目標としやすいこと、②製造業のグローバルサプライチェーンの構造変化を上手く捉えて自国の産業

構造の転換していること、③日本との繋がりが強く、日本による直接投資や人材育成等の協力により Win-Win の関係を築くことによって自動車の大輸出拠点となったこと、からバングラデシュの産業高度化のみならず、日本バングラデシュの連携について考える際にも大きな示唆を与える。

例えば、タイの自動車産業の発展段階を概観すると、文献によって時期については諸説ある(福岡・落合・多田、2016;みずほ総合研究所、2003;Kuroiwa、2017)ものの、大きく4段階に区分される。

第一段階は、自動車組立産業が重点政策として位置付けられた 1960 年頃から 1970 年頃である。免税等各種の優遇措置の結果、日系メーカーが直接投資を通じて現地に進出しノックダウン方式による組立て生産を開始した。

第二段階は、部品の国産化が進められた 71 年頃から 85 年頃であり、71 年の新自動車政策により、国産部品使用が段階的に強制化された。部品使用 25%の国産化義務 (74 年)、完成乗用車輸入禁止等の措置を実施した結果、78 年には総販売台数に占める現地組立て車の比率が 80%に到達した。そして部品工業育成を目的に、投資優遇政策を実施しつつ、部品の国産化が強力に推し進められた。こうした政策によって部品の国産化が進んだが、過度な国産化重視により、高精度部品や高精度加工処理分野の設備や技術移転によるコストが、車両価格の上昇に繋がった。

第三段階は、自由化による効率化を進めコスト競争力を獲得し、自動車産業を輸出産業に育てていく86年~99年である。高度経済成長期に伴い市場が急速に拡大し、乗用車、商用車を問わず需要が急増し、また88年にはASEAN域内の自動車部品相互補完協定が関係諸国で調印され、域内水平分業を推し進める契機となった。91年 7月には輸入関税が大幅に引き下げられ、92年 1月には国内自動車産業の競争力強化を狙い事業税廃止が決定された。これらの開放政策の結果、乗用車の割安感が生じ、乗用車比率が上昇した。輸入完成車も増加したが、輸入完成車は高級車にほぼ限られていたことから、全体としての棲み分けはできていた。95年以降、ASEAN域内での競争激化、それに並行する域内水平分業の進展、自動車関係の貿易収支の赤字、世界貿易の自由化の進展等の状況から、政府は輸出の促進、技術の高度化、裾野産業の育成のための優遇措置を発表してきた。これらの優遇措置は、日系部品メーカーの進出、日系メーカーによる部品の共同生産、ASEAN域内での一層の部品相互供給の進展である。また、この時期にタイ政府は輸出力強化のためのインフラ整備としてレムチャバン港の整備を行っている。これら、タイ政府によるソフト面、ハード面での環境整備が重要な役割を果たした。

そして、第四段階目である 2000 年以降、現在に至るまでタイの自動車産業は輸出産業としてタイの GDP の 10%以上を占めるような大産業にまで成長した。その背景には日系自動車メーカーの進出と人材育成の促進、部品メーカーの集積がもたらしたタイ国の拠点化があった(黒川、2015)。

これから得られる教訓は、製造業の発展段階として、①自国市場の拡大をレバレッジに日本企業による直接投資を呼び込み組立産業を立ち上げる、②その後、投資優遇政策による部品メーカーの誘致と自国内の地場部品メーカーの育成により現地調達率を上げる。③更に、開放政策を通じグローバルサプライチェーンを活用し、水平分業や高精度部材の安価輸入を実現することで、製品の価格競争力を強化する、④また、継続的に高品質化・効率化のための人材育成や輸出力強化のための道路、港湾整備や発電所など周辺インフラの整備を行う(ソフト面、ハード面でのビジネス環境整備)ことが重要であるということである。これらのステップを踏むことで、輸出産業にまで育成することが可能となる。

バングラデシュとしても、このような他国の成功事例を参考にしつつ自国産業の育成やソフト面及びハード面でのビジネス環境整備を行うことで、LDC 卒業を達成したとしても、輸出量が減少しない強靭な産業競争力や、外国企業が流出しないようなビジネス環境を整えることができるようになるだろう。

## 5. 2. 日本の対バングラデシュ産業政策高度化に向けて

上述のとおりバングラデシュには今後も産業発展のための課題が山積していると言ってよい。ここでは少し視点を変えて、バングラデシュと日本が Win-Win となるような日本の対バングラデシュ産業協力について、大きく2点論じたい。

一点目はバングラデシュ繊維産業の高度化支援である。バングラデシュにとって繊維産業は経済の屋台骨であり、繊維品の輸出力の増強を行うことは、産業の加速に極めて重要であると言える。特に、新型コロナウイルスの影響を受けて、最大の輸出相手国である米国の小売店の多くが閉鎖し、バングラデシュの縫製工場は 2020 年の 4 月に稼働停止、5 月以降も限定的な稼働が続いくなど、輸出先国の影響を受けて輸出量が減少し、2019 年 7 月~2020年 6 月の衣類輸出額は前年度比 18.1%減となった(ジェトロ、2020b)。

日本の繊維品の輸入は50%以上を中国に依存しており、その後にベトナムの14%、インドネシアの4.1%、バングラデシュの3.3%と続く(日本繊維輸入組合、2020)。一方で、世界的なアパレルの輸出国を見てみると、2.2.でみた通り、中国の30%に続いて、バングラデシュが7.3%を占める。日本の輸入先国の分散と、世界的なアパレル産業の輸出国の分散に乖離があることは、日本が輸入先の多角化をする余地があることを示すと言えるのではないだろうか。バングラデシュにとっても、日本への輸出量増加の話があれば、経済活動の維持及び再加速のために渡りの舟であろう。

小森(2017)によると、欧米のファストファッション企業の多くは、企画・デザイン及び販売・マーケティングを自社で行い、縫製作業のみをバングラデシュ現地に外注するというビジネスモデルを採用している。スマイルカーブに則って考えれば、バングラデシュは付加価値の低い中流部分のみが割り当てられており、技術やノウハウの移転・情勢が難しい状況に陥っていると言える。また、新宅・富野・糸久(2013)によると、日本のアパレル企業向

けの工場が少ない理由の一つとして、バングラデシュが欧米企業のビジネス形態である大型の生産ロット (1000 万枚を超える注文) かつ長期間の発注の生産体制に適応しており、日本のアパレル企業が求めるような小型の生産ロット (数千枚から数万枚) かつ短期間の生産に対応することのできる工場体制になっていないことが原因である、と指摘している。

以上に基づいて考えると、バングラデシュのアパレル産業の高度化を支援することにより、バングラデシュ経済の向上かつ人材開発に資するとともに、日本の輸入調達先多角化に貢献すると考えられる。具体的な高度化の方向性としては、①上流工程の国産化、②高機能製品開発能力の強化、③企画・デザイン力の強化、が挙げられる。

上流工程の国産化に関しては、バングラデシュのアパレル産業は原材料を他国に依存しているため、原材料の現地化を推進することにより、上流工程の雇用が現地に生まれるとともに、技術とノウハウの蓄積が可能となる。十分な量の紡績機械を導入することによってこういった国産化を後押しすることは極めて重要であると考えられる。

次に高機能製品開発能力の強化に関しては、新宅・富野・糸久(2013)の現地調査の企業 ヒアリング結果に見られるとおり、各国に複数工場を展開している企業では、タイや中国な どでハイエンドの商品を生産し、バングラデシュではローエンドのシンプルな定番商品を生 産している実態が存在する。バングラデシュにとってはこのような状況から脱する必要があ るとともに、日本にとってもハイエンド商品の生産地が多角化することは、サプライチェー ンの強靭化という観点から極めて重要である。

最後に、バングラデシュがスマイルカーブの底から抜け出すためには、企画・デザイン力の強化が必須である。欧米企業の労働力としてだけではなく、日欧米向けのアパレル産業のデザインを行うことが出来る人材を育成することは極めて重要である。また、南アジア地域向けの製品開発・デザインを現地で行うことにより、日本生産では難しいイノベーションが起きるきっかけとなる。実際に、ファーストリテイリングではバングラデシュにて専用デザイナーと開発要員を配置して、現地向け商品をゼロから企画開発しているという。このような取り組みを進めることにより、現地の人材育成を通して、バングラデシュのアパレル産業の高度化をすることが可能となる。

二点目は、貿易多角化に向けた新産業の育成である(IFC、2020b)。第2節において、バングラデシュ経済の起爆剤が繊維産業であることを論じたが、その一方で、IMFの2019年四条協議において指摘されているとおり、ASEAN諸国が産業の多様性と複雑性を高めている一方でバングラデシュは産業を多様化・複雑化することに失敗しているともいえる(IMF、2019b)。繊維品という一部の製品へ過度に依存しているため、世界的な需要の変化に対して極めて脆弱な産業構造となっている。バングラデシュ産業がよりレジリエントであるためには、貿易の多角化を通じて産業を安定化させるとともに、グローバルバリューチェーンにより深く複雑に組み込まれていく必要があると言えよう。

実際に日系企業は、繊維産業以外の分野においても進出企業が増加しており、製造業、商 社、建設業、物流、など多種多様である。従来はバングラデシュを輸出拠点として活用する 企業が多かったが、近年はその内需獲得を目的とした企業が増えてきているように見受けら れる。日系企業が狙える分野として、①自動車産業と、②ヘルスケア産業を紹介したい。

## ① 自動車産業

上述したとおり、自動車産業育成における最初のステップは、自国市場の拡大をレバレッジに日本企業による直接投資を呼び込み組立産業を立ち上げることである。バングラデシュの自動車保有台数は1,000人当たり約4台となっており、タイやインドネシア、スリランカ、パキスタンと比較しても極めて低く(なお、日本は1,000人当たり593台の自動車を保有している)、バングラデシュの自動車産業の将来性は極めて大きいことが分かる(図14)。現地の新車市場では、三菱自動車、トヨタ、現代自動車、日産、いすゞが上位のシェアを占め、日系企業はバングラデシュでは大きな存在感を示していると言える。また、二輪市場においては、ホンダの現地法人が二輪車を生産しており、2018年にも新工場の竣工式を行うなど、存在感を高めている。

しかしながら、乗用車に対する輸入税や、二輪自動車の登録料が極めて高額であることに伴い、手ごろな価格とは言えない値段となってしまっていることが、自動車保有台数が上昇しない一因であると考えられる。まずは、現地の市場拡大をテコに組み立て工場を誘致していくことが重要である。その上で、投資優遇政策による部品メーカーの誘致と自国内の地場部品メーカーの育成により現地調達率を上げ、またグローバルサプライチェーンを活用することで低価格・高品質の自動車生産を実現するという段階的な高度化が必要である。

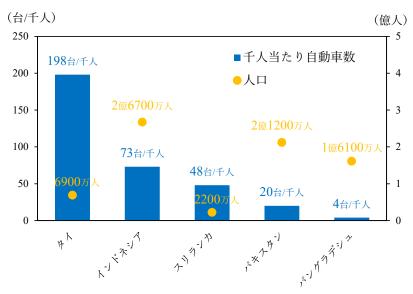


図 14: アジア主要国の自動車保有台数と人口

(出所:環境省、2016)

そのためには、バングラデシュ政府は市場育成に向けた登録料減額等の制度面での改善や、 自動車セットメーカーへの税制面での優遇、日本企業とも連携した現地人材の育成、安定的 な電源や道路・港湾等物流関連のインフラ整備等を計画的に進めていく必要がある。

今後は、タイの自動車産業育成においても大きな役割を果たした日本政府・企業が、今度はバングラデシュの自動車政策立案におけるサポート、製造業人材の育成、ビジネス環境の改善等について積極的に協力を進めいくことは両国にとって望ましい連携の形であると言えよう。その結果として、日本企業の自動車製造業サプライチェーンをバングラデシュまで延伸していくことは、日本産業にとっても重要である。

#### ② ヘルスケア産業

バングラデシュの一人当たりの健康関連支出は2000年の15.17米ドルから2017年の41.91米ドルへと、過去18年で2.8倍に増加している(WHO、2021)。高い経済成長が続いていることと、中間層の人口が今後も着実に増えていくことに鑑みると、ヘルスケア、特にがん・生活習慣病等の非感染症分野、ヘのニーズは今後も増加することはほぼ確実であると言える。実際、図15のとおり、死亡要因の割合を1990年、2017年で比較すると、「感染症」と「非感染症」の割合が逆転し、2017年には「非感染症」での死亡が7割を超えている。具体的には、「脳血管疾患」が最も多く全体の死亡要因の18%、次いで「虚血性心疾患」が14%となっている(経済産業省、2020a)。

これら、非感染症の対応においては、早期発見、早期治療が最も効果的であるところ、図 16 及び図 17 のとおり、診断機器の需要も飛躍的に伸びていくとされている。日本の医療機器メーカーには世界的にシェアの高い企業も多く、これらの分野における今後の貢献が期待される。

また、独立行政法人国際協力機構(JICA)はバングラデシュの医療産業の課題として 2点指摘している(JICA、2016)。一つ目は、医療費負担の高さである。国民一人当たりの医療費 36.28 米ドルは、低中所得国の平均 79 米ドルに比べると半分以下の水準にとどまるが、この理由が健康保険制度の未整備により患者が 60%以上を自己負担する必要があるためであると指摘している。また、人材不足も指摘しており、例えば日本の看護職員の数が 150 万人超であるのに対して、バングラデシュの医師は約 6.5 万人、歯科医師が約 6,000 人、看護師が約 3 万人であるという実態は極端に少ない数であると言える。

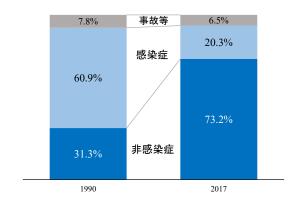


図 15:バングラデシュの死亡要因割合

(出所:経済産業省 (2020a))

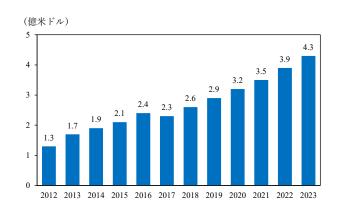


図 16:バングラデシュの医療機器市場規模

(2020年以降は予測値)

(出所:経済産業省(2020a))

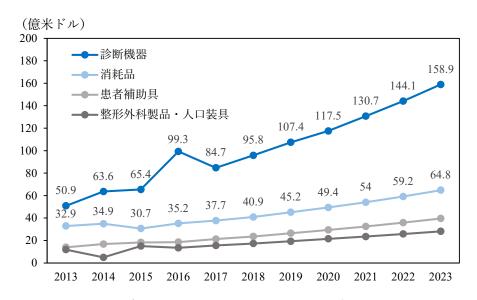


図 17:バングラデシュの医療機器別市場規模(2020 年以降は予測値)

(出所:経済産業省 (2020a))

非感染症の対応においては、適切な制度、良質な医療人材、高品質な機器が一体的に提供されることが不可欠であることを踏まえて、バングラデシュの将来的な所得の向上と内需拡大を見据えて、日本政府はバングラデシュ政府へのヘルスケア制度の改善協力、人材育成強化、高品質の医療機器提供をパッケージで進め、日本企業が早い段階から市場に入り、先行者利益を獲得することを支援するのも一つの戦略であると考えられる。そして、現地に製造拠点を置き、輸出拠点を目指すのも一案である。

## 5. 3. 地域連結性の強化・輸出拠点化に向けたインフラ整備

最後に、バングラデシュの産業構造高度においては、グローバルサプライチェーンに組み込まれることが不可欠であることも付言したい。新型コロナウイルスの教訓を踏まえて、バングラデシュの地域連結性の強化をすることは、バングラデシュのみならず、日本の国益や現地進出日系企業のリスク低減にも資する。これら、地域連結性の方策として、簡潔に2点論じたい。

一つ目は、グローバリゼーションのアップグレードについてである。国際的枠組みを通して、国際協調への求心力を高めることは、今回の新型コロナウイルスのような世界規模の共通の課題の共有と協調行動に極めて有効であることが明らかとなった。日本は、バングラデシュの東に位置するミャンマーまでは東南アジア諸国連合(ASEAN)と多様な枠組みを有し、バングラデシュの西に位置するインドとは日米豪印戦略対話などの枠組みを通した蜜月関係にある。しかしながら、ASEAN 諸国とインドとの間に位置するバングラデシュとは、WTO という大きな貿易枠組みは存在するものの、地域的な枠組みを共有していない。将来、日本バングラデシュ間の FTA の締結など、バングラデシュも組み込んだ地域的枠組みを設立することは、日本の外交安全保障上、重要なものになると考えられる。

二つ目は、レジリエントなサプライチェーンの構築である。現地に進出している日系企業にとって、今回の新型コロナウイルスの教訓に則って、予期せぬ緊急時においても柔軟な対応を行うことが出来るような、臨機応変に対応することのできるサプライチェーンの構築は極めて重要である。世界銀行グループの Doing Business の Trading across Borders 指標 (World Bank、2020)によると、バングラデシュの国境間貿易のビジネスの容易さは世界で 176 位のランキングであり、輸入に係る時間とコストはともに、南アジア地域の平均の 1.5 倍~3 倍要すると試算されている。実際に、日系企業からも投資・ビジネスのリスクとして、貨物到着から輸入通関手続き完了までにかかる平均日数の長さが指摘されており、これらの改善はレジリエントなサプライチェーンの構築に必須であると言える。バングラデシュは海上貨物、航空貨物に注目されがちであるが、インド・バングラデシュ間の陸路国境も少なくない貿易量が取引されており、これらを含めた改善が望まれる。

#### 6. 結語

本稿では、第1節及び第2節においてバングラデシュの経済・産業構造の特性を概観するとともに、その屋台骨となっている繊維産業発展の歴史についても紐解いた。繊維産業発展の歴史は、貿易関税や労働者賃金を加味した外的・内的要因に影響を受ける、移り変わるサプライチェーンの歴史にも等しいことを示した。

第3節においては、LDC 制度の概要をまとめるとともに、日本における制度、バングラデシュの LDC 卒業に向けた議論を記した。バングラデシュ及びそれと同じく 2026 年に卒業することが見込まれる国々は、日本との関係が過去の卒業国と比しても特に深く、LDC 卒業の影響を再精査する必要性を論じた。また、バングラデシュが LDC を卒業した場合には日本が輸入する品目の大半を占めるニット・織物製品で関税が約 10%増加することなど、ある程度大きな変化が見込まれることを示した。また、バングラデシュにおいても LDC 卒業に係る準備を急ピッチで進めていることも紹介した。

第4節においては、LDC 卒業がバングラデシュと日本企業との関係においてどのような影響を与えるのか、バングラデシュ進出企業へのアンケート調査から簡単な推測統計手法も用いながら分析を行った。ここから、LDC 卒業は現在特別特恵関税を利用している企業には特に影響が大きく、第2節でみた過去の歴史と同様に、関税の上昇に伴い生産拠点の移管の可能性も含めて情報収集を行っている企業が多いことが分かった。バングラデシュとしては、低い関税の維持とともに、近隣東南アジア諸国と比しても遜色のないビジネス環境を至急整備することが求められるという示唆を得た。

そして最後に第5節においては、タイの産業高度化の事例も参考にしながら、バングラデシュと日本が Win-Win となるような日本の産業政策について議論を行った。具体的には、①アパレル産業の高度化の必要性、②バングラデシュの貿易多角化に繋がる重要セクターへの注力の必要性、③世界共通の課題に対応することを可能とする地域連結性強化の必要性、について示唆を行った。

本稿で示した通り、バングラデシュは LDC 卒業を境にその環境に変化が生じる。この影響を最小限に抑えるためにも、ビジネス環境の整備や貿易の多角化、新産業の育成、地域連結性強化等、様々な取り組みをバングラデシュ政府は急ピッチで実施していく必要があるだろう。これらの取組みをサポートするために、日本政府も日本・バングラデシュ経済委員会とともに、日本・バングラデシュ官民合同経済対話といった官民合同のハイレベル会合を通して、環境整備の協力に尽力している。

奇しくも、本稿執筆時の2021年はバングラデシュ独立50周年であり、翌年の2022年は国交樹立50周年という記念すべき時期が続く。バングラデシュ政府もゴールデン・ジュビリーとしていろいろな場面で機運を高めている。既に述べたように、日本とバングラデシュの二国間関係はこれまでにないほど良好である。官民で知恵をあわせて、二国間関係を充実化させていく必要があるだろう。

## 6. 参考文献

- インド外務省 (Ministry of External Affairs, Government of India). (2021). Joint Statement issued on the occasion of the visit of Prime Minister of India to Bangladesh. Accessible at <a href="https://www.mea.gov.in/bilateral-">https://www.mea.gov.in/bilateral-</a>
  - documents.htm?dtl/33746/Joint+Statement+issued+on+the+occasion+of+the+visit+of+Prime+ Minister+of+India+to+Bangladesh>.
- 外務省. (2020a). 「海外在留邦人数調査統計令和 2 年版(令和元年(2019 年) 10 月 1 日 現在)」. Accessible at <a href="https://www.mofa.go.jp/mofaj/toko/tokei/hojin/index.html">https://www.mofa.go.jp/mofaj/toko/tokei/hojin/index.html</a>.
- 外務省. (2020b). 「特恵関税制度」. Accessible at <a href="https://www.mofa.go.jp/mofaj/gaiko/t">https://www.mofa.go.jp/mofaj/gaiko/t</a> kanzei/index.html>.
- 環境省. (2016). 「各国の自動車保有台数」. Accessible at <a href="http://www.env.go.jp/policy/keizai\_portal/A\_basic/a13.html">http://www.env.go.jp/policy/keizai\_portal/A\_basic/a13.html</a>>.
- 黒川基裕. (2015). 「タイ国自動車産業の歴史的変遷-国内市場の拡大とリージョナルハブに向けての取り組み」. 季刊国際貿易と投資 Summer 2015/No.100.
- 小林公司. (2013). 「世界の縫製工場バングラデシュ 労働集約型生産拠点としての実力 を探る」. みずほ総合研究所調査リポート 2013 年 7 月 24 日.
- 小森正彦. (2017).「バングラデシュの日系産業集積とイノベーション創出に関する一考察」.
- 経済産業省.(2020a).「医療国際展開カントリーレポート 新興国等のヘルスケア市場環境に関する基本情報 バングラデシュ偏」. 平成 31 年度国際ヘルスケア拠点構築促進事業(国際展開体制整備支援事業).
- 経済産業省. (2020b). 「令和2年版通商白書」.
- 深澤光樹. (2014). 「途上国経済の構造分析-バングラデシュ経済の事例研究-」. 明治 大学大学院商学研究科 2014 年度博士学位請求論文.
- 新宅純二郎、富野貴弘、糸久正人. (2013).「バングラデシュのアパレル産業とものづくりの可能性」.
- 田中鮎夢. (2011). 「第6回 なぜ企業は生産拠点を海外へ移転するのか?:外国直接投資の類型」. RIETI 国際貿易と貿易政策研究メモ.
- 東京税関. (2020). 「一般特恵関税マニュアル 令和 2 年 5 月」
- 独立行政法人国際協力機構(JICA). (2016). 「市場規模 5800 億円のヘルスケア産業~年率 10%の成長:課題解決への新しい取り組みが始まる~」. Accessible at <a href="https://www.jica.go.jp/bangladesh/bangland/reports/report22.html">https://www.jica.go.jp/bangladesh/bangland/reports/report22.html</a>.
- 独立行政法人国際協力機構(JICA). (2021). 「円借款供与条件表」. Accessible at <a href="https://www.jica.go.jp/activities/schemes/finance">https://www.jica.go.jp/activities/schemes/finance</a> co/about/standard/index.html>.

- 独立行政法人日本貿易振興機構 (ジェトロ). (2020a). 「2019/2020 年度の GDP 成長率は 5.24%、1 人当たり GDP 2,000 ドル目前に」. ビジネス短信 2020 年 8 月 14 日. Accessible at <a href="https://www.jetro.go.jp/biznews/2020/08/26c3e038978d8485.html">https://www.jetro.go.jp/biznews/2020/08/26c3e038978d8485.html</a>>.
- 独立行政法人日本貿易振興機構 (ジェトロ). (2020b). 「2019/2020 年度の衣料品は 18.1%減」. ビジネス短信 2020 年 7 月 15 日. Accessible at <a href="https://www.jetro.go.jp/biznews/2020/07/9909036ee3f5e81b.html">https://www.jetro.go.jp/biznews/2020/07/9909036ee3f5e81b.html</a>.
- 独立行政法人日本貿易振興機構 (ジェトロ). (2020c). 「バングラデシュ経済概況と日系 企業動向」. 日本バングラデシュ協会主催企業情報交換会 2020 年 12 月 9 日.
- 長田華子. (2012). 「日系縫製企業の第二次移転先としてのバングラデシュー国際資本移転のジェンダー分析ー」. 南アジア研究 2012 巻 24 号 pp103-131.
- 日本繊維輸入組合. (2020). 「繊維製品・主要国別 輸入の推移 (2010 年~2019 年)」. Accessible at <a href="https://www.jtia.or.jp/toukei/toukei.htm">https://www.jtia.or.jp/toukei/toukei.htm</a>>.
- バングラデシュ計画省総合経済局 (General Economics Division, Bangladesh Planning Commission, Ministry of Planning, Government of the People's Republic of Bangladesh). (2020).
   Making Vision 2041 a Reality Perspective Plan of Bangladesh 2021-2041.
- バングラデシュ財務省財務局 (Finance Division, Ministry of Finance, Government of the People's Republic of Bangladesh). (2020). Bangladesh Economic Review 2020. Accessible at <a href="http://epb.gov.bd/site/view/epb">http://epb.gov.bd/site/view/epb</a> export data/->.
- バングラデシュ輸出促進事務局 (Export Promotion Bureau, Government of the People's Republic of Bangladesh). (2020a). Country Wise Export (Goods) For The Month of July-June 2019-20. Accessible at <a href="http://epb.gov.bd/site/view/epb">http://epb.gov.bd/site/view/epb</a> export data/->.
- バングラデシュ輸出促進事務局 (Export Promotion Bureau, Government of the People's Republic of Bangladesh). (2020b). Product Wise Export (Goods) For The Month of July-June 2019-20. Accessible at <a href="http://epb.gov.bd/site/view/epb">http://epb.gov.bd/site/view/epb</a> export data/->.
- 福岡功慶・落合亮・多田聡. (2016). 「タイの産業構造高度化に向けたマクロ経済・産業政策分析と対応の方向性について」. RIETI ポリシー・ディスカッション・ペーパー.
- みずほ総合研究所. (2003). 「タイ自動車産業」. みずほリポート 2003 年 10 月 2 日.
- 村山真弓・山形辰史. (2014). 「知られざる工業国バングラデシュ」. アジア経済研究所.
- 森田智. (2011). 「国連における後発開発途上国のカテゴリーと卒業問題 「円滑な移行」 プロセスと開発政策委員会の役割に焦点を当てて – 」. 外務省調査月報 2011/No.4.
- 山形辰史. (2014).「バングラデシュの第 2 世代工業化―東アジア型工業化の展開―」.
- Awuah, G. B. & Amal, M. (2011). Impact of globalization: The ability of less developed countries'
   (LDCs') firms to cope with opportunities and challenges. *European Business Review* 23/1.
- Bangladesh Garment Manufacturers and Exporters Association (BGMEA). (2020). Export
  Performance Comparative Statement on Export of RMG & Total Export of Bangladesh.
  Accessible at <a href="https://www.bgmea.com.bd/page/Export\_Performance">https://www.bgmea.com.bd/page/Export\_Performance</a>.

- ColomboPage. (2021). Joint Communique on Sri Lanka Prime Minister's state visit to Bangladesh. Accessible at <a href="http://www.colombopage.com/archive21A/Mar201616251532CH.php">http://www.colombopage.com/archive21A/Mar201616251532CH.php</a>.
- Dhaka Tribune. (2020). Bangladesh signs preferential trade agreement with Bhutan. Dhaka Tribune published on December 6th, 2020. Accessible at <a href="https://www.dhakatribune.com/bangladesh/2020/12/06/bangladesh-signs-preferential-trade-agreement-with-bhutan">https://www.dhakatribune.com/bangladesh/2020/12/06/bangladesh-signs-preferential-trade-agreement-with-bhutan</a>.
- Flaaen, A., Hortaçsu, A., & Tintelnot, F. (2020). The Production Relocation and Price Effects of US Trade Policy: The Case of Washing Machines. *American Economic Review 2020*, 110(7): 2103-2127.
- Gereffi, G. (1999). International trade and industrial upgrading in the apparel commodity chain. *Journal of international economics*, 48(1), 37-70.
- Goldman Sachs. (2007). The N-11: More Than an Acronym. *Global Economics Paper*, 153: 28.
- Hakobyan, S. (2013). GSP expiration and declining exports from developing countries. Canadian Journal of Economics/Revue canadienne d'économique, 53(3), 1132-1161.
- IHS Markit. (2021). Global Trade Atlas. Accessible at <a href="https://ihsmarkit.com/index.html">https://ihsmarkit.com/index.html</a>.
- International Finance Corporation (IFC). (2020a). Bangladesh's Journey to Middle-Income Status: The Role of The Private Sector.
- International Finance Corporation (IFC). (2020b). Building Competitive Sectors for Export Diversification: Opportunities and Policy Priorities for Bangladesh. Dhaka.
- International Monetary Fund (IMF). (2015, 2017, 2019a). Article IV Consultation Press Release; Staff Report; and Statement by the Executive Director for Bangladesh.
- International Monetary Fund (IMF). (2019b). Bangladesh Selected Issues.
- Kurokawa, I. (2017). Formation of Automotive Manufacturing Clusters in Thailand. *ERIA Discussion Paper Series*, ERIA-DP-2016-32.
- Rahman, M. (2011). Trade benefits for least developed countries: the Bangladesh case market access initiatives, limitations and policy recommendations.
- Rahman, M. & Bhattacharya, D. (2020). Sustainable Graduation: International Support Measures for Graduating LDCs. *International Trade Working Paper* 2020/10. Commonwealth Secretariat, London.
- Rahman, Z., Sony, M., Rubel, S.H., Alam, M., & Liza, R.A. (2020). Steps toward Smooth Graduation of Bangladesh from Least Development. *Journal of Contemporary Research in Social Sciences*, Vol.2, No.3, pp. 57-67.
- Razzaque, M. A. & Rahman, J. (2019). Bangladesh's Apparel Exports to the EU: Adapting to Competitiveness Challenges Following Graduation from Least Developed Country Status. Commonwealth Secretariat.

- United Nations. (2018). Handbook on the Least Developed Country Category: Inclusion,
   Graduation and Special Support Measures Third Edition. United Nations publication.
- United Nations. (2020a). Ex ante assessment of the impacts of the graduation of Bangladesh from the category of Least Developed Countries (LDC) Revised.
- United Nations. (2020b). The Least Developed Countries Report 2020 Productive capacities for the new decade. United Nations publication. New York.
- United Nations. (2021). Committee for Development Policy 2021 Plenary and Triennial Review. Accessible at <a href="https://www.un.org/ldcportal/committee-for-development-policy-2021-plenary-and-triennial-review/">https://www.un.org/ldcportal/committee-for-development-policy-2021-plenary-and-triennial-review/</a>.
- World Bank. (2016). Migration and Remittances Fact book 2016. 3rd edition. Washington, DC.
- World Bank. (2020). Doing Business Measuring Business Regulation. Accessible at <a href="https://www.doingbusiness.org/en/data/exploretopics/trading-across-borders">https://www.doingbusiness.org/en/data/exploretopics/trading-across-borders</a>.
- World Bank. (2021). World Bank Open Data. Accessible at < https://data.worldbank.org/>.
- World Health Organization (WHO). (2021). Global Health Expenditure Database. Accessible at <a href="https://apps.who.int/nha/database/country">https://apps.who.int/nha/database/country</a> profile/Index/en>.