

## 第7章 南アジア：インド、バングラデシュ

山形 辰史

### 第1節 南アジアの工業化

東・東南アジアの現代史が成長のイメージで叙述されるのに対して、南アジアの経済史は長く停滞のイメージで語られてきた(渡辺[1985]; Lal [1988])。東・東南アジアが1950-80年代の間に徐々に対外開放に取り組んでいたのに対して南アジアの対外開放の進展の度合いは緩慢で、外部の活力を内部に取り込むスピードが遅かったと言える。南アジアはその人口の大きさから、中国と並ぶ将来の大市場と見なされてはいたものの、一人当たり所得の低さから、その市場としての発展にも、まだまだ時間がかかると考えられていたのである。

しかし1990年代に入り、インドが徐々に対外開放を進めていくと、この地域のイメージは大きく変わってきた。インドの国内市場をターゲットに自動車産業への外資進出が進むと同時に情報通信関連サービス活動も活発になり、インドは国際経済の中で無視し得ない位置を占めるようになった。それに勇気づけられるように周辺国の経済活動も活発化している。表1に南アジアの90年代後半の経済成長率と2000年代の経済成長率の予測値を示した。これでわかるように南アジアは東・東南アジアが経済危機に陥った1997年以降でさえ南アジア諸国はその影響を大きく受けずに高成長を続けている。資本取引の自由化が東・東南アジアほど進んでいなかったため、資本逃避から通貨切り下げが生じる度合いが小さかったことがこの背景にあるのだが、それにしても目を見張るべき成長実績である。

本章では、発展著しい南アジア経済と、その機械産業、機械需要について叙述する。中でもいくつかの分野の機械産業が一定程度の発展を見せている国としてインドを、産業発展がスタートし後発展途上国からの脱却を試みている国としてバングラデシュを取り上げることとする。

### 第2節 インドの機械産業

インドの産業発展のスタートは他の途上国と比べて早かった。特に綿工業は1600年に東インド会社が設立されて以来、イギリスへの輸出が増加し、それ以来インド工業の中核となった。綿糸・綿布はインド、イギリス、中国の間の三角貿易の一翼を担ったことが歴史として知られている(加藤[1980], 吉

岡[1975], Renou [1979] )、19世紀終わりからは鉄鋼業を始めとする重工業も有していたことから(石上[1988], 小島[1993]) 各種機械への需要は強く、したがって一般の途上国と比べれば機械工業についても長い歴史がある。後述のように近代的な工作機械生産が1953年に始まる以前から、旧式の工作機械が生産されていたことが知られている(内川[1999])。

インドの機械工業は、製造業全体が成長するのに合わせて成長した。図1に見られるように製造業における機械工業の付加価値シェアは1970年代から90年代まで大きな変化はなく、15~21%で一定している。成長率は製造業、機械工業とも平均で約6.6%と、決して低い水準ではないが、インド経済に大きな構造変化をもたらすような成長率でもない。機械工業はこの間、インドに産業構造変化の契機をもたらすには至らず、国内市場の拡大に伴って成長したことが窺われる。

1980年代までのインドの工業化のメカニズムは東・東南アジアの工業化のそれと大きくパターンを異にしていた。東・東南アジア諸国・経済が基本的に小国で、所得を上昇させるためには生産物の販路を大きく海外に求めなければいけなかったのに対して、インドは一人当たり所得は低いものの、人口の面でも経済規模の面でも大国なので、国内市場を高関税や輸入規制で囲い込み、国内市場に生産物の成長の余地を求めるといった戦略が意義を持った。このような開発戦略は輸入代替開発戦略と呼ばれるが、東・東南アジアでは既に1950年代の後半から70年代にかけて、意義を失った戦略であった。小さい国内市場のみをターゲットにした戦略では、国内市場の規模を超える生産成長が望めなかったからである。

現在のインドでは衣類やソフトウェア、宝石や一次加工された魚介類といったような工業輸出品があるが、機械産業は現在でも基本的には内需指向の産業であるということが出来る。そこで、以下ではインドの代表的な機械産業として、特に内需指向性の明らかな自動車産業と工作機械産業を取り上げることにする。

## 2.1. 自動車産業

インドは一人当たり所得が低いことから四輪より二輪車の需要が多い(図2)。それゆえ台数で見ると二輪車が支配的であるが、四輪車市場も着実に拡大している。四輪車については、現在では表2に見られるように、世界の手メーカー各社が生産を行う国際的な生産分業体制が確立したが、ここに至るまでには、国産化とそれが徐々に緩和されて自由化が進められてゆく長い道のりがあった。まずはその歴史を簡単に振り返ってみよう。

インドは自動車産業の歴史も長い。インドの四輪自動車の本格的組み立て生産は1920-30年代にGMやフォードといった外資によって始められた(山崎[1987, 1988])。1940年代にはビルラー財閥、ワー

ルチャンド財閥がそれぞれヒンドゥスタン・モーターズ、プレミア自動車を設置して国内資本が参入した。

1940年代後半からインド政府は自動車産業の規制を強化した。当時のインド政府の現状認識は「自動車産業は過当競争状態にあり、企業数を制限することによって1企業あたりの生産量を最適生産規模に近づけるようにすべきだ」というものであり、かつ部品を含む国産化を進めるべきだ、と考えられていた。したがって、部品の国産化（あるいは国産部品の使用）に応じない企業を閉め出す、という政策が採られ、1954年にはGM、フォードなど外資軽自動車組み立て企業が撤退し、1955年末には、インド系の6社のみが残ることとなった（小島[1993]、山崎[1988, 1989]）。

この6社体制が打破されるのは、小型国民車構想の下にマルチ・ウディヨーグ社(Maruti Udyog Limited：以下マルチ社と略)が設立されてからである。当初は国営企業として1981年に設立されたマルチ社は、1982年に日本の小型車メーカーであるスズキと合併およびライセンス契約を開始した。当初の資本比率はインド政府が74%、スズキが26%であった。その後1998-99年度にマルチ社は乗用車生産台数のシェアにおいて80%を占めるまでに成長していく。そしてこのマルチ社の操業開始がインド乗用車市場の第1次自由化として位置づけられるようになる。

第2次自由化は、ひとり自動車産業のみならず経済全体に適用された。1991年に国民会議派が政権に返り咲き、同政権は早速経済改革に着手した。同年7月に、公定ルピー・レートを18%切り下げると共に産業政策声明を発表し、それまでほとんどの業種に関し許可制・登録制が敷かれていたものを、特定18業種を除いて原則自由化した。また輸入についても規制がポジティブ・リスト方式からネガティブ・リスト方式に改められた（内川[1999a]）。この時期を境に、外資の自動車産業への進出が加速する。1995年に大宇、フォルクスワーゲンが進出したのを皮切りに、翌年にはフォード、GMが、さらに翌年にはホンダが、そして1998年には現代、1999年にはトヨタが進出し、自動車生産主要各社がインドに顔を揃えることとなった。

これに伴って、インド自動車産業の産業組織には大きな変化が現れた。まず前述のようにマルチ社の生産・販売が急伸した。生産開始から7年後の1989-90年度<sup>1</sup>においてマルチ社の乗用車はインドの全乗用車生産台数の6割を占めた。そしてそのシェアは年を追う毎に上昇し、1998-99年度には8割に達したと見られている（表3）。マルチ社の小型車はインド消費者の心を捉え、小型車需要が拡大した。後に参入した外資系自動車組み立て企業も、マルチ社製の小型車と同様の品質、価格帯の自動車に焦点を合わせるが多くなった。その一方でインド全体の所得水準が上がっていったことから、小型車のみならず中型車、高級車、多目的車の需要も増え、消費者の乗用車消費が多様化すると共に、マルチ社以外の自動車組み立て企業が参入する余地が増えていった。

1990年代後半から外資の参入が相次いだことにより、1999-2000年度のマルチ社のシェアは再び1990年代初頭の数字である6割に戻った(表3)。マルチ社以外の外資系企業のシェアは4分の1にまで拡大している<sup>2</sup>。インド系資本の割合も1998-99年度から1999-2000年度にかけて拡大しているが、インド系資本の中心であるテルコにはダイムラー・クライスラーが、ヒンドスタン・モーターズには三菱自動車それぞれ提携関係を結んでいる(表2)。結果として100万台に満たない乗用車市場を11社で取り合うという、非常に競争的な産業組織ができあがった。

完成車輸入に高関税(乗用車の場合60%)がかけられていたことと、制度的にもインド政府から部品の現地調達比率に関して規制されていたこと、および生産コスト削減という観点からも企業が現地生産の部品の利用を望んだこと、などから、インドにおいては自動車部品産業もかなりの程度の発展を見ている(大場・高梨[1999])。図3でわかるように、エンジン部品、電機部品など主要部品も国内で生産が可能となっている。ホンダが、インドで生産した部品をホンダのイギリス工場で用いる方針を発表するなど、部品の品質には折り紙が付きつつある。

1990年代に入り、自動車産業は自由化とそれに伴う外資導入により活況を呈してきた。自由化の成果は上がり、政策としては成功したと言えよう。2001年4月より第3次自由化ということで新自動車政策が発表され、それまで輸入ライセンス付与の条件とされていた、(1)外資の持ち分が過半数となる場合には、出資は少なくとも5千万米ドル以上であるべきこと、また当該資本金は生産開始から3年以内に投資すること、(2)部品の現地調達率は3年以内に50%以上、5年以内に70%以上とすること、の2つの条項が撤廃されたほか、完成車、中古車の輸入が解禁された<sup>3</sup>。これら更なる自由化政策を契機として、企業それぞれの栄枯盛衰は経つつも、インド自動車産業全体が成長する可能性が開けている。

## 2.2. 工作機械産業

一般論として工作機械は、機械の一つの代表と見なされている。付加価値シェアや輸出シェアにおいて工作機械のウェイトが高いから、というわけではない。工作機械は「機械を作る機械」なので、工作機械の生産には高い精度や技術が要求される。したがって一国の工作機械産業の水準が、その国の機械産業の技術水準を示していることが多いからである(水野[2001])。

インドの工作機械産業は世界の最先端とは言えないものの、そこそこの技術を有している。工作機械の業界団体であるインド工作機械工業会(Indian Machine Tool Manufacturer's Association: 以下IMTMAと略)によれば、インドでは現在3億米ドル程度の額の工作機械生産が行われているが、その5%が輸出されている。輸出の主力は中級レベルで価格競争力のある非NC機械<sup>4</sup>である(内川[2000])。

このように、少なくとも特定の種類の工作機械に関して、インドは国際競争力を有している。反面、より低技術で十分生産できる工作機械については、韓国、台湾、中国の価格競争力に対抗できない状態である。

インドの工作機械生産は1996年までほぼ単調に増加していたが、それ以降減少に転じている。インド製の工作機械の主要な需用者は、自動車およびその部品産業（約50%）であるが、同産業の投資が1996年で一段落したことも、工作機械生産の落ち込みの原因と考えられている。

工作機械産業も自動車産業と同様に輸入代替産業と見なされてきた。インド政府は1953年にスイス企業との合併で「ヒンドスタン工作機械」を設立した。それまでインドで生産される工作機械は初歩的なものに留まっていたという（内川[1999b]）その後、工作機械輸入は厳しく制限され、保護された国内市場に対して、国営のヒンドスタン工作機械と、その他民間の工作機械生産企業が寡占的に工作機械を供給していた。

その後1980年代に入ってから徐々に輸入自由化が進められ、工作機械輸入が増加した。このような環境下でインド製工作機械の技術進歩が起これ、インド製工作機械に占めるNC工作機械の割合が徐々に上昇してきた。1980年代初頭にはNC工作機械生産額は工作機械生産額全体の10%にも満たなかったのであるが、図4に示されているように、1990年代半ばには約40%にまで上昇した。1999-2000年度には50%に達している。もちろんこれはNC工作機械が非NC工作機械に比べて高価なことにも因っている。しかし数量ベースで見ても、1990年代半ばでNC工作機械は全体の10%強であるが、1999-2000年には30%弱にまで上昇している。

このようにインド工作機械産業には、そのスピードはともあれ、着実に技術進歩が生じている。またある種の工作機械は国際競争力が付き、輸出が実現している。冒頭に述べたように、機械の中でも工作機械生産にはより高い精度や技術が求められるので、工作機械における技術進歩の達成はインド機械産業全体の技術進歩を予期させるものである。

### 2.3. 小括

インドの機械産業は韓国や台湾、シンガポールのように、主戦場を海外に求めるほどの国際競争力を持つに至っていないことは確かである。しかしある種の機械のある範囲の技術水準の商品に限って言うならば、既に少なからざる輸出がなされている。多くの場合そういった輸出品は安い価格帯の商品であるが、その価格帯の工作機械や繊維機械は一定程度の国際競争力を保持している。後述するように、例示として挙げれば、バングラデシュにおけるインド製機械のプレゼンスは非常に高い。

中国と同様に、インドは国内産業を保護した歴史が東南アジア諸国に比べて長く、それ故に一定規

模の機械生産が続けられてきた。それによって生じた学習効果は無視し得ないと考えられる。中国も、長らく競争力のない機械産業を国際競争にさらさずに保持した結果、市場開放とそれに伴う産業化が進展すると、機械生産の技術が急速に先発の東南アジア諸国にキャッチ・アップし、機械の種類によっては東南アジアより競争力のある商品を生産するほどまでに変貌を遂げた。同様の機械産業保護の歴史を持つ大国インドにも、同様の変身が有り得るのではないかと期待したいところである。

### 第3節 バングラデシュの機械産業および機械需要

#### 3.1. バングラデシュの工業化

バングラデシュは長らく最貧国の代表として知られ、同国が話題になるのは洪水やサイクロンによる被害ばかりであった。しかしバングラデシュの経済社会には現在大きな変化が生じている。マイクロ・ファイナンスの成功、NGOの活躍、死亡率および出生率の劇的な低下もさることながら、一人当たり所得の上昇も目覚ましい(表1)。一人当たり所得の上昇は産業発展によって引き起こされており、その産業発展は主に労働集約的な輸出向け製品を中心に生じている。このような労働集約的輸出向け製品の代表は衣類で、衣類産業はまさに東・東南アジアが1960-80年代にかけて工業化をスタートしたときの主導産業であった。つまり、東・東南アジアが経験した工業化の萌芽がバングラデシュにおいてみられるのである。

図5は農業・林業と製造業の付加価値シェアを示している。1989-90年度<sup>5</sup>から2000-01年度にかけて、農業・林業シェアは一貫して下降し、製造業シェアは上昇している。かつては米やジュート生産国として知られていたバングラデシュで製造業シェアが増えていることに驚く向きも多いであろう。

製造業拡大を先導しているのは衣類を生産する縫製業である。ここ数年、バングラデシュからの輸出の4分の3程度が衣類によって占められている(図6)。元々は織布を使った衣類の輸出が多かったのであるが、近年はニット布を用いた衣類が増加している。輸出向け縫製業は直接投資をした韓国企業が先鞭をつけたが、現在では現地資本が主流である。バングラデシュは人口が1.2億人程度と日本を幾分上回るほどであるが、一人当たり所得が低いいため市場としては小さいので、縫製産業の拡大を期待するならば海外の市場を販売の中心に置かざるを得ない。縫製業の成長の目覚ましさは図7に示されている。衣類輸出額は1970年代終わりから現在までの20年間の間に千倍以上に増加している。

#### 3.2. バングラデシュにおける機械生産

このような製造業（特に縫製業）発展を支える資本財のほとんどが輸入されており、国内生産は限定的である。表4に主要な政府系機械製造企業を挙げた。造船企業が2社、国内向け電気製品製造企業が1社、工作機械製造企業が1社、ディーゼル・エンジン製造企業が1社ある。これら以外にも民間の機械製造企業はその大半が中小企業であると見られている。1989-90年度において、全体の93%の機械製造企業が中小企業であったという推計がある(Bakht, Salimullah and Yunus [2002])。一方、フィリップスや海爾(Haier)等、国内向け電気製品を生産している外資系企業もある。しかしその生産は、今のところまだ限定的な規模に留まっている。表4に示された政府系企業の稼働率は一般に低い。表5に主要な機械の生産動向を記したが、生産規模は決して大きくない。表5に挙げられているポンプは灌漑用である。また、紡績、織布は長い歴史を持っているので、それに用いられる繊維機械（紡機、織機等）がある程度生産されているが、縫製業用の電動ミシンはほとんどがシンガポール等に立地する日系企業からの輸出品である。手動ミシンはともかく、電動ミシンについてはその全てが輸入品と考えるべき。

バングラデシュの機械産業の将来性に期待する向きもあるが(Huq, Islam and Islam [1993])、現在のところバングラデシュの機械産業、特に生産関連資本財には国際競争力が無く、短期間での大きな飛躍を望みにくい。耐久消費財については外資の動向如何で今後の拡大が有り得るものの、まだ軌道に乗ったとは言えない。ここ数年間、バングラデシュの産業発展を可能とする資本財の供給源は、かなりの程度海外に頼らざるを得ない。

### 3.3. バングラデシュにおける機械輸入

資本財輸入額は1990年代を通じて年率7%の割合で成長している（表6）。しかし総輸入が同時期に10%成長したので、輸入に占める資本財のシェアは低下している。

#### 種類別内訳

内訳で見ると電子電気機器、輸送機器、繊維機械、その他産業向け機械、その他機械・機器が輸入資本財として大きなシェアを占めている<sup>6</sup>（表7）。1990-91年度に最も輸入が多かったのは電子電気機器で輸入資本財の約5分の1であった。その中味は変圧器、電気誘導回路、ヒューズ、ブレーカー、および電気モーター、発電機であった。電気事情の悪いバングラデシュで停電に備えるために必要な機械および機械部品ばかりである。電子電気機器輸入の成長率は1.3%とあまり高くなく、1999-2000年度にはそのシェアを11.6%に落としている。

1990-91 年度のシェア第 2 位(その他機械・機器を除く)の輸送機器のうち大きな割合を占めるのは、運送用自動車、クレーン車、コンクリート・ミキサー車、冷凍車、トレーラーおよびバスのような大型客車である。バス以外はいずれも輸出製品の増加、輸出ブームによる建設関連需要の増加に対応していることが興味深い。輸送機器は 1990 年代に年平均 7.8% で成長し、1999-2000 年度には輸入資本財の中で最も大きなシェアを占めるに至っている。

これら以外に注目される資本財としてあげるべきは、繊維機械と建設機械・機器、そしてその他産業向け機械であろう。繊維機械の中心は紡機と縫製用マシンである。縫製業の発展に対応してマシンの輸入が多いのであるが、マシン 1 台の価格が高くないことから、輸入額シェアとしてはそれほど大きくない。これに対し、紡機は 1 台あたりの規模が大きいことからマシンと同程度のシェアを占めている。バングラデシュで縫製業に用いられる布、糸のかなりの部分がこれまで輸入によって賄われてきたが、近年になってバングラデシュ製綿糸の品質がかなり向上してきたと言われている。輸入紡機の高いシェアは、このようなバングラデシュ製綿糸の競争力向上が、新しい紡機の輸入によって促進された可能性を示唆している。一方、布生産向け資本財輸入を見ると、編み機の輸入額は比較的規模が大きいものの、織機の輸入が少ないことが注目される。織布部門の競争力に対する不安はここ数年議論されているところであり(Dr. Martelli Accoiates [1999])、織布部門の資本蓄積が進んでいないことが懸念される。

この他、建設機械・機器の急増が注目される。建設機械・機器の輸入額は 1990-91 年度から 1999-2000 年度の間に年率 11.4% で成長した。バングラデシュ経済は 2001 年にアメリカが不景気に陥る前には好景気を維持しており、ダッカの建設ラッシュは現在でも続いている。セメント生産を目的とした直接投資も始まった。建設機械・機器輸入の急成長はこのような建設部門の好調さを反映している。

もう一つ額の多さから特筆すべき品目は解体用の廃船である。これは本来であれば資本財ではなく、鉄くずにする中間財と解釈されるべきであるが、バングラデシュの貿易統計においては資本財として「その他産業向け機械」に分類されていることに注意を要する。後述するが、多くの廃船の輸出元は日本である。

## 輸出国別内訳

バングラデシュに最も多く資本財を輸出している国は日本である(表 8)。1991-92 年度では、日本に次ぐ輸入相手国は中国だったが、1999-2000 年度にはシンガポールのシェアが上昇して、シンガポールが 2 位に躍り出ている。この他、インドからの資本財輸入が増えたことが目を惹く。インドからは、近年急成長したニット産業に低価格の丸編み機が多数輸出されている。シンガポール製の繊維関連機



械も急増している。表9で見られるようにシンガポールからの繊維機械は年平均で24%もの高率で増加している。これによってバングラデシュへの繊維機械輸出額に関するシンガポールのシェアは5.4%から17.5%へと上昇している。この変化には日系のミシンメーカーが生産拠点をシンガポールにシフトしたことが大きく影響しているのではないかと思われる。

日本はバングラデシュへの資本財輸入でトップであるが、注意を要するのは日本からバングラデシュへの資本財輸入の中に解体用の廃船がかなりの程度含まれていることである。廃船が日本からバングラデシュへの資本財輸入の3割程度を占めている可能性がある。これを除くと日本の資本財輸出のシェアはかなり落ちる。

### 日本からの資本財輸入

日本からバングラデシュへの資本財輸出は増加しているが、それは輸送機器とその他産業向け機械によって牽引されているだけで、その他の主要輸出品である繊維機械、電子電気機器、金属・機械工業向け機械、農業機械のバングラデシュへの輸出は1991-92年度から1999-2000年度にかけて減少している(表10)。

増加している輸送機器の主要品目は自動車で、具体的にはバスと特殊自動車である。その他産業向け機械はその9割以上が解体用の廃船である。解体用の廃船は生産向けの資本財とは役割が異なるので、日本からの生産関連資本財で増加しているのは産業用自動車だけと考えてよい。

繊維機械はそのシェアを大きく落としているが、その中でも最もシェアを落としているのが縫製用ミシンである。1991-92年度にはバングラデシュの日本からの資本財輸入の約9%であったものが、1999-2000年度には2%にまで落ち込んでいる。しかし工場を回ると現在でも電動ミシンに関しては日本企業のブランドのミシンが支配的である。一方でそれらのミシンのほとんどが現在では日本製ではなく、シンガポールや中国の日系現地法人製である。Made in Singapore, Made in Chinaの表示はミシンのあまり目立たない場所に、そして目立つ場所にはDesigned by (企業名), Japanと記されていることがままあった。このことからわかるように、縫製用ミシンの生産拠点を日本企業が日本からシンガポール、中国などにシフトしており、そのことが縫製用ミシンの日本からバングラデシュへの輸出の減少となって現れたものと思われる。

### 今後の展望

2004年末に現在主な繊維製品輸出国と輸入国の間に適用されている多国間繊維取り決め(Multi-Fiber Arrangement: 略称 MFA)が廃止となり、輸入国が輸出相手毎に毎年設定している輸入数量制限(輸入

上限：quota [クォータ] と呼ばれる) が撤廃される予定である。これが適用されているうちは、輸出余力がある国でも設定されているクォータ以上に輸出することができない。具体的に言えば、バングラデシュの繊維製品はアメリカにクォータが設定されており、バングラデシュは例年クォータの上限一杯まで輸出している。一方、EU は中国やインドにはクォータを設定しているものの、バングラデシュから EU への繊維製品輸出に関して数量制限はない。2004 年末に本当にクォータが撤廃されると、繊維製品の国際市場は自由競争となる。バングラデシュの繊維製品も、これまでアメリカから設定されるクォータを毎年ほぼ 100% 満たしているので、クォータが撤廃されるとバングラデシュからアメリカへの輸出がもっと伸びる可能性がある。その一方で EU 市場ではバングラデシュからの繊維製品には数量制限が無く、中国、インドからの繊維製品には数量制限があるから、EU 市場では 2004 年末以降に数量制限が無くなったあとは、バングラデシュに比べて中国、インドの方が成長の余地が大きい。このように、2004 年以降、バングラデシュの縫製業の成長の帰趨には不透明さが残る。そのうえ、アメリカが本当に約束通り 2004 年末以降クォータを完全に撤廃するかどうか、また、数量規制を代替するような高関税政策をアメリカが採らないかどうか、といった点も不確定要因として残される。カリブ・アフリカの後発途上国からアメリカ企業を通じた輸出についてはアメリカが無関税で輸入することを決めたことから、バングラデシュも同様の無関税・クォータなしの繊維製品輸出をアメリカに求めていたが、現在までのところその交渉は不調に終わっている。

このような国際環境の下で、縫製業の生産性を高めたり、縫製業以外に国際競争力を持つ産業を育成しようとする場合には、(1)直接投資の導入、(2)生産関連インフラストラクチャの整備、が必要である。しかし残念ながら現在までのところ、バングラデシュの投資環境は他国と比較して投資家にとって魅力的ではない。政党間の対立からゼネストが行われ、1 年のうち数ヶ月分の営業日を休みにせざるを得ないような年もあったし、道路、港湾といったインフラストラクチャの整備もまだまだこれからという感が強い。そのうえ、各手続きを担当する政府機関の非効率、汚職の程度が他国と比較しても甚だしく悪いとされており、Transparency International という国際 NGO が作成している実感汚職指数に因れば、同指数が作成できる国の中でバングラデシュはナイジェリアを凌いで最悪であるとのありがたくない評価を受けた<sup>7</sup>。

このような投資環境なので、バングラデシュへの直接投資は成長軌道に乗ってはいない。バングラデシュ全体への直接投資額は、国際メジャーが天然ガス採掘のために行う投資によって大きく左右されて、雇用や技術移転の展望を行うための指標として用いるには難がある。ここではまず図 8 によって輸出加工区への直接投資額を見てみよう。輸出加工区への投資は縫製業などの比較的大きな工場を建設することによってなされるのが典型的である。図 8 によると、1990 年代後半に直接投資額の急上

昇があるが、その後伸び悩み、1999-2000年には急激に落ち込んでいる。放っておいては、直接投資の増加がおぼつかないことは明らかである。

個別に見れば、YKKが2002年1月から生産を開始して縫製業の後方関連効果が活かされつつある。また、家電大手の中国資本である海爾(Haier)が小規模ながら生産を始めるなど、縫製業から電気電子産業へと労働集約産業の多様化が始まる兆しもある。また1990年代半ばに政府がガスや電力、通信などインフラ部門に外資導入を認めるなど、自由化が進みつつある(表11を参照)。もちろんその反面で、基幹産業である縫製業は既に過当競争状態であるという名目で、縫製業の業界団体であるBangladesh Garment Manufacturers and Exporters Association (BGMEA)の同意なしでは外資導入を許可しない、などという規制も残存している。

このように、バングラデシュでは今後数年に渡り、各種の投資制約を残しつつも投資環境の整備が徐々に進んでいくものと思われる。不景気の中でも首都ダッカの変貌はまさに日進月歩と言うにふさわしいものであり、経済社会の急激な変化は、既に誰にも押しとどめられない大きな流れとして始まったように感じられる。国際社会がバングラデシュの人々と協力しつつ、その急激な変化を真の発展の方向に向けることが現在求められている。その変化の行き着く先が、現在のタイ、マレーシア等ASEAN4諸国の現状に近いもので、現在日本とそれら諸国の間で行われているような機械を含む国際分業関係に近い将来日本とバングラデシュの間で行われるとしても、それほど不思議なこととは思われないほど、バングラデシュの経済社会の変化は急速である。

## 第4節 結語

南アジアにはインドを始めパキスタン、バングラデシュといった人口大国がある。一人当たり所得が低いのでこの地域の動向は等閑視されがちであるが、一旦経済成長が始まれば東アジアに勝るとも劣らぬ大市場になりうる。南アジアの国々は国内に多様な文化を抱えているものの、東・東南アジア諸国に比べるとかなりの同質性を有している。というのは第一に、どの国でも多かれ少なかれヒンドゥー教、イスラム教、キリスト教、仏教等様々な宗教の信者を擁している。第二に、南アジア諸国は全て英連邦諸国としてイギリス文化が浸透している。また第三に、映画やテレビに現れているようにインド文化が周辺諸国にも普及しているという点でも南アジアの国々には共通性がある。言語にもある程度の共通性が見られる。このことから、南アジアが一つの大きな市場と見なされて世界経済において重要視される日が遠からず来るものと期待される。

インドに限らずパキスタンおよびバングラデシュにさえ工業化の長い歴史がある<sup>8</sup>。特にインド、パキスタンは軽工業のみならず重工業も国内に備えていた。中国も同様の工業化の長い歴史があり、例え国際的には非効率であったとしても多様な産業を保持することで学習効果を得、それが近年の中国の機械産業の競争力となって現れているように見える。インドおよびその他の南アジア諸国が近い将来中国と同様の学習効果を活用して、国際競争力をいくつかの分野の機械産業に持つようになることを期待するのは無謀ではあるまい。インドは既に情報通信(Information and Technology)産業や生命工学(Bio-Technology)の分野で頭角を現しつつある(石浦[2001a, b, c])。これら分野の発展が機械産業に活かされることも十分あり得るのである。

#### 〔注〕

- <sup>1</sup> インドの年度は日本と同じで4月から翌年3月までである。
- <sup>2</sup> マルチ社の資本シェアも1988年にはインド政府とスズキの割合が6:4、1992年には5:5のようにスズキの保有株の割合が増えていることを付記しておく。
- <sup>3</sup> 中古車については周辺諸国で既に多数輸入されているが、インド自動車業界は今後、排気ガス規制を楯に取り、大規模な中古車輸入を回避したいという意向であった。
- <sup>4</sup> NCはNumerical Control(数値制御)の略である。
- <sup>5</sup> バングラデシュの年度は7月から翌年6月までである。
- <sup>6</sup> 内訳の詳細についてはBakht, Salimullah and Yunus [2002]のAppendix Tableを参照のこと。
- <sup>7</sup> 同指標の詳細についてはTransparency Internationalのホームページ(<http://www.transparency.org>)を参照のこと。また同指標を解説したものとして黒崎・山形[2002]がある。
- <sup>8</sup> バングラデシュの独立は1971年であるが、現在のバングラデシュが存立する東ベンガル地方はかつて綿製品生産で世界に知られた地域であった。吉岡[1975], pp. 84-86; Iftikhar-ul-Awwal [1982; 1997]; Latif [1997]を参照のこと。

#### 〔参考文献〕

- 石浦英博 [2001a], 「米経済減速がインドIT産業に与える影響」『ジェットロセンサー』第51巻 第607号 6月 42-45 ページ
- 石浦英博 [2001b], 「万能細胞研究に米国政府が助成(インド)」『通商弘報』9月6日 7-8 ページ
- 石浦英博 [2001b], 「生物情報工学会議、10月末に開催(インド)」『通商弘報』10月1日 12-13 ページ
- 石上悦朗 [1988], 「鉄工業」伊藤正二編『インドの工業化 岐路に立つハイコスト経済』アジア経済研究所 第V章第2節
- 内川秀二 [1999a], 「貿易制度の変遷と貿易実績」日本貿易振興会アジア経済研究所編『インドの貿易

政策』同研究所 第1章

内川秀二 [1999b], 「経済改革と工作機械産業」日本貿易振興会アジア経済研究所編『インドの貿易政策』同研究所 第4章

内川秀二 [2000], 「インドにおける経済改革と貿易 - アパレル産業と工作機械工業の事例 - 」『アジア経済』第41巻第10・11号 10・11月 195-218 ページ

大場裕之・高梨千賀子 [1999], 「自動車生産の拡大と部品産業」日本貿易振興会アジア経済研究所編『インドの貿易政策』同研究所 第5章

加藤祐三 [1980], 『イギリスとアジア - 近代史の原画 - 』（岩波新書黄版 108）岩波書店

黒崎卓・山形辰史 [2002], 「開発援助とグッド・ガバナンス 開発経済学: ミクロ的アプローチ 連載 - 」『経済セミナー』 No. 565 2月 70-76 頁

小島眞 [1993], 『現代インド経済分析 - 大国型工業発展の軌跡と課題 - 』勁草書房

水野順子 [2001], 「日本とアジアの経済交流の現況と展望」日本貿易振興会アジア経済研究所・神奈川県編『アジアと京浜臨海部の経済・技術交流の拡大に向けて』（調査研究報告書）日本貿易振興会アジア経済研究所 第2章

山崎幸治 [1987], 「インドの自由化政策と自動車産業」林俊昭編『アジアの工業化 高度化への展望』アジア経済研究所 第9章

山崎幸治 [1988], 「自動車産業」伊藤正二編『インドの工業化 岐路に立つハイコスト経済』アジア経済研究所 第V章第3節

吉岡昭彦 [1975], 『インドとイギリス』（岩波新書青版 934）岩波書店

渡辺利夫 [1985], 『成長のアジア 停滞のアジア』東洋経済新報社

Bakht, Zaid, Mohammad Yunus, and Md. Salimullah [2002], *Machinery Industry in Bangladesh*, IDEAS Machinery Industry Study Report No. 4, Tokyo: Institute of Developing Economies, JETRO.

Beximco, Economic Research Cell, *Beximco Research Brief*, No. 6, January 1999, (以下のホームページからアクセスできる: <http://www.beximco.org/economic-research>)

Dr. Martelli Associates [1999], *Bangladesh: Textile Study (Phase II): Interim Report*, Washington, D.C.: International Finance Corporation.

Huq, M. Mozammel; K. M. Nabiul Islam and Nazrul Islam [1993], *Machinery Manufacturing in Bangladesh: An Industry Study with Particular Reference to Technological Capability*, Dhaka: University Press Limited.

- Iftikhar-ul-Awwal, A. Z. M. [1983], *The Industrial Development of Bengal, 1900-1939*, Dhaka: University Press Limited.
- Iftikhar-ul-Awwal, A. Z. M. [1997], "State of Indigenous Industries," Sirajul Islam ed., *History of Bangladesh: 1704-1971: Vol. 2, Economic History*, 2nd Edition, Dhaka: Asiatic Society of Bangladesh, Chapter 12, pp. 349-445.
- Lal, Deepak [1988], *The Hindu Equilibrium. Vol. 1: Cultural Stability and Economic Stagnation: India, c1500BC-AD1980*, Oxford: Clarendon Press.
- Latif, Muhammad Abdul [1997], *Handloom Industry of Bangladesh: 1947-90*, Dhaka: University Press Limited.
- Renou, Marie-Simone [1979], *L'Économie de l'Inde*, (第5版) Paris: P.U.F. (マリ = シモーヌ・ルヌー著 黒沢一晃訳 『三訂版 インド亜大陸の経済』 [文庫クセジュ] 白水社 1985年)
- Uchikawa, Shuji [2001a], "Investment Boom and Capital Goods Industry," Shuji Uchikawa ed., *Economic Reforms and Industrial Structure in India*, Chiba, Japan: Institute of Developing Economies, JETRO, pp. 25-42.
- Uchikawa, Shuji [2001b], "Investment Boom and Underutilisation of Capacity in the 1990s," *Economic and Political Weekly*, Vol. 36, No. 34, August 25-31, pp. 3247-3254.

表1 南アジアにおける GDP 成長率 (%)

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
バングラデシュ	5.4	5.9	5.7	5.2	6.0	5.9	5.6	6.2
インド	7.0	4.6	6.8	6.5	6.5	4.8	5.5	6.2
パキスタン	5.0	1.2	1.2	3.7	4.4	3.3	3.9	5.5
スリランカ	3.8	6.4	4.7	4.3	6.0	0.9	2.7	5.5

注: 2001 - 2003 年データは Economist Intelligence Unit (EIU) の予測

出典: EIU, *EIU Country Report* 各国、11 月(インド、パキスタン・アフガニスタン、スリランカ); 10 月(バングラデシュ) 2001

表2 インドの自動車生産の概要

会社名	生産開始年	生産台数 (千台: 1999-2000年度)	提携外資 (資本シェア)
マルチ社	1983	399	スズキ(50%)
現代	1998	75	現代(100%)
テルコ	1998	57	ダイムラー・クライスラー(10%)
大宇	1995	36	大宇(93%)
ヒンドスタン・モーターズ	1942(創業年)	27	三菱
フィアット	1996	16	フィアット(95%)
ホンダ・シール	1997	10	ホンダ(95%)
フォード	1996	8	フォード(85%)
GM	1996	3	GM(100%)
メルセデス・ベンツ	1995	0.4	ダイムラー・クライスラー(86%)
スコダ	2000	0	フォルクスワーゲン(100%)

出所: ホンダ・シール資料

原典: Society of Indian Automobile Manufacturers, Indian Industry Information Research and Analysis 資料および新聞記事

表3 インドの乗用車生産のシェア(%)

	1989-90	1992-93	1995-96	1998-99	1999-2000
インド系企業	40	25	20	7	13
マルチ	60	75	77	80	63
外資系企業	0	0	3	13	24

出所: ホンダ・シール資料

原典: Society of Indian Automobile Manufacturers (SIAM) 資料および新聞記事

表4 バングラデシュの主要な政府系機械製造企業

企業名	創立年	雇用者数	平均稼働率 1984-90年 (%)
Khulna Shipyard	1957	1071	48
General Electric Manufacturing Company	1967	864	20
Chittagong Dry Dock	1967	349	25
Bangladesh Machine Tools Factory	1967	1162	25
Bangladesh Diesel Plant	1968	379	28

出所: M.Mozammel Huq; K. M. Nabiul Islam and Nazrul Islam, *Machinery Manufacturing in Bangladesh*, University Press Ltd., Dhaka, 1993, Table 2.1.

表5 バングラデシュにおける主要な機械の生産動向

年度	ディーゼル・エンジン (台)	手動ポンプ (台)	タービン・ポンプ (台)	繊維機械 (千台)	電気機械 (台)
1991-92	343	4491	229	4484	-
1992-93	103	8207	121	4129	-
1993-94	491	4714	140	387	-
1994-95	520	1813	144	414	192823
1995-96	270	2830	181	432	276378
1996-97	525	2256	271	320	214407
1997-98	360	4806	159	814	220488
1998-99	256	4827	177	741	171570
1999-00	311	4813	179	793	168030

出所: Bakht, Yunus, and Salimullah [2002].

原典: バングラデシュ統計局資料

表6 バングラデシュの資本財輸入

(単位: 百万米ドル)

年度	資本財輸入	総輸入	資本財のシェア (%)
1990-91	640	3136	20.4
1991-92	600	3480	17.2
1992-93	599	4039	14.8
1993-94	486	3439	14.1
1994-95	698	5437	12.8
1995-96	1085	6235	17.4
1996-97	1344	6796	19.8
1997-98	1284	7015	18.3
1998-99	1329	7096	18.7
1999-00	1180	7395	16.0
年成長率 (%)	7.0	10.0	-

出所: バングラデシュ統計局(Bangladesh Bureau of Statistics)およびバングラデシュ国税庁(National Board of Revenue)より。



表7 バングラデシュの輸入資本財の内訳

(単位：百万米ドル)

品目	1990-91		1999-00	
	額	資本財の割合 (%)	額 (年平均成長率：%)	資本財の割合 (%)
電子電気機器	122.3	19.1	136.9 (1.3)	11.6
輸送機器	110.7	17.3	218.3 (7.8)	18.5
繊維機械	62.7	9.8	134.5 (8.8)	11.4
金属・機械工業向け機械	42.9	6.7	92.0 (8.8)	7.8
農業機械	36.5	5.7	42.5 (1.7)	3.6
通信機器	35.8	5.6	67.3 (7.3)	5.7
建設機械・機器	22.4	3.5	59.0 (11.4)	5.0
食品加工機械・機器	17.3	2.7	23.6 (3.5)	2.0
その他産業向け機械	59.5	9.3	177.0 (12.9)	15.0
医療機器	8.3	1.3	17.7 (8.8)	1.5
その他機械・機器	121.6	19.0	211.2 (6.3)	17.9
計	640	100	1180 (7.0)	100

注：括弧内は年次幾何平均である。

出所：Bakht, Yunus, and Salimullah [2002].

表8 バングラデシュの輸出国別資本財輸入

(百万米ドル)

輸出国	1991-92 年度		1999-00 年度	
	額	%	額	%
日本	126.0	21.0	191.2	16.2
中国	105.0	17.5	148.7	12.6
イギリス	60.0	10.0	70.7	6.0
ドイツ	51.6	8.6	55.5	4.7
インド	30.0	5.0	107.4	9.1
シンガポール	24.6	4.1	172.3	14.6
韓国	23.4	3.9	48.4	4.1
米国	20.4	3.4	79.1	6.7
旧ソ連	13.2	2.2	21.2	1.8
香港	12.6	2.1	15.3	1.3
イタリア	12.6	2.1	24.8	2.1
フランス	12.6	2.1	51.8	4.4
台湾	8.4	1.4	22.4	1.9
スイス	7.8	1.3	9.4	0.8
デンマーク	6.0	1.0	10.6	0.9
マレーシア	4.8	0.8	9.4	0.8
アラブ首長国連邦	0.0	0.0	11.8	1.0
その他	81.0	13.5	130.0	11.0
計	600.0	100	1180.0	100

出所：Bakht, Yunus, and Salimullah [2002].

表9 バングラデシュの輸出国別繊維機械輸入額

(単位：百万米ドル)

輸出国	1991-92		1999-00		
	額	シェア(%)	額	年次成長率(%)	シェア(%)
日本	22.5	28.7	15.2	マイナス	11.3
インド	11.4	14.6	14.7	3.2	10.9
香港	7.9	10.1	5.5	マイナス	4.1
韓国	6.7	8.6	8.2	2.5	6.1
中国	6.50	8.3	13.0	9.1	9.7
ドイツ	4.5	5.7	13.9	15.2	10.3
シンガポール	4.2	5.4	23.5	24.0	17.5
イタリア	3.0	3.8	4.3	4.7	3.2
イギリス	2.7	3.4	2.6	マイナス	1.9
台湾	2.6	3.3	7.4	14.1	5.5
その他	6.3	8.1	26.3	19.5	19.5
計	78.2	100	134.5	7.0	100

出所：Bakht, Yunus, and Salimullah [2002].

表10 バングラデシュの日本からの輸入資本財の内訳

(単位：百万米ドル)

品目	1991-92 年度		1999-2000 年度	
	額	総資本財輸入額に対するシェア (%)	額 (年次成長率：%)	総資本財輸入額に対するシェア (%)
電子電気機器	10.65	8.45	7.19 (マイナス)	3.76
輸送機器	12.22	9.70	43.88 (17.3)	22.95
繊維機械	22.45	17.82	15.20 (マイナス)	7.95
金属・機械工業向け機械	8.51	6.75	4.67 (マイナス)	2.44
農業機械	5.00	3.97	3.59 (マイナス)	1.88
通信機械・機器	3.93	3.12	3.79 (マイナス)	1.98
建設機械・機器	0.49	0.39	12.98 (50.6)	6.79
食品加工機械・機器	8.00	6.35	0.86 (マイナス)	0.45
その他産業向け機械	40.96	32.50	75.08 (7.9)	39.27
医療機器	0.68	0.54	2.56 (18.0)	1.34
その他機械・機器	13.11	10.41	21.40 (6.3)	11.19
計	126.00	100.00	191.2 (5.4)	100.00

注：括弧内は年次幾何平均

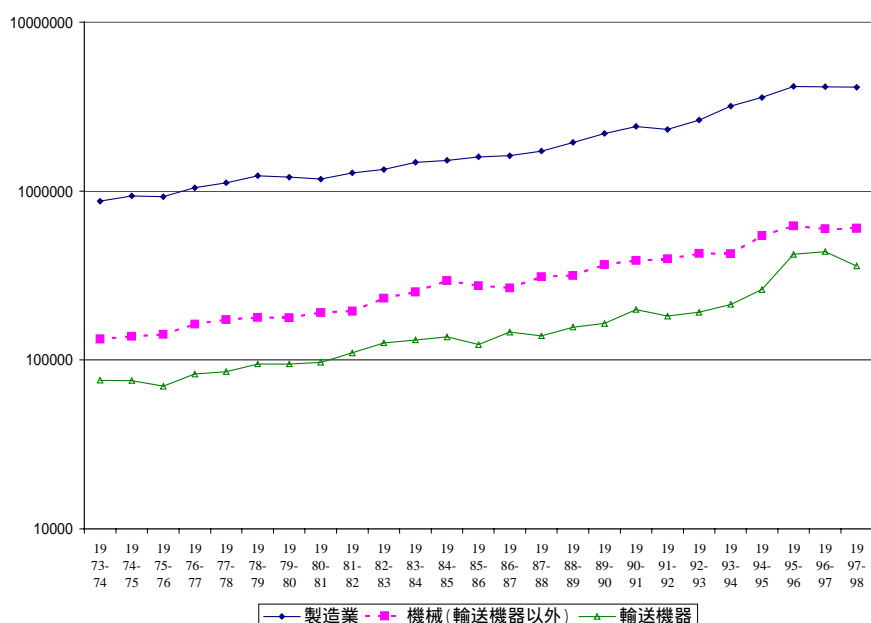
出所：Bakht, Yunus, and Salimullah [2002].

表 11 バングラデシュのインフラストラクチャ部門への直接投資（百万米ドル）

分野	1996-97 年度	1997-98 年度	1998-99 年度
天然ガス	170	217	194
電力	-	60	321
通信	31	26	13

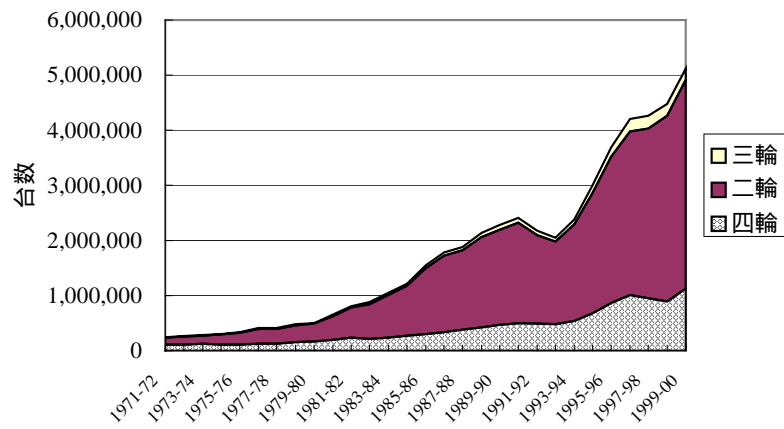
出所：Bakht, Yunus, and Salimullah [2002].

図 1 インド製造業の実質付加価値の推移



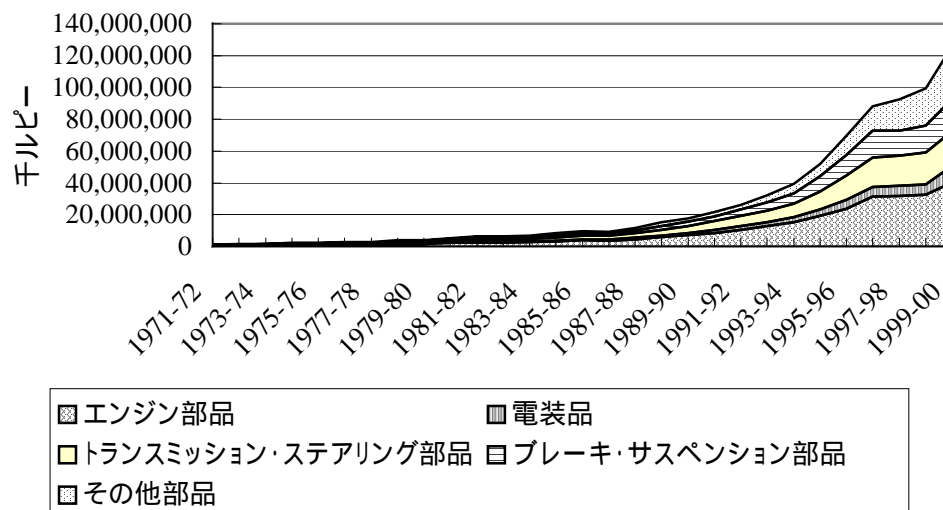
注：縦軸は対数目盛となっている。製造業の実質付加価値の成長率は、付加価値の対すうちをトレンドに回帰させた係数で見ると平均 6.6% である。データは内川秀二氏の協力による。データの原典は Government of India, *Annual Survey of Industry*, 各年版である。詳しくは Uchikawa [2001a, b] を参照のこと。単位は十万ルピーで、基準年は 1981-82 年度である。

図2 インドにおける自動車生産台数の推移



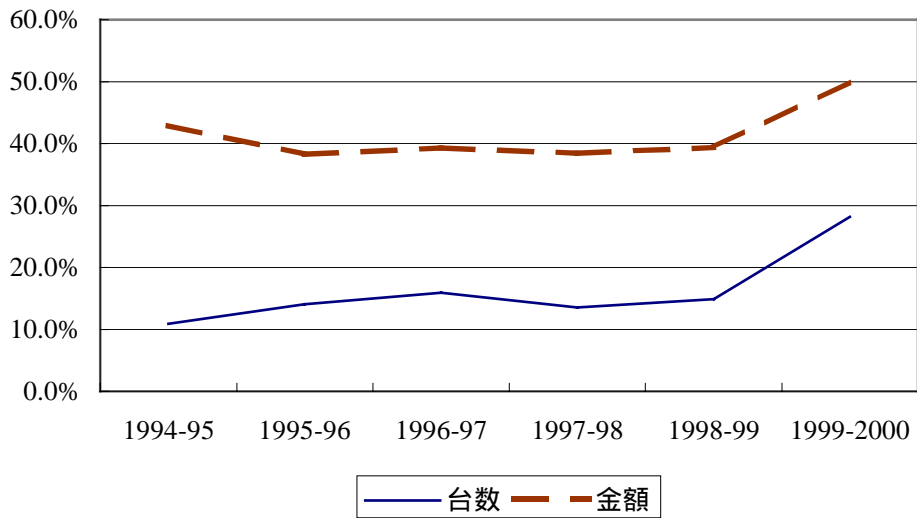
出所：Automotive Component Manufacturers Association (ACMA) of India, *Automotive Industry of India: Facts & Figures, 1999-2000*, New Delhi: ACMA, 2001.

図3 インドにおける自動車部品生産額の推移



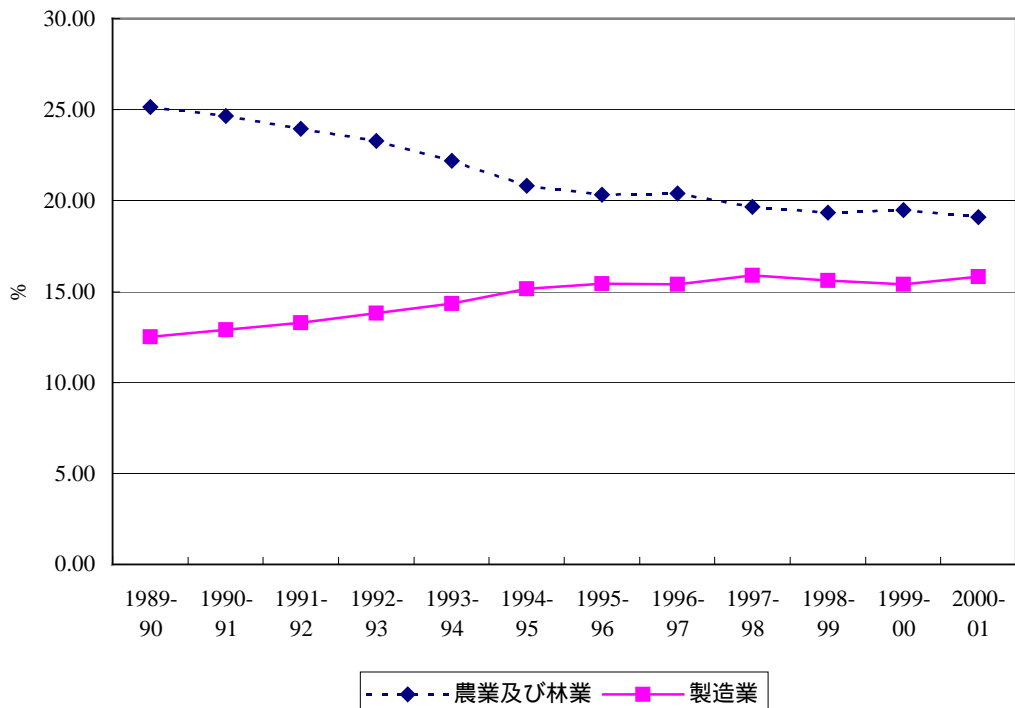
出所：Automotive Component Manufacturers Association (ACMA) of India, *Automotive Industry of India: Facts & Figures, 1999-2000*, New Delhi: ACMA, 2001.

図4 インドで生産される工作機械のNC比率



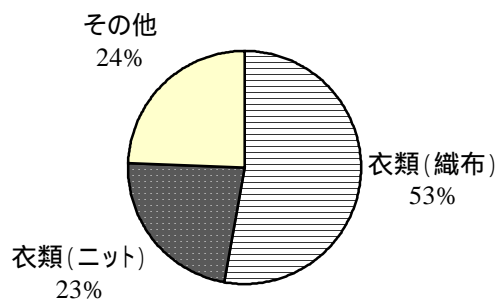
出所：Indian Machine Tool Manufacturers' Association 資料

図5 バングラデシュの産業別付加価値の割合



出所：バングラデシュ統計局、Monthly Statistical Bulletin Bangladesh, 2001年5月  
 注：バングラデシュの会計年度は7月から翌年6月まで。

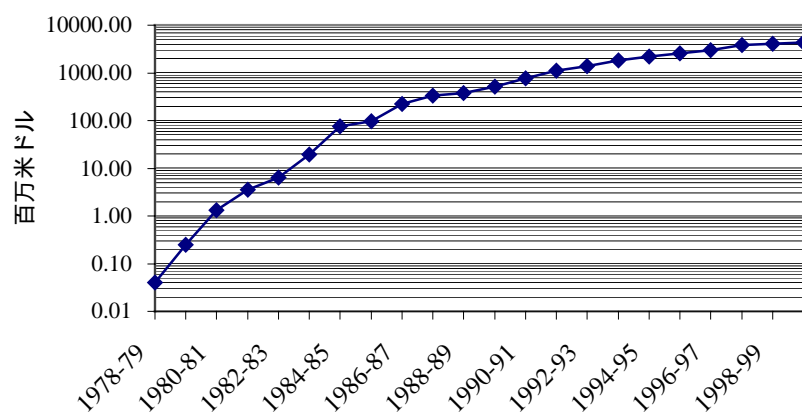
図6 バングラデシュの輸出構成 (2000年6~12月)



出所: JETRO ダッカ

原典: バングラデシュ政府 輸出促進局

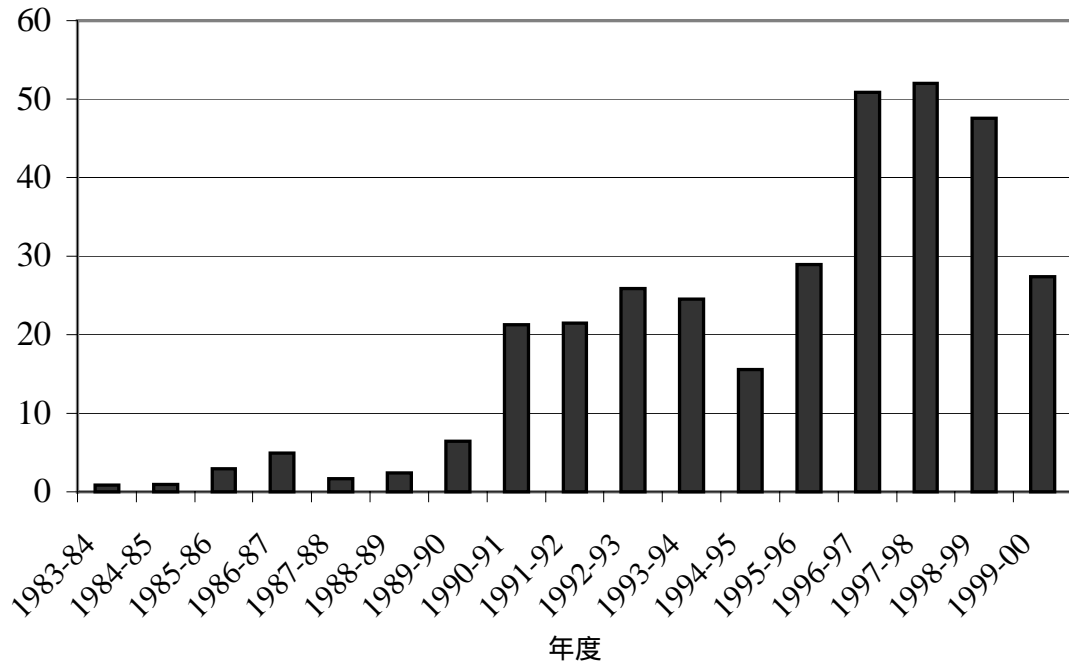
図7 バングラデシュからの衣類輸出



出所: Munir Quddus and Salim Rashid, *Entrepreneurs and Economic Development: The Remarkable Story of Garment Exports from Bangladesh*, Dhaka: University Press Limited, 2000, p. 51, Table I; and Hafiz G. A. Siddiqi, "Beyond 2004: Impact of MFA phase out on the apparel industry of Bangladesh." A Key-Note paper presented at the Bangladesh Apparel and Textile Exposition 2000, organized by the BGMEA, November 21-23, 2000 at Pan Pacific Sonargaon Hotel, Dhaka.

原典: 輸出促進局 及び バングラデシュ統計局

図8 バングラデシュ輸出加工区への直接投資流入の推移 (百万米ドル)



出所：Bakht, Yunus, and Salimullah [2002].