中国人より中国品!?

安藤裕二

●合言葉は「Made in China」

首都ダカの街を歩いていると、よく耳にする言葉がある。「Made in China」、この言葉はモノではなく、歩いている筆者に向かって放たれる。農村部においても同じで、英語を話せない人でも「Made in China」という合言葉を口々に話す。バングラデシュ人からすれば、日本人・中国人・韓国人は皆同じに見えるようだ。それは日本人から見て、バングラデシュ人・インド人・パキスタン人の区別がつかないことと似ているだろう。

アジア人を見るとバングラデシュ人が「China」と連想するからには、余程バングラデシュには中国人が多いのかと思いきや、国内にはチャイナタウンはないし、ダカの街を歩いていても、中国人らしき人を見かけることは滅多になく、正直言って謎が多い。

ある中国人ビジネスマンの話では、中国人でさえもバングラデシュでの中国人の実態を把握しておらず、地方でインフラ工事やガス開発、市場開拓に従事している人が多く、四～五万人いるという話だ。在バ日本人六五〇人と比べると格段に多いのも事実だが、親日感情が非常に強いバングラデシュにおいて、「アジア人＝中国人」という等式が成立している理由は、例の合言葉そのものが示しているだろう。文字通り、「Made in China」がバングラデシュに溢れているからだ。

●バングラデシュに溢れる「Made in China」

統計データで「Made in China」の存在感の大きさを確認できる。表1から、バングラデシュ最大の輸入相手国は中国で、二〇一〇年度（バングラデシュの会計年度は七月～翌六月）輸入額全体の約二〇％を占める。主要な輸入品目は、機械、綿花、電気電子機器、化学肥料が、全体の約五〇％を構成し、プラスティック製品などの「安かろう、悪かろう」の製品も多い。一方、バングラデシュから中国への輸出額は、全体の僅か一・四％にしか過ぎない。

直接投資については、二〇一〇年度の直接投資額は全体の一・八％と、意外にも中国の存在感は大きくない。バングラデシュは中国に対して輸入超過で直接投資も相対的に小さい「片想い状態」が続いている。

バングラデシュは主要産業の縫製業を背景に、年間成長率六％を実現し、人口一億六〇〇〇万人の豊富な内需がある。今まで「ビジネスの場所」と見なされなかったバングラデシュを、大市場として目をつけたのが「中国人」だ。

市場に行くと、「Made in China」が溢れ返る。雑貨、携帯電話、電化製品などから道を走るバイク、バスに至るまで「Made in China」が多い。模倣品や中国国内で売れないような粗悪品までバングラデシュへ流れてくる。そん

表1　バングラデシュの主要国・地域別輸出入（通関ベース）

（単位：100万ドル、％）

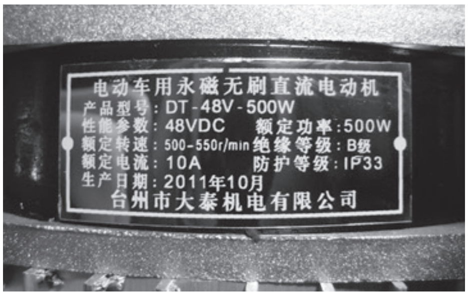
	2009/10年度	2010/11年度		
	金　額	金　額	構成比	伸び率
輸出総額（FOB）	16,204.7	22,924.4	100.0	41.5
アメリカ	3,950.5	5,107.5	22.3	29.3
ドイツ	2,187.3	3,438.7	15.0	57.2
インド	304.6	512.5	2.2	68.3
日本	330.6	434.1	1.9	31.3
中国	178.6	319.7	1.4	79.0
香港	150.7	218.0	1.0	44.7
韓国	140.3	163.7	0.7	16.7
台湾	40.7	63.7	0.3	56.5
輸入総額（CIF）	23,738.4	33,657.6	100.0	41.8
中国	3,819.1	5,905.7	19.7	54.6
インド	3,213.9	4,560.0	15.2	41.9
日本	1,047.1	1,306.6	4.4	24.8
韓国	838.5	1,118.3	3.7	33.4
香港	787.2	760.8	2.5	△3.4
台湾	541.8	730.5	2.4	34.8

（注）　輸入総額には輸出加工区（EPZ）、借款・贈与分を含む。
（出所）　バングラデシュ中央銀行および輸出振興庁資料から筆者作成。

な「Made in China」に対し、バングラデシュ人は口々につぶやく「Made in China はOne-Time Useだ」。しかし彼らはそう分かっていながらも、安い「Made in China」を手に取る。

●バッテリーリキシャも「Made in China」

バングラデシュに溢れ返る「Made in China」は、意外なモノにも使われていた。主にインド、バングラデシュで公共交通機関のごとく利用される「リキシャ」(語源は日本語の「人力車」)という乗り物だ。最近ではリキシャもグレードアップし、ハンドルをひねれば進み出す充電式バッテリーの付いた「バッテリーリキシャ」が首都ダカを中心に急速に普及し始めている(表紙写真参照)。実はこのバッテリーリキシャの生産中核を「Made in China」が握っている。



中国から輸入されているモーター部分。バッテリーリキシャの核心部のひとつ

バッテリーリキシャはバングラデシュの地場企業BEEVATECH社(参考文献①)が二年前に開発し、独占製造販売している。取締役社長のM. Saidur Rahman Porag氏は次のように語る。「バングラデシュでは自動車やバイクはモデルチェンジをしているが、リキシャは長い間モデルチェンジをしていない。そこにアイデアを得て、中国企業とバッテリー等の基幹部分の委託生産を相談のうえ、充電式バッテリーとモーターを付けた新型リキシャを開発するに至った」。

リキシャの仕事は自転車を漕いで人を運ぶ、貧困層がやる仕事というイメージが根強い。リキシャのシステムはこうだ。オーナーから一日一〇〇TK(約一〇〇円、一TK=約一円)でリキシャをレンタルし(購入の場合は一五〇〇〇TK)、レンタル料を差引いた額が自分の稼ぎになるというシンプルなもの。体力を使うリキシャの仕事は一日三〇〇~五〇〇TKしか稼げない。Porag氏はこのリキシャが全国で二〇〇万台ほど走っていると話す。そんな「原始的」な仕事を、突如「先進的」なものに変えたのがバッテリーリキシャだ。体力の消耗なしに、従来のリキシャの三倍にあたる一日一〇〇〇TKを稼ぐことも珍しくない。バッテリーリキシャはレンタルではなく、分割払いで購入され、価格は馬力により四七〇〇〇TK(三八A)、六二〇〇〇TK(二五A)の二種類である。バッテリーは夜間六時間の充電で、日中一二時間走行可能で、充電のコストも一回僅か五TKとエコフレンドリーだ。

車輪や車体等の低付加価値部分は国内生産されるが、核心部となるバッテリーとモーター、速度コントローラー、電気部品等の高付加価値部分は全て「Made in China」が占める。これはスクーターや電気自動車に使用される部品と共通することから、中国企業に比較優位のある分野と言える。

●見つけた「Made in Japan」

Porag氏は同社が二年前から独占販売するバッテリーリキシャを、チッタゴンやシレット等の都市にも販売拠点を設け、現在国内で同社製が一万五〇〇〇台走っていると話す。同氏は「バッテリーリキシャは雇用機会の少ない女性にも職を与えられる。今年中にはインドへの輸出も開始し、将来的には電気乗用車を製造したい」と意気込む。この革新的な乗り物を支えるのがまさに「Made in China」だが、問題はバッテリーの耐久年数が一~二年と、やはり「One-Time Use」だ。

同社は今年二月からソーラーパネルを利用した「ソーラーリキシャ」の製造販売を開始した。価格は九〇〇〇〇TKと割高なため、まだ二台しか販売実績がないという。恐る恐るソーラーパネルの輸入先を質問すると、答えは「Made in Japan」。

数年後同じ質問をしてみるとどのような答えが返ってくるだろう。最近「Made in China」の品質も上がっていると聞く。例の合言葉が返ってきそうで怖い。

(あんどう ゆうじ/アジア経済研究所 在バングラデシュ・ダカ海外研修生)

《参考文献》

①「VEEBATECH」社ウェブサイト(http://www.beevatech.com/index.php)。
②山形辰史『バングラデシュの電気自動車—電力不足地域で未来先取り?—』(アジ研ワールド・トレンド二〇一一年一二月号第一九五号)。