

2017年度社会課題解決型ルール形成支援プロジェクト

実施報告書

バングラデシュ

「電動三輪車における国内統一の最低品質保証基準策定」

2018年7月

日本貿易振興機構（ジェトロ）

貿易制度課

目次

第1章	事業概要	1
1.1	目的	
1.2	背景	
1.3	現地の社会課題について	
1.4	導入を目指すルールについて	
1.5	該当分野・製品・サービスについて	
1.6	自社における本事業の位置づけ	
1.7	ビジネスパートナーについて	
第2章	実施プロセスとスケジュール	2
2.1	実施プロセス	
2.2	スケジュール	
第3章	本事業の成果について	3
第4章	今後の事業展開と課題	3
4.1	今後の事業展開	
4.2	今後の課題	

2017年度社会課題解決型ルール形成支援プロジェクト実施報告書 バングラデシュ「電動三輪車における国内統一の最低品質保証基準策定」

報告者：テラモーターズ株式会社

第1章 事業概要

1.1 目的

対象国となるバングラデシュは、公共の交通機関が整備されておらず、特に地方都市にあたっては、電動三輪車が既に庶民の足となっている。地方のモビリティを改善させる電動三輪車をさらに普及させていくうえでも、電動三輪車の適正品質・適正価格を保証することが望ましい。

また、電動三輪車は、バングラデシュで近年大きな社会問題となっている大気汚染に対する解決策となりうると考えている。

1.2 背景

現状、バングラデシュ電動三輪車業界には国として定められたルールが乏しく、各地方政府がそれぞれの方法で運用している状況である。そのため、短期的な営利目的で低品質車体を低価格で市場に流す業者が多数存在している。低品質な電動三輪車が短期間で破損し、早期に買い替えが必要となることで最終購入者が不利益を被る事態も発生している。そのような業者は VAT や通関の際の税金も払っていないケースが多く、現状の競争環境は適正ではない。しかし、一方で、年間 8~10 万台規模（100-120 億円）の市場であり、事業機会としては非常に魅力的である。

1.3 現地の社会課題について

バングラデシュでは現在大気汚染が大きな社会問題となっている。首都ダッカでは世界の都市の中でも汚染率がワースト 1 位となることもあり、多くの人間が健康被害を受けていると言われている。また、公共交通機関が乏しく、個人別の移動が多いため、渋滞の原因になっている。電動三輪の普及により、よりクリーンな交通手段の提供、及び安価な交通機関の提供を行いたいと考えている。

1.4 導入を目指すルールについて

EV 関連の法整備が進むインドを参考に、電動三輪車の販売車体の品質基準を設ける。使用パーツに明確な規格や品質基準を設け、登録制にする。品質基準を設ける際に、一部では技術的制約を加えることで企業努力が必要となり、短期的な営利目的の企業は参入することが難しくなる。電動三輪車業界が長期的に取り組む企業群によって支えられることで安定的な成長が保証される他、品質基準の明確化を通じて、完成品はもとより、政府が力を入れようとしている関連部品業界（電池、充電機等）の育成にも繋がる。

1.5 該当分野・製品・サービスについて

弊社製品はドライバーを含めて7人乗りの電動三輪車であり、主に庶民の短距離間の移動の際の乗り合いタクシーとして使われている。約7時間の充電で100kmの走行が可能。最高速度は約30km/h。買い替えまでの使用期間は約2-3年。

1.6 自社における本事業の位置づけ

現在弊社は主にインド、ネパール、ベトナムを含めた4か国でEVビジネスを行っているが、バングラデシュの売上高は4割以上を占めており主要拠点といえる。しかし、政治体制や法制度が最も整っておらず、外的要因に左右されてしまうことも多い。

1.7 ビジネスパートナーについて

Runner Motors Ltd：主要ビジネスは二輪車生産であり、バングラデシュ国内で3~4番のシェアを誇る。現在の会長による起業後、外資企業が多い産業にもかかわらず独資で現在のポジションまで成長した、バングラデシュでも有数の企業である。

第2章 実施プロセスとスケジュール

2.1 実施プロセス

2017年度のプロセス

- 取組1：インド、バングラデシュ両国においてコンサルタントを用いてEV三輪業界について調査。レポート作成
- 取組2：バングラデシュ政府関係者（内閣府スタッフ）とともにインド関連機関の視察
- 取組3：上記視察を盛り込みバングラデシュ側で最終レポート作成

2.2 スケジュール（出張ごとの概要の説明）

取組 1: 業界に精通したコンサルの選定(17/11～17/12)⇒コンサル調査レポート草案作成（18/1～18/2）

取組 2: 訪問関連機関選定、アポ取り(17/12～18/2)⇒インド訪問、各関連機関訪問（18/3）

取組 3: 最終レポート完成(18/3 予定)

第3章 本事業の成果について

本件の最終的な目標は、上述のようにバングラデシュ国に貢献するため、具体的な電動三輪車のルールをバングラデシュ政府に提言する事である。本事業では調査やインド出張を通じて、政府への政策提言の前提となる、バングラデシュ及び参考にするべきインドの電動三輪車の業界構造及び現状を十分に把握する事ができた。

また、インドの関連機関を直接訪問したことで、具体的には下記のとおり収穫を得られた。

SIAM (Society of Indian Automobile Manufactures) :

インド輸送機業界における EV 化への取り組みの現状について

iCAT (the International Centre for Automotive Technology) :

具体的な品質基準や運営方法について

Ministry of Heavy Industry, Government of India :

インド政府としての電動 EV 三輪車への取り組みについて

SMEV (Society of Manufacturers of Electric Vehicles) :

電動三輪車産業と関連する民間企業が、発展のためにどのように活動していくべきか
また、今回の訪問は内閣府スタッフにも動向していただいたため、バングラデシュ政府側での理解につながると共に、今後政府へ働きかけていく際の足掛かりにすることが期待出来る。

具体的な制度制定のためには、バングラデシュ政府に向けて継続的に働きかけていくことが必要だが、2017 年度の活動を通じてそのための基盤を構築することが出来た。

第4章 今後の事業展開と課題

4.1 今後の事業展開

今後はバングラデシュ政府へのアプローチを具体的に進めていく。以前も日本大使館を通じて、政府関連機関に働きかけをさせていただく機会もあったが、バングラデシュの実状や目指すべき方向性に不透明な部分もあった。今年度の成果を持って、具体的なアプローチをすすめていく。

政府関連機関に対する働きかけと並行して、具体的な品質基準案の策定、実現可能性の調査を進めていく。

政府提言後のプロセスとしては、明確なルール及び品質基準が確定し、電動三輪車事業の安定性が確保されれば、現地生産への具体的な動きを進め、現地での地産地消体制の実現に向けて動いていく予定。それらの実現により、地方の雇用創出、国全体の産業レベルの向上を実現し、将来的には周辺産業の誘致を行い、電動三輪の生態系をバングラデシュ国内のみで完結させるとともに、周辺国への輸出が可能なレベルまでもっていきたいと考えている。

4.2 今後の課題

既存産業によるロビーイングもある中、バングラデシュ政府に本腰を入れてルール制定に動いてもらうためには、電動三輪車産業が輸出事業としての可能性を有するとアピールしていく必要がある。また、今後普及が進んでいくためには、(1) 充電インフラ（電気の確保方法）、(2) バッテリーのリサイクル等（環境に配慮した破棄方法の制定）にも課題が残る。ただし、これらにおいても電動三輪車のルール制定の際に織り込むことで現状より改善させることが可能であると考え。ルール制定による中国勢等の参入も考えられるが、弊社は既に2年以上の販売実績があり市場での知名度、シェアも確保しつつある事、大手企業出身のエンジニアを中心にコア技術への投資（急速充電器、リチウム電池等）をおこなっており、他社との差別化により生き残りが十分可能だと考える。

以上