



バングラデシュ・インド西ベンガル州 連結性に関する調査

日本貿易振興機構（ジェトロ）

調査部・ダッカ事務所

2026年3月



ベナポール陸港の様子（ジェトロ撮影）

目次

- I. 調査内容
- II. バングラデシュから西ベンガル州への輸出製品
- III. 西ベンガル州からバングラデシュへの輸入製品
- IV. バングラデシュの陸港詳細
- V. バングラデシュと西ベンガル州間の貿易概要
- VI. インドとの貿易活動に従事する在バングラデシュ企業の事例
- VII. 関連団体へのヒアリング
- VIII. インドへの輸出における課題と今後の展望

I. 調査内容

1 | 調査内容（1）

背景

2024年、インド北東州（注）とバングラデシュの連結性に関する調査を実施し、新たな貿易動向と主要関連企業を特定した。この地域にはバングラデシュやブータンとの貿易拠点としての潜在性があるものの、地理的な近接性と産業の相互補完性から、西ベンガル回廊が依然として越境貿易の主流となっている。ハード面とソフト面のインフラ整備は必要であるものの、現状経済活動は既に活発に行われている。本調査は、バングラデシュと西ベンガル州の連結性をさらに強化し、二国間経済協力をより深化させる方法を探ることに焦点を当てている。

（注）インド北東州はアルナーチャル・プラデシュ州、マニプール州、アッサム州、メガラヤ州、ミゾラム州、シッキム州、トリプラ州、ナガランド州

調査範囲

本調査は、バングラデシュと北東州以外のインド間における現在の貿易および投資状況を理解するために、主要な課題を特定し、経済協力を改善する方法を探ることを目的とする。

方法論

バングラデシュと北東州以外のインド間の現在の輸出入慣行、課題、政府政策、将来の見通しを把握するために、9つの企業、5つの協会、5つの陸港に対してインタビューを実施した。

種類	インタビュー数	企業名・組織名
企業	9	バングラデシュホンダ、伊藤忠商事、Bengal Polymer Wares、Walton、Akij Bakers、Partex Star Group、Meghna Group of Industries、Matin Spinning Mills、Ali Natural Oil Mills and Agro Industries
協会	5	ジョソール商工会議所、ラジシャヒ商工会議所、インド・バングラデシュ商工会議所（IBCCI）、輸出促進局（EPB）、バングラデシュ商工会議所連連盟（FBCCI）
陸港	5	ベナポール陸港、ボムラ陸港、ショナモスジッド陸港、ブリマリ陸港、バングラバンダ陸港

1 | 調査内容（2）

特記事項

1. 本調査（2025年8月7日～2025年12月18日）は、バングラデシュにおける最近の政変と、バングラデシュとインド間の政治的緊張の高まりという例外的な時期に実施された。そのため、本研究の結果は、完全に正常化された二国間貿易状況ではなく、一時的かつ過渡的な貿易環境を反映している。
2. データ収集の過程で、複数の企業は、本調査がインドとの貿易に焦点を当てていることから情勢を鑑みて、インタビューの実施が困難であった。本調査ではインドとの貿易活動を積極的に行っている16社にアプローチし、そのうち9社に対し、詳細なインタビューを実施するに留まった。

これらの制約を考慮すると、政治的および制度的状況が安定するにつれて貿易の動向が変化する可能性がある。

Ⅱ. バングラデシュから西ベンガル州への輸出製品

1 | 陸港の位置

- バングラデシュ陸港局のデータによると、バングラデシュとインド西ベンガル州を結ぶ陸港は、10カ所あり、そのうち5カ所は、輸出と輸入の両方に使用されている。

バングラデシュとインド西ベンガル州を結ぶ陸港の位置



(出所) Googleマップを基にジェトロ作成

2 | 陸港別輸出額

- バングラデシュとインド西ベンガル州を結ぶ陸路を通じて輸出された製品の過去5年間の総額は、約1億7,173万ドルであった。
- 過去5年間のうち、ブリマリ陸上税関施設（Burimari LC Station）からの輸出額が最も多く、輸出総額は7,266万ドルである。

陸港別輸出額（100万ドル）

番号	陸路名	2020/2021 年度	2021/2022 年度	2022/2023 年度	2023/2024 年度	2024/2025 年度	累計
1	ブリマリ陸上税関施設	2.78	22.48	19.25	11.23	16.92	72.66
2	ベナポール陸上税関施設	-	1.38	14.39	8.99	14.56	39.32
3	ボムラ陸上税関施設	-	16.55	16.69	14.54	8.48	56.26
4	ショナモスジッド陸上税関施設	-	0.49	0.58	0.57	0.46	2.10
5	バングラバンダ陸上税関施設	-	0.34	0.60	0.19	0.25	1.38

（注）年度は7月～翌年6月

（出所）ジェトロ調べ

3 | HSコード別輸出額

- 過去5年間で、インド西ベンガル州に対して様々な商品をバングラデシュから輸出しており、その総額は、約1億7,173万ドルに上る。
- 過去5年間、陸港を通じて13種類のHSコード（8桁）に属する様々な製品を輸出しており、最も輸出量が多い製品は、果物フレーバー入りのジュースである。また、鉄棒（72142000）と干し魚（03055990）も輸出されており、輸出情報が政府のデータベースに記録されているが、その額はごくわずかである。

HSコード別輸出額（100万ドル）

HSコード	製品名	2020/2021 年度	2021/2022 年度	2022/2023 年度	2023/2024 年度	2024/2025 年度	累計
22029900	果物フレーバー入りのジュース	0.14	18.85	15.79	11.72	9.80	56.29
19054000	ラスク（トースト）	0.54	10.55	6.02	7.05	7.85	32.01
39041000	ポリ塩化ビニル	-	-	13.00	7.00	13	32.34
52029990	綿の廃棄物	2.04	7.19	11.71	4.28	4.92	30.14
48030000	ティッシュペーパー	-	1.14	1.76	2.22	1.74	6.86
39249090	家庭用品とトイレ用品	0.03	1.02	1.13	1.01	1.22	4.40
94037000	プラスチック家具	0.02	1.21	1.15	0.97	0.79	4.15
39229000	生理用品	-	0.72	0.88	0.87	0.74	3.20
11052000	ポテトフレーク、顆粒	-	0.47	0.38	0.34	0.31	1.49
39252000	ドア、窓	-	0.09	0.15	0.26	0.33	0.83
70091000	バックミラー	-			0.0065		0.0065

4 | 企業別輸出額

- 過去5年間で、合計127社が、インド西ベンガル州に製品を輸出しており、そのうち上位15社が、陸港からの総輸出額（約1億7,173万ドル）の81%以上を占めている。
- 15社のうち、Meghna Pvc、Pran Dairy/Pran Food、Bashundhara Paper Mills、Ifad Multi Products、Partex Tissueなどは、財閥企業のグループ企業であり、バングラデシュ国内を代表する企業が目立つ。

企業別輸出額（100万ドル）

番号	企業名	2020/2021 年度	2021/2022 年度	2022/2023 年度	2023/2024 年度	2024/2025 年度	累計
1	Meghna Pvc	-	-	12.55	6.81	12.98	32.34
2	Pran Dairy	0.29	9.65	9.89	5.73	3.96	29.52
3	Mymensingh Agro	-	4.55	4.33	5.47	4.60	18.95
4	Habiganj Agro	0.13	5.69	3.02	3.56	4.54	16.94
5	Pran Foods	0.10	4.98	1.49	1.00	2.27	9.84
6	Durable Plastic	0.03	1.42	1.54	1.23	1.34	5.56
7	Banga Building Materials	-	0.91	1.10	1.44	1.56	5.01
8	Bashundhara Paper Mills	-	1.14	1.09	1.16	1.21	4.60
9	Khetan Trading	0.12	0.37	1.07	1.58	1.40	4.54
10	Pran Agro	0.01	1.22	0.97	1.03	0.61	3.84
11	Ifad Multi Products	0.00	0.54	0.08	1.11	0.93	2.66
12	Partex Tissue	0.00	0.00	0.55	1.00	0.54	2.09
13	M/S. Utsab Traders	0.00	0.56	0.49	0.21	0.43	1.69
14	Hashem Foods	0.01	0.46	0.47	0.28	0.33	1.55
15	M/S Ma Moni Enterprise	0.06	0.19	0.31	0.22	0.25	1.03

Ⅲ. 西ベンガル州からバングラデシュへの輸入製品

1 | 陸港別輸入額

- バングラデシュは、過去5年間で、インド西ベンガル州を結ぶ陸港を通じて約4億7,361万ドルを輸入しており、**ショナモスジッド陸上税関施設（Shona Mosjid LC Station）**を通じた輸入が最も多く、**輸入総額は1億6,919万ドルであった。**

陸港別輸入額（100万ドル）

番号	陸路名	2020/2021 年度	2021/2022 年度	2022/2023 年度	2023/2024 年度	2024/2025 年度	累計
1	ショナモスジッド陸上税関施設	0.01	32.01	37.70	51.81	47.66	169.19
2	ブリマリ陸上税関施設	1.86	16.02	18.84	18.05	41.57	96.34
3	バングラバンダ陸上税関施設	0.87	7.60	11.21	9.66	26.01	55.35
4	ボムラ陸上税関施設	-	19.73	24.75	25.69	17.37	87.54
5	ロハンプール陸上税関施設	-	1.37	3.44	3.17	1.83	9.81
6	ベナポール税関施設	0.25	2.47	4.53	3.32	1.43	12.00
7	ヒリ陸上税関施設	0.02	12.38	5.92	1.53	0.19	20.03
8	ダルシャナ陸上税関施設	0.24	15.02	5.84	1.50	0.04	22.64
9	ビロル陸上税関施設	-	-	0.42	0.24	-	0.66
10	クルナ中央税関施設	-	0.04	-	-	-	0.04

（出所）ジェトロ調べ

2 | HSコード別輸入額

- 過去5年間、バングラデシュは西ベンガル州につながる陸港を通じて4つの異なるHSコード（8桁）に属する製品を輸入しており、その中で最も多く輸入されているのは碎石である。また、バングラデシュは2021/2022年度にインドからトウモロコシ粉を輸入したが、輸入量額は、650ドル/年とごくわずかであった。

HSコード別輸入額（100万ドル）

HSコード	製品名	2020/2021 年度	2021/2022 年度	2022/2023 年度	2023/2024 年度	2024/2025 年度	累計
25171090	碎石	0.36	71.95	76.91	84.34	70.86	304.42
25169010	巨岩	2.89	34.57	34.19	29.15	59.52	160.20
25210091	大きな石灰岩	-	-	-	-	5.04	5.04
27011900	石炭	-	0.12	4.69	1.57	2.58	8.60

（出所）ジェトロ調べ

3 | 企業別輸入額（1）

- 過去5年で、インド西ベンガル州から陸港を通じて製品を輸入している企業（1,702社）のうち、上位20社が陸港からの輸入総額の約21.68%を占めている。
- 輸入業者の中には、小規模輸入業者も多く、輸出企業に財閥企業が多かったのとは対照的に、企業・個人事業主が多く参入している産業である。

企業別輸入額（100万ドル）

番号	企業名	2020/2021 年度	2021/2022 年度	2022/2023 年度	2023/2024 年度	2024/2025 年度	累計
1	M/S Saiful Enterprise	0.00	2.62	2.26	0.93	3.38	9.19
2	M/S Shabbir Enterprise	0.00	3.73	2.55	1.63	0.39	8.30
3	M/S. Khulna Panchagar Stone	0.06	1.87	1.84	1.86	2.60	8.23
4	Haque & Haque Stores	0.00	0.44	2.45	1.92	2.24	7.05
5	M/S. Alin Enterprise	0.00	1.66	1.58	2.65	1.11	7.00
6	M/S Bismillah Flour Mill	0.00	2.83	2.66	0.18	0.00	5.67
7	Hossain Trade International	0.00	0.78	0.99	1.79	1.67	5.23
8	Mir Akhter Hossain	0.04	0.69	0.79	1.99	1.59	5.10
9	M/S S P Traders	0.01	0.01	0.40	1.23	3.33	4.98
10	Desh International	0.00	0.65	0.89	2.45	0.75	4.74

（出所）ジェトロ調べ

3 | 企業別輸入額（2）

- インド西ベンガル州から陸港を通じて製品を輸入している企業（1,702社）のうち、上位20社が陸港からの輸入総額の約21.68%を占めている。
- 上位10位企業にも共通している部分もあるが、個人の名前で事業を行なっている企業もあり、個人事業主などの小規模事業者も多い。

企業別輸入額（100万ドル）

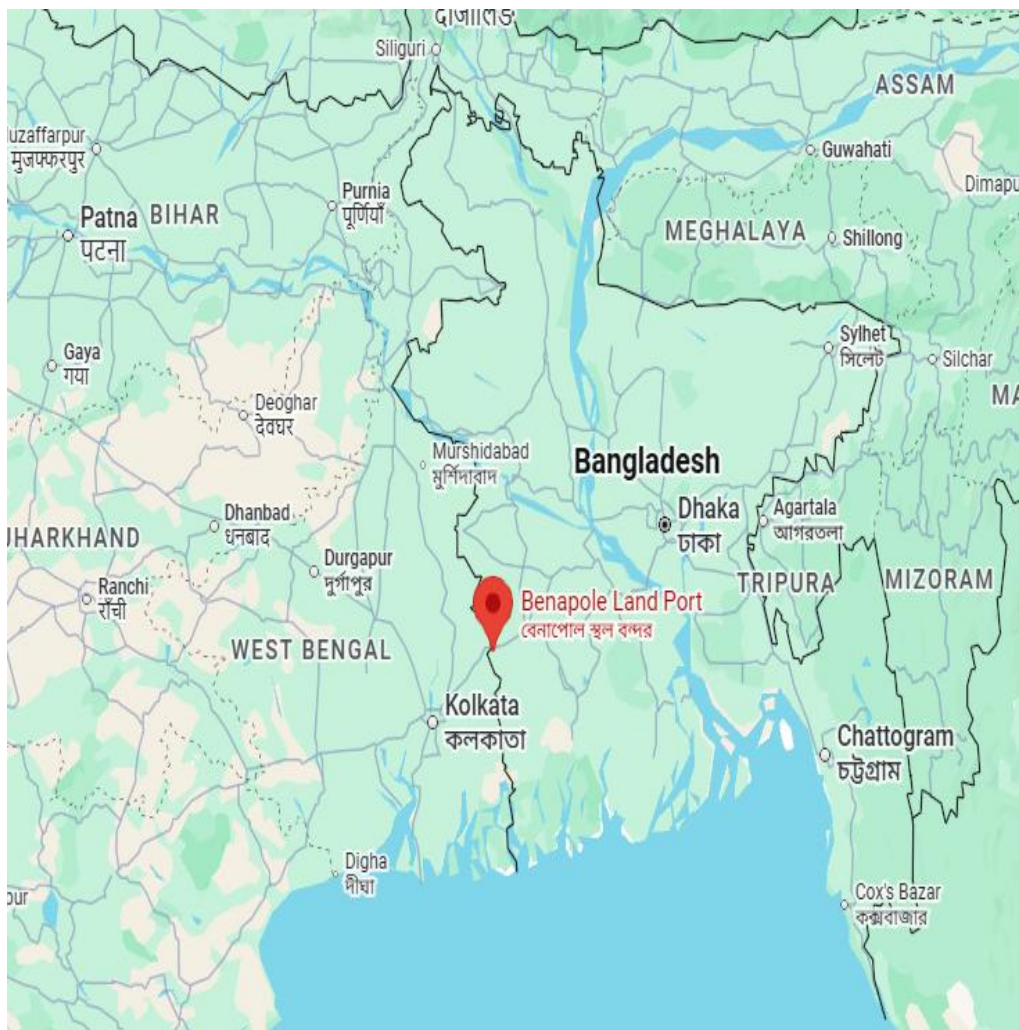
番号	企業名	2020/2021 年度	2021/2022 年度	2022/2023 年度	2023/2024 年度	2024/2025 年度	累計
11	Bangladesh-India Friendship Power	0.00	1.46	1.31	1.16	0.73	4.66
12	M/S Orient Trading	0.00	0.02	1.56	2.85	0.00	4.43
13	M/S Mamun Enterprise	0.00	0.63	0.49	1.53	1.39	4.04
14	M/S Shimul Traders	0.00	1.02	0.69	0.88	1.42	4.01
15	M/S. Mamun Enterprise	0.00	0.87	0.45	1.40	1.09	3.81
16	M/S. Khan Motors	0.00	2.51	1.15	0.00	0.12	3.78
17	Golam Rabbani Construction Limited	0.00	0.00	1.01	0.60	2.06	3.67
18	Ferro Alloy Co. (Pvt.) Limited	0.00	0.03	1.45	1.32	0.65	3.45
19	M/S Nelufer Yesmin	0.00	0.64	0.43	1.26	0.96	3.29
20	Anowara Parvin		0.11	1.97	0.93	0.16	3.17

（出所）ジェトロ調べ

IV. バングラデシュの陸港詳細

1 | ベナポール陸港（1）

位置



（出所）Googleマップを基にジェトロ作成

基本情報

- **場所（バングラデシュ）**：ジョソール県
シャルシャ郡ベナポール地区
- **インド陸港**：ペトラポール陸港
（西ベンガル州）に接続
- **管轄機関**：バングラデシュ陸港局（BLPA）
- **現状**：バングラデシュ最大の取引量を有する陸港
- **運用面積**：約27エーカー
（貨物車両ターミナル）
- **トラック収容能力**：約1,500台
- **保管施設**：貨物倉庫32棟
- **スキャン設備**：バングラデシュで唯一、
貨物スキャンシステムを備えた陸港

1 | ベナポール陸港 (2)

貨物棟



港湾サービスビル



貨物ヤード



ベナポール・ペトラポール間のゲート



スキャン施設



車両計量台



(出所) ジェトロ撮影

1 | ベナポール陸港（3）

概要

ベナポール陸港は、バングラデシュ最大かつ最も重要な陸上港であり、インド西ベンガル州のペトラポールに直結している。ベナポール陸港はこの地理的位置により、二国間の貿易と旅客移動の主要玄関口として機能している。その戦略的重要性は二国間貿易にとどまらず、地域のサプライチェーンにおいて極めて重要な役割を果たし、バングラデシュとより広範な南アジア市場を結び付けている。現在、約1,500台のトラックを収容できる27エーカーの貨物ターミナルを有し、さまざまな商品の倉庫施設を提供する専用の倉庫を32棟保有している。ベナポール陸港は、商品スキャン施設を備えたバングラデシュで唯一の陸港でもあり、近代的なインフラの点で他の国境地点よりも優れている。

貿易と旅客の移動

歴史的に、ベナポール陸港は、バングラデシュとインド間の陸上輸出入において最も大きな割合を担ってきた。2024年の政変以前は、1日あたり約550台の輸入トラックを取り扱い、統合チェックポストを通過する旅客数は1日平均7,000～8,000人であった。2024年の政変以降、国境を越えた輸送量は急激に減少しており、現在、輸入量は1日あたり250～300台のトラック、旅客数は1日平均約1,500人にまで減少している。輸出面では、既製服、冷蔵庫（以前はインド経由で積み替えられていた）、ジュートといった主要製品が陸港を経由しなくなり、ガスタンク付きトラック（酸素、二酸化炭素、ナイトロックスを輸送している）は1日7～8台である。政変前と比較した場合の縮小の規模は大きく、ベナポール陸港はこの1年間（2024年8月～2025年9月）、以前の運営能力のほんの一部しか稼働していない。

1 | ベナポール陸港（4）

インフラ整備と運用上のボトルネック

ベナポール陸港のインフラは、他の陸上港湾に比べると先進的ではあるものの、大量の貨物を扱う国境検問所の需要を満たすには十分とは言えない。単一のスキャン施設では大規模な作業には不十分で、長い待ち行列が発生し、利用可能なターミナルスペースが十分に活用されていない。また、輸入品の検査も煩雑で、通関手続きには長時間の書類手続きと遅延が伴う。その結果、1,500台のトラックを収容できる収容能力と広大な倉庫施設を備えているにもかかわらず、港湾は現在十分に活用されていない。貿易業者や物流会社は、通関手続きの非効率性が利用拡大を阻害していると懸念を表明している。

今後の展望と開発計画

これらの課題に対処するため、世界銀行が支援する「ACCESSプロジェクト」の下で、次のような開発イニシアチブが進行中である。

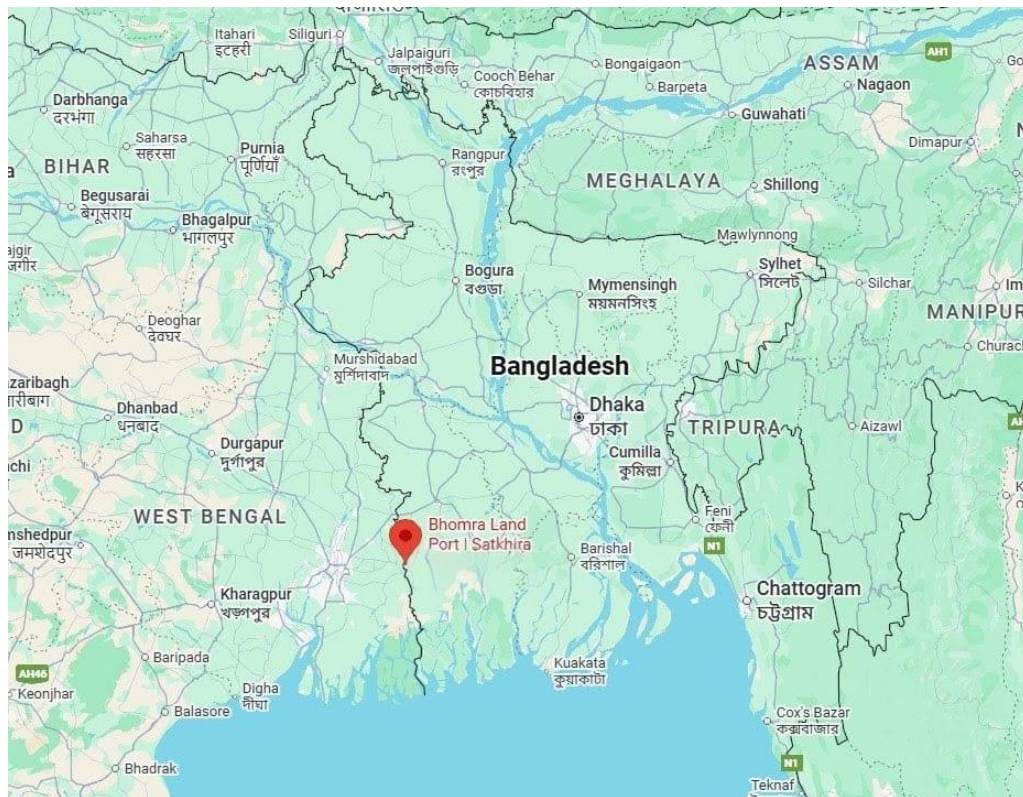
- 工業用貨物および危険物貨物の取り扱いを改善することを目的とした新しいケミカルゾーンの設立
- 統合旅客ターミナルの開発による、旅行者の入国審査や税関手続きの効率化

また、今後、ベナポール陸港の近代化には、以下の改善が必要である。

- より大量の貨物の流れに対応できるよう、スキャンおよびテスト能力の拡張
- 通関手続きのデジタル化による書類の遅延を削減

2 | ボムラ陸港（1）

位置



（出所）Googleマップを基にジェトロ作成

基本情報

- **場所（バングラデシュ）**：シャトキラ県サダル郡ボムラ地区
- **インド陸港**：ゴジャダンガ陸港（西ベンガル州）に接続
- **機関**：バングラデシュ陸港局（BLPA）
- **保管施設**:
 1. 倉庫2棟
 2. 積み替え小屋1棟
 3. 4つのオープンスタックヤード
 4. 積み替えヤード
- **操業面積**：約16エーカー（拡張予定）
- **インフラ**:計量橋2台（各100トンの容量）

2 | ボムラ陸港 (2)

オフィスビル



L/Cステーション (建設中)



トラックヤード



トラックの積み替え所



(出所) ジェトロ撮影

2 | ボムラ陸港（3）

概要

シャトキラ県サダル郡に位置するボムラ陸港は、西ベンガル州ゴジャダンガ陸港と接続している。同港の運用面積は約16エーカーで、さらに51エーカーの拡張が計画されており、そのうち10エーカーの政府用地は既に取得済みである。現在の施設には、倉庫2棟、トランシップ上屋1棟、野積みヤード4棟、トランシップヤード1棟、計量台2基（各100トン）、非常用発電機、管理棟、兵舎、照明、警備所、監視塔、境界壁、排水システムなどがある。世界銀行が資金提供するACCESSプロジェクトによる将来の拡張では、旅客ターミナルとケミカルゾーンの設置が計画されており、これによりボムラ陸港は近代的な統合港の水準に近づく。

貿易構成

ボムラ陸港の貿易は、輸入品が中心で、1日平均300～350台のトラックがショウガ、クミン、ニンニク、青唐辛子などの商品を運んでいる。ボムラ陸港は、主に唐辛子、トマト、果物、碎石、魚、玉ねぎなどの農水産物を扱っている。ただし、玉ねぎの輸入は政府の政策指示に左右されており、大手財閥プランRFLグループの製品と自動車部品も宅配便でこの陸港から輸入されている。ボムラ陸港からの輸出は、毎日約80～90台のトラックを取り扱っており、主に蜂蜜、米ぬか油、砂糖、加工食品を運んでいる。ベナポール陸港に比べて規模は小さいものの、この港は農産物と工業製品の双方向のバランスの取れた流れを維持している。

ボムラ陸港の旅客数は1日平均700～800人であったが、2024年以降の国境規制の拡大と経済減速を反映し、現在では1日150～200人にまで大幅に減少している。また、一部の貨物が警備体制の整っていない国境地帯（無防備な国境）を通過するため、港湾地域は小規模な非公式貿易という課題にも直面している。非公式な貿易による輸送量は限られているものの、規制の複雑さを増しており、監視と国境警備の連携強化の必要性を浮き彫りにしている。

2 | ボムラ陸港（4）

運営管理と競争上の課題

ボムラ陸港の税関は機能しているものの、税関長の事務所はクルナ中央税関施設港に残っており、通関手続きに遅延が生じている。ボムラ陸港にも専任の税関長が就任予定であり、就任すれば、官僚的な遅延が軽減されると期待されている。もう一つの障壁は貿易政策であり、ベナポール陸港と関係のある貿易業者や団体は、ベナポールの港を経由する貿易を優先するよう圧力をかけていると報じられている。そのため、ボムラ陸港は特定の輸入品において地理的なコスト優位性があるにもかかわらず、その役割の拡大が制限されており、潜在的な能力を下回っている。

今後の展望と発展の可能性

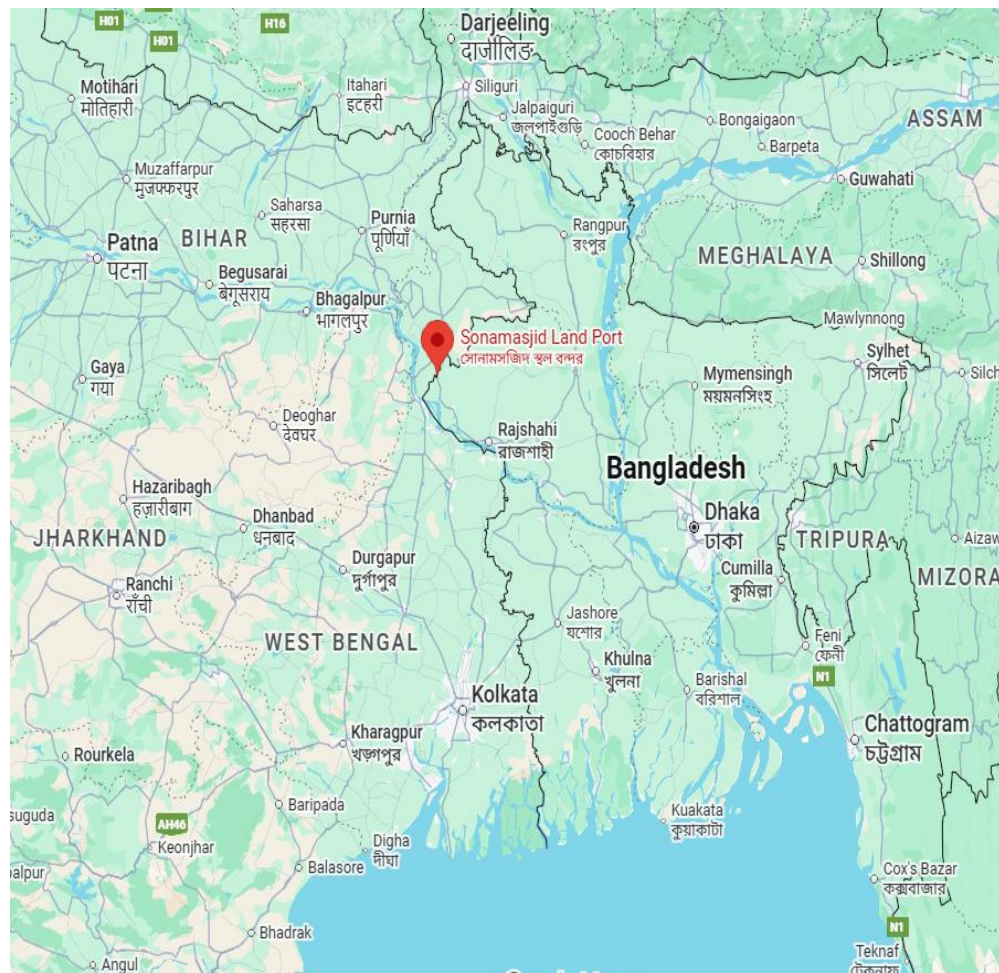
ボムラ陸港は、地理的な近さと物流コストの低さから、特定の輸入品に関してはベナポール陸港に代わる費用対効果の高い代替港として位置付けられている。51エーカーの拡張計画と、ACCESSプロジェクトによる旅客ターミナルおよびケミカルゾーンの建設により、運用規模の拡大が期待されている。この陸港の潜在能力を最大限に発揮するには、以下の3つのステップが不可欠である。

- 通関手続きを効率化するために任命された税関長の常駐化
- 多様な商品を取り扱うため、施設（冷蔵倉庫、スキャン、デジタル通関システムなど）のアップグレード
- バランスのとれた貿易ガバナンス（ベナポール陸港を拠点とする利害関係者による支配ではなく、港湾間の公正な競争の確保）

これらの措置により、バングラデシュと西ベンガル州との国境を越えた貿易の流れを多様化する可能性がある。

3 | ショナモスジッド陸港（1）

位置



（出所）Googleマップを基にジェットロ作成

基本情報

- **場所（バングラデシュ）**：ラジシャヒ管区
チャパイナワブガンジ県シブガンジ郡
- **インドの陸上港**：マハディプール陸港
（西ベンガル州）に接続
- **運営者**：パナマ・ショナモスジッド・ポート・
リンク（PSPLL）BOT譲渡契約に基づく官民
パートナーシップ（PPP）
- **所有権**：バングラデシュ政府 51%、民間企業
49%
- **運用面積**：約19.13エーカー
- **譲渡期間**：25年
- **資金提供パートナー**：インフラストラクチャー
開発会社（IDCOL）
- **倉庫**：5万平方フィート（sqft）以上
- **冷蔵倉庫**：5,000トン

3 | ショナモスジッド陸港 (2)

トラックヤード



倉庫



旅客ターミナル



冷蔵設備



(出所) ジェトロ撮影

3 | ショナモスジッド陸港（3）

概要

ショナモスジッド陸港は、チャパイナワブガンジ県（ラジシャヒ管区）のシブガンジ郡に位置し、2010年5月から商業的に運用されている。この港は、パナマ・ショナモスジッド・ポートリンク有限会社（PSPLL）による官民パートナーシップ（PPP）契約に基づき管理されており、バングラデシュ政府が51%、PSPLLが49%の所有権を保有し、25年間の建設・運営・譲渡（BOT）契約を締結している。面積はわずか19.13エーカーと比較的小規模であるが、収益性の高い港であり、バングラデシュ北西部とインド東部の間の貿易の重要な玄関口となっている。過去3会計年度連続で、バングラデシュの陸港の中で最高の外国貿易量を誇る（それぞれ343万トン、360万トン、360万トン）。

インフラ整備と保有施設

ショナモスジッド陸港には、倉庫3棟（各1万7,000sqft）、冷蔵施設1棟（5,000sqft）、8万sqftのトラックヤード、計量台3台、十分な消防設備が備わっている。この港のインフラ整備は、中程度の貿易量（受け入れ能力：トラック800台/日）に対応しているが、ベナポール陸港やボムラ陸港と比べると規模は依然として小さい。インドのマハディプール陸港（西ベンガル州マルダ）は開発が遅れており、二国間取引の効率性が制限されている。現在、25エーカーの追加用地取得が進行中であり、これにより容量が拡大し、将来的には輸出量の増加が見込まれる。

旅客移動と貿易

2024年の政変とビザ制度の厳格化前は、ショナモスジッド陸港を経由して1日300～400人の乗客が通過していた。現在では、1日あたり20～30人にまで劇的に減少している。貿易全体は縮小しているものの、港の戦略的な立地条件は依然として安定した商業活動を支えている。大規模インフラプロジェクトの減速を主因とする石材輸入の減少も、輸入金額に影響を与えている。

3 | ショナモスジッド陸港（4）

貿易構成と動向

ショナモスジッド陸港は、主に石材、タマネギ、トウモロコシ、ニンニク、ショウガ、米（バングラデシュ政府の輸入政策対象製品）、化粧品を輸入品として取り扱っている。輸出に関しては、既製服（RMG）が時折出荷されるものの、衣類廃棄物やプラスチック製品はほとんど見られない。注目すべきは、この港がバングラデシュ最大のマンゴー生産地域であるチャパイナワブガンジ県に位置しているにもかかわらず、マンゴーの輸出が全く行われていないことである。これは、適切な物流とコールドチェーン施設を通じた農産物輸出の開発の機会損失を意味している。貿易量は、2024年の政変後に変化し、輸入信用状（L/C）の数が減少して輸入が減少した一方で、輸出は若干増加した。現在、この港は毎日約250～300台の輸入トラックと約50台の輸出トラックを取り扱っている。

今後の展望と発展の機会

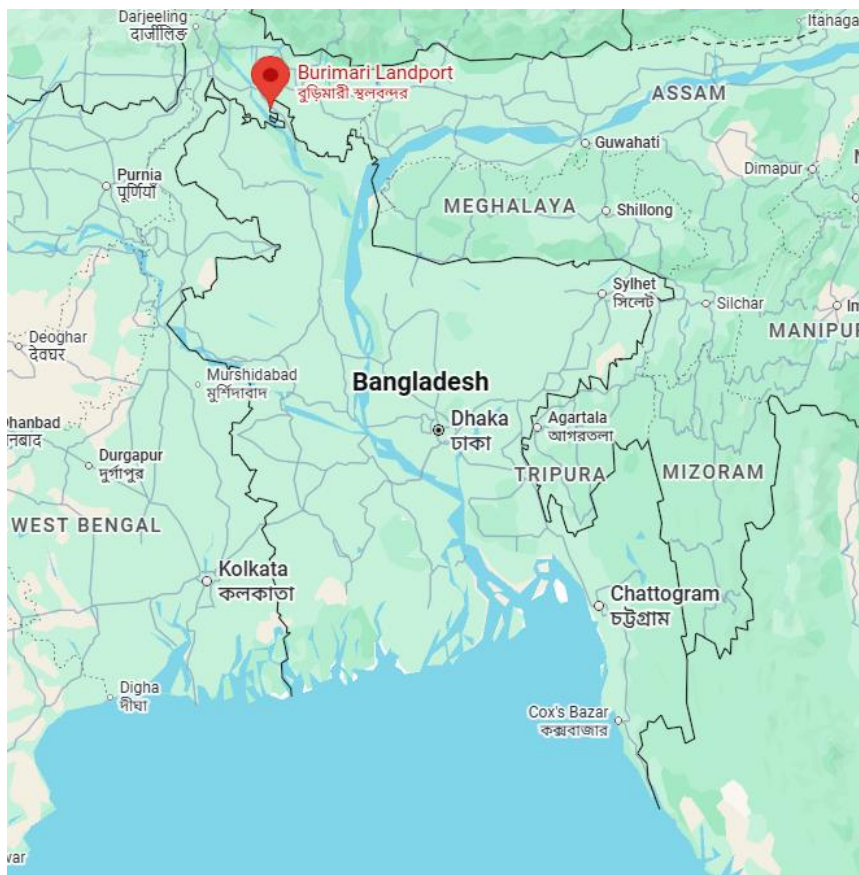
現在計画されている25エーカーの拡張は、港湾の近代化と輸出の多様化にとって大きな機会となる。冷蔵倉庫と認証施設の強化は、マンゴーの輸出を促進し、地域市場および国際市場への参入を促進する可能性がある。主な機会は以下のとおり。

- 農産物輸出の可能性 - 特にマンゴー、トウモロコシ、加工食品
- 国境を越えたインフラ整備のアップグレード、インドのマハディプール陸港と施設を連携
- ボトルネックを削減するための貿易と通関のデジタル化
- 農産物加工品、軽工業製品など輸出品目の多様化

インド側と協力して、インフラ整備と貿易促進が改善されれば、ショナモスジッド陸港は、バングラデシュ北西部のダイナミックな地域貿易拠点に発展できる。

4 | ブリマリ陸港（1）

位置



（出所）Googleマップを基にジェトロ作成

基本情報

- **場所（バングラデシュ）**：ラルモニルハット県パットグラム郡スリランプール地区
- **インドの陸港**：チャングラバンダ陸上港（西ベンガル州）に接続
- **運用面積**：約11.5エーカー
- **拡張計画**：40エーカーの土地取得（進行中）
- **原材料倉庫数**：2
- **積み替え倉庫数**：2
- **冷蔵倉庫**：5,000トン
- **消火栓ポイント**：26
- **計量スケール**：3
- **倉庫**：2

4 | ブリマリ陸港 (2)

計量台



積み替え施設



倉庫とトラックヤード



(出所) ジェトロ撮影

4 | ブリマリ陸港（3）

概要

ラルモニルハット県パトグラム郡スリランプール地区に位置するブリマリ陸港は、バングラデシュ北部の貿易拠点として最も重要な役割を担っている。11.5エーカーの敷地の陸港は、バングラデシュ政府によって直接開発・運営されている。同港は、インド、ブータンとの貿易を促進する上で重要な役割を果たしており、年間を通じて大量の原材料を取り扱うほか、ヒマラヤ回廊からの季節ごとの農産物輸入も取り扱っている。

インドのチャングラバンダの国境に近い戦略的な立地で、最も収益性の高い陸港の一つとして知られる。現在、取扱能力の増強のため、40エーカーの土地取得に向けた拡張工事が進行中であり、職員宿舎を備えた新しい税関も建設中。旅行と貨物処理の効率性を向上させる近代的な旅客ターミナルの建設も計画されている。

貿易構成と動向

ブリマリ陸港の輸入品は、石材が圧倒的に多く、総輸入量の約90%を占めている。その他の主な輸入品には、川石、玉石、ドロマイト粉末（炭酸カルシウムマグネシウムからなる無水炭酸塩鉱物）、リンゴ、カルダモン、ブータン産の季節の果物などがある。輸出品は、主に衣料廃棄物、セメント、綿花であり、2024年の政変以降、輸出量はわずかに減少し、1日あたりのトラック輸送量は約100台から70～80台になった。一方、輸入トラックは石材や建設資材の輸送が滞ることなく継続しているため、1日平均250～280台と安定している。

旅客移動と貿易

ビザ発給数の制限以前は、ブリマリ陸港を利用する乗客は1日あたり500～600人であったが、現在では1日あたり約100～150人に減少している。ただ、客数の減少後も、ブリマリ陸港は安定した輸入関連収入があり、財政的に健全な状態を維持している。ブリマリ陸港は現在、バングラデシュで最も収益性の高い陸港とみなされており、これは大規模貿易業務の効率的な運営を反映している。新税関と旅客ターミナルの完成により、ブリマリ陸港の行政・運営能力がさらに強化されるだろう。

4 | ブリマリ陸港（4）

今後の展望と発展の機会

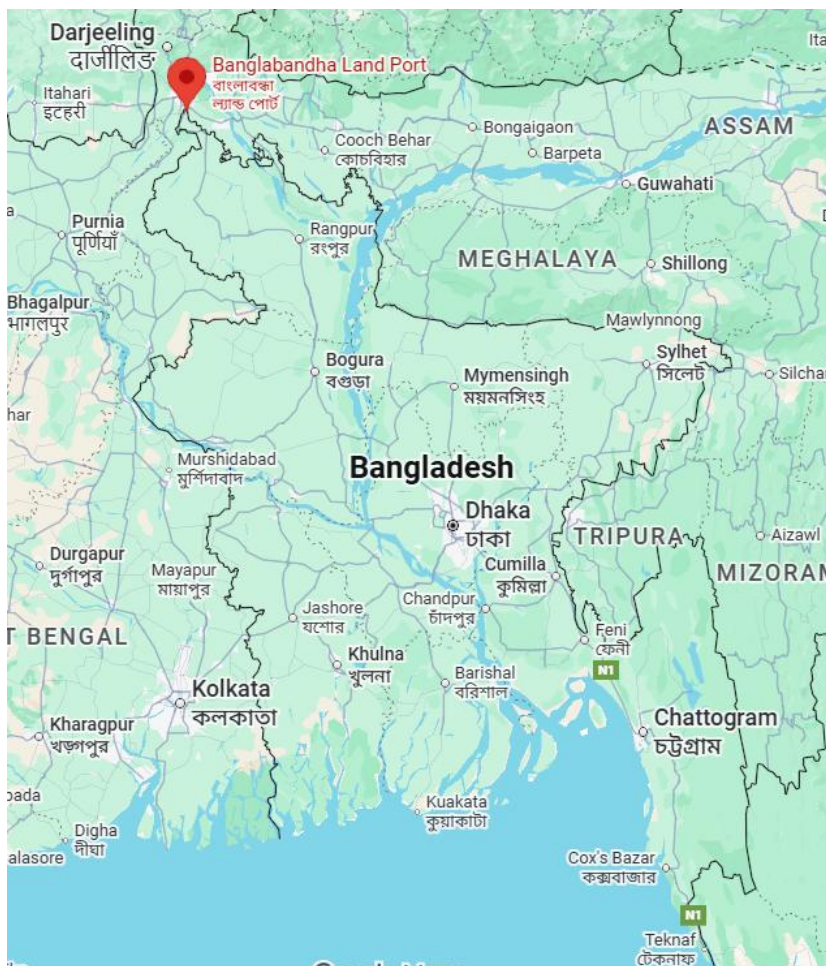
ブリマリ陸港は、計画中の拡張と、鉄道駅に近いことから鉄道網を導入する可能性が検討されており、バングラデシュ北部とインド、ブータン、その他の地域市場を結ぶマルチモーダル物流ハブへと変貌を遂げる可能性がある。今後の主要な機会としては、以下のものが挙げられる。

- 鉄道の統合により貨物輸送が高速化されることによる、トラックへの依存度の低減
- よりスムーズな検査のために最新のスキャンおよびデジタル通関システムの導入
- インド側のチャングラバンダ港の施設を改良し、取扱量のバランス改善
- 農産物加工や軽工業などの輸出製品の多様化

これらの取り組みにより、ブリマリ陸港は、高収益の国境検問所から、バングラデシュの連結性と北部の経済成長を支える総合的な地域貿易拠点へと進化する可能性がある。

5 | バングラバンダ陸港（1）

位置



（出所）Googleマップを基にジェトロ作成

基本情報

- **場所（バングラデシュ）**：ポンチョゴル県
テトゥリア郡バングラバンダ国境
- **インドの陸上港**：フルバリ陸港
（西ベンガル州）に接続
- **運用面積**：約10エーカー
- **譲渡期間**：25年
- **運営者**：バングラバンダ・ランドポートのBOT譲渡契約に基づく官民パートナーシップ（PPP）
- **所有権**：バングラデシュ政府 68.74%、
民間企業 31.26%
- **積み替え倉庫数**：1
- **計量スケール**：3
- **倉庫**：3

5 | バングラバンダ陸港 (2)

計量台



トラックヤード



石材輸入トラック



(出所) ジェトロ撮影

積載トラック



5 | バングラバンダ陸港（3）

概要

ポンチョゴル県テトゥリア郡に位置するバングラバンダ陸港は、バングラデシュ、インド、ネパール、ブータンを結ぶ重要な北部貿易拠点として機能している。官民連携（PPP）モデルに基づき運営されるこの港は、2005年10月9日にバングラデシュ陸港局（BLPA）と締結された25年間のコンセッション契約に基づき、バングラバンダ・ランドポートを通じて運営されている（正式な運用開始は2010年8月28日）。BBIN（バングラデシュ・ブータン・インド・ネパール）諸国間の地域的な連携を促進し、特にネパールとの国境貿易を促進する上で重要な役割を果たす予定だが、現状の面積がわずか10エーカーであるため、ピークシーズンには厳しいスペース不足に見舞われ、運用能力が制限されている。

インフラ整備と保有施設

バングラバンダ陸港は現在、以下の施設を保有している。

倉庫3棟（それぞれ5,000sqftの倉庫1棟と8,000sqftの倉庫2棟）、積み替え倉庫1棟、計量台3台、手荷物スキャナー1台、十分なホースと消火器25台を備えた消火栓設備、作物および家畜検査のための認証事務所。冷蔵施設がないため、生鮮品の取り扱いに課題がある。また、入国管理ターミナルと新税関は現在建設中で、管理業務と旅客業務の改善を目指しており、増加する貿易量に対応するため、緊急に追加の用地取得を必要としている。

旅客移動と貿易

2024年8月の政変前は、バングラバンダを通過する旅客は1日あたり800～1,000人であったが、ビザ規制の厳格化と地域間の移動の減少が主な要因となり、1日あたり100人未満にまで激減している。インドのフルバリ陸港（西ベンガル州）は、計量器と駐車スペースのみという最低限の設備しか備えておらず、効率的な二国間手続きが制限されている。こうした両国の施設の格差は、バングラバンダ陸港の混雑とインフラの未活用につながる事が予測される。

5 | バングラバンダ陸港（4）

貿易構成と動向

バングラバンダ港では、主に石材（全体の約95%）、製茶工場の機械、樹脂、プラスチック粒子を輸入しており、二輪車、冷蔵庫（主にネパール向け）、ジャガイモ、衣類廃棄物、黄麻製品などが輸出されている。貿易データによると、平均して毎日200台の輸入トラックがバングラデシュに入国し、40～50台の輸出トラックがインドとネパールに向けて出発している。以前はトウモロコシ、米、レンズ豆などの品物がこの港から輸入されていたが、現在ではこうした品目は大幅に減少している。バングラバンダ陸港を経由する貿易フローには化学製品がほとんど含まれていない。

今後の展望と発展の機会

バングラバンダ陸港は、**ネパールとブータンに直接つながる唯一の北部回廊として、戦略的可能性を秘めている**。しかしながら、BBINの枠組みにおけるその役割を最大限に高めるには、**的を絞った投資と拡張が必要となる**。

主な優先事項は次のとおりである。

- 敷地を超えて拡張するための**土地取得**
- **冷蔵倉庫および近代的な物流施設の開発**
- 国境を越えたバランスの取れた運用能力を確保するためのフルバリ陸港（インド）の**アップグレード**
- 貿易と旅客の管理を効率化するための**新しい税関および入国管理複合施設の完成**

適切な政策とインフラの支援があれば、バングラバンダは活気ある準地域貿易の中心地へと発展し、バングラデシュ北部とネパールやブータンの市場を結びつけるとともに、地域の連携におけるバングラデシュの地位を強化することができる。

V. バングラデシュと西ベンガル州間の貿易概要

1 | バングラデシュとインド西ベンガル州間の貿易概要 (企業別)

番号	企業名	輸出品・輸出額/量
1	Banga Building Materials	浴室設備、家具、家庭用品 輸出量：年間193.53トン
2	Bashundhara Paper Mills	ティッシュペーパー 輸出額：約460万ドル（2021年～2025年累計）
3	Durable Plastic	プラスチック製家具、家電製品 輸出量：年間約667.7トン
4	Habiganj Agro	家庭用プラスチック製品、ビスケット、飲料 輸出額：約450万ドル（2024/2025年度）
5	Ifad Multi Products	ビスケット製品（トースト、ラスク） 輸出額：約627トン（2024/2025年度）
6	Khetan Trading	廃棄綿花（ジョート） 輸出額：455万ドル（2020年～2024年累計）
7	Meghna PVC	PVC樹脂サスペンショングレード（K-67） 輸出額：約1,279万ドル（2024/2025年度）
8	Mymensingh Agro	フルーツ飲料 輸出額：年間約450万ドル
9	Pran Dairy	ビスケット、フルーツ飲料 輸出額：390万ドル（2024/2025年度）
10	Pran Foods	エナジードリンク、フルーツ飲料 輸出額：約227万ドル（2024/2025年度）

2 | バングラデシュとインド西ベンガル州間の貿易概要 (陸港別)

番号	会社名	主流な取引	輸出入製品
1	ベナポール陸港	輸入	輸出 - 既製服 (RMG)、冷蔵庫、ジュート、ガスタンカー (酸素、二酸化炭素、ナイトロックス) 輸入 - 綿衣料、車台フレーム、綿花、染料、合成繊維衣料、 二輪・四輪車、農作物
2	ボムラ陸港	輸入	輸出 - 蜂蜜、米ぬか油、砂糖、加工食品 輸入 - 生姜、クミン、ニンニク、青唐辛子、トマト、果物、 碎石、魚介類、玉ねぎ
3	ショナモスジッド陸港	輸入	輸出 - リサイクル品、衣類廃棄物、プラスチック製品 輸入 - 石材、玉ねぎ、トウモロコシ、ニンニク、ショウガ、 米 (バングラデシュ政府の輸入規制の対象)、化粧品
4	ブリマリ陸港	輸入	輸出 - 衣類廃棄物、セメント、綿花 輸入 - 川石、巨大石、ドロマイトパウダー、リンゴ、 カルダモン、季節のフルーツ
5	バングラバンダ陸港	輸入	輸出 - 二輪車、冷蔵庫 (積み替え用)、ジャガイモ、 衣類廃棄物、黄麻製品 輸入 - 石材、製茶工場機械、樹脂、プラスチック顆粒

VI. インドとの貿易活動に従事する 在バングラデシュ企業の事例

1 | バングラデシュホンダ（1）

事業概要

バングラデシュホンダは、日本の本田技研工業と国営バングラデシュ鉄鋼エンジニアリング公社が2012年に設立した合弁会社である。ムンシガンジ県（Munshiganj）の工場を拠点とし、バングラデシュにおけるホンダ製バイク・スクーターの製造、販売を主な事業とする。ホンダは、バングラデシュで3位の二輪車メーカーであり、近年、バングラデシュにおける市場シェアは、14%から17%に拡大している。

主な輸入品

オートバイ部品・コンポーネント、産業資材、
電気・電子部品

ホンダは、インドから部品を輸入、組立しているバングラデシュ工場を、完全な現地生産拠点へと転換する計画を立てている。この戦略により、バングラデシュを主要輸出拠点として活用することを目指している。グループでは世界に生産拠点を展開しており、各国の従業員向けユニフォームの輸出の可能性も視野に入れている。輸出数量は、全世界で約20万～30万点に上る。

輸送コストの課題

バングラデシュホンダは長年、既製服（RMG）製品に該当するホンダのユニフォームをインドに輸出する計画を立てていた。しかし、下記の理由により陸港を経由することができないため、インド西部マハラシュトラ州のナバシェバ港を利用することになり、同社にとってのコスト負担となっている。また、インドに到着した商品は、信用状（LC）発行に伴う銀行の複雑な要件により、港で保管されることが多く、大きな港湾滞留料（デメレイジ）となり、ホンダはサプライチェーンを維持するためにナバシェバ港の利用の継続を検討している。

ホンダは、インドの北部グルグラム（旧グルガオン）、南部チェンナイ、西部アーメダバードに工場を構えている。輸出には製品をまず西ベンガル州コルカタのハルディア港に輸送する必要がある、莫大なコスト増につながっている。さらに、ハルディア港とバングラデシュ南部チッタゴン港間の貨物を輸送する船舶はないため、製品の品質担保を懸念し、陸港の利用をなるべく避けているという。この利用回避は、特にベナポールからコルカタまでの道路（88km）と、隣接するバンガオンからペトラポールまでの鉄道回廊沿いのインフラ状況の悪さに起因する。

1 | バングラデシュホンダ（2）

課題

- これまで3カ月ごとに厳格な全数部品検査を実施していたが、2024年以降に定期的な品質検査に移行することに伴い、物流上の懸念が生じている。これらの部品は気候に敏感で腐食性が高いため、通関手続き中に繰り返し検査が実施されたり、港湾内の湿度の高い環境に長時間さらされたりすることで、製品の表面劣化や品質低下のリスクが高まる可能性がある。
- 現在、二輪車部品の98%をインドからの輸入に大きく依存している。同時に、同社はバングラデシュやインドといった需要の高い市場をターゲットに、レッグガードなどの二輪車アクセサリーに重点を置いた輸出戦略を推進している。

2 | 伊藤忠商事（1）

会社概要

伊藤忠商事は、2023年にベキシムコ傘下のYELLOWブランドとの提携を通じてバングラデシュにおける事業を開始し、自社ブランド「OUTDOOR PRODUCTS」を現地市場に導入した。当初は、バックパック、スクールバッグ、トラベルダッフルバッグ、メッセンジャーバッグなどをバングラデシュに輸入しており、今後は同国で製造されたバッグやアパレル製品の輸出にも協力を拡大していく予定である。

インドへの輸出

現在、バングラデシュとインド間の貿易には携わっておらず、同地域への輸出計画もない。しかし、原材料をインドから輸入し、バングラデシュの製造企業に、インドの原材料を用いた製品の製造を委託している。これは、高い関税を理由にインドからの最終製品の直接輸入を避けるために、今年から開始したOEM方式による事業であり、将来的には、インドの北東州への輸出も計画している。

陸港における課題

同社は、輸入商品の輸送をトラックによる陸上輸送（陸港を利用）の予定であったが、規制上の障害と不十分なインフラのため航空輸送に切り替えた。しかし、航空輸送にも課題があり、ダッカ空港の混雑により通関後の商品受け取りに3週間以上かかることがよくある。

需要パターンと取引商品

伊藤忠商事は、紙おむつ、生理用ナプキン、パーソナルケア用品といった家庭用品・衛生用品の取引を主に行っており、これらの製品に必要な化学品などの原材料をインドから輸入している。通常、紙おむつの需要は冬季、特に10月～11月にかけて増加し、夏季には若干減少する。

2 | 伊藤忠商事（2）

その他の課題

輸送上の課題に加え、必要な登録手続きの煩雑さ、関税管理、高い関税率、そして両国の規制機関（BSTIとBIS）間の基準の相違が、貿易における非関税障壁となっている。インド北東州では、十分な需要があるにもかかわらず、インドとバングラデシュ間の貿易は阻害されており、様々な課題により、インドのパートナー企業はバングラデシュとの貿易に消極的である。

陸港における課題

現状を踏まえ、同社は両国が現在の緊張を緩和し、戦略的パートナーシップを構築することで両国の経済に利益をもたらすことを期待している。また、インド北東州はバングラデシュにとって大きな可能性を秘めており、さらに開拓していくべきだと考えている。

3 | ベンガル・ポリマー・ウェアズ（1）

会社概要

1969年に設立されたベンガル・ポリマー・ウェアズ（Bengal Polymer Wares）は、ベンガル・グループ・オブ・インダストリーズ傘下の企業で、バングラデシュ最大のプラスチック製造会社である。毎月3,000トン以上の原材料を処理しており、最新の工具室、高度な品質管理ラボ、10万平方フィート（sqft）を超える倉庫スペースを備えた完全統合型生産システムを運用し、効率的な物流と一貫した製品品質を確保している。ベンガル・ポリマー・ウェアズは、業界最大規模の垂直統合型プラスチックメーカーとして、製品品質の向上、環境への影響の最小化、そして顧客へのコスト優位性を実現している。

同社は、2010年にインドへの輸出を開始した。主な製品は家具や家庭用品などのプラスチック製品であり、その品質と手頃な価格帯で、主にインド北東州に輸出している。

輸出品目	2025年度の輸出額
家具、家庭用品	73万4,000ドル

インドへの輸出チャネル

インドへの輸出において手続き上の障壁がほとんどなく、洋服タンスなどの完成品は、ノックダウン方式で製造・箱詰めされ、トラックとトレーラーを使った陸路で輸送される。インドの販売代理店がボムラ陸港から製品を運ぶため、インドへの輸出プロセス全体が簡素化され、大きな問題は発生していない。しかし、使用しているバングラデシュ側の陸港は、ボムラ陸港（2024年8月5日から稼働）のみであり、インフラが未整備なため、輸送中に多くの商品が損傷するリスクがある。インドへの輸出にはISOなどの基本的な認証取得のみが必要である。ベンガル・ポリマー・ウェアズは、インドに現地営業チームを擁しており、ベンガルのさまざまな地域で販売代理店の雇用を担当しているが、2024年8月以降の財政的制約により、2～3人のチームに縮小された。また、競合他社のプラン社は、インドで確立された流通ネットワークを有しており、ベンガル社に対して競争上の優位性がある。

インドからの輸入チャネル

インドからの輸入チャネルは、ベナポール陸港などを経由して原材料を輸入しており、98%は樹脂・プラスチック、残りの2%はプラスチックの染色に使用されるマスターバッチである。ウォルトン、サレハメタル、カラープラスなどのいくつかの企業がバングラデシュで色の開発を開始しているが、インドは高い専門知識を有しており競争上の優位性を持つ。しかし、複雑な信用状障壁と前払いの煩雑さにより、インドからの輸入製品の価格は高い。

3 | ベンガル・ポリマー・ウェアズ（2）

積み替え問題

インドが2025年4月にバングラデシュ向け積み替え施設を閉鎖して以来、サプライチェーン管理において深刻な問題に直面している。特に、輸送ルートの延長、最大約45日間の配送日数延長、物流コストの増加などがあり、これが支払い遅延、キャッシュフローおよび再投資の制約につながっている。また、一部の輸出業者は、サプライヤーがFOB関連コストの上昇を吸収できる一方で、製品到着の遅延は在庫不足や市場タイミングの問題により輸入業者に損失をもたらす可能性がある」と指摘しており、サプライチェーンの非効率性が貿易相手国双方に悪影響を及ぼす可能性があることを示唆している。

インドにおける需要パターンと市場規模

- インド北東州はバングラデシュと非常に類似しており、両国間の嗜好や接続性も類似している。一方、欧州や米国は、より高度なカスタマイズを必要としており、欧米諸国からのコンプライアンス要件の厳格化により、コストは6%上昇し、間接費も1.6%増加している。
- 2023年、インドにおける同社の市場規模は約9万2,600ドルであったが、2024年には約6万35ドルに減少した。2025年には、さらに約2万4,590～3万2,786ドルまで減少している。同社は、海外市場で電子商取引プラットフォーム経由での注文を受けていない。

インド市場の将来展望

- インド西ベンガル州における同社製品の人気は、品質と価格へのこだわりが功を奏し、見通しが非常に良好である。同社は、現時点でインドに工場を建設する計画はないが、輸出に注力し続け、今後2～3年以内にインドに配送センターを設立したい意向を示している。
- 事業をさらに拡大するためにバングラデシュ北東部ハビガンジに工場を設立する計画がある。
- 両国がいくつかの施設で互いに依存しているため、自国の利益のために、商品とサービスの円滑な流れを確保するための貿易障壁を減らすことに、政府が重点を置くべきとの立場だ。

4 | ウォルトン（1）

会社概要

ウォルトン（Walton）は、バングラデシュの大手電子機器・家電メーカーである。現在、3万人以上の従業員を擁し、22の生産拠点を有している。世界50カ国に輸出しており、2030年までに150カ国への拡大を目指している。

- 同社は、2015年にインドへ冷蔵庫の輸出を開始。
- 2023年11月、取引の円滑化を確保するために初めてインド向けにルピー建決済導入。
- 2024年に、西ベンガル州に4万3,000ドル相当のファンを輸出。

ウォルトンの売上高は、約90%がバングラデシュ国内市場、10%が輸出である。

輸出品目	年間輸出台数
冷蔵庫	3万台
ファン	10万台

インドにおける流通チャネル

インドに300以上の正規販売店を持ち、インドにおける強力な市場プレゼンスを有している。また、コルカタにも登記上の事務所がある。インドの代理店では55人が働いている。

インドの需要傾向

バングラデシュと同様の製品をインドに輸出しているが、インドの設備はバングラデシュよりも優れている。バングラデシュの前政権崩壊後、インドへの輸出需要は一時的に減少したが、2025年1月以降は安定し、通常の水準に戻っている。

4 | ウォルトン（2）

港湾と積み替えの課題

- 西ベンガル州への輸出プロセスは、税関や港湾通関手続きにおける非効率性と不正行為によって妨げられることが多く、これがウォルトンのサプライチェーンを歪めている。
- インドが2025年4月に積み替え施設の閉鎖を決定したことによる影響はない。積み替え施設は、既製服製品にのみ適用され、電子機器・家電製品は対象外である。

インドの将来展望

インドとバングラデシュは相互貿易と経済協力の促進と維持を目的とした南アジア自由貿易圏（SAFTA）協定の加盟国である。両国は2022年、二国間の貿易、投資、その他の展望を深めるために包括的経済連携協定（CEPA）の交渉を早期に行うことで合意している。その後はとん挫しているが、再検討する可能性がある。

5 | アキジ・ベーカース（1）

会社概要

アキジ・ベーカース（Akij Bakers）は、アキジ・インサフ・グループ傘下のバングラデシュの製パン会社である。パン、ロールパン、ケーキ、ビスケット、クッキー、ウエハースなど幅広い種類の商品をガジプール県トンギ地区にある近代的な工場で生産し、バングラデシュ全土に広く流通させている。

2023年7月以降、アキジ・ベーカースは、インドの輸出市場に進出しており、当初は西ベンガル州コルカタ地域に重点を置き、その後同州シグリ地域やアッサム州へとその範囲を広げている。

現在、製粉業アキジ・フラワー・ミルズ（Akij Flour Mills）は約5～6万ドル相当の小麦粉をバングラデシュからインドに輸出している。

輸出品目	2025年度の輸出額
トースト、ポテトフ レーク	127万ドル

インドへの輸出

過去3年にわたりインドへの輸出を実施しており、主にビスケット、クッキー、スナック、チョコレートなど、20～22種類の商品をインドに輸出している。

5,000人を超える大規模な現場営業部隊を擁するプランとは異なり、アキジ・ベーカースは、広範な現場販売ネットワークを有しておらず、インドにおける業務は、主に市場のモニタリングを担当する営業スタッフと管理職に限られている。

陸港における課題

現在、食品輸出に利用できるのは西ベンガル州ヒリ陸港とゴジャダンガ陸港のみであり、さらに、インドはバングラデシュ基準検査機関（BSTI）規制を認めなくなり、輸入企業の名称とインド食品安全基準局（FSSAI）番号を製品パッケージに印刷することを義務付けているため、アキジ・ベーカースは、コンプライアンス遵守とラベル表示変更に多大な費用を負担している。これらの規制変更は出荷の遅延と料金上昇につながり、さらにコロンボからムンバイまでフィラー船で輸送する必要があるため、輸送コストの増加にも直面している。さらに、非公式のコストが追加の経済的負担となり、大きな貿易障壁となっている。

5 | アキジ・ベーカース（2）

飲料業界の重要な需要傾向

季節によって需要パターンが変動し、飲料の売上高は4月～8月にかけてピークを迎え、その後、冬季には減少する。

その他の課題

高い輸出コスト、熾烈な競争、およびバングラデシュとインドとの原材料価格の大幅な格差により、インド市場で大きなマージン圧迫に直面している。例えば、小麦の1kgあたり価格はインドの約22インドルピーに対し、バングラデシュでは約50インドルピーであり、砂糖はインドの約60インドルピーに対し、バングラデシュでは約120インドルピーである。これらのコスト差にインドの物品・サービス税（GST）および規制費用が加わり、インドで競争力のあるマージンを維持することは困難になっている。さらに、2024年以降、インドはより厳格で裁量的な製品テスト要件を導入し、5回の承認を経てテストが終了していた以前の慣行とは異なり、現在、ケースバイケースで当局がテストを決定している。さらに、試験費用は大幅に増加し、1回あたり6,500インドルピーから1万3,500インドルピーに上昇し、コンプライアンスコストをさらに増大させている。

将来の展望

主要な消費市場であるインド北部への輸出拡大も目指しており、北インドは依然としてバングラデシュからの供給に大きく依存している。

6 | パーテックス・スター・グループ (1)

会社概要

パーテックス・スター・グループ (Partex Star Group) は、バングラデシュを代表する財閥企業の一つであり、木材製品、板材、家具、建築資材、食品、不動産など、幅広い分野で事業を展開している。同グループは製造子会社を持ち、国内外の市場向けに付加価値の高い木材製品の大手メーカーとしての地位を確立している。

輸出実績と市場

パーテックス・スター・グループは板材、家具、関連する木質製品をインドに輸出している。インド国内における同社の主要輸出市場はインド北東州で、インド向け輸出額の約90%を占め、北東州以外のインドは約10%を占めている。インド北東州への市場の集中は、物流上の優位性と北東部における確固たる市場需要を反映している。

輸出実績

インドへの輸出は、主にバングラデシュの政権交代とそれに伴う貿易業務への不確実性により、ほぼ停止状態にある。陸路輸出は機能しておらず、海路は輸送距離が長く、時間がかかり、コストも大幅に高くなるため、競争力が低下している。

6 | パーテックス・スター・グループ (2)

インドにおけるブランド認知

インド市場、特にインド北東州において高いブランド認知度を誇っている。同社は、最近の貿易摩擦にもかかわらず、製品の品質と信頼性に対する高い評価が需要を支えているとの見解を示した。

市場での存在感

現在、インドに専任の販売部隊を置かず、販売代理店との取引関係に依存している。そのため、バングラデシュとインドの政治的な緊張が高まる時期には、バイヤーとの緊密な連携が不可欠となり、市場への直接的な関与が制限されている。

政府への要望

両国の政府は、二国間信頼の構築、特に貿易の安定性と予測可能性の確保に重点を置くべきだ。また、業界団体とバングラデシュ政府の関係機関は、特に政策移行期や市場の不確実性が高まる時期に、加盟企業を支援する上でより強力な役割を果たす必要がある。

7 | メグナ・グループ・オブ・ インダストリーズ（1）

会社概要

メグナ・グループ・オブ・インダストリーズ（Meghna Group of Industries、MGI）は、バングラデシュ最大級の財閥企業の一つであり、消費財、食品・飲料、ティッシュ・衛生用品、セメント、鉄鋼、エネルギー、物流など幅広い事業を展開している。国内市場で強力なプレゼンスを確立しており、厳選された消費財を通じて、インドを含む地域の輸出市場への進出を着実に拡大している。

市場での存在感

過去2～3年ほど、ティッシュ製品と食品をインドに輸出してきた。輸出量は依然として非常に限定的であり、現段階では大量輸出戦略というよりは、探索的またはニッチ市場へのアプローチをとっていると考えられる。輸出は、主にインド北東州に集中しており、北東州以外のインドへの輸出は主に物流とコスト上の考慮により最小限にとどまっている。

運用上の課題

バングラデシュ側の陸港では大きな問題は発生していない。しかし、インド側では、輸出業者は特に製品認証要件やラベル表示の違いに関連した運用上の煩雑さに直面している。これらの要件により、梱包や書類の変更が必要になることが多く、コンプライアンスコストが増加し、価格競争力が低下している。

7 | メグナ・グループ・オブ・ インダストリーズ (2)

貿易円滑化と制度的支援

輸出関連の課題への対応として、業界団体に支援を求めることができる。また、バングラデシュ輸出促進庁（EPB）と連携し、輸出促進と市場開発に取り組んでおり、市場創出と輸出促進におけるEPBの役割を認識している。

輸出の現状と見通し

政権交代後、インドへの輸出拡大について「様子見」の姿勢をとっており、現在輸出を制限している。状況が安定した後であれば、将来の成長を阻むような市場構造上の障壁はなくなる。

バングラデシュとインドの貿易関係に関する見解

バングラデシュとインドは経済的に相互依存しており、現在の課題はビジネスレベルの対立というよりも、主に政府間（G2G）の問題である。インドのビジネスパートナーに関して根本的な懸念はなく、政策の安定性と二国間の信頼関係の向上により、全体的な貿易関係は改善すると期待される。

8 | モティン・スピニング・ミルズPLC (1)

会社概要

複合企業DBLグループの主力企業であるモティン・スピニング・ミルズ（Matin Spinning Mills）は、バングラデシュにおける高級糸製造のベンチマークとしての存在である。ガジプール県にある最新鋭の工場では、スイス、ドイツ、日本の先進技術を融合しており、パイオニアとしての地位を確立している。同社の中核戦略は「ゼロ・コンタミネーション（異物混入）」の理念に基づき、世界的なアパレルブランドの厳格な基準を満たすことである。オーガニックコットン、メランジ、合成繊維混紡といった特殊製品に注力することで、同社は量産型から品質重視のマーケットリーダーへと飛躍を遂げた。

原材料調達における変化

インドは、国境を接していることによるコスト優位性とリードタイムの短さから、バングラデシュの紡績工場にとって主要な原綿供給源である。しかし、政治的不安定さだけでなく、主に品質への懸念から、インド産綿花への依存を徐々に減らしている。高精度紡績においては、原綿の生地欠陥への懸念が、輸送時間の短縮による物流上のメリットを上回っている。これは、「品質と接続性のギャップ」を浮き彫りにしており、世界の輸出市場の技術的要件に比べ、陸港の近接性は二の次となっている。

貿易相互主義と認証への障壁

現在の貿易環境において重要な点は、バングラデシュとインドの互惠関係の欠如である。インド政府は自国製品の輸出においては非常に「友好的」な姿勢を維持しているが、バングラデシュ製品がインド市場に参入しようとする状況は一変する。最大の障害はインド標準規格局（BIS）の認証であり、この認証マークの取得は、バングラデシュ製造企業にとって非常に困難で、多大な工数を必要とするプロセスであり、事実上、非関税障壁となっている。この認証を取得しなければ、高品質なバングラデシュ産の糸や繊維は、インド国内で公平な競争条件で競争することがほぼ不可能である。

8 | モティン・スピニング・ミルズPLC (2)

物流の混乱

両国間の接続性は、近年の強制的な経路変更政策により深刻な負担に直面している。2025年半ばには、新たな規制により、衣料品や繊維製品を含む特定の品目の輸出が従来の陸港からナバシェバ（ムンバイ）の海港に限定された。これにより輸送コストが大幅に上昇し、陸上接続がもたらすはずだった地理的優位性が事実上失われている。

制度上の弱点と政策の見通し

現在の貿易環境は、概して一方的な「友好的」姿勢を特徴としている。バングラデシュの輸出業者は、国内輸出補助金の減少と、補助金を受けているインドメーカーとの競争激化という困難な時期を乗り越えようとしている。地域間の連携の見通しは、よりバランスの取れた相互的な貿易枠組みへの移行にかかっている。効率性を回復し、継続的な摩擦を緩和するためには、両政府が協力して貿易障壁を解消し、BISなどの認証基準を調和させ、工業製品のための費用対効果の高い陸上輸送路を確保する必要がある。



9 | アリ・ナチュラル・オイル・ミルズ・アンド・アグロ・インダストリーズ

概要

アリ・ナチュラル・オイル・ミルズ・アンド・アグロ・インダストリーズ（Ali Natural Oil Mills and Agro Industries）は、バングラデシュに拠点を置く食用油加工会社で、マスタードオイルをはじめとする天然油製品の生産を行っている。同社は、国境を越えた貿易機会への関心が高まる中、現地での原材料調達と高品質な食用油の国内市場への供給に注力している。食品安全および品質基準の遵守に加え、陸港の接続性と貿易円滑化の向上を活用し、インドを含む地域市場におけるプレゼンスの強化を目指している。

インドへの輸出

同社は主に米ぬかと大豆油をインドに輸出している。季節的な需要があり、夏季には需要が高まる傾向がある。国内消費が堅調であるにもかかわらず、同社はインドで確立した市場シェアを維持するために輸出量を維持している。しかし、バングラデシュが国内の供給不足に対処するために米ぬかと大豆油の輸出を一時的に禁止したことで、インドのサプライチェーンに影響が出た。前政権の崩壊による需要の変化はなかった。同社は、近い将来、米ぬか油以外にも、インドへの輸出製品の範囲を拡大することを計画している。

港湾の課題

インドへの輸出においては大きな問題はないが、港湾における非効率性と不正行為により、インドからの機械やその他の設備の輸入に困難を抱えている。さらに、港湾での滞留費用が多額になる。インドがバングラデシュ向け積み替え施設を停止した決定は、既製服製品にのみ適用されるため、同社の事業に影響はなかった。

Ⅶ. 関連団体へのヒアリング

1 | ジョソール（Jashore）商工会議所

概要

1985年に設立されたジョソール商工会議所（JCCI）は、設立以来40年以上にわたり、地元のビジネスコミュニティの意向や意見などを率先して代弁してきた。会員主導の組織として、農業、漁業、軽工業や貿易に至るまで、多様な事業の利益向上に取り組んでいる。同商工会議所は、豊かな歴史と高まる商業的重要性を活かし、西ベンガル州と連接するジョソール県の経済発展と繁栄を促進することに尽力している。

商工会議所の構成：会長（1名）、副会長（3名）、会計（1名）、その他の執行委員（13名）、事務局長（1名）の全19名

ジョソール県の貿易フロー

ジョソール県は、インドとの国境貿易において重要な役割を果たしており、輸出品にはサリー、竹、魚介類（パンガシウス、テングラなど）、既製服（政権交代後に減少）、オートリキシャの電池・充電器などが含まれる。その他にも、近年では、ビンロウの実、綿花、稚魚が主要な輸出品として台頭している一方で、インドでの需要が高い動物の皮（牛や山羊など）は、規制により輸出が停止している。

同地域を通じた主な輸入品は、自動車部品と自動車で占められており、特にTATA GroupやAshok Leylandからの輸入が目立つ。かつては、玉ねぎと米の輸入が中心だった。同地域の輸出入比率は約5:95であり、貿易量の不均衡を浮き彫りにしている。

現在の傾向と課題

2024年8月の政権交代以降、ジョソール県を通じた輸出入は大幅に減少しており、これはバングラデシュとインドの貿易関係における広範な混乱を反映している。貿易動向を見ると、国境を越えた取引の約70%をベナポール陸港、残りの30%をボムラ陸港が占めており、貿易拠点に偏りがある。また、密輸は減少しているものの、正規貿易は依然としていくつかのボトルネックを抱えており、製品試験の遅延や陸港での滞船料の支払いは、貿易業者の運用コストを増大させている。インド商工会議所との直接的な組織的連携の欠如も、国境を越えたビジネス協力の機会をさらに制限している。

2 | ラジシャヒ（Rajshahi）商工会議所（1）

概要

ラジシャヒ商工会議所（RCCI）は、バングラデシュ北部地域における主要な貿易組織の一つであり、1951年の設立以来、地域のビジネス界と中央政府を結ぶ重要な架け橋としての役割を果たしてきた。同組織は、20名の会員からなる理事会によって運営されている。この組織構造は、会長（1名）を筆頭に、上級副会長（1名）、副会長（1名）がそれぞれ支えている。残りの17名の理事は、様々な産業・商業セクターを代表しており、会員の経済的利益に繋げるよう務めている。

会員サービスと相談

同商工会議所の主な使命は、会員企業に対し、包括的なビジネスコンサルティングと戦略的な「今後の方向性」に関するガイダンスを提供することであり、ますます複雑化する規制環境において、企業が税務コンプライアンスなどを理解できるよう支援している。所得税とVAT（付加価値税）の査定と申告に関する専門的なサポートも定期的に提供している。その他にも、バングラデシュ政府が提供する様々な税制優遇措置や優遇措置の申請方法について、専門家が会員企業を積極的に指導し、地域企業が資本を最大限に活用して産業の発展と地域雇用を創出できるよう支援している。

地域貿易動向

ラジシャヒ県は、主にショナモスジッド陸港を通じて、バングラデシュとインドの二国間貿易の重要な玄関口となっている。インドからの輸入品は、工業製品と消費財が中心で、特に石材や玉石は、国家インフラプロジェクトに必要な最も重要な品目である。さらに、同地域はインド産の玉ねぎや季節の果物の大規模輸入を促進しており、これらは国内需要の充足と市場価格の安定に不可欠である。ラジシャヒ県からの輸出品は、高品質のジャガイモや衣類廃棄物であり、これらの製品はインド市場の需要を満たしている。上記の製品は、国境を越えた商業交流の中核を成す製品として、ラジシャヒ県と近隣のインド諸州との深い経済的相互依存関係を象徴している。

2 | ラジシャヒ（Rajshahi）商工会議所（2）

暫定政権への政権交代の影響

2024年の政変は、国全体の経済状況に影響を与える大きな転換期をもたらしており、ラッシャヒ県でも、この変化により、インドとの二国間貿易活動が顕著に減速した。現在の貿易環境では、国境での通関業務の停滞と貿易関係者の警戒感が高まっている。標準的なサプライチェーンの混乱と貿易手続きに関する不確実性は、輸出入に困難な状況を生み出した。多くの輸出入業者は、行政が安定するまで「様子見」の姿勢を取らざるを得ない状況である。

今後の展望

ラッシャヒ商工会議所は、インドとの既存の貿易障壁に対処・解決できる民主的な政権の樹立を願っている。また、経済外交の重点として、通関手続きの合理化と物流上の障害が除去されることを期待している。同会議所は、安定的で予測可能な貿易環境の回復に尽力し、安定した政治情勢のもと、ラッシャヒ県が、国際的なビジネスと産業成長の活気ある中心地として活躍できるようになることを目指している。

3 | インド・Bangladesh 商工会議所（IBCCI）（1）

概要

インド・Bangladesh 商工会議所（IBCCI）は、両国の文化的類似性と地理的近接性を生かし、二国間貿易の促進を目的として2007年に設立された。両国のビジネスコミュニティにとってワンストップ・ビジネス・ソリューションセンターとなることを目指している。Bangladesh 全土に約400の会員がいる。

業務内容・範囲

インドとの貿易総額は、2023年に約160億ドルで、そのうち輸出額は20億ドルであった。医療サービス貿易も含めると、インドにとって、Bangladesh は約300億ドルの市場と推定される。同商工会議所は、両国にとって有益で良好な貿易環境の醸成を目指しており、会員の大多数が同様の課題に直面した場合、関係当局に対して、共通の懸念を積極的に表明し、迅速かつ効果的な政策対応を促進する役割を担っている。

直面している課題

Bangladesh からインドへの輸出は、主に認証手続きの複雑さや、組合などの障壁により、依然として幾つかの課題に直面している。輸出業者は、複数の機関から膨大な数の認証を取得する必要があり、その手続きはしばしば長期的・官僚的である。こうした手続き上の遅延は、タイムリーな出荷を妨げ、取引コストを増大させている。

積み替えの障害

Bangladesh からのインド向け貨物は、空コンテナとなることも多く、輸送コストの上昇につながっている。ただし他国へ既製服などを輸出する際には積み替えコストが高くなるため、比較的成本の安いインドへの輸出依存度は高まっている。同時に、ネパールやブータンといった近隣諸国も、モングラ港を貿易活動の拠点として活用することに関心を示しているが、インフラ面および手続き面の制約により、同港が地域貿易ハブとして活用するには依然として課題が残る。

3 | インド・Bangladesh 商工会議所（IBCCI）（2）

これまでの他組織との連携

Bangladesh は、インド商工会議所（ICC）を含むインドの複数のビジネス団体と歴史的に強固な関係を維持してきた。両国は、二国間経済協力の強化とビジネス機会の拡大を目的としたセミナー、会議、貿易フォーラムを頻繁に開催しており、特に、2023年に開催されたB20サミットでは、Bangladesh は23名の代表団をインドに派遣し、地域貿易促進へコミットしている。

潜在的なセクター

IBCCIは、日用消費財（FMCG）、皮革、履物、農産物加工産業がインドへの輸出拡大の可能性があると見ている。しかし、両国政府の積極的な姿勢の欠如により、現時点では政策協議は行われていない。

4 | バングラデシュ輸出促進庁（EPB）（1）

政権交代後のバングラデシュ・インド貿易の現状

2024年8月の政変後、バングラデシュとインドの貿易は短期的な調整局面に入った。陸港における取扱量の減少、慎重な企業心理、オペレーションの混乱などが見られる一方で、根底にある貿易需要は依然として健全だ。輸出業者は、輸出信用状（L/C）の開設遅延、銀行監査の厳格化、インドの輸入業者における政策継続性に関する不確実性を報告している。その結果、政変後の最初の数カ月間は輸出入ともに減少し、国境貿易に依存する中小企業への影響はより顕著であった。

陸港を通じた輸出の不均一

いくつかの陸港（例：ベナポール、ボムラ、バングラバンダ）では、規制当局による慎重な対応、ビザ制限、検査の遅延により、農産物、加工食品、軽工業製品の輸出が減速した。しかし、一部の陸港（例：ソナマスジド）では、輸入の減少により業務に余裕ができたことや、輸出業者が制約のある他の地域から輸送航路を変更したことなどから、輸出が相対的に改善した。

輸入は比較的堅調

石材、建設資材、工業用中間体などの原材料の輸入は、特に民間部門の建設・製造業の需要に結びついている地域では、ほぼ途切れることなく継続している。これにより貿易不均衡はさらに拡大し、輸入の回復は輸出の回復よりも速い。

政策と制度の不確実性が輸出業者の信頼に影響

政権の移行期間中、輸出業者は輸出優遇措置、通関手続き、規制執行に関する不確実性に直面した。貿易政策に大きな変更はなかったものの、即時の明確化が欠如していたため、意思決定が遅れ、新規輸出契約の締結が延期され、輸出業者への信頼に影響を与えている。

4 | バングラデシュ輸出促進庁（EPB）（2）

主な課題

輸出促進庁（EPB）の観点から見ると、バングラデシュとインドの貿易は引き続き成長の可能性を示しているが、一連の構造的、規制、運用上の課題によって制約されており、特に陸港を通じた輸出に影響を及ぼしている。

非関税障壁（NTB）

インドはバングラデシュにとって最大の輸出先の一つであるものの、バングラデシュの輸出業者はインド側で厳格な試験要件、度重なる検査、通関手続きの遅延に頻繁に直面している。規格や適合性評価の相互承認がないため、特に農産加工食品、プラスチック、軽工業製品において、コンプライアンスコストが増加している。

陸港の制限と不均一な国境インフラが輸出拡大を制限

輸出促進庁（EPB）は、輸出志向の陸港の多くが、検査設備の不足、冷蔵倉庫の不足、混雑、インドの対応港湾の未整備といった問題を抱えていると指摘している。インドによる陸港を通じた輸入に対する頻繁な規制の強化は、海港ではなく国境貿易に依存する中小企業に影響を与えている。

貿易不均衡と輸出製品の画一性

輸出収入の増加にもかかわらず、バングラデシュの対インド輸出は依然として限られた製品群に集中しており、インドからの輸入は、輸出をはるかに上回っている。輸出促進庁（EPB）は、製品の多様化の不足、インド市場におけるブランド力の弱さ、付加価値輸出の限界を継続的な構造的課題として挙げている。

5 | バングラデシュ商工会議所連盟（FBCCI）

概要

バングラデシュ商工会議所連盟（FBCCI）は、バングラデシュ最大の貿易促進機関であり、国内外で、バングラデシュの民間セクターを代表している。同連合会は、商工会議所、業界団体、民間企業のための統合プラットフォームとして機能し、貿易促進、民間セクターの発展、政策対話を支援している。現在、経済の様々なセクターにわたる2,000以上が加盟する会員組織である。バングラデシュ政府に任命された管理者によって運営されており、総選挙後に理事会選挙が行われる予定である。

越境貿易のためのB2Bマッチングと会員企業への支援

FBCCIは、企業間（B2B）のマッチングを定期的に行っており、この機能を通じて、バングラデシュ企業と海外のバイヤー、輸入・輸出業者、潜在的なパートナーを結びつけ、国境を越えた貿易と投資を支援している。また、貿易イベントへの参加、関連機関との調整、ビジネス関連プロセスの促進など、輸出入活動に従事する会員企業をサポートしている。また、インドとの貿易に携わる会員企業に対しても、貿易イベントへの参加に関するガイダンス、公的機関との調整、インド側との交渉促進などの支援サービスを提供している。この支援はインドとの貿易に陸港を利用する企業にとって、特に重要な取り組みである。

バングラデシュ政府との連携

FBCCIは会員企業と協力し、貿易関連の課題を収集し、関係する政府機関や当局に提出している。貿易、規制、ビジネス環境に関する問題に関して、民間部門と公共機関間の調整プラットフォームとして機能している。

インドとの貿易促進と制度的連携

FBCCIは、インド商工会議所連合会（FICCI）との正式な覚書（MoU）に基づく組織的連携を通じて、バングラデシュとインドの二国間貿易の促進において重要な役割を果たしている。このプラットフォームを通じて、インドにおけるバングラデシュ企業の商業的つながりと市場アクセスの強化を目的とした見本市、展示会、ビジネス代表団の派遣を促進している。しかしながら、過去に定期的に代表団がインドに派遣されていたが、政変以降の派遣は1組のみと停滞している。

Ⅷ. インドへの輸出における課題と今後の展望

1 | 主な課題

認証とコンプライアンスの障壁

農産物、化学製品を対象に、長く複雑な認証手続きに直面している。また、バングラデシュ基準検査機関（BSTI）、税関、インド規格当局からの承認が複数回必要となるため、出荷が遅れることがある。試験・品質証明書の相互承認がないことも、コストと時間をさらに増大させている。

インフラと港湾能力のギャップ

ベナポール陸港を除くほとんどの陸港では、適切な倉庫、検査施設、コールドチェーン設備が不足している。道路幅が狭く、トラック駐車スペースも限られており、インド側の陸港（マハディプール、チャングラバンダ、フルバリなど）も未発達であるため、貨物の取り扱いが遅く、物流コストが上昇している。

官僚的な遅れと限定的なデジタル化

紙ベースの書類、手作業による通関手続き、港・税関・国境管理機関間の連携不足が手続きの遅延を引き起こしている。一部の自動化は進んでいるものの、バングラデシュとインドの税関システム間の相互運用性は依然として限られている。

市場アクセス

SAFTAや二国間協定にもかかわらず、依然として関税ピークや非関税措置がいくつか存在している。輸出業者は、主要製品（ジュート、農産物、米ぬか油など）に対する突然の政策変更、禁止措置、割当制限に直面しており、貿易の予測可能性が損なわれている。

政治と政策の不確実性

2024年の政変後、輸出信用状をめぐる不確実性とビザ発給数の減少により、物資と人の流れが停滞していた。貿易業者は依然として、銀行業務と検査プロセスの正常化が遅れていると指摘している。

輸送および積み替えの制限

混雑した陸港を経由する道路輸送への依存は輸送コストを増大させており、鉄道や河川輸送は依然として十分に活用されておらず、インド国内のラストマイル輸送は民間の仲介業者や地元の組合に依存することが多く、非公式なコストが増大している。

2 | 今後の展望（1）

輸出品目の多様化

既製服製品以外にも、新たな潜在的産業としては、農産加工品（果物、野菜、スパイス）、軽工業、プラスチック製品、電池、加工食品などが挙げられる。冷蔵施設や認証施設の拡充により、チャパйнаワブガンジ県産のマンゴーやシャトキラ県産の魚といった高付加価値農産物の輸出が可能になるだろう。

インフラ近代化とデジタル税関

ベナポール港、ボムラ港、その他の港で現在実施中の世界銀行資金によるACCESSプロジェクトにより、検査や旅客ターミナルの改善が期待される。デジタル税関と単一電子窓口サービス（single-window systems）により、通関手続きの迅速化と透明性の向上が期待されている。

南アジア地域（BBIN）イニシアチブ

BBINイニシアチブは、バングラデシュ、ブータン、インド、ネパール（BBIN）の4カ国によるイニシアチブであり、南西アジアの隣国4カ国間の経済協力と連携を強化することを目的とした地域的な枠組みである。BBIN自動車協定に基づく協力強化と地域鉄道網により、バングラバンダとブリマリを經由してネパールとブータンへのシームレスな回廊が開かれ、バングラデシュの製造業者にとって新たな輸出ルートが創出される計画である。

制度的協力

将来の貿易ポテンシャルを効果的に実現するには、より強固な制度的連携が不可欠である。政府間（G2G）の連携は、二国間信頼の再構築、政策の予測可能性の確保、突発的な貿易制限の最小化に重点を置くべきである。また、EPB（バングラデシュ輸出促進庁）やFBCCI（バングラデシュ商工会議所連盟）などの機関は、輸出業者支援、市場開拓、民間セクターの懸念事項の表明において重要な役割を担っている。業界団体は仲介役として機能し、企業がコンプライアンス要件を遵守し、不確実な時期にインド側との対話を維持できるよう支援することが期待されている。

2 | 今後の展望（2）

政策支援と輸出インセンティブ

新政権の貿易円滑化政策とインドとのFTA/CEPA交渉の可能性は、関税の削減と中小企業の市場アクセスの改善につながる可能性がある。輸出業者向けの保税倉庫施設の拡充も競争力の向上に寄与するだろう。

マタバリ深海港の補完的役割

日本が支援するマタバリ深海港の開発は、インドとの陸上貿易を戦略的に補完するものである。陸港の代替となるものではないが、マタバリ港はバルク貨物やコンテナ貨物の輸送能力の高い海上輸送の代替手段となり、混雑した国境地点への負担を軽減するだろう。中長期的には、マタバリ港はバングラデシュ、インド、そして第三国を含む地域サプライチェーンを支え、より大規模な製造、物流、産業インフラへの投資による貿易の成長を促進する役割が期待されている。

レポートをご覧いただいた後、 アンケートにご協力ください。

(所要時間：約1分)

<https://www.jetro.go.jp/form5/pub/ora2/20250055>



レポートに関するお問い合わせ先

日本貿易振興機構（ジェトロ）

調査部アジア大洋州課



03-3582-5179



ORF@jetro.go.jp



〒107-6006

東京都港区赤坂1-12-32 アーク森ビル6階

■ 免責条項

本レポートで提供している情報は、ご利用される方のご判断・責任においてご使用下さい。ジェトロでは、できるだけ正確な情報の提供を心掛けておりますが、本レポートで提供した内容に関連して、ご利用される方が不利益等を被る事態が生じたとしても、ジェトロは一切の責任を負いかねますので、ご了承下さい。

禁無断転載