

第22章 主要産業の動向と FTA の影響

1. フィリピンの主要産業

名目 GDP で見たフィリピンの産業構成比（2022 年）は、第 1 次産業が 10%、第 2 次産業が 29%、第 3 次産業が 61%である。2012 年比において第 1 次産業と第 2 次産業が構成比を落とし、第 3 次産業が構成比を伸ばした。

本項では、フィリピンにおける主要産業として GDP に占める割合が大きい電子機器製造等の電子産業と BPO 産業に加えて、自動車産業を取上げる。

図表 22-1 フィリピンの産業別 GDP の構成比（名目）（再掲）

(金額：100 万ペソ)	名目 GDP			構成比		
	2012	2022	(年率)	2012	2022	(差分)
全体	11,060,589	22,024,515	9.0%	100%	100%	-
1. 農業、狩猟、林業及び漁業	1,448,473	2,103,198	4.8%	13%	10%	-4%
2. 産業部門	3,472,969	6,436,937	8.0%	31%	29%	-2%
a. 鉱業	131,767	280,250	9.9%	1%	1%	0%
b. 製造業	2,359,066	3,796,904	6.1%	21%	17%	-4%
c. 公益業	379,747	746,142	8.8%	3%	3%	0%
d. 建設業	602,390	1,613,641	13.1%	5%	7%	2%
3. サービス部門	6,139,147	13,484,380	10.3%	56%	61%	6%
a. 自動車・オートバイ、個人及び家庭用品の卸売り、貿易、修理	1,878,583	3,987,519	9.9%	17%	18%	1%
b. 輸送・倉庫	385,159	806,522	9.7%	3%	4%	0%
c. 宿泊、飲食	182,830	395,073	10.1%	2%	2%	0%
d. 通信	400,014	695,675	7.2%	4%	3%	0%
e. 金融	769,804	2,224,346	14.2%	7%	10%	3%
f. 不動産	671,761	1,249,334	8.1%	6%	6%	0%
g. 専門・事業サービス	534,130	1,350,601	12.3%	5%	6%	1%
h. 行政・防衛	453,354	1,114,045	11.9%	4%	5%	1%
i. 教育	428,422	883,972	9.5%	4%	4%	0%
j. 保健衛生、社会事業	155,558	411,713	12.9%	1%	2%	0%
k. その他	279,531	365,579	3.4%	3%	2%	-1%

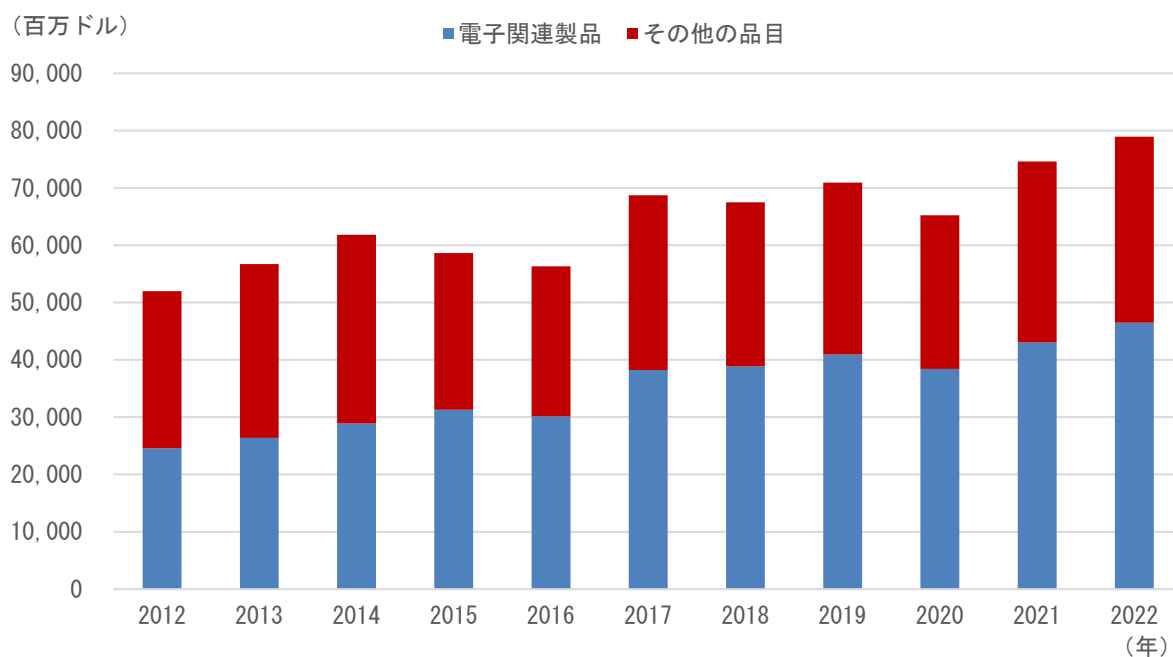
(出所) PSA より作成

2. 電子産業

電子産業はフィリピンにおける輸出トップの基幹産業であり、生産額のほぼ全てが輸出向けである。歴史的に見て電子産業成長の原動力となったのは外国からの投資であり、1970年代にテキサス・インスツルメンツやインテル、フィリップスといった欧米の半導体メーカーがフィリピンに進出し始め、80年代半ば以降には日本電産コパル、矢崎総業、共立、旭硝子、ローム、クラリオンと日系企業による進出が続いた。90年代になると東芝、日立、富士通、NECのHDDトップメーカー4社がフィリピンでの生産を開始した。

次の図表は2012年から2022年の輸出額の全体に占める電子関連製品の割合の推移である。新型コロナウイルスの影響で2020年は輸出額が減少したが、2021年以降は増加基調を見せており、2022年には59%までシェアを戻している。

図表 22-2 輸出総額に対する電子関連製品輸出の割合の推移



(注) 電子関連製品の値は、事務用機器・コンピュータと電気機器を合算している

(出所) UNCTAD STAT より作成

2023年の電子産業における日系企業の動きとしては、電子部品の太陽誘電、医療機器大手のテルモ、めっき処理装置を手がけるアルメックステクノロジーズなどによる追加投資の報道が出ている。このような追加設備投資や工場拡張の案件が出ている一方で、フィリピン半導体・エレクトロニクス産業連盟 (Semiconductor and Electronics Industries in the Philippines: SEIPI) は、近隣諸国と比べて外資誘致の取り組みが整っていないため、フィリピンに進出済みの外資企業が今後流出する恐れがあると懸念を示し、付加価値税の還付が遅れている問題等を指摘し、政府単位での改善を求めている。

3. BPO 産業

基幹産業がほとんどなかったフィリピンでは、手近な収入源として 2000 年代初頭からビジネス・プロセス・アウトソーシング (BPO) を主要産業と掲げ、政府は投資優遇制度を設けるなど積極的な誘致施策に取り組んできた。IT・BPO の業界団体である、フィリピン情報技術・ビジネスプロセス協会 (Information Technology and Business Process Association of the Philippines: IBPAP) によると、国内の BPO 産業は GDP の約 7% を占め、世界シェアは 16~18% でサービス提供と雇用の数でインドに次ぐ世界 2 位に位置付けられている。

BPO 産業の内訳を見てみると、コールセンターを含むカスタマー・リレーションシップ・マネジメントの割合がもっとも高く、次いでコンピューター・プログラミングが挙げられる。主な輸出先は、米国、オーストラリア、英国、オランダとなっており、英語圏あるいは英語でのビジネスが主流である国々である。

昨今、人工知能 (AI) が普及し始めたことにより、このフィリピンの主要産業である BPO に陰りが出てきた。国際労働機関 (ILO) によれば、フィリピンの BPO 産業で働く従業員の 9 割が AI で代替可能であり、約 120 万人超が失業のリスクにさらされるというのである。実際に多くの企業では顧客対応にチャットボットを使用するなど、業務の機械化が進んでいる。

一足飛びで人材育成をすることは容易ではないが、フィリピンが今後も BPO 産業で生き抜くためには、従来のカスタマーサポートや総務・経理の補助業務から需要が増大しつつある IT 技術やヘルスケア分野に特化した業務など、迅速に業務の高度化を図る必要が出てきている。

4. 自動車産業

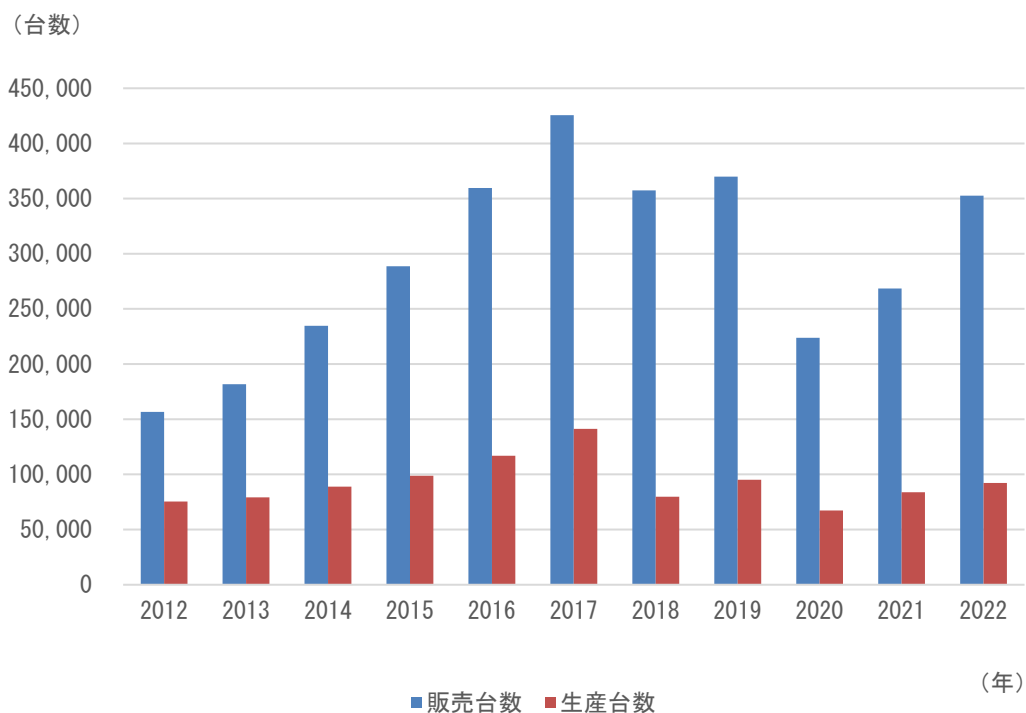
(1) 四輪

フィリピンはタイやインドネシア等の近隣自動車産業の集積で遅れをとっているが、フィリピンにおける自動車製造業の歴史自体は古い。1973 年に制定された **Progressive Car Manufacturing Program** により、フィリピン国内の自動車生産は開始された。以降、欧米系メーカー、日系メーカー、韓国系メーカーによるフィリピン進出が進んできた。日比経済協定の恩恵もあり、マニラ市内で多くの日本ブランドの車が走っている。

フィリピンにおける四輪自動車製造業の現状は ASEAN の中でも大きく遅れをとっていることが、次の図表のフィリピンにおける四輪自動車生産及び販売の推移から分かる。その理由として、フィリピンでの生産台数がまだ限定的であった時期に ASEAN 物品貿易協定 (ASEAN Trade in Goods Agreement) に基づく関税の削減・撤廃に直面し、フィリピンで自動車を生産するよりも、タイやインドネシアから関税ゼロで完成車を輸入した方が一台あたりのコストが安いということで、国内販売台数に占める国産車割合が大きく低下した。

2022 年のフィリピンの 1 人あたり GDP は 3,623 ドルである。新型コロナウイルスの影響もあって 2020 年の販売台数は大きく落ち込んだが、2021 年以降は順調な回復傾向を見せている。フィリピンでの所得が向上するにつれ、今後フィリピンにおいてもモータリゼーションが進んでいくことが想定される。フィリピン政府は、2023 年に「包括的自動車産業振興戦略 (CARS)」の優遇条件を緩和し、自動車関連でのさらなる投資を呼び込もうとしている。

図表 22-3 フィリピンの四輪自動車生産台数及び販売台数の推移



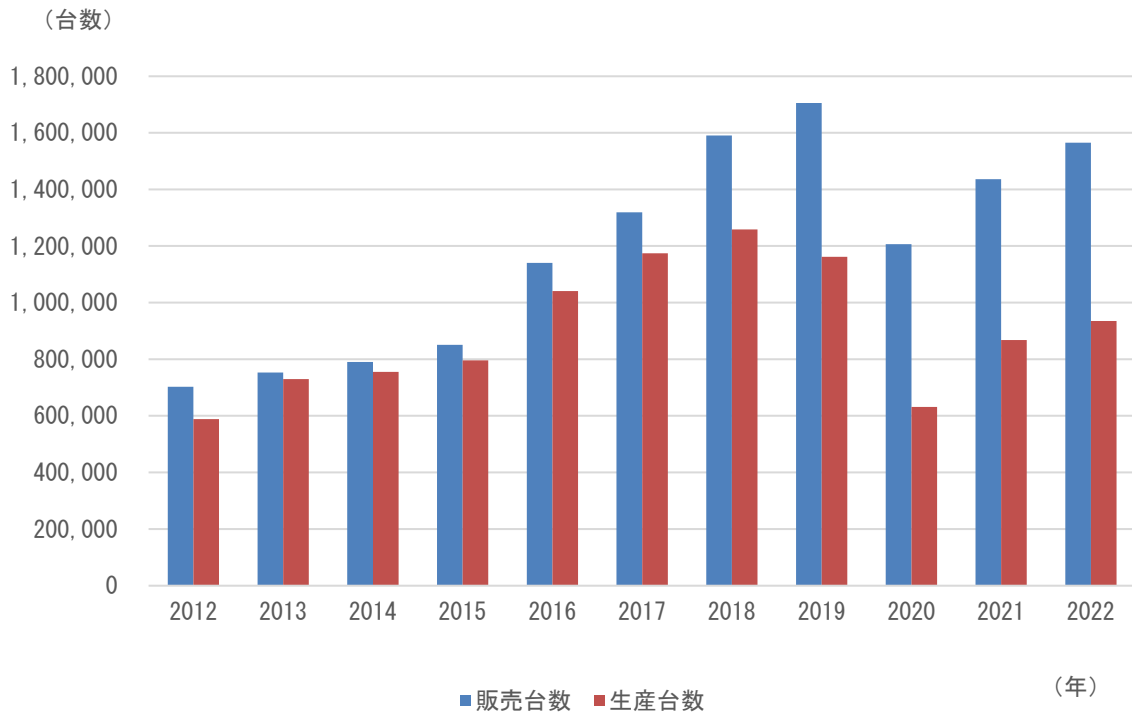
(出所) ASEAN AUTOMOTIVE FEDERATION より作成

(2) 二輪

フィリピンにおける二輪車産業は四輪車産業に比べると裾野産業の集積が成功している。その成り立ちは日本企業からの直接投資に始まり、ローカル企業が参画したことにより急速な成長を見せた。また、フィリピンの中流階級の多くが二輪車の効率性、コストパフォーマンスの良さに魅力を感じ、レジャー等の個人使用からビジネス用途と幅広く普及が進んだことも二輪車産業成長の要因の一つである。フィリピンの旺盛な二輪需要に対して日本の各メーカーが生産及び販売を行っているほか、台湾メーカーや中国メーカーも近年存在感を増してきている。

二輪車は四輪車と同じく右肩上がりの販売増加を見せている。更には生産が伸び悩む四輪と比べて上述のようにローカルの裾野産業が追従していること、また外国直接投資が旺盛なこともあり生産も順調な伸びを見せている。次の図表はフィリピンの二輪車生産と販売の推移であり、販売の伸びに合わせて生産台数も増加している。

図表 22-4 フィリピンの二輪車生産台数及び販売台数の推移



(出所) ASEAN AUTOMOTIVE FEDERATION より作成

また、フィリピンの二輪車の販売台数及び生産台数は 2020 年に大きな落ち込みを見せたものの、2021 年以降は前年比増加を継続的に達成している。2022 年の販売台数及び生産台数はそれぞれ 150 万台、90 万台を超えており、順調な回復傾向を示している。タイと比較すると、同年の生産台数では遠く及ばないものの（タイは 201 万台）、販売台数では肉薄している（タイは 179 万台）。

図表 22-5 ASEAN 各国の二輪車の生産台数・国内販売台数

生産台数	2017	2018	2019	2020	2021	2022
フィリピン	1,173,883	1,258,566	1,161,646	631,370	867,453	934,685
インドネシア	-	-	-	-	-	-
マレーシア	440,673	465,083	553,382	494,490	496,136	685,828
タイ	2,055,193	2,063,076	1,948,480	1,615,319	1,780,654	2,015,940
国内販売台数	2017	2018	2019	2020	2021	2022
フィリピン	1,319,084	1,590,333	1,704,900	1,206,374	1,435,677	1,564,817
インドネシア	5,886,103	6,383,108	-	-	-	-
マレーシア	434,850	471,842	546,813	498,327	497,262	680,749
タイ	1,810,771	1,788,323	1,718,587	1,516,096	1,606,481	1,792,016

(出所) ASEAN AUTOMOTIVE FEDERATION より作成

5. FTA、EPAの進捗状況

フィリピンは ASEAN 加盟国として、ASEAN 域内の FTA 及び域外の国や地域との FTA を締結している。更には、フィリピン国としての二国間 FTA を締結している。

2023 年 7 月現在、フィリピンと包括的な二国間 FTA を締結しているのは日本だけである。日・フィリピン経済連携協定（JPEPA）は対象が財、サービス、投資、自然人の移動、知的財産権、税関手続、政府調達、事業環境に及ぶ。フィリピンから日本への輸出については、食品、衣料・繊維、家具、金属、鉱物、機械、電子機器、自動車部品や化学品などが FTA の対象となっている。ほかに当該 FTA には、フィリピン人の介護福祉士や看護師の日本への受入れが盛り込まれている。

2 国間 FTA に関して、ほかに注視すべき国として米国及び韓国が挙げられる。米国とフィリピンは FTA の前段階となる貿易投資枠組協定（TIFA）を 1989 年に締結していたが、その進展の足取りは重く、2010 年になってようやく四半期に一度の定期的会合を持ち、経済関係強化を図ることで一致したのみであった。しかし、2017 年 11 月の ASEAN サミットにおいて、ドゥテルテ前大統領とトランプ米大統領が会談した際、主たる議題は貿易の自由化であり、トランプ米大統領は JPEPA により日本からフィリピンへの自動車の輸入に関税がかかっていないことに言及した上で、米国からの輸入車には関税がかけられていると指摘した。

また、ソン・キム駐フィリピン米大使（2016 年 11 月就任）が米国側はフィリピンに対して FTA を開放していく準備ができていると言及した。しかし、2020 年 2 月、フィリピン政府は米国との訪問部隊地位協定（VFA）の破棄を米国に通告したため、米国との FTA 交渉への悪影響が懸念されたが、2021 年 11 月には VFA 協定の破棄は撤回され、マルコス新政権以降は、中国との関係に配慮しつつ、防衛協力強化協定（EDCA）に基づく米軍拠点を増やすなど、米国との安全保障協力はむしろ強化されている。他方で、2023 年 4 月 18 日、キャサリン・タイ米国通商代表は、マカティ市で開かれた記者会見の席で、「伝統的な FTA」をフィリピン含めいかなる国とも締結する気はなく、インド太平洋経済枠組み（IPEF）を重視していく姿勢を明らかにした。それと同時に、タイ通商代表はフィリピンに対する米国の一般特惠関税（GSP）制度の再開も支持しているが、消費者だけでなく労働者にも配慮した通商政策をフィリピンに求めている。こうした米国側の主張に理解を示しつつも、パスクアル貿易産業相は引き続き米国との 2 国間 FTA の締結には前向きであるとコメントしている。

フィリピンと韓国の 2 国間 FTA については、2021 年 10 月に韓国との FTA 交渉が妥結したことが公表された後、実際の締結までに数回の延期が繰り返されてきた。しかし、パスクアル貿易産業相は 2023 年中の締結は可能であると述べており、締結に至れば JPEPA に次ぎ 2 番目の 2 国間 FTA となる。また、フィリピンとアイスランド、リヒテンシュタイン、ノルウェー、スイスから構成される EFTA（The European Free Trade Association）との自由貿易協定が 2018 年 6 月より発効している。2018 年 10 月にはフィリピンの国内手続も完了し、運用が開始されている。

さらに、2023 年 6 月 2 日には、日本や ASEAN など計 15 カ国が加盟する地域的な包括的経済連携（RCEP）協定がフィリピン国内で発効した。他の加盟国 10 カ国では 2022 年 1 月に発効済みであるのに対し、フィリピンでは RCEP 協定が国内の農業部門に与えるマイナスの影響が懸念されていたことから、2020 年 11 月の署名から発効に至るまで 2 年以上の期間を要した。RCEP 加盟国の GDP は世界全体の 3 割を占めており、パスクアル貿易産業相はより多くの投資や貿易の機会をもたらすとコメントしている。

次の図表はフィリピンの発効済み FTA 一覧である。日比間で 2 国間 FTA を結んでいるほか、ASEAN としての締結である。包括的な二国間 FTA 締結先は日本のみであるが、ASEAN としては主要な国と FTA を発効しており、貿易に際しては比較検討することが望ましい。

図表 22-6 フィリピンの発効済み FTA の一覧

枠組	対象国・地域	名称	発効年月
フィリピン	日本	日本・フィリピン経済連携協定 (JPEPA)	2008 年 12 月
	地域横断	EFTA・フィリピン自由貿易協定	2018 年 6 月
ASEAN	日本	日本・ASEAN 包括的経済連携協定 (AJCEP)	2008 年 12 月
	アジア・大洋州	ASEAN 物品貿易協定 (ATIGA) (旧:ASEAN 自由貿易地域 (AFTA) 形成のための共通効果特惠 関税 (CEPT) 協定)	1993 年 1 月
	アジア・大洋州	中国・ASEAN 自由貿易協定 (ACFTA)	2005 年 7 月
	アジア・大洋州	韓国・ASEAN 自由貿易協定	2007 年 6 月
	アジア・大洋州	香港・ASEAN 自由貿易協定	2019 年 6 月
	アジア・大洋州	ASEAN・インド包括的経済協力枠組み協定	2010 年 1 月
	アジア・大洋州	ASEAN・豪州・ニュージーランド自由貿易協定	2010 年 1 月
	アジア・大洋州	地域的な包括的経済連携 (RCEP) 協定	2022 年 1 月
	地域横断	途上国間貿易交渉関連プロトコル (PTN)	1973 年 2 月
	地域横断	途上国間貿易特惠関税制度 (GSTP)	1989 年 4 月

(出所) ジェトロ「世界の FTA データベース」より作成