

フィリピン

Philippines

国内生産車拡大への道

ジェトロ海外調査部アジア大洋州課 倉沢 麻紀

フィリピンの自動車市場が急成長している。市場拡大を見越して近年、日系自動車メーカーの一部は生産拡大の意欲を示している。とはいえ、市場拡大が国内での生産拡大に直結しない現状もある。国内生産拡大の鍵は、政府の産業振興策にありそうだ。

モータリゼーション到来の兆し

フィリピンの自動車市場は、他のASEAN周辺国に比べ極めて小さい。人口約9,700万人というのは、インドネシアに次ぐ。だが所得水準が相対的に低いこともあり、新車販売台数はタイやマレーシアと比べるとひとときわ少ない(表)。ユーロモニターによると、世帯当たりの乗用車所有率は11.4%。ASEAN主要5カ国(フィリピン、マレーシア、タイ、シンガポール、インドネシア)中インドネシアに次いで低い水準だ。自動車の所有は、まだまだ富裕層に限られているといえる。

フィリピンの新車販売台数が少ない理由としては、購買層が限られていることに加え、中古車販売が多いことが挙げられる。政府は2006年以降、原則として中古車の輸入を禁止しているが、十分に取り締まられていないという実態がある。中古車の輸入は年間7~8万台にもなるといわれる。

そんなフィリピン市場にも変化が起こっている。販売台数の伸び率が上昇しているのだ。13年の新車販

売台数は、20万の大台を突破し、過去最高の約20万8,000台^{注1}を記録。販売台数の伸びは前年比16.0%増となり、タイ(7.4%減)、インドネシア(10.2%増)、マレーシア(4.5%増)を上回った。14年も1~5月は各月前年同期比20%以上の伸びを示しており、その勢いは止まらない。

13年の国内総生産(GDP)成長率はASEAN10カ国中最高クラスの7.2%を記録するなど、近年高い経済成長率を達成している。15年には人口が1億人を超えるとみられ、1人当たりGDPはいわゆるモータリゼーション到来ラインの3,000ドルに達すると見込まれる。今後、さらなる市場の拡大が期待できよう。

日系メーカーは生産・販売を強化

フィリピン市場は日系自動車メーカーの独壇場でもある。メーカー別の販売台数を見ると、日本車が約8割と、他国メーカーの追随を許さない。市場拡大に伴い、日系メーカーは現地生産・販売体制を強化する構えだ。新聞報道によると、フィリピン国内販売台数で首位のトヨタは13年、「ヴィオス」のモデルチェンジに合わせて、約20億ペソ(約49億2,000万円)を投資。塗装や溶接設備などを新たに導入すると同時に、部品の国内調達率の引き上げをも進める。14年は、販売台数9万台という目標を掲げ、年内に約5億ペソを投じて生産力を強化するという。

2位の三菱自動車は、12年に同国での自動車組み立てから撤退したフォードの工場を取得した。現工場から移転し、15年1月には生産を始める。組織面では14年1月、本社第二海外営業統括部門アジア・アセアン本部に「フィリピン事業強化プ

表 ASEAN主要国の新車販売台数と基礎情報(2013年)

	フィリピン	タイ	インドネシア	マレーシア
①販売台数(万台) (伸び率:前年比、%)	20.8 (16.0)	133.1 (▲7.4)	123.0 (10.2)	65.6 (4.5)
②人口(万人)	9,748	6,823	24,795	2,962
③1人当たりGDP(米ドル)	2,790	5,674	3,510	10,548

出所:①各国業界団体など、②③IMF



売れ行きが好調な「ヴィオス」

プロジェクトチーム」を新設した。中期経営計画（14～16年度）の中で同社は、フィリピンを「タイ、インドネシアに続く中核拠点」と位置付け、生産体制の強化に乗り出している。

ホンダは14年1月、二つの既存車種のモデルチェンジを発表。これにより14年の新車販売で2桁成長を狙う。他方、13年12月から地場企業と共同で新たな販売会社を設立したのが日産自動車だ。販売体制の強化を目指す同社は14年3月、新たに2車種を投入した。これら日系メーカーの動きは、部品やサービスを提供する関連日系企業の事業拡大や進出にも弾みをつけることになりそうだ。

一方で、市場の拡大がそのまま国内生産の拡大に結びついていないという現状もある。フィリピンではもともと国内生産が少なく、完成車の輸入が過半を占める。13年の新車販売台数約20万台のうち、国内生産は約8万台にとどまっている。その要因として貿易自由化の進展の他、裾野産業が未成熟で部品調達に難しいことや、政府が国内生産に対して一貫した支援策を打ち出してこなかったことが挙げられる。

貿易自由化については、自由貿易協定（FTA）により関税引き下げが進んでいる。ASEAN自由貿易協定の物品協定に関する協定（ATIGA）により、フィリピンを含めたASEAN先行加盟国では、10年にほぼ全ての品目で関税が撤廃された。そのため、自動車の一大生産・輸出拠点であるタイやインドネシアから、関税ゼロで輸入できるようになったのだ。ASEAN・韓国自由貿易協定（AKFTA）では、完成車の輸入関税率が現行の20%から16年には5%に引き下げられる予定だ。現地生産は行わず、輸入完成車の販売に特化する3位の現代自動車にとっては、AKFTAによ

る関税引き下げが、競争力強化につながるだろう。

裾野産業の充実も課題の一つだ。日本自動車部品工業会（JAPIA）メンバー企業の海外法人数を見ると、在フィリピン自動車関連企業数は44社と、タイ（226社）、インドネシア（134社）に比し極端に少ない（13年4月時点）。自動車などの輸送機器分野における進出日系企業の現地調達率は23.6%。タイ（59.8%）、インドネシア（40.0%）に比べ、こちらもかなり低い水準だ（出所：ジェトロ「2013年度在アジア・オセアニア日系企業実態調査」）。5位のフォードが12年に国内生産から撤退したのは、部品の現地調達が難しいことなどが主因だった。

政府の産業振興策が鍵に

フィリピンで今後自動車生産が拡大するかどうかは、政府の産業振興策が鍵を握る。アキノ政権は雇用創出の観点から、従来よりも製造業の育成を重視する姿勢を示している。政府は産業競争力強化の一環として、12年初めに各産業部門の成長戦略を示す「産業ロードマップ」を業界団体の協力を得て作成することを決めた。各産業界のロードマップが出そろった後、政府が「製造業ロードマップ」として取りまとめる。最終的には、「包括的国家産業戦略」として25年までの戦略を策定する予定だ。自動車産業においては、「自動車ロードマップ」の発表と同時に自動車メーカーの国内生産に対する優遇措置についても定められる見込み。14年5月現在、ロードマップおよび優遇措置の内容に関する発表はない。業界団体や製造企業からは、市場が拡大しているこの機を捉えて、政府の施策がいち早く打ち出されることへの期待が高まっている。

産業育成には時間を要することは言うまでもない。フィリピンでは大統領職の再選が認められていないため、アキノ政権の任期は残り約2年をもって終了する。残りの任期において、ロードマップの策定およびそれに伴った産業振興策を遂行する政権の実行力が問われている。さらには、次期政権においても、一貫性のある政策が実行されていくことに期待したい。

注：フィリピン自動車工業会（CAMPI）の発表では18万1,283台。業界第3位の現代自動車は加入していないため、同社が加入する自動車輸入流通業者協会（AVID）の発表値の3万1,399台を合計し、一部重複分を除いて試算した。