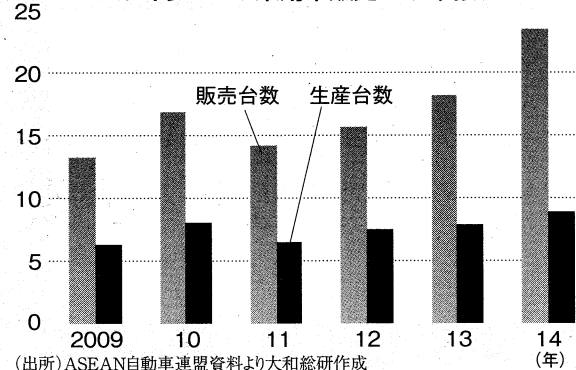


ASEANの経済統合が進んだことは、フィリピンにとってまさに試練となった。10年にはASEAN自由貿易地域(AFTA)構想に基づき、フィリピンでは輸入車の関税が

ASEANでは、産業発展度の違いや、政治、地理的な特性が、海外からの投資決定に影響を及ぼしてきた。ASEAN経済共同体(AEC)発足は、日本企業の投資に変化を与えるかもしれない。産業基

フィリピンの乗用車販売・生産台数



これに対し、AEC発足を機に、新たに投資を呼び込もうとする国の動きも見られる。その例がフィリピンだ。

タイとは異なり、フィリピンは周囲を海で囲まれた島嶼国であることから、サプライチェーンに組み込まれにくい。14年、トラック通行規制とマニラ港の混雑が物流の障害となった事例も記憶に新しい。また産業構造で見ても、「ビジネス・プロセス・アウトソーシング(BPO)」などのサービス産業が発展してきた一方で、インフラの問題から製造業の基盤構築が遅れている。

産業育成に乗り出した政権

このような状況の中、生産のサプライチェーンとしての魅力には欠けるものの、1億人という市場を抱える優位性で投資を引き付けようとしているのが、アキノ現政権の政策だ。その一環として、6月初旬に来日したアキノ大統領は、13年から待たれていた自動車支援策を打ち出した。日系を含む自動車メーカーに税金還付などの優遇措置が与えられるとも言われており、本格的に自動車産業の育成に乗り出したようだ。この動きの背景には、ASEAN経済統合が進む中、島嶼国ということを取り残されることへの危機感や、投資環境を改善していかなければいけないという意識があるようにうかがえる。

実際、モーターゼーションの初期段階にあるフィリピンでは、今後、自動車需要が大きく増加する可能性が高い。通常1人当たり名目国内総生産(GDP)が3000ドルを超えると、モーターゼーションが始まると言われているが、国際通貨基金(IMF)の予想では、フィリピンは15年にそれを達成する。最近の統計でも、自動車販売台数は毎月前年比2桁台の伸び率で増加している。1億人を抱える市場と、モーターゼーションの初期段階というこのタイミングは、日本の企業にとって非常に魅力的だ。

AEC発足は、モノの移動が活発化するという点で、すでにサプライチェーンに組み込まれている国に有利な一方、そうでない国にとっては、自国の産業が淘汰される厳しい環境下に置かれる可能性を生む。そのような中、フィリピンのように完成輸入品に頼るのではなく、自国での生産基盤を育てたいという意思が働くのは自然だ。それが結果的に、インフラ整備や企業支援などを含めた投資環境の改善といった方向に進むのであれば、それはAECがもたらす効果として評価できる点と言える。日本企業にとっても、このチャンスを生かさない手はない。

日本企業のAEC活用 鍵を握る自動車産業

AEC発足で挽回を期すフィリピン。日本企業にとってもチャンスとなるかもしれない。

ますかわ ちさき
増川 智咲
(大和総研エコノミスト)

ASEANでは、産業発展度の違いや、政治、地理的な特性が、海外からの投資決定に影響を及ぼしてきた。ASEAN経済共同体(AEC)発足は、日本企業の投資に変化を与えるかもしれない。産業基

ASEANの魅力の一つに、サプライチェーンの構築が挙げられる。その最たる例は自動車セクターである。経済産業省の2013年度調査によると、ASEAN4(インドネシア、タイ、マレーシア、フィリピン)における日系現地法人の売上高のうち、約40%が「輸送機械」によるものである。特にタイへの投資は活発であり、日本銀行のデータを見

盤の欠如から、これまで投資の対象として魅力に欠けたフィリピンがその一例だ。

ASEANの魅力の一つに、サプライチェーンの構築が挙げられる。その最たる例は自動車セクターである。経済産業省の2013年度調査によると、ASEAN4(インドネシア、タイ、マレーシア、フィリピン)における日系現地法人の売上高のうち、約40%が「輸送機械」によるものである。特にタイへの投資は活発であり、日本銀行のデータを見