

国内外経済の動向

伸び悩むフィリピンの所得水準

【ポイント】

1. フィリピンは、比較的給与水準が低位なサービス業中心の産業構造となっている。製造業においても大きな強みがなく、結果として他の ASEAN 諸国と比較して所得水準が伸び悩み、十分な雇用も創出されていない。
2. 海外直接投資（FDI）を呼び込むことで各産業の高度化を進め、雇用創出、所得水準の改善を図ることが求められるものの、現状ではインフラ面や高い公共料金に課題があり、停滞している。
3. インフラ整備等、FDI 誘致に向けた基盤構築が政府主導で進められており、中長期的には産業の多様化・高度化に伴う雇用環境の改善が期待できる一方、当面は所得の伸び悩みは継続するだろう。

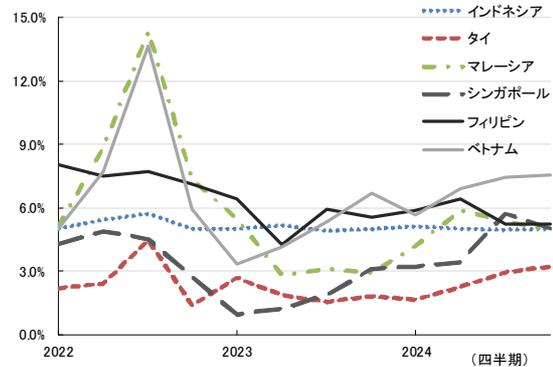
世界銀行の分類によると、フィリピンの所得水準は低位中所得国とされ、上位中所得国との境界に近い立ち位置にいる。世界銀行は4月に、世界的な貿易摩擦の影響によりフィリピンの上位中所得国入りは2027年にずれこむ可能性が高いと述べ、フィリピンはあと一步のところまで低位中所得国から抜け出せない状態が続いている。本稿では、フィリピンの所得水準の伸び悩みについて、産業構造の観点から考察する。

1. フィリピンの経済成長率と所得水準

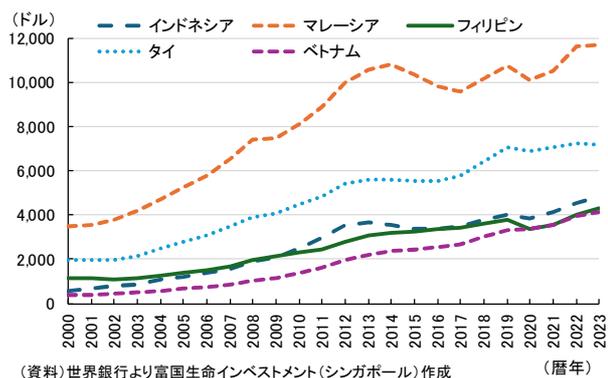
フィリピンは ASEAN 諸国の中で最も経済成長率の高い国の一つである。コロナ禍後の対前年 GDP 成長率は概ね 5%~6%程度で推移しており、2024年第4四半期の同成長率は、ASEAN 主要 6 カ国（インドネシア、タイ、マレーシア、シンガポール、フィリピン、ベトナム）の中でベトナムに次いで2番目に高い+5.25%となった(図表1)。

高い経済成長率を誇るフィリピンであるが、国民の所得水準は伸び悩んでいる。人口約1.1億人のフィリピンにおける一人当たり国民総所得を見ると、2000年には ASEAN 主要 6 カ国の中でシンガポール、マレーシア、タイに続く4位で、インドネシアやベトナムには2倍以上の差をつけていた(図表2)。しかし2010年には人口2.8億人のインドネシアに逆転され、コロナ禍後は同じく約1億の人口を抱えるベトナムも同水準まで迫ってきており、今では6カ国中最下位に近い水準にある。

図表1. GDP 成長率の比較



図表2. 一人当たり国民総所得の比較

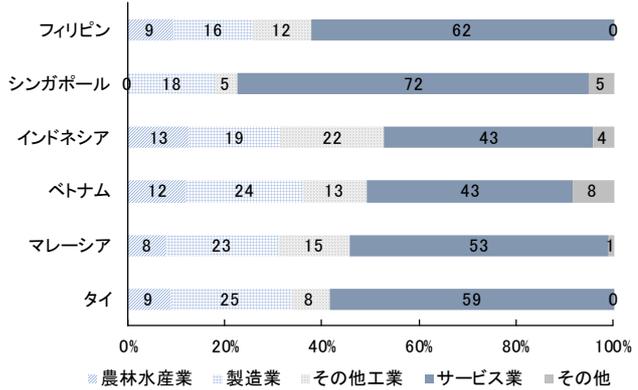


2. フィリピンの産業構造

2023年のフィリピンのGDPを産業別に見るとサービス業が62%を占めるが、これはASEAN主要6カ国の中では先進国であるシンガポールの次に高い水準であり、フィリピンと所得水準の近いベトナム、インドネシアと比べて比率が高くなっている（図表3）。フィリピンのサービス業で重要な位置を占めるのがビジネス・プロセス・アウトソーシング（BPO）である。BPOとは業務の一部ではなく、一定の業務プロセスをまとめて、場合によっては部門ごと外部委託するものである。フィリピンの高い英語力と安価な人件費を理由に、グローバル企業がコールセンター業務などを委託するケースがみられる。一方、フィリピンのサービス業においては、相対的に給与水準が低い職種に従事するケースがあり、全体の所得が伸び悩んでいる一因となっている。

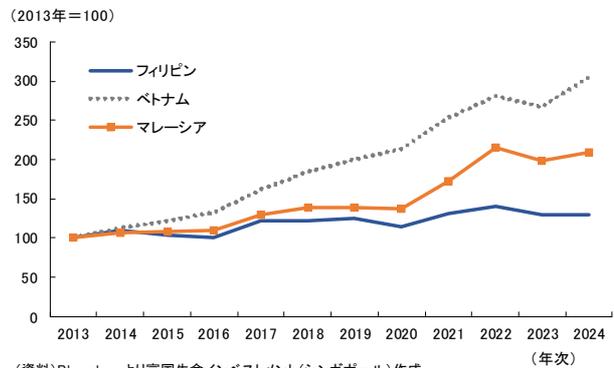
サービス業がGDPの約6割を占める一方で、工業分野がGDPに占める割合は低い。特に製造業は2023年におけるGDPの16%を占めるに過ぎず、この割合はASEAN主要6カ国の中で最も低い。また、この割合は年々低下している。その結果、輸出の停滞につながり、貿易赤字がGDPを圧迫している。実際、財輸出額は2013年から2024年までの11年間で1.3倍程度の増加にとどまる（図表4）。さらに、輸出増加率は電子機器の設計、製造を行うエレクトロニクス分野で発展を遂げているマレーシアや、チャイナプラスワンの恩恵を受け、多くの工場を誘致しているベトナムに大きな差をつけられている。品目別では、現在フィリピンの輸出額の約4割を占める半導体製品は同期間で1.7倍近く伸展しているが、2023年および2024年は対前年で減少しており、勢いに欠ける（図表5）。また、自動車や化学製品は同期間に減少し、その他の工業製品も概ね横ばいである。一方、財輸入額はどの品目も伸展しており、全体としては同期間で2倍程度にまで膨れ上がっている（図表6）。特に、材料として使用される中間財の伸びが大きく、部品等を輸入に頼っていることがうかがえる。また、主力輸出品の半導体以外には目立つ輸出品がないことから、産業の多様性が欠けている面も見て取れる。主力の半導体においても、フィリピンで行われているのは組立・試験・パッケージングという付加価値の低い下流行程が大半となっており、高度な工程はあまり行われていない。

図表3. 産業別のGDP構成比（2023年）



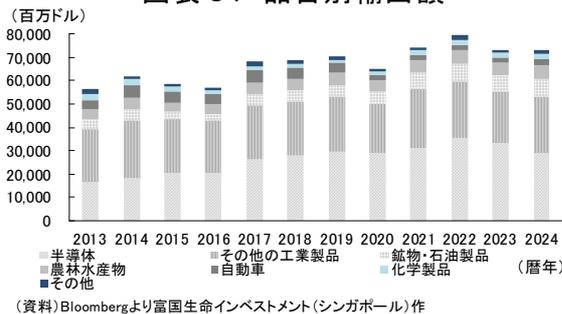
（資料）世界銀行より富国生命インベストメント（シンガポール）作成

図表4. 輸出の伸び

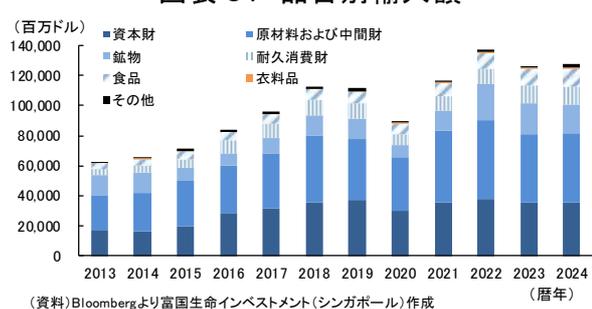


（資料）Bloombergより富国生命インベストメント（シンガポール）作成

図表5. 品目別輸出額



図表6. 品目別輸入額



このようにフィリピンでは製造業の高度化が行われておらず、所得の伸び悩みにつながっている。

3. 海外直接投資（FDI）とインフラの課題

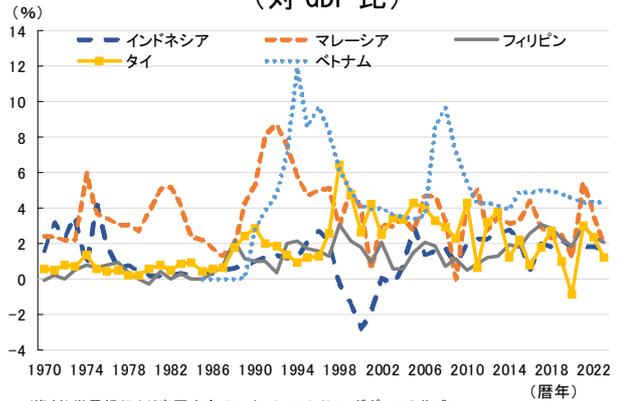
フィリピンの産業の高度化が遅れている要因として、FDIの流入が少ないことが挙げられる。マレーシアはいち早くFDIを誘致し、1970年以降、高い水準を維持してきた（図表7）。ベトナムは1990年以降、年によってはGDPの10%にも及ぶほどの多額のFDIを受け入れてきた。タイも1990年代後半から積極的にFDIを誘致してきた。このように、ASEANの多くの国では、国によってタイミングが違うものの、工業化の過程でFDIの誘致を行ってきた。これに対し、フィリピンのFDI流入額は特定のタイミングで大きく進展するということがなく、全体としてASEANの中で低い水準が続いている。

フィリピンでFDIが低水準にとどまる理由として、公共料金の高さが挙げられる。首都マニラにおける業務用電気料金は他のASEAN主要都市を大きく上回っている（図表8）。これは、送電コストが高いことや政府の補助金がないこと、主なエネルギー源である化石燃料の多くを輸入に頼っていること等が要因とされている。また、業務用水道料金も他の主要都市より高い。割高な公共料金はすべての工業施設にとってコストの増加につながる。特に、莫大な電力を消費し、機器の冷却に大量の水を用いるデータセンターのような施設にとっては致命的なコスト要素となり得る。

また、インフラ面の脆弱性もFDIの流入額が小さい理由の一つである。特にマニラ首都圏の交通インフラは発達が遅れている。マニラ首都圏の人口は2020年時点で約1,348万人であるのに対し、2025年4月時点で首都圏を運行している鉄道路線は3路線であり、首都圏の人口をカバーするための十分な輸送能力を有していない。そのため多くの住民はバスや自家用車を使用しているが、これは深刻な交通渋滞を招いている。さらに、フィリピンは台風などの自然災害が多いが、電力や交通のインフラが自然災害に対して脆弱であるため、停電や交通網の麻痺が発生しやすい。このような場合には生産ラインが一時的に停止するだけでなく、生産途中の仕掛品を破棄せざるを得なくなる場合もあり、多額の損害が発生することもある。

このように、インフラの脆弱性はFDI流入の妨げになっており、FDI流入を増やし産業の高度化を図るためにはインフラの整備が不可欠である。ドゥテルテ前大統領は2017年に「ビルド、ビルド、ビルド（BBB）」というプログラムを立ち上げ、インフラ投資の拡大や外資参入の緩和を行ってきた。その後、このプログラムは2022年にマルコス大統領によって「ビルド、ベター、モア（BBM）」としてアップデートされた。BBMは、政府開発援助、官民パートナーシップおよび一般歳出を活用して、合計約1,600億USD（約23兆円）相当の資金を調達し、交通、水資源その他のインフラへの投資を行うものである。BBM

図表7. ASEAN主要国のFDI流入額
(対GDP比)



(資料)世界銀行より富国生命インベストメント(シンガポール)作成

図表8. 東南アジア主要都市における
工業用電気・水道料金

(単位:USD)

	電気 1kwh	水道 1m ³
マニラ(フィリピン)	0.22	2.5-3
バンコク(タイ)	0.16(ピーク時) 0.08(オフピーク時)	0.29-0.49
ハノイ(ベトナム)	0.05-0.14	0.7
クアラルンプール (マレーシア)	0.09(ピーク時) 0.05(オフピーク時)	0.65-0.71
シンガポール	0.23(ピーク時) 0.14(オフピーク時)	2.05-2.5
ジャカルタ (インドネシア)	0.07	0.83

(資料)JETROより富国生命インベストメント(シンガポール)作成

(備考)JETROの調査時期は2024年10~11月

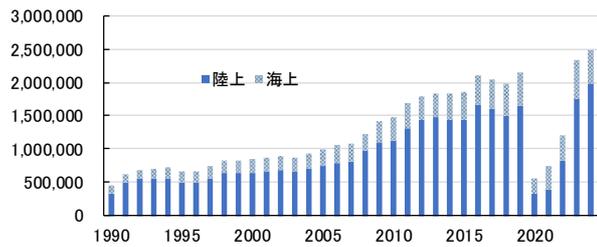
の代表的なプロジェクトとして南北通勤鉄道の建設がある。この鉄道はマニラ首都圏を中心として、北のクラーク国際空港から南のカランバまで 147 キロメートルにおよぶ国内最長の鉄道となり、マニラの郊外から中心部への所要時間を大幅に削減することができる。また、フィリピン初の地下鉄となるマニラ首都圏地下鉄プロジェクトも BBM の重要プロジェクトの一つである。自然災害に強い地下鉄が首都圏を運行することで、交通インフラの脆弱性が大きく改善されるだろう。BBM プログラムによりフィリピンのインフラ環境が改善されれば、FDI の誘致につながることを期待できる。

4. 出稼ぎ労働者の増加

産業が発達していない結果として、フィリピン国内では十分な雇用を創出できておらず、国民は雇用機会を求めて、海外で出稼ぎを行っている。出稼ぎ労働者（OFW）はコロナ禍での一時的な減少を除けば年々増加しており、2024 年には新規雇用と再雇用を合わせて約 250 万人にのぼる（図表 9）。フィリピン人は英語力が高いことから渡航先は多様であり、サウジアラビア、アラブ首長国連邦などの中東地域が最も多く、シンガポール、香港などのアジア地域がそれに続く。

OFW からのフィリピン本国への送金額は 2024 年に約 340 億 USD（約 4 兆 9,000 億円）にのぼり、これは GDP の約 1 割に相当する。この送金額が家計消費の形で GDP に大きく貢献していることは事実だが、彼らの多くは家事代行や製造・建設現場での作業員、清掃員といった専門性の低い職種に従事しているのが現状で、将来的に国内の所得水準向上につながる要素にはなっていない（図表 10）。OFW は国内の失業率緩和につながることから、フィリピン政府は情報提供やネットワーク構築支援など様々な支援を行っているが、このような労働力の輸出を支援せざるを得ないほど、雇用創出に難儀しているということの裏返しである。国内の雇用が増加し、労働条件が改善すれば、OFW が本国に回帰することも考えられることから、フィリピン国内産業の充実に関する一種のバロメーターとして、OFW 数の推移に今後も注目する必要があるだろう。

図表 9. 出稼ぎ労働者数の推移



(資料) 移民労働者省より富国生命インベストメント(シンガポール)作成 (暦年)
(備考) 各年の人数は新規雇用者数と再雇用者数の合計

図表 10. 新規出稼ぎ労働者の職種別人数 (2024 年、陸上のみ)

職種	人数
家事代行・家政婦	202,626
製造労働者	26,403
オフィス等清掃員	19,003
介護職	8,341
ウェーター	8,090
溶接工および火打ち工	4,820
自動車整備士および修理工	2,835
建設労働者	3,578
調理師	3,413
その他	99,335
合計	378,444

(資料) 移民労働者省より富国生命インベストメント(シンガポール)作成

5. まとめ

フィリピンは、高い英語力や若く安価な労働力を武器に、BPO などのサービス業を軸に高い経済成長率を実現してきた。しかし、工業化が遅れ、付加価値の低いサービス業の比重が高まったことで、所得は伸び悩み、ASEAN 主要 6 カ国で最下位に近い水準となってしまった。このような状況から脱却するためには、産業の高度化を図ることが必要であり、そのためには、インフラを整備して海外からの投資を呼び込むことが重要になる。政府は BBM プログラムによってインフラ整備を進めており、FDI 誘致に向けて基盤を固めている。とはいえ、産業の高度化・多様化には長い年月を要することから、当面、所得の伸び悩みは継続するだろう。

(富国生命インベストメント (シンガポール) 広瀬 航)