

第4章

卸売・小売業と運輸・倉庫業

鈴木 有理佳

1. はじめに

フィリピンのサービス業のうち、最大の産業は卸売・小売業である。2016年の国内総生産（GDP）の18.3%¹⁾、全産業就業者の19.6%²⁾を占めると推定され、約5人に1人が卸売・小売業で働いていることになる。本章ではこの卸売・小売業に加え、同産業とも関連が深く、就業者数では2番目に多い運輸・倉庫業についてもとりあげる³⁾。運輸・倉庫業は、2016年にGDPの3.7%、全産業就業者の7.4%を占めている。両産業は内需とともに拡大し、サービス業のなかでも都市集中型産業とは異なり、全国で展開されている。

両産業に関する調査研究は、そう多くはない。卸売・小売業に関しては、経営学的もしくは実務的な観点からのものや対象業種を絞ったもの（Digal 2001; Duenas-Capararas 2005）、また、運輸・倉庫業に関しては一部の業種のみを対象としているもの（Austria 2002; Domingo, Briones and Gundaya 2015; Llanto, Basilio and Basilio 2005; Llanto and Navarro 2012）と、輸送イン

1) フィリピン統計庁（Philippine Statistics Authority: PSA）の国民所得統計（National Accounts of the Philippines）より算出。次に挙げる運輸・倉庫業に関する数値も同じ。

2) 804万人。運輸・倉庫業は304万人。ともにPSA Labor Force Survey（2016）より算出。

フラの評価や整備に関する政策提言に焦点を当てた国際機関や援助機関等の報告書（ADB 2012; Barcenas et al. 2017; IDEA et al. 2016; JICA 2014; 2015; World Bank 2014）などがあるが、産業自体を俯瞰したものはほとんどみられない。

そこで本章では、改めて両産業を俯瞰するための基礎的な情報や企業動向を整理・紹介し、これまでの産業の拡大に伴う変化の有無などをおおまかに確認する。その際、両産業がフィリピンの労働分野においてとりわけ大きな部分を占めていることから、労働生産性の変化にも注目し、卸売・小売業では労働生産性の上昇が顕著に観察されないこと、また、運輸・倉庫業では業種によって差があるものの、とくに陸運業の生産性が低調気味であることなどを提示する。なお、両産業のうちの一部業種には外資出資規制や登録免許制などの規制が存在し、それが産業の動向にも影響していると推察されるが、こうした制度面についてはまた別の機会に論じることとしたい。以下、第2節で卸売・小売業を、第3節で運輸・倉庫業をとりあげ、最終節で両産業のファイナンスを整理してまとめる。

2. 卸売・小売業

2-1 概況

卸売・小売業の内訳を国民所得統計で確認すると、2016年は小売業が78%、卸売業が19%であった⁴⁾。また、労働力調査（PSA Labor Force Sur-

3) 本章では公式統計に依拠しているが、両産業の正確かつ詳細な把握に限界があることも指摘しておきたい。第1に、統計の一貫性に問題がある。公表までのタイムラグが長く、調査枠組みや産業分類の変更によって、中長期の時系列比較が困難である場合が多い。また、産業によっては事業者が少数のために特定されるという理由により数値が公表されず、地域別の比較が容易ではない場合もある。統計に関する説明は本書の「資料紹介と解説」を参照されたい。第2に、インフォーマル・セクターの存在である。第1章でもふれたが、本章でとりあげる両産業は、インフォーマル従事者の多いことが確認されている。

4) 残りは修理業。PSA National Accounts of the Philippines (2016) による。

vey) による業種別就業者では、小売業が86%を占める⁵⁾。過去の統計をさかのぼっても、小売業が過半を占める状況は変わっていない。

業種別にもう少し詳しく示したものが表4-1である。参照した事業所調査PSA ASPBI (PSA Annual Survey of Philippine Business and Industry)

表4-1 卸売・小売業の内訳

	事業所数		従業者数			総収入 (2015年)		付加価値額 (2015年)	
	2010年	2015年	2010年	2015年	増加率 (%)	(100万 ペソ)	割合 (%)	(100万 ペソ)	割合 (%)
卸売・小売業；自動車・オートバイ修理業	57,908	98,675	680,592	1,008,210	48	3,813,319	100.0	430,571	100.0
自動車・オートバイ卸売・小売業・修理業	6,285	12,015	64,702	113,784	76	445,625	11.7	48,058	11.2
卸売業	9,901	14,474	178,020	261,271	47	1,382,532	36.3	163,858	38.1
手数料制・契約制	432	359	4,926	4,601	-7	14,875	0.4	2,404	0.6
農産品原料・生き物	998	1,939	9,553	20,178	111	44,580	1.2	4,945	1.1
食料品・飲料・たばこ	1,629	2,884	37,856	62,069	64	346,711	9.1	34,017	7.9
家庭用品	2,744	3,987	57,654	80,830	40	401,306	10.5	49,094	11.4
機械器具・備品	1,671	1,986	32,061	42,066	31	186,555	4.9	25,733	6.0
その他の専門卸売業	2,374	3,247	35,326	50,346	43	384,334	10.1	47,127	10.9
非専門卸売業	53	72	644	1,181	83	4,172	0.1	538	0.1
小売業	41,722	72,184	417,869	633,093	52	1,985,062	52.1	218,637	50.8
非専門店（総合スーパーやデパートなど）	6,315	7,831	142,204	178,488	26	695,818	18.2	59,412	13.8
専門店／食料品・飲料・たばこ	3,257	8,805	18,117	41,473	129	63,383	1.7	7,924	1.8
専門店／自動車燃料	1,882	3,926	28,786	42,550	48	275,612	7.2	26,377	6.1
専門店／情報通信機器	2,494	4,948	20,279	33,351	64	101,656	2.7	9,192	2.1
専門店／その他の家庭用機器等	8,847	13,367	83,196	130,936	57	349,993	9.2	47,299	11.0
専門店／文化・娯楽用品	2,190	2,901	17,628	22,761	29	38,886	1.0	6,230	1.4
専門店／その他商品	16,570	29,984	106,386	180,911	70	453,459	11.9	61,234	14.2
店舗、露店または市場によらない小売業	167	422	1,273	2,623	106	6,255	0.2	971	0.2

(出所) PSA ASPBI (2010; 2015) より筆者作成。

5) PSA Labor Force Survey (2016) より。

は、把握可能な直近の年次が2015年であり、比較のために同一の産業分類を採用し始めた2010年を掲載した。従業者数が2010年以降に2倍以上になった業種は、卸売業では「農産品原料・生き物」、小売業では「専門店／食料品・飲料・たばこ」に加えて、「店舗、露店または市場によらない小売業」（電子商取引など）である。いずれも総収入や付加価値額は小さいが、前2業種は食料品需要の拡大によるもの、後者の「店舗、露店または市場によらない小売業」は電子商取引が都市部を中心に徐々に浸透してきたことが増加の背景にあると考えられる。また、総収入や付加価値額の規模が大きい業種は、「自動車・オートバイ卸売・小売業・修理業」と卸売業の「家庭用品」、そして総合スーパーやデパートを含む小売業の「非専門店」と、衣服・履物や医薬品等の生活用品を扱う「専門店／その他商品」であることが確認できる。生活に密着した商品を扱う卸売・小売業が目立つ。

なお、表4-1の従業者数と付加価値額は、前述の労働力調査や国民所得統計で示したものと不整合がみられるが、これは統計の性質や算出・推計方法のちがいによるものである⁶⁾。第1章でも指摘したように、労働力調査の就業者数と表4-1の事業所調査の従業者数の差は「インフォーマル」⁷⁾な従事者と推測され、算出によると卸売・小売業におけるこのインフォーマル従事者は農林水産業の次に多いと推定される⁸⁾。単にインフォーマル従事者といってもその実態は一様ではないであろうが、調査や統計によって補捉困難な者が非常に多いと推定されることこそが、卸売・小売業の大きな特徴であるともいえるだろう。

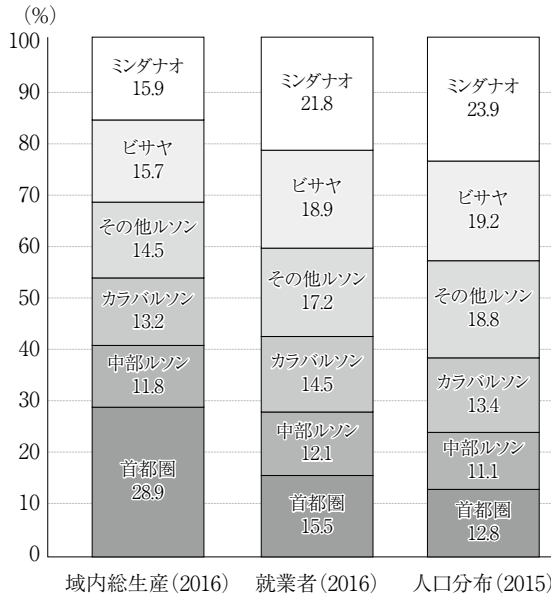
卸売・小売業は地域的に分散している。図4-1は2016年の同産業の域内総生産（付加価値額）と就業者の地域分布を示したものである。参照のため、2015年の人口分布も掲載した。域内総生産は首都圏の割合が高いが、

6) 労働力調査は世帯が調査対象であるのに対し、事業所調査は事業会計と家計が分離されているフォーマル・セクターの事業所が調査対象である。また、付加価値額について、国民所得統計は産業連関やインフォーマル・セクターを考慮して推計しているのに対し、事業所調査は該当産業の総収入に資本的支出や在庫変動を足し合わせ、原材料や経費などの中間費用を差し引いた額を算出している。

第1章で確認したサービス業全体の首都圏集中型に比べれば、より分散傾向にあることが確認できよう。

卸売・小売業をそれぞれ業種別に分類し、その売上高の地域別割合を示したものが図4-2（卸売業）と図4-3（小売業）である（直近の統計は現

図4-1 卸売・小売業の域内総生産と就業者の地域分布

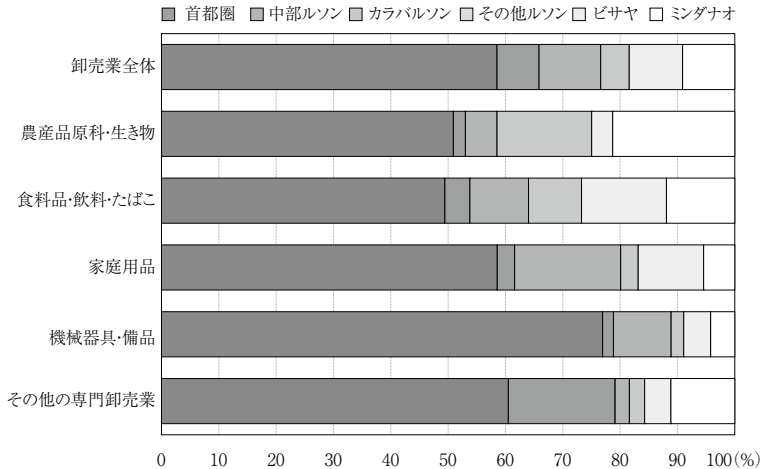


(出所) PSA Gross Regional Domestic Products (2016), PSA Labor Force Survey (2016; 2015), Population Census より筆者作成。

7) この場合の「インフォーマル」とは、PSAの事業所調査の定義に準じ、事業会計と家計が分離していない場合を指す。

8) PSAの労働力調査の就業者数と事業所調査の従業者数の差を算出すると、2014年は約627万人で、農林水産業も含むインフォーマル従業者全体の約19%に相当する。ちなみに、PSAが2008年に実施したインフォーマル・セクター調査によれば、インフォーマル従業者1045万人の産業内訳は、農林水産業が48%、つづいて卸売・小売業が30%、運輸・倉庫・通信業が10%であると推定されている (<https://psa.gov.ph/content/informal-sector-operators-counted-105-million-results-2008-informal-sector-survey> 2018年10月31日最終アクセス)。

図4-2 2012年卸売業の業種別売上高（地域別割合）



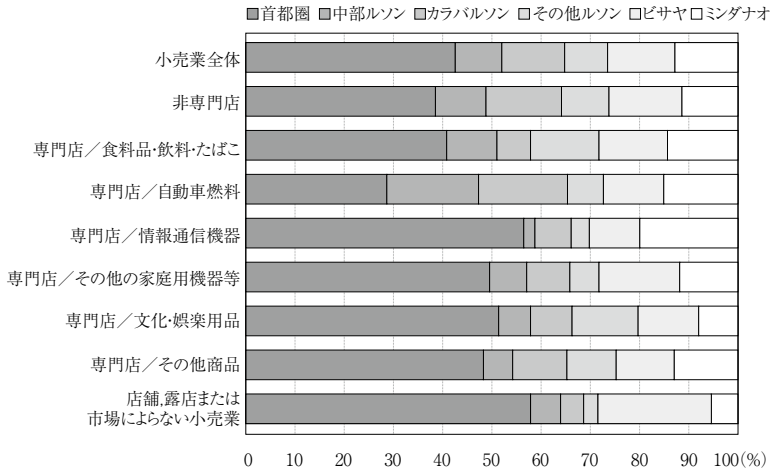
（出所）PSA CPBI（2012）より筆者作成。

時点で2012年）。図4-2の卸売業は、総じて首都圏の割合が高いことが把握できる。ただし、扱う品目によって地域差があり、農産品や食料品は生産地でもあるミンダナオ⁹⁾やビサヤ¹⁰⁾の割合も高くなっている。機械器具類は首都圏の割合が圧倒的に高いが、これは国際貿易港があり、近郊に製造業中心の経済特区も存在していることが背景にあると考えられる。図4-3の小売業は、卸売業に比べてより地域的に分散しているが、扱う品目によっては地域差もみられる。自動車燃料では中部ルソン地方やカラバロン地方も約2割を占めているが、これは自動車の普及によるものであろう。情報通信機器は首都圏での売り上げが多いが、ミンダナオも2割を占めることが観察できる。同様に、「店舗、露店または市場によらない小売業」（電子商取引など）も首都圏の売り上げが過半だが、ビサヤも2割超を占めている。経済水準が相対的に低く、情報通信機器の売り上げに占める割合も小さい地域におけるこの事象は興味深いだが、その背景は現時点で

9) ミンダナオはサンボアンガ半島、北部ミンダナオ地方、ダバオ地方、ソクサージェン地方、カラガ地方、ムスリム・ミンダナオ自治地域を指す。

10) ビサヤは西部ビサヤ地方、中部ビサヤ地方、東部ビサヤ地方を指す。

図4-3 2012年小売業の項目別売上高（地域別割合）



（出所） 図4-2と同じ。

は明確ではない。2012年調査時点のみの事象なのか、統計分類上あるいはほかの特別な理由によるものか、今後公表される詳細な統計やほかの情報とも照らし合わせて、詳しく確認する必要があるだろう。

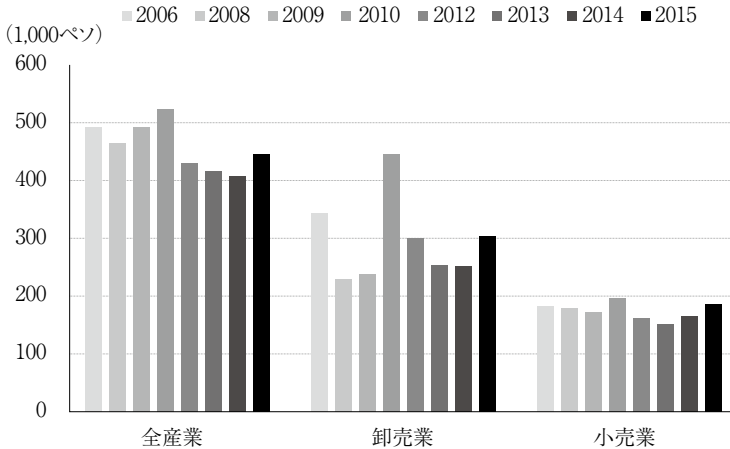
2-2 労働生産性

事業所調査に基づいて卸売・小売業の労働生産性（1人当たり付加価値額の実質値¹¹⁾の推移を確認したものが図4-4である。調査枠組みの一貫性により、2006年以降での比較となる。それによれば、卸売業と小売業の労働生産性は、フィリピン全産業のそれよりつねに低いことがわかる。また、年度によって増減はあるものの、過去10年間の労働生産性は両産業ともほとんど上昇していないことがわかる。

なお、図表を掲載していないが、それぞれ業種別に確認すると、業種によって労働生産性に差があり、前項で従業者数の急増が確認された卸売業

11) 2000年を基準とするGDPデフレーター、「卸売業」と「小売業」をそれぞれ使用して実質値を算出した。

図4-4 卸売・小売業の労働生産性（実質値）



（出所）PSA ASPBI（各年版）、PSA CPBI（2006；2012）より筆者作成。

（注）自動車・オートバイ卸売・小売業・修理業は割愛した。欠落している年には調査が実施されていない。労働生産性は1人当たり付加価値額で、2000年を基準とした各産業のGDPデフレーターを用いて調整した実質値。

の「農産品原料・生き物」や小売業の「専門店／食料品・飲料・たばこ」は非常に低い。加えて、2010年から2015年のあいだで、労働生産性が若干上昇している業種がいくつかあるものの、下落した業種の方が多かった。

内需とともに拡大している卸売・小売業は、フィリピン経済のなかでも従業者数が多く、また前項で示したように、一部の業種では急速に拡大している。しかしながら、ここまで確認してきたように、事業所調査で捕捉される「フォーマル」な事業者における労働生産性はほとんど上昇していない。すなわち、フィリピンの卸売・小売業は内需の拡大にまかせて規模のみ拡大してきた産業だといえそうである。非常に多いと推測されるインフォーマル従事者までも考慮すると、表面的にはより包摂的な産業でありながら、実際には同産業で生計を立てている人々の所得水準の向上に、それほど寄与してこなかった産業であるといってもよいのではないだろうか。

表4-2 上位1000社に占める卸売・小売企業

	2015年			1996年		
	企業数	総収益		企業数	総収益	
		(100万 ペソ)	(%)		(100万 ペソ)	(%)
上位1000社	1,000	9,474,501	100.0	1,000	2,049,440	100.0
卸売・小売；自動車・オートバイ修理業	244	1,900,469	20.1	222	299,226	14.6
自動車・オートバイ卸売・小売業および修理業	44	237,700	2.5	38	51,152	2.5
卸売業（自動車およびオートバイ除く）	103	640,066	6.8	104	128,002	6.2
小売業（自動車およびオートバイ除く）	97	1,022,702	10.8	80	120,073	5.9

(出所) Business World (1997; 2016)より筆者作成。

(注) 1996年の産業分類は2015年と異なるため、下位業種を確認のうえ2015年の分類にあわせて修正済み。

2-3 企業動向

表4-2は、BusinessWorld紙の企業ランキングより、総収益で上位1000社に入る卸売・小売企業を確認したものである。2015年の上位1000社の総収益のうち、卸売・小売企業は約20%を占め、企業数も多い。1996年と比べて企業数と総収益の割合はともに増加し、とりわけ小売業の拡大が目立つ。また表4-2をもとに1社当たりの平均的な総収益規模を算出すると、卸売業よりも小売業の方が大きいことがわかる。

これら企業のうち、上位100社に入る企業19社をリストしたものが表4-3である。卸売業の上位には、医薬品を扱うZuellig Pharma Corp. (19位)、家庭用品を扱うProcter & Gamble Distributing (Philippines), Inc. (40位)、電子・電気機器を扱うSamsung Electronics Philippines Corporation (50位)、自動車販売のFord Group Philippines, Inc. (56位)など多国籍企業が上位に入っており、表4-3には掲載していない1000位までの企業を含めると、収益規模では外資系企業が優勢であることがわかる¹²⁾。

その一方で、小売業の代表的な企業は地場資本が多くなる。最も有名な

表4-3 代表的な卸売・小売業企業

順位	企業名	総収益 (100万ペソ)	おもな業種・製品	おもな出資国もしくは 親会社・所属グループ
卸 売	19 Zuellig Pharma Corp.	55,874	医薬品	フィリピン/Zuellig Corp. (創業者の出自はスイス)
	40 Procter & Gamble Distributing (Phils), Inc.	39,513	家庭用品	アメリカ
	50 Samsung Electronics Philippines Corp.	33,234	電子・電気通信機 器および部品	韓国
	56 Ford Group Philippines, Inc.	28,146	自動車	アメリカ
	75 Suy Sing Commercial Corp.	23,939	食料品や家庭用品	フィリピン
	80 Metro Drug, Inc.	23,449	医薬品	フィリピン/Zuellig Corp. (創業者の出自はスイス)
小 売	8 Mercury Drug Corp.	112,783	医薬品	フィリピン
	15 Puregold Price Club, Inc.	76,851	食料品/スーパー マーケット	フィリピン/上場
	23 Chevron Philippines, Inc.	52,489	自動車燃料	アメリカ
	29 Supervalu, Inc.	45,764	食料品/スーパー マーケット	フィリピン/SM Retail, Inc. (SMグループ)
	32 Robinsons Supermarket Corp.	42,121	食料品/スーパー マーケット	フィリピン/Robinsons Retail Hold- ings, Inc. (ゴコンウェイ)
	43 Sanford Marketing Corp.	36,623	食料品/スーパー マーケット	フィリピン/SM Retail, Inc. (SMグループ)
	48 Super Shopping Market, Inc.	33,743	食料品/スーパー マーケット	フィリピン/SM Retail, Inc. (SMグループ)
	53 Seaoil Philippines, Inc.	31,858	自動車燃料	フィリピン
	60 PHOENIX Petroleum Philippines, Inc.	27,496	自動車燃料	フィリピン/上場
	67 Philippine Seven Corp.	25,860	食料品/コンビニ エンスストア	台湾/上場
	85 Rustan Supercenters, Inc.	22,429	食料品/スーパー マーケット	フィリピン
	89 Watsons Personal Cares Stores (Phils), Inc.	22,034	医薬品	香港・フィリピン/SM Retail, Inc. (SMグループ)
	91 Unioil Petroleum Philippines, Inc.	21,671	自動車燃料	フィリピン
合計		755,877		

(出所) Business World (2016)より筆者作成。

(注) 上位100社に入る卸売・小売業企業のみをリストした。

のはシー（Sy）一族が所有経営するSMグループで、1958年に靴の販売店から始まり、今日では小売業のみならず、銀行や不動産事業も行う多角化した大手企業グループに成長した。表4-3でもみられるように、傘下にある複数の小売企業が上位に名を連ねている¹³⁾。同グループにおける小売業全体の収益は2015年に2146億ペソで、現在もグループの中核事業のひとつである¹⁴⁾。小売店舗は全国で展開しているが、店舗数が集中しているのは首都圏をはじめとするルソンである。2015年時点の小売店舗数は首都圏に109店、首都圏除くルソンに151店、ビサヤに35店、ミンダナオに15店で¹⁵⁾、いずれの地域でも代表的な都市に出店している。また、好調な消費に後押しされ、2016年以降は首都圏以外でも積極的な出店を予定している（SM Investments Corporation 2016）。

同じく上位100社に名を連ねるピュアゴールド・プライス・クラブ（Puregold Price Club, Inc.）は、1998年にスーパーマーケット1号店を開店した新興企業である。その後、順調に事業拡大を続け、スーパーマーケット以外の小売業も加えたグループ全体の収益は2015年に1001億ペソとなった（Puregold Price Club, Inc. 2015）。小売店舗数は、首都圏に120店、首都圏除くルソンに145店、ビサヤに8店、ミンダナオに9店である。上記SMグループと同様に全国展開しつつも、やはりルソンに集中している。

以上、2グループの事例を紹介したが、いずれも創業が首都圏で、上位1000社に入る大手企業グループということもあり、出店先が大消費地である首都圏やルソンに偏る傾向があることは否めない。ただし、Busi-

12) 上位1000社ランキングでは企業単体ごとに掲載している。フォード車の販売はFord Group Philippines, Inc.に集約されているのに対し、トヨタ車の販売は複数の企業が行っており、それら販社を合算すればFord Group Philippines, Inc.の総収益を超える。

13) SMグループは経営コンセプトで事業ごと（たとえば、主力販売商品やフランチャイズ名）の分社化を推進しているため、複数の系列企業が同じ業種内にランキングしている。

14) 同グループの詳細はSM Investments Corporation（2015）による。

15) スーパーマーケット以外に、非食品の専門店も含む。その後、2016年にSM Retail, Inc.が出資先の複数の専門店を吸収合併して拡大したため、傘下店舗数が各段に増えている。

nessWorld紙のTop 1000にはランキングされない経営規模ではあるものの、ルソン以外の地方を本拠地とする卸売・小売業の中小企業グループも存在している。

ところで、このような大手企業グループが展開するスーパーマーケットやショッピング・モールなどの大型・近代的店舗は、基本的にフィリピンの中間・富裕層が買い物や外食をする場所である。上述した小売大手には、ターゲット層の異なる複数のスーパーマーケット・チェーンを展開する企業もあり、大都市では少しずつ低所得層にも浸透するようになっていくものの、都市部ないし地方の低所得層は一般的に「ウェット・マーケット」(wet market)で生鮮品等を、そして「パレンケ」(palengke)と呼ばれる公設市場で食料品や衣服、雑貨等を購入する傾向にある。また、自宅の近所にあるサリサリ・ストア¹⁶⁾でも食料品や日用品等を購入する(Digal 2001; Duenas-Capararas 2005)。小売業の業態や展開のあり方は、地域格差や所得格差にも影響されている。

3. 運輸・倉庫業

本節では、産業としての運輸・倉庫業に焦点を当て、輸送ネットワークのあり方や道路・港湾・空港建設ないし施設のクオリティ等に関する議論とは切り離して論じる。本章の冒頭でも挙げたように、上記を論点とするものには援助機関等による報告書などがある(ADB 2012; World Bank 2014; JICA 2014; 2015, IDEA et al. 2016)。

3-1 概況

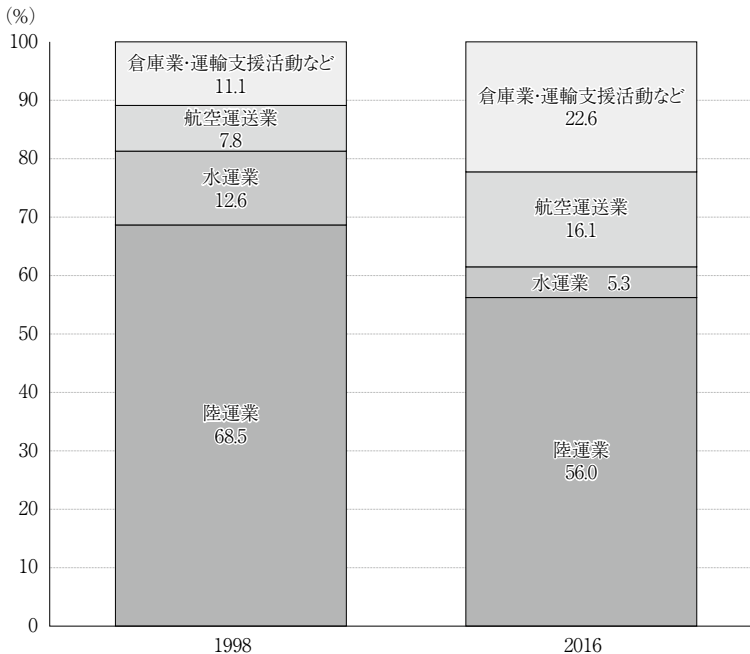
運輸・倉庫業を大きく4業種にわけ、その規模を国民所得統計によって確認したものが図4-5である。2016年では約56%を占める「陸運業」が

16) 家庭用品や食品等を小分けで販売する、“よろずや”のような非常に小さな店舗。近隣住民や常連はツケで購入することもある。

最も大きく、次いで「倉庫業・運輸支援活動」が約23%、「航空運送業」が約16%、「水運業」が約5%となる。1998年と比較すると「航空運送業」と「倉庫業・運輸支援活動」の割合が増加した。労働力調査によれば、就業者の約90%が「陸運業」に従事していると推定される。

前節の卸売・小売業と同じく事業所調査のデータと表示形式を用い、運輸・倉庫業の状況についてより詳細に示したものが表4-4である。ここでも統計の都合上、従業者数や付加価値額が労働力調査や国民所得統計の数値と整合的ではないことに留意されたい¹⁷⁾。そのうえで表4-4によれば、2015年の事業所数は2006年に比べて減少しているが、「運輸支援活動」

図4-5 運輸・倉庫業の内訳



(出所) PSA National Accounts of the Philippines (2016)より筆者作成。

17) 理由は(注6)に同じ。

が全体の約半分を占める状況に変化がないことがわかる。他方で、従業者数はごく一部の業種を除き増加している。従業者数が最も多いのは「運輸支援活動」で、次に「都市・郊外の旅客陸運業」（バス）と「道路貨物運送業」（トラック）の陸運2業種が続いている。ただし、2006年と比較した従業者数の増加率は「倉庫・保管業」が最も大きく、10年間で急速に拡大していると考えられる。総収入と付加価値額は、いずれも「運輸支援活動」が最も大きく、次に「航空運送業」が続いている。

前節で指摘したのと同様に、運輸・倉庫業でも事業所調査によって捕捉されない「インフォーマル」従事者が多いと推定されている。その規模は卸売・小売業に次いで多く、そのうちのほとんどが陸運業に従事している¹⁸⁾。把握困難なインフォーマルな事業もしくは労働によって生計を立てている

表4-4 運輸・倉庫業の業種別実態

	事業所数		従業者数			総収入 (2015年)		付加価値額 (2015年)	
	2006年	2015年	2006年	2015年	増加率 (%)	(100万 ペソ)	割合 (%)	(100万 ペソ)	割合 (%)
鉄道運送業	3	3	3,688	3,031	-17.8	4,060	0.7	-3,346	-1.7
都市・郊外の旅客陸運業	281	283	25,185	33,389	32.6	24,083	4.3	11,738	6.0
その他の旅客陸運業	126	174	3,097	5,509	77.9	4,236	0.8	2,085	1.1
道路貨物運送業	621	559	13,148	20,750	57.8	18,892	3.4	7,010	3.6
海洋・沿海海運業	97	167	11,751	19,033	62.0	60,125	10.7	28,793	14.6
内陸水運業	90	13	1,005	264	-73.7	171	0.0	37	0.0
航空運送業	15	21	10,594	9,819	-7.3	183,774	32.9	41,829	21.2
倉庫・保管業	176	123	3,879	9,339	140.8	16,619	3.0	6,034	3.1
運輸支援活動	1,383	1,218	44,752	63,380	41.6	247,398	44.2	102,979	52.2
合計	2,792	2,561	117,099	164,514	40.5	559,358	100.0	197,159	100.0

(出所) PSA ASPBI (2015), PSA CPBI (2006)より筆者作成。

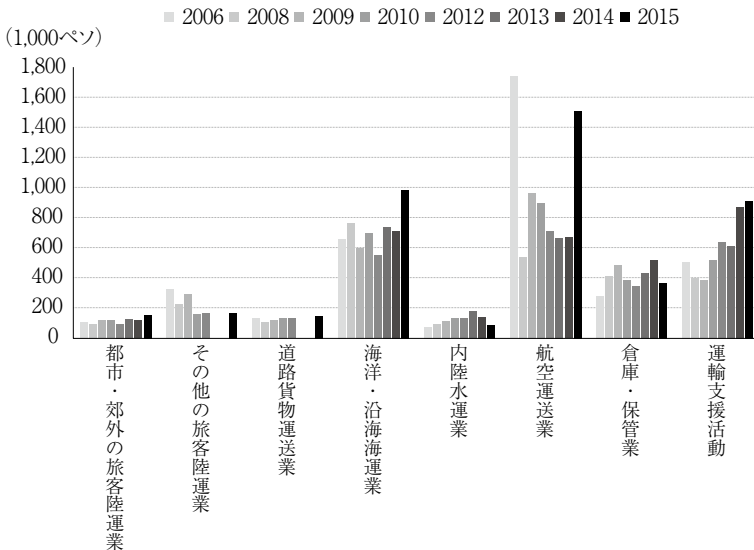
18) (注8)と同様、この場合のインフォーマル従事者もPSAの労働力調査の就業者数と事業所調査の従業者数の差を算出したものである。2014年は約253万人で、インフォーマル従事者全体の約8%に相当する。そのうち、陸運業は9割以上と推定される。

人々が多く存在するのも、この産業の特徴のひとつである。

3-2 労働生産性

上記4業種のさらに下位業種について、労働生産性（1人当たりの付加価値額の実質値）の推移を示したものが図4-6である¹⁹⁾。業種によってその差が非常に大きいことが確認できる。前出の図4-4でフィリピン全産業の労働生産性を示したが、それと比較すると、陸運3業種と内陸水運業でとりわけ低いことがわかる。時系列でみていくと、「都市・郊外の旅客陸運業」（バス）と「道路貨物運送業」（トラック）は2006年に比べると若

図4-6 運輸・倉庫業の生産性推移



(出所) PSA ASPBIおよびPSA CPBIの各年版より筆者作成。

(注) 生産性は1人当たり実質付加価値額(2000年を基準とした実質値)。鉄道運送業は公表数値に一貫性がないため割愛した。2013年と2014年の「その他の旅客陸運業」と「道路貨物運送業」は、産業分類5桁レベルが未発表のため現時点では欠落。

19) 鉄道運送業は付加価値額がマイナスの年度があるため、図4-6では割愛した。

干上昇しているようだが、「その他の旅客陸運業」（公共交通車両など）²⁰⁾は停滞気味である。他方で、「海洋・沿海海運業」の生産性は増減を繰り返しつつも直近では大きく上昇している。「航空運送業」は2000年代終盤から2010年代前半にかけて停滞したが、労働生産性は総じて高い。「運輸支援活動」は明らかな上昇傾向にあり、「倉庫・保管業」も増減はあるが、2006年と2015年を比べるとわずかながら上昇している。後者3業種は、陸運および水運業に比べて各期の投資額が大きく、それが労働生産性の上昇に結びついているものと推察される²¹⁾。

3-3 企業動向

運輸・倉庫業の企業動向も簡潔に確認しておこう。表4-5は、卸売・小売業と同じく総収益上位1000社に占める運輸・倉庫企業の状況である。1996年と2015年を比較すると、「航空運送業」と「倉庫業・運輸支援活動等」の企業数と総収益が急増しているのに対し、「陸運業」と「水運業」は減少していることが確認できる。「倉庫業・運輸支援活動等」では、港

表4-5 上位1000社に占める運輸・倉庫企業

	2015年			1996年		
	企業数	総収益		企業数	総収益	
		(100万ベソ)	(%)		(100万ベソ)	(%)
上位1000社	1,000	9,474,501	100.0	1,000	2,049,440	100.0
運輸・倉庫業	41	373,217	3.9	26	63,149	3.1
陸運業	1	4,047	0.0	7	4,469	0.2
水運業	7	34,961	0.4	10	16,615	0.8
航空運送業	10	204,582	2.2	6	36,724	1.8
倉庫業・運輸支援活動等	23	129,627	1.4	3	5,341	0.3

(出所) Business World (1997; 2016)より筆者作成。

(注) 1996年データは2015年の産業分類にあわせて修正。

20) ジブニーや乗り合いタクシー、一般タクシー、レンタカーなどを含む。

21) 投資額は総固定資産増を指す。事業所調査で増減の確認が可能。

湾サービスや貨物運送サービス²²⁾、それに高速道路管理会社などが上位企業の仲間入りをするようになった。市場への参入と積極的な投資拡大をうかがうことができ、それが前述の図4-6で確認した生産性上昇の背景にあるともいえるだろう。

なお、ここまで本章前半の卸売・小売業と後半の運輸・倉庫業を、とくに関連づけずに述べてきたが、両産業が密接に関係していることは容易に想像できる。全国展開する小売企業にとって、運輸・倉庫業の効率性は小売業のあり方にも大きく影響しよう。経済の好調が続き、緩やかとはいえ地方でも購買力が上昇してきたフィリピンにおいて、小売業の拡大は今後も見込まれる。小売業を後押しし、かつそこに商機を見出すような動きとして、最近では大手企業グループによる国内ロジスティクス企業への出資ならびに買収、そしてロジスティクス企業どうしの再編などが相次いでみられるようになってきている。たとえば、前節でも紹介した小売大手のSMグループは2016年、ロジスティクス大手2GO Group（2GO Group Incorporated）の親企業に資本参加した。地方展開する店舗に商品を効率よく配送することに加え、今後拡大が見込まれる電子商取引に対応するためでもあるという²³⁾。インフラ関連事業や通信事業を傘下に抱えるメトロ・パシフィック・インベストメンツ（Metro Pacific Investments Corporation: MPIC）も同じ2016年に、複数の小規模な地場ロジスティクス企業を買収することで参入した。MPIC自体は卸売・小売業に直接関与していないが、電子商取引の拡大が見込めるとして、今後もロジスティクス事業を強化する意向である²⁴⁾。このように、大手企業グループがロジスティクスを傘下に収めつつあり、彼らはその資本力によって事業を効率化させ、グループ内の他事業との相乗効果を発揮させることができるだろう。しかしフィリピンでは、海運業や通信業などにおける寡占化が公共の利益を阻害しているとい

22) DHLや日本通運など、外資系企業が複数含まれている。

23) Rappler, 2017年4月4日付 (<https://www.rappler.com/business/166034-sm-investments-2-go-acquisition> 2018年10月31日最終アクセス)。

24) BusinessWorld, 2018年1月19日付 (<http://bworldonline.com/mpic-targets-acquire-least-2-logistics-companies> 2018年10月31日最終アクセス)。

う指摘もあり、同様の現象がロジスティクスで起きないとも限らない。ロジスティクスの寡占化が進むかどうか、新たに参入した大手企業がグループ外の一般事業者にも公平にサービスを提供するかどうか、そして真に公共の利益をもたらせるかどうか、将来的な焦点になるとも予想される。

4. おわりに

本章では、公式統計に依拠して、卸売・小売業と運輸・倉庫業の全容についておおまかに確認してきた。最後に、両産業のファイディングスを改めて整理して結びとしたい。

第1に、両産業は共通して「インフォーマル」事業者ないし従事者が非常に多く、とくに小売業と陸運業に多いと推定されることである。彼らは少ない元手で身近なところから商売を始め、もしくは仕事をみつけて生計を立てており、事業収入や労賃は低いと推察される。まずはその実態をより正確に把握し、彼らが同じ産業内にとどまるか否かにかかわらず、いかに彼らの事業収入や労賃を引き上げるかが、両産業の包摂性を考慮したときの課題であろう。ただし、これは両産業に限ったことではなく、第1章でも述べたように、雇用創出が不十分とされるフィリピン経済全体の課題でもある。

第2に、内需拡大とともにヒトやモノの輸送量は増加しているが、輸送と販売にかかわる卸売・小売・運輸業従事者の労働生産性が一部の業種を除いて低くかつ上昇傾向にないため、それが両産業にかかわる人々の所得水準の向上に寄与していないであろうと推察されることである。加えて、ヒトの移動やモノの輸送が非効率な状態にあるため、両産業の効率性をより高めることが課題となる。業態や企業規模によっても事情は異なるが、たとえば本章の企業動向で紹介したような大手企業グループの小売事業者などは、小規模・零細事業者よりも一般的に生産性が高く、IT技術の導入による物品や在庫の集中管理などによって、さらに労働生産性を高めることが可能であろう。問題は、単独で対処する余裕のない小規模・零細小

売業者である。フィリピンは所得格差が大きいために、都市部や地方を問わず低所得層向けの小規模・零細小売業者が多数存在するが、それら事業者のすべてが今後、近代的で大型なスーパーマーケットにとって代わられるとは考えにくい。また、食料品や日用品などの生産市場が寡占化しているため、商品を仕入れる側である小規模・零細小売業者の価格交渉力は小さく、加えて、地方では交通インフラが不十分であるため、農産品や食料品を届ける仲買人が価格交渉の際に有利となり、小規模・零細小売業者側が不利な立場におかれているという指摘もある（Dugal 2001; Duenas-Capararas 2005）。産業・企業独自の対応が困難な構造的な問題も存在する。

そして第3に、両産業とりわけ運輸・倉庫業の生産性向上にかかわる事業環境改善の一環として、ハード面のインフラ整備も含めた輸送システム全般の向上が課題であることはいうまでもない。この点について本章ではとりあげてこなかったが、そもそもフィリピンの輸送インフラに関する評価は低い。世界経済フォーラムの2017-2018 国際競争力レポート（The Global Competitiveness Report）によるインフラ部門のランキングでは、インフラ総合が137カ国中113位と東南アジア7カ国中²⁵⁾、最低であった。部門別では、道路が104位、鉄道が91位、港湾が114位、航空輸送が124位で、道路と航空輸送は上記7カ国中、最も低かった。また、世界銀行の2016年ロジスティクス・パフォーマンス指数（Logistics Performance Index）のランキングでも160カ国中71位で²⁶⁾、2010年の44位、2012年の52位、2014年の57位から順位をさらに下げており、改善がみられない。輸送インフラの悪さの背景には、当局による実態把握の不十分さに加え、包括的運輸政策とそれを実施する司令塔の欠如があると長らく指摘されてきた（IDEA et al. 2016）。国内でも輸送インフラの物理的拡充や質的向上を求める声は強くなっており、現口ドリゴ・ドゥテルテ政権は未熟なインフラが投資拡大や経済成長の障害になっているという認識のもと、インフラ整備に注力することを約束している。そしてそのための第一歩として2017年9月、運輸

25) フィリピン以外に、マレーシア、タイ、インドネシア、ベトナム、カンボジア、ラオス。

26) フィリピンより下位にカンボジア73位、ラオス152位。

システムに関するビジョンや今後の方針を示した「国家運輸政策」(National Transport Policy)²⁷⁾を採択した。同ビジョンに基づく「フィリピン運輸システム・マスタープラン」の策定も計画されており、ようやく本格的な取り組みが開始されるようである。今後は、こうした取り組みの迅速かつ具体的な成果が期待される。

〔参考文献〕

(各URLの最終アクセス日：2018年11月3日)

〈外国語文献〉

- ADB (Asian Development Bank) 2012. “Philippines: Transport Sector Assessment, Strategy, and Road Map,” Mandaluyong City: ADB (<https://www.adb.org/sites/default/files/institutional-document/33700/files/philippines-transport-assessment.pdf>).
- Austria, Myrna S. 2002. “The State of Competition and Market Structure of the Philippine Air Transport Industry,” In *Toward a National Competition Policy for the Philippines*, edited by Erlinda M. Medalla, Makati City: Philippine APEC Study Center Network and PIDS (Philippine Institute for Development Studies).
- Barcenas, Lai-Lynn A. B., Glenda T. Reyes, Jose L. Tongzon, and Ramonette B. Serafica 2017. “Regulatory Measures Affecting Services Trade and Investment: Distribution, Multimodal Transport, and Logistics Services,” Discussion Paper Series No. 2017-40, Quezon City: PIDS (<https://pidswebs.pids.gov.ph/CDN/PUBLICATIONS/pidsdps1740.pdf>).
- Business World 1997. *Top 1000 Corporations in the Philippines*, Quezon City: BusinessWorld Publishing Corporation.
- 2016. *Top 1000 Corporations in the Philippines*, Quezon City: BusinessWorld Publishing Corporation.
- Digal, Larry N. 2001. “An Analysis of the Structure of the Philippine Retail Food

27) 国家経済開発庁理事会決議 (NEDA 2017)。政策ビジョンとして、「人々の生活の質を高めるような、安心安全で、確実かつ効率的で、統合的かつインターモーダル、手ごろで費用効果的な、環境的に持続可能で人間優先の国家運輸システム (の構築)」が提示され、とくに考慮すべき点として、①財源や費用分担、②プログラムやプロジェクトの選別、③費用回収や補助金、④旅客輸送サービス規制、⑤都市と地方間の運輸マネジメント、⑥経済の他部門との連携、⑦ガバナンスと制度のあり方を挙げている。

- Industry,” *Philippine Journal of Development* Number 51, XXVIII (1): 13-54 (<https://dirp3.pids.gov.ph/ris/pjd/pidspjd01-1retailfood.pdf>).
- Domingo, Sonny N., Roehlano M. Briones and Debbie Gundaya 2015. “Diagnostic Report on the Bus Transport Sector,” Discussion Paper Series No. 2015-02, Makati City: PIDS (<https://dirp3.pids.gov.ph/webportal/CDN/PUBLICATIONS/pidsdps1502.pdf>).
- Duenas-Caparas, M. Teresa 2005. “State of Competition in the Wholesale and Retail Sector,” Discussion Paper Series No. 2005-05, Makati City: PIDS (<https://dirp4.pids.gov.ph/ris/dps/pidsdps0505.pdf>).
- IDEA (Institute for Development and Econometric Analysis) Philippine International Seafreight Forwarders Association United Portusers Confederation PortCalls 2016. “The Philippine Multimodal Transportation and Logistics Industry Roadmap,” IDEA, Philippine International Seafreight Forwarders Association, United Portusers Confederation, and PortCalls.
- JICA (Japan International Cooperation Agency) 2014. “Roadmap for Transport Infrastructure Development for Metro Manila and ITS Surrounding Areas (Region III & Region IV-A), Final Report,” JICA and NEDA (National Economic Development Authority), Almec Corporation.
- 2015. “The Project for Capacity Development on Transportation Planning and Database Management in the Republic of the Philippines,” JICA and DOTC (Department of Transportation and Communication), Almec Corporation, Oriental Consultants Global Co., Ltd.
- Llanto, Gilberto M., Enrico L. Basilio and Leilanie Basilio 2005. “Competition Policy and Regulation in Ports and Shipping,” Discussion Paper Series No. 2005-02, Quezon City: PIDS (<https://dirp4.pids.gov.ph/ris/dps/pidsdps0502.pdf>).
- Llanto, Gilberto M. and Adoracion M. Navarro 2012. “The Impact of Trade Liberalization and Economic Integration on the Logistics Industry: Maritime Transport and Freight Forwarders,” Discussion Paper Series No. 2012-19, Quezon City: PIDS (<https://dirp3.pids.gov.ph/webportal/CDN/PUBLICATIONS/pidspjd12-logistics.pdf>).
- NEDA (National Economic Development Authority) 2017. “Approving the National Transport Policy,” NEDA Board Resolution No. 5 (s. 2017), Mandaluyong City: NEDA (http://www.neda.gov.ph/wp-content/uploads/2018/02/NTP.pdf&hl=en_US).
- PSA (Philippine Statistics Authority) various issues. *ASPBI (Annual Survey of Philippine Business and Industry)*. 旧*Annual Survey of Establishments*, Quezon City: PSA.
- various issues. *CPBI (Census of Philippine Business and Industry)*. 旧*Census of Establishments*, Quezon City: PSA.
- various issues. *Commodity Flow in the Philippines*, Quezon City: PSA.

- various issues. *Gross Regional Domestic Products*, Quezon City: PSA.
- various issues. *Labor Force Survey*, Quezon City: PSA.
- various issues. *National Accounts of the Philippines*, Quezon City: PSA.
- various issues. *Philippine Statistical Yearbook*, Quezon City: PSA.
- Puregold Price Club, Inc. 2015. *Annual Report*, Manila City: Puregold Price Club, Inc. (<http://35.198.253.209/wp-content/pgold-data/Investor%20Relations/ARandAFS/AnnualReportandAuditedFinancialStatements2015.pdf>).
- SM Investments Corporation 2015. *SMIC Annual Report*, Pasay City: SM Investments Corporation (<https://www.sminvestments.com/investor-relations/annual-reports>).
- 2016. *SMIC Annual Report*. Pasay City: SM Investments Corporation (<https://www.sminvestments.com/investor-relations/annual-reports>).
- World Bank 2014. "Philippine Transport Infrastructure Development Framework Plan: Executive Summary," Washington, D.C.: World Bank Group (<http://documents.worldbank.org/curated/en/112721468190438604/pdf/97827-v1-WP-P145329-Box391494B-OUO-9.pdf>).

〈ウェブサイト〉

PSA (Philippine Statistics Authority) [フィリピン統計庁] : <https://www.psa.gov.ph>