

|   |   |                               |                              |     |      |               |                    |                |                                      |                          |  |
|---|---|-------------------------------|------------------------------|-----|------|---------------|--------------------|----------------|--------------------------------------|--------------------------|--|
| <table border="1"> <tr> <td data-bbox="41 116 399 145">国名</td> <td data-bbox="399 116 1551 190" rowspan="2">バリューチェーン分析を活用した産業振興計画策定プロジェクト</td> </tr> <tr> <td data-bbox="41 145 399 190">フィリピン共和国</td> </tr> </table> | 国名  | バリューチェーン分析を活用した産業振興計画策定プロジェクト | フィリピン共和国                     |     |      |               |                    |                |                                      |                          |  |
| 国名  | バリューチェーン分析を活用した産業振興計画策定プロジェクト   |                               |                              |     |      |               |                    |                |                                      |                          |  |
| フィリピン共和国  |   |                               |                              |     |      |               |                    |                |                                      |                          |  |
| <b>I 案件概要</b>   |   |                               |                              |     |      |               |                    |                |                                      |                          |  |
| 事業の背景   | <p>フィリピンは、製造業の強化や外国直接投資 (FDI) の受入を積極的に進めてきた。同時に、「China+1」（事業リスクを回避する観点から外資企業等が生産拠点を中国以外の国に移す動き）の高まりと力強い経済成長により、FDI は増加し、比製造業セクターの成長率は世界平均とアセアン諸国平均を上回った。また、GDP に占める製造業の割合も微増した。</p> <p>一方で、フィリピンは依然として製造業における課題に直面しており、例えば、GDP の 4% を占める自動車産業では、自動車を組み立てるために必要な約 3 万種類の部品のうち、現地で調達できるものは 300 種類ほどしかない。また、輸出全体の 40% を占める電気・電子産業においては、国内では組立作業のみが行われ、より付加価値の高い工程はほぼ国内での内包化が進んでいない。更に、アセアン経済共同体 (AEC) を通じた地域統合の加速は、アセアン諸国に関税の引き下げと非関税障壁の撤廃による熾烈な国際競争をもたらした。地域経済統合の成果の一つとして、地域のバリュー/サプライチェーンはより「多層化」し、完成品だけでなく中間製品の取引量も拡大した。</p> <p>こうしたなか、政策立案者による効果的な政策介入のために、対象産業におけるグローバル・バリュー/サプライ・チェーン (GVC) とその周辺状況に関する分析が重要となった。こうした背景のもと、貿易産業省 (DTI) は GVC 分析を活用した産業振興計画の策定や個々の施策の立案、それに伴う同省職員の能力向上を図ることを目的に我が国に本事業を要請した。</p>  |                               |                              |     |      |               |                    |                |                                      |                          |  |
| 事業の目的   | <p>本事業は、フィリピン製造業（自動車産業）を取り巻くグローバル・バリュー・チェーン (GVC) の分析を実施し、競争力を強化すべきセグメント、及び発展を阻害する要因を明らかにしたうえで、官民関係者の協力・合意の下、実効性ある産業振興計画の策定を図り、もって対象産業において、①外国/内国投資の増加、②雇用の創出、③中小企業の GVC とのリンケージ強化をめざすもの。</p> <p>1. 提案計画の達成目標<sup>1</sup>：民間セクターや関係機関との協力の下で行われる DTI の産業振興計画の実施により、対象産業において、①外国/内国投資の増加、②雇用創出、③中小零細企業の GVC とのリンケージの強化が行われる。</p>   |                               |                              |     |      |               |                    |                |                                      |                          |  |
| 実施内容  | <p>1. 事業サイト：DTI 本省（在マニラ）</p> <p>2. 主な活動：</p> <p>＜フェーズ 1＞</p> <p>(1) 関係者を整理し、合同調整委員会 (JCC) と GVC 分析を実施するワーキンググループを設置する。</p> <p>(2) プロジェクト期間を通じたカウンターパートの研修プログラムを策定する。</p> <p>(3) 対象産業における経済・産業統計を確認し分析する。</p> <p>(4) 対象産業における民間企業の戦略及び事業内容を確認・分析する。</p> <p>(5) 関係諸国における対象産業の産業政策、経済・産業統計、GVC における役割を確認・分析する。</p> <p>(6) 対象産業におけるフィリピンの産業政策と外部環境を確認・分析する。</p> <p>(7) 対象産業における人材育成の状況を確認・分析する。</p> <p>(8) 関係諸国でのスタディ・ツアーを実施する。</p> <p>(9) 具体的な施策案を伴った産業振興計画案を策定する。</p> <p>＜フェーズ 2＞</p> <p>(1) 具体的な施策案を伴った産業振興計画案に基づいて関係者を確認し課題別ワーキンググループを設置する。</p> <p>(2) 関係諸国でのスタディ・ツアーを実施する。</p> <p>(3) 関係者との合意を取りつつ、各施策案を精緻化する。</p> <p>(4) 必要に応じていくつかの施策案をパイロット活動として実施する。</p> <p>(5) 具体的な施策が記載された産業振興計画を最終化して DTI に提出する。</p> <p>(6) 本プロジェクトの結果を共有するためのセミナーを開催する。</p> <p>3. 投入実績</p> <table border="0" data-bbox="319 1702 1551 1836"> <tr> <td data-bbox="319 1702 941 1736">日本側</td> <td data-bbox="941 1702 1551 1736">相手国側</td> </tr> <tr> <td data-bbox="319 1736 941 1769">(1) 調査団派遣：7 人</td> <td data-bbox="941 1736 1551 1769">(1) カウンターパート配置：3 人</td> </tr> <tr> <td data-bbox="319 1769 941 1803">(2) 研修員受入：19 人</td> <td data-bbox="941 1769 1551 1803">(2) 土地・施設：執務室、機械、設備、器具、車両、工具、スペアパーツ等</td> </tr> <tr> <td data-bbox="319 1803 941 1836">(3) 第三国研修：18 人（タイおよびインド）</td> <td></td> </tr> </table> |                               |                              | 日本側 | 相手国側 | (1) 調査団派遣：7 人 | (1) カウンターパート配置：3 人 | (2) 研修員受入：19 人 | (2) 土地・施設：執務室、機械、設備、器具、車両、工具、スペアパーツ等 | (3) 第三国研修：18 人（タイおよびインド） |  |
| 日本側   | 相手国側  |                               |                              |     |      |               |                    |                |                                      |                          |  |
| (1) 調査団派遣：7 人   | (1) カウンターパート配置：3 人  |                               |                              |     |      |               |                    |                |                                      |                          |  |
| (2) 研修員受入：19 人  | (2) 土地・施設：執務室、機械、設備、器具、車両、工具、スペアパーツ等  |                               |                              |     |      |               |                    |                |                                      |                          |  |
| (3) 第三国研修：18 人（タイおよびインド）  |   |                               |                              |     |      |               |                    |                |                                      |                          |  |
| 事業期間  | (事前評価時) 2016 年 5 月～2018 年 4 月 (24 カ月)<br>(実績) 2016 年 9 月～2019 年 6 月 (34 カ月)   | 事業費（日本側のみ）                    | (事前評価時) 360 百万円、(実績) 349 百万円 |     |      |               |                    |                |                                      |                          |  |
| 相手国実施機関   | 貿易産業省 (DTI) 産業開発グループ<br>貿易産業省投資委員会 (BOI)  |                               |                              |     |      |               |                    |                |                                      |                          |  |

<sup>1</sup> 提案計画（事業成果）の活用の結果として中長期的に達成が期待される目標であり、原則として事後評価における評価の対象としない。

|         |                           |
|---------|---------------------------|
| 日本側協力機関 | 株式会社野村総合研究所<br>有限会社アイエムジー |
|---------|---------------------------|

## II 評価結果

|  |  |
|--|--|
| 1 妥当性・整合性  |  |
| <p>&lt;妥当性&gt;</p> <p><b>【事前評価時のフィリピン政府の開発政策との整合性】</b><br/>         本事業は、事前評価時点におけるフィリピンの開発政策との整合性が高い。「フィリピン開発計画（2011年～2016年）」では、貧困層が包摂されるよう雇用創出を拡大し、貧困削減につなげるという経済の「包摂的成長」が目標として掲げられ、この目標を達成するための戦略の一つとして、製造業の振興と競争力の向上が挙げられている。製造業の振興を図るため、DTIは民間業界団体の支援を得て、製造業の各セクターのロードマップを作成し、これらを統合して製造業全体の製造業ロードマップ（MIR）を作成し、2013年に製造業復興プログラム（MRP）を開始。2015年6月には、大統領令182号の発令により、自動車産業向けの包括的自動車復興戦略（CARS）が発表され、民間企業が6年以内にプログラムに登録された車種を20万台現地生産した場合、政府から総額270億ペソ（約700億円）の補助金が支給される財政的インセンティブを提供する制度が導入されている。他方、本事業の妥当性については他のJICA案件に示唆を与えるほどの内容は特段確認できなかった。</p> <p><b>【事前評価時のフィリピンにおける開発ニーズとの整合性】</b><br/>         本事業は、事前評価時点におけるフィリピンの開発ニーズとの整合性が高い。計画時における本事業の開発ニーズについては、上記「事業の背景」に記載のとおり。自動車産業におけるより付加価値の高い工程の国内内包化、地域統合の加速化によるGVCの多層化を受け、効果的に政策介入するための分析が必須であった。本事業は必要性に基づくものであるが、さらに他のJICA案件に示唆を与えるような内容は特段確認できなかった。</p> <p><b>【事業計画/アプローチの適切性】</b><br/>         本事業の計画/アプローチは適切である。事業計画/アプローチに起因する課題は確認されなかった。</p> <p><b>【評価判断】</b><br/>         以上より、本事業の妥当性は③<sup>2</sup>と判断される。</p>           |  |
| <p>&lt;整合性&gt;</p> <p><b>【事前評価時における日本の援助方針との整合性】</b><br/>         本事業は、事前評価時の日本の対フィリピン援助方針と整合している。対フィリピン国別援助方針（2012年4月）にて、「投資促進を通じた持続的経済成長」は重点分野の一つとして挙げられていた。また、2015年に日本の経済産業省とDTIの間で合意された「産業協力プラン」にも合致する。</p> <p><b>【JICA他事業・支援との連携/調整】</b><br/>         事前評価時（または事業実施中）において、本事業とJICAの他の事業との連携/調整は、明確に計画されていなかった。</p> <p><b>【他機関との連携/国際的枠組みとの協調】</b><br/>         事前評価時（または事業実施中に計画された）USAIDが実施したフィリピン競争力強化プロジェクト（COMPETE）との連携/協調が想定通りに実施され、事後評価時に正の効果が確認された。COMPETEは、自動車や電子部品など10の産業ロードマップの内容強化とともに、産業関連分析やGVC分析も実施した。本事業は、COMPETEにてUSAIDが実施したGVC分析を活用するよう計画され、GVC分析の方法論と業務フローは、JICA専門家チームとDTI/BOIとの協議、およびCOMPETEのコンサルタントを含む他の関係者との協議を通じて設定された。手法の設計にあたっては、以下の2点を考慮した。1) USAID/COMPETEによる分析結果をプロジェクトのGVC分析および分析の精緻化の基礎として使用すること、2) GVC分析はDTI/BOIおよびその他の関連ステークホルダーの能力開発活動として機能すること。</p> <p>拠って本事業は日本の援助方針との整合性はあるものの、内的整合性（JICA内の他の事業・支援等との相乗効果や相互関連性などを含む連携や調整）は確認ができず、外的整合性（JICA外の機関との連携・国際的枠組み等との調整）についても想定以上の成果確認には至らなかった。</p> <p><b>【評価判断】</b><br/>         以上より、本事業の整合性は③と判断される。</p> |  |
| <p><b>【妥当性・整合性の評価判断】</b><br/>         以上、本事業の妥当性及び整合性は③と判断される。</p>   |  |
| 2 有効性・インパクト  |  |
| <p>本事業は開発計画調査型技術協力プロジェクトにつき、以下の4つ【事業完了時における目標の達成状況】【事後評価時における提案計画活用状況】【事後評価時における提案計画活用による目標達成状況】【事後評価時に確認されたその他のインパクト】を確認し、有効性・インパクトの評価を行う。本事業は、事後評価時において提案計画の活用状況が一部にとどまったこと、目標は部分的には計画通り達成したものの、一部未達成、また期待した事業効果の確認ができなかったことから、4段階のうち「②やや低い」と判断する。</p> <p><b>【事業完了時における目標の達成状況】</b><br/>         本事業完了時点において一部を除き全てのアウトプットが達成されていた。対象産業の分析の結果、GVCにおけるフィリピン産業の位置づけが明確になった（アウトプット1）。対象産業に対する具体的な行動計画を含む産業振興計画が関係者の合意を得て策定された（アウトプット2）。策定された産業振興計画の行動計画の一部が実施された（アウトプット3）。</p> <p><b>【事後評価時における提案計画活用状況】</b><br/>         事後評価時点において、提案計画は一部活用されている。指標1では、作成した産業振興計画が政府承認されることを目指したが、自動車産業振興計画（AIPP）を実施するための特定の政策は政府によって承認されなかった。一方、同計画は自動車産業の振興を目指す政策の策定・実施において、政府の政策立案者の参考として活用された（指標1）。産業振興計画で言及された5つの行動計画は、フィリピン経済区庁（PEZA）70%ルールの緩和が事後評価時点でも変更されていないが、政策</p>  |  |

<sup>2</sup> ④：「非常に高い」、③：「高い」、②：「やや低い」、①：「低い」

立案の面で概ね活用された。他の4つの行動計画は、フィリピン開発計画(PDP)2016-2022と、2040年までの長期ビジョンであるAmBisyon Natin 2040における政府の方向性と合致しているため、BOIと他の関連機関のイニシアティブの継続性は確保されているといえる。なお、人材育成の行動計画については、JICAが支援する「産業人材育成およびバリューチェーン強化を通じた産業競争力向上プロジェクト(IHRD)」が、投資促進、カイゼン研修による人材育成、産業界の需要と大学卒業生のスキルギャップを埋めるための産学連携、生産ラインにおけるカイゼンの制度化のためのトレーナー育成による現地サプライヤー育成の行動計画の実施に貢献した(指標2)。

【事後評価時における提案計画活用による目標達成状況】

事後評価時点において、提案計画活用による目標は、おおむね計画どおりに達成された。自動車産業への外国/内国投資は2018年から2022年にかけて増加した(指標1)。自動車産業の雇用者数は大幅に増加した(指標2)。よって指標1と2は計画通りに達成した。自動車産業のバリューチェーンに参加する中小零細企業数は、新型コロナウイルス感染症の影響もあり、2018年から2020年にかけて減少した後、2021年、2022年には増加傾向を示した(指標3)。よって指標3は、一部達成した。自動車産業における国内部品調達率は、データが得られず、期待した事業効果の確認ができなかった(指標4)。

【事後評価時に確認されたその他のインパクト】

事後評価時点において、その他のインパクトは確認されなかった。

【評価判断】

以上より、本事業の有効性・インパクトは②と判断される。

提案計画活用状況、提案計画活用による目標達成状況

| 目標  | 指標                             | 実績  | 出所      |          |   |      |  |      |  |          |   |      |   |          |         |          |        |        |          |           |         |
|---|--------------------------------|---|---------|----------|---|------|--|------|--|----------|---|------|---|----------|---------|----------|--------|--------|----------|-----------|---------|
| 提案計画活用状況<br>具体的な施策案を伴った対象産業に関する産業振興計画が製造業ロードマップ(MIR)に統合される。   | (指標1)<br>作成された産業振興計画が政府承認される。  | 活用状況：承認されていない<br>(事後評価時)<br>産業振興計画を実施するための特定の政策は政府によって承認されなかったが、同計画はRA11534(2021年CREATE法)、大統領令(EO)182(CARS延長プログラム)、2022年EVIDA法、インダストリー4.0ロードマップなど、自動車産業の振興を目指す政策の策定・実施において、政府の政策立案者の参考として活用された。   | DTI/BOI |          |   |      |  |      |  |          |   |      |   |          |         |          |        |        |          |           |         |
|   | (指標2)<br>産業振興計画に基づき行動計画が実施される。 | 活用状況：概ね活用されている<br>(事後評価時)<br>産業振興計画に記載されている5つのアクションプランのもと、政府はそれぞれ以下のような政策や取り組みを計画・実施している。<br><br>行動計画リスト<br><table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th>政策分野</th> <th>開始年</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>制度・政策：PEZA70%ルールの緩和を除く政策立案、産業振興関連の政策や法律、すなわち、CREATE、CARSプログラムの延長、2022年EVIDA法、インダストリー4.0ロードマップの立案または実施</td> <td>2019</td> </tr> <tr> <td>投資促進：IHRDプロジェクトによる2023年日本へのフィリピン投資ミッションの計画</td> <td>2019</td> </tr> <tr> <td>地場サプライヤー育成：民間企業と政府関係機関の双方によるカイゼン研修の継続的実施</td> <td>2019</td> </tr> <tr> <td>産業人材育成開発：カイゼン研修を継続するIHRDプロジェクトや、産業界の需要と大学卒業生のスキルギャップを埋めるための産学連携を計画・実施</td> <td>2019</td> </tr> <tr> <td>インフラ開発：政府の優先課題としてPDP 2016-2022およびAmBisyon Natin 2040に包含</td> <td>2016</td> </tr> </tbody> </table> | 政策分野    | 開始年      | 制度・政策：PEZA70%ルールの緩和を除く政策立案、産業振興関連の政策や法律、すなわち、CREATE、CARSプログラムの延長、2022年EVIDA法、インダストリー4.0ロードマップの立案または実施 | 2019 | 投資促進：IHRDプロジェクトによる2023年日本へのフィリピン投資ミッションの計画 | 2019 | 地場サプライヤー育成：民間企業と政府関係機関の双方によるカイゼン研修の継続的実施 | 2019     | 産業人材育成開発：カイゼン研修を継続するIHRDプロジェクトや、産業界の需要と大学卒業生のスキルギャップを埋めるための産学連携を計画・実施 | 2019 | インフラ開発：政府の優先課題としてPDP 2016-2022およびAmBisyon Natin 2040に包含 | 2016     | DTI/BOI |          |        |        |          |           |         |
| 政策分野  | 開始年                            |   |         |          |   |      |  |      |  |          |   |      |   |          |         |          |        |        |          |           |         |
| 制度・政策：PEZA70%ルールの緩和を除く政策立案、産業振興関連の政策や法律、すなわち、CREATE、CARSプログラムの延長、2022年EVIDA法、インダストリー4.0ロードマップの立案または実施 | 2019                           |   |         |          |   |      |  |      |  |          |   |      |   |          |         |          |        |        |          |           |         |
| 投資促進：IHRDプロジェクトによる2023年日本へのフィリピン投資ミッションの計画  | 2019                           |   |         |          |   |      |  |      |  |          |   |      |   |          |         |          |        |        |          |           |         |
| 地場サプライヤー育成：民間企業と政府関係機関の双方によるカイゼン研修の継続的実施  | 2019                           |   |         |          |   |      |  |      |  |          |   |      |   |          |         |          |        |        |          |           |         |
| 産業人材育成開発：カイゼン研修を継続するIHRDプロジェクトや、産業界の需要と大学卒業生のスキルギャップを埋めるための産学連携を計画・実施                                 | 2019                           |   |         |          |   |      |  |      |  |          |   |      |   |          |         |          |        |        |          |           |         |
| インフラ開発：政府の優先課題としてPDP 2016-2022およびAmBisyon Natin 2040に包含   | 2016                           |   |         |          |   |      |  |      |  |          |   |      |   |          |         |          |        |        |          |           |         |
| 提案計画活用による達成目標<br>民間セクターや関係機関との協力の下で行われるDTIの産業振興計画の実施により、対象産業において、①外国/内国投資の増加、②雇用創出、③中小零細企業のGVCとの      | (指標1)<br>外国/内国投資が増加する。         | 達成状況：計画どおり達成<br>(事後評価時)<br>自動車産業への外国投資は2018年から2022年にかけて変動した。2019年に大きく落ち込んだ後、2022年に自動車産業への外国投資は力強く回復した。<br><br>内国投資は2018年から2020年まで減少したが、2021年と2022年には内国投資は劇的に増加した。<br><br>自動車産業への外国/国内投資額<br>(単位：百万ペソ)<br><table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th></th> <th>2018</th> <th>2019</th> <th>2020</th> <th>2021</th> <th>2022</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>外国投資</td> <td>1,845.29</td> <td>380.11</td> <td>-</td> <td>227.63</td> <td>2,193.59</td> </tr> <tr> <td>内国投資</td> <td>1,736.97</td> <td>233.39</td> <td>187.37</td> <td>8,465.53</td> <td>46,085.64</td> </tr> </tbody> </table>   |         | 2018     | 2019  | 2020 | 2021                                       | 2022 | 外国投資                                     | 1,845.29 | 380.11  | -    | 227.63  | 2,193.59 | 内国投資    | 1,736.97 | 233.39 | 187.37 | 8,465.53 | 46,085.64 | DTI/BOI |
|   |                                | 2018  | 2019    | 2020     | 2021  | 2022 |  |      |  |          |   |      |   |          |         |          |        |        |          |           |         |
| 外国投資  | 1,845.29                       | 380.11  | -       | 227.63   | 2,193.59  |      |  |      |  |          |   |      |   |          |         |          |        |        |          |           |         |
| 内国投資  | 1,736.97                       | 233.39  | 187.37  | 8,465.53 | 46,085.64   |      |  |      |  |          |   |      |   |          |         |          |        |        |          |           |         |
|   | (指標2)<br>対象セクターでの雇用が           | 達成状況：計画どおり達成<br>(事後評価時)   | DTI/BOI |          |   |      |  |      |  |          |   |      |   |          |         |          |        |        |          |           |         |

|                |                                |   |                           |      |      |      |      |         |
|----------------|--------------------------------|---|---------------------------|------|------|------|------|---------|
| リンケージの強化が行われる。 | 増加する。                          | 自動車産業における雇用者数の大幅な増加は、自動車産業への投資の増加によるところが大きい。これは、自動車産業の成長に有利な政府の政策やイニシアティブとも密接に関連している。                               | 自動車産業の雇用者数<br>(単位：人)      |      |      |      |      | DTI/BOI |
|                |                                |   | 2018                      | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 |         |
|                | (指標3)<br>GVCに参加する中小零細企業が増加する。  | 達成状況：一部達成<br>(事後評価時)<br>新型コロナウイルス感染症の影響もあり、2018年から2020年にかけて自動車産業のバリューチェーンに参加する中小零細企業の数は減少したが、2021年と2022年には増加傾向を示した。 | GVCに参加する中小零細企業数<br>(単位：社) |      |      |      |      | N/A     |
|                | (指標4)<br>対象セクターでの国内部品調達率が増加する。 | 達成状況：検証不能<br>(事後評価時)<br>検証に必要なデータが得られなかった。  |                           | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 |         |
|                |                                |   | 雇用者数                      | 124  | 625  | 123  | 362  | 12,034  |
|                |                                |   | 中小零細企業数                   | 16   | 10   | 3    | 9    | 14      |

### 3 効率性

事業費は計画内に収まったが（計画比：97%）、事業期間は計画を上回った（計画比：142%）。パイロット活動のモニタリング活動の実施、モニタリング結果の自動車産業振興計画の行動計画への反映、フィリピン政府へのアドホックな政策コンサルティングサービスの継続に必要な時間を確保するため、本事業は延長された。これに伴い、2018年7月にR/Dを修正した。

|           | 事業金額（日本側の支出のみ、円） | 事業期間（月） |
|-----------|------------------|---------|
| 計画（事前評価時） | 360              | 24      |
| 実績        | 349              | 34      |
| 割合（%）     | 97%              | 142%    |

アウトプットは計画どおり産出された。

以上より、効率性は③と判断される。

### 4 持続性

#### 【政策面】

現在の政府の政策/プログラムは、AIPP とその行動計画に沿ったものであり、政府の関連政策/プログラムにより継続されている。関連する政策には、RA11534（2021年CREATE法）、RA11697（2022年EVIDA法）、E0182（CARSプログラムの延長）がある。

#### 【制度・体制面】

自動車産業関連政策の推進は行われているが、AIPP を採用するための具体的な政策は政府によって承認されていない。BOIには自動車産業関連政策の実施を調整する十分な組織構造と人材があるため、本事業で達成された効果の組織的持続性は維持されている。さらに、E0182に基づき、自動車産業開発に関する省庁間委員会が設置され、関係省庁の自動車産業開発への取り組みは調整されている。

#### 【技術面】

BOIやDTI、科学技術省傘下の金属産業研究開発センター（MIRDC-DOST）や技術教育技能開発庁（TESDA）等の協力機関の職員は、自動車産業関連政策を実施・促進するための技術的な知識や技能を維持している。実施機関が継続的な人材育成プログラムを実施していることを考慮すれば、計画実施に必要な職員の技術的知識とスキルの向上は今後も継続される可能性が高い。

#### 【財務面】

BOIとDTIは、年次一般歳出法（GAA）に基づき、継続的に年次予算配分を受けている。DOST、TESDAなど、AIPP関連政策の下で策定されたアクションプランの実施に関わる他の機関も、GAAの下で年間予算を確保している。

#### 【環境・社会面】

環境・社会面の問題は確認されず、対応策を講じる必要無し。

#### 【評価判断】

以上より、制度・体制面に軽微な問題があるが、本事業によって発現した効果の持続性は③と判断される。

### 5 総合評価

本事業は具体的な行動計画含むAIPPを策定し、事業完了後、提案計画は一部活用された。対象産業における外国/内国投資及び雇用が増加した。持続可能性については、制度・体制面に軽微な問題があった。効率性に関しては、事業費は計画内であり、事業期間は成果達成のための対応により計画を上回った。

以上より、総合的に判断すると、本事業の評価は高いといえる。

### III 提言・教訓

実施機関への提言：

自動車産業関連政策の推進は行われているが、AIPPを採用するための具体的な政策は政府によって承認されていないため、本事業関係者間では、AIPPそのものに関する認識が低い。比政府は、DTIとBOIを通じて、①AIPPを承認または採用する具体的な政策または行政命令（EO）を発出すること、②実際の活用に向け、関係者のAIPPに関する認識を高めることが推奨される。

JICA への教訓：

テーマ別のワーキンググループを設けることで、産業計画の策定プロセスだけでなく、産業計画から期待される利益を実現するために必要な行動計画の実施においても、政府、学界、民間部門の主要なステークホルダー間の緊密な連携を促進することが期待できる。産業関係者が他国のグッドプラクティスに触れるような技術交流プログラムやベンチマーキングは、産業振興計画策定における関係者の能力を高めるための効果的な手段であると考えられる。

なお、政府承認を指標とする際には、承認プロセスと、そのアウトプットが承認される可能性、及びその効果見通しを明らかにすることで、慎重に検討すべきである。

「提案計画活用による達成目標」の2つの指標（外国/内国投資の増加、対象セクターでの雇用の増加）について、外部要因により事業完了年の2019年に大きく落ち込んでいた。そのため、外部要因を受けづらいうデータも指標に含めるべきである。



自動車工場



フィリピン製自動車