

中国による東南アジアへの「南進」 —現状と展望—

舛 友 雄 大

緊密さの増す経済関係

中国と東南アジアの双方関係は数百年前から海洋交易を中心に続いており、冷戦後は経済的な結びつきが一層強まった。さらに、昨今欧米との関係が冷え込む中で、中国は東南アジアを戦略的に重視するようになってきた。一方、グラデーションはあるものの東南アジア各国は全体としては中国への関与を維持している。

統計を見ると、10年以上前からASEAN(東南アジア諸国連合)にとっては中国が最大の貿易相手国となっており、2020年以降は中国に対してもASEANが3年連続で最大の貿易相手となっている。直接投資の分野でも中国の存在感が徐々に顕著になってきており、直近の2021年は日本を抜いて域外国としては米欧に次ぐ第三位に躍り出た。

中国とASEAN加盟10カ国を含む15カ国が署名した地域的な包括的経済連携(RCEP)が2022年1月に発効したほか、ASEAN・中国の自由貿易協定(ACFTA)のアップグレード(ACFTA 3.0)が2024年の交渉妥結を目標に協議中で、双方の経済的つながりはより一層緊密になってくる可能性がある。

政治・外交的なつながりも厚くなってきている。中国はコロナパンデミック期に東南アジア各国に積極的にワクチンを提供した。先日外相に再任された中国の王毅政治局委員が初の外遊先としてシンガポールとマレーシア、カンボジアの3カ国を選んだのに象徴されるように、中国の主要な指導者は以前にもまして頻繁に東南アジアを訪問するようになった。

こうした背景のもと、シンガポールのシンクタンクISEASユソフ・イシャク研究所の調査によると、「ASEANで経済的な影響力が最も大きい国・地域機関は？」という質問に対して、2019年の調査開始以来、中国と回答するASEANの識者が一貫して6~8割ほどおり、「ASEANで政治的・戦略的影響力が最も大きい国・地域機関は？」という質問に対しても、中国が米国を僅差で上回る状況が続く。

さらに、外務省が実施するASEANにおける対日世論調査でも、2019年の調査時は今後重要

なパートナーとして日本がトップだったのに、2022年の調査時には中国が日本と逆転しトップに立ち話題となった。

説明のつきにくい双方関係

国際関係の専門家は、中国とASEAN、またメンバー国との関係をどのように説明してきたのだろうか。端的に言うと、うまく説明できずにいる。

特に中国と東南アジア各国の二国間関係については、相反する見解が存在するほどだ。一部の学者は、中国にバンドワゴン(勝ち馬に乗る)していないと主張している一方、別の学者はほとんどのアジア諸国が中国にバンドワゴンしていると論じる。このような対立する見解が存在すること自体、双方関係が複雑であり、既存理論に基づいて明快に説明できないことを示唆する。

中国と東南アジア各国の関係をより正確に理解するためには、双方間のダイナミズムに注意を払う必要があるだろう。政治学者・ピーター・カツェンスタインは以前の朝貢のようなシステムの復活もなければ、中国が全く新しい秩序を生み出す事もないという意味で、新旧規範の「再結合」が起きていると看破する。筆者はこの観点に同意だ。

しばしば専門家たちは、中国が経済関係の強化を望んでおり、それをテコに、非伝統的安全保障分野を中心に協力関係を深化させようとしていると指摘する。実際、中国は長期的な観点に立ち、マラッカジレンマ(中東からの原油の輸送をマラッカ海峡に依存する脆弱性)の解消に取り組んでいるとされる。

いずれにせよ、この一見理解し難い関係を読み解いていくには、国家を単位とした分析だけでなく、ミクロなレベルで個人、組織、地方政府などのやりとりにより注目する必要があるだろう。中国・東南アジアの個別プロジェクトでは、地方政府や民間企業などが関与し、国境を越えたアライアンスのようなものを築いているケースも見受けられる。これらのアクターの存在を具体的に見ていくことで、より精緻な分析が可能になるはずだ。

日本では、華人ネットワークから双方関係を

読み解こうとする向きが強いが、この点には留意が必要だと筆者は考える。確かに、東南アジアは世界でも最も華人が多い地域であり、東南アジアの多くの国では植民地時代から国民国家形成への過程で、華人が独自の経済・社会的役割を果たしてきたことは間違いない。

だが、東南アジアで華人の同化が進む中、そして中国による同地域への直接的な影響力が強まる中、華人という視点から双方関係がどの程度読み解けるかについては疑問符がつく。

注目の6分野

最後に、東南アジア現地で取材したテーマの中で、今後も引き続き注目が必要と思える各テーマについて、最新情報をもとに検討したい。

まず第一に、デジタル経済だ。東南アジアでは、分厚い若年層を背景にデジタル経済が急速に発展しつつあり、東南アジアのユニコーン企業の数や投資額は日本を大幅に上回る。インドネシア発のGoTo、シンガポールに拠点を置くSEAとGrabなどがスーパーアプリの地位をめぐって熾烈な競争を域内で続けている。

中国テック企業は同地域への積極的な参入を続けている。東南アジアのテック系スタートアップのM&Aで中国が資金規模でトップに立つ。

そして、中国のテック企業自身も、国内における規制強化や欧米などでの締め出しを背景に東南アジアに続々と進出しており、「中国企業」ではなく「アジア企業」の看板で勝負する姿勢を見せる。中でも象徴的なのがTikTokで、インドネシア、タイなど各国で多くのアクティブユーザーを抱え、浸透率も高い。シンガポール出身の周受資CEOは、6月に「今後数年で東南アジアに数十億ドル投資する」と表明した。

直近では、インドネシアのテテン協同組合・中小企業相が、TikTokを通じた商品販売が国内で増加していることに懸念を表明し、規制を呼びかけた。今後東南アジアがどこまで受容姿勢を貫くのか注目だ。TikTokは決済認可を得るために同国の中央銀行と協議中で、許可が降りた場合、TikTokがEコマース分野でもより一層存在感を示すことになる。

第二の注目分野が交通インフラだ。東南アジアは中国の「一帯一路」が一定の成果を見せている世界でも類を見ない地域となっている。2021年に中国の昆明とラオスの首都ビエンチャンを結ぶ中老鉄道が開通したほか、今年9月にはインドネシアのジョコ大統領が東南アジア初高速鉄道、ジャカルターバンドン高速鉄道に試乗し、開通が間近に迫っている。

航空産業でも中国勢が目立っており、インド

ネシアは先日中国国産小型ジェット機の初の海外納入先となった。中国は次世代航空機市場でシェア獲得を目指しており、今後も双方の動向が注目される。また、中国の地方をベースとする国営企業を中心に、東南アジア各国の港湾開発プロジェクトへ参画する動きも近年際立つようになってきた。

電気自動車(EV)市場においても中国の勢いが目立つ。尻込みする日本メーカーに先んじて中国EVメーカーがインドネシアやタイでEV市場に進出中だ。その先鞭をつけたのが中国車メーカーの五菱で、インドネシア政府主導のEV製造拠点化構想に呼応する形で、2022年よりインドネシアでEVの製造・販売を始めた。

犯罪分野・警察協力についても注目すべき変化が起きつつある。2015年ごろまでには、ウイグル人が中国から逃亡するルートとして東南アジアが注目され、中国と東南アジア間で警察・司法協力がクローズアップされた。また近年では、中国人シンジケートがカンボジアを中心にASEAN大陸部の各経済特区を犯罪拠点に変えつつあり、人身売買や国際ロマンス詐欺などを「産業化」する動きが出始め、安全保障上の問題も懸念されるほどの事態となっている。今年8月には、中国公安部およびタイ、ラオス、ミャンマーの警察当局が特別作戦を共同で始動させた。

最後に、アジアの金融協力という観点からも中国の存在感が増している。中国がアジアインフラ開発銀行(AIIB)を提唱した際にASEAN10カ国が早々に支持を表明し、その後欧州各国が次々と加盟を決めたのは記憶に新しい。CMIMなどの地域金融協力でも中国が債権国としての立場から発言することが多くなってきた。東南アジアで金融危機が再び起きたとき、中国がマルチで対応するのか二国間で対応するのかは見ものだ。

今後の行方を占う諸条件

今後の東南アジア中国の双方関係を見通す上で、経済関係の深化が軍事安保協力にどのように影響するかがやはり注目される。そういったシナリオを評価していく上では、ASEANの中心性が今後どの程度維持されるのかどうか、中国経済の減速がどこまで深刻化するのか、そして東南アジアで民主主義の退潮傾向がどこまで広がるのかといった諸要素にも注意を払う必要がある。

(ますとも たけひろ・中国東南アジア専門
ジャーナリスト)