

東南アジアの「10 + 1化」とどう向き合うか。

国際協力銀行シンガポール駐在員事務所上席駐在員 富澤 克行

1. はじめに

2017年にシンガポールに赴任してから、2年が経つ。経済協力開発機構（OECD、パリ）、在上海日本国総領事館に続き、今回が3回目の海外勤務になる。シンガポールと聞いて、マーライオンやマリナー・ベイ・サンズといった観光地、食通の方はチリクラブやチキンライス、最近であれば、名探偵コナンの映画の舞台として思い浮かべる方もおられるだろう。

シンガポールは、わずか東京23区ほどの面積に560万人が住み、うち220万人は外国人（永住者を含む）が占める。在留邦人は約3万6



（JBICオフィスからの眺め）

千人と、（中国大陸の10万人には遠く及ばないが）東南アジアではタイの7万人に次ぐ日系コミュニティである。

東南アジアの奇跡とも呼ばれるシンガポールは、1人当たりGDPが6万4千米ドルを超え、日本の3万9千米ドルを大きく上回る。物価もラーメン、ビールなどの飲食は、東京よりも値段が高いものが多い。2017年に開店したドン・キホーテで、高価な食材を手にとるのは主に現地の人であり、日本人はここでは裕かな層には入らないと感じる。年間を通して気温は約30度と四季がなく、台風、地震の天災もないため、出来事のあった時期を思い出せないということがよく起こる。高齢化も進んでおり、年配のシンガポール人の乗る車椅子を、介護するフィリピン人が押す姿も目にする。

表1のように、東南アジア10か国（以下、ASEAN

とする）全体で見ると、面積で日本の約12倍、人口で約5倍と大きな市場だが、中国と比べれば半分のサイズでもある。経済面でもGDP規模、貿易や対内直接投資の金額では一定の存在感を示している。ASEAN全体を地図（後掲参照）で見るとシンガポールは米粒のような大きさだが、域内外の各国を繋ぎ、モノの取引や資金が通るハブとしての機能を提供することで潤っている。ASEAN全体で見れば、在留邦人が約20万人、日系企業が1万2千社以上進出しており、シンガポールを拠点に、出張で周辺国を飛び回る駐在員も多い。

この2年間、ASEAN、中国、インドを訪れ、政府、金融機関、企業等の方々から経済金融情勢に関するお話を伺いながら、各国特性の比較・分析を行い、トピック的なレポートを書いてきた。1か月のうち1週間を国外で、残りをシンガポールで過ごす生活を続けている。ASEANは地域統合の取組みを進めるが、1人当たりGDPで見てもまだまだ国毎に差があり、都市と地方の間の経済格差も大きい。実際に各国を巡りそこに暮らす方々からお話を伺うと、その多様性に改めて気付かされる。全ての物事をシンガポール目線で考えてしまいがちだが、ASEANの途上国に行くと「そういうのはシンガポールが考えそうなことで、ここでは……」と言葉を返されることもあり、自らの思考のバランスをとる契機にもなる。1週間の滞在で各国の状況を深く知るには限界があるが、とにかく広く浅く、地域横断的にその差異を掴むことを心掛けている。個別のテーマでは、その国の中国との関係、現地通貨を含む日系企業の資金環境、フィンテックやスマートシティの取組みに注目してきた。以下、追ってご紹介したい。

表1 ASEANを含むアジア各国地域の規模（2018年）

	面積	人口	名目 GDP	1人当たり GDP	貿易総額	対内直接投資 (フロー)	日系コミュニティー (2017)	
	千Km ²	百万人	億米ドル	米ドル	億米ドル	億米ドル (2017)	在留邦人数	日系企業数
シンガポール	0.7	5.6	3,642	64,582	6,151	620	36,423	1,199
マレーシア	330	32	3,543	11,239	5,525	95	24,411	1,295
タイ	513	69	5,050	7,274	5,011	76	72,754	3,925
インドネシア	1,914	268	10,422	3,894	3,915	231	19,717	1,911
フィリピン	300	107	3,309	3,103	2,330	95	16,570	1,502
ベトナム	331	96	2,449	2,564	5,490	141	17,266	1,816
ブルネイ	5.8	0.4	136	31,628	109	-0.5	170	15
カンボジア	181	16	246	1,512	465	28	3,518	309
ラオス	237	7.1	181	2,568	130	8	863	135
ミャンマー	677	54	712	1,326	442	43	2,608	438
ASEAN 合計	4,489	654	29,690	4,540	29,567	1,338	194,300	12,545
日本との比較	11.9倍	5.2倍	0.6倍	0.1倍	2.0倍	12.9倍	—	—
日本	378	127	49,709	39,287	14,602	104	—	—
中国 (大陸)	9,563	1,393	136,082	9,771	45,078	1,363	98,635	30,945
香港	1.1	7.5	3,630	48,717	7,582	1,043	25,527	1,404
台湾	36	24	5,890	25,026	7,263	33	21,054	1,179
韓国	100	52	16,194	31,363	11,540	171	39,778	945
インド	3,287	1,353	27,263	2,016	8,141	399	9,197	4,805

(出所) 世界銀行、IMF、UNCTAD、日本外務省統計等から作成

2. 東南アジアの経済金融情勢

(1) 米中貿易摩擦のマクロ経済への影響

当地に来て最大の外交イベントは、2018年6月のトランプ大統領と金委員長の会談だった。私の住まいの脇を、セントーサ島に向かう黒塗りのリムジンが走り抜けていき、テレビでは1日中、関連の報道番組が流されていた。他方、経済面では、その頃から米中の貿易摩擦が始まり、長期化してきた。当初、ASEANにはプラス・マイナス両面の影響があるとの意見が多く、米中二国間の貿易取引額が減り、中国を取り巻くサプライチェーンの中で間接的な悪影響を受ける恐れや、外資企業の投資先の選択において、中国よりもASEANが選ばれるようになると予想されていた。具体的には当地では、ベトナム、タイ、マレーシアにpositiveな影響があり、インドネシアにnegativeな影響があるとの意見を多く耳にした。昨年10月に香港で会ったエコノミストは、各国の貿易の伸びが前年比10%増を維持していれば問題はないが、それを下回ると成長率に影響が出ること、また、米中の緊張はpermanentに続くと考えており、3~4年かけてじわじわと影響が顕れてくると述べていた。

そこから1年が経ち、各国のマクロ経済への影響は

広がっているように見える。表2及び図1のように、足元（8月末時点）では各国の輸出の落ち込みが顕著であり、それを一因に成長率が減速している。WTOの財貨貿易統計では、各国の四半期毎の輸出額（米ドル）の対前年同期比の伸び率は、数値のとれる東南アジア6か国のうちフィリピンとベトナムを除く全ての国で、本年に入りマイナスに転じている。また、昨年のピーク時の伸び率（各国の第1または第2四半期の数値）と比較すると、フィリピン以外の5か国で20ポイント（%）近く率を下げている。実質GDP成長率で見ても、経済の輸出（海外）依存度が高いシンガポールや香港では、モノの動きの停滞や外需の減退の影響をモロに受けているように見える。

各国別に見ると、インドネシアでは昨年後半、輸出が低調になる一方でインフラ建設のための資本財や消費財の輸入が増え、貿易赤字に転じ、ルピアの為替下落圧力が強まった。アジア危機時の水準の1米ドル＝15,000ルピアに近づいたことから、政府は部品等輸入に対して関税率引上げ等の措置を講じることで輸入を抑制し、為替市場も一旦は落ち着きを取り戻した。日系企業の中には、運転資金の調達を銀行からの米ドル借入から（金利は高いものの）インドネシアルピア建ての借入に変更したり、ASEANにあるグループ企

図1 アジア各国地域の実質GDP成長率（2018年以降四半期別（前年同期比））

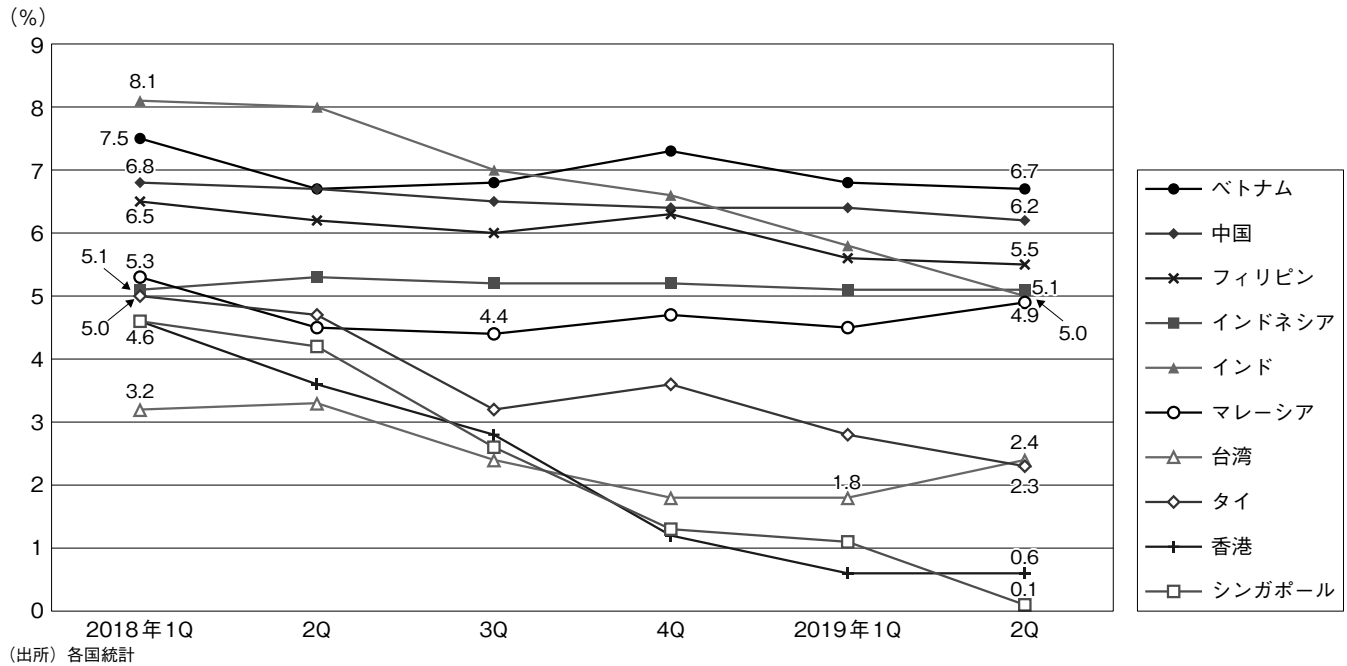


表2 アジア各国地域の実質GDP伸び率（2018年以降四半期別（前年同期比））

	2018				2019		ピークからの最大下落幅
	1Q	2Q	3Q	4Q	1Q	2Q	
中国	13.7%	11.5%	11.7%	3.9%	1.3%	-1.0%	-14.7%
香港	4.8%	4.2%	4.2%	0.6%	-3.8%	-8.5%	-13.4%
台湾	10.6%	11.2%	3.0%	0.1%	-4.2%	-2.6%	-15.4%
シンガポール	9.6%	14.6%	12.1%	6.3%	-2.7%	-6.2%	-20.8%
マレーシア	19.4%	18.8%	9.2%	7.6%	-4.8%	-4.2%	-24.2%
タイ	12.2%	11.2%	3.0%	2.0%	-2.1%	-3.8%	-15.9%
インドネシア	8.8%	11.3%	8.5%	-0.7%	-8.3%	-9.1%	-20.4%
フィリピン	-5.5%	-1.3%	1.5%	-2.1%	3.6%	3.8%	(増加)
ベトナム	25.1%	9.6%	14.3%	6.6%	5.5%	6.3%	-19.6%
インド	5.6%	14.7%	9.7%	4.7%	5.6%	0.0%	-14.7%
日本	13.9%	9.4%	2.4%	1.4%	-8.6%	-6.6%	-22.5%
韓国	9.8%	3.1%	1.7%	7.7%	-8.5%	-8.6%	-18.4%

(出所) WTOから作成

業間の貿易取引の決済を、米ドル建てからタイバーツ建てに変更するよう検討した企業もあるようだ。

タイでは成長率が2018年の5%台から足元では3%を下回る水準に落ちており、中国からの生産移管先や代替投資地になることがpositiveに働くとの事前の予想とはやや異なる結果になっている。インドネシアとタイでは本年前半に選挙が行われたが、その間、大型のインフラ投資プロジェクトに対して、外資企業や投資家の一部が様子見の姿勢に転じたことが言われており、そうした影響も考えられる。

ベトナムやマレーシアでは、現時点では成長率の数字自体には大きな変化は見られない。ベトナムの場合

には、輸出製品の30%以上を国内の韓国系企業が生産しているといった特殊性もある。米中摩擦を受けて、中国にある工場での生産をベトナム等の工場に移す動きや、若しくは新たにASEANに工場を作る動きもあるようだが、各地企業等から話を聞く限りでは、部材の調達国（企業）は簡単に変えられるものではなさそうだ。なお、マレーシアを含めいくつかの国地域では、輸出以上に輸入の伸び率が落ちており、純輸出の寄与の要素で、見目の成長率が保たれている可能性もありそうだ。

また、中国からの輸出ルートや生産移管を考える上では、台湾企業の動きもカギになる。中国からの輸出額ランキングでは毎年上位10社中、半数近くを台湾

企業が占めている。貿易摩擦が起きた当初から、大陸で生産を行う台湾企業が、北米やASEANに工場を移転する話が聞かれた。台湾の現政権は新南向政策として、台湾企業による東南アジア・南アジアとの貿易やこれらの地域への投資を促してきたが、それに加えて現在は、台湾回帰の投資を政策的に後押ししている。2020年1月の総統選を経て、どう政策が変化するかにも注目している。

(2) 中国と東南アジアの関係

a. 中国とASEANの経済面の接近

米中摩擦がASEAN各国に与える影響を考える上で、係わってくる大きな要素の1つが、各国経済の中国への依存度だと思われる。各国の米国との親密度にもよるが、何よりこの10年間で中国とASEANは経済面で大きく近づいた。2年前には当地でも（おそらく日本国内で想像される以上に）中国の一带一路は勢いがあり、様々なセミナー等の場で、一带一路を通じた中国とASEANの関係強化が支持されていた。そうした一方で、一部のASEAN側の参加者は、ASEAN centrality（中心性）、つまりASEAN10か国の一体性を保つべく、中国からもその他の国からもその理念を崩されたくないと呼び、防衛線を張る姿も目にした。

OECD事務局に勤務した当時（00～03年）、OECDのアジアプログラムの担当として、メンバー国の財政金融、環境、科学技術等の分野での知見を、中国やASEANと共有する活動を行っていた。ASEAN各国からの会議参加者は、中国が安価な製品を作るだけでなく、直接投資の受入れで技術を蓄えていくことで、新

興ASEANのアドバンテージは薄れてしまい、いずれ経済面で中国に飲み込まれてしまうとの不安をしきりに口にしていた。中国との距離感をどう取るべきか、各国が迷っているようにも見えた。自分はその後のほぼ10年間、財務省国際局と上海総領事館（07年～10年）で、日中の財務当局間の政策対話や金融協力の仕事を担当したが、当時の日本も、経済規模を膨らませる中国とどう向き合っていくのかを常に模索していた。ASEAN各国は、南シナ海の領有権問題や歴史的背景からそれぞれに複雑な思いを抱えながらも、経済面ではほぼ一様に、世界の工場、消費市場である中国にコネクต์することで、成長・発展していく道を選んできたようにも見える。

EUでは域内（加盟国間）貿易の割合が全体の6割を超えるが、ASEAN10か国では輸出、輸入ともに、域内の割合は20%～25%の間にとどまっておられ、この割合は2000年代以降ほぼ変わっていない。その一方で、中国はこの10年間、ASEANにとっての最大の貿易相手国の地位にある。中国は3か国（ベトナム、ラオス、ミャンマー）と国境貿易を行うほか、一带一路でも各国と多くのプロジェクトを実施している。図2のように、ASEANの貿易に占める、ASEAN域内に中国（香港を除く）を加えた「10+1」の取引割合で見ると、2000年以降、ASEANからの輸出では27%から38%に、輸入では43%にそれぞれ上昇しており、貿易面では「10+1化」が徐々に鮮明になっている。特に2013年以降はASEANの輸入における10+1の割合が上昇している（なお、こうした輸出入の数値には、この地域で生産・販売を行う日系企業も一部含まれると

図2 ASEANの貿易に占める「ASEAN域内+中国」向けの割合

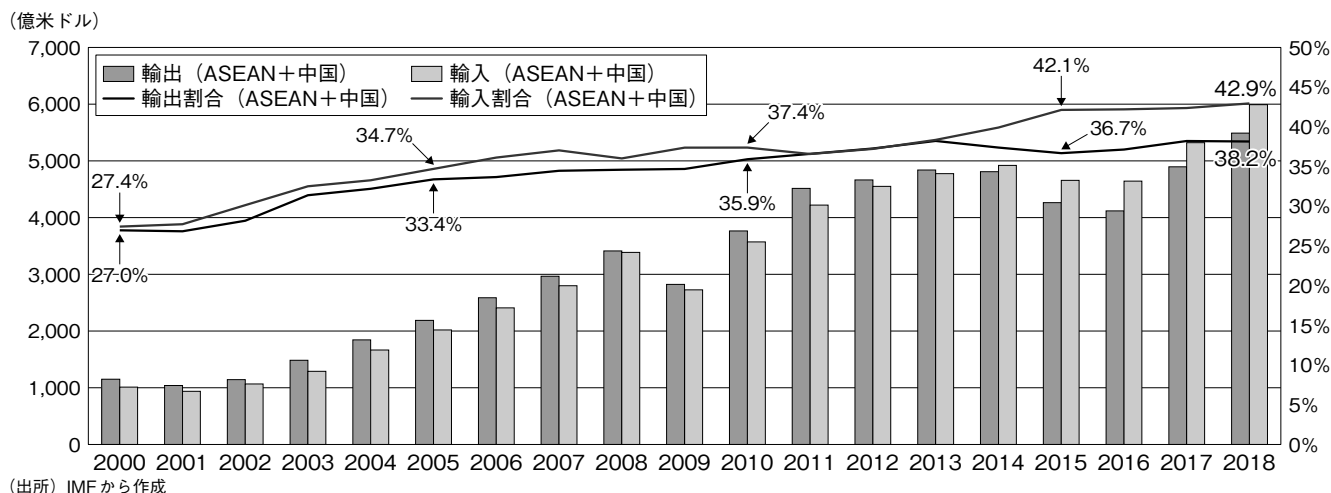


表3 ASEAN各国の貿易の「ASEAN域内+中国」向け割合

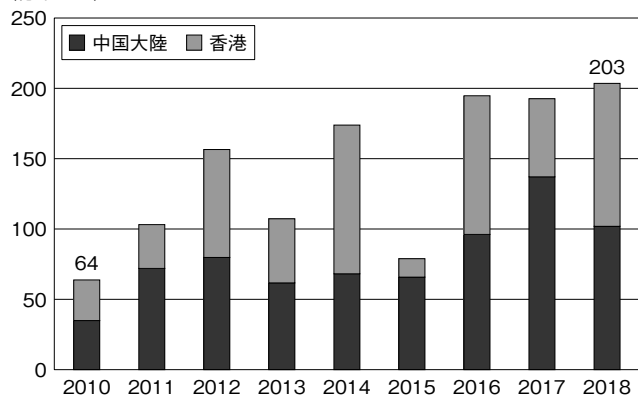
(2018年、%)

	輸出			輸入		
	域内	中国	10+1	域内	中国	10+1
ブルネイ	28.1	3.6	31.7	32.4	39.4	71.8
カンボジア	5.9	8.1	14.0	40.0	34.5	74.5
インドネシア	23.4	15.1	38.5	23.9	23.7	47.6
ラオス	51.9	33.5	85.4	68.8	21.2	90.0
マレーシア	28.6	13.9	42.5	28.9	22.6	51.5
ミャンマー	25.0	33.1	58.1	44.6	32.0	76.6
フィリピン	16.0	12.9	28.9	25.0	19.6	44.6
シンガポール	29.5	12.3	41.8	21.2	13.4	34.6
タイ	27.1	12.0	39.1	18.2	20.1	38.3
ベトナム	10.4	17.3	27.7	13.7	28.3	42.0
ASEAN全体	24.2	14.0	38.2	22.0	20.9	42.9

(注) **■**は域内よりも中国との割合の方が高い部分。
 (出所) IMFから作成

図3 中国及び香港からASEANへの直接投資額（フロー）

(億米ドル)



(出所) ASEANから作成

表4 ASEAN各国の対内直接投資額に占める中国大陸及び香港からの割合

(2010~18年の平均値、%)

	中国大陸	香港	中国大陸+香港
ブルネイ	0.0	26.2	26.2
カンボジア	24.7	9.2	33.9
インドネシア	4.7	3.6	8.3
ラオス	61.4	1.5	63.0
マレーシア	4.2	10.9	15.1
ミャンマー	21.3	6.0	27.4
フィリピン	0.7	6.2	6.9
シンガポール	6.6	3.2	9.8
タイ	4.6	8.3	12.9
ベトナム	5.3	7.4	12.7
ASEAN全体	6.5	5.1	11.6

(出所) ASEANから作成

考えられる)。

国別で見ても表3のように、輸出先としての中国は、ラオスやミャンマーで輸出の30%台を占め、輸入先としてもブルネイ、カンボジア、ミャンマーで30%台となっている。また、タイやベトナム等では、ASEAN域内からの輸入よりも、中国からの輸入に頼る傾向が見て取れる。一方で、中国側からの目線では、中国はASEANのうち、特に近年ベトナムからの輸入を大きく増やしている。

また、直接投資で見ると、ASEANの対内直接投資額（フロー）に占めるASEAN域内からの投資の割合は、2010年以降、毎年20%前後で推移している。その一方で、図3のようにASEANが中国大陸及び香港から受け入れた直接投資額は、2010年の64億ドルから2018年には203億ドルと約3.2倍に膨らんでおり、金額的にはASEAN域内からの投資額に近づいている。

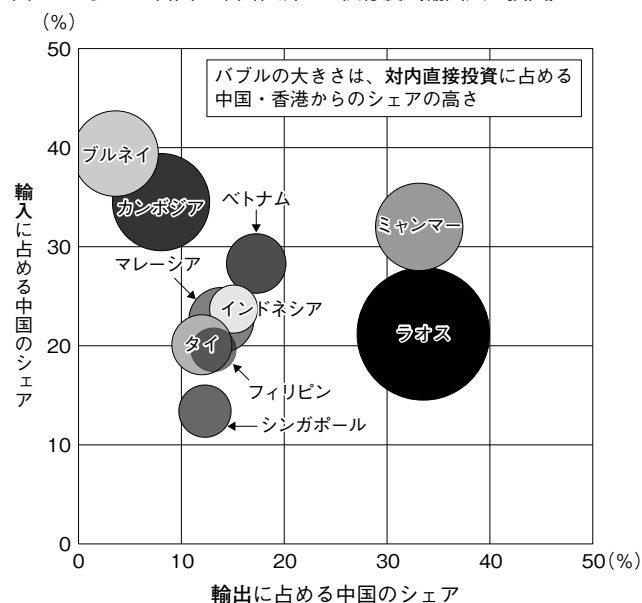
直接投資は年によって数値のブレが大きいことから、表4として、各国の対内直接投資額に占める中国大陸及び香港からの割合を、過去9年の平均値としてまとめた。香港経由の投資には中資系企業以外からのものも含まれるため割り引いて考えなければならないが、一般には大陸と関係の難しい国への投資の場合に、香港が利用される傾向があるとも言われる。国別で見ると、カンボジア、ラオス、ミャンマーと、メコンの後発ASEAN国で大陸からの直接投資の割合が高くなっている。また、ブルネイ、マレーシア、フィリピン、タイ、ベトナムでは、大陸よりも香港からの投資の方が多いことがわかる。近年の動きを見ると特に、ブルネイ、インドネシア、マレーシア、タイといった国で、大陸・香港からの直接投資額が大きく伸びている。

このように過去10年間で、ASEANから見る中国は、より近くに、より大きく見える存在に変化してい

る。シンガポールに赴任して今回改めて感じたのは、シンガポールと中国の同質性と、社会の微妙な変化である。シンガポールの人口は、人種別では74%が中華系で、続いてマレー系13%、インド系9%となる。言語では、英語、中国語（普通語）、マレー語、タミル語の4か国語が公用語だが、近年は政府の政策もあり、いわゆるシングリッシュが影を潜めるようになった。「シンガポール人」に言わせれば、シンガポール（人）は中国（人）ではないとidentityを主張し、大陸の中国人と同一に見られるのを嫌がる傾向がある。若い世代の人は、学校で中国語教育を受けているものの、大陸の中国人相手に中国語で話すのは恥ずかしいので嫌だという人もいる。そうした複雑な感情を持つにもかかわらず、人々は公共の場であっても中国語で会話したり、話しかけたりしてくる。新聞を読んでも、英字紙と中国紙では情報量に差があり、中国紙では大陸の動向や台湾に関する情報が多い。タクシーに乗ってマレー系やインド系の（中国語を話さない）ドライバーさんと会話をする、こうした「シンガポールの中国化」を近年、実生活の中で感じることもあると口にする人もいる。

ASEAN各国が中国との経済的・心理的な結びつきを強くする1つの要素として、華僑（中国籍）・華人（各国戸籍）と言われる中華系民族の存在がある。ASEANには人口約6.5億人のうち、3,000万人近くの華僑等がいると言われる。各国人口に対する割合は、シンガポールの7割強のほか、マレーシアは2割強、タイでは1割強とされる。ちなみに、シンガポールは中国以外で世界で唯一、華人が国民の過半を占める国である。東南アジアには中国から移り住み、財を成した華僑・華人系の財閥企業グループが多く、マレーシアでは一般にカネを持っているのは中華系だと言われる。華僑等の個人的繋がりのみならず、商会を通じたビジネスマッチングも多く行われている。また、民族的な繋がりが深い中国雲南省、広東省、福建省、広西チワン族自治区等の地方政府（省政府・市政府）が、各国との連携強化を後押ししている。例えばタイでは、これら地方都市との協力の作業部会を累次開くほか、ソムキット副首相が率いる形で、広東省・香港を中心とする華南地域等に対して、東部経済回廊（EEC）への投資呼び掛けを行っている。

図4 ASEAN各国の中国経済への依存度（輸出入・投資）



各国の中国への経済的依存度を表3・4の貿易・投資の数値から整理すると、図4のようになる。

b. ASEAN各国の中国との距離感

ASEAN各国と中国との二国間関係を俯瞰すると、その国の歴史、地理的一体性、国民感情や経済的な結びつきから様々に異なるが、同時にいくつかのグループに分けて考えることができると思う。

まず、「地理的一体性が強く、中国への経済的依存度が高くなっている」グループとして、カンボジア、ラオス、ミャンマー（CLM諸国）が挙げられる。

カンボジアでは債務全体に占める民間債務の割合が徐々に増えており、近年、中資銀行からの資金借入が増えているようだ。シアヌークビルの工業団地への中国企業の集積や、中国人観光客を当てにしたカジノホテルの建設等が進められている。プノンペンとシアヌークビルを結ぶ高速道路も、中華系財閥と中資銀行が協力する形で開発が行われているようだ。また、中資系企業が海岸線を租借していると言われており、港を含めたインフラ都市開発が進められている。

ラオスでは雲南省とビエンチャンの間に高速鉄道が建設中で、ラオス政府が中国政府系金融機関からの借入に保証を提供しているとされ、その公的債務の持続可能性が問題となっている。これ以外にも中国（企業）はラオスの水力発電、鉱山、不動産開発や農園開発などに積極的に投資を行っている。

ミャンマーでは雲南省昆明からラカイン州のチャオピューに抜ける中緬経済回廊が、一带一路の重要ルートに位置付けられている。国民には中国に対する一定の警戒感があるが、国としては対外債務の約半分を中国に依存するようになっている。国境周辺部を中心に少数民族問題が未解決で、武装勢力のいくつかは雲南省側にも跨がり、中国側からの後方支援も囁かれる。ロヒンギャ問題等から欧米はミャンマーに距離を置くが、そうした隙間を埋める形で、中国企業が直接投資を行い入り込んでいる。

なお、中国は各国との二国間の取組みと並行して、ランツァン-メコン協力 (LMC) というメコン川流域の国 (中国、タイ、CLM 諸国、ベトナム) の枠組みを通じた、インフラ建設等の協力も積極的に進めている。更に中国と ASEAN 全体という軸では、中・ASEAN 博覧会が、毎年広西チワン族自治区の南寧で開催されており、本年は9月21日から第16回の博覧会が開かれる。

次に来る「比較的、中国ともバランスをとっている」と考えられるグループが、シンガポール、マレーシア、タイである。既述のように、人口に占める中華系の割合が比較的高いという共通点がある。シンガポールでは、蘇州工業園区、天津エコシティに続く中国との第3の政府間プロジェクトとして、重慶連結イニシアチブ (国際陸海貿易新通道) の取組みを進めている。シンガポールの目線では、海路で広西チワン族自治区の欽州に貨物を運び、そこから鉄道で重慶、更にはその先の市場へと運ぶ物流網を構築していく。また、このプロジェクトを通じて、不動産開発企業や物流企業の中国ビジネス拡大、欧州まで続く鉄道沿線上の各国との取引拡大、自国金融機関やコンサル等のサービス企業への機会提供も視野に入れている。こうした沿線の友好省との協力を進めると同時に、沿線以外の上海市や江蘇省、山東省、広東省といった、シンガポールのGDPよりも大きな経済規模を持つ地域とも、都市開発やフィンテック等のテクノロジーの面も含めた個別の協力を進めている。

マレーシアでは、近年中国寄りの姿勢が目立っていたが、2018年5月にマハティール首相が返り咲いて以降、ナジブ前政権が進めてきた中国との関係が一部

修正されている。マレーシアにとっては、中所得国としての経済成長のドライバーを探す中で、一带一路の下で40もの投資プロジェクトが行われていたとされる。東海岸鉄道 (ECRL) の建設やパイプライン建設といったインフラプロジェクトに中国からの資金が流れ込み、経済を下支えしてきた面があったが、債務・金利負担の増加を嫌う現政権の政策によって、プロジェクトの一部中止や、見直しによるコスト引下げが進められているようだ。

これに対して、「中国と一定の心理的距離のある」グループとして、インドネシア、フィリピン、ベトナム、ブルネイがある。中国との間に南シナ海の領土問題が存在すること、また、国民の間に中国に対する根強い警戒感があることから、他の2つのグループに比べ、各国で中国企業ばかりが目立つといった状況にはなっていない。その一方で、経済全体で見れば、中国 (企業) が、各国にとっての足りない投資・資金のピースを埋める形で補っている。

インドネシアでは、ジャカルターバンドン高速鉄道の建設の遅れが伝えられるが、ジャカルタ近郊では五菱という中資自動車メーカーが完成車工場を作り、販売攻勢をかけている。ジャワ島以外でも、スラウェシ島には鉱山開発等で中国の直接投資が集中しているほか、開発資金の集まりにくいスマトラ島やカリマンタン島の特別経済地域等の建設についても、政府は中国からの投資資金を呼び込むため、アプローチをかけているようだ。

フィリピンでは、ドゥテルテ大統領が進めるビルド・ビルド・ビルドの政策の中で、中国とのODAや民間投資プロジェクトが動き出している。資金面でも2018年以降、フィリピン政府によるパンダ債 (中国大陸で非居住者が発行する人民元建て債券) の発行が続いている。ミンダナオなどの治安が安定しない地域にも中国が触手を伸ばしていると言われる。

ベトナムでは、一部地域で中国との国境貿易が盛んに行われている。また、縫製工場等で表向きは地場企業の姿をしていても、実際には中国資本が運営している企業もあると言われており、中国企業による実質的な土地所有に対する抵抗も見られる。

ブルネイは東南アジアで最も厳しいイスラムの戒律

を持つため、中国企業の活動範囲は自ずと狭くなるとの見方もある。その一方で、ムアラ地域に恒逸社が石油精製・石化プラントを建設し、中国企業等により飛び地テンブロンを結ぶ橋も建設されるなど、ブルネイ側にとってメリットの大きなインフラプロジェクトが、中国企業の資金で進められている。

習国家主席は昨年11月にパプアニューギニアで開かれたAPECからの帰路、ブルネイ、フィリピンを訪

問した。その際、マレーシア、インドネシアも含めた4か国の集まりである東アセアン成長地域（BIMP-EAGA）との協力拡大についても合意された。また、ブルネイ近くのマレーシア・ラブアン島周辺やコタキナバルでも、中国資本によるリゾート開発や不動産建設が進められている。こうした動きは、陸の新シルクロードに比べて遅れている、海の新シルクロードの梃入れであり、メコンのLMC協力と同様に、地域の複

【ASEANへの中国人旅行者の増加】

中国大陸から全世界への中国人旅行者数は、2018年には1億4,972万人と前年比14.7%増加した。中国大陸からの観光客の行き先ランキングでは、タイやベトナムが特に人気があるようだ。ASEAN側の統計で見る

中国大陸からの観光客の行き先
(2018年)

1位	香港
2位	マカオ
3位	タイ
4位	日本
5位	ベトナム
6位	韓国
7位	米国
8位	台湾
9位	シンガポール
10位	マレーシア

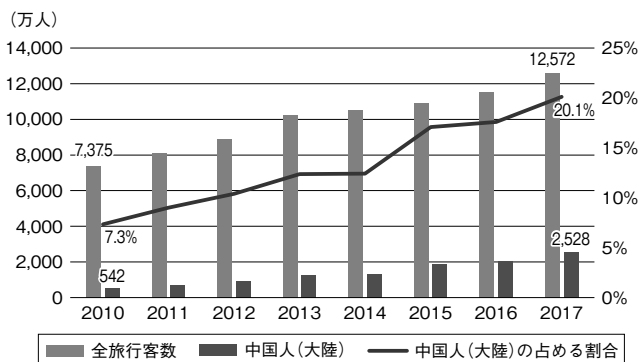
ASEAN各国の側から見ると、特にタイやベトナム、ミャンマーで中国大陸からの旅行者の割合が高いことがわかる。更に、2018年の中国側の統計によれば、観光客の行き先の国別の伸び率で見ると、ミャンマーが257%、ラオスが207%、カンボジアが155%と急増している。こうした背景には、中国人観光客に対するビザ緩和や、直行便の増加があると見られる。中

ASEAN各国への中国大陸からの旅客数とその割合(2017年)

	中国大陸からの 旅客数(万人)	全インバウンド旅客 に対する割合
タイ	981	27.6%
ベトナム	401	31.0%
シンガポール	323	18.5%
マレーシア	228	8.8%
インドネシア	209	14.9%
カンボジア	121	21.6%
ミャンマー	100	29.0%
フィリピン	97	14.6%
ラオス	64	16.5%
ブルネイ	5	20.2%
ASEAN全体	2528	20.1%

と、インバウンドの旅行者として全世界から1億2,572万人(2017年)を受け入れるが、そのうち中国大陸からの旅客数は2,528万人と全体の2割を占める。2010年の542万人から実に4.7倍に増えた計算になる。

ASEANへの中国人旅行者の増加



国人観光客の増加は、ASEAN各国で商業施設・ホテル等の建設や消費を増やす効果がある一方で、いわゆる「ゼロドルツアー」(中国系旅行会社が中国人向けに旅行費用を無料またはほぼ無料にする代わりに、案内した店で買い物をさせて回収するモデル)は、特定の店舗・飲食店にしかカネを落とさず、各国地場の人々の利益に繋がらないとも言われている。



(ミャンマー・マンダレー空港の土産物店で買い物をする中国人観光客)

数国の足並みを揃えて、一帯一路を後押しするアプローチだと見ている。

c. 金融面の動き

通貨・金融面では、中国はASEANとの二国間の協力関係をゆっくりと深めている。中国はシンガポール、マレーシア、タイ、インドネシアと二国間の通貨スワップ協定を結んでいるが、通貨の直接交換取引についても、上海外貨取引センターで（インドネシアルピアを除く）上述の3か国通貨と人民元の直接取引のプラットフォームを設けている。他方、メコン地域の各国とは国境貿易も盛んであり、国境付近では人民元やタイバーツ等が流通するなど、ASEAN通貨と人民元の交換のニーズも存在する。カンボジアやラオスのような経済のドル化が進み、過度なドル依存から脱け出したい国としては、貿易取引ではできる限り、自国通貨か貿易相手国の通貨のどちらかで決済されることを望むようになってきている。2017年には広西チワン族自治区で、人民元とカンボジアリエルの直接交換市場が作られると報じられた。また、フィリピンとは、2018年に（上海ではなく）マニラで、人民元とフィリピンペソの直接取引市場設立の取組みが始められている。

更に、本年には広西チワン族自治区の金融門戸開放総体方案として、今後5年間、東南アジアとの金融面の連携を強化する方針を明記した文書（中国中央政府による通知）が出されている。中国とASEAN各国の貿易での人民元決済や、人民元建ての投資や資金調達に奨励されるほか、ASEAN地域に人民元オフショア市場を作ること等を通じて、人民元の地域での利用（地域化）を進め、一帯一路建設の成果を一層強固なものにするとの指針が示されている。中国銀行等の中資商業銀行は、これまで一部のASEANに拠点は設けていても、邦銀ほどのネットワークは築けていなかったが、こうした政府方針にも沿った形で、ミャンマーやベトナム等で、人民元建て決済・送金を押し進めるべく、動きを活発化させているようだ。

これ以外にも、金融・決済分野では、Alipay（アリババ系）やWeChat Pay（テンセント系）の域内での広がりもある。ASEANでは、GrabやGoJekといった企業が配車等サービスと同時に決済機能も提供して

おり域内でサービスを拡げているが、これらの中資系の決済手段についても、中国人旅行客の急速な増加に合わせて、徐々に浸透してきている。その一方で、各国では中国企業に市場を支配されたり、データが中国に流れることに対する警戒感もあり、こうした中資系の決済機関がその国の居住者向けに直接行う決済ビジネスに対しては、ライセンスが与えられにくい状況にあるようだ。現在、ASEANでは、例えばAlipayの場合には、運営会社であるアント・ファイナンシャル（アリババ子会社）が、ライセンスを有する地場企業に対して出資を行う形で、決済ビジネスを展開する動きになっている。

(3) 日系企業の資金環境

日系企業のASEANビジネスは、業種による差はあるものの、原材料等の調達では特にタイでの現地調達比率が上昇し、日系進出企業のみならず地場企業からの調達も増やしているようだ。また、力をつけた地場企業が、域内の製造コストの安い国に生産を移管したり、消費市場を押さえたりする動きも出てきている。タイやベトナム等での製造コストが上がっていく中で、日系企業は今後どのように事業を進めるのか、米中摩擦のような大きな不確定要素もある中で、判断が難しい局面を迎えているように思う。

a. 邦銀ビジネスと日系企業の資金調達

日系企業がASEANで資金調達を行う方法として、1) 現地金融機関（地場銀行及び日系を含む外銀の現地法人・支店）からの借入、2) 海外金融機関からのクロスボーダー借入若しくは親子ローン（日本親会社から海外子会社への融資）、3) 現地進出済のグループ企業からの企業間借入、4) 資本市場からの資金調達（株式上場や債券発行）、などが考えられる。

邦銀メガ3行は現地拠点（現法や支店）から、日系企業現地法人の工場建設や事業拡張資金等の貸出を行っている。邦銀のASEAN拠点に共通する状況として、日系工場からの設備投資の資金需要はある程度落ち着く一方で、内需を狙ったサービス業や、不動産関連事業の資金需要は堅調なようだ。また、通貨別では現地通貨貸出の需要が徐々に増えており、預金についても、日系企業の収益が（輸出中心から）国内売上げ

中心にシフトしていく過程で、現地通貨の割合が上がっている。貸出先も多様化し、日系以外の非日系顧客（他の外資や地場企業）の割合が増えている。邦銀メガ3行は、こうした現地通貨の調達機能拡大や地場企業向けのビジネスを増やす観点等から、ASEANの地場銀行への出資を拡げてきた。日本の地方銀行等もタイ、インドネシア、フィリピン、ベトナム等の地場銀行にジャパンデスクを設け、日系顧客（主に中堅中小企業）向けに地場銀行との提携ローンを提供するなど、提供できる通貨や金利の選択肢を増やそうとしている。

日系企業としては、現地通貨が必要な場合に邦銀若しくは地場銀行から安い金利で調達できればよいが、インドネシア、ベトナム、ミャンマーやカンボジアといった国では現地通貨の貸出金利が10%近傍かそれ以上になっている。また、外資企業が土地を所有できない国では十分な担保を供せず、地場銀行からの借入が難しいことも多い。これらの理由から、日本親会社の信用を基に日本国内で借入を受け、親子ローンで海外子会社に資金を送り、現地通貨に交換が行われるケースも多い。一方で、こうしたクロスボーダーのローンは外貨建てになることが多いため、景気後退や通貨危機時に現地通貨の為替レートが対ドルで減価する場合には、海外への債務支払額も膨らむことになる。ASEANの中には、こうしたローンの手続きや監視を厳しくすることで、海外からの資金借入を減らし、流出をコントロールする余地を残す国も、依然として残っている。国内の資金決済についても、インドネシアやマレーシアなど、原則全て自国通貨で行わせる国が近年増える傾向にあり、ベトナムでは本年、国内での外貨融資を厳しくするなど、国内で外貨を使いくらい環境もある。

こうした金利の高い国の1つの特徴として、インフラ建設などに多額の開発・成長資金を必要とするにもかかわらず、金融セクターが未成熟（銀行セクターの規模が小さい、資本市場が十分に機能しない等）であり、更に財閥等は資金を持っているが、企業間信用が禁止（例えばインドネシア、ベトナム）されているため、真に資金を必要とするセクター・企業に行き渡らないといった共通点があるように思われる。ASEANに進出する日系企業は、他の外資企業に比較して、各

国にサプライチェーンを張り巡らせており、各国国内にも複数のグループ企業が進出している。こうしたグループ企業間の資金融通の仕組みが整っている企業では、銀行からの借入よりも安い金利で、グループ内の資金を活用することが可能になっており、銀行セクターの働きを補完していると考えられる。邦銀はグループファイナンスが認められている国では、統括会社等に現地通貨や米ドルの余剰資金を集め、足りない企業に貸し付けるキャッシュ・プーリングの運営をサービスとして提供している。

b. 財務面の地域統括機能の活用

少し前の調査になるが、JETROのアジア大洋州地域における日系企業の地域統括機能に関する調査報告書（2016年）によれば、日系企業は各地域の拠点を効率的に管理運営する観点から、シンガポールに地域統括の機能を置く例が、2011年調査時に比べて増えている。地域統括の機能には、販売、物流、人事、金融など様々なものがあり、各社のビジネス形態によって一様ではない。金融では、財務会社として子会社を設けたり、シンガポール法人の財務部門にそうした財務管理の機能を置き、ASEAN域内の各現地法人の余った資本をシンガポールに寄せ、資金を必要とする域内の子会社等に貸し付けるクロスボーダー・プーリングの機能を設けている企業グループもある。また、財務統括機能として、グループ内の債権債務や為替リスクをすべて寄せて管理することまで行う企業グループもある。

日系企業の中には、資本関係でもASEANのみならず、インド等の南アジア、豪州等の太平洋地域の子会社株式を、シンガポールの地域統括法人に取得・管理させ、配当をすべてシンガポールに集めながら、株主の立場を兼ねることで地域統括機能の実効性を高めているグループもある。こうした背景には、シンガポールの租税条約のネットワークの活用や財務会社を設立した場合の税務メリットの利用もあるが、JETRO調査によれば、そうした財務面のメリットよりも、シンガポールのビジネス環境や利便性の方に主たる動機があるようだ。

また、シンガポール以外でも、日系の自動車・電機メーカーが複数のグループ企業をタイ国内及び周辺の

表5 タイのASEAN各国との輸出入受払のうち、パーツの割合 (%)

相手国	タイの輸出受取			タイの輸入支払		
	2010年	2018年	増減	2010年	2018年	増減
ブルネイ	11.7	18.1	6.4	0.0	0.3	0.3
カンボジア	43.0	33.1	-9.9	52.0	33.8	-18.2
インドネシア	10.7	19.1	8.4	5.9	11.8	5.9
ラオス	56.7	64.2	7.5	19.2	49.9	30.7
マレーシア	9.6	16.2	6.6	5.5	8.3	2.8
ミャンマー	64.9	52.0	-12.9	3.8	9.2	5.4
フィリピン	5.5	19.6	14.1	9.5	18.1	8.6
シンガポール	3.4	5.8	2.4	2.4	7.3	4.9
ベトナム	9.3	21.1	11.8	4.9	24.6	19.7
ASEAN全体	14.7	23.5	8.8	5.7	14.2	8.5

(出所) タイ中銀から作成

ASEAN各国に置く状況から、タイに製造や販売の統括機能を持つ地域統括会社を設ける例が増えている。更に、タイ政府の政策整備を受けて、その資金を纏めるための財務センター (TC) をタイに作る日系企業もある。日系製造業企業グループのタイにあるTCが、そこで集めた資金を米ドル転して、ロンドン等の市場に送り、そこからグローバルに活用している例もあると聞く。タイとカンボジア、ラオス、ミャンマー各国の間には租税条約が整っていることもあり、日系企業のタイ統括会社の資金を使って、これらの国に工場を作るタイプラスワンの投資も行われている。

c. ASEAN各国の現地通貨利用の動き

ASEANの経済統合に向けて、関税分野では様々な進展があるが、投資や金融面では具体的な取組みがなかなか進まない。(ASEAN+日中韓では、アジア債券市場育成や東南アジア災害リスク保険ファシリティ等の取組みが進むが) ASEAN独自に進める銀行統合フレームワーク (ABIF) という域内銀行の相互進出を促す取組みは歩みが遅く、ASEANトレーディング・リンクという証券取引所の接続の枠組みに至っては雲散霧消の状況にあるなど、金融統合に向けた機運がなかなか感じられない。マレーシアのようにイスラム金融と conventional な金融が混在している国もあり、各国金融市場の成熟度や規制環境が大きく異なるということも関係しているように思う。ASEAN各国には過去のトラウマから根強い通貨安、資本流出懸念があり、資本規制についてもこの数年間、やや後戻りするような政策変化の流れが続いてきた。既述の国内決済での自国通貨使用の義務化に加え、貿易決済での

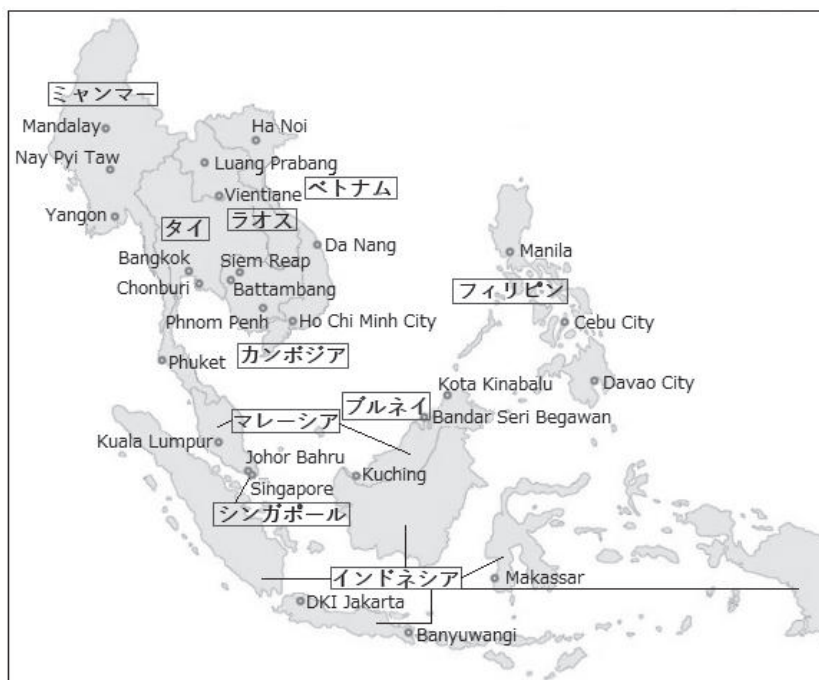
両替義務 (自国通貨転の割合) の強化、国内での為替取引 (自国通貨売り/ドル買い、先物取引) の監視、各国通貨のオフショアでの使用制限等の規制が残されている。銀行での外貨預金に付利を認めず、国内での外貨保有・使用を discourage させる手法をとる国もある。

他方、こうした規制は一部残しながらも、米ドルへの過度の依存を減らしたいタイ、マレーシア、インドネシアは、現地通貨の利用を促進する LCSF (Local Currency Settlement Framework) の取組みを2017年以降始めている。二国間の貿易や一部投資取引において、指定された銀行に対して現地通貨利用の規制を緩和する方式で行われており、邦銀も一部参加が認められている。

表5のように、タイのASEAN各国との貿易取引では、タイの輸出受取りの24%、輸入支払いの14%でタイパーツが用いられている。国境貿易があるメコン地域各国との取引ではパーツの使用割合が特に高く、タイのラオスへの輸出では64%、ラオスからの輸入では50%でパーツが使われる。タイと他のASEAN各国との取引においても、パーツの使用割合がこの10年で2~3倍に上昇しており、ASEANの貿易の中でのパーツの通用力が、ゆっくりとはあるが高まっているようだ。

本年4月にはフィリピンがLCSFへの参加を表明したほか、タイ中銀は枠組みを、ラオスやカンボジア等の周辺国にも広げていきたいと持ち掛けているようだ。またこれ以外にも、ASEAN各国は、小口決済の相互接続など、様々な取組みを進めている。日系企業もタイへの企業集積が進み、利益の出るフェーズに入

図5 ASEANスマートシティネットワークの26都市



(出所) ASEAN事務局

り、パーツ資金が積みあがってきている。こうした企業の中には、サプライチェーン内の海外の関連会社等との取引を一部パーツ建てに変えることで、為替リスクの低減を図りたいと考える向きがあるようだ。LCSFの枠組みは現時点で目覚ましい成果には結びついていないが今後、日系企業にとっても活用できる部分が出てくるかもしれない。

なお、ASEAN企業の中でもタイ企業は力を付けてきており、海外、とりわけメコン各国に展開するタイ企業が増えている。タイの対外直接投資のフローは、年間200億ドルを上回る規模に増えている。その年の大型投資案件の有無に拠るところもあり一概には言えないが、タイで成長した内需型企業が、ベトナムやミャンマー企業の獲得に手を伸ばしている。タイ国内では高齢化が進み、労働コストも上昇していることから、近年は安い労働力確保のために、周辺国との国境付近に工業団地が設けられたりもしている。また、タイの投資委員会の話では、タイの中小企業の海外展開を後押しするため、メコン地域やインドネシア等の工業団地の投資環境に関する情報や、海外進出に必要なノウハウを随時提供する取組みを行っているという。

(4) スマートシティの動き

2018年4月、ASEANスマートシティ・ネットワーク(ASCN)の取組みが新たにスタートした。現在ASEANの人口のうち都市人口は約半分だが、2025年には3人のうち2人が都市に住み、それまでに約9,000万人が大都市や中規模都市に流れ込むと予想される。こうした中規模都市の開発を急ぐ必要があるが、急速なインフラ不足の解消は環境・社会問題を引き起こすため、各都市の知見・経験の共有を図りながら、イノベーションや「スマート」な技術等を用いることが目指される。また、ASCNを通じて、ASEAN地域全体の開発戦略を、各国レベルや都市レベルに落とし込んでいくことも狙いとされる。

10か国が各々の都市を指名し、第1陣として26都市が対象となった。各都市が考える優先課題に対して、商業的にviableなプロジェクトを作り、ASEAN域外のパートナーからも資金面やその他の支援を求めていく。私自身2年間で、この26都市のうち17都市を訪問したが、各都市の優先課題はエネルギーや水、ごみ等の資源管理、渋滞のない交通管理、CCTVカメラによる治安セキュリティ、金融・決済や教育・健康等での技術の活用など様々である。資金調達もPPP方式により民間資金で賄っていく都市もあれば、地方

表6 ASCN26都市の優先プロジェクト

	都市名	優先プロジェクト		都市名	優先プロジェクト
ブルネイ	Bandar Seri Begawan	1. Revitalising Kampong Ayer Floating City 2. Clean River Management Projects		Nay Phi Taw	1. Affordable Housing and Low-cost Housing Project 2. International Comprehensive University
カンボジア	Battambang	1. Urban Street and Public Space Management 2. Solid and Liquid Waste management	ミャンマー	Mandalay	1. Traffic Congestion Management 2. Solid Waste and Waste Water Treatment
	Phnom Penh	1. 11 Sidewalks Rejuvenation Project 2. Improving the Efficiency of Phnom Penh's Public Transport Services		Yangon	1. Conservation of Yangon City Downtown Area 2. Low-cost Rental Housing and Transit-oriented Development
	Siem Reap	1. Smart Tourist Management System 2. Solid Waste and Waste Water Management			
インドネシア	Banyuwangi	1. Spearheading Industrial Growth through Education 2. Creating Inclusive Economic Growth through Tourism-Based Development	フィリピン	Cebu City	1. Automated Citywide Traffic Control Systems 2. Bus Rapid Transit (BRT) System
	DKI Jakarta	1. Job Creation through Linking Research Institutes and Potential Entrepreneurs 2. OK O-trip Integrated Transit Cashless Payment		Davao City	1. Converged Command and Control Center 2. Intelligent Transport and Traffic Systems with Security
	Makassar	1. Improved Healthcare through Telemedicine 2. Integration of Online Tax Services		Manila	1. Command Centre Upgrade 2. E-Education and E-Health
ラオス	Luang Prabang	1. Heritage Wetland Restoration for City Green Spaces and Habitats 2. Construction of Concrete Alleyways and Footpaths	シンガポール	Singapore	1. E-Payments 2. National Digital Identity
	Vientiane	1. Establishment of Drainage System 2. Sustainable Transport Plan			
マレーシア	Johor Bahru	1. Iskandar Malaysia Urban Observatory (IMUO) Tool for Decision-making, Stocktaking and Measurement 2. Integrated Urban Water Management Blueprint		Bangkok	1. Transport Hub Development at Bang Sue Area 2. Smart City Plan of Pahonyothin Transport Centre
	Kota Kinabalu	1. Integrated Public Transport System 2. Integrated Solid Waste Management		Chonburi	1. Smart Grid Plan 2. Waste-to-Energy Plant
	Kuala Lumpur	1. KL Urban Observatory 2. Kuala Lumpur Pedestrian and Bicycle Lane		Phuket	1. City Data Platform 2. Phuket Eagle Eyes - CCTV Safe City based on Big Data Harvesting and Analytics
	Kuching	1. Smart Mobility - Integrated Smart Traffic Light System 2. Integrated Flood Management and Response System	ベトナム	Da Nang	1. Intelligent Traffic Control System 2. Smart Water Management
				Ha Noi	1. Intelligent Operations Centre (IOC) 2. Development of Intelligent Transportation
				Ho Chi Minh City	1. Intelligent Operations Centre (IOC) 2. Integrated and Unified Emergency Response Centre

(出所)「ASEAN SMART CITIES NETWORK」Centre for Liveable Cities, Singapore から作成

都市の財政予算の範囲内で進めていくところもある。個別のプロジェクトを見ていくと、概ね外資企業も参加可能なようだが、資金ニーズは基本的に現地通貨が中心になると思われる。また、中央政府の予算や返済保証がつかないプロジェクトが多く、地方政府の財政・保証で行われる場合には、そのリスクも見なければならぬことになりそうだ。

スマートシティの取組みはASCNに限った話ではなく、例えばUNDP（タイ）では26都市以外からの要請も受けており、地方政府と住民とが問題の掘り起こしを行い、ソリューションを提供する事業者とのマッチングを行っている。JICAが過去にインフラ整備のマスタープラン作りを支援してきた都市等では、日系企業に対するソリューション提供の期待も大きいという。UNDPはJETROとMOUを結んでおり、日系企業の参加も見込まれる。タイでは各工業団地レベルで、スマートシティの開発を目指す動きもある。ま

た、日本の地方都市とASEAN各都市の間では自治体間交流も長年行われており、例えば横浜市はベトナム・ダナン市、フィリピン・セブ市との間で双方企業の交流を通じながら、環境関連の問題等の解決に向けた協力も行ってきた。今後、こうした都市連携のアプローチを発展させて、ASCNのニーズに対応していくことも考えられるかもしれない。

一方で、韓国企業や中国企業もASCNに関心を示し、個別都市にアプローチをしている模様だ。韓国企業はベトナムに投資を集積しているが、例えばホーチミンではロッテがエコ・スマートシティの開発を進める動きがある。また、マレーシアのコタキナバルでは、韓国政府・企業がスマートシティ建設のサポートにあたることが伝えられている。

ASEAN以外でも、インドではモディ首相の指揮の下、スマートシティを100都市を作ることを目標としている。ASCNも含め各国・都市によって「スマー

ト」の定義が異なり、高度な技術を駆使した街づくりを志向するものもあれば、単に住みよいインフラ整備を指しているようなprimitiveなものもあり、玉石混合の状態である。

スマートな要素としては、フィンテックやAI、生体認証の仕組みの活用なども対象となる。シンガポールでは毎年11月にフィンテック・フェスティバルが開かれるが、昨年は3日間で4万5千人が会場を訪れた。各展示ブースを見るとブロックチェーンを活用した送金、生態認証によるセキュリティ技術など様々なタイプの技術がある。シンガポールにはベンチャーやスタートアップ企業を立ち上げやすい環境があるが、実際にその技術や仕組みをどこまでビジネスに結び付けられるかは、他国と同じでまだ難しい面があるように思う。シンガポールはアイデアを試す実験場としては丁度よいサイズだとしても、利益を得る市場としては規模が小さすぎる面もある。シンガポール政府は、ベトナムやインド等の都市との間でスマートシティ建設に関する協力関係を順次結んでおり、ハード建設とソフト提供の両面で自国企業のplaying fieldを広げようとしている。

3. これからのASEANと日本との関係

本稿を書いている最中にも、米中摩擦は次々と新たなステージに進み、また、香港を取り巻く情勢も刻々と変化している。企業の中国大陸からの生産移管のニュースも日増しに多くなっている印象であり、1か月前の状況を想像することすら難しい。

日本国内やASEAN各国から本稿を目にされた方からは、中国に対する見方が甘いのではないか、実際には各国はもう少し中国と距離を置いているのでは、とお叱りを受けるかもしれない。確かに、各国それぞれに中国とは微妙な話もあり、複雑な思いを抱く人々もいる。しかし、各国の中には他国との相互依存関係がなければ、経済的に成り立たない国があることも事実だと思う。また、ASEANには実際に多くの中国語を話す人がいるわけで、そうした人々が独自のネットワークでビジネスを拡げていく流れは止められないように思う。8月中旬にシンガポールで開かれたインフラのフォーラムに参加した際、多くのシンガポール人

と中資系企業のビジネスマンが中国語で話しているのを耳にした。あるシンガポール人は私との会話の中で、「大陸の人とのビジネスは怖い部分もあるが、実際に目の前にある機会を逃すわけにはいかない」と話していた。ASEANは中国と経済面の結びつきを強めながら、中華の要素や力をうまく抱え込むことで、自らの成長に活かしているように見える。

中国とシンガポール政府は現在、両国企業の第三国市場での協力を推し進めようとしている。中資系企業がASEAN各国でビジネスを行う際に、シンガポール企業と組むことで現地で直面する様々なリスクを低く抑えられることを、協力の「売り」にしていると感じる。また、中国企業の側もfine-tuning（修正）を試みている。上述のフォーラムでは、発言した多くの中国の民間企業が「グリーン」や「クリーン」を連呼し、環境や雇用といった社会配慮を意識した自社の活動をアピールしていた。

こうした状況の中で、日系企業のplaying fieldが中国企業のそれとバッティングしてしまうかといえば、必ずしもそうではないように思う。日系企業のアドバンテージは、過去の援助や民間投資の金額の多寡ではなく、ASEANや中国、インドに拡がる日系企業のサプライチェーンや、邦銀のネットワークの存在だと強く信じる。邦銀（地銀等も含む）がオンショア・オフショアで提供している様々な形態の企業サポートは、他の国の金融機関が提供しているものとは、その質において異なると感じている。もう1つのアドバンテージは、人の貢献だと思う。各地に出張した際に、金融や税務・関税の分野で、任地国政府や金融機関にJICA専門家として働かれている方々からお話を伺うことも多い。日本以外の国でも、特定の国や機関、分野向けに技術支援を行うところはあるが、地域全体で広範に相手国の金融や財政の制度設計をサポートしているのは、国際機関以外では日本だけだと感じる。また、各国を回っていると地元の人たちから親しまれている、良き先生役のような日本人の方に巡り合うことがよくある。こうした方々は工場だったり教育機関だったり、現地の方々に技術を教えながら、その国の将来に本当に必要とされる「人づくり」にもご尽力されている。こうした日本人の方々の汗の結晶が、ASEANでの日本の信用を築いているのだと思う。

最後になるが、紙幅の許す限り、プライベートの話をした。昨年9月から1年間、シンガポールのBaseball Club Singaporeという野球チームで、中学部の監督を務めた。20年の歴史あるチームで、卒業生の中には現在、日本のプロ野球で活躍している選手もいらっしやる。次男が入部したご縁で、ノックバットを振り、指揮をする機会をいただいた。年間を通して気温30度の国は、野球をする環境としては決して恵まれていない。週に土日の2日しか練習ができず、東南アジアには参加できる大会の数も少ない。硬式・軟式の計4つの大会に参加して、結果は誇れるようなものではなかったが、マレーシア、インドネシア、タイ、ベトナム、フィリピン、オーストラリアといったチームと対戦した。選手のプレースタイルは異なるが、異国の地で「ベースボール」を通じて各国と交流できたのは、子供たちにとって幸せな経験だったと思う。野球人口の減少は日本でも報じられているが、シンガポールでも選手数は3学年で約20名と少ない。しかし、今年、日本人高等部チームも立ち上がるなど、海外でも日本人を中心にした野球環境があるということは、日本国内ではあまり知られていないと思う。

生まれて初めて監督の立場になって、何より難しかったのは選手起用とサインの出し方だった。プレイヤーとして野球をしていた時よりも、遥かに多くのことを考えるようになった。8月に中学3年生最後の大会として、岩手県で開催された全国大会に参加する機会をご縁あっていただいた。結果は残念ながら1次リーグ敗退と、日本の強豪チーム相手に一矢報いることはできなかったが、大舞台を経験する中で自分のチームの選手が、1試合ごとに大きく成長していくのが感じられた。そのことが何より嬉しかった。

岩手県は菊池雄星選手、大谷翔平選手、そして今年は佐々木朗希選手と優秀な選手が生まれ育つだけあって、連盟の長期的なビジョン、指導者の方々の指導理念や、素晴らしい球場といった育成環境が全てしっかりと整っている。また、日本各地の強いチームと対戦して感じたのは、選手1人1人がきちんと頭で考え、チームとして連動できる緻密な「野球」をしていくことだった。これこそが日本の野球の強みなのだと改めて感じた。



岩手全国大会の試合中

(文中意見にわたる部分は筆者の私見であり、組織としての見解を示すものではありません。)