



中国日本商会

今どきコラムー122

中国雑談

日本が東南アジアでのインフラ整備

英『エコノミスト』誌が8月27日に掲載した「東南アジアで日本がさりげなく発揮している金融面での実力を概観」と題する記事は大変参考になるので抄訳しておく。

長年にわたる延期を経て、ベトナム初の地下鉄2路線の完成が間近に迫っている。この2つのプロジェクトはそれぞれベトナム最大の2都市で実施されており、同プロジェクトはベトナム現代化の象徴であるだけでなく、アジア最大の2つのインフラ投資元国家間の利益衝突の象徴でもある。ハノイ地下鉄は中国からの発展援助プロジェクトから資金援助を受け、ホーチミン市地下鉄の工事は日本政府の援助によって進められている。

中国が海外に差し伸べる金融面での支援は大きな注目を集めているが、東南アジアにおけるインフラ整備への投資分野では、日本が依然として先を行っている。フィッチ・レーティング（Fitch Rating）のデータによると、インドネシア、マレーシア、フィリピン、タイ及びベトナムにおけるインフラ整備プロジェクトの日本による総投資額は2590億ドルだが、中国は1570億ドルだ。新型コロナウイルスの流行により、新たなインフラプロジェクトへの投資が停滞しており、両国の投資額も2019年以降、減少しているが、日本の優位性はやや拡大している。

バイデン政権下の米国は、あからさまに中国の「一帯一路」イニシアチブの壮大な志に挑んでいるが、日本は常に大規模インフラ整備プロジェクトを追い求める際に中国と争うことを望まない姿勢を示している。とはいえ、特に安倍前首相の時代に、日本にも戦略的な変



化が見られた。2015 年、安倍政権及びアジア開発銀行、他の投資者らが「質の高いインフラ協力パートナーシップ (PQI)」を打ち出し、同パートナーシップの締結後の 5 年間で、（この目標における進展において手堅いフォローアップはなかったとはいえ）1100 億ドルの政府及び民間資本を東南アジアのインフラプロジェクトに提供すると約束している。日本は表だって「一带一路」に挑んではないが、繰り返し「高品質」を強調しており、その言外の意味は誰にとっても明らかだ。

大多数の西側経済体と比べて、日本は独特の優位性を持っており、その優位性の一つひとつが、日本がなぜそのようにさりげなく金融面での実力を有しているのかをある程度説明している。地理的に近いことは明らかに優位性の一つだ。日本最大のこれらの企業は日本の外にあるアジア市場について把握しており、何十年にもわたって、同市場はこれらの企業の海外売上額の中の相当大きな比重を占めてきた。2019 年、米国の経済規模は日本の 4 倍以上であるにもかかわらず、ASEAN（東南アジア諸国連合）に対する日本の輸出量は米国企業を上回った。

日本企業（中国）研究院 執行院長

chenyan5931@163.com