

2020年8月14日  
No.2020-018

## 強まるASEAN・中国経済のつながり

～ASEANの対米中バランス外交継続に落とし穴～

調査部 主任研究員 野木森 稔  
主任研究員 佐野 淳也

### 《要 点》

- ◆ コロナ禍で景気悪化に苦しむASEANが、中国と経済的な関係を深めている。本年上半期において、対中総貿易額はASEANがEUを抜き、中国にとって最大の貿易相手になった。足元でも、ASEANを中心とした「一帯一路」沿線において中国の対外直接投資が大幅に増加している。さらに、5Gなど通信インフラ整備に関して、ASEAN内ではファーウェイなど中国企業と協調が進む。苦境のASEANの隙を突く形で中国が影響力を強めているといった見方もできよう。
- ◆ ASEANにとって対中経済依存度の高まりは経済面ではプラスだが、米中対立が深刻化するなかで政治リスクを高めることになる。米国からのASEANに向けて脱ファーウェイの圧力が強まるが、米国は必ずしも中国のように経済開発への支援などを積極的に進めようとしている訳ではないなかで、中国に一方向的に背を向けることもできない。足元で、中国とASEAN諸国は南シナ海を巡る対立が深刻化しているが、経済が政治面において人質になっている。元々、ASEANは外交において、米中対立においてもどちらかの陣営を選択するのではなくバランス外交を旨としてきた。しかし、対中経済依存の急速な高まりはバランス外交を継続するうえでの大きな落とし穴となっている。
- ◆ 個別国の動向をみると、カンボジア、ミャンマー、ラオスが特に中国への経済依存度が高い。さらに、これらの国々は中国との関係を一段と緊密にしようとしている。ASEAN内で対中スタンスに温度差が生じており、これはASEANの結束力へも悪影響をもたらすリスクを高め、バランス外交の継続を難しくする大きな要因となろう。
- ◆ 今後、ASEANに必要なのは、一体となって米国との経済連携の深化を模索し、対中経済依存度合いを少しでも和らげていくことだろう。米国との自由貿易協定締結など貿易量を着実に増やすことも一つの方法である。また、「一帯一路」にも負けないインフラ投資などの事業規模の拡大を日米豪印が主導する「自由で開かれたインド太平洋」構想に対し求めていくことも考えられる。

**本件に関するご照会先**

**野木森 稔** Tel:070-3103-4090 Mail: [nogimori.minoru@jri.co.jp](mailto:nogimori.minoru@jri.co.jp)

**佐野 淳也** Tel:03-6833-2455 Mail: [sano.junya@jri.co.jp](mailto:sano.junya@jri.co.jp)

日本総研・調査部の「経済・政策情報メールマガジン」はこちらから登録できます。

<https://www.jri.co.jp/company/business/research/mailmagazine/form/>

本資料は、情報提供を目的に作成されたものであり、何らかの取引を誘引することを目的としたものではありません。本資料は、作成日時時点で弊社が一般に信頼出来ると思われる資料に基づいて作成されたものですが、情報の正確性・完全性を保証するものではありません。また、情報の内容は、経済情勢等の変化により変更されることがありますので、ご了承ください。

## 1. はじめに

コロナ禍でアジア通貨危機以来の景気悪化に苦しむASEAN（東南アジア諸国連合）が中国と経済的な関係を深めている。しかし、ヒューストンの中国総領事館の閉鎖命令とその報復としての成都の米国総領事館閉鎖、米国での中国製アプリの排除や、米高官の台湾訪問とそれに対する中国の強い反発など、米中対立は足元にかけて急速に激しさを増し、新冷戦ともいえる事態に入りつつある。ASEANにとって対中経済依存度の高まりは経済面ではプラスだが、それ故に米中の間で板挟みになり、政治リスクは高まってきている。脱ファーウェイの圧力、南シナ海を巡る問題などにより、これまでASEANが推進してきた対米中バランス外交は難しい局面を迎え、政治面の問題が経済にも悪影響をもたらす可能性も無視できない状況になりつつある。

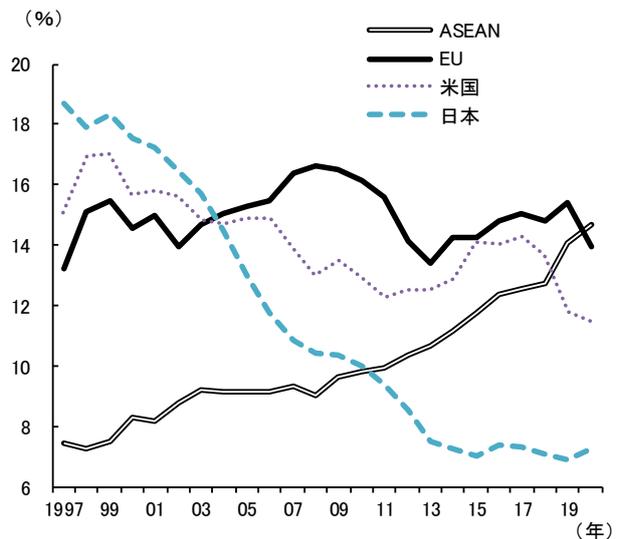
本稿では、ASEANの対中経済依存とその高まりによるリスク、さらに各国の動きを分析し、これまでのASEANによる対米中バランス外交にいかなる問題が生じているのかを考察する。

## 2. モノ・カネ・技術、、、コロナ禍で中国との距離が近づくASEAN

新型コロナ感染拡大の影響を受け、本年4～6月期にかけてアジア景気が大きく落ち込んでいる。日本総研では、2020年のアジア経済全体の実質成長率は▲0.6%と、2019年の+5.1%から大きく悪化しマイナス成長に陥るとみている。なかでもASEANは厳しい環境にある。ASEANの成長率は▲1.4%と、2008年のリーマンショック時の+2.5%よりも悪く、1998年のアジア通貨危機時の▲8.0%に次ぐ深刻な景気後退になると予想される。感染対策としての活動制限などによる経済低迷は、ASEANの労働市場にも波及している。フィリピンでは4月の失業率が17.7%まで急上昇した。インドネシアでは、2月の失業率が5%だったが、政府は2020年の年平均が8.1～9.2%に跳ね上がると予想している。

こうした厳しい状況のなか、ASEANは中国との経済関係を緊密にする動きがみられる。新型コロナ感染拡大の影響もあり、2020年上半期の中国の財輸出・輸入（ドルベース）はそれぞれ前年同期比▲6.2%、▲6.4%と減少した。しかし、対ASEANでは輸出が同▲0.1%とほぼ横ばい、輸入は同+5.2%と増加し、総貿易額（輸出+輸入）は同+2.2%と増加した。これによりASEANはEUを抜き、中国にとって最大の貿易相手になった（図表1）。国別では、生産活動への悪影響が比較的軽微であったベトナム、タイ、ブルネイなどで大きく増加している。中国はロックダウンから経済の正常化に向けた動きが速かったが、これらの国ではその回復の恩恵をより多く享受できたとみられる。2005年に発効され、2011年の改良以降に利用率が拡大したASEAN中国自由貿易協定（ACFTA）も追い風になったと考えられよう。ASEANは米中貿易摩擦が深刻化するなかで、

（図表1）中国貿易額：主要取引地域シェア



（資料）CEICを基に日本総研作成

（注）貿易額＝輸出＋輸入。2020年は上半期。

中国からの生産移転先として「漁夫の利」を得ていると言われるが、実際のところはサプライチェーンの中心がまだ中国であり、企業は機能の一部を分散しているに過ぎない、ということも示唆していよう。

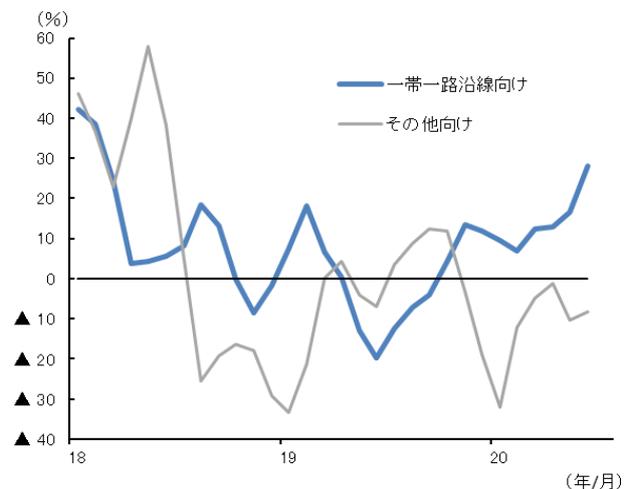
加えて、中国からASEANへの投資の増加傾向は続き、カネの面でのつながりも強まっている。1～6月期の中国の対外直接投資は前年同期比▲4.3%であったが、「一带一路（The Belt and Road Initiative：BRI）」（以下、一带一路）沿線向けに限定すれば同+19.4%と高い伸びを維持し、沿線の中心にあるASEAN向けが全体を押し上げたことが報告されている（図表2）。ASEANの多くの国は、一帯

一路に対してこれまでも協力姿勢をみせていたが、今後も景気刺激策としてインフラ投資の誘致をさらに目指す可能性が大きい。なお、中国外務省の調査によると、一帯一路で進められている事業のうち、約20%が新型コロナ感染拡大により深刻な影響を受けているが、中止が決まった主要事業はないとしている。こうした投資面での紐帯強化は、ASEANと中国の貿易量を今後さらに拡大させる要因になろう。

さらに、技術面での連携強化の動きもみられる。注目される5Gなど通信インフラ整備において、ASEAN内ではファーウェイなど中国企業と協調する姿勢を見せている国が多い。中国企業は特許出願数の多さに示されるその技術力や、競合する欧米企業に比べて割安なサービス提供が可能なこともあり、多くの国で通信インフラ整備の担い手として有力候補となる。実際、多くのASEAN各国政府や企業は技術開発に関する覚書をファーウェイと結んでおり、通信事業者が同社を5G設備のサプライヤーとして採用する方針は変わっていない（図表3）。その他、米国での中国アプリを排除などの動きを受けて、テンセントなど中国IT企業が東南アジアにおける事業拡大を急いでいるとの報道も多い。

以上のように、景気悪化に苦しむASEANは、モノ・カネ・技術といった分野での中国との距離を急速に近づけている。地理的な側面や中国がコロナ・ショックからの立ち直りが相対的に早かったことなど意図的でない要因もあったかもしれないが、結果として景気悪化に苦しむASEANの隙を突く形で中国が影響力を強めているといった見方もできよう。

（図表2）中国対外直接投資（非金融部門）



（資料）CEICを基に日本総研作成  
（注）3カ月後方移動平均値。

**(図表3) ASEANの5Gシステム導入に関する状況**

国名	ファーウェイとの提携の動き	備考
タイ	実証実験、機器採用などで一定の進展	地場通信大手AISが5Gの普及や開発に関する提携覚書をファーウェイと締結。チョンブリ県での実証実験にファーウェイが参加。
フィリピン		地場通信大手のグローブ・テレコムが、ファーウェイの機器（無線機、モデムなど）を使って、5G商用ネットワークサービスを本格稼働。
カンボジア		最大手のスマート・アジアタ（マレーシア系）が、ファーウェイの技術を採用して、5Gの商用サービスを開始予定との報道（2019年8月）
マレーシア		ファーウェイと協力関係にある中国系企業キングテル・コミュニケーションズが5Gの試験運用に成功、3,000カ所の基地局整備に向けて動く（2020年3月）
インドネシア	覚書を地場企業と締結	通信大手XLアジアタ（マレーシア系）が5Gのネットワーク構築に関する提携覚書をファーウェイと締結。
ブルネイ	参入意欲、ないしは一部参入	地場のTelecom Brunei Berhad との協力関係を足掛かりに、ブルネイでの5G参入にファーウェイが意欲を示したとの報道（2019年4月）
ミャンマー		大手Ooredoo（ウーレドゥ、カタール系）が5G通信網の整備で覚書を ZTEと締結（2019年5月）。ただし、ファーウェイ製も利用されている模様。
シンガポール		大手シンガポール・テレコムはエリクソン、スターハブ・M1の共同事業体はノキア製の機器採用を決定。しかし、共同事業体は、主要設備以外でファーウェイとZTEの機器も利用する意向。ファーウェイは地域限定のネットワーク1社に対し設備を納品。
ベトナム	排除の動き	最大手のベトテルは、自国内ではノキアやエリクソンの基地局などを使用（ただし、グループ会社のあるカンボジアやミャンマーではファーウェイと協力している模様）する方針。他社も中国製は使わず。
ラオス	不明	最大手のベトテル傘下のグループ会社は、どの企業の機器を採用するのか明らかにせず。

（資料）各種報道を基に日本総研作成

### 3. 米中との板挟みのASEAN、対中経済依存高まりはバランス外交の落とし穴

こうした中国とのつながり強化は、ASEANにとって経済面でプラスであるが、米中対立の深刻化を考慮するとリスクも大きい。中国の「一帯一路」と、日米を中心とする「自由で開かれたインド太平洋（Free and Open Indo-Pacific）」（以下、FOIP）は、ともにインフラ投資の積極化などを通じてASEANへの関与を強めていこうとするものであり、いわばASEANは米中にとって競合の中心地となっている（補論1参照）。

特に、米国からは5Gにおける脱ファーウェイの圧力が強くかかる。米国は7月22日にファーウェイ製品を排除の動きを促すため、日本や豪州とともにアジア諸国への金融支援を強化する方針を示した。すでに、ファーウェイ製品については、英国政府が2027年までに排除の方針、そしてフランス政府は通信会社に28年までに排除を求める（事業認可を最大8年しか与えない）ことが報じられるなど、米国に追随する動きがみられる。

とはいえ、米国とASEANはどちらかといえば「政熱経冷」の関係にあり、ASEANが米国の意向に完全に歩調を合わせるのは容易ではない。ASEANは上述したように中国とは経済的つながりが強くなっている一方で、米国や他の先進国との経済的関係性は弱くなっている。実際、フィリピンの通信大手グローブ・テレコムは、欧米で中国警戒論が高まっているにもかかわらず、7月16日にファーウェイとの関係を維持していく方針を改めて打ち出している。

他方、ASEAN諸国は南シナ海を巡る対立により政治・軍事面で中国との間で非常に難しい問題を抱えている。南シナ海で「九段線」といった独自の主張を掲げ、埋め立てや軍事拠点化を進める中国に対し、周辺国、特にフィリピン、ベトナム、マレーシア、ブルネイといった国はかねてより強く反発していた。2020年に入ってから、中国が南シナ海に新たな行政区を設置する、中国船がベトナム漁船に異常接近し機材を奪う、などの動きがみられ、新型コロナウイルスの問題が続くなか非常識な行動として国際的にも批判が高まっている。こうした中国の「戦狼外交」として海外から批判される強引な姿勢は、ASEAN各国としても受け入れられるものではない。6月26日にオン

ラインで開催されたASEAN首脳会議の議長声明では、南シナ海問題について「最近の事情や深刻な事案に懸念」という文言が盛り込まれた。米国との「政熱経冷」とは逆に、ASEANは中国とは「政冷経熱」の関係となっており、大きなジレンマが生じている。

そもそもASEANは、米中対立においてどちらかの陣営を選択するのではなく、経済活性化のために米中双方との決定的な対立を回避し、どちらにも目を配る、いわゆるバランス外交の継続を旨としている。実際、2019年のASEAN首脳会議では、インド太平洋に関連した独自の外交戦略として「対立の代わりに、対話と協調のあるインド太平洋」を目指す訴えなど、足元でもバランス外交を目指している〔JETRO (2019)〕。

対中経済依存の急速な高まりはASEANがバランス外交を継続していくうえでの大きな落とし穴である。対中政策を先鋭化する米国はASEANに対しても同調圧力を強めているが、米国が中国のようにASEANへの経済開発支援などを積極的に進めようとしている訳ではないなかで、ASEANとしては中国に一方的に背を向けることもできない。また、ASEANは中国と経済の距離が近づきすぎたことで、南シナ海の問題においても経済が人質のような状態になっている。

#### 4. 対中経済依存高まりの背景にASEAN諸国に足並みの乱れ

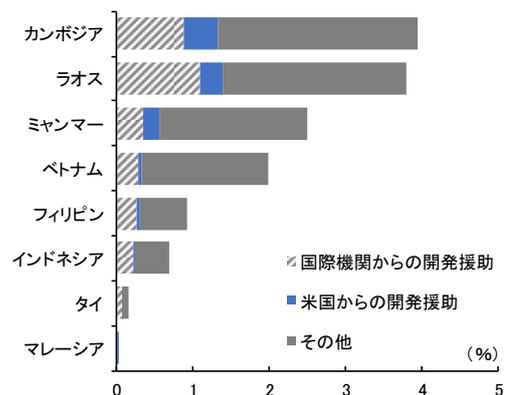
より細かくみると、ASEANのなかでも国ごとに対中経済依存の度合いは異なる。図表4はモノ（対中貿易額の総貿易額に占める割合）、カネ（中国からの対内直接投資対GDP比）、技術（5Gに関するファーウェイとの提携の動き）に関する対中依存度を示している。モノに関してはミャンマー、ラオス、カネに関してはラオス、カンボジア、技術に関してはカンボジア、タイ、マレーシア、フィリピンが対中依存で上位に位置する。各項目を指数化して総合的に評価した場合、上位5カ国に入るフィリピン、マレーシアは、同じ南シナ海の問題を持つベトナム、ブルネイに比べ、対中経済関係の依存度の高さから外交・政治面で譲歩を迫られるリスクが高まっているといえよう。

（図表4）ASEAN各国の対中経済依存の評価

	中国向け総貿易額(%、対世界計、2019年)	中国からの対内直接投資(%、対GDP、ストックベース、2018年)	5Gに関するファーウェイとの提携の動き	スコア
カンボジア	26.2	24.3	◎	8.7
ラオス	31.6	46.3	?	8.0
マレーシア	21.6	2.3	◎	6.7
ミャンマー	34.2	6.4	×~△	6.5
フィリピン	26.6	0.3	◎	6.3
インドネシア	23.2	1.2	○	5.2
タイ	19.6	1.2	◎	4.7
シンガポール	19.8	13.9	×~△	4.5
ベトナム	24.2	2.3	×	3.7
ブルネイ	9.6	1.6	△	3.3

（資料）CEIC、WITS、各種報道を基に日本総研作成  
 （注）1：スコアは、数字が高ければ中国依存度が高いことを示す。具体的には、それぞれの項目を1~10で評価し、それらを平均したもの。2：ファーウェイとの提携の動きに関しては、◎は実証実験、機器採用などで進展の動き、○は覚書を地場企業と締結したレベル、△は参入意欲、×は排除の動き、？は不明。

（図表5）ASEANに対する開発援助（GDP比、2018年）



（資料）OECD「QWIDS」を基に日本総研作成  
 （注）DAC加盟国、非加盟国、国際機関、民間セクターからの報告によるデータで、中国からの援助は含まれていない。ODAとOOFの合計。国際機関はADB、世銀、IDA。

また、上位にはカンボジア、ミャンマー、ラオスといった小国も目立つ。これらの国は国際機関や米国からの援助も多く、対米関係の拗れにより、援助が滞るといったリスクも考えられる(図表5)。しかし、カンボジア、ミャンマー、ラオスは、中国との関係において、呼びかけに応じて「運命共同体」になることを明言するなど、政治的関係を一段と接近させようとしている<sup>1</sup>。小国であっても、こうした対中関係でのASEAN内部での足並みの乱れによって、全体でバランス外交を押し通すことは難しい状況となっている<sup>2</sup>。

このように、対中経済依存度が全体的に高まっていることに加え、各国の動きをみると、対中政治スタンスに温度差が生じている。これはASEANの結束力にも悪影響をもたらすリスクを高め、バランス外交を難しくする大きな要因になり得る。実際、6月18日に開かれた「一带一路・国際協力ハイレベル会議(テレビ会議)」ではベトナム、ブルネイ、フィリピンが不参加の一方で、残りは参加するなど、ASEANの足並みの乱れが如実にみられた。これはASEANがすでに一体的なバランス外交を維持できなくなりつつあることを示している。

## 5. おわりに

以上のように、対中経済依存の急速な高まりはASEANが米中とのバランス外交を継続する障害になっており、そもそもこの依存の高まり背景には、ASEAN内の結束力低下も影響している。

今後、バランス外交路線を取り戻すため、ASEANに必要なのは、米国との経済連携の深化を模索し、対中経済依存を少しでも和らげていくことだろう。米国との自由貿易協定締結などによって貿易量を着実に増やすことも一つの方法であり、TPPでASEAN各国が一層の対外開放を進め、米国の参加を促すことなども考えられよう。こうした取り組みを進めるにあたっては、ASEANが一体となって交渉することも必要となろう。また、FOIPでは「質の高い」インフラを重視するあまり、「一带一路」と比べれば規模や機動力の面で劣っているのが実情であるが、ASEANは結束して交渉力を高め、FOIPに対し一带一路にも負けない事業規模の拡大を求めていくことも考えられる。

すでに大きく上昇したASEAN経済の対中依存度を急速に低下させるのは簡単ではないが、政治と経済が相互に及ぼし合うリスクを軽減するためには、中長期の展望を持って依存度の低減に努めていく必要があろう。

<sup>1</sup> 特にカンボジアは足元で関係強化の動きを加速させており、7月20日に中国とのFTA妥結を発表している。2月にEUが、政治活動の自由や労働者の権利が守られておらず「組織的で深刻な人権侵害」があるとの理由で、カンボジアへの貿易優遇措置の一部を取りやめたなどの措置も影響しているとされる。

<sup>2</sup> これは、ASEAN域外の大国との関係でASEANのプレゼンスと利益の確保に重要な「中心性」が機能していないことも示している(補論2参照)。



## 補論1：「一带一路」(BRI)と「自由で開かれたインド太平洋」(FOIP)

激化する一方の米中対立は、安全保障だけでなく、経済・技術の分野にまたがる覇権争いの様相を呈し、中国は「一带一路」構想、米国は「自由で開かれたインド太平洋」(FOIP)構想、という形で各国を巻き込んだ国際的な陣取り合戦になっている。ともにインフラ投資の積極化などを通じてASEANを含めインド太平洋地域への関与を強めることが意図され、この二つの構想は対立軸として紹介されることが多い。

まず、中国の一带一路構想は、2013年に習近平国家主席が中国から中央アジアを通過してヨーロッパに至る「陸のシルクロード」に加え、南シナ海やインド洋を通過して欧州、アフリカなどに至る「海のシルクロード」を再現する構想を打ち上げたことから始まる。中国政府は陸の経済圏を「一带」、海の経済圏を「一路」とし、の二つを合わせて「一带一路」としている。

同構想は、沿線地域の道路、鉄道、港湾、通信等のインフラを整備し、人、モノ、資金、情報等の流れを拡大することを目指しており、中国から欧州にいたる広い地域の経済圏の構築が最大の目的である。2020年1月末時点で、中国は138カ国及び30の国際機関と一带一路への協力文書に署名している。プロジェクト推進のための資金的裏付けとしては、中国輸出入銀行や国家開発銀行などの既存金融機関のほか、「シルクロード基金」が創設されている。また、中国はアジアにおけるインフラ投資を推進するため、アジアインフラ投資銀行(AIIB)の設立も主導している。世界銀行は一带一路による総投資規模を5,750億ドルと推計している[World Bank(2019)]。

なお、一带一路の関連地域では中国企業の参加の下にインフラプロジェクトが進行しており、相手国のインフラ整備とともに中国において生産過剰とされている鉄鋼等の輸出先になっているという見方もある。また、沿線諸国だけでなく、中国内陸部地域の経済開発を促進する効果を指摘する声もある。さらに長期的には、インフラ整備等の下に沿線地域の発展、中国との関係の緊密化を目指すなど、経済圏拡大だけでなく政治的に様々な意味合いを持つとされる[経済産業省(2017)]。

一方、米国では、2017年1月に発足したトランプ政権が日本の提唱したFOIP構想を地域戦略に採り入れ、対中国際戦略が本格化した。2019年11月に公表されたレポート[US Department of State(2019)]では、インド太平洋の安定と繁栄を促進に反するとして、ウイグルや香港などでの抑圧的な行動を批判し、中国の南シナ海における領有権の主張には根拠がないと示すなど、中国へのけん制が多く含まれている。また、経済関与によって被支援国が持続不可能な債務負担に陥らないようにするといった内容も含まれ、「中国債務の罠」への批判もみられる[佐野(2019)]。経済面では、2018年10月にBUILD法(開発指向型投資利用向上法)によって作成された米国国際開発金融公社(DFC)に600億ドルの支援枠を設けている。DFCは日米豪でグローバルでの「質の高い」インフラ開発を促進する「ブルー・ドット・ネットワーク(Blue Dot Network)」計画の主導的役割を果たすという。

ただし、すでに述べた通り、同構想の始まりは日本の提案<sup>3</sup>によるもので、米国単独ではなく日米豪印連携(QUAD)が主軸となっている。日本の狙いは中国の台頭を念頭に置いた秩序形成の促進(開かれた包摂的なコンセプトであり、いかなる国も排除しない)であるのに対し、米国は中国との対抗姿勢をより鮮明にしている。日本のFOIPは政府開発援助(ODA)のスキームを用いた質の高い経済協力を提供することに主眼があるが、米国は「中国包囲網」としての効果をより期待し

<sup>3</sup> 安倍首相が2016年8月にケニアで開かれたアフリカ開発、会議(TICAD)で打ち出したのが始まりである。



ており、安全保障協力を包摂する〔江藤（2019）〕。また、日本は成長著しいアジアと潜在力の高いアフリカを重要地域と位置づけるが、米国はアフリカを明示的には含んでいない。

一帯一路が急速に拡大するなか、対抗措置としてFOIPは登場したが、米国、日本、豪州、インドが完全に一致した構想を持っているわけではないなど不完全さが残る。両者は同じインド太平洋地域を中心とした国際戦略ではあるが、知名度の高さも一帯一路が先行しており、FOIPには大きな改善余地が残されているといえよう。

## 補論2：ASEAN設立の歴史と背景

ASEANは1967年の「バンコク宣言」を基に、タイ、インドネシア、マレーシア、フィリピン、シンガポールの5カ国で結成された。当初は反共同盟的な要素が強く、中国との関係性は良好ではなかった。世界的な経済統合の波を受け1992年には自由貿易地域の設立を宣言し、1995年には社会主義国のベトナムの加入を認めるなどして連合の性格を変化させてきた。2007年11月に、「ASEAN憲章」及び「ASEAN経済共同体創設のためのブループリント」への署名が行われ、現在の共同体としての性格が規定された。2015年には、ASEAN経済共同体の発足を正式に宣言し、経済協力がより重要な要素になっていった。経済発展に重きを置くなか、米中どちらにも目を配る形でのバランス外交が優先されてきたといえる。

1984年にブルネイ、1995年にベトナム、1997年にラオス、ミャンマー、1999年にカンボジアが加盟し、現在は10カ国で構成されている。ASEANの意思決定は定期的開催される加盟国の首脳が集まる首脳会議において行われる（近年は年2回開催）。議長国は各国の持ち回りであり、2020年の議長国はベトナムである（基本的には国名のアルファベット順であるものの、例外も多数ある）。ASEANの意思決定の基本は協議を通じた全会一致方式であり、EUと異なり、加盟国から独立して、政策決定に実質的に関与する機関や組織は存在しない。また、ASEANはEUのように国家主権の一部委譲、通貨統合、共通の外交・安全保障・防衛政策実施を目指すものではない（外務省ウェブサイト「ASEAN（東南アジア諸国連合）概況」参照）。

ASEANには「中心性」(ASEAN Centrality)<sup>4</sup>という言葉があるように、域外国との集団的な交渉・交流のためのASEAN+（プラス）の枠組み（ASEAN+3（日中韓）や日・ASEAN）やRCEPなどの地域制度の枠組みでは主導的な役割を持つ。しかし、ASEANは外交において内部のまとまった意思表示を出せていないときがあるなど、常に一体となって動いているわけではない。CPTPP（環太平洋パートナーシップに関する包括的及び先進的な協定）に関しては一部の国が参加していない、一帯一路についても対応に温度差があるなど、ASEANとしてのまとまりが機能しない形となった。今回の米中対立でもいえることであるが、ASEANが一体となって大国との外交を進められるかが、今後のASEANにおける経済発展に重要な要素となろう。

<sup>4</sup> ASEANの中心性についての公的な定義はないものの、2007年に制定されたASEAN憲章でASEANの目的と原理と規定され、関連の会議の公式文書で頻繁に使用される。域外の大国との関係で使われる概念であり、域外大国が参加する地域制度枠組みや域外大国が主導するアジアの協力あるいは統合枠組みにおいて、ASEANのプレゼンスと利益を確保する狙いがある〔石川（2020）〕。

## 参考文献

- ・ JETRO (2019) ビジネス短信「第 34 回 A S E A N 首脳会議が閉幕、独自のインド太平洋構想を採択」、2019 年 06 月 28 日
- ・ JICA (2006) 「東南アジア地域援助研究会報告書：地域統合と開発援助 総論」国際協力機構国際協力総合研修所、2006.3
- ・ US Department of State (2019) “A Free and Open Indo-Pacific: Advancing a Shared Vision” <https://www.state.gov/a-free-and-open-indo-pacific-advancing-a-shared-vision/>
- ・ World Bank (2019) “Belt and Road Economic Opportunities and Risks of Transport Corridors.” JUNE 18, 2019 <https://www.worldbank.org/en/topic/regional-integration/publication/belt-and-road-economics-opportunities-and-risks-of-transport-corridors>
- ・ 石川幸一 (2020) 「A S E A N 中心性と A S E A N のインド太平洋構想」亜細亜大学アジア研究所・アジア研究シリーズ No.101
- ・ 江藤名保子 (2019) 「日中関係の再考—競合を前提とした協調戦略の展開—」、フィナンシャル・レビュー138号、2019年8月
- ・ 経済産業省 (2017) 「通商白書 2017」
- ・ 佐野淳也 (2019) 「一带一路、沿線諸国による見直しの動きをどうとらえるのか」JRI レビュー Vol.4、No.65

以 上