

# 時代を 読む

渡辺 利夫



東南アジアの地図を眺めれば、タイ、ベトナム、カンボジア、ラオス、ブルネイは南シナ海以外に外洋への出口がなく、マレーシアも東部は南シナ海に面していることがわかる。中国は一九九二年二月に「領海法」と称される国内法を公布し、その及ぶ範囲を尖閣諸島、台湾、澎湖諸島、南沙諸島を含む南シナ海の島々と規定した。

南シナ海はベトナム、フィリピン、マレーシア、ブルネイが領有権を主張しており、西沙諸島の領有権をめぐる一九七四年に中越が交戦したことまである。しかし近年、南シナ海における中国軍の伸張はめざましく、新型駆逐艦の遊弋、第四世代制空

## 「中国化」する東南アジア

も誰一人相手にはしてくれなかったらしい。「外交の天才」であるタイが、次善の策として中国との協調へと路線転換したのは当然であったと岡崎氏は言い、次のように付け加えた。これは「強国の動きに抵抗すべくもない時は、それを受け入れ

戦闘機(Su27)の空中機動は恒常的だといわれる。中国による南シナ海の制海権はほぼ完成に近づきつつあるというのが専門家の見解である。

岡崎久彦氏との対談を編んで一書を世に問うたことがある(「中国は歴史に復讐される」)中国は政治家も官僚

り出し、次のようなエピソードを披露してくれた。タイの在京大使が氏のところを訪れ「在京中に日タイ共同海軍演習を実現すること、と命じられて赴任して参りました」と伝えたという。もちろん中国の脅威を牽制する手段としてである。日本の政治家も官僚

ところで、私がここで書き留めておきたいのは、東南アジアへの中国の膨張は海からだけではなく、陸を通じてもこれから本格化していくのではないかという憂慮である。私は九月の連休の五日間を取って友人とベトナムのフエに行き、そこから車でラオスとの国境線を越えて進めるところまで進んでみた。この道路はベトナムのダナンを起点としてラオスに入り、西進してタイのコンケンなどを通って最終的にはミャンマーのモーラマインにまで届く「東西回廊」である。日本のODA(政府開発援助)を主要資金として建設されている。

これとは別に、中国雲南省に発しラオスの一部を通りバングコクまでインドシナ半島を縦断する高速道路が「南北回廊」である。これが中国の資金、技術、人材を用いて、二〇一一年の「第三メコン国際橋」の完成を待って全線開通の予定である。東西回廊と南北回廊はバングコクの北方で交差する。ついにながら南寧とハノイとの国際列車が今年に入って正式開業した。東南アジアの日系企業には新たなチャンスの到来であるが、同時にインドシナ半島が「中国化」する可能性が現実化しそうである。陸つづきのこの地には古くから多くの華僑が居住しており、雲南省や広西チワン族自治区などとの親和性もともと強い。制海権が中国に握られ、陸を通じての膨張により経済的主導権が中国に掌握されてしまえば、日本の東南アジアにおける生存空間はますます縮小していかなざるをえない。

(拓殖大学学長)