

公益財団法人 りそなアジア・オセアニア財団セミナー

日中国交正常化45周年行事

「日中経済交流の更なる発展を目指して」

第一部 「日中経済交流の更なる発展を目指して」

<講師> 中華人民共和国駐日本国特命全権大使
程 永華 氏

2017年6月29日（木）

りそなグループ大阪本社ビル 地下2階講堂

司会 それでは第1部、「日中経済交流の更なる発展を目指して」について、中華人民共和国、駐日本国特命全権大使の程永華大使閣下にご講演をお願いいたします。程大使さまのご経歴を簡単にご紹介いたします。程さまは1954年、中国吉林省のご出身で、2006年、駐マレーシア特命全権大使、2008年、駐大韓民国特命全権大使を務められ、2010年、駐日本国特命全権大使にご着任され、現在に至っておられます。日本大使館へは1977年に初めて着任され、以後、書記官、参事官、公使、大使と計5回のご勤務からも日本語がとても達者でいらっしゃいます。それでは、程大使さま、よろしくをお願いいたします。(拍手)

程 皆さま、こんにちは。本日はりそなアジア・オセアニア財団の主催で、大阪府、大阪市、関西経済連合会、大阪産業振興機構、大阪商工会議所の共催のセミナーに、しかも日中国交正常化45周年記念のセミナーにお招きをいただきました。会場には関西の経済界300人の方がいらっしゃるそうでして、皆さんとこのように私からお話を申し上げて交流できることを大変うれしく思います。

いま司会の方にご紹介いただきましたように、今まで日本勤務が5回、今度大使になってからも7年余り経ちましたが、今までの勤務の経歴に大阪勤務の経歴がなかったのは私としては少し残念に思っています。しかし、関西の各界の皆さんとかなりいろいろとお世話になりまして、交流はありました。とりわけ、先ほどご紹介いただきましたように、うちの家内の汪が、ちょうど20年前に財団からうちの大学院の研究活動の際に奨学金をいただいたことを大変ありがたく思っております。

ことしの2月に私は大阪にも参りました。その際は西日本地区中日友好交流大会でお話を申し上げたので、ことしに入ってから2回目になります。訪問のたびに関西の各界の中日友好、それから両国の経済貿易協力への熱意を感じております。先ほども数人の方と懇談をしまして、皆さんがそれぞれの立場、それぞれの分野からさまざまなかたちで中国と交流・協力を今まで進めてこられたし、これからもいろいろな関心、注目、考えをお持ちだと感じておりまして、お互いに力を合わせて両国の交流協力をいっそう進めていきたいと思っております。

本日、私から申し上げるテーマとしては「日中交流の更なる発展」ということですが、両国の交流のこれからの見通し、発展の話をする際に、一帯一路という言葉が欠けてはなりません。また、いま日本においても、比較的関心のある話題だと思います。つまり、一帯一路によって、これから日中両国、中日両国の交流・協力にとっては新しいステップ、新しいチ

チャンスになるであろうということがいわれています。ですから、私はこの機会を借りまして、
一帯一路について紹介するとともに、この話題に合わせて中日両国の経済貿易分野の協力の
見通しについてお話をしてみたいと思います。

この一帯一路は、略して一帯一路と言います。シルクロード経済協力ベルト、それから海上のシルクロードという略ですが、この構想が提起されて 3 年余り経ちました。日本の各界も、これには 3 年の間注目していました。しかし、多くは学者の間、あるいは一部の物流貿易企業の研究にとどまっていたと思います。たまにニュースや新聞で取り上げることもありますが、どうも新聞で取り上げられるとネガティブな声が多いように思います。これは私の正直な日本の新聞の報道ぶりに対する受け止め方です。どうも何かネガティブに取り上げることが多いと思います。

しかし、最近少しその風向きが変わってきたと思います。先月中旬、5 月 14 日、15 日に北京で一帯一路国際協力サミットフォーラムが開催されて、その際に習近平主席は自民党の二階俊博幹事長が率いる日本代表団と会見をして、日本が中国と一帯一路枠組みの中での協力について検討することに歓迎の意を表し、さらにこの一帯一路は中日両国の友好協力の新しい土台になり得ると指摘をしました。そのあと、今月に入りましたが、6 月 5 日に安倍総理大臣が東京で開催されたアジアの未来国際フォーラムの晩さん会で講演をした際に、一帯一路建設に協力をしていきたいと初めて公に表明しました。こうして中日双方、両方からの意思、考えが積極的なインタラクションになりまして、一帯一路について真の意味で日本の国民が冷静に、あるいは視野に入って考えるようになったのかなと思います。

まず、一帯一路とは何かと言いますと、安倍総理大臣がアジアの未来晩さん会での講演の際に、こういう話で話題に入りました。その時の話で「ことしはユーラシア大陸の地図に画期的な変化が起きました。本年初めて、中国の義烏（ぎう）と英仏海峡を越えて、英国とが貨物列車でつながりました」というふうに述べました。私も現場でお聞きしましたが、最初は国際情勢や地域情勢などいろいろありまして、こここのところになりますと安倍総理大臣の声も少し高くなりまして、表現もやや文学的な表現で、会場がみんな首を長くして、何を言っているんだと注目をしているように思いました。

会場でもみんな注目して、安倍総理大臣、あるいは日本政府を代表しての新しい意思表示と受け止めました。この際に安倍総理大臣が言及された貨物列車というのは、実際は現在、中国における 28 の都市、それからヨーロッパの 29 の都市、その 28 と 29 の都市間の貨物の既にある定期列車で、51 本の定期貨物輸送ルートの一つでありました。これが安

倍総理大臣の触れたものです。

まとめますと、51本の貨物列車で、それぞれ28と29の都市の間です。分かりやすく言いますと、中国の都市からヨーロッパの都市まで、ヨーロッパはドイツ、フランス、スペインのあたりが多いですが、だいたい11日から14日間くらいかけて定期で物を発送する。これは今までもありました。私の記憶ではかなり前、90年代でした。江蘇省の北のほうの連雲港が、初めてユーラシア大陸ブリッジという言葉でヨーロッパと鉄道でつながったのです。

しかし、私の理解としては、当時は定期便、定期の貨物列車ではなかったから、あまり貨物は集まらなかったかもしれません。今は定期に発送するから、11日から14日の間に確実に届ける。そうすると、だいたい貨物が集まって、私が中国人起業家から聞いた話で、ほぼ毎日10分くらいの間、10編成くらいの列車が走っていると。しかも、貨物が多すぎてその一編成がだいたい100両から200両くらいです。そうすると、距離で、長さで計算すると、一つの列車がだいたい1kmから2kmくらい。そういう列車が、中国とヨーロッパの間でいま走っているということです。

それから、こういう列車についてお話をしましたが、貨物列車も中国でいま進めている一帯一路という枠組みの中の一部に過ぎません。要は、一帯一路の最も直接の機能はもとより、アジア、ヨーロッパ、アフリカ大陸、それからその周りの海の接続、いわばコネクティビティを強化していくという意味です。それから、こういう予想の面のコネクティビティをてこに、さらに沿線各国、この地域の各国の経済政策の意思の疎通、より広い範囲、より高いレベルの地域協力、それから地域各国の国民の間の人的交流文化交流などを進める機能、役割も発揮しております。そして、一国主義、保護貿易主義の台頭という現在の時代的背景の下で、オープンな世界経済の秩序を守って、世界の平和・安定を守るための重要な国際的な公共財を提供できるに違いないと考えています。

それでは、なぜ一帯一路にはこのような大きなビジョンがあるのか、あるいはこんなに大きなビジョンになったのかと言いますと、いま突発的に考えたことではありません。歴史的に見ますと、シルクロードは古代においてアジア、アフリカ、ヨーロッパを結ぶ通商のルートから始まって、通商交易のルートで、中国で生産される絹、いわばシルクです。それから、陶磁器をヨーロッパに運び、ヨーロッパの物もアジア、中国に運ぶということから始まりまして、そのあとだんだん東洋と西洋の間の経済、政治、文化などもろもろの分野における交流の主なルートへと発展しました。

これについて、私は昨年敦煌（とんこう）に参りました。甘肅省は中国の奥地で、日本の方はかなり敦煌にいらした方々が多いのですが、私は今まで行こうと思った機会がなかなかなくて、昨年やっと決心して参りました。その敦煌の洞窟の中に描かれた壁画、絵が、まさに 2000 年来のそういうシルクロードを記した記録でもあったと考えます。その中の仏像と言うか、仏様の顔にはいろいろな人の顔が入っていて、いろいろな色で、アジアの人間、ヨーロッパの人間、インドの人間、何かいろいろな顔が全部その中にあり、それからいろいろな物語が含まれていて、それが 2000 年来の歴史的なシルクロードの縮図ともいえるかと思えます。それから、古代のシルクロードで形成された精神、考え方、マインドは、まさに平等互惠、協力、ウィン・ウィン。みんな等しく、お互いに交流しあって補完をする。共に協力を進めていく。そういう精神が、今日の一帯一路の強力な精神的な絆になることができるといえます。

現実に、今日のシルクロード経済ベルト、中国としての今の大きなビジョンについて説明しますと、シルクロード経済ベルトは 3 大ルート、三つのルートがあります。第一は中国の西北、東北から中央アジア、ロシアを経て、ヨーロッパ、バルト海までというのが一つ。2 番目は中国の西北から中央アジア、西アジアを経て、ペルシャ湾、地中海に至るものであって、3 番目は中国の西南地方。西南地方というのは四川省、雲南省のほうですが、そこからインドシナ半島を経てインド洋に至るものです。

それから、21 世紀海上のシルクロード、海のシルクロードには、主に二つのルートが考えられています。まず一つは、中国の沿海の港から南中国海、南海を通過して、マラッカ海峡を経由してインド洋に至るものです。さらに、インド洋からヨーロッパまでは、昔はアフリカの喜望峯から、スエズ運河を通過してヨーロッパまで延びるものです。二つ目は中国の沿海の港から南に延びて、南太平洋の東洋諸国に至るものと考えています。この五つのルートは、さまざまな経済回廊と海上の通商路の役割を持っています。アジアの東部と南部というのは、世界においても最も人口の密集する地帯で、経済的にも最も活力あふれる経済圏であります。このような東アジアの経済圏と、比較的に進んだヨーロッパの経済圏を一つに結んでおります。

そうすると、この地域を考えますと、人口の規模が約 44 億人、経済の規模が約 21 兆ドルに上ります。したがって、沿線各国の開発戦略の効果的なドッキングを図り、域内市場の潜在力を掘り起こし、各国国民の福祉を増進する新たな開発のチャンスを提供することが期待されています。

それでは、中国はなぜ一带一路の建設を提唱するのでしょうか。先ほども少し触れましたが、日本の一部のメディア、あるいはシンクタンクが、今までこれに関して論評する際には、どちらかと言うと、だいたいネガティブな声が多いように思います。幾つかのコメントを取り上げますと、例えば中国の一带一路の構想の提起は、アメリカのオバマ政権のアジア太平洋、リバランスという戦略の推進の時期に当たると指摘しました。そうすると、中国は自分自身の利益を広げ、地政学的契約をめぐるものだとし、解釈しました。いわばアメリカに対抗して、中国は地政学的にこういうことを考えているのだ、という言い方があるように思いました。

それから、もう一つの言い方で言いますと、日米が TPP を進めていた時期だという話もあります。そうすると、一带一路を TPP と単純に比較して、中国主導だと。TPP に対抗するために、中国主導でこういうことを進めているのだと、そういう論評もあります。しかし、私から見ますと、こういう見方、こういうコメントはいつでも偏った考えであって、冷戦思考の延長であると思います。しかも先入観に基づく偏見だと、私は思います。もとより、一带一路は中国が提唱しました。しかし、この一带一路が中国一国の独奏曲ではなく、中国が何かどうしようという自分 1 人合点のものではなく、各国が共に参加する交響曲、みんな一緒に参加して、みんなで一つのドラマ、一つの音楽を作ろうという考えでありまして、しかも各国が共に利益を享受する重要な国際的な公共財と考えています。

これに対するアメリカの態度は、このことを説明できると思います。例えば、先月北京の一带一路国際サミットフォーラムには、アメリカからも政府代表団を派遣しました。それから、先週ワシントンで第 1 回中米外交安保対話が開かれまして、トランプ大統領がホワイトハウスで対話に出席した中国の楊潔篪（ようけいち）国務院と会見する際に、一带一路の関係プロジェクトで、米国として中国と協力をしていきたいとお話がありました。

それでは、一带一路の共同建設にどんな利益があるといえるのでしょうか。この一带一路に関して、2015 年 3 月に中国政府は一带一路建設の企画文書を発表して、その時代的背景、共同建設の原則、枠組み、道筋、それから協力の枠組み、協力の仕組みなどの面から、一带一路の主張と中身について、はっきりと説明をしました。この文書の中で、一带一路建設では、国連憲章の趣旨と原則を守り、開放、協力、調和、包摂、市場原理と互惠、ウィン・ウィンを貫くと明確に宣言しました。それが「共に協議し、共に建設し、共に享受する」という三つの言葉にまとめられています。

世界、特に沿線国、この一带一路の周りの周辺国から見れば、一带一路の沿線には大きな

新興市場が含まれていまして、これらの市場のニーズを掘り起こせば経済成長を効果的に牽引していくことができます。一帯一路沿線の新興市場の開発に当たっては、かなり大きな規模のインフラ建設が必要となります。その基盤の整備は経済成長を引っ張り、経済成長はさらに新たな需要、新たなニーズを刺激することができます。

例えば、ADB が発表した数字ですが、これが 5 月の初めに横浜で開催された ADB の総会の際に、日本銀行の黒田総裁から、あるいは ADB の中尾総裁からも、お話を触れられました。その数字は 2016 年から 2030 年までの間のアジアのインフラ整備のニーズは、年平均 1.7 兆ドルに達すると見積もっているという話があります。つまり、一帯一路が関わるこの地域の人口、それから経済規模から言いますと、その中に巨大なビジネスチャンスが秘められているといえます。

先月北京で開催されました第 1 回一帯一路国際協力サミットフォーラムにおいては、モットーといえる「共に協議し、共に建設し、共に享受する」という原則を集中的に表したものでした。このサミットフォーラムには外国の元首、それから政府首脳、また国連の事務総長など国際機構の責任者 29 人をはじめ、130 余りの国と 70 余りの国際機構の代表、約 1500 人が出席されました。ちなみに、みんなで相談したところ、北京で開かれた 5 月 14 日、15 日のフォーラムを第 1 回として、この会議をこれからさらに継続的にやっていきたいと思います、2019 年に 2 回目のフォーラムを開催しようという申し合わせがありました。

このフォーラムでは、各国が一帯一路の枠組みの中で国際協力を強化して、それから先ほど説明したように、中国独自のプラン、独自のビジョンだけではなく、お互いの開発戦略をドッキングさせるための重要なプラットフォームを築きました。つまり、それぞれの国が持っているいろいろなビジョンをみんな合わせて、さらにその土台、プラットフォームを拡大していくという考えです。

例えば、北京のフォーラムまでに、中国政府と各国の政府、あるいは国際機関との協力文書が全部で 65 と覚えています、アグリーメントをサインしました。例えば、現在の一帯一路戦略と、ロシアのユーラシア経済連合、それから ASEAN の相互接続基本計画、カザフスタンの光明の道、トルコの間回廊、モンゴルの開発の道、ベトナムの 2 回廊 1 経済圏、イギリス英国の北部、ノーザンパワーハウス、ポーランドの琥珀への道など、それぞれの開発戦略と一緒に協力文書にサインして、その開発戦略をドッキングさせ、各国の強みの相互補完を実現して発展のチャンスを拡大し、またその利益を分かち合うということを進めてまいりました。

日本の皆さんは、シルクロードという言葉に対して特別な親近感を持っていると、私は理解します。理解するというのは、私、中国大使からそう言うと、少し「なんだ？」と思われるかもしれませんが、先ほど紹介しましたように、私は今まで5回日本で勤務して、留学を入れますと日本で28年、29年くらい生活して、私自身にとっては東京が今の人生の中で暮らした街と言うか、一つの都市としては一番長くなってしまった都市です。ですから、そういう気持ちから理解して、日本人の方もシルクロードに対して親近感を持っていると私は言いたいと思います。

つまり、シルクロードは古代ユーラシア大陸の文明が日本に伝わった重要なルートであるからでして、それから国際的にも奈良、これは関西地域、関西圏ですが、奈良をシルクロードの東の終点と考える人も少なくはありません。ユネスコの公式ウェブサイトにおいても特別にシルクロードを紹介する部分がありまして、その中で奈良を古代のシルクロードの沿線都市として表現しています。奈良は大阪を通じて海のシルクロードとつながり、歴史の中で次第に中・日・韓、中国と日本、韓国。韓国というのは朝鮮半島のことですが、3カ国の文化が合流する文化の絆および仏教が発展した宗教の中心となりました。現在、奈良の正倉院に収蔵されている文化財は、古代に日本が海のシルクロードに参加した歴史の証しである、という文言があります。

さらに、井上靖の小説、昔は映画もありましたね。それから、平山郁夫先生、東山魁夷先生など、多くの画家の作品を通じて、たぶん多くの日本人の方が認識されている、あるいは親しみを持っていると思います。しかし、国際社会が現代版のシルクロードを建設している今日において、日本は歴史上のシルクロードの参加者として、どういう役割を演じ、またどういうことができるか、日本の各界が真剣に考えるのに値する問題だと思われます。

また同時に、自民党の二階幹事長が代表団を率いて北京の一带一路国際協力サミットフォーラムに出席して、安倍首相が一带一路建設の協力を公に表明した中で、中国としても日本が次のステップとして、どういうフォローアップができるか、どういう行動を取るかについて、現在注目している時期だと思えます。

これについて私から申し上げますと、日本の各界は以下四つの点から一带一路建設参加の道筋を検討することができるのではないかと考えております。第一は、その理念に賛同すること。まず一带一路の理念、ビジョンに賛同することです。先ほども少し触れましたが、これまで日本は、中国が提携した国際的、また地域的な協力構想に対して、多かれ少なかれ敬遠、あるいは警戒または抵抗という態度を取ってきました。直接の原因は近年中国と日本

の関係において紆余曲折を繰り返してしまし、山あり谷あり、いろいろと波風が立ちました。一時は国交正常化以後最悪の状態、最も厳しい局面にさえなった時期があったといわれます。それぞれの原因にはそれぞれの事情がありますが、その時の話をしますと時間が足りません。基本的な原因においては、やはり中国の発展に対して日本がどう見るか。それから、中国の協力構想、中国が提起したアイデア、協力の構想に対して、日本がどう認識するかということなのです。

これについて、先ほど少し敬遠あるいは警戒というふうに申しましたが、少なくとも、新聞紙上を見ますと一時は対中包囲網という言葉がありました。つまり、中国が発展したから、中国と一緒に日本も日本の利益にもなるように協力を拡大していこうという考えでなく、中国が大きくなったから、みんなが寄ってたかって、いかに中国を封じ込めるかということばかり考えていた。時期は忘れましたが、数年前に私が東京で講演をした際に、たしかその年の流行語に爆買いという言葉がありまして、私は講演の際に「何か流行語の 1 番に爆買いという言葉があったようですが、2 番目は何か。別の言葉がありましたが、私から見ると、どうも 2 番目に対中包囲網が入るのではないかと、それくらい新聞紙上毎日のように対中包囲網ばかり書いていた時期がありました。ですから、これが中国に対する認識、あるいは中国との協力についての考えを束縛する一つの原因になったと思います。

中国が一带一路、あるいはより具体的な行動として、アジアインフラ投資銀行、略して AIIB ですが、そういう構想を打ち出したそもそもの動機は、中国だけのためではなく、自国の発展を追求すると同時に、共同の発展、みんながウィン・ウィンを実現していこうと、共同の発展を促すことです。つまり、冷戦思考というのは、勝ち負け、東か西か、相手を負かして自分が勝つというものですが、そういう冷戦思考によって見るべきではありません。また今の世界、今の時代は、そうではなくなりました。もしも一部の人が言うように、中国が本当にこれによって地域協力の主導権を握ろうというのであれば、中国はわざわざはるか地球の裏側の国を一带一路の建設の参加に招く必要は全くありません。北京の会議に南米の大統領も何人か出席されました。

それから、AIIB の例を見ますと、どうも今まで日本の一部のメディアは簡単に色合いをつけて、AIIB は中国のものだ、ADB は日本のものであるというふうになんか色をつけようとした書き方が多かったように思います。しかし、実際は違います。実際はこの二つの銀行、AIIB も ADB も、共に国際的な規範に従って設立されたもので、決して特定の国のものではありません。

例えば、「日本の ADB」といわれますが、日本の ADB は、だいたいみんなが承知しているのは日本が最大の出資国。2 番目がアメリカ。アメリカは日本より 1 パーセント少ないのかな、というふうになっています。しかし、新聞では 3 番目の出資国がどこかと誰も書きません。3 番目が中国です。中国も今まで ADB の副総裁を何人も担当してきました。黒田総裁が日本銀行の総裁になる前に ADB の総裁をして、その際のサブと言うか、deputy が今の AIIB の金立群さんです。そういう協力関係を進めてきました。

AIIB には日本は残念ながらまだ入っておりませんが、これは完全に国際ルールに従って設立されました。しかも、実際に設立開始から 1 年余り経ちましたが、完全に国際ルールで運営されてきました。これは認められまして、今日まで既に 80 のメンバーになりました。年内には 85 くらいになると、私は金立群さんから聞きました。私は金立群さんとも友人でして、今までも何度か交流して、5 月の横浜の際にも一緒に食事をしながら懇談をしました。年内には 85 になるであろうという話です。世界的にも AIIB がアジアのみならず、ヨーロッパ、また北米など、多くの国を含めております。G7 の中で、日本とアメリカ以外はみんな加盟しています。

私は日本の各界が、中国が提起した一带一路などの構想をいっそう理性的に扱い、さらに真剣に研究して、共に地域の発展、繁栄を図る事業の中で、日本自身の利益にもかない、また協力もできる部分を見いだすようにと希望します。関西は日本の経済の重鎮であるとともに、歴史上において一带一路との縁も深く、こうした特殊な歴史的つながりを今日にまでどう活かすか。これも関西の皆さま方がよく考えていただきたいと思います。これが 1 点目、理念に賛同することです。

2 点目としては、政策面のドッキングです。アジア、特に東アジア諸国は経済の補完性が強く、協力の潜在力も大きく、長期の互惠協力の中で、互いの連携度、相互依存度が絶えず深まっています。世界経済が全体的に低迷する中においても、全体的に東アジアは安定成長を保ち、引き続き世界の繁栄・発展のエンジンの役割を果たしています。

この中で、中国の経済成長について、いろいろと日本の新聞市場の書き方があります。「中国経済成長がスピードダウン、低迷したのだ」という書き方がありますが、それでも 6.7% の成長で、しかもいま現在 GDP の規模は 11 兆ドルがベースですから、その 11 兆ドルのベースの中の 6.7% です。ですから、それが世界全体の経済成長の中においてみると、世界の経済成長の中の 30% 以上の役割を果たしています。たしか ASEAN も 6% くらいの成長を保っていますね。ですから、この東アジアは世界においても非常に活気あふれる地域でして、

これからもエンジンの役割を果たしていくものと思います。

また中国と日本の両国は共にアジアの重要な国であり、経済大国でもあって、この地域協力を発展させ、地域の相互接続、つまり地域のコネクティビティを強化していくことは双方の共通の利益にかないます。中国にとっても、日本にとっても利益になると思います。これまで日本政府は、地域協力開発の面では政府主導で ODA が先行し、民間があとに続くという方法を続けてきました。これで日本は多くの経験をお持ちだと思います。そして、現在日本は安倍総理大臣が公に一带一路に対する支持という表明がありました。それを踏まえると、日本政府が自国の発展、つまり日本の発展を実現して、日中協力を深める見地から、双方の一带一路の枠組みの中での協力の方法、それから道筋を積極的に検討して、民間の各界、特に経済界に対して、いっそうリードしていく役割を果たすことを期待しています。これが 2 点目の政策面のドッキングです。

3 点目は資金面の支持です。一带一路は世界の一大マーケット、一大市場を築いていくことといわれています。中国の大きな国内市場も一带一路の建設に加わる各国に経済貿易協力の幅広いチャンスを提供しています。つまり、中国の国内市場を海外へ開放するので、各国にとって市場のチャンスとなります。市場開拓においては、資金面の支えが必要でありまして、沿線の貿易と投資の伸びには、より完備な金融サービスが必要となります。

インフラ整備の分野を例に挙げますと、アジアのインフラ建設の需要が急速に拡大しつつあります。先ほど紹介しましたように、これから 2030 年までアジアの資金需要が年平均 1.7 兆ドルに上ります。つまり、この数字は AIIB また ADB、それから世界銀行を全部合わせて融資能力を加えても足りないくらいで、地域のインフラ整備分野には資金不足が生じるということとなります。

中国政府は国際開発金融機関、また政策金融機関による一带一路、金融協力への積極的な参加を奨励しています。同時に、私よりそなグループに代表される日本の商業銀行は、第一に日本の政策金融機関を通じて、また第二に中国の商業銀行などとの同業協力、同じ業種の間の協力を通じて、一带一路参画の可能性を検討することができると思います。

これは新しい分野だと思いますが、第四はプロジェクトへの協力。実際の案件、プロジェクトですが、一带一路の建設によって中国の中部、西部、また東北部が新たな発展のチャンスを迎えています。インフラ整備のほかに産業のモデルチェンジ、それからグレードアップもこれからどんどん進められまして、内需が持続的に拡大していくものと予測されます。

今まで中国の経済発展の事情から、日本の企業の対中投資は中国の東、また南の沿海地域

に限られ、集中していたように思います。しかし、これからは中国の一带一路によって新しい産業地図になるといえるかもしれません。発展のポテンシャルを大きく潜んでいる地域も、投資先として注目できるのではないかと思います。先ほど懇談の際にも少し触れましたが、例えば、今まで中国の奥地の物は輸送が悪いから、効率が悪い。あまり外には運び出せない。そうすると、企業としての生産材料としてもあまり使えないということがありました。中国国内の経済もそうです。

ですから、奥地の人間が、貧しい地域から沿海地域に出てきて出稼ぎをする。例えば、上海、蘇州あたりの労働力はだいたい安徽（あんき）省、あるいは奥のほうの山西省です。それから広東の深圳（しんせん）あたりの労働力は、だいたい少し北の江南省や四川省、そのあたりの人が多いのです。しかし、この一带一路建設によって、あるいは一带一路のみならず、中国国内の交通輸送のネットワークの整備によって、鉄道、それから高速道路がどんどん整備されて、全体的な産業の地図が変わりました。そういうことを考えまして、日本の対中投資を新たな目で見ることができるのではないかと思います。

例えば、今まで日本の対中投資が東南アジアに移ったということもあると聞いています。例えば、今まで浙江省に投資した加工製造業の企業が、その労働力が高くなったから、今度は東南アジアに移す。それは、もちろん中国の一部の起業家も、東南アジアに服装の加工などというのがあります。しかし、これからは、一つは物流、もう一つは労働力のコストだと思います。そうすると、中国の西のほう、奥地のほう、労働力のコストとしてリーズナブル、また安い労働力、コストの低い所がまだまだあります。ですから、そういう目で中国の全体の産業地図を眺めて、対中投資が考えられると思います。

もう一つ、中国と日本の両国の間の協力、経済交流の角度から言いますと、中国の対日投資、これもたぶん皆さんはけさの日本の大新聞のトップ記事をもうご覧になったかと思います。ファーウェイが日本の千葉で投資をしたと。これも今まで何件か例があります。私の聞いている話では、もう3、4年前から、中国企業がどうも対日投資に関心が高まってきている。しかし、ではどこに投資できるか。あるいは、日本の政府の政策はどうかと、まだまだいろいろ心配があります。まだ分からない事情がたくさんあります。つまり、今まで中国の地方の省庁など行政の責任者が日本に来て、対中投資のセミナーと言うか、呼びかけをすることは多くあります。一方で、日本が中国に行って、中国の起業家を呼んで、対日投資を呼びかけようということは今までにありましたが、まだまだ少ないと思います。たしかおとしの5月に北京で1回、3人の知事が北京で何かしたそうですが、まだまだ少ないと

思います。

もう一つは、今度は中国の起業家が日本に投資に来て、日本の国内の産業の秩序、ルールあるいはマナーというものをちゃんと守れるかどうか心配があらうかと思えます。中国の企業を私は全て分かっているわけではありませんが、少なくとも今までの幾つかの投資案件から見ますと、基本的に資金の支援をして、営業に対してはアドバイスする。口は出しますが、基本的な経営、工場の管理運営、基本的には全て日本人に任せる。これが今までのパターンです。日本人の企業の管理、工場の運営管理、あるいは管理監督というのは一番優れているのだと、中国でも評判があります。ですから、そういう心配はないかと思えます。

額はまだまだ小さいです。中国の対日投資は、合わせても現在 32 億ドルくらいだと私は覚えています。それがまだまだ少ない。しかし、これからの方向として、中国と日本の双方向、日中両国の交流、経済交流の新たな分野かもしれません。それから、日中両国だけでなく、中国と日本が共に手を携えて第三国での協力の可能性。一帯一路はこれについて大きなチャンスを提供することができると思えます。これがまさに一帯一路建設の重要な内容でもあります。

つまり、先ほど説明したように、一帯一路というのはオープンで、透明な協力のイニシアティブであって、共に協議して、共に建設して、その利益を分け合う。共に享受するということです。ですから、中国は関係の先進諸国と共に、技術、資金、生産能力、また市場などの相互補完の強みを生かして、市場の法則、ルールを守って、一帯一路沿線諸国と第三国の強力を進める用意があると明確に宣言しました。これは習近平主席が北京のフォーラムで公式に発言された内容です。

中国と日本の両国は経済の規模、それから補完性から見て、連携し、手を携えて第三国市場を開拓する面でより強みを持っております。そして、日本の各業界の企業が積極的に行動を起こして、中国の企業との間で一帯一路建設における協力の可能性を模索して、探しだして、両国の実務協力のためにより大きく新たな成長ポイントを見つけ、互惠、ウィン・ウィンを実現するよう希望します。

つまり、中国と日本が協力し、第三国で協力を拡大することによって、bilateral、中国と日本との二国間の絆をまだ強化していく。そういう役割を果たせることと思えます。以上、私から一帯一路を通じて、日中経済交流の新たな発展のチャンスということで、考えを申し述べました。だいたいいただいた時間でお話を進めてまいりました。ご清聴ありがとうございました。（拍手）

司会 程さま、素晴らしいご講演ありがとうございました。なお、程大使さまはこのあとご公務があり、このまま会場を退席なさいます。皆さま、程大使さまを盛大な拍手でお見送りいただきますようお願いいたします。(拍手)

(第1部 終了)