

中日両国の「一帯一路」協力拡大からのぞむ 経済貿易協力の未来

遼寧社会科学院北東アジア研究所副研究員

秦兵

2013年9月と10月、習近平主席はカザフスタンとインドネシア訪問の際、「シルクロード経済帯」と「21世紀海上シルクロード」の戦略的な構想をそれぞれで提起した。2015年3月、国家発展改革委員会、外交部、商務部が共同で「シルクロード経済帯と21世紀海上シルクロードの構築推進のためのビジョンと行動」を公布し、「一帯一路」構想の枠組、協力の重点、協力メカニズムなどに対して詳細な説明が加えられた¹。提起された「5通」の主な内容は「政策の疎通、設備の相互開通、貿易の流通、資金の融通、民心が相通じる」である。沿線の関係国家との意思疎通と交渉強化、インフラの相互開通、産業投資、資源開発、経済貿易協力、金融協力、人文交流、生態保護、海上協力などの分野における交流と協力の拡大を強調している。

また、中国は2014年11月8日に400億ドルを出資してシルクロード基金を設立し、「一帯一路」沿線国家のインフラ建設、資源開発、産業協力など関係するプロジェクトのための資金の融通や支援を提供した。さらにアジアインフラ投資銀行の設立準備を提起したことにより、国内外や他地域から大きな賛同を得て、賛同各国は2015年6月29日に「アジアインフラ投資銀行協定」に調印した。

さて現在、日本は「一帯一路」に対し、態度、意気込み、行動すべてにおいて根本的な転換をし、中日両国は「一帯一路」において協力を強化することで合意を達成した。中日経済貿易協力には「一帯一路」構想が提供した舞台において、広大な発展の未来がある。経済発展の理論に鑑みて、経済発展レベル、産業発展

の程度および都市化レベルからみても、中日両国の発展段階は異なっており、それが両国の経済関係を強化する基礎となっている。また、経済、産業、貿易構造などで相互補完性が強く、それは経済貿易協力を拡大するための重要な条件である。両国はそれぞれの有利な条件を発揮し、相互補完を実現して、ウィンウインの関係を現実させていくべきである。日本は「一帯一路」と北東アジア経済圏がつながる重要なハブであり、日本の参加は「一帯一路」がより大きな成功を達成するのに有用である。両国の経済貿易はすでに友好的な状況に戻ってきており、「一帯一路」での協力に有利な条件を提供している。「一帯一路」建設における経済貿易協力は、インフラ建設、物流、産業能力協力、貿易、金融、観光などの分野で多くのチャンスに恵まれており、広く協力の余地がある。この重大な発展のチャンスをつかみ、「一帯一路」建設と北東アジアの地域経済協力を緊密に結びつけることにより、両国の経済貿易の発展を推進していくべきである。

1. 日本政府の「一帯一路」に対する態度の変化

2013年、中国が「一帯一路」構想を提起した直後、日本は反発かつ傍観の態度をとっていた。しかし、2017年以降、日本は態度を一転させる。2017年5月、自民党の二階俊博幹事長が訪中し、北京の「一帯一路」国際協力サミットに参加した。6月、安倍首相は「一帯一路」は「世界の異なる地域をつなぐ可能性をもつ構想である」と語り、協力を進めていく考えを

示した²。7月、習近平主席は20ヶ国の指導者からなるハンプルクサミットの開催期間中に安倍首相と会見し、日本側が中国側と「一帯一路」の枠組のなかで協力を展開することについて歓迎の意を示した。11月、習近平主席はベトナムのアジア太平洋経済協力機構（APEC）第25回首脳非公式会議において、再度安倍首相と会談し、双方が「一帯一路」の枠組のもとで協力を展開することについて、改めて交渉を進めた。12月、「日中 CEO サミット」が東京で開催され、中国が提唱する「一帯一路」経済帯の枠組のなか、アジアインフラ開発分野で緊密な協力を進めていく共同声明を発表した。安倍首相はサミットで「一帯一路」に対して、「協力を推進していく」と述べた。

2018年5月、李克強総理が訪日し、日本側と経済貿易協力分野における多くのプロジェクトの協定に、調印した。特に中日両国が共同で第三国市場における協力の合意を達成した。これは「一帯一路」の枠組で、中日経済貿易協力が新しいブームを迎えるだろうということを示しており、チャンスと将来性に満ちている。2018年10月25～27日まで、安倍首相は経済界のリーダー500名とともに中国を正式訪問した。この訪問は日中平和友好条約締結40周年の重要な節目によるもので、首相としては8年ぶりの正式訪中となり、注目を集めた。両国は第三国のインフラ投資で合意を結び、タイでの環境に配慮したスマートシティの共同開発など50件の協力プロジェクトを確定した。双方は最先端技術の知的財産権保護のメカニズムでも協定を結び、通貨スワップ協定を再確認した。安倍首相は「一帯一路」は潜在力のある構想で、日本側

¹ 国家発展改革委員会・外交部・商務部『推動共建絲綢經濟帶和21世紀海上絲綢之路的願景与行動』2015年。

² 安倍首相は晩餐会で「アジアの未来」というタイトルでスピーチを行った。

は中国側と広範囲な分野、第三国市場を共同で開拓することを含め、協力を強化する用意があるとした³。日本国内経済の発展の必要性和国際情勢の変化が、日本の「一帯一路」への態度を変化させた主な動機である。両国がいかに「一帯一路」のなかで協力を進めていくかが新しい課題であり、詳しく検討していくことに重要な意味がある。

2. 日本が「一帯一路」構想に対し態度を変化させた要因

(1) 中国の「一帯一路」構想に大きな進展

中国が提起した「一帯一路」構想の中心的な内容は、インフラ建設と相互開通を促進することで、各国の政策や発展戦略を結びつけ、着実に協力を進めていき、協調・連動した発展を促進して、共同で繁栄することを目指すものである。過去数年間、中国は「一帯一路」沿線国家への直接投資を持続的に増やしてきた。商務部が公布した2017年の対外直接投資公報のデータが示すところによれば、2016年末までに、中国企業の「一帯一路」沿線国家地域の投資資産は1300億ドルまで近づいた。2016年に「一帯一路」沿線地域で中国の投資した額が1億ドル以上に達したのは40カ国、主に東南アジア（ASEAN）、西アジア（中東）、南アジア地域に集中していて、中国の「一帯一路」沿線国家への投資資産の99.5%を占めている⁴。2017年、中国と71カ国の「一帯一路」沿線国家の輸出入額は1兆4403.2億ドルに達し、2016年より13.4%の伸びで、中国の輸出入貿易総額の36.2%を占めた⁵。関係部署の統計によれば、中国は現在すでに沿線国家に75カ所の国外経済貿易協力区を建設している。2013年から2017年まで、中国と「一帯一路」の沿線国家の輸出入総額は33.2兆元に達し、年平均4%成長していて、同時期の中国の外

国貿易の年平均成長速度を上回っている。今年の第一四半期、中国と「一帯一路」沿線国家の輸出入の伸びは12.9%で、輸出が10.8%、輸入が15.7%の伸びとなっている。「一帯一路」はすでに世界中の地域の共通認識となっている。現在世界の100カ国および国際機構が「一帯一路」建設を積極的に支援、もしくは参加をしている。国連大会、国連安全保障理事会などにおける重要な決議も「一帯一路」の建設の内容が盛り込まれている。「一帯一路」構想は中国発のものであるが、チャンスと成果は世界のものである⁶。「一帯一路」建設が得た豊かな成果は、日本がそのなかの一員になりたいというように態度を変化させ、大きく促進する役割を果たしたといえる。

(2) 日本の産業・学界による「一帯一路」協力の推進

2017年11月、過去最大規模の日本経済界の訪問団が中国を訪れ、「一帯一路」建設プロジェクトに参加する可能性と具体的なビジネスチャンスを検討し、両国の経済貿易分野の協力を強化することに期待を寄せた。2011年、中国からヨーロッパ各都市に向けた列車の往来はわずか20往復であったが、2017年には3000往復まで増加した。中欧物流システムが整備され続けている状況のもと、日本の物流企業も「一帯一路」の物流ルートを利用する試みを始めている。日本企業は船舶と航空機で、中国を経由して日本とヨーロッパをつなぐ一貫サービスを推進している。日本郵船はドイツのデュースブルグに日本企業最大の倉庫を所有しており、中国で製造した部品をヨーロッパに運んで加工する業務を展開している。2018年初め、伊藤忠商事は中欧班列を使って⁷、日本から自動車の部品、電子製品などをヨーロッパに輸送する試みを開始し、同時にヨーロッパの自動車、粉ミルク、加工食品などを返送して、企業の物流コストを下げるように

期待を寄せている。日本通運は2018年5月21日、中・欧の鉄道会社が提供する日本とヨーロッパ間の物資一貫輸送のサービスを利用し始めた。そのうち一本の輸送ルートは、日本の東京・横浜・名古屋・大阪・神戸などの港から大連まで海運で輸送し、そこから鉄道でドイツのデュースブルグまで輸送するもので、日本と東アジアからヨーロッパまでの物流ネットワークを構築した。日本政府が「一帯一路」を傍観していたとき、多くの日本企業はすでに「一帯一路」の現場を開拓していたのだ。

2017年11月末、東京で「一帯一路」の日本研究センターが初めて設立された。その目的は政府と国民の認識と理解を促進するために学界の研究を強化することにある。2018年10月17日、第14回北京—東京フォーラムが東京で開催された。フォーラムでは両国の経済貿易協力事項を検討するための「経済分科会」と低炭素やデジタル経済などの分野の協力の将来について検討する「特別分科会」が開かれた。その目的は、中日両国における潜在的な協力モデルをさらに開拓していくことにある。経済学者の田代秀敏氏によれば、両国は高速鉄道、人工知能、環境保護、現代農業の分野に協力の未開拓部分があり、両国の企業には相互補完性があるので、長所と短所を補いあって協力のウィンウィンを実現すれば、将来的に「一帯一路」の枠組のもとで第三国市場において協力を展開していくことができるといえる。多くの日本の専門家が「一帯一路」をテーマに検討しているということは、日本がその中に積極的に参加していくつもりであることを示している。

(3) 中日間の経済好転は「一帯一路」協力の基礎

今年は中日平和友好条約締結40周年の年にあたる。40年前の1978年、鄧小平が訪日し、日本と『中日平和友好条約』を締結したことにより、経済貿易協力の飛

³ 「習近平会見日本首相安倍晋三」 politics.people.com.cn/n1/2018/10/26/c1024-30365710.html (2018年10月27日アクセス)

⁴ 盧進勇ら「双辺投資協定与中国企業投資利益保護 基於「一帯一路」沿線国家分析」『國際貿易』2018年(3)、45頁。

⁵ 「大連企業2.7億条底層数据支撑发布「一帯一路」貿易合作大数据」 d.drcnet.com.cn/eDRCnet.common.web/DocSummary.aspx?chnid=5722&leafid=22711&docid=5084884&uid=8009&version=YDYL (2018年10月27日アクセス)

⁶ 「「一帯一路」帶來合作紅利」 ydy1.people.com.cn/n1/2018/05/14/c411837-29986030.html (2018年10月27日アクセス)

⁷ (訳者注) 中欧班列とは中国と欧州を結ぶ定期列車を指す。

躍的な発展の幕を開いた。両国の経済貿易関係は戦後数十年間の発展を経て、良好な成果を達成し、両国の経済発展において重要な役割を果たした。両国の経済貿易はゼロからスタートした。国交樹立直後(の貿易額)は10億ドルに達していなかったのに、現在では3000億ドルまでになっている。中国は日本の最大の貿易パートナーである。輸出では第2位、輸入では第1位である。2012年以降の停滞期を経た後、2017年からまた徐々に回復してきた。2017年の両国間の貿易総額は3029.9億ドルに達し、2年間のブランクを経て、3000億ドルの関門を再び突破した(図1参照)。中国が経済的な実力を強化し、大国として勃興すると同時に「一带一路」建設を速やかに実施するなかで、両国の経済貿易は再び上昇傾向になり、経済貿易協力は新しい段階に入った。

両国の政治関係の影響により、2013

年から2016年まで、日本の対中投資は減少しつづき、各年それぞれ前年比4.0%、40.2%、38.8%、26.1%、3.1%の減少であった。2016年の日本の対中実際投資額は31億ドルで、中国が誘致した外資総額の2.5%である(表1参照)。日本貿易振興機構(JETRO)の調査データによれば、2017年の日本の対中投資額は前年同期比5.1%の伸びとなっていて、2013年以降のマイナス成長の傾向にピリオドを打つとともに、32億ドルという投資額も2015年以来上昇基調にあり、中国においてこれまで外資を利用した国の中でトップになった。

日本の対中直接投資部門は、ビジネスサービスから製造業、労働集約型産業から一部の資本・技術集約型産業へと発展する過程を経験し、かかわる分野は自動車、半導体、家電製品、建設機械、鉄鋼、石油化学工業、セメント、製紙、繊維、ファッション、非鉄金属、食品、小売、商業な

ど10余りの業種にわたっている⁸。近年、日本の対中投資は年々縮小傾向にあり、投資分野もだんだんと第三次産業に向けられ、金融・保険・小売などの分野がその重点となっている。2017年における日本の対中投資の再度の増加により、日本が中国にとっての第三の外資の出資者となり、また、中国は日本の第二の対外投資の対象国である。

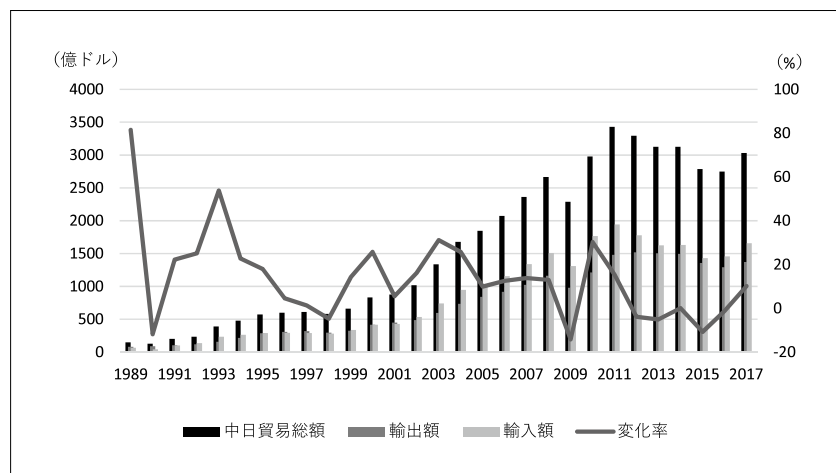
一方で、最近数年間で、蘇寧、ハイアール、ファーウェイなど中国の大企業による日本への直接投資が目覚ましく進展している。2017年、中国の日本に対する非金融部門直接投資額は2.54億ドルで、2017年末までに、中国の対日直接投資額は34.8億ドルとなった。主な投資分野は電子製造、情報ソフトウェア、貿易、金融、物流、外食産業、航空などである。

中日間の経済の相互依存は日増しに深まっており、中国経済の発展は日本にとって大きなチャンスとなっている。2017年、中日経済貿易のつながりは、縮小の傾向をみせていたが、改めて成長の軌道にのりはじめた。両国の経済貿易関係の回復は、中日双方がさらなる高みで協力を展開するために広大な空間を開拓し、今後両国が「一带一路」の枠組のもとで協力するために、確固とした基礎を固めている。

(4) アメリカの貿易の保護主義が中日経済貿易協力の強化を促進

トランプ大統領が就任後、アメリカの貿易保護主義が台頭し、日本の貿易輸出が厳しい状況に直面した。アメリカは日本に対し自動車産業などの輸入関税の引き上げを要求し、アメリカに対しての日本の輸出超過状況を解消しようとし、これが日本にプレッシャーを与えた。自由貿易をエンジンとして経済成長を促進してきた日本の経済戦略は難題に直面し、中日間が手を携えて貿易保護主義に対抗するための土壌を提供した。安倍首相は訪中前に中国のメディアの取材に応じ、「現在、自由と公正に基づく国際経済の秩序を強化することには重要な意味があり、貿易制限はどちらにも有益ではないだろう。日本はWTOの理念を尊重し、いかなる措置において

図1 中日間の貿易額の変化



出所：中国税関統計資料より筆者作成

表1 中日相互投資発展状況(2009-2017年)(単位：億ドル)

	対中投資		対日投資	
	金額	変化率	金額	変化率
2009年	41.0	12.4	0.84	0.25
2010年	42.4	1.4	3.38	2.54
2011年	63.3	20.9	1.49	-1.89
2012年	72.5	9.2	2.11	0.62
2013年	70.6	-1.9	4.34	2.23
2014年	43.3	-27.3	3.94	-0.40
2015年	31.9	-11.4	2.40	-1.54
2016年	31.0	-0.9	3.44	1.04
2017年	32.0	1.0	2.54	-0.90

出所：中国商務部、日本貿易振興機構(JETRO)

⁸ 薛敬孝等『日本経済現状研究』中国社会科学出版社、1997年、35頁。

もWTOのルールと整合的な立場を維持すべきだと考えている。日中両国は自由貿易体制の最大の受益者で、WTOなどの多国間自由貿易体制を強化するために協力を維持していくべきである」との態度を示した⁹。日本は自由貿易体制を支持する立場ではアメリカとは一致していない。現在の複雑な国際情勢のもとで、中日両国ともに貿易保護主義に反対し、国際自由貿易体制を守ることを望んでいる。これも両国が経済貿易協力を強化することを促進しており、双方で「一帯一路」の戦略的な枠組みのもとでともに努力するための条件を創造している。

3. 今後の展望

「一帯一路」の戦略的な枠組みのもと、中日双方は新しい協力の章を開いた。中日間が「一帯一路」を通して協力を進めることには必要性和実行可能性の点で疑いはない。発展途上国の需要、中国に競争優位がある生産能力と日本の先進技術を有効にドッキングさせ、中日双方が第三国市場で広範囲にわたる協力を展開することができる。中日経済貿易関係をアジアおよび世界経済の座標のなかに置き、インフラ、物流、生産能力協力、貿易、金融、観光などの産業分野で中日経済貿易協力が多くのチャンスと向き合い、また中日両国は「一帯一路」建設での協力において広範囲の分野と空間をもつようにすべきである。

日本の「経済復興戦略」において、日本は自国の有利な技術条件や専門的な知識を利用した中国とアセアン地域のインフラレベルの向上、インフラ建設に必要な資金の提供、インフラの輸出規模の拡大を提起している¹⁰。日本は投資先の選択にあたり、中国、インド、ブラジルなどの新興国家、東南アジア、アフリカ地域などを注視している¹¹。これはちょうど「一帯一路」戦略の相互につながるという内容に

合致している。「一帯一路」沿線の国家インフラはだいぶ遅れていて、現在は沿線各国の深いレベルでの協力や共同発展が制約されている（協力面で）脆弱な時期であるが、これこそが中日両国のために巨大な協力の余地をもたらす。双方は「一帯一路」をともに建設し、共同で第三国市場を開拓し、中日が相互に利益がある協力をさらに広範囲な舞台にまで広げようとしている。

次に、中日両国は「一帯一路」の枠組みのもと協力を深めていくことで合意しており、それによって両国の産業政策や産業の発展傾向に影響を与え、中日経済貿易関係に大きな影響をもたらしている。特に物流分野は、中国と日本が「一帯一路」をきっかけに日本から中国を経て欧州に向かう物流大ルートを構築し、力を合わせて協力し、ウィンウィンになることを希望している。2018年7月17日、日本の安倍首相とトウスク欧州理事会議長およびEUのユンケル委員長は共同で日本とEUの経済パートナーシップ協定に調印した¹²。しかも中欧班列は日本と欧州のあいだの一貫輸送サービスを提供し、日本のビジネス界から広く注目されており、中日はさらに協力を深めていく有利な時期を迎えている。

さらに、「一帯一路」戦略の実施にともない、「一帯一路」沿線国家が多く発展途上国であることから、これらの地域において、中日両国は貿易と投資などの分野で多くの協力の機会を有する。中日二国間、多国間の協力を開拓し、国際的な産業分業、産業集中などの生産能力協力のなかで、中日両国の協力の機会は日に日に増している。今後、長い時間をかけて、中日経済貿易関係は競争と協力の関係になるだろう。中日双方はお互いに長所を相互補完し、ウィンウィンを目指すという原則にしたがい、投資と貿易の協力メカニズムを確立し、中日産業協力と地域の双方向の協力発展を推進し、「一帯一路」沿線の産業の分業や集中を強化していく。

そのほか、尖閣諸島問題で中日関係が急激に悪化したことにより、両国間の金融協力は停滞していたが、2014年末、習近平主席がAPEC首脳会議に参加し、安倍首相と会談した後、両国関係は次第に好転し、双方の金融協力も再始動した。2015年6月、三菱東京UFJ銀行が外国の金融機関として初めて、中国国内で人民元建ての会社債券を発行した。2018年1月には三菱東京日聯銀行とみずほ銀行がはじめて中国国内で発行されたパンダ債を発行する日本資本の組織となった。2018年5月、李克強首相が訪日し、中日双方が金融分野で一連の合意を達成した。李総理は日本にRQFII¹³で2000億円の限度額を与え¹⁴、日本に向けて中国の金融市場を開放することに同意した。これにより中日両国は金融協力で新しい段階に入った。2018年10月26日、中国人民銀行と日本銀行が中日二国間通貨スワップ協定に調印した。その目的は両国の金融の安定を守り、両国間の経済と金融活動の発展を支援することにある。協定の規模は2000億元（約3兆4000億円）であり、協定の有効期間は3年である¹⁵。中日両国の経済貿易協力が絶えず深まるにつれて、両国間と他地域間の枠組みの双方の金融協力の将来性は果てしない。両国は「一帯一路」をプラットフォームとして、金融協力モデルを開拓し、協力のメカニズムを強化して、ウィンウィンを実現すべきだ。

最後に、「一帯一路」の観光協力も十分に期待される。1980年代、中国への観光が流行し始めた。1982年、JTBが北京に事務所を設立し、2000年には合資企業が設立された。しかも2007年には上海に独資企業の佳天美国際旅行社有限公司が設立され、12企業がその傘下に入った。JTBだけでなく、その他の日本の旅行社も中国での業務に力を入れ続けている。さらに、現在中国は海外観光のブームが起こっており、2020年までに1億人の

⁹ 「専訪：従大出局発展日中友好合作関係 訪日本首相安倍晋三」sd.people.com.cn/BIG5/n2/2018/1024/c172824-32195340.html (2018年10月27日アクセス)

¹⁰ 于簫等「日本経済発展対 APEC 進程の影響及中国的対応戦略」『現代日本経済』2015年、3巻7頁。

¹¹ 程永明「近年来日本企業海外発展動向及新特征」『日本学刊』2013年3巻、118頁。

¹² 「日欧経済夥伴関係協定在東京簽署」news.sina.com.cn/o/2018-07-17/doc-ihfnsvyz6611248.shtml (2018年10月27日アクセス)

¹³ 「李克強総理訪日為中日経貿関係帶來的亮点」https://news.dahe.cn/2018/06-13/325079.html (2018年10月27日アクセス)

¹⁴ (訳者注) RQFII とは人民元適格国外機関投資家を意味しており、この資格を持つ海外の機関投資家で、中国本土の証券に投資できる。

¹⁵ 「中日両国央行簽署互換本幣互換協議」www.xinhuanet.com/fortune/2018-10/26/c_129979775.htm (2018年10月27日アクセス)

海外観光市場となるだろう¹⁶。近年、中国から日本を訪れる観光客も急激に増加しており、2017年の訪日旅客は735万人に達し、3年連続首位である。「一帯一路」の推進と並行して、両国間の観光だけでなく、両国の国民が「一帯一路」沿線国家と地域に観光に行くことも増加し続けている。このことから、中日の旅行社がこれらのルートを共有して協力することが将来的に強化されるということがわかる。

中国と日本は経済規模で世界で2位と

3位にある経済体であり、また中日経済貿易協力は両国の関係安定のための重しであり、関係が順調に発展するかどうか、アジアひいては世界にまで波及するだろう。2018年は中日平和友好条約調印40周年の重要な画期であり、中日双方がこの機会をとらえて、経済貿易関係の速やかな発展を促進し、さらに上のステージに登っていくことが期待される。両国は平和友好、平等互惠、相互信頼、長期安定の原則から出発して問題を検討、処理し、

広大で果てしない経済貿易の未来を開拓すべきだ。現在、両国の経済貿易関係は新しい時代に入り、世界経済貿易関係が風雲急を告げる今日、相互に貿易、投資、技術協力、文化交流などオールラウンドの友好関係の発展を促進することはますます重要になってきている。「一帯一路」の協力の枠組のもと、競争と協力、互惠とウィンウィンが今後の一定期間、中日経済貿易関係の主流となるだろう。

[中国語原稿をERINAにて翻訳]

<参考文献>

国家発展改革委員会・外交部・商務部『推動共建絲綢經濟帶和21世紀海上絲綢之路的願景与行動』2005年。
 盧進勇ら「双辺投資協定与中国企業投資利益保護 基於『一帯一路』沿線国家分析」『国際貿易』2018年(3)
 薛敬孝等『日本経済現状研究』中国社会科学出版社、1997年
 于簫等「日本経済発展対 APEC 進程の影響及中国的対応戦略」『現代日本経済』2015年3巻
 程永明「近年来日本企業海外發展動向及新特征」『日本学刊』2013年3巻
 『中国海関統計』各年資料
 中国商務部各年統計資料
 日本貿易振興機構(JETRO)資料

¹⁶ 服部健治等『日中関係史』東京大学出版社、2012年、329頁。