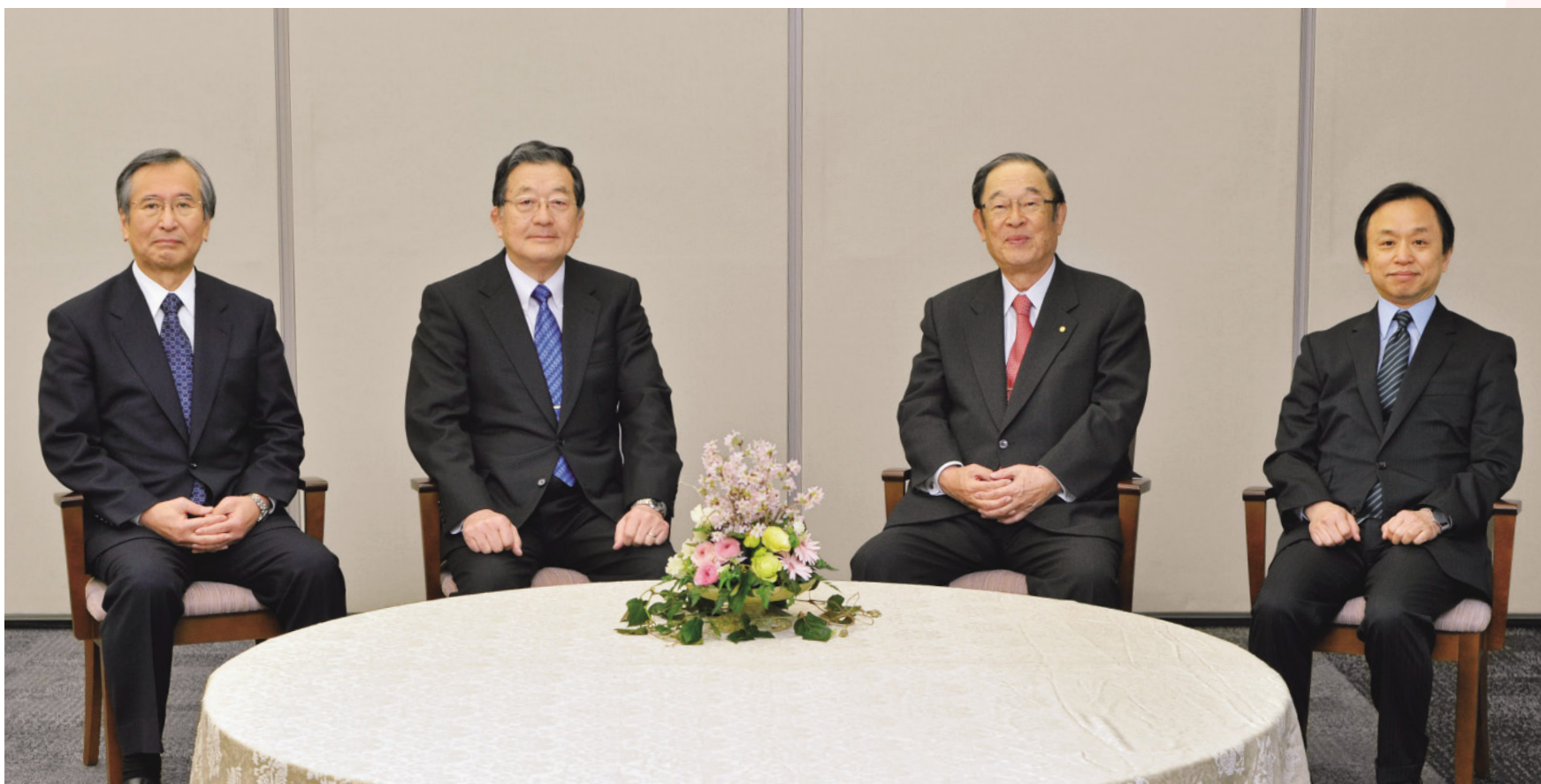


座談会

日中国民交流友好年

日中交流の拡大に向けて

日本と中国は今年、国交正常化から四〇年を迎える。この間、中国は目覚ましい経済発展を遂げ、二〇一〇年には、ついにGDPで日本を抜き、世界第二位の経済大国となった。日中関係も、かつての支援する、支援されるという関係から、対等なパートナーとしての関係に変わりつつある。四〇年にわたる友好関係を基盤として、さらに成熟した関係を構築するための道筋を探る。



中村芳夫
なかむら よしお
副会長・事務総長

宗岡正二
むねおか しょうじ
副会長／中国委員長
新日本製鐵社長

張 富士夫
ちやう ふじお
トヨタ自動車会長
日中経済協会会長

国分良成
こくぶん りょうせい
慶應義塾大学法学部教授
(現 防衛大学校長)

●国交正常化後の日中関係 四〇年を振り返って その発展と意義

中村 中国は、この四〇年間に、日本からの無償資金協力を受け入れていた時代を経て、二〇一一年にはWTOへの加盟を果たしました。その後も内需の拡大と輸出をエンジンにGDP拡大を続け、リーマン・ショック後には、機動的な財政・金融政策により、いち早く経済の回復を果たし、いまや世界経済の牽引役となっています。そして、二〇一〇年には日本を抜いて世界第二位の経済大国となりました。北京オリンピ

ような役割を果たしてきたのかななどについて、国分先生からお話しいただきたいと思っています。

一九九二年の転換 ～南北関係から水平関係に

国分 日中関係の四〇年は、前期と後期、二〇年間ずつに分けてみるができます。一九七二年から九二年までの最初の二〇年間は、日中の友好を模索する時期であったと思います。一九七二年の国交正常化(田中角栄内閣)、七八年の日中平和友好条約締結(福田赳夫内閣)によって公式の外交がスタートするわけですが、戦争という不幸な過去を清算し、いかに友好的な関係を確立するかということ、基本的な柱として掲げられました。

また、当時の中国は、まだ国際社会の一員とはいえませんでした。日本にとっては、経済、安全保障の観点から、中国を国際社会に引き入れ、孤立化という過去の道に戻らないよう防ぐことが、大きなテーマでした。一方、中国も、日本を通して国際社会に

ックや上海万博の開催を成功させたことも、ご存じのとおりです。中国が世界の工場としての地位を確立するのに伴い、国民所得の向上と購買力の拡大で市場としての魅力も増してきています。日本としては、大きく変わる中国と今後どのようなパートナーシップを築いていくのかが問われています。そこで、まず、この四〇年を振り返って、中国の発展に日中間の経済協力はどの



鄧小平副総理(当時)の揮毫
(1978年 新日鐵来訪時)

中日友好合作的道路、越走越寬廣、我們共同努力吧！
「中日友好合作的道は、進めば進むほど、ますます
広がる。我々は共に努力しましょう！」



経済に関する四〇年間の総括をしていた
だきました。私は、民間企業という立
場から振り返って、お話ししたいと思
います。

山崎豊子さんの小説『大地の子』のなか
で、日中共同で製鉄所を建設するエピソードが描かれています。この製鉄所のモデルとなったのが上海宝山製鉄所(現・宝鋼

次は、一九九二年から現在に至る二〇年
間です。世界的には、冷戦構造が崩壊し、
グローバル市場経済の方向に進んでいく
なかで、日本は、バブル経済崩壊後の再生に

非常に苦しみます。一方、中国は、市場化
へと向かう改革開放路線が軌道に乗り、経
済成長を一気に加速させていきます。この
二〇年間は、日本にとって、中国の需要に
対応しながら、どうやって経済を再生させ
るかを模索した時期であったといえます。
そしてこの間、日中の経済交流は飛躍的に
拡大していきわけです。

参加していくことを模索していました。こ
れが、七〇年代、八〇年代の日中関係です。
この時期の日中関係は、政治のパイプも
相当太かったと思います。その強い政治的
パイプの上に、経済を中心に日中関係の基
礎を形成していったわけです。もちろん、
冷戦構造がありましたし、台湾問題や天安
門事件など、難しい問題もありましたが、
天安門事件後も、日本は、中国を国際社会
で孤立させないために、一定の役割を果た
してきたと思います。

しかし、中国国内では、市場経済化とと
もに体制に対する不満、不信感が増大して
いきました。そこで中国政府は「愛国キャ
ンペーン」を展開し、日本に対する姿勢も
厳しくなってきました。日本側も、自民党
単独政権から連立政権が変わっていくとい
うプロセスのなかで、中国との政治的なパ
イプも細っていきました。
二〇〇〇年代に入ってから、政治的パイ
プが細ってきたことに加えて、お互いの国
内政治状況が、外交にダイレクトに影響を
与えるような空気がみられます。また、尖
閣や東シナ海をめぐる現実的な問題も先鋭
化し始めました。

それで、この四〇年間を振り返って何
宗岡 国分先生から、日中の政治、外交、
中村 続きまして、宗岡副会長、いかがで
しょうか。

宝鋼製鉄所建設プロジェクトに 学ぶこと

がいえるのか。まず日中関係が、先進国と
発展途上国といういわゆる南北関係から、
水平の関係に変わってきたということです。
経済的な相互依存関係が深まり、お互いの
成長にとって欠くべからざる存在になって
います。ODA、円借款を供与して経済成
長を支え、中国を国際社会のステークホル
ダーにするという従来の日本の対中政策は
ある程度成功したといえます。

しかし、米国をはじめ世界経済が停滞す
るなかで中国経済が突出しているという状
況となり、中国も自己主張を強めました。
また、二〇一〇年にGDPで日中の順位が
替わったことが、日本国民に、心理的に微
妙な変化をもたらす可能性があります。そ
の結果、日中間に摩擦が起こりやすくなっ
ているという面もあると思います。

集団有限公司。以下、宝鋼)です。

一九七七年、稲山嘉寛会長(当時)を代表
とする日中長期貿易協議委員会が訪中した
際に、李先念副総理(当時)より、新しい大
型一貫製鉄所建設への協力要請がありまし
た。翌七八年、鄧小平副総理(当時)が来日
した際、新日本製鐵の君津製鉄所を訪問し、
「これと全く同じ製鉄所をつくってもらい
たい」と言われ、このプロジェクトがスタ
ートしたという経緯があります。

戦後初の日中共同の一大プロジェクトと
いうことで、さまざまな困難がありました。
中国側の資金難に加え、中国国内にプロジ
ェクトに対する是非の議論がありましたし、
日中間で意見が対立することもありました。
決して平坦な道程ではなかったわけですが、
やはり相互理解、信頼関係の構築が大切で
あると考え、一〇〇〇人を超える技術者を
相互に派遣し、交流を図りました。出張ベ
ースでいうと、一万人以上の人間が日中間
を往復したことになります。

そうした信頼構築の過程を経て、一九八
五年に宝鋼の高炉に火入れが行われます。



第一汽車との協力関係構築の契約調印式(2002年8月)

その後、民間による対中技術協力、経済協力のシンボリックな事業として語られるようになりました。

一九八五年当時、中国の年間粗鋼生産量は五〇〇〇万tに満たないものでしたが、現在は七億t近くまで増え、世界の鉄鋼生産の半分弱を占めるに至っています。中国経済の成長を宝钢がリードしてきたといっても過言ではありません。当時の日中の諸先輩たちが、さまざまな苦勞を重ねながら、今日の中国経済の発展あるいは日中関係の構築に尽力されたということは、われわれとしても大変感謝しなければならぬと考えています。

中国がGDPで世界第二位となったわけですが、一人当たりで換算すれば、日本の一〇分の一ですから、まだまだ多くのビジネスチャンスがあると考えています。企業による経済活動が、中国の社会を豊かにすることで、格差問題が解消され、それによって社会の安定が図られるならば、日中間、東アジアの安定にもつながっていくと思います。

そういう意味でも、中国は、依然、魅力的で、大事にしなければならぬマーケットであるといえるでしょう。

中村 トヨタ自動車の張会長は、どのような考えですか。

民間ベースでの取り組み トヨタ自動車と日中経済協会

張 民間ベースでの取り組みということで、私が会長を務めるトヨタ自動車と、日中経済協会に関連したお話をいたします。

トヨタ自動車の中国とのかかわりは、一九六四年のクラウン輸出開始にさかのぼります。七八年には、現在のパートナーである第一汽車から、視察研修団二〇名が訪日し、一カ月半にわたりトヨタの各部門で研修を実施しました。

また、八一年には、「トヨタ生産方式」を確立した大野耐一相談役(当時)が、第一汽車を訪れ、トヨタ生産方式についての講座を開きました。こうした交流が、今日の中国における事業の礎となっています。

ます。

現在では、第一汽車との合弁企業、広州自動車との合弁企業をはじめとして、トヨタ自動車として直接出資している会社が、中国に全部で一四社あり、それらの会社での雇用人数は、約三万四〇〇〇人に上ります。また、累積での投資額は、約一二四五億円に上っています。

また、日中経済協会は、一九七二年の日中国交正常化の年に、政府と経済界の総意と支援により設立され、日中間の経済交流を推進してきました。

日中経済協会の最も重要な事業として、「日中経済協会訪中代表団」があります。一九七五年以来、毎年実施しており、昨年の参加者は一八二名でした。三八回目となる今年の訪中代表団は、日中国交回復四〇周年という節目でもあることから、大きな意義を持つものになると考えています。

国分先生がおっしゃったとおり、こうした日中間のさまざまな交流の結果、今日の日中経済関係は、高度の相互補完性を有す

る、対等なパートナー関係に至りつつあると認識しています。

●理想的な日中の パートナーシップ とは

中村 かつて日中関係は、発展段階の違いから、関心事項が異なっており、いわば相互補完の関係にあったと思います。それがいまや経済大国同士としての関係となり、グローバル競争のなかで競争する場面も増えています。そうした状況下で、どのようなパートナーシップを構築することが理想的といえるでしょうか。

宗岡副会長から、今後あるべき日中のパートナーシップとはどのようなものか、お考えを伺いたいと思います。

互いに理解し、尊重し合える 関係を築く

宗岡 新日本製鐵では、世界中のさまざまな企業と、資本の相互出資、提携関係、あるいは合弁事業など、いろいろななかたちでパートナーシップを組みながら事業を展開しています。そうした経験から考えますと、理想的なパートナーシップというのは、まずお互いに尊重し、信頼し合える関係をいかに築くかということに尽きます。ここが一番の基本です。日中間に限らず、どの国の企業と組む場合であっても、万国共通なのではないでしょうか。

いろいろな国の企業と、そうした関係構築を積み重ねていくことが、ある種の信頼となつて、また別の企業から提携の申し込みがくるというようなことにつながります。

新日本製鐵は、二〇〇四年に、中国の宝钢、ヨーロッパのアルセロール(現アルセロールミタル)という世界最大級の鉄鋼メーカーと三社で、自動車用鋼板を製造販



トヨタ自動車研究開発センター(中国)の定礎式(2011年10月)

売するBNA(宝鋼新日鉄自動車鋼板有限公司)という合弁会社を上海につくりました。この会社の第一回董事会(日本では取締役会に相当)が開かれたときのことです。

議題の内容からすると、二、三時間で終わるようなものでしたが、朝の九時から始め、夜の九時までかかってようやく議事録確認が終わるといような長丁場になりました。そうした会議が何度か続き、何が原因かを考えたのですが、やはり、宝鋼の製鉄所建設プロジェクトから長い時間が経過し、人も変わって、相互の信頼関係が希薄になっているのではないかと思っただけです。

そこで、合言葉をつくらうということになりました。一つ目は、従業員はすべて出資元の会社のためではなく、「BNAベスト」で仕事をしようということ。二つ目は、上下と横、組織間の情報をすべて共有しようということ。そして三つ目は、中国の宝鋼、日本の新日鉄、ヨーロッパのアルセロール(現アルセロールミタル)、三社の強みを活かした会社になろうということです。この三つを合言葉に相互理解に

く予定です。

日中経済協会でも、日中両国政府とともに、二〇〇六年以来毎年「日中省エネルギー・環境総合フォーラム」を開催しています。日本企業と中国のパートナー企業が一緒になって、省エネと環境についてさまざまな事業を行っています。一昨年の第五

努めたことで、現在では、日本の取締役会と同じレベルで、スムーズに議論が進むようになりました。

企業活動も、結局は、人と人が協力して行うものですから、最後は、互いに理解し合うこと、尊重し合うことが、大変重要であるというのが、私の経験から得られた結論です。

中村 二〇〇九年に、中国の自動車生産・販売が、米国を抜いて世界第一位になったことは記憶に新しいところです。トヨタ自動車は、一〇年前の二〇〇二年に、中国の第一自動車と自動車生産に関する包括提携を結びました。

張会長は、この間のモーターゼーションを目にしてきたお立場から、どのようにお考えでしょうか。

省エネ・環境分野での協力が鍵

張 宗岡副会長のお話を聞いて考えますのは、やはりお互いの強みを活かして、弱い部分を補い合う、相互補完関係というのが、対等で理想的なパートナーシップにつ

ながっていくのではないかと、いうことで

日中関係のように、時とともに関係性が変化していくことは、あると思います。初めは、進んでいる側が技術を提供し、資本を出す。生産設備を移し技術移転も始まると、やがて自国で生産、輸出するようになり、対等な関係に変わっていきます。変わらないのは、人間、文化、習慣の部分です。お互いに良い部分を補い合っ、協力関係を築いていくことが大切です。

トヨタ自動車の場合も、初めは完成車を輸出していましたが、その後、合弁の工場をつくり、生産を開始いたしました。そして、技術開発の現地化の段階に入っています。

中国政府は、第一二次五カ年計画で、省エネ・環境保全の強化を打ち出しましたが、トヨタ自動車では、江蘇省常熟市に設立したR&D(研究開発)センターが、昨年、事業を開始しました。このR&Dセンターでは、環境技術の開発に重点を置き、環境車用ユニットの国産化の検討などを行っています。

回フォーラムでは、川崎重工業の「セメント廃熱発電設備」が最優秀賞を受賞しました。日本の省エネ・環境技術が中国国内で普及し始めていると思います。また、日中経済協会では、内陸部を始めたとする中国の地域発展に、省エネと環境等の分野を中心として協力を進めています。

こうした取り組みも、日中間の理想的なパートナーシップ構築の一助になればと期待しています。

中村 いまのお話を受けて、国分先生、いかがでしょうか。

国分 歴史的な見地からお話しさせていただと、古代から、中国大陸から受けた圧倒的な文化的影響というのは、誰にも否定できないわけです。近代以降は、日本が中国に影響を与える立場となります。そうした近い関係のなかで、複雑な国民感情が形成されてきました。最近では、そうした感情が露出して、やや不安定な状況になっていると感じています。

二〇一〇年に中国がGDPで日本を抜

たわけですが、両国はパワーバランス的に、ほぼ水平の位置にあります。大局的にみると、日中が水平に並んだ状態というのは、有史以来、初めて出現したといつてよいと思います。いま、新しい関係性をどう構築していくかを考えたとき、理性的に向き合い、相互依存関係の発展、継続を図っていくことが求められます。

日本は、日中関係の歴史的な重要性をきちんと認識したうえで、中国と対等なパートナーとして付き合っていく必要があります。中国を市場経済のビジネスルールに導いていくことが必要でしょう。

一方、中国の側にも変化が求められます。現在の中国は、共産党権力が強すぎ不透明なため、制度とその運用が明確でない。この二〇年間、社会主義市場経済の弊害も出てきています。

これは日本だけでなく、世界中の国が中国に対して感じていることです。中国が、国際社会のなかで、市場経済のルールに歩み寄ってこられるのか、この点が重要な課題となってくると考えています。

●企業間交流の現状と課題

中村 次に、日中間の国民レベルでの交流への取り組みについて、伺いたいと思います。

昨年十二月二十五日の野田佳彦総理大臣と温家宝総理との首脳会談において、今年の日中国交正常化四〇周年を「日中国民交流友好年」と命名することとなりました。

そして、日本政府は日中両国間で幅広い交流と相互理解の増進を図るため、米倉弘昌経団連会長を委員長とする「日中国民交流友好年」実行委員会を日本側で立ち上げ、各界と協力して、オール・ジャパンで交流事業を進めています。

その第一回会合において、米倉委員長は、東日本大震災の際の中国からの迅速な支援への感謝の意を表するとともに、日中の絆をさらに強いものとしていくため、第二回日中グリーンエキスポなどのイベントに加えて、地方と地方の交流を含む草の根レベルの交流、東日本大震災と四川大地震の被災者の子弟間の交流など、将来につながる

交流事業に力点を置いて記念事業を推進していきたいという抱負を語られました。そこで、CSRも含め、どのような分野での交流が今後の課題であるとお考えか、展望も含めてお聞かせいただけますでしょうか。

最初に、張会長、いかがでしょうか。

中国における日本企業のCSR活動

張 企業としては、交流のベースになるのは、安定した経済関係であると考えます。そのために、経済に関するさまざまな課題に取り組んでいく必要があります。例えば、CSRもそうした課題の一つです。

中国では、二〇〇五年がCSR元年といわれ、中国企業連合会など多数の企業団体が、熱心に取り組みを進めています。今後、日中両国の企業が協力して、共通の価値観を育てながらCSRを実践していくことができれば、貿易・投資や企業提携を推進するうえでも、一層良好な関係が期待できると思います。

トヨタ自動車としては、グローバル企業として、各国・各地域でのあらゆる事業活動を通じて、社会・地球の調和の取れた持続可能な発展に率先して貢献するという考え方で、中国においても、積極的にCSR活動を進めています。

CSRと一口にいっても、多様な側面がありますが、本日は、社会貢献について、お話ししたいと思います。トヨタ自動車では、中国の持続可能な発展の実現に向けて、「環境保護」「交通安全」「人材育成」を三つの柱として、社会貢献活動を推進しております。環境保護に関連しては、河北省での砂漠緑化活動や、若者を対象とした環境意識の向上を図る助成プログラムなどを行っています。二〇〇一年に河北省で開始した砂漠緑化活動では、二〇一一年三月までに三〇〇〇ha以上の植林を完成し、砂漠地帯の緑化に目覚ましい成果を上げました。

また、交通安全に関連しては、安全運転の研修活動の開催や、主に高齢者と子どもを対象とした、交通安全啓蒙活動などのプロジェクトを行っています。

人材育成に関連しては、「トヨタ奨学金プログラム」を立ち上げ、中西部の優秀ながらも経済的な理由で大学進学・進級が困難な学生に奨学金を支給しています。また、中国でもトップクラスの大学である清華大学に、中国社会の持続可能な発展についての研究する政策研究センターを設立し、そこでの研究活動を支援したりといった活動を行っています。

こうした企業のCSR活動を切り口として、全体的な経済交流を、より深めていけるのではないかと考えています。

中村 宗岡副会長、いかがでしょうか。

省エネ・環境分野における鉄鋼業界の貢献

宗岡 私も、張会長と同じく、企業も、単にビジネス面の交流のみならず、いろんな面で交流をしていかなければならないと考えています。

民間企業として協力可能な分野として、環境分野があると思います。日本が持っている省エネ技術、環境技術は、世界に冠た

るものがあります。これを世界最大の人口を抱える中国で展開することは、世界的にも意味のあるものになると考えています。

張会長からトヨタ自動車による植林のお話がありました。経団連でも、二〇〇一年から二〇〇八年までに、約一〇〇〇haの植林事業を行っています。

また、鉄鋼業界でも、「日中鉄鋼業環境保全省エネ先進技術交流会」を、二〇〇五年に立ち上げ、日本企業が持つ省エネ技術などを、中国企業に紹介しています。

一例として、CDQ (Coke Dry Quenching) というものがあります。製鉄の工程では、コークスを大量に使用しますが、これまでは、一〇〇〇度を超える赤熱コークスに、水を掛けて冷却していました。CDQは、



2004年4月、重慶植林サイト視察ミッションにて(右から3人目が今井敬名誉会長)



上海宝山製鉄所建設プロジェクトは、今日、民間による対中技術協力、経済協力のシンボリックな事業として語られている。先輩たちが築き上げた日中間の信頼関係を、さらに成熟したパートナーシップとしていくために、企業は、これからも成功体験を一つひとつ積み上げていかなければならない。政治には、企業活動が円滑に行えるよう、知的財産権保護の問題などの解決を、中国政府に働きかけていくことを期待したい。

(宗岡正二氏)

チッ素ガスを使って冷却する技術です。熱を持ったガスは蒸気に変換され、発電に利用することができます。この設備は、中国で、二〇〇五年から三七基が導入されています。

こうした世界の環境改善にも貢献できるような、日中共通の利益となる事業を選択して、推進していくことが重要であると考えています。

中村 それでは、国分先生、お二人の話を聞きにきて、今後、経済界の果たすべき役割について、お考えを伺えますか。

国分 いま、中国にとつての最大の課題は、政治体制の安定のためにも、さらなる経済成長をいかに実現していくかということです。世界的な経済危機のなかで、中国

うことが課題になると思います。

これまでは、技術も資本も日本側が提供するかたちで企業進出が行われてきました。が、今後は、日本側が技術を提供する代わりに、中国側が資本を投入するというかたちで行われるべきでしょう。いまの中国は、豊富な資金力があります。日本側がすべて出すという時代ではなくなったと思います。

●成熟した日中関係を構築するために

中村 最後に、今年の日中国交正常化四〇周年を契機に、あらためて日中関係のあり方について考えてみたいと思います。また、日中両国が四〇年の長きにわたり積み上げてきた、さまざまな分野での交流を基礎と

は成長の牽引力のようにみられているわけですが、実は、中国も同様に苦しくなっています。過去二〇年のグローバル化のなかで、中国は最も恩恵を受けた国でもあり、世界経済の影響を受けざるを得ません。

中国がいう「中国モデル」の限界もみられます。今後は世界経済とともに歩んでいくという姿勢が必要になります。先ほど申しあげましたように、この四〇年間を振り返ると、中国の経済成長に日本は重要な役割を果たしてきました。こうしたことから中国は、世界経済にコミットしていくうえで、もう一度、日本の位置付けを考える必要があると思います。

また、中国が成長し続けるためには、自国が成長し続けるようにみられているわけですが、実は、中国も同様に苦しくなっています。過去二〇年のグローバル化のなかで、中国は最も恩恵を受けた国でもあり、世界経済の影響を受けざるを得ません。

そこで、こうした観点から日本企業の果たすべき役割、また、政治への期待について、ご発言いただきたいと思っています。

政治指導者レベルでの確固とした信頼関係の構築を

張 日本企業としては、中国が抱える重要課題である、産業構造の高度化、省エネ・環境問題などの解決に取り組む、貢献していくなかで、ビジネスチャンスが広がると考えます。

トヨタ自動車としては、従来から進めて

国の社会の変化とどう向き合うかという課題があります。中国社会は、今後、権利要求型に変わっていきます。このため、中国に進出している日本企業は、こうした点も含めて対応していかなければなりません。

日中双方の政治は、安定的な関係構築に努めていかなければならないでしょう。

例えば、現在、日本企業は技術力において秀でていますが、このまま円高が続けば、中国にさらに進出せざるを得ず、技術力・開発力をいかに国内で維持していくかとい

きた、投資、現地調達、現地生産、現地の人材育成といった取り組みに加え、ハイブリッド車を始めとする環境車の中国での生産や販売の拡大、R&Dセンターでの研究開発を通じた、環境をはじめとする先端技術の開発などの取り組みを、加速していきたいと考えています。

研究開発においては、国分先生がおっしゃったように、中国側の出資を求める段階に入ったと感じています。

政治には、日中経済協会の二十一世紀日中関係展望委員会が昨年九月にまとめた提言にあるように、日中間の経済や人材の交流を、一層促す取り組みを期待したいと考えています。このためには、まず、政治指導者レベルでの、確固たる信頼関係の確立



トヨタ自動車は、一九七〇年代後半から中国の自動車メーカーに対し、「トヨタ生産方式」の講義を行ったり、視察研修を受け入れたりしてきた。こうした交流が、今日の中国における事業の礎となっている。現在も、「環境保護」「交通安全」「人材育成」を柱に、中国でのCSR活動を展開している。成熟した日中関係の構築のために、政治には、指導者レベルでの信頼関係の構築と、日中韓FTAなど経済連携の一層の推進を期待したい。

(張富士夫氏)



この四〇年を振り返ると、鄧小平氏が「南巡講話」を行って、市場経済路線へとかじを切り、天皇陛下の訪中が実現した一九九二年を転換点として、日中関係は大きく変貌した。中国の経済力が日本と並んだいま、歴史上初めて水平な日中関係という状況が生まれている。成熟した日中関係の構築のためには、政治的なパイプをより強固なものにし、地域の課題に共同で対処するという「戦略的互惠関係」を、より具体的に推進していくことが求められる。

(国分良成氏)

が必要であると思います。国分先生からも、政治的なパイプが細ってきているというお話がありました。結局、外交といっても、人間同士の信頼関係の上に成り立っています。両国の政治指導者には、国民の広範な相互理解を促しつつ、率直かつ緊密な交流を重ね、二国間関係のみならず、世界およびアジアが直面する諸問題を絶えず分析し、生起する諸問題を迅速かつ円満に解決していく信頼関係を醸成してほしいと思います。

次に、経済連携の一層の推進をお願いしたいと思います。日中間にとどまらず、日中韓FTA(自由貿易協定)、日中韓投資協定の早期締結、FTAAP(アジア太平洋自由貿易圏)といった広域かつ包括的な経

済連携を推進することで、アジア・太平洋地域での、より自由な貿易・投資の流れを促進してほしいと考えます。

済連携を推進することで、アジア・太平洋地域での、より自由な貿易・投資の流れを促進してほしいと考えます。

中村 宗岡副会長、いかがでしょうか。

成功体験を一つひとつ積み重ねていくことが大切

宗岡 過去四〇年間でここまで深化した日中関係を、さらに成熟させていき、後輩たちに引き継ぐことが、先輩たちから引き継いだわれわれの世代の責任であると考えています。

そのために何ができるのか。企業としては、成功体験を一つひとつ積み重ねて、それを実績として残していくことしかないと思います。互いに必要とし合い、尊敬し合

えるビジネスパートナーとなるためには、日本企業も、技術力・競争力を、さらに向上させていかなければなりません。

また、信頼される経営マナーをみせることで、真のパートナーシップを形成していくことも大切です。中国語で「老朋友」ラオポンヨウといわれるような関係を、まさに築いていきたいと思っています。

政治に関しては、日本政府が「戦略的互惠関係」を深めていることを評価しています。なぜなら、安定した前向きな日中関係は、ビジネスを継続するうえで、基礎となるからです。

しかし、民間企業の努力では乗り越えられない問題もあり、そこは政治レベルで問題の解決に尽力してほしいと思います。民

間企業の抱える諸問題を、政府が積極的に取り除いていくことを期待します。

例えば、中国では、知的財産権保護の問題が、技術交流促進の障害となっており、この問題の解決に向けた、日中両国政府の取り組みが必要になると考えます。

また、中国でビジネスを進める日本企業からは、中国の法制の運用が明確でなく、しかも頻繁に変更されるため、投資や事業活動を進めるうえでの予見可能性が乏しいという指摘もあります。この点についても、日中両国政府の取り組みに期待したいところです。

民間企業は、良好なパートナーシップが組めなければ、関係を解消することもできますが、国と国のつき合いにおいては、そ

ういうわけにはいきません。一衣帯水の関係にある隣国として、互いに尊重し合えるように、文化、芸術、スポーツなど、あらゆる分野で交流を促進していくことも必要だと考えます。そうしたことが、日中関係の安定、ひいては東アジアの安定につながってくるのではないのでしょうか。

中村 国分先生、いかがでしょうか。

戦略的互惠関係を具体的に進めるべき

国分 結論から申し上げますと、いわゆる「戦略的互惠関係」を進めることに尽きると 생각합니다。これは、二〇〇六年、安倍晋三総理大臣(当時)と胡锦涛国家主席の首脳会談で打ち出された概念です。そこに込

められた当時の日本政府の覚悟が、現在も生きているのか、再考する必要があります。それ以前の日中関係が特殊なものであったことは、先ほど述べました。それは、両国の一部のエリート間でパイプを強めることによって成立していたからです。日中の交流が、国民レベル、社会レベルに広がって、お互いの存在がより身近な状態になった今日、逆に政治レベルの信頼関係が薄れているように思います。それは、やはり政治の責任でもあると思います。

それでは、どうかたちで戦略的互惠関係を進めていけばよいのでしょうか。まず、二国間だけの特殊な関係という思考から、より多国間へと広げていくことが重要

中国は、この四〇年の間に、日本からの無償資金協力を受け入れていた時代を経て、二〇〇一年にはWTOへの加盟を果たした。その後も内需の拡大と輸出をエンジンに成長を続け、二〇一〇年には日本を抜いて世界第二位の経済大国となった。日本はいま、大きく変わる中国と今後どのようなパートナーシップを築いていくのが問われている。今年「日中国民交流友好年」として、米倉会長を委員長とする実行委員会を日本側で立ち上げ、オール・ジャパンで交流事業を進めたい。

(中村芳夫氏)





です。つまり、アジア太平洋地域、あるいはグローバルに共通する課題を、日中が共同で対処していくことで、ウィンウィンの関係を構築するということです。この場合、日米同盟に対する中国側の理解を求めなければなりません。

日本は、戦略的思考が弱いと思います。あくまで二国間関係中心で思考しているわけです。しかし、中国からすれば、日本は「one of them」になりつつあります。中国のなかでは、「対日政策は独立した政策なのか」「対米政策の一部なのか」という議論さえあります。中国は、米国に対する戦略的思考を、ますます強めています。

戦略的互恵関係については、中国側も同意しているのです

から、中身をより具体化させていく必要があります。実は、すでに環境問題をはじめ、すぐにも具体化すべきプロジェクトは出てきています。それを進めるには、先ほどから申しあげている政治的パイプの強化が重要です。国民交流が進んでいるとはいえ、トップ同士がつながらなければ、日中関係は進展しないとんでも過言ではありません。その意味で、政治の責任は大きいと考えます。

お互いが向き合うスタイルではなく、外に目を向けて、同じ方向を目指して共同していくことが、戦略的互恵関係の姿勢なのではないでしょうか。次期国家主席と目されている習近平氏は、胡錦濤路線を受け継ぐとみられていますし、日本との関係に対しても前向きだと聞きます。この機会に戦略的互恵関係を具体的に進めることが、政治に求められています。

中村 本日は貴重なご意見をありがとうございます。ありがとうございました。

(二〇二二年二月十五日 経団連会館にて)