

4.3 面積・人口

調査対象地域に包含される上海・蘇州・無錫・常州・鎮江・南京の6市（以下6市と呼称し、上海市を除いた場合5市と呼称する）の面積は32,678km²であり、全国面積（960万km²）の0.3%を占める。

1985年の6市の総人口は3,162万人であり、全国人口（104,532万人）の3.0%にあたる。調査対象地域のうち、人口規模（1985年）の大きい順にあげると、上海市区の698.3万人、市区以外の上海市の518.4万人、南京市区の225.0万人、武進県の131.6万人、呉県の115.5万人などであり、圧倒的に上海市の人口（1,216.7万人）が大きい。

上海市区、南京市区以外の各市区の人口（1985年）を大きい順にあげると、図4-3にも示されているとおり、無錫市区の84.3万人、蘇州市区の70.9万人、常州市区の52.3万人、鎮江市区の41.2万人などであり、必ずしも各市区の人口が周辺の県に比べて大きいとは限らず、むしろ人口規模では相対的に小さくなっている。ただし、人口の年平均伸び率（1981～1985年）でみると、鎮江市区の6.03%をトップに上海市区の3.29%、常州市区の2.06%、無錫市区の1.93%、南京市区の1.90%、蘇州市区の1.88%など、都市部における人口増加が著しい様子がうかがえる。

ちなみに、1981年から1985年の人口の年平均伸び率は、全国1.10%、江蘇省0.83%、6市平均0.90%、5市平均0.76%となっており、これらの伸び率と比較しても都市部の人口の伸び率が顕著である。しかし、市区以外の上海市では人口が減少しており、年平均伸び率はマイナス1.44%となっている。

4.4 人口密度

調査対象地域の人口密度（1985年）は図4-4に示すとおりであり、全国の109人/km²よりはるかに高くなっている。

市区の人口密度では上海市区の20,538人/km²をトップに、蘇州市区5,958人/km²、常州市区5,564人/km²、南京市区2,595人/km²、鎮江市区2,289人/km²、無錫市区2,123人/km²となっていて、都市部の人口密度が著しく高くなっている。

県レベルでは長江南岸の揚中県1,110人/km²、江陰県1,103人/km²、沙州県1,001人/km²の人口密度が高くなっており、逆に南京市区付近の江浦県376人/km²、溧水県388人/km²、句容県416人/km²、六合県473人/km²、江寧県476人/km²などでは人口密度が低くなっており、いずれも江蘇省平均の621人/km²を下回っている。

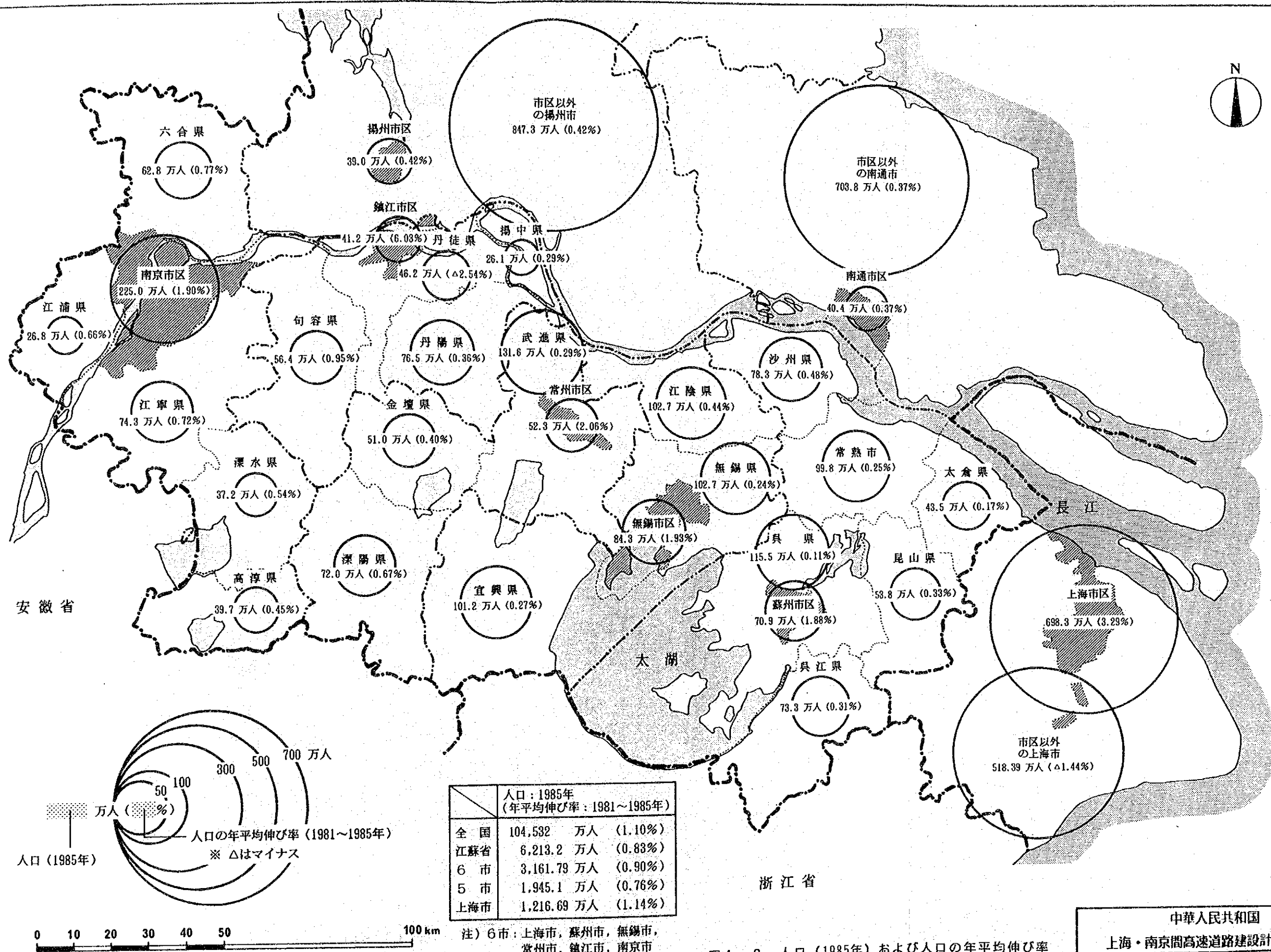


図4-3 人口(1985年)および人口の年平均伸び率
: 1981~1985年

中華人民共和国
上海・南京間高速道路建設計画調査
国際協力事業団

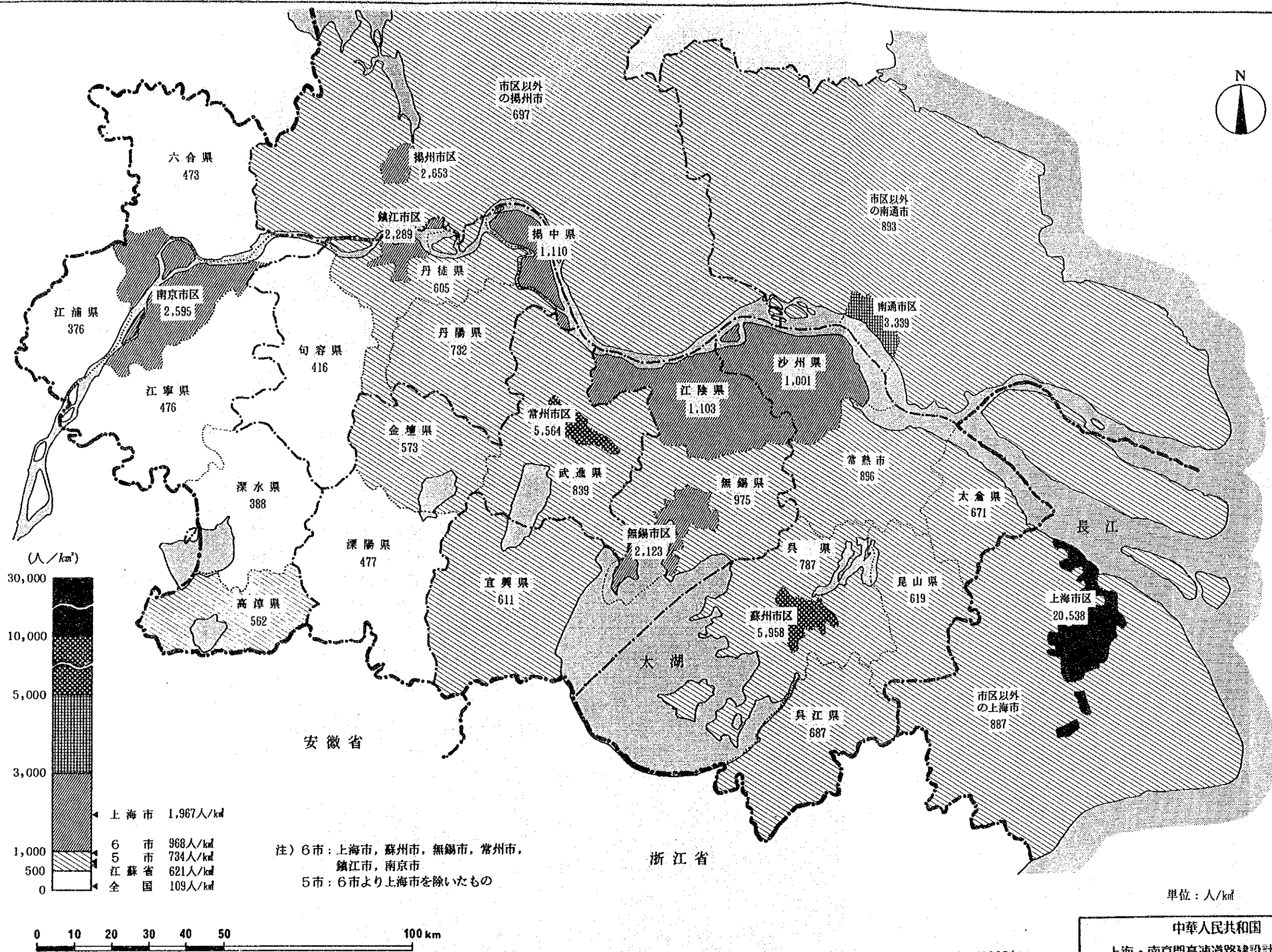


図4-4 人口密度：1985年

4.5 産業・経済

調査対象地域は、上海市（1984年までは全国でトップの工業総生産額を示した）をはじめとし、蘇州、無錫、常州、鎮江、南京など中国のなかでも有数の工業都市、文化都市が連担し、産業・経済活動が活発な地域である。

調査対象地域の6市の工農業総生産額（1985年）は、図4-5に示されているとおり、1,606.7億元であり、全国（11,938億元）の13.5%を占める。上海市の工農業総生産額（1985年）は882.8億元であり、6市のはば55%にあたり、上海市の工農業総生産額が圧倒的に大きい様子がうかがえる。上海市を除く5市の工農業総生産額（1985年）は723.9億元で、江蘇省の工農業総生産額（1985年）の1,268.2億元のはば57%にあたる。

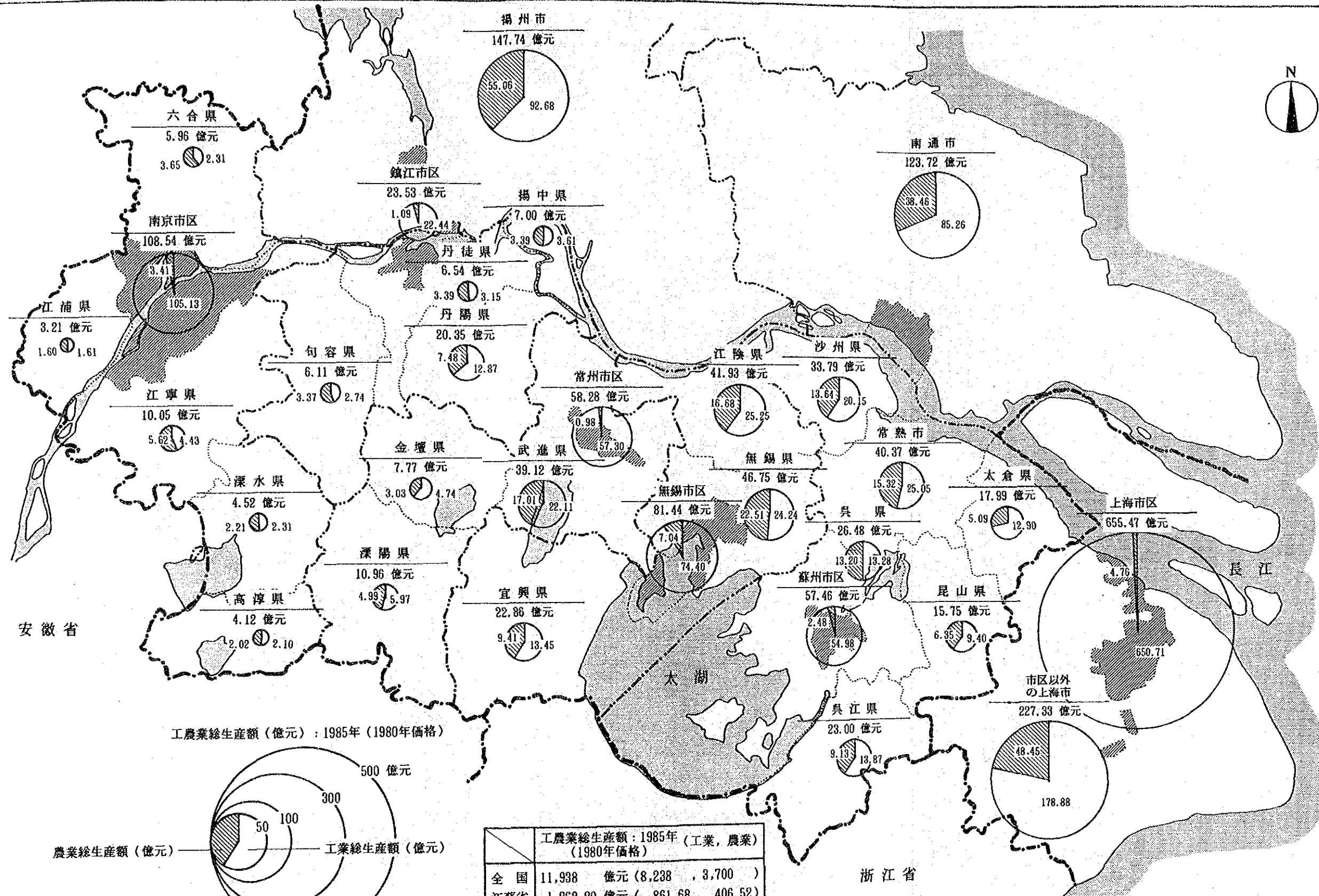
6市の工農業総生産額に占める工業総生産額の割合はほぼ85%であり、残りの15%が農業総生産額となっている。しかし、この割合は6市の市区のみについてみると、工業総生産額の割合はさらに高まり98%であり、ほとんどが工業総生産額といっても差し支えなく、農業総生産額はわずか2%にしか過ぎず、都市部では工業が主体であることがうかがえる。

次に、1人あたりの工農業総生産額（1985年）についてみると、図4-7にも示されているとおり、全国1,142元/人、江蘇省2,041元/人、6市平均5,082元/人、上海市7,256元/人となっている。全国を1.0とした場合の各市の1人あたりの工農業総生産額は、図4-8に示すように、上海市がトップで6.4倍、次に無錫市の4.3倍、蘇州市の3.5倍、常州市の3.3倍、南京市の2.6倍などが続いている。6市平均でも4.4倍であり、この圏域の特に工業生産性が高く、産業・経済活動の活発な様子がうかがえる。

この1人あたりの工農業総生産額（1985年）を市区別、県別にみると図4-7に示すように、常州市区の11,143元/人をトップに、上海市区9,387元/人、無錫市区9,661元/人、蘇州市区8,104元/人、鎮江市区5,711元/人、南京市区4,824元/人などの順になっており、概して調査対象地域の東部地域の生産性が高いことがうかがわれる。

1人あたりの工農業総生産額（1981～1985年）を年平均伸び率でみると、無錫市の21.7%をトップに蘇州市の21.5%、鎮江市20.6%などとなっており、6市平均の伸び率は11.6%で全国のその11.1%にほぼ近い値になっている。逆に上海市では全国レベル（11.1%）より低く7.0%であり、上海市区では3.3%の低い値に止まっている。

この1人あたりの伸び率を県レベルでみると、沙州県の29.2%をトップに江陰県の28.1%、武進県の26.9%、昆山県の26.0%などが続いており、伸び率については県の方が市区よりもはるかに伸びている様子がうかがえる。



	工農業総生産額：1985年（工業，農業） （1980年価格）
全国	11,938 億元（8,238 , 3,700）
江蘇省	1,268.20 億元（ 861.68, 406.52）
6 市	1,606.68 億元（1,369.38, 237.30）
5 市	723.88 億元（ 539.79, 184.09）
上海市	882.80 億元（ 829.59, 53.21）

注）6市：上海市，蘇州市，無錫市，常州市，
鎮江市，南京市
5市：6市より上海市を除いたもの

図4-5 工農業総生産額：1985年

注）1980年価格

中華人民共和国
上海・南京間高速道路建設計画調査
国際協力事業団

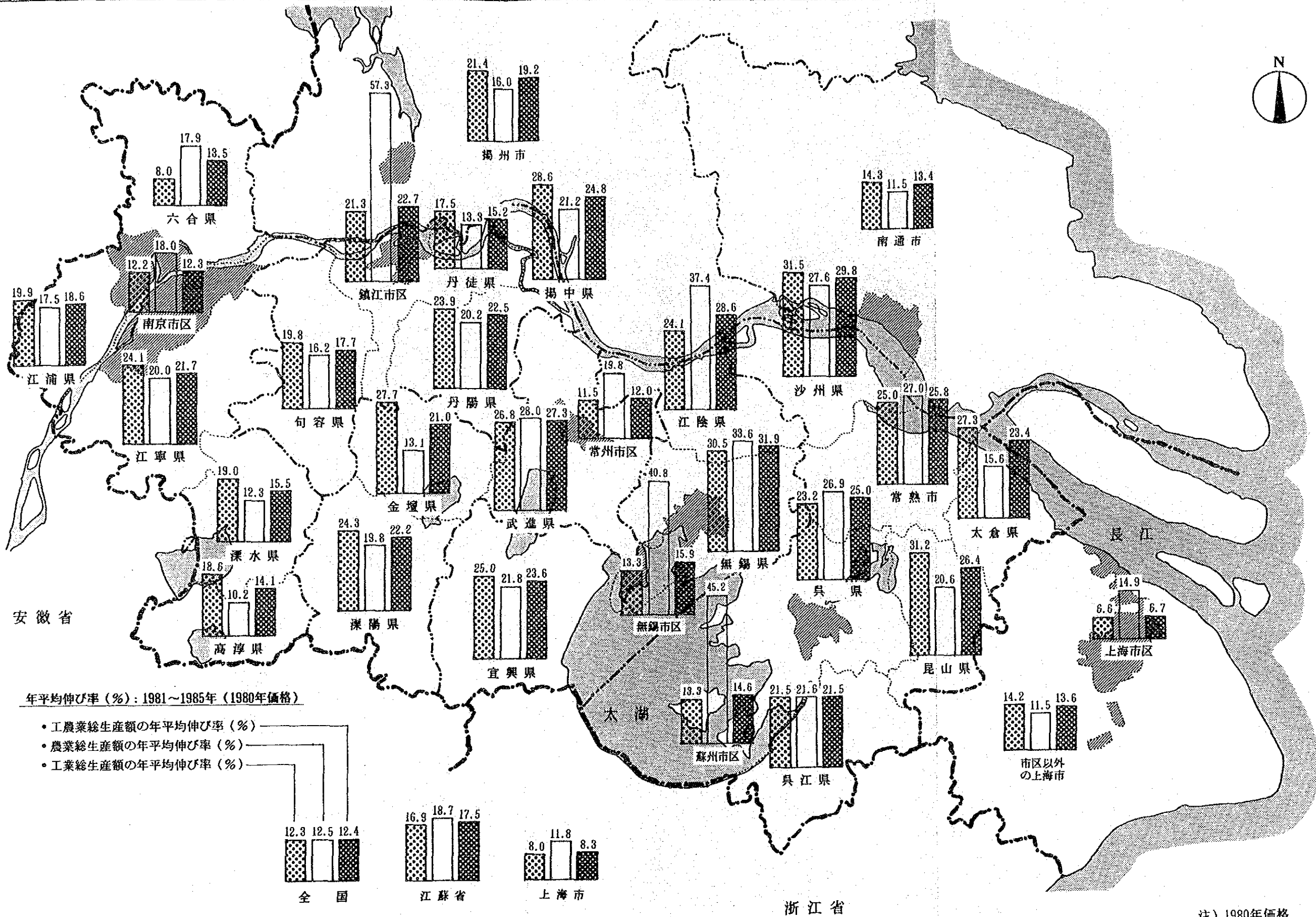
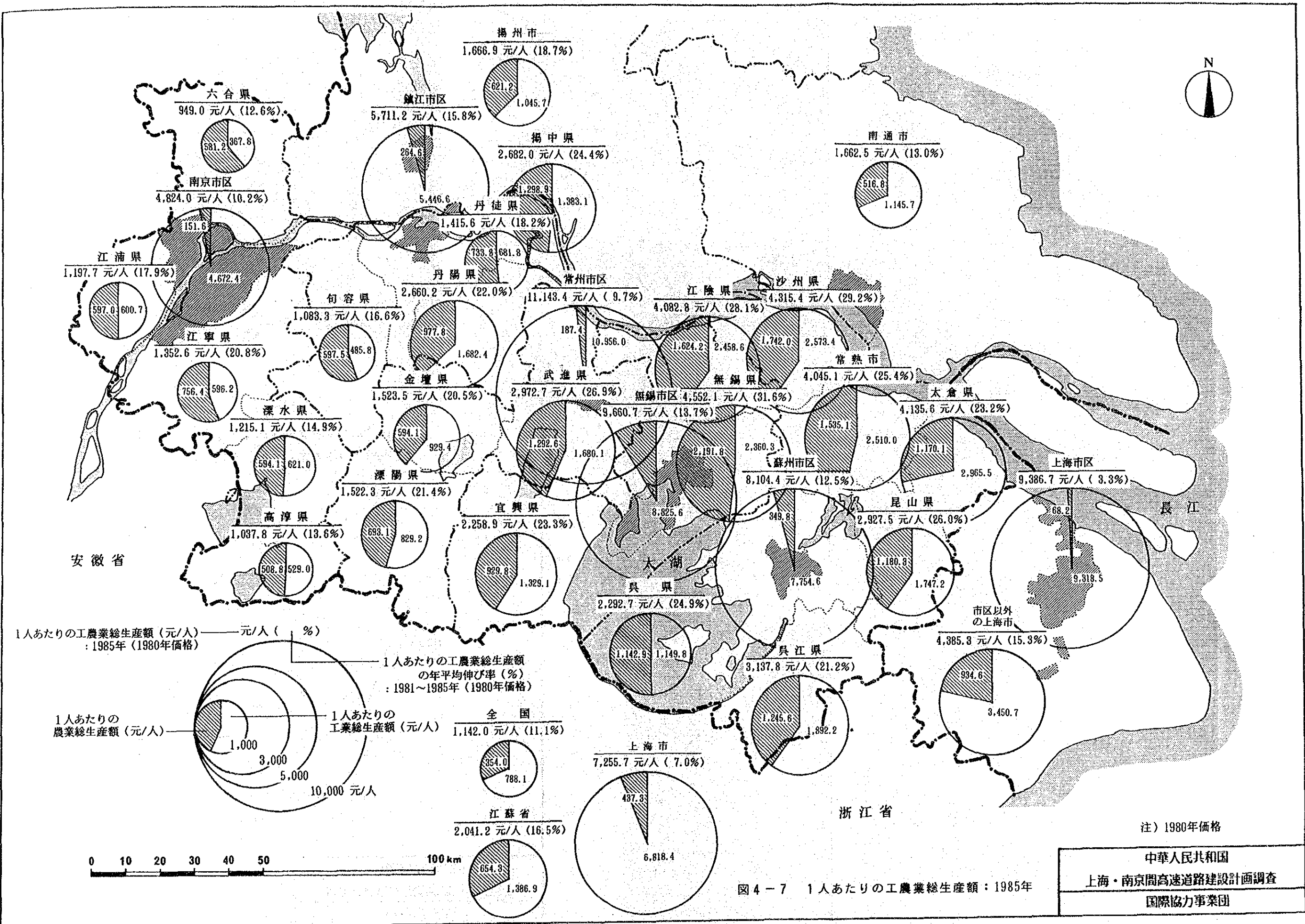


図4-6 工農業総生産額の年平均伸び率
：1981～1985年

中華人民共和国
上海・南京間高速道路建設計画調査
国際協力事業団



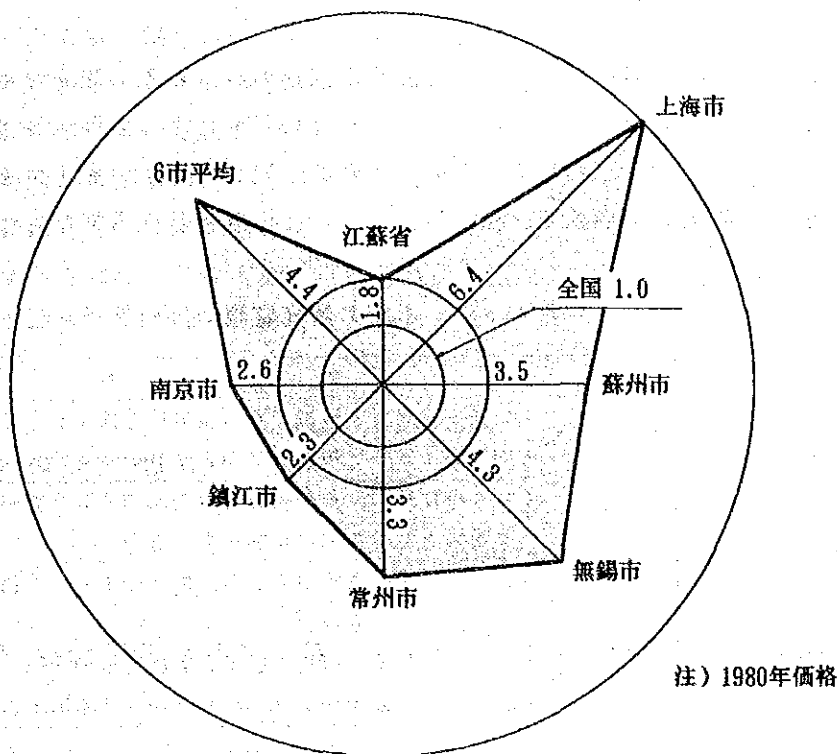


図 4 - 8 1人あたりの工農業総生産額比率
(全国を 1.0とした場合) : 1985年

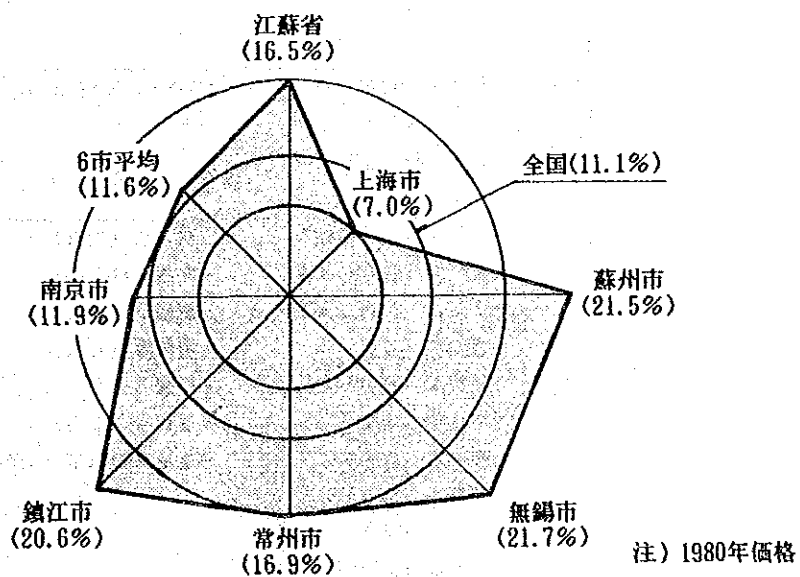


図 4 - 9 1人あたりの工農業総生産額の
年平均伸び率 : 1981~1985年

4.6 観光資源

本調査対象地域には魅力のある種々な観光資源があり、日本の観光資源の評価基準を中国の実情に即して修正した表4-1に示すような評価基準によって評価を試みると、表4-2のとおりとなる。ただし、これらの評価は大勢的と思われるものを1例としてまとめたものであり、各々の観光者の価値観、見方によって、その評価基準も異なってくるものと思われる。

表4-1 中国の観光資源の評価基準

ラ ン ク	内 容
特 A 級	中国を代表する資源でかつ世界にも誇示しうるもの。 中国のイメージ構成の基調となり得るもの。
A 級	特A級に準じ、その誘致力は全国的で観光重点地域の原動力として重要な役割をもつもの。
B 級	省スケールの誘致力をもち、地方のイメージ構成の基調となりうるもの。
C 級	主として県民・市民・区民および周辺の地域・住民の観光・レクリエーションの利用の供するもの。

表4-2 調査対象地域周辺の観光資源評価

評価	観 光 資 源	日本の評価例
特 A	・留園（蘇州） ・拙政園（蘇州）	・日光東照宮 ・東大寺 ・姫路城 ・桂離宮
A	・獅子林（蘇州） ・虎丘（蘇州） ・長江大橋（南京）	・京都御所 ・清水寺 ・名古屋城 ・兼六園
B	・太湖（無錫、蘇州） ・長江下流部（上海） ・大運河（蘇州、無錫など） ・善卷洞（宜興） ・張公洞（宜興） ・中山陵（南京） ・靈谷寺（南京） ・棲霞寺（南京） ・大明寺（揚州） ・滄浪亭（蘇州）	・明孝陵（南京） ・南唐二陵（南京） ・瘦西湖（揚州） ・網師園（蘇州） ・豫園（上海） ・玉仏寺（上海） ・竜華寺の仏塔（上海） ・仁徳天皇陵 ・浅草寺 ・岡山城 ・平等院庭園 ・猪苗代湖 ・諏訪湖 ・天竜川 ・鳴子峡 ・富士風穴 ・土桂
C	・玄武湖（南京） ・蠡園（無錫） ・寒山寺（蘇州） ・錫惠公園（無錫） ・宝帶橋（蘇州）	・西園（蘇州） ・北寺塔（蘇州） ・虹口公園（上海） ・糖平湖 ・東郷湖

注）参考資料：中国の観光資源評価の試み
（財）日本交通公社

調査対象地域周辺には表4-2に示されているような観光資源があるが、そのほとんどが鑑賞を主体とした史跡、湖などの「見る」観光資源であり、スポーツを楽しんだり、自らが体験したり学んだりする、いわゆる「スポーツなどをする」、「学ぶ」、「体験する」観光資源はほとんど整備されていない。

しかし、上海市から南京市に至る沿道には、静かなたたずまいを見せる古都蘇州の古い町並みや両面刺繍で有名な蘇州刺繍研究所、中国の五大淡水湖の一つである太湖、京杭大運河をはじめとする古運河、鉄道・自動車併用橋としては、中国で最大規模のものである南京長江大橋、その他数多くの園林、史跡など魅力ある観光資源が点在している。

4.7 調査対象地域の各市の概況

4.7.1 はじめに

本調査対象地域に包含される上海市から南京市に至る地域は、中国のなかでも有数の工業都市、文化都市が連担し、人口が集中し、江蘇省のなかでも特に産業・経済活動の活発な地域である。

この地域の6市の発展動向は目ざましく、長江デルタ地帯[※]のなかでも重要な蘇錫常[※]経済開放区[※]の伸展は著しく、地域の主体性を発現しつつ、隣の上海市と競い合ったかたちで一つの特色ある経済圏域が構成されつつある。

ここでは、江蘇省、上海市、蘇州市、無錫市、常州市、鎮江市および南京市の概況についてふれる。

なお、本文中で使用されている圏域の範囲について説明すると次のとおりである。

- 長江デルタ地帯 : 長江の河口から330kmのところにある鎮江、揚州から東は大三角州で、地質学では新三角州と呼ばれている。一般にいわれている長江デルタはこの新三角州を示している。その地域は鎮江以東、通揚運河以南、杭州湾以北で、その面積はおおよそ5万km²である。
このなかに五大淡水湖の一つである太湖があり間接的に長江とつながり、このデルタに行政上は上海市の全部と江蘇、浙江の2省の一部がある。

●上海経済圏 : この圏域は江蘇、安徽、浙江、江西の4省（今後、福建省が加わって5省となる）、上海市の1直轄市、32市、17地区、301県を包含し、人口1億9,900万人（1984年末時点）、面積51万6,000km²（全国の5.4%）の圏域である。この圏域は全国の工業企業数の26.6%を占める10万余の工業企業を擁し、1984年の工農業総生産額は全国の27.6%に相当する2,876億元にのぼる。

●蘇錫常経済開放区 : 開放区の適用範囲は、蘇州、無錫、常州の3市の市区、3市所轄12県の県庁所在地および沙州縣張家港區が含まれている。
1985年12月、江蘇省政府は蘇錫常経済開放区を3市所轄の29の重点工業鎮にまで拡大することに決定した。

また、上海、蘇州、無錫、常州、鎮江および南京の6市について、市毎の面積、人口および工農業総生産額を資料編A4.1～A4.12に示す。さらに、江蘇省および全国の面積、人口および工農業総生産額をA4.13およびA4.14に示す。

4.7.2 江蘇省

江蘇省は長江デルタと淮河デルタにまたがり、黄海に面し、地勢は河川、湖沼が多く、広い平原地帯である。

全省総面積100,109km²のうち平原が68.8%、水面が16.9%を占め、低い山と丘陵は14.3%を占めるにすぎない。

人口は1985年現在6,213万人である。

都市（市と鎮）の人口が15.7%、農村の人口が84.3%を占める（1982年の国勢調査より）。人口密度は621人/km²（1985年）となっており、上海、天津両市に次いで全国第3位で北京市より高くなっている。

次に産業・経済についてみてみよう。

江蘇省の1985年の工農業総生産額（1980年価格）は1,268.2億元であり、そのうち工業総生産額は861.68億元で工農業総生産額のほぼ68%を占め、農業総生産額は406.52億元で32%を占める。江蘇省の1985年の1人あたりの工農業総生産額は2,041元/人であり、全

国平均の 1,142元／人のほぼ 1.8倍にあたる。

また、江蘇省の 1人あたりの工農業総生産額の1981年から1985年までの年平均伸び率は 16.5%であり、全国平均のそれの11.1%を上回っている。このようなことから、江蘇省が全国のなかでも産業・経済の発展している地域である様子がうかがえる。

次に、全国に占める江蘇省のウェイトを見ると、1982年現在土地面積では1.04%、耕地面積は 4.7%、人口では 6%、工農業総生産額では8.95%（全国 1位）、工業総生産額では 9%（全国 2位、1985年上海市を抜いて第 1位となった）、農業総生産額では 8.9%（第 1位）、食糧では 8%、棉花では16%、蚕繭では15%、郷鎮工業生産額では23.5%（第 1位）となっている。

全国に占める耕地面積の割合よりも人口の割合が大きく、工業と農業の生産は全国に占める人口の比重より高くなっており、人口が稠密で生産の高い江蘇省の姿が浮かび上がってくる。

一方、江蘇省の工業生産の大きな特徴は、工業生産の多くが郷鎮企業によって担われているということである。郷鎮企業とは1970年代の人民公社・生産大隊企業のことであり、人民公社が郷政府と経済団体に分離されてからは郷鎮企業と呼ばれている。

郷鎮企業は工業、養殖業、耕種業、建築業、運輸業、商業、サービス業などに広く従事しているが、工業が中心で総収入の87%を占めている。

この郷鎮企業の省内分布についてみると、蘇州市、無錫市、常州市、南通市の 4市が生産額の62.7%を占め、南京市、揚州市、鎮江市が25.6%を占めていて、郷鎮企業が主として長江周辺と南部、特に蘇州、無錫、常州の地域で最も発展している様子がうかがえる。

次に産業構造についてみてみよう。

1984年の社会総生産額のうち、工業総生産額が59.4%、農業総生産額が26.1%、流通・サービス業などが14.5%を占めている。工業内部では軽工業が57.8%、重工業が42.2%で軽工業（消費財産業）のウェイトが高い。

工業総生産額のうちでは加工工業が80%を占めており、その内訳は機械電機工業29%、紡績工業27%、化学工業14%、食品工業11%、建材工業 6%、ほか冶金、石油、製紙などが13%を占めている。

農業総生産額のうちでは耕種業が半分、林業、牧畜業、漁業副業が半分を占めている。

一方、就業人口構成では、農業、牧畜、林業、漁業の従事人口が66%を占めており、就業人口の 3分の 2が社会総生産額の中の26.1%の農業総生産額を生み出していることになる。次は製造業従事者で19.7%と約 2割を占めている。残りは建築業（ 3.1%）、商業・飲食・サービス業（ 2.9%）、教育・芸術・文化関係（ 2.2%）等となっており、第 3次産業のウェイトがまだ低いことがわかる。

4.7.3 上海市

上海市は中国大陸の東海岸のほぼ中央、古くから「魚米の郷」と言われる長江デルタの長江河口に広がる海拔2～5mの平坦な平野にある。

面積は6,186km²、うち市区面積340km²で、黄浦江、蘇州河の水面が47km²を占めている。

人口は1985年現在1,217万人、市区人口が698万人、郊外区人口が518万人である。

1985年の人口密度は1km²あたり1,967人と北京市、天津市の3倍以上となっており、過密な人口密度は上海の直面する最大の課題となっている。

行政区画は、市内に12の区があり、郊外に10の県がある。県には206の郷・鎮がある。

また、上海市は北京、天津と同様中央直轄市であり、行政的には省と同格である。

上海市は新中国建国以来、中国最大の工業・商業都市として、商業・工業・金融・運輸・貿易の複合的「センター」として大きな役割を果たしてきた。現在でも、上海市の工業総生産額は全国の10分の1を占め、財政収入（地方から中央への上納金）では全国6分の1を占めている。このように、上海市は大きな経済力で全国の経済発展の支柱となり、周辺地域の経済発展を促進する原動力となっている。

次に経済構造についてみてみよう。

上海市の1985年の工農業総生産額（1980年価格）は882.8億元であり、そのうち工業総生産額は829.59億元で工農業総生産額のほぼ94%を占め、農業総生産額は53.21億元でわずか6%にしか過ぎない。このようなことから上海の経済における工業の圧倒的な重みが見える。

上海市の1985年の1人あたりの工農業総生産額は7,256元/人で、全国平均の1,142元/人のほぼ6.4倍にあたる。しかし、上海市の1人あたりの工農業総生産額の1981年から1985年までの年平均伸び率は7.0%で、全国平均の11.1%より低くなっている。

このようなことからもうかがえるように、ここ数年、上海の経済的優位性は各種の原因により崩れつつあり、1984年までは全国でもトップであった工業総生産額（744.4億元）は1985年にはついにトップの座を江蘇省に明け渡した。ある調査によると、上海の工業生産のうち95.6%が紡績、化学、冶金、機械加工などの伝統工業によって占められ、エレクトロニクスなどの新産業はわずか4.4%にしか過ぎないという。また、労働集約型、資本集約型が83%に達し、技術集約型に属する工業部門は17%しかないという報告もある。

このように労働集約型ないし資本集約型伝統産業を中心としてきたため、上海経済はいま難局を迎えている。資源とエネルギーを大量に消耗しても生産性がさほどあがらず、輸送量が増加して交通・輸送上のネックが表面化し、また大気・排水の汚染も進行しつつある。

しかし、上海の優位性として、①伝統的工業が比較的発達していること、②科学・技術面の人材が非常に集中しており、応用研究では全国的にみて高い水準にあること、③対外

的な経済往来が頻繁なこと、④国際情報によく通じており、また内外の交通の要衝であること、⑤教育事業が盛んで、数多くの高等学府と研究機関があることなどがあげられる。したがって、今後、これらの優位性を十分生かして、伝統産業の改造、新産業（高度技術産業・精密技術産業・先端技術産業）の開拓、第三次産業の充実を中長期経済発展のベースにして、堅実に推進していくことが期待される。

4.7.4 蘇州市

蘇州市は太湖の東岸近く、京杭大運河と蘇州河との合流点に位置している。南宋の時代から「上有天堂，下有蘇杭」（天に天国あり，地上に蘇州・杭州あり）といわれているように、蘇州の経済と文化の高度な発展は中国では昔から人々に知られている。経済的にも「魚米の郷」として古くから繁栄し、各地の富豪が移り住んで粋をこらした庭園や大邸宅を多く残した。

蘇州市の面積は 7,394km²、1985年の総人口は 535万人、人口密度は 724人/km²で、江蘇省の 621人/km²を上回り人口集中が著しい。

蘇州は市内にクリークが縦横に走っていて、昔から「東洋のベニス」と称され、魅力ある水郷の景観、古風で静かな庭園、精巧につくられた両面刺繍をはじめとする工芸品などで、多くの観光客を引きつけている。

蘇州市を訪れる国内観光客は毎年 400万人～ 500万人程度で、特に国内観光客の増加が著しい。最近の国外観光客は年間18万人程度で、そのうち香港、マカオ、台湾、華僑が3万人程度を占めている。

このように、蘇州市は多くの観光客が訪れ、滄浪亭、獅子林、拙政園、留園、太湖など優れた観光資源があるので、今後、観光都市として整備を推進していく計画である。また、蘇州市では完全に近い型をとどめている貴重な古都の町並みを保存しつつ、新たな開発整備を特に本市の西側を中心に進めていく予定である。

蘇州市には江蘇省の重要な対外貿易港の1つである張家港があり、滞船滞貨の著しい上海港の荷役の一部を肩替わりし、鉄道・道路の輸送能力の不足を補っている。また、張家港は 2.5万トン以下の船舶の停泊が可能であり、1985年の貨物吞吐量は 341万トンで、そのうち移出量（外国を含む）が 168万トン、移入量（外国を含む）が 173万トンであった。

なお、港湾整備が進むにつれて、年間 1,000万トンから 1,500万トンの貨物が取扱い可能となる予定である。

一方、蘇州市の1985年の工農業総生産額（1980年価格）は214.84億元で、このうち、工業総生産額は149.63億元でほぼ70%を占める。1人あたりの工農業総生産額は 4,015元/人で生産性は高く、特に蘇州市区のそれは 8,104元/人で著しく高くなっている。1981年

から1985年までの工業総生産額の年平均伸び率は20.7%で著しく発展している。

市区の1985年の工農業総生産額は57.46億元で蘇州市全体のほぼ 1/4を占める。

市区の工業総生産額は 54.98億元、農業総生産額は2.48億元で約96%が工業総生産額である。

蘇州市の主な工業は紡績、電子、軽工業などであり郷鎮工業が発達し、中小型の企業が150ヶ所程度ある。また、農林資源も豊かで、野菜、果実などが生産されている。

4.7.5 無錫市

無錫市は南京市と上海市を結ぶ長江デルタの中心部に位置し、歴史的に発展の早かった地域である。

無錫市の面積は 4,650km²、1985年の総人口は 391万人、人口密度は 841人/km²である。

3,000 余年の歴史をもつ無錫は中国の古都の一つである。太湖に臨み、古運河が町を貫き流れ、川が家と家の間を縦横に走り江南屈指の水の都でもある。太湖は無錫市の中心から13kmの所にあり、東西55km、南北68km、広さは 2,200km²という中国五大淡水湖の一つである。また、滬寧鉄道（上海～南京鉄道）と京杭大運河が平行して都市部を貫いている。

無錫は物産が豊富で優美な景色に恵まれ、「魚米の郷」とよく言われるように水産物でも有名である。

無錫からは江陰のフェリーおよび1983年 5月に開放された張家港も近く、北京から杭州に至る京杭大運河およびその他の小運河が四方に通じ交通の便が良い。

無錫市の1985年の工農業総生産額（1980年価格）は192.98億元で前年より32.3%増加した。1人あたりの工農業総生産額は 4,937元/人で生産性は高い。1人あたり工農業総生産額の1981年から1985年までの年平均伸び率は21.7%で高成長している。

工農業総生産額のうち工業総生産額は71%（137.34億元）を占める。

市区の工農業総生産額は 81.44億元で無錫市全体の42%を占め、このうち工業総生産額は74.4億元であり、農業総生産額は工農業総生産額のおよそ 8.6%の7.04億元に過ぎない。

市区以外の3県における工農業総生産額は111.54億元で、このうち工業総生産額は62.94億元（56%）、農業総生産額は 48.60億元（44%）である。市区は工業中心地であり、市区以外の3県は工農業ともに発達しているといえる。

無錫市の工業は軽工業、紡績が中心で、近年は機械、電機、電子工業分野にも進出している。また、無錫市は中小型から大型都市に発展しつつあり、精密な機械工業、化学工業は市の北方に向けて、電子工業は西南方面に発展させていく計画である。

今後、無錫市では紡績、製紙などの伝統的工業を振興するとともに、土地面積の制約があるので先進的技術を導入して付加価値の高い電子工業などの振興を図っていく計画である。

一方、無錫市は太湖、鼋頭渚、蠡園、三山、惠山、錫山、寄暢園などの景勝地に恵まれ、国内外の観光客も（国外観光客10万人／年）多い。国外観光客は年平均10%で伸びているところから、ホテルなどの受け入れ施設が不足している。

4.7.6 常州市

常州市は滬寧線（上海～南京鉄道）の中央部にあり、京杭大運河が都市部を貫いて流れている。常州は新興工業都市であり、また2,500余年の古い歴史を誇る江南の文化都市でもある。

市の西側には常州飛行場があり、大型機の発着が可能で北京、杭州とを結んでいる。

1983年3月に武進県、金壇県、溧陽県が常州市の管轄に入り、常州市の面積は94km²から4,211km²に拡大した。常州市の1985年の総人口は307万人、人口密度は729人／km²である。市区の面積は94km²、1985年の市区の総人口は52万人、人口密度は5,564人／km²で人口集中が著しい。

1985年の常州市の工農業総生産額（1980年価格）は116.13億元で、前年より28.4%増加した。1981年から1985年までの過去4年間の年平均伸び率は17.7%である。

市区の1人あたりの工業総生産額（1985年）は10,956元であり、上海市区のその9,318元を上回っている。

1985年に常州市が国に提供した財政収入は10億元台を突破し、中国南部の比較的大きな省をも上回った。

したがって、常州市はここ数年来、国内の10の「経済の星」の中で抜きんでて優れた都市とされていて、全国の中都市（人口20万人以上～200万人未満）のなかでも注目を集めている。

このように、工業による経済の活性化が促進された主な理由として、質より量を追求する一般的傾向に対して、本市は既存企業を掘り起こし、品質を第1として速度を適切にし、経済効率を高めるような施策をとったことが挙げられる。

常州市の主な工業は、機械、紡績、化学、軽工業、電子、医薬、建材などであり、バランスのとれた工業構造を持っている。

常州市の特産品として「コールテン」、「ハンドトラクター」、「ディーゼルエンジン」以上いづれも国家金賞を授与された）、「自転車」、「カメラ」、「ラジカセ」などがあり、国から金賞、銀賞を授与された製品は40種もある。

また、国と省から優良品質賞を授与されたのは同市で生産されている製品の20%にあたる173種にのぼった。これらの名柄品、優良製品は国内外にかなり広い販売エリアを持ち常州にとって財政と外貨収入の主な源となっている。

一方、常州市では都市の総合サービス機能を發揮するため、近年、交通、電話、通信、商店、銀行、基本的供給、文化、教育、衛生、保険、科学研究、住宅、ホテルなど基礎施設とサービス施設の建設に力を入れている。

観光については、観光開発というよりも人々の活発なコミュニケーションの場の整備を図り、地域の活性化を期待している。

4.7.7 鎮江市

鎮江市は長江をへだてて北の揚州市と相望み、京杭大運河が長江、滬寧線（上海～南京鉄道）と交差する地点に位置し、古くから交通の要衝として栄えてきた。

鎮江市の面積は 3,721km²で1985年の総人口は 246万人、人口密度は 662人/km²である。

1981年から1985年の過去4年間の人口の年平均伸び率は0.73%であり、江蘇省全体の0.83%をわずかながら下回っている。

本市は江蘇省の中央部に位置し、鎮江港、大港港、高資港の3つの港があり、海の入口まで約 250kmあり、海運、長江による水運および内陸水運相互間の要衝にあっている。これらの港は①南京・鎮江、②蘇州・無錫・常州の2つの経済圏に使用されている。このうち、鎮江港は張家港、南通港、南京港について、長江沿いの4番目の対外開放港として、1987年3月15日正式に外国船に開放された。

陸上交通の要路もここを中継点としたとあって、鎮江は歴代王朝の盛衰を左右するといわれたほどの重要な位置を占めてきた。

鎮江市は長江対岸の揚州市および市の西側の南京市との結びつきが深く、古くから両市と交流があり、現在、南京市を中心に一つの経済圏を形成している。本市は、東、南、西の3方を山に囲まれ、長江の南岸に陣取っている。滔滔たる長江の流れと連なる峰々が優れた景観を呈し、北固山、金山、焦山は昔から有名な遊覧の地でもある。また、文化、教育面も発展していて、研究機関が多く、特に蘭の研究所は世界的に有名である。

鎮江市の1985年の工農業総生産額（1980年価格）は 63.53億元で、前年より28.4%増加した。1981年から1985年の過去4年間の工農業総生産額の年平均伸び率は21.5%であり、江蘇省のその17.5%を上回っている。1985年の工農業総生産額のうち工業総生産額は 44.81億元で70.5%を占め、残りの29.5%が農業総生産額である。

鎮江市の工業は、製紙、機械、食品、建設材料などが主なものである。市の東部の長江に面したところに、中国南部地方において最大規模の諫壁発電所（102.5万kwH）があり、工業に重要なエネルギーを供給している。

4.7.8 南京市

南京市は中国の東南部、長江の下流に位置し、江蘇省の省都で2400年の歴史を有する歴史、文化都市であり、省の政治、経済、文化および交通の中心地でもある。また、軽・重化学工業が発達し、化学工業は全国的見地からも重要である。

科学技術、教育が発達しているのが大きな特色で、大学が35校、科学研究所が301ヶ所あり、研究者が16万人、うち高級研究者が4,500人いる。

南京市の面積は6,516km²、うち市区面積は867km²で南京市のほぼ13%を占める。

南京市の1985年の総人口は466万人、市区人口は225万人である。

人口密度は南京市が715人/km²、市区が2,595人/km²で人口集中が著しい。

また、南京市は1984年7月から都市総合改革実験都市に指定された。125の大企業と154の研究所、数十ヶ所の大学は国と省の管轄下にあり、従来から国、省、市、県のタテ割り、部門別ヨコ割りの分割管理の弊害が大きかったので、大中型企業の活性化を促進する上からも総合改革実験都市に指定された。

一方、1985年の南京港の積卸量は3,600余万トンで、全国河港では第1位、海港を含めでも第4位を占めた。この南京港は長江最大の河港で、長江の各河港の貨物取扱いの40%弱を占める（上海港を除く）。主要な搬出物資には木材、化学肥料、機械と日用工業品があり、搬入物資には食糧、鉱石がある。また、南京港は原油の中継基地でもあり、パイプラインで南京まで運ばれた任丘や勝利油田の原油が上海、安慶、九江、武漢などに運搬される。なお、南京港は1986年2月に外国籍船舶への開放が承認された。

次に、産業・経済についてみよう。

南京市の1985年の工農業総生産額（1980年価格）は136.40億元で、前年より21.3%増加している。そのうち市区はほぼ80%にあたる108.54億元であり、前年より20.6%増加している。

南京市の工農業総生産額の1981年から1985年までの年平均伸び率は13.3%であるから、1985年の工農業総生産額は過去の伸び率を上回って増進された。

南京市の工農業総生産額に占める農業総生産額の割合は1985年で13.6%であり、86.4%が工業総生産額である。ただし、市区以外の南京市では農業総生産額の割合は54%で、工業総生産額は46%である。一方、南京市区では圧倒的に工業総生産額の工農業総生産額に占める割合が高く、1985年ではほぼ97%を占めている。

表 4 - 3 調査対象地域の各市の概況

指標	市(省)	上海市	蘇州市	無錫市	常州市	鎮江市	南京市	5市	6市	江蘇省	全 国
•面積 (km ²)											
1) 市(省)全体		6,186	7,394	4,650	4,211	3,721	6,516	26,492	32,678	100,109	9,600,000
2) 市 区		340	119	397	94	180	887	1,657	1,997	6,207	
•人口 (1985年: 万人)		1,216.69	535.1	390.9	306.9	246.4	465.2	1,945.1	3,151.79	6,213.2	104,532.0
•人口の年平均伸び率 (%) (1981~1985年)		1.14	0.47	0.66	0.69	0.73	1.25	0.76	0.90	0.83	1.10
•人口密度 (1985年: 人/km ²)											
1) 市(省)全体		1,967	724	841	729	662	715	734	968	621	109
2) 市 区		20,538	5,958	2,123	5,564	2,289	2,595	2,859	5,869	1,532	
•工業業総生産額 (億元) 1985年 (1980年価格)		882.8	214.84	192.98	116.13	63.53	136.40	723.88	1,606.68	1,268.2	11,938
•工業業総生産額の年平均伸び率 (%) (1981~1985年)		8.3	22.1	22.5	17.7	21.5	13.3	19.5	12.7	17.5	12.4
•農業業総生産額 (億元) 1985年 (1980年価格)		53.21	65.21	55.64	26.01	18.72	18.51	184.09	237.3	406.52	3,700
•農業業総生産額の年平均伸び率 (%) (1981~1985年)		11.8	25.7	36.5	25.1	19.9	16.8	26.5	22.4	18.7	12.5
•工業業総生産額 (億元) 1985年 (1980年価格)		829.59	149.63	137.34	90.12	44.81	117.89	539.79	1,369.38	861.68	8,238
•工業業総生産額の年平均伸び率 (%) (1981~1985年)		8.0	20.7	18.5	15.9	22.1	12.7	17.5	11.3	16.9	12.3
•工業業総生産額に占める 農業業総生産額の割合 (%)		6.0	30.4	28.8	22.4	29.5	13.6	25.4	14.8	32.1	31.0
•工業業総生産額に占める 工業業総生産額の割合 (%)		94.0	69.6	71.2	77.6	70.5	86.4	74.6	85.2	67.9	69.0
•1人あたりの工業業総生産額 (元/人) (1985年)		7,256	4,015	4,937	3,784	2,576	2,928	3,722	5,082	2,041	1,142

注) 5市: 蘇州, 無錫, 常州, 鎮江, 南京の各市の合計あるいは平均
6市: 5市に上海市を加えたもの。

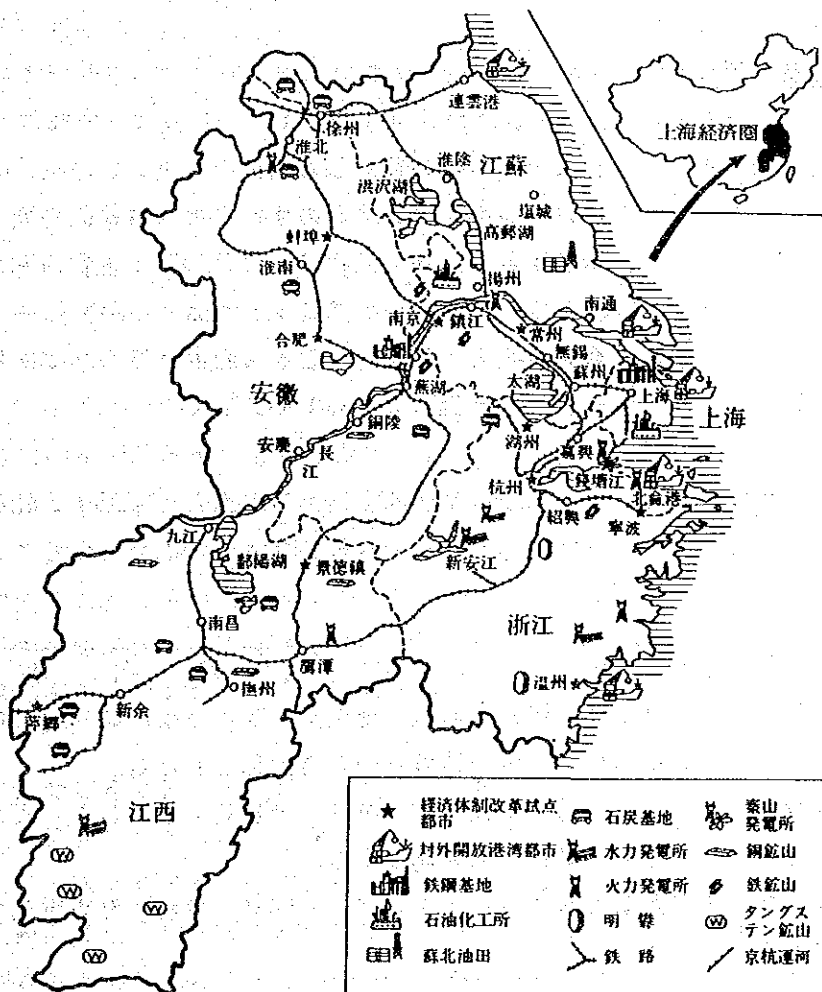
資料: 江蘇省統計局, 中国城市統計年鑑, 1985年

4.8 上海経済圏構想の導入と展開

上海経済圏構想は、強い工業力を持つ上海市を中心に行政区域を超えた上海市、江蘇・浙江・安徽・江西の4省（その後、福建省が加わって5省となった。）を網羅する図4-10に示す広域経済圏を設置し、その圏内で企業経営上の協力や連合、協同の資源開発や治水を行なおうとするものである。

換言すれば、経済発展の内部連関に基づいて、都市を中心としてさまざまな経済活動を組織し、地域間、部門間、都市—農村間の境界を打破し、業種と地域の境界を超えた経済圏や経済ネットワークをつくりあげていこうとするものである。

つまり、上海の豊かな工業力、技術力を潜在力のある後背地と有機的に結びつけ、上海の技術力の高度化、後背地の工業力の強化を図ることを目的としている。



出所：「世界の大都市2上海」（東京大学出版会）

図4-10 上海経済圏（1984年12月～）

なお、上海経済圏は1983年 1月に正式に活動をはじめ、当初の圏域は上海の市区と10県、江蘇省の蘇州、常州、無錫、南京の4市と18県、浙江省の杭州、嘉興、湖州、紹興、寧波の5市と29県、計10の市と57の県が含まれる土地面積8万 4,000km²の圏域であった。

この圏域は1984年12月、図4-10にも示されているような4省（その後、福建省が加わって5省となった）、1直轄市、32市、17地区、301県を包含し、人口1億 9,900万人（全国の19.2%、1984年末時点）、面積51万 6,000km²（全国の5.4%）の圏域に拡大された。

また、この圏域は全国の工業企業の26.6%を占める10万余の工業企業を擁し、1984年の工農業総生産額は全国の27.6%に相当する 2,876億元にのぼる。

上海経済圏では、行政区分を度外視して経済圏を作り上げていこうとしており、その運営にあたっては、省と市の間の行政区分にとらわれずに経済面での連合を進めている。そのため各省市間の利害調整はあらゆる権威を捨てた平等なものである必要がある。

もちろん各省市を貫く次のような基本理念がある。

各省市の基本理念

- 統一的企画 : 従来の各省市の独立した企画システムを超え、新たな広域市場形成に今後の上海経済圏のすべての経済建設を向けることである。換言すれば、統一的な計画に基づいて各省市間の綿密な協力関係のもとに、域内の天然資源、エネルギー、インフラ、工業生産力、農業生産力、労働力などを有機的に結合して、域内のバランスのとれた経済発展を進めていく。
- 比較優位 : 各省市の分業関係を進めるにあたって現在の比較優位性による利益を認め、既存の優位性をさらに高めていくことである。

省 市	具 体 的 方 向 性
・ 上海市	「高度技術産業・精密技術産業・先端技術産業」の方向に産業構造を再編して、域内の他省との競合関係を避ける。
・ 江蘇省、 浙江省	手工業、紡績工業、軽工業などの伝統を生かして、また上海から拡散してくる業種で拡大成長する。
・ 江西省、 安徽省	豊かな天然資源とエネルギーの開発・生産に努め重化学工業の発展を目指す。

● 自覚自願 : 各省、市の自主性を尊重し、すべての経済連合は自主的に進めていくべきものであり、地域の積極性、主体性を可能な限り引き出す。しかも、関係各部門の権益と業務は経済法則に基づいて連動させていく。

● 内連外拡 : 国内の各地域との相互協力を強化し、内部的な経済・技術協力を積極的に進め、さらに大いに対外貿易を発展させ国際市場を開拓すること。

上海経済圏構想は従来の地域運営のあり方を見直し、より合理的、経済的、効果的な運営方法により、地域のあり方を模索していこうとする新しい試みである。この構想を具現化していくためには、連合の主体である企業側の積極的な連合参加が促進されるような素地づくりが必要とされる。

上海には大きい郊外区があり、多くの郷や鎮があり、さらに上海経済圏および全国各地との経済的連合が加速されれば、広域的圏域にわたる産業・経済発展のための充実した基盤づくりなど有利な条件はさらに多くなる。

この有利な条件を十分生かしつつ、上海の経済センターとしての役割を発揮するならば、様々な困難を克服でき、将来、新たな望ましい展開が期待できるものと考えられる。

しかし、上海経済圏は上海のみを中心にして考えることは妥当でなく、長江デルタの経済圏として、各省・市・地区・県の特徴、主体性、独自性を十分生かして、経済的、合理的な連合を推進していくことが大切である。この長江デルタの経済圏はまだ形成途上にあり、蘇州・無錫・常州の小型経済開放区の建設にまず取り組んでいる。

特に、常州市は1982年から国务院の許可を得て総合的経済体制改革を試験的に行なってきた諸都市の一つである。1985年を例にとると、市街区人口1人あたりの工業生産額が10,956元、国営企業の従業員1人あたりの平均労働生産性が27,000元に達し、これらの指標は4年続けて全国の中都市のトップとなっている。このことは、同市の企業家たちが早くから質の向上、新製品の開発の重要性を認識して20数年にわたって努力を続けてきた結果であると考えられる。

このように、常州市は既存企業の潜在力を掘り起こし、品質を第一とし、適切な速度を保ち、経済効果を高め多くの利益をもたらすような新たな方向性を模索し、実践してきた。

今後、上海はもとよりのこと常州市のような模範となる「核」が形成され、やがてそれらの「核」が連担して最も均衡のとれた経済的、合理的、効率的な経済圏が構成され、長江デルタの経済圏がますます活性化していくことが期待される。

4.9 対外経済開放政策

1985年2月、国務院は長江デルタ経済開放地帯の重要な構成部分として、蘇錫常経済開放区の対外開放を決定した。その適用範囲には蘇州市、無錫市、常州市の3市の市区、3市所轄12県の県庁所在地および沙州県張家港區が含まれていた。

この蘇州市、無錫市、常州市の3市は、南京市、鎮江市と上海市とを結ぶ長江デルタの中心部に位置し、歴史的に発展が早かった地域であり、3市の面積は江蘇省全体の16.2%、人口は20%だが、1984年の工農業総生産額では39%を占め、輸出用商品買付額では45%を占めていた。

1985年の対外経済技術協力（蘇錫常経済開放区）の特色としては、次の3点があげられる。

- ①外資導入先がこれまでの香港・マカオ、日本から西欧、米国に広がった。
- ②外資利用の形態が従来の補償貿易、委託加工、合弁から提携、国際リースへと多様化した。
- ③外資利用の範囲が軽工業、紡織、絹などといった伝統工業から商業、観光業へ、都市から近郊農村へと拡大したなどがあげられる。

江蘇省では1954年10月に対外貿易局が設置され、同時に「絹」、「土畜産」、「茶葉」の3つの輸出会社が設立され、主としてソ連・東欧向けに輸出が行なわれた。対西側では、1974年1月から省の直接輸出が可能となり、「糧油食品」、「土畜産品」、「紡織品」、「軽工業品」、「工芸品」、「五金化工機械」の6つの輸出入分公司と「外運」と「包装」の2つの專業公司を設立して、直接輸出や業務に当たった。

1983年5月から南通港、張家港が外国船舶に開放され、公司も分公司が16、專業公司が4へ拡大して20となった。1985年から輸出関係は44公司に拡大された。

1986年2月に南京港が対外開放され、鎮江港も1987年3月に対外開放された。なお、海上輸送による輸出ルートは江蘇省の港から8割、上海からが2割であり、連雲港は主として瀾海線沿線各省の輸出貨物を扱っている。

江蘇省では蘇州、無錫、常州、南通を中心にして、原料輸入加工組立てや補償貿易が進んだ。外資導入では軽工業と紡織工業が中心で、規模は中・小型が多く、相手は香港、日本、アメリカが主である。

蘇州、無錫、常州、南通、連雲港が外資導入の中心であるが、最近では蘇北の郷鎮企業へも拡大しつつある。また、業種でも電子、機械工業での導入も進みは始めている。

上海市の対外経済および貿易関係は、中国が対外開放政策を推進してきて以来、通常貿易、各種取引方式による外資導入（委託加工、補償貿易、合弁事業、合作経営など）、技術・設備導入、国際労働協力などをさまざまな面で活発化している。対外経済開放政策の進展に伴

い、上海市では閔行新工業区計画、虹橋新区計画および上海経済圏構想が次々に打ち出され、既に実行に移されている。

また、上海港の施設拡充による海上輸送力の強化も国家の重点プロジェクトの一つであり、対外貿易を中心にして中央政府がその決定権を上海市に大幅に委譲しつつある。

上海港における輸出は、1980年に42億 6,600万米ドルのピークに達した後、年々漸減の傾向を示し、1985年には33億 5,000万米ドルになった。しかし、全国の輸出額（1981～1985年）は年平均 5.6%の率で増加したために、全国の輸出に占める割合は1980年の23.3%から1985年の12.2%へと年々低下の一途をたどっている。このことは、対外貿易の地方への権限委譲の高まりにつれて、他省が独自に輸出する比重が大きくなったためである。すなわち、一部の製品が他省の経営に移され、各省とも上海港を利用しなくなったことが減少に結びついている。また、上海港の積卸力と上海への鉄道輸送力が限界にまで達しているためであり、上海港の対外貿易港としての地盤沈下は否めない。なお、上海港の輸出額のうち、上海地場製品の比率が1981年の73%から1985年の81%へと着実に上昇し、地場輸出港としての性格を強めている。

上海地場製品以外の製品は、主として江蘇、浙江、安徽、江西、四川などの各省の製品である。また、第7次5ヶ年計画期には、周辺の南京、寧波、南通、張家港からの輸出が拡大するため、上海港の地場輸出港としての性格が強まるものと思われる。

4.10 第7次5ヶ年計画

ここでは、本プロジェクトに直接的に関連のある江蘇省および上海市の第6次5ヶ年計画の歩みと第7次5ヶ年計画の主要部分を表4-4および表4-5に示している。全国計画については、基本的事項および江蘇省計画、上海市計画に関連のある部分を取り出している。

これらの諸計画は、本調査対象地域の開発および発展の今後の方向性を考察・分析する上で参考とする。

表 4 - 4 第 6 次 5 ヶ 年 計 画 (1981 ~ 1985 年) の 歩 み

全 国			江 蘇 省			上 海 市		
・基本任務・第6次5ヶ年計画は、国民経済の調整、改革、整頓、向上のため政策を堅持し、これまで緩やかされてきた経済発展を妨げる問題を解決し、財政および経済状況を根源的に好転させるとともに第7次5ヶ年計画の基礎固めと条件づくりを行うことを基本任務として掲げた。 ・特徴・限られた資金は全体的にも部門別にもあまり多く配分できないので資金の効率的運用を図るためにも生産性の向上および経済効率の向上を図る。 ・外資利用の原則は合弁などの投資を重視し、国際金融機関や外国政府の中・長期で中・低利の借款を歓迎し、一般商業ベースの借款の利用に關しては慎重に対処する。 ・計画の達成状況：第6次5ヶ年計画は、ほとんどすべての目標において超過達成されている。			・特徴・この時期の江蘇省の経済発展の特徴は均衡のとれた高い成長を実現したことであり、社会総生産額、工業総生産額、国民所得はそれぞれ同じテンポで成長を見せ、第6次5ヶ年計画期には年率で14%以上の成長をみせた。 ・江蘇省の特徴は商品流通が活発なことであり、農業・副業生産物の商品化率が50~60年代は20~30%であったものが70年代前半・中期に40~50%になり、最近では60%になっている。 ・本省の対省外出荷率は非常に高く、軽工業・紡織製品では80%前後となっており、全国に開かれた工業基地といえる。 ・本省では地方財政収入の伸びが高く、1977~1982年の7年間に年平均7.4%の伸びを示し、全国の伸び率の4.4%を大きく上回っている。地方財政留保率については38% (1977~82年)、44% (1983年)、52% (1984年) と年を追うごとに留保率が上昇していることが注目される。			・特徴・第6次5ヶ年計画目標からみると、上海の工業総生産額の現実の伸びはかなり高くなっている。しかし、全国レベルからみると、上海の工業総生産額の伸び率は全国のそれに比べて低いことが特徴的である。 ・財政：上海の1949年から1983年に至る35年間の財政収入は5500億元にのぼったが、そのうち中央政府に上納された部分は86.8%、上海市が留保・使用した分は13.2%の約460億元にすぎないと言われている。 ・このようなことから、上海が全国財政を支えるための大きな貢献をしている反面、上海自身の経済の建設、自己革新が進まず、上海の地盤沈下をきたした。 ・また上海では産業基盤整備の投資は基本建設投資のわずか5%に抑えられ主として工業建設に投入された結果、1930年代から1940年代の都市基盤の上で生産のみを拡大するというアンバランスが進行し、高速道路、港湾、空港、発電所などのインフラ整備が最優先の課題となってきた。		
主要計画値と実績 (1980年価格)			主要計画値と実績 (1980年価格)			主要計画値と実績 (1980年価格)		
計画・実績	計 画		計画・実績	計 画		計画・実績	計 画	
	1985年計画値	年平均伸び率 (%) (1981~1985)		1985年計画値	年平均伸び率 (%) (1981~1985)		1985年計画値	年平均伸び率 (%) (1981~1985)
国民所得 (億元)	4,450	4	国民所得 (億元)	369	-	国民所得 (億元)	754	4.7
1人あたり国民所得 (元/人)	420	2.4	工業総生産額 (億元)	827	-	工業総生産額 (億元)	882.8	8.3
工業総生産額 (億元)	8,710	4	工業総生産額 (億元)	577	-	工業総生産額 (億元)	329.6	8.0
工業総生産額 (億元)	6,050	4	農業総生産額 (億元)	250	-	農業総生産額 (億元)	38	11.8
農業総生産額 (億元)	2,660	4						
人口 (億人)	10.6	1.3 以上						

全 国	江 蘇 省	上 海 市
● <u>全体構想</u> ① 経済体制の改革によってさらに好ましい経済環境と社会環境をつくり出し、社会の総需要と総供給の基本的均衡をはかり、改革をいっそう順調に進め、5 年あるいはもう少し長い期間に中国特有の新しいタイプの社会主義経済体制の基礎を基本的に確立する。 ② 経済の持続的安定成長を維持し、固定資産の投資総額の抑制を前提に、重点建設、技術改造、頭脳開発を大いに強化し、物財、技術と人材の面から 90 年代における経済と社会の持続的發展のために必要な後続力を準備する。 ③ 生産の発展と経済効率の向上をふまえて都市・農村人民の生活をひきつつき改善する。 ● <u>主要な目標</u>	● <u>全体構想</u> 経済体制の改革と対外開放を堅持するという条件下で農業という基礎を強化し、経済効率を向上させ、科学技術の発展と教育智力開発をはやめ、生活の安定かつバランスのとれた持続的發展を促し、人民生活をひきつつき改善し、以後の 10 年の発展のために充分な推進力を蓄える。 ● <u>主要な目標</u>	● <u>全体構想</u> 今世紀末までに上海を開放型で、多機能、合理的産業構造を持った、科学技術で先進的な高度の文化程度を備えた、近代化した都市へ建設する。 ● <u>経済発展の戦略的方針</u>： a) 対外・対内の両方の開放を実行する。 ● 外資と技術の導入の重点は次の 4 つである。 ① 工業企業の技術改造と製品の世代交代を早める。 ② 都市の基礎施設を強化する。 ③ 郊外県の農業副業生産構造を改善する。 ④ 大いに輸出製品の構成を変え、輸出力を高める。 ● 対内連合は 3 つの空間次元に計画的に重点的に展開してゆく。 ① 第 1 次元の展開：上海経済圏の 4 省 1 市（今後、福建省が加わり 5 省 1 市となる）の緊密な連絡を促進する。 ② 第 2 次元の展開：長江流域の経済連合を促進する。 ③ 第 3 次元の展開：全国各地との各種形式の経済技術連合と協力を深める。 b) 広範に先進技術を採用し、重点的に伝統工業を改造する。 c) 新技術を開拓し、新興工業を開拓する。 b) 大いに第 3 次産業を発展させ、多機能な経済センターとしての役割を發揮させる。 1990 年までに GNP に占める第 3 次産業のウェイトを現在の 25% から 30% に高め、今世紀末に 50% 以上に高めるようにする。 e) 都市の基礎施設を強化し、逐次都市配置を展開してゆく。今後、上海の都市と工業の配置は重点を杭州湾と長江河口の南北両翼にひろげてゆくことに置く。
● <u>主要な目標</u> ● <u>主要な目標</u>	● <u>主要な目標</u> ● <u>主要な目標</u>	● <u>主要な目標</u> ● <u>主要な目標</u>

第5章 調査対象地域の交通・運輸

5.1 道路交通

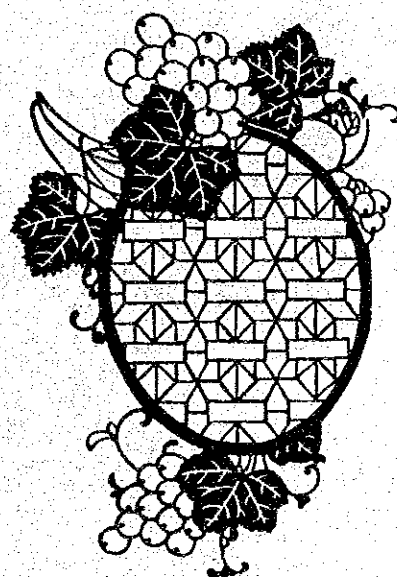
5.2 鉄道

5.3 水運輸送

姑蘇城外寒山寺、夜半鐘聲到客船。

張繼「楓橋夜泊」

姑蘇城外の寒山寺、夜半の鐘声 客船に到る。



第5章 調査対象地域の交通・運輸

5.1 道路交通

5.1.1 道路網の現況

調査対象地域の道路網は図5-1に示されるとおりである。当該地域の道路は1級から4級までの公路および等外道路などから成る。このうち主要道路としては、南京・杭州線、鎮江・常州線、鎮江・句容線、常州・江陰線、常州・溧水線、常州・漕橋線、十一圩・蘇州・王江涇線、無錫・江陰線、昆山・安亭・上海線、上海・宜興線などがあげられる。これらの道路は概ね2級または3級公路として整備されており、域内の幹線網として道路体系上の骨格を形成する。1級公路は鎮江・丹陽線の一部にある。これらの幹線を補助する形で、その他の道路が整備されており、その主なものとしては、南京・鎮江線、丹陽・句容線、常州・無錫線、江陰・鹿苑線などがある。調査対象地域には、以上の公路以外に等外道路、農道が存在するが、これらは主要道路と村落を結ぶようなものが多い。上海からは道路が放射状に整備されており、その主なものとして松金公路、滬青公路、曹安路、嘉羅路などがあげられる（図5-2参照）。

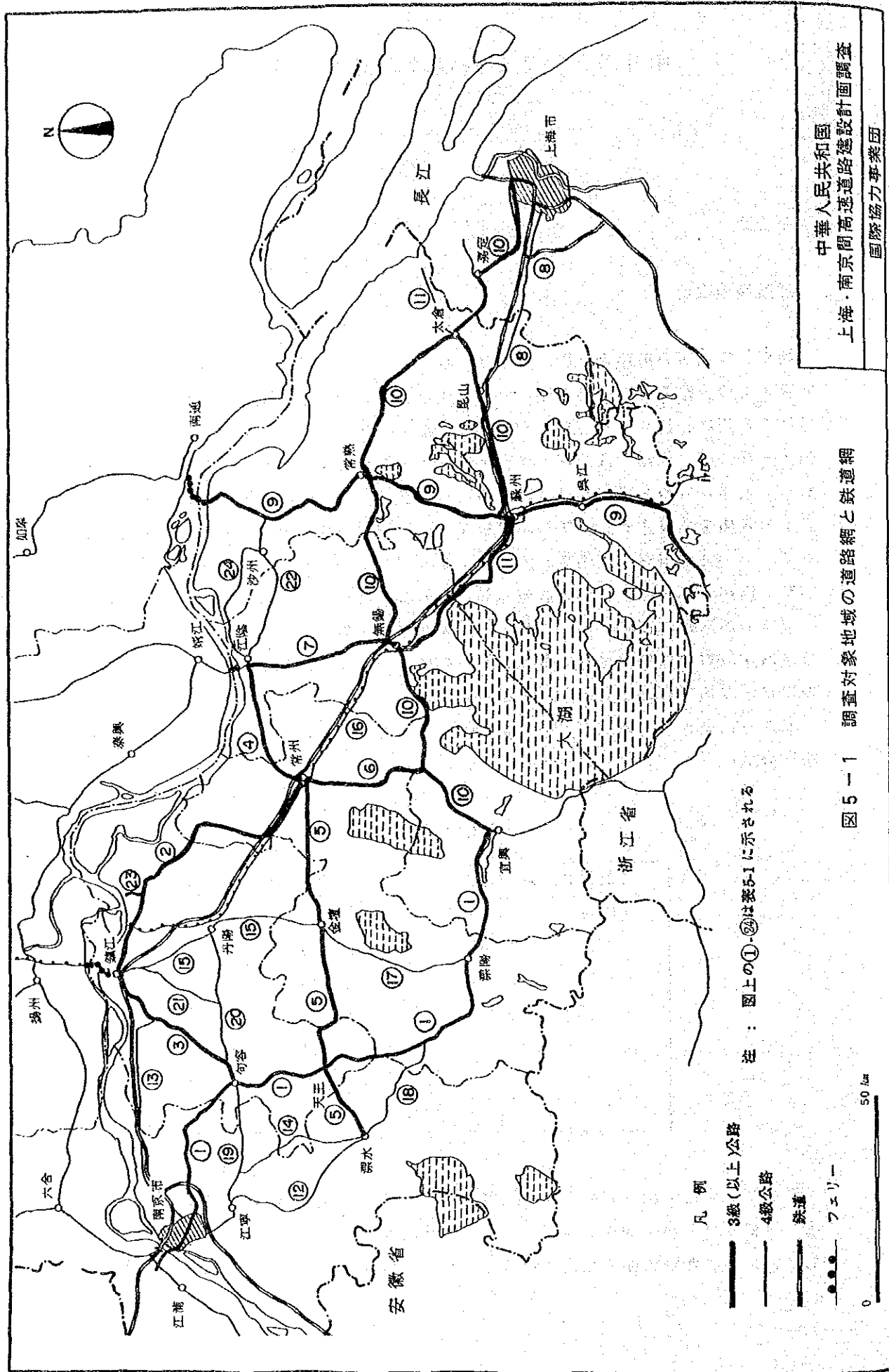
ちなみに調査対象地域の大部分を占める江蘇省の道路網を行政管理区分別および道路等級区分別に示すと、次表のとおりである。

江蘇省の道路網

単位：km

道路行政管理別延長		道路等級別延長	
・国道	2,230	・高速公路	-
・省道	4,449	・1級公路	74
・県道	6,942	・2級公路	1,468
・町村道	7,862	・3級公路	2,568
・専用道路	953	・4級公路	13,434
		・等外道路	4,892
合 計		22,436	

概していえば、調査対象地域の道路網は、各都市から放射状に発しており、都市間の連携度は低く、各都市間を直達しておらず、幹線道路も広域幹線道路網としての役割を果たしていない。個別道路の規格（幅員、車線数）も低い（表5-1参照）。今後増大が予想



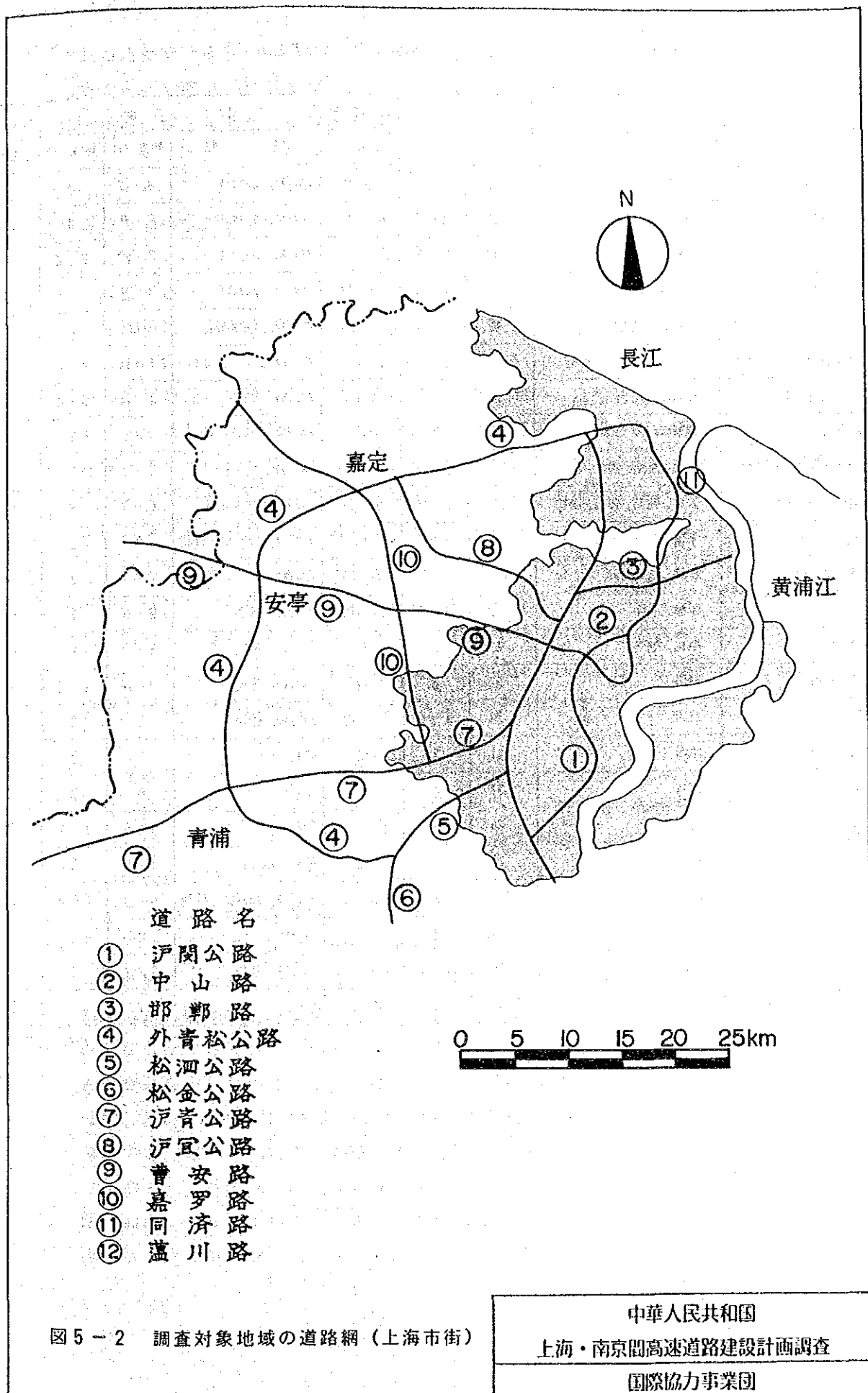


図 5 - 2 調査対象地域の道路網 (上海市街)

中華人民共和国
上海・南京間高速道路建設計画調査
国際協力事業団

表5-1 調査対象地域の主要幹線道路

路線名称	経由地	距離 (km)	等級	道路敷員 (m)	路面			図5-1 上の番号
					種類	幅員(m)	車線数	
南京・杭州	句容, 溧陽, 宜興	186	2-3	12-16	アスファルト, コンクリート	9-12	2	①
鎮江・常州	諒壁鎮・奔牛	78	2-3	8.5-12	アスファルト, コンクリート	7-9	2	②
鎮江・句容	東昌	43	2-3	8.5-23	アスファルト, コンクリート	7-20	2-4	③
常州・江陰	龍虎塘, 申港	34	2-3	9-12	コンクリート, アスファルト	7-9	2	④
常州・溧水	朱林, 天王寺	97	2-4	12-18	アスファルト, コンクリート	7	2	⑤
常州・溧陽	鳴鳳	28	2-3	16	アスファルト	7-14	2-4	⑥
無錫・江陰	青陽鎮	39	2-3	8.5-15	アスファルト	7-15	2-4	⑦
昆山・安亭	陸家浜	21	2	12	アスファルト	9	2	⑧
十一圩・蘇州・王江涇	常熟, 蘇州, 吳江	151	2-3	12	アスファルト	7-9	2	⑨
上海・宜興	太倉, 常熟, 無錫, 溧陽	162	2-3	12-17	コンクリート, アスファルト	6-9	2	⑩
無錫・蘇州・瀏河	木渚, 蘇州, 昆山, 太倉	136	2-3	12	コンクリート, アスファルト, 砂利	9	2	⑪
南京・望牛墩	秣陵, 烏山	109	3	9-30	アスファルト	7-9	2	⑫
南京・鎮江	下蜀, 高資	61	3-4	7-12	アスファルト, 砂利	6-9	2	⑬
南京・溧水	淳化, 湖熟	41	3	12	アスファルト, 砂利	6-9	2	⑭
鎮江・金壇	丹陽	52	3	12	アスファルト, 砂利	9-16	2-4	⑮
常州・無錫	錢橋	39	3-4	8.5-12	アスファルト, 砂利	7	2	⑯
金壇・溧陽	洮西	41	3	12	砂利	7	2	⑰
溧水・老河口	白馬	31	4	12	砂利	6	2	⑱
句容・淳化	土橋	25	4	7.5-12	砂利	4-6	1-2	⑲
丹陽・句容	白兔	35	3	12	砂利, アスファルト	7-9	2	⑳
鎮江・宝堰	白兔	43	3	8.5-23	コンクリート, アスファルト, 砂利	6-16	2-4	㉑
江陰・鹿苑	沙州	43	3	12	アスファルト	9	2	㉒
葛村・新港	大港	15	3-4	7.5-12	アスファルト, 砂利	6-7	2	㉓
楊舍, 張家港・江陰	張家港	36	3	8.5-12	砂利	7	2	㉔

出典：江蘇省資料

される道路交通需要に見あった道路整備面からの対応が必要と思われる。

車で長江を渡る手段は南京にある長江大橋、鎮江と揚州を結ぶ鎮江フェリー、江陰と八圩を結ぶ江陰フェリー、西界港と南通を結ぶ通沙フェリーなどがある。

5.1.2 道路交通の現況

(1) 断面交通

交通量は、都市近傍で部分的に多い区間もあるが、主要幹線の間で概ね2,000～4,000台/日である。表5-2に南京～上海間の主要地点の年次別交通量を掲げる。

最近の交通量の年平均伸び率は約25%とかなり高い。車種構成をみると貨物車類（含むトラクター）が圧倒的に多く、全交通量の70～90%を占める。貨物輸送はほとんどが旧式なトラックによって行なわれている。この他に農耕用の小型トラクターが近距離の貨物輸送に使われている。乗用車類は少なく、特に小型乗用車はそのほとんどが事業所が用いるマイクロバス（またはバン）か、タクシー、ハイヤー類に限られている。

一般に当該地域の道路では自転車利用が多く、これと速度の遅い小型トラクター類が道路を占有し、自動車の通行の妨げとなっている。

夜間の交通量は少なく、昼夜率は、平均して1.3～1.4位である。

長江を渡る交通は、南京長江大橋で約10,000台/日、鎮江フェリーで約1,500台/日、通沙フェリーで約800台/日、江陰フェリーで約3,000台/日となっている。

(2) 地域間交通

次に域内の都市相互間の交通についてみると、今回実施されたOD調査（第8章参照）によれば、交通量が多いところは、上海市・蘇州市間(3,400台/日)、上海市・無錫市間(1,500台/日)、無錫市・常州市間(2,200台/日)、南京市・鎮江市間(1,200台/日)等である。その他の地域間の交通はおしなべて300～700台/日の交通量となっている。このうち、上海市・南京市間の交通量は約340台/日である。次に調査対象地域とその周辺地域との交通についてみると、長江以北の地域と調査対象地域との間の交通のうち高速道路へ転換する可能性のある交通は約4,000台/日であり、両地域間の交通上の依存関係はかなり強いことがわかる。これはフェリーによって連絡される南通、揚州方面との交通を含むためである。安徽省以西の地域と調査対象地域を連絡する転換可能交通は約1,800台/日となっており、このうち半数以上の約1,000台/日の交通量は上海市と連絡する。以上のことより判断して、この地域の道路交通は、いわゆる域内都市相互間の交通と、より広域的な通過交通とが輻輳するものであるといえる。さらに、域内の道路交通は、トリップ長の短い市内々の交通（主としてトラクターによる輸送）を含み、複雑な道路利用形態をもたらす原因となっている。

表 5 - 2 年次別・観測地点別平均交通量 (24時間)

(単位: 台)

1982年

区 間	地 点	乗 用 車			貨 物 車				トラクター			総 計
		小 型	大 型	計	小中型	大 型	トレー	計	小 型	大中型	計	
南京-鎮江	高 資	222	65	287	758	350	400	1508	937	391	1328	3123
鎮江-常州	奔 牛	95	112	207	468	58	59	585	293	17	310	1102
常州-無錫	錢 橋	232	364	596	892	166	34	1092	433	5	438	2126
無錫-蘇州	東 埭	272	256	528	795	144	86	1025	99	4	103	1656
蘇州-安亭	昆山城東	160	141	301	576	270	57	903	31	6	37	1241

1983年

区 間	地 点	乗 用 車			貨 物 車				トラクター			総 計
		小 型	大 型	計	小中型	大 型	トレー	計	小 型	大中型	計	
南京-鎮江	高 資	290	37	327	1111	382	536	2029	1057	0	1057	3413
鎮江-常州	奔 牛	113	109	222	541	56	55	652	249	14	263	1137
常州-無錫	錢 橋	230	351	581	1031	62	56	1149	351	4	355	2085
無錫-蘇州	東 埭	324	286	610	956	97	117	1170	102	3	105	1885
蘇州-安亭	昆山城東	185	172	357	784	81	24	889	34	6	40	1286

1984年

区 間	地 点	乗 用 車			貨 物 車				トラクター			総 計
		小 型	大 型	計	小中型	大 型	トレー	計	小 型	大中型	計	
南京-鎮江	高 資	261	41	302	1109	296	422	1827	1139	265	1404	3533
鎮江-常州	奔 牛	308	80	388	762	75	75	912	423	19	442	1742
常州-無錫	錢 橋	278	243	521	1107	82	125	1314	539	17	556	2391
無錫-蘇州	東 埭	622	357	979	1319	137	174	1630	152	5	157	2766
蘇州-安亭	昆山城東	261	233	494	1209	229	35	1473	105	5	110	2077

1985年

区 間	地 点	乗 用 車			貨 物 車				トラクター			総 計
		小 型	大 型	計	小中型	大 型	トレー	計	小 型	大中型	計	
南京-鎮江	高 資	308	45	353	1001	432	441	1874	1543	256	1799	4026
鎮江-常州	奔 牛	405	143	548	1076	64	116	1256	713	25	738	2542
常州-無錫	錢 橋	360	112	472	1147	82	132	1361	452	190	642	2475
無錫-蘇州	東 埭	1154	424	1578	2077	188	218	2483	163	5	168	4229
蘇州-安亭	昆山城東	265	265	530	1166	319	44	1529	53	13	66	2125

5.1.3 将来計画

前述のような状況下にある当該地域の道路体系の整備については、第7次5ヶ年計画において、新規道路の建設計画、現道の改良計画等から成る整備方針が提案されている。その主なものを拾いあげてみると、今回調査が行なわれた上海・南京間高速道路建設計画をはじめ、上海・南京間を連絡する各幹線の1級または2級公路への改良工事、また南北方向には十一圩・蘇州間、江陰・常州間、江陰・無錫間の道路の2級公路への改良工事計画などがあげられる（表5-3参照）。

上海市からは上海・南京間高速道路を含む放射状の高速道路道路網が計画されており、このうち調査対象地域の道路交通状況に直接的または間接的に影響をもつものとしては滬嘉高速公路（将来は上海市から嘉定、江蘇省北部を通過し、山東省方面へ至る）および莘松高速公路（将来は上海市から松江を経由し、杭州に至る）がある。この両高速公路の建設工事は現在進められている。

調査対象地域の各市は、それぞれ独自の環状道路計画を有しており、その建設は急ピッチで進められている。これらの道路の完成は市中心部の交通条件の改善を導くだけでなく、上海・南京間高速道路へのアクセス道路として、効率的な網体系を構成しよう。

また当該地域の道路交通に大きな影響を与えるものとして、大港・揚州間のフェリー運行計画があげられる。この区間のフェリー就航は、現在運行されている鎮江・揚州間フェリーに比べ大幅な渡河時間の短縮をもたらす、江蘇省南部地域と揚州方面との道路強化に寄与しよう。

表 5-3 将来道路整備計画

江蘇省蘇南地区関連

整備項目	整備内容および規模	備考
・南京—上海	高速公路, 可行性研究, 前期工作	調査対象 地域関連
・南京—上海	1級公路 20km 2級公路 260km	
・南京—杭州	2級改良	
・十一圩—蘇州市	2級改良	
・張家港—江陰—常州	2級自動車専用道新設	
・江陰—常州	2級改良	
・江陰—無錫	2級改良	
・蘇州—頤政	2級改良	
・南京—合肥	大橋—珠江鎮, 1級 12km 珠江鎮—省界, 2級 23km	調査対象 地域関連
・南京—南通	第7次5ヶ年計画初めに六合—蘇州間に1級公路を建設	"
・南京—泗陽	寧六公路—邵王橋, 2級 6km	"
・南京—徐州	2級改良	"
・南京—汾水	2級改良	"
・南京—蕪湖	2級改良	"
・蘇州—東山	2級改良	"

上海市関連

整備項目	整備内容および規模	備考
・滬嘉公路	新設4車線高速公路	
・莘松公路	新設4—6車線高速公路	
・滬閔公路—南北幹道	新設8—10車線快速幹線	
・翔殷路, 邯鄲路, 汶水路	4—6車線快速幹線	
・武寧路, 延安路	6—8車線快速幹線	
・外青公路	4車線改良	外環線
・松泗公路	"	"
・松金公路	"	"
・滬青公路	"	"
・滬宜公路	3車線改良	"
・寧安路	4車線改良	"
・嘉羅路	"	"
・同濟路, 軍工路	"	"
・東寧公路	"	"
・亭衛公路	"	"

5.1.4 自動車保有の現況

(1) 自動車保有の現況

上海市、江蘇省における自動車保有台数は表5-4に示されるとおりである。開放経済導入後の増加傾向は著しいものがあり、上海市においては1981年以降、年率7.8%また江蘇省においては16.1%の高率で増加している。しかし、これらの伸びは工農業生産の近年の伸びに比べると、わずかながらこれを下回る。中国においては自動車の生産上の制約、輸入上の問題さらには自動車の高価格といった制約から自動車の保有が低く押さえられているのが現状である。人口当りの保有台数を見ると上海市の場合は1985年で千人当り10.3台、また江蘇省では2.9台ときわめて低いものとなっている。

表5-4 自動車保有の現況

項 目	地 域	1981年	1982年	1983年	1984年	1985年	年 平 均 率 増 加 率 (%)
保 有 台 数 (台)	上 海 市	92,669	95,029	97,563	101,931	125,193	7.8
	江 蘇 省	99,486	109,041	115,786	142,407	181,015	16.1
人 口 当 り 数 (台/千人)	上 海 市	8.0	8.1	8.2	8.5	10.3	6.5
	江 蘇 省	1.7	1.8	1.9	2.3	2.9	14.3
工 農 業 生 産 額 (億元)	上 海 市	642.7	673.4	719.4	791.3	882.8	8.3
	江 蘇 省	665.3	734.9	823.5	1,001.6	1,268.3	17.5

(2) 自動車保有の将来見通し

自動車保有が低く押さえられている現状において将来自動車保有台数を過去の趨勢からのみ予測することはきわめて難しい。とくに中央計画的な中国経済を考慮にいれば、自動車の保有は国家の自動車生産計画等に深く関連しているといえる。また保有台数についての予測は中国自身においても成されているが、現在の260万台(中国全域、1984年)から2000年には1300万台とすると、生産能力を考えると600万台であるとか、議論が分れているのが現状である。

上海市・江蘇省の地域に限ってみると、道路断面交通量は年率、約20%で増加しているのに対し、保有台数の増加率は約12%と低い。またこの値は前でも述べたとおり工農業生産額の増加率を下回っている。以上の事実は、自動車の運行頻度の上昇をもって経済活動に対応していることを意味する。以上の認識下で、自動車保有台数と工農業生産額の相関から上海市、江蘇省の将来保有台数を試算してみると、2000年における上海市の保有台数は約25万台、また江蘇省は約47万台程度という値が得られる。当然のことながらこのような値は工農業生産額の増成長率を下回るものであり、最低限、実現されるべき将来保有台数と解釈するのが妥当であろう。

5.2 鉄 道

5.2.1 鉄道網の現況

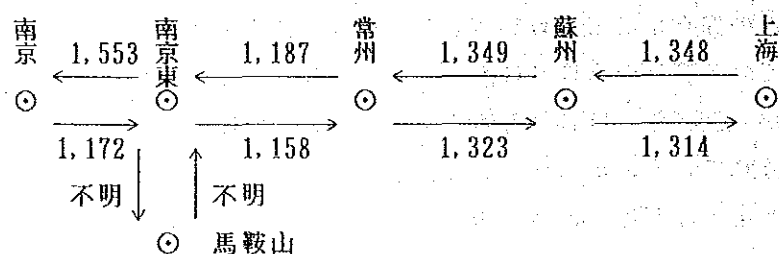
鉄道網についてみると、調査対象地域をほぼ東西に滬寧線が走り、域内の鉄道輸送の大動脈を形成する。上海から南京までの区間は全区間複線化されており（電化されてはいない）、その間には、上海駅、真如駅、蘇州駅、常州駅、鎮江駅、南京駅、南京西駅等、乗降客および貨物取扱量の大きい駅がある。上海駅・南京西駅間の距離は 311km であり、各種特急、急行列車が運行されている。

また南京駅からは寧銅線が連絡し、馬鞍山、蕪湖を経て安徽省銅陵方面へ至る。またこの線は上海からの直通運転も行なわれている。上海からは滬杭線が連絡しており、杭州をはじめとした浙江省方面と結ぶ。寧銅線および滬杭線は全区間単線である。

5.2.2 鉄道輸送の現況

滬寧線のこの区間の列車運行本数は 1 日 70 本程度である。このうち約半数は旅客列車である。また寧銅線および滬杭線はそれぞれ 1 日 30 本および 40 本が運行されている。調査対象地域での鉄道の輸送上の役割は大きい。上海市では、旅客、貨物それぞれ、年間約 2,200 万人および約 3,400 万トン、また江蘇省では同じく約 5,500 万人および約 3,900 万トンの鉄道による輸送が行なわれているといわれている。上海・南京間の断面での輸送量は旅客で 2,300 万人/年～2,700 万人/年、また貨物で 3,500 万トン/年～5,700 万トン/年であり、輸送密度は相当に高い（図 5-3 および表 5-5 参照）。

● 旅客流（万人/年）



● 貨物流（万トン/年）

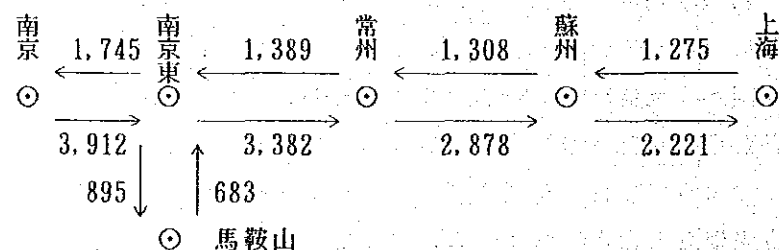


図 5-3 区間別鉄道旅客・貨物流動量（1984年）

この地域の鉄道輸送の特徴は、旅客輸送においては鉄道が域内の足として多く利用されているのに対して、貨物輸送においては、中国各地と結ぶ広域的輸送に使われている点にある。貨物輸送においては調査対象地域内々の動きは、きわめて少ない。断面での貨物の輸送内容をみると、石炭、石油などのエネルギー物質、鋼鉄、鉱石などの重工業物資が多く運ばれている（表5-5参照）。

中国においては鉄道による旅客、貨物の地域間輸送量（OD）に関する資料は入手し難く、地域間輸送量については推計値^{注1)}を用いざるを得ないが、調査対象地域内の市間での旅客輸送は、上海市を一方の起点とするODペアにおいて、多いところで12,000人/日、また少ないところでも約4,000人/日と多い。また上海・南京間の旅客輸送は約7,000人/日となっている。次に高速道路への転換可能貨物^{注2)}については、おしなべて1日当り70～310トンの地域間輸送量がある。旅客、貨物とも上海・蘇州、上海・無錫のODペアにおいて輸送量が多い（図5-4参照）。

注1)

鉄道のOD輸送量については、調査団によって推計された。推計には、区間断面輸送量（表5-5参照）と駅別旅客・貨物発着量（表5-6参照）を再現させるOD輸送量をグラビティモデルを用いた収束計算によって求めるという手法が用いられた。

注2)

表5-5および表5-6に示される品目区分のうち、建材、化学肥料・農薬、穀物・綿、塩、小口貨物、その他などの品目を道路への転換可能貨物と考えた。

5.2.3 将来計画

滬寧線の輸送能力は最近飽和状態に近づいており、輸送需要の増大に追いつかない状況にある。滬寧線については、将来複々線化あるいは旅客専用高速鉄道の配置等の可能性が考慮されているが、近い将来には実現するものとは考えられない。当面は機関車の改良、車輛の増強等の方法により輸送力の増強が図られていくものと思われる。

中国政府は、長期的な輸送政策を検討しており、この中で鉄道貨物輸送は長距離輸送を指向していく方針を打出している（China Daily 1986年3月）。

滬杭線は全区間とも輸送上の逼迫が著しく、新橋～嘉興の区間において複線化計画が提案されている。

表 5 - 5 滬寧線区間別旅客・貨物流動量 (1984年)

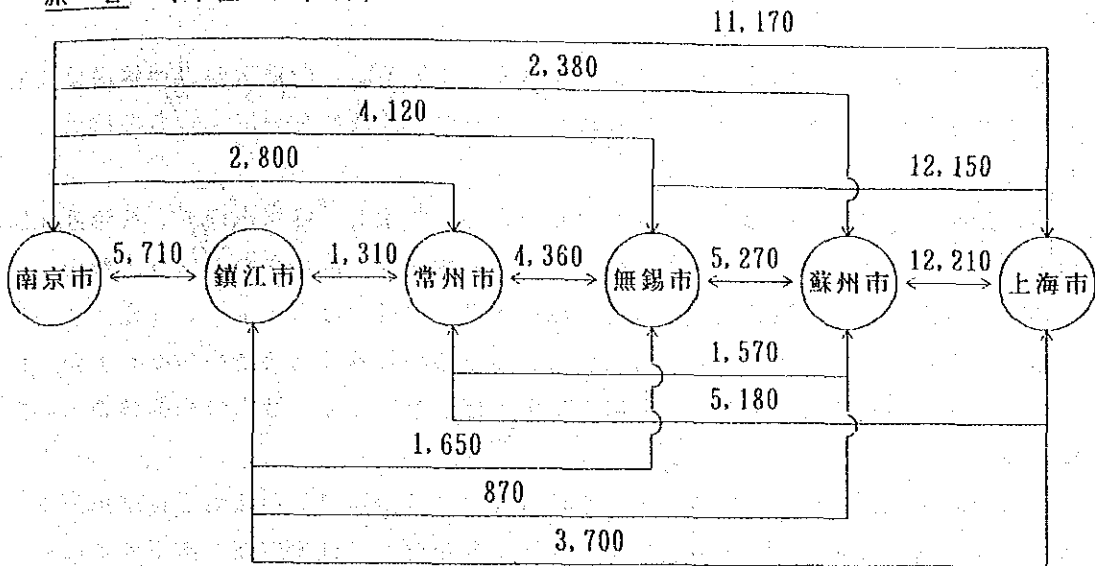
区 間	旅 客 (千人)		貨 物 (千トン/年)																			
			貨物総数		石 炭		石 油		鋼 鉄		鉱 石		建 材		化学肥料・農薬		穀物・棉		塩		その他	
	上 行	下 行	上 行	下 行	上 行	下 行	上 行	下 行	上 行	下 行	上 行	下 行	上 行	下 行	上 行	下 行	上 行	下 行	上 行	下 行	上 行	下 行
南京西-南京	702	1389	1891	712	625	—	144	—	354	50	32	1	216	36	—	2	35	85	7	—	478	538
南京-南京東	15529	11716	17451	39122	13	21336	307	1391	2904	2767	1334	2440	2583	2166	836	106	944	1296	—	308	8528	7262
南京東-常州	11874	11576	13887	33816	4	13160	67	2072	2522	3830	881	2600	1605	3434	461	101	669	1049	6	200	7672	7270
常州-蘇州	13485	13232	13084	28781	3	10583	95	1507	2479	3208	756	2548	1742	3171	450	94	375	1101	6	185	7178	6381
蘇州-上海	13477	13135	12748	22213	62	7634	104	587	2194	2602	770	2131	2364	2628	422	101	279	1013	6	171	6547	5345

注：上行とは調査対象地点からみて西安、北京の方向を指す。下行はその逆方向である。

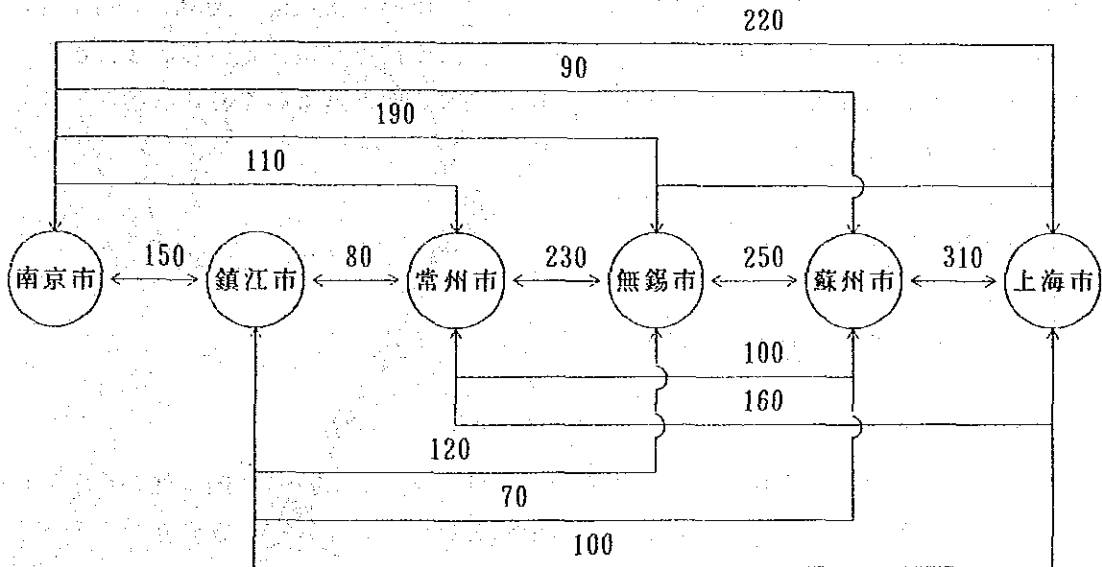
表 5 - 6 滬寧線駅別旅客・貨物発着量 (1984年)

駅 名	旅 客 (千人)		貨 物 (千トン/年)																				
			貨物総数		石 炭		石 油		鋼 鉄		鉱 石		建 材		化学肥料・農薬		穀物・綿		塩		小口貨物		その他
	発	着	発	着	発	着	発	着	発	着	発	着	発	着	発	着	発	着	発	着	発	着	
南 京 西	2607	946	711	1890	—	625	—	144	50	354	1	32	36	215	2	0.3	85	35	—	7	342	224	195
南 京	5885	7157	343	136	—	8	—	—	57	92	255	1	—	1	—	—	—	—	—	0.1	—	0.1	1
南 京 東	500	498	1956	1285	—	640	1251	121	4	21	43	41	283	7	0.1	—	0.4	4	—	39	4	3	319
鎮 江	3440	3401	1392	2063	0.1	477	0.1	66	67	299	195	125	81	220	14	6	3	19	—	9	181	173	230
常 州	3667	3788	773	1810	0.1	591	0.1	0.2	42	217	17	181	156	302	9	6	78	39	—	4	193	167	289
無 錫	6785	6759	1277	4144	—	1300	4	76	263	697	50	184	190	666	5	15	125	66	—	6	268	299	372
蘇 州	5203	5412	841	2524	—	816	—	48	0.1	208	136	438	314	222	—	4	69	31	0.1	5	141	138	182
真 如	1095	591	1976	2995	—	6	—	0.3	751	151	17	2128	4.8	1723	5	2	131	302	—	—	66	74	1000
上 海	16055	15972	35	33	—	—	—	0.3	28	26	—	0.1	0.1	2	—	—	—	0.1	—	—	—	—	8

旅客 (単位: 人/日)



貨物 (転換可能貨物) 注) (単位: トン/日)



注) 高速道路への転換が可能と考えられる建材,
化学肥料, 農産物, 小口貨物などの総数

図 5-4 調査対象地域内の鉄道輸送 (1984年)

中華人民共和國
上海・南京間高速道路建設計画調査
国際協力事業団

5.3 水運輸送

5.3.1 水運網の現況

調査対象地域の水運網はきわめてよく整備されている。この地域の水運輸送は大動脈である長江を利用するものと縦横にはりめぐらされた内陸運河を利用するものによって行なわれている。

当該地域での長江輸送は、上海港をはじめとして張家港（蘇州市内）、江陰港（無錫市内）、鎮江港、南京港がある。さらに長江による輸送は上流にさかのぼり馬鞍山を経て中流の武漢方面に至る。当該地域の各港は域内輸送上の役割はもとより、長距離水運輸送の積み替え港としても利用されている。また、これらの各港（上海港をのぞく）からは対岸へのフェリーが連絡しており水運の拠点であるばかりでなく、域内の交通体系上の拠点的役割を担う。

次に内陸運河輸送についてみると、京杭大運河（蘇南運河）が域内をほぼ東西に縦断し域内の運河網の基軸を形成する。京杭大運河は蘇州付近で杭州方面へ南下するので、東西軸すなわち蘇州・上海間の内陸水運は、申内港線、申外港線の2つの運河によって行なわれる。これらの東西軸の運河に交叉するように南北軸の運河が整備されており、そのうち主要なものとしては、錫澄運河（無錫－江陰）、申張線（張家港－昆山）、錫十一圩線（無錫－十一圩）などがあげられ、これらは長江沿岸港と連絡している。また域内の南部へは丹溧漕河、錫溧漕河が伸びており、溧陽、宜興方面と連絡している（図5-5参照）。

5.3.2 水運輸送の現況

長江輸送と内陸運河輸送の現況は以下の通りである。

(1) 長江輸送

長江の全輸送貨物量は1985年で約2.6億トンで、これは中国全体の内陸水運輸送の80%を占める。長江による輸送は重工業物資、エネルギー物資がほとんどである。全線輸送量のうち石炭が29%、石油が29%、金属鉱石、非金属鉱石、建築資材の合計が約29%を占める。調査対象地域に関連する輸送としては次のものがあげられる。

① 石炭は武漢、蕪湖、南京の3港で輸送量の83%を積み出し、鎮江、南通、上海の3港で68%を受けとる。

② 原油はほぼ全量を南京から積み出す。

調査対象地域内の港湾間の輸送量は少なく、上海市の資料によれば、上海港を一方の起点とする域内各港との輸送量は約224万トン/年（1985年）である。このうち上海港・南京港間の輸送量は約197万トン/年である（表5-7参照）。

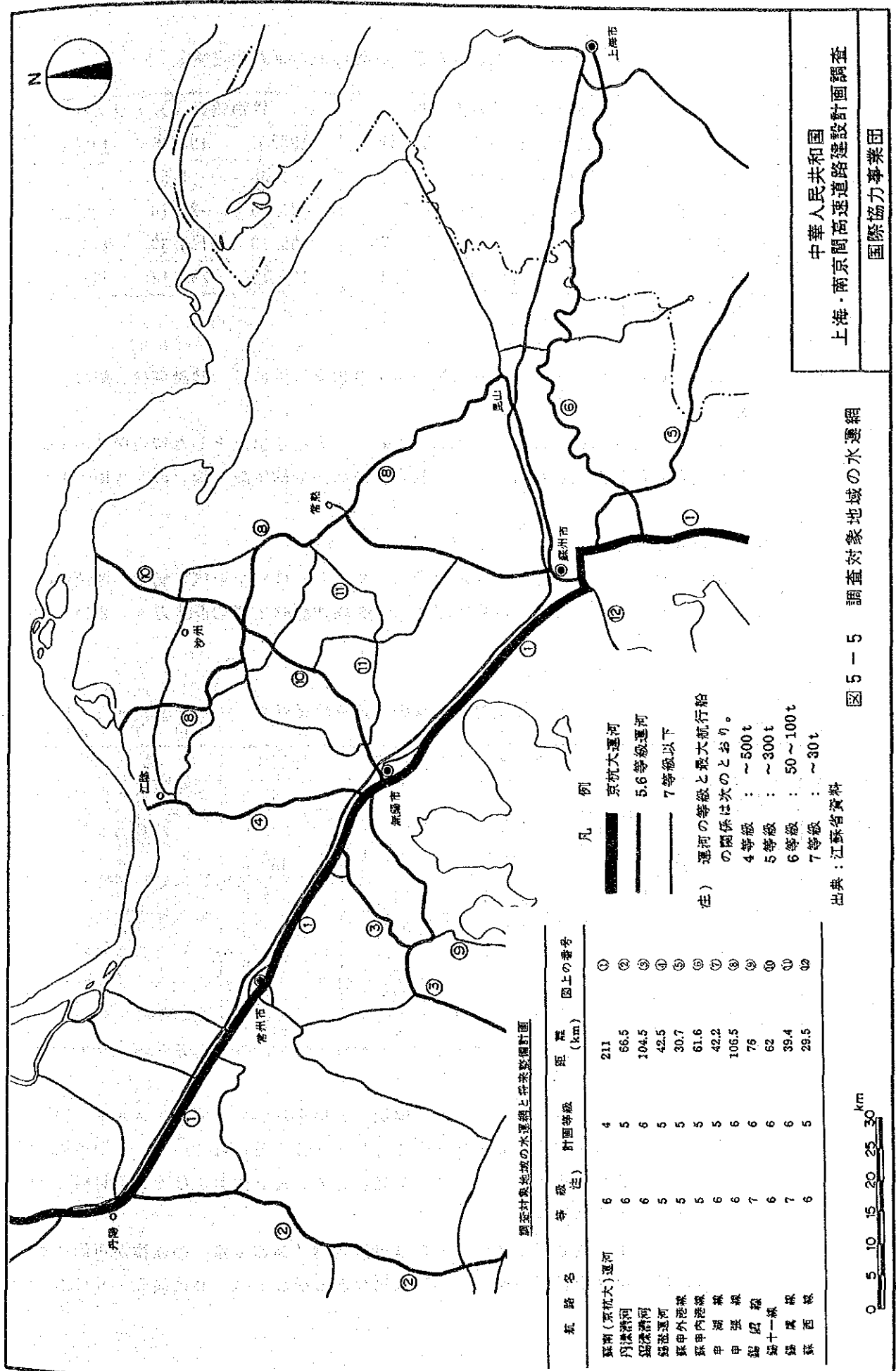


図 5-5 調査対象地域の水運網

中華人民共和国
上海・南京間高速道路建設計画調査

国際協力事業団

表 5 - 7 上海港と長江各埠頭間の水運輸送量

	旅客輸送 (万人/年)			貨物輸送 (万トン/年)		
	1983年	1984年	1985年	1983年	1984年	1985年
江 陰 港	1.71	8.40	8.50	1.45	1.55	1.73
鎮 江 港	2.88	3.20	3.10	21.20	22.70	25.28
南 京 港	4.41	4.10	5.70	165.10	176.89	196.90
合 計	9.00	15.70	17.30	187.75	201.14	223.91

出典：上海市資料

域内の輸送貨物はエネルギー物資，重工業物資以外には，建設資材，肥料，穀物類などが含まれる。

長江はまた旅客輸送にも利用されており，上海港を起点とした域内関連の年間旅客輸送量は約17万人となっている。旅客輸送は比較的距離が短いのが特徴である。

(2) 内陸運河輸送

内陸水運による輸送はまた大運河をはじめとした域内を縦横に結ぶ内陸運河網によっても行なわれており，域内の運河による輸送量は年間約6千万トンといわれる（表5-8参照）。

表 5 - 8 調査対象地域の水運貨物輸送量

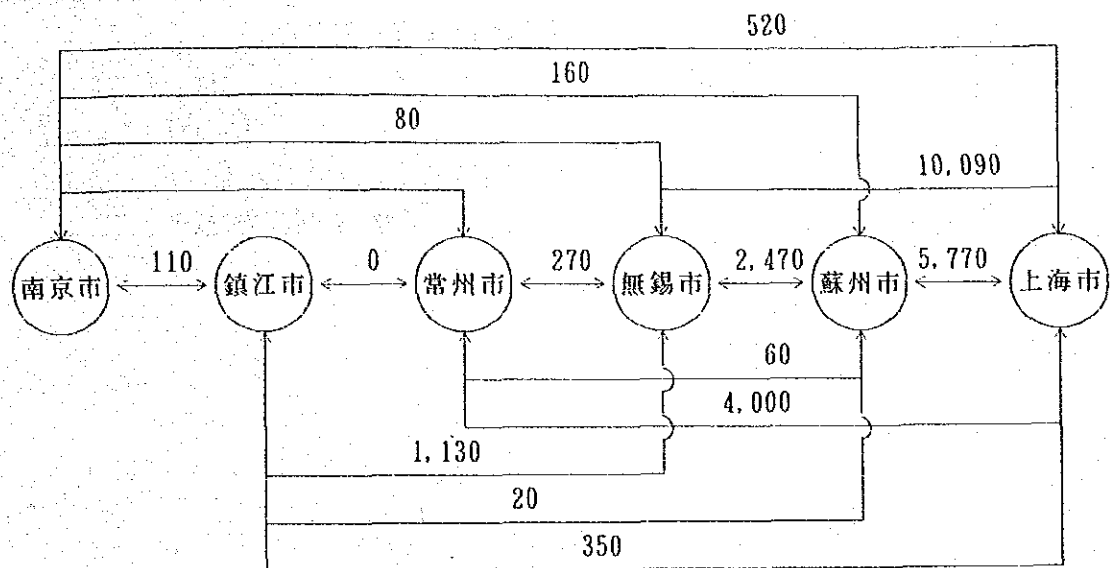
(単位：万トン/年)

		1982年	1983年	1984年	備 考
上海地区	上 海 市	—	—	2399.0	中国統計年鑑(1985)
江蘇省蘇南地区	南 京 市	219.7	227.3	238.6	江蘇省資料
	鎮 江 市	428.3	439.2	469.8	"
	常 州 市	589.1	613.5	638.6	"
	無 錫 市	1,009.1	1,033.6	1,111.5	"
	蘇 州 市	1,390.9	1,436.1	1,483.6	"
	小 計	3,637.2	3,749.7	3,742.1	
調査対象地域総計		—	—	6,141.1	

運河による輸送貨物としては，長江同様，石炭をはじめとするエネルギー物資，鋼鉄，鉱石等の重工業物資および建設資材などが多く運ばれている。この他運河は域内の軽工業製品の搬出，搬入の身近な足として，雑貨類およびその原材料（竹材，陶器など）が多く輸送されている。

水運調査による調査対象地域内の転換可能貨物（高速道路への転換が可能と考えられる建材，化学肥料，農産物，小口貨物などの総数）のODは図5-6に示され

る。輸送量の多いODペアとしては上海・蘇州，無錫・上海，常州・上海があげられる。



(単位：トン/日)

図5-6 調査対象地域内の水運輸送(1986年)ー転換可能貨物ー

5.3.3 将来計画

域内の水運網は、密度的にはきわめてよく整備されているものの、個別の運河または港湾機能についてみれば、規格が低い、容量が小さい、機能が旧式であるなどの問題点が指摘されている。このような状況下において、水運については港湾整備計画、運河改良計画などの整備計画が提案されている。

港湾整備計画については、南京港(新生圩)、鎮江港(大港)、張家港などのバース新設計画があげられる。新生圩、大港においては、2万5千トンクラスのバースの新設を計画しており、今後大きな取扱量の増加が期待できる。

運河の整備計画については、拡幅などの改修計画が提案されており、京杭大運河(蘇南運河)の4等級への格上げ工事など、個別運河の容量拡充が意図されている。

第6章 調査対象地域の交通施設整備の課題と 高速道路の役割・必要性

- 6.1 はじめに
- 6.2 調査対象地域の交通施設整備の課題
- 6.3 高速道路の役割と必要性

行不由径。 『論語』

行くに径（こみち）に由らず。



第6章 調査対象地域の交通施設整備の 課題と高速道路の役割・必要性

6.1 はじめに

本調査対象地域には、次節以下で述べる産業・経済活動上の優位性があるにもかかわらず種々な制約条件があるため、それらの優位性が十分発現されず地域の健全な発展をはばんでいる。

このため、全国のなかでも高い水準にあるこれらの優位性を十分生かすとともに、制約条件をすみやかに解消して調査対象地域の飛躍的發展を図ることは、この地域、ひいては中国の切なる願いでもある。

ここでは、地域の健全な発展にとって根元的な制約条件になっている交通・運輸の輸送力の不足についてふれ、さらに輸送力の不足を補完・解消し、経済発展に大きく寄与する高速道路の役割と必要性について述べる。

6.2 調査対象地域の交通施設整備の課題

本調査対象地域には、

- ①「産業・経済活動上の優位性」がある一方、
- ②「地域の活性化、産業・経済の発展を図る上での制約条件」がある。

1) 産業・経済活動上の優位性

- 調査対象地域の大部分が長江下流の大三角洲地帯に包含され、地形は平坦、土壌は肥沃、気候は温暖湿潤、水面は広く水利に便利という自然条件に恵まれ、古くから「魚米の郷」と呼ばれている。

特に、この地域は長江、京杭大運河をはじめとする運河網に恵まれ、水運が発達している。そのため、外国貿易、国内流通にも大いに役立っている。

- また、上海・南京間には鉄道（滬寧線）が通っており、南京長江大橋を通じて内陸側とも連絡し、調査対象地域と内陸部との交通運輸上の動脈を成している。

南京長江大橋はまた、鉄道のみならず道路交通にも利用されており、陸上交通にとっ

ては壁となっている長江による交通分断の解消に大きな役割を果たしている。

- 一方、調査対象地域の経済の基礎は良好であり、上海、蘇州、無錫、常州、鎮江および南京の6市の1985年の工農業生産額（1980年価格）は1,606.7億元であり、全国（11,938億元）の13.5%を占める。

6市平均の1人あたりの工農業生産額（1985年）は5,082元／人で全国平均の4.4倍あり、この地域の工業生産性が高く、全国的レベルからしてもこの地域の産業・経済水準が高いことがうかがわれる。換言すれば、工業の各部門もひととおり揃っていて、「軽工業」、「紡織」、「電子」、「機械」、「化工」、「建材」の「6大支柱」部門がすでに相当の規模を備え、全国のなかでも高い水準にある。

- また、江蘇省の工業生産の大きな特徴は、工業生産の多くが郷鎮企業によって担われているということである。この郷鎮工業は主として長江周辺と南部、特に蘇州、無錫、常州の地帯で最も発展している。

- 江蘇省経済のもうひとつの特徴は商品経済が活発なことである。

省の農業・副業の商品化率が1950～1960年代は20～30%であったものが、1970年代前・中期に40～50%になり、最近は60%以上となっている。

工業製品でも、江蘇省の対省外出荷率は非常に高く、軽工業・紡織製品では70%前後、機械製品では80%前後となっており、全国に開かれた工業基地となっている。特に、調査対象地域に包含される蘇州、無錫、常州、鎮江、南京の商品経済は活発である。

また、上海の商品経済も活発である。

- 調査対象地域では対外貿易交易機構が比較的完備されていて、商品検査機構、税関、銀行、保険会社が整備されている。
- 一方、この地域には商業・工業・金融・運輸・貿易などのセンター機能をもつ国際都市、上海市が包含され、地域内技術移転を通して、「国際貿易の進展に伴う地域産業の振興と活性化」、「科学技術の振興」などが具現し易い基盤条件に恵まれている。
- この地域は、今後の工農業の発展、対外開放政策の進展、国際貿易の振興などとあいまって、中国の産業・経済の活性化をさらに促進する牽引車的能力を十分具備している地域であるといえる。
- このように、本調査対象地域の潜在力は豊かであり、今後の開発の方向性いかによっては、この地域が持っている優位性をさらに発揮させ、飛躍的な発展をとげる素地を十分具備していると言える。

2) 産業・経済発展上の制約条件

- 調査対象地域は、以上のような産業・経済活動上の優位な条件を有しているものの、次のような点が改善されなければ産業・経済の持続的発展は著しく阻害されるものと考えられる。

また、この地域が本来的に具備している有効な潜在力が顕在化されず、国家経済的見地からも相当な無駄を生ずることになる。

①交通・運輸施設の輸送力、通信能力の不足

②エネルギー・原材料不足

③生産施設の老朽化、資金不足、供給処理施設など社会資本ストックの立ち遅れ

このうち、交通・運輸については次に示すような諸点が産業・経済の発展、国際貿易の振興などの制約条件として顕著になりつつある。

- 調査対象地域では水運が発達し、滬寧鉄道があり、2級公路以下の道路も整備されている。

しかし、調査対象地域のこれら鉄道、港湾、内陸水運（長江を除く）、道路ともすでに能力的には限界まで利用されており、現在能力はすでに経済発展を支えるのに不足している。

また、上海港、長江沿いの各港湾の整備も着々と進展しつつある。さらに、中国全体にもいえることであるが、これらの陸海の交通・運輸手段は各手段の特徴を十分生かして総合的、有機的に連携されているとはいえず、様々な非効率を生じさせている。

- 道路網が地域の産業・経済の効果的、広域的な発展を促進するように構築されていない。つまり、既存道路は都市とその周辺部間とで最も発達しており、行政区域に即して閉鎖圏域型交通需要に追従したかたちで整備されてきた。

都市間道路はすべて2級公路以下の規格の低い道路であり、効率的に連絡されておらず、幅員、舗装が十分でなく、橋梁部での耐荷力が不足している。全般に改善の努力はかなり行なわれているとはいえ、道路網、線形、幅員等の規格、舗装などが今後の広域的な交通需要の増大と車両の大型化に対応しきれないものと考えられ、産業・経済の振興、開放経済などを推進する上でのボトルネックになっている。

- 上海から南京に至る各都市を快適に連絡する主要幹線道路が整備されておらず、特に上海から流入する国外観光客の周遊旅行をはばみ、観光の活性化にも影を落としている。
- 主要幹線道路、補助幹線道路、沿道サービス道路など、本来的に各道路が具備すべき機能、役割が整理されておらず雑然とした道路利用が効率的で快適な交通・運輸システムを阻害している。

- 通過交通と都市交通とが都市内および、その周辺部で混合し、交通渋滞を惹起している。また、これらの交通渋滞は健全な都市機能を阻害しているとともに、広域的交通の障害となり、効率的、経済的な物資流動をはばみ、経済発展にブレーキをかけている。
- 都市内交通の旅客輸送についてはバス、パン（乗合）、自転車などが通勤、業務の主な交通手段となっており、道路整備水準の低さ、交通容量の不足などから深刻な交通渋滞と交通事故を招いている。特に都市部においては自転車・歩行者と自動車交通が混合し、交通渋滞に拍車をかけているとともに交通事故も多発している。

- 鉄道輸送は貨物、旅客とも飽和状態にあり、過重な負担の下にあるとみられる。

例えば、滬寧線（上海～南京）は複線だが、上海の操車場の能力が追いつかず、複線での能力が十分発揮されていない。また、南京東駅は1973年に貨物操車場として拡張されたが、1983年現在、設計能力日処理 8,352輛のところ10,201輛を処理し、設計能力を22%も超過している。

旅客については、上海、蘇州、南京の各駅で毎日1万人以上もの旅客が積み残しになっているという。

- 内陸水運は運河の幅と深さ、水門がネックとなってこのままでは輸送力の増大は見込めない。

京杭運河の蘇南部分では周辺の工鉱業企業の80%が水運に頼っており、都市でのネックが拡大しているので無錫と常州間の拡張整備を進めている。蘇南では自然水路が多く、水深も浅く橋梁も多い。100トンの船の航行が限界で、航路水準の向上が課題となっている。

- 上海市では道路・港湾・通信網の未整備も含めた産業基盤整備の遅れから、近年、経済地盤の沈下が目立ち始め、中国最大の産業都市・上海市の経済発展をはばんでいる。

- 港湾は海陸輸送の接点であり、貨物の通過ポイントである。ここから奥地へ物流をどのように行なうかが、円滑かつ効率的な貨物輸送を行なう上での鍵となる。

上海港からの内陸輸送手段は概ね、鉄道25%、水運40%、道路35%であり、これらの内陸輸送手段の輸送能力の不足が上海港の貨物取扱能力を低下させる一因になっている。また、上海では街の中心に工場があるため輸送については夜間しかできないなどの問題をかかえている。

- 上海港では外航船の沖待ち現象を深刻化させ、常時約 100隻の船が2週間程度足止めを食っている。これは上海港の荷役機械のほとんどが小型可動式機械であり、大型機械や効率の高い設備は少なく、港の整備水準が高くないことが大きく原因している。しかも、黄浦江の両岸はすでに拡張の余地がなく、上海港の貨物吞吐能力は限界に達している。