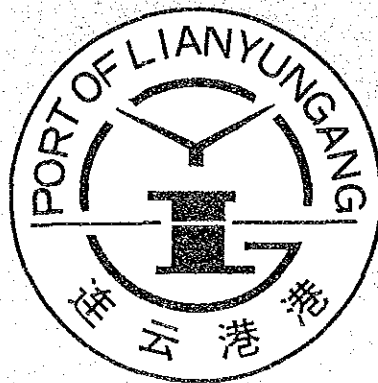


中華人民共和國
三 港 灣 整 備 計 画 調 查
最 終 報 告 書

(第II編 連 雲 港)



1990年3月

國際協力事業團

社調一

90-27

20602

JICA LIBRARY



1080055151

中華人民共和國
三 港 灣 整 備 計 画 調 查
最 終 報 告 書

(第II編 連 雲 港)

1990年3月

国 際 協 力 事 業 団

中華人民共和國
對外經濟關係部
駐外經濟辦事處
（在 北京）



（在 北京）

序 文

日本国政府は、中華人民共和国政府の要請に基づき、同国の三港湾整備計画に係る開発調査を行うことを決定し、国際協力事業団がこの調査を実施した。

当事業団は、1989年1月より1990年1月まで計4回にわたり財団法人国際臨海開発研究センターの相良英明氏を団長とし、同財団法人及び八千代エンジニアリング株式会社から構成される調査団を現地に派遣した。

調査団は、中華人民共和国政府関係者と協議を行うとともに、プロジェクト・サイト調査を実施し、帰国後の国内作業を経て、ここに本報告書完成の運びとなった。

本報告書が、本プロジェクトの推進に寄与するとともに、ひいては両国の友好親善の一層の発展に役立つことを願うものである。

終りに、本件調査に御協力と御支援をいただいた両国の関係各位に対し、心より感謝の意を表すものである。

1990年3月

国際協力事業団

総裁

柳谷謙介

ま え が き

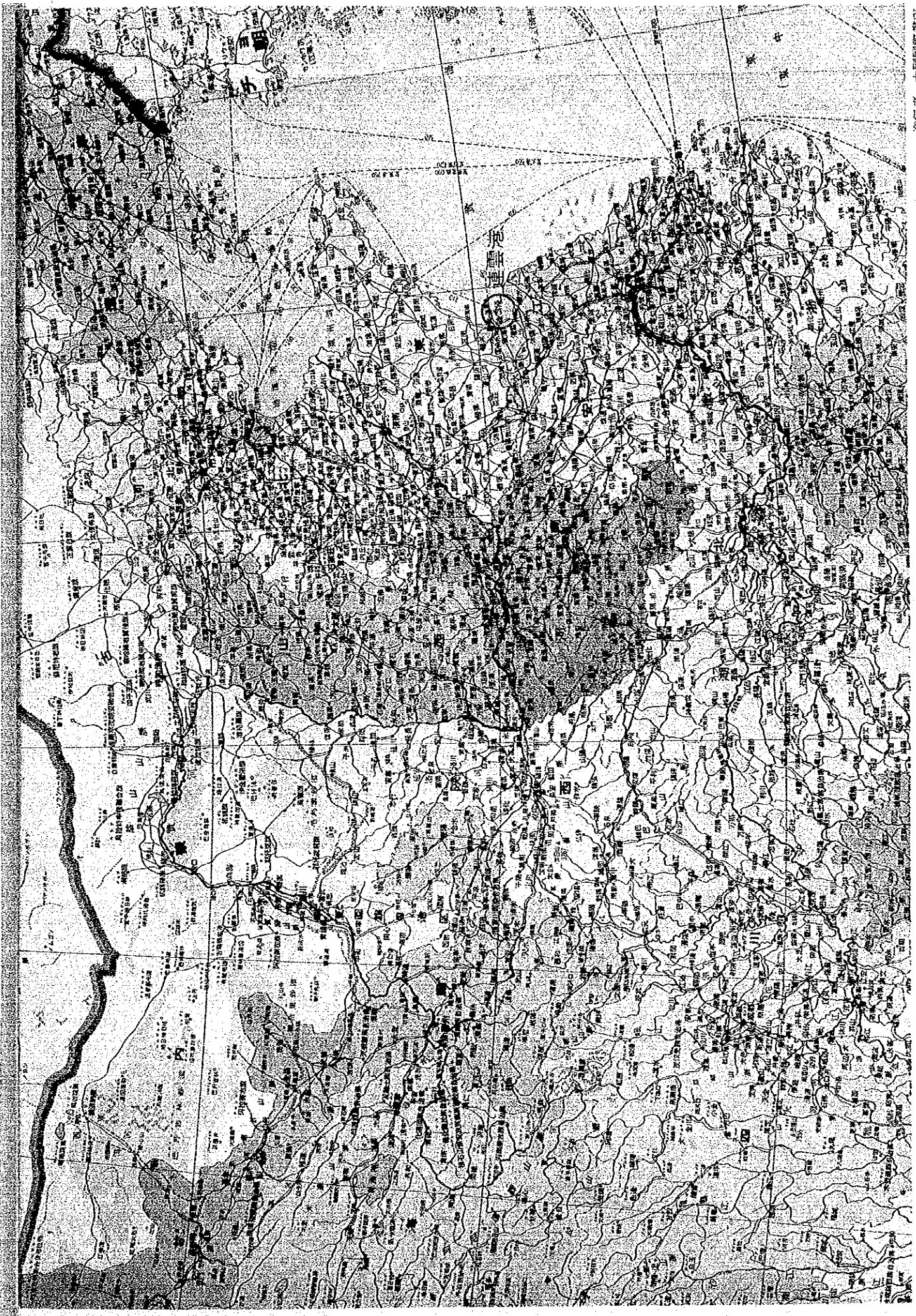
この報告書は、国際協力事業団が行った中華人民共和国三港湾整備計画調査のうち連雲港について取りまとめたものです。この調査は、1988年8月日中両国間で取り決められた中華人民共和国三港湾整備計画調査実施細則及び協議議事録に基づき、1995年を目標年次とする各港の整備計画の策定と実施可能性の検討を行ったものであります。

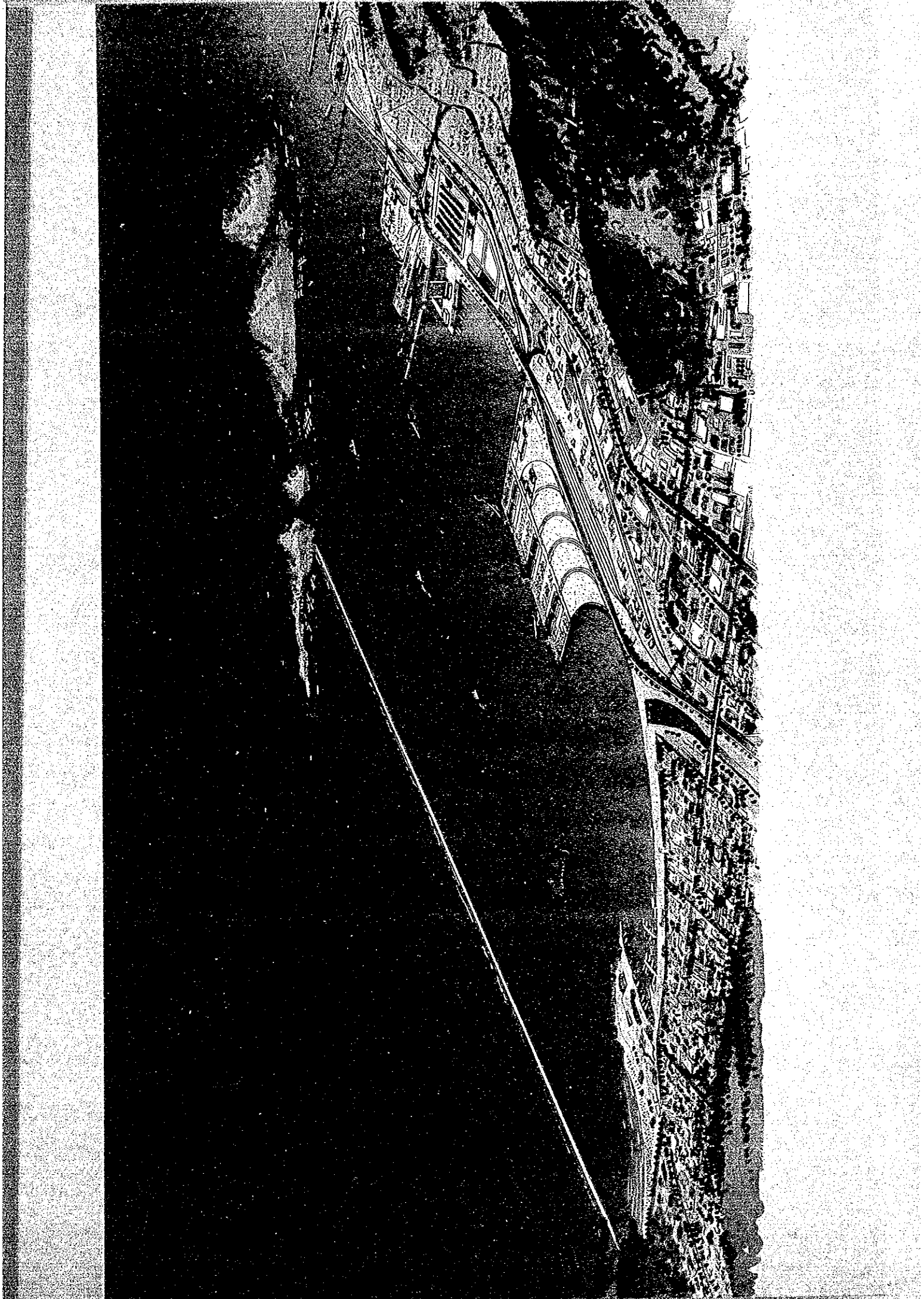
連雲港は、中国中央部に位置する天然の良港であり、中国主要港のうちでは中規模程度の港湾であります。中国中央部を横断する瀋海鉄道により、はるかに新疆ウイグル自治区までも背後圏に有し、その将来性を期待されております。しかしながら近年は、取扱能力の不足が顕在化しており、今後ますますこの傾向が増大するものと考えられております。これに対しては、長期的には西大堤の完成とそれによって可能となる大幅なバースの増設によって対処する方針であります。短期的には雑貨バースの整備が当面の緊急課題となっております。この調査では壩溝港区汎用雑貨6バースを緊急に整備する必要があり、経済的にも、財務上からも実行可能性があると結論を得ております。調査団といたしましては、このプロジェクトが早急に実施され、この地域並びに背後圏の発展に資することを強く期待いたしております。

この調査は、財団法人国際臨海開発研究センターと八千代エンジニアリング株式会社が共同で担当いたしましたものであります。一年余に亘る調査期間に各方面から寄せられたご指導とご援助に団員一同深く感謝致す次第であります。特に、中華人民共和国交通部外事司、計画司をはじめとする各司局の方々、連雲港港務局、第三航務工程勘察設計院の方々に対しましては、討論、専門的な資料、情報の交換等を通じて例を見ない信頼関係を構築いたしましたことを心から誇りといたしております。また、現地調査中格段の便宜供与に預かった在中国日本国大使館及び国際協力事業団中国事務所の方々に厚く御礼を申し上げます。

1990年3月

中華人民共和国三港湾整備計画調査団団長
(財)国際臨海開発研究センター専務理事
相 良 英 明





外 貨 交 換 率

1 元 = 38.0 円

(1 U. S. ドル = 3.722 元)

(上記の交換率は1989年5月から6月の平均為替レートをもとに算出したものである。交換率は、ほぼこの水準で推移してきたが、1989年12月平貨が26.9%切り下げられた。しかしながら、この事態に対応した作業ならびに協議を行うことは時間的に著しく困難であったので、上記交換率を採用した。)

目 次

〈結 論〉

〈提 言〉

〈序 論〉

1. 調査の背景と目的(7)
2. 経 緯(9)
3. 調査の内容(9)
4. 調査団(10)
5. 現地調査(12)

〈各 論〉

第1部 地域及び港湾の概況

- 第1章 中国及び背後地域の概況 1
 - 1-1 中国の概況 1
 - 1-2 背後圏各省の概況 1 7
 - 1-3 連雲港市の概況 2 7

- 第2章 連雲港をとりまく周辺の概況 3 4
 - 2-1 位置と交通 3 4
 - 2-2 自然条件 3 9
 - 2-3 海岸線の概況 7 5
 - 2-4 周辺港湾の概況 7 8

- 第3章 連雲港の概況 8 1
 - 3-1 港湾施設の現況 8 1
 - 3-2 港湾の利用状況 8 4

第2部 長期的港灣開発構想

| | | |
|-----|--------------|-------|
| 第1章 | 港灣開発の基本方針 | 9 1 |
| 1-1 | 基本的考え方 | 9 1 |
| 1-2 | 要請と課題 | 9 1 |
| 1-3 | 基本方針 | 9 3 |
| 第2章 | 長期的需要動向 | 9 4 |
| 2-1 | 背後圏の経済活動の動向 | 9 4 |
| 2-2 | 貨物の需要動向 | 9 6 |
| 2-3 | 土地の需要動向 | 9 8 |
| 第3章 | 開発整備の基本的方向 | 9 9 |
| 3-1 | 検討の方法 | 9 9 |
| 3-2 | 所要港灣能力 | 9 9 |
| 3-3 | 臨海部工業開発 | 1 0 1 |
| 第4章 | 海岸線及び水域利用計画 | 1 0 2 |
| 4-1 | 西大堤計画のポテンシャル | 1 0 2 |
| 4-2 | ゾーニング | 1 0 5 |
| 第5章 | 長期的港灣開発構想 | 1 0 5 |
| 5-1 | 主要港灣施設の配置の検討 | 1 0 5 |
| 5-2 | 長期的港灣開発構想 | 1 1 2 |
| 5-3 | 段階開発の検討 | 1 1 5 |

第3部 1995年を目標とする整備計画

| | | |
|-----|-----------|-------|
| 第1章 | 整備計画の基本方針 | 1 1 7 |
| 第2章 | 需要予測 | 1 1 8 |
| 2-1 | 貨物需要予測の方針 | 1 1 8 |
| 2-2 | 需要予測 | 1 2 5 |

| | | |
|-----|--------------|-----|
| 第3章 | 港湾計画 | 153 |
| 3-1 | 対象船型の検討 | 153 |
| 3-2 | 必要バース規模 | 157 |
| 3-3 | 埠頭計画 | 163 |
| 3-4 | 防波堤及び水域施設計画 | 169 |
| 3-5 | 臨海交通施設計画 | 171 |
| 3-6 | その他 | 175 |
| 第4章 | 港湾施設の設計 | 176 |
| 4-1 | 設計の基本方針 | 176 |
| 4-2 | 設計の対象施設 | 176 |
| 4-3 | 設計条件 | 177 |
| 4-4 | 構造用式の比較 | 185 |
| 4-5 | 岸壁 | 186 |
| 4-6 | 護岸 | 190 |
| 4-7 | 埋立地の沈下 | 191 |
| 第5章 | 港湾施設の施工 | 193 |
| 5-1 | 施工の方針 | 193 |
| 5-2 | 施工数量 | 194 |
| 5-3 | 施工法 | 196 |
| 5-4 | 施工工程 | 198 |
| 第6章 | 工事費の積算 | 200 |
| 6-1 | 積算の方針 | 200 |
| 6-2 | 積算の方法 | 201 |
| 6-3 | 工事費積算の結果 | 202 |
| 6-4 | 年次別投資額 | 214 |
| 第7章 | 管理運営計画 | 216 |
| 7-1 | 中国の港湾管理体制の現況 | 216 |
| 7-2 | 連雲港における業務の概要 | 218 |
| 7-3 | 連雲港務局の機構 | 220 |

| | | |
|--------|---------------------------|-------|
| 7-4 | 連雲港の管理運営の現状 | 2 2 3 |
| 7-5 | 新港区の管理運営体制 | 2 2 8 |
| 第 8 章 | 経済分析 | 2 3 4 |
| 8-1 | 経済分析の目的 | 2 3 4 |
| 8-2 | 経済分析の方法 | 2 3 4 |
| 8-3 | 経済分析の前提条件 | 2 3 5 |
| 8-4 | 便 益 | 2 3 7 |
| 8-5 | 費 用 | 2 4 4 |
| 8-6 | 経済価格 | 2 4 6 |
| 8-7 | 評 価 | 2 5 3 |
| 8-8 | 感度分析 | 2 5 4 |
| 第 9 章 | 財務分析 | 2 5 5 |
| 9-1 | 財務分析の目的と手順 | 2 5 5 |
| 9-2 | 港務局の会計方式 | 2 5 6 |
| 9-3 | 新港区の会計方式 | 2 5 9 |
| 9-4 | 財務分析の方法 | 2 6 0 |
| 9-5 | 評 価 | 2 6 5 |
| 参考資料 1 | 連雲港地域の工業開発について | 2 7 5 |
| 参考資料 2 | ユーロ・アジア・ランドブリッジ構想実現のための検討 | 2 8 7 |

結論及び提言

結 論

1. 連雲港港湾整備の意義

中華人民共和国政府は第7次5か年計画（1986年～1990年）を策定し、経済社会の発展を図ることとしており、国家計画の重点項目としてエネルギー・交通部門の開発を掲げている。特に港湾においては、対外貿易の促進と物資流通の円滑化のため、港湾の整備開発を強力に推進しているところである。

連雲港は、江蘇省東北部に位置する天然の良港であり、中国中央部を横断する龍海鉄道により内陸奥深くまでを背後圏としする中国有数の港湾である。最近の港湾整備により改善の方向にあるものの、係留施設・保管施設の不足の問題は残されており、近年の経済開放政策等による背後圏の経済発展を想定すると、港湾取扱貨物量は大きく増大し港湾の取扱能力の不足を招くことが予想される。これに対し、中国政府は、短期的には当面の緊急課題である雑貨バースの整備を行い、長期的には大幅なバースの増設とそれらの効率化を図ることにより対応する方針である。

このような状況に対処するとともに今後の地域の発展促進のために、連雲港の港湾整備が強く要請されている。

本調査は、このような要請のもとに実施したものであり、本報告で取り纏めている壩溝港区建設計画を速やかに実施することは、極めて意義の大きいことであると判断される。

2. 長期的港湾開発構想

連雲港の長期目標年次である2018年の取扱貨物量は約7,500万トンと推計される。この推計値は、既存将来構想案（2015年目標年次）と概ね同じであるが、石油類の取扱量増加の可能性を踏まえて若干の修正をした。計画バース数は同規模の85バースとした。

以上を考慮して、港湾能力、臨海部工業開発の規模、水域及び土地利用計画と主要港湾施設の配置案を長期的港湾開発構想としてとりまとめた。これは、構想段階のものであり、マスタープランとして完成するためには、今後検討すべき課題が多い。

その検討課題を列挙すれば以下の通りである。

- ① 北岸のコンテナバースを1バース減らして5バースとし、北岸埋立地の一番奥に移した。この位置を是認するとしても、バース数を6～7バースに増加するか、南岸により集積するかは今後の検討に待ちたい。
- ② 埋立地を拡張して臨海工業用地約150haを北岸の中央に計画した。しかし、石炭火力発電所の36haについては、別途必要な隣接灰捨て場の関係で、より連島寄りの一角も検討すべきである。

なお、次の水域施設の検討結果によっては、埋立面積は一段と拡張の可能性はある。この案では、北岸の岸壁法線を南に 200m 下げたに過ぎない。

- ③ 北岸、とくにその東部の岸壁法線は、廬峯Ⅲ期の岸壁法線に著しく左右される。また、これまでの検討によれば、その水面巾は 700m とされている。この二つが水域施設の計画上もとても重要である。

西部、コンテナ 5 バースの前面は、廬溝Ⅰ期の岸壁法線が南に下がったので、水深 12m 以上となっても充分余裕がある。

- ④ 鋼材、木材のバースが、事実上南北 4ヶ所以上に分散することになるので、関連加工産業との関係からも、より集中化することを検討すべきである。

3. 1995年墟溝区整備計画

(1) 1995年整備計画

1995年における連雲港全体の取扱貨物量は、2,280万トンと推計され、このうち墟溝港区では、鋼材30万トン、木材30万トン、雑貨160万トンの合計220万トンの外貨貨物を取り扱う。

この取扱貨物に対して計画する埠頭は水深-10.5m、合計6バースである。対象船型は15,000DWTとする。

計画位置は、大水深を必要としないこと等から墟溝港区とする。取扱貨物量に対する所要の規模の上屋・野積場等の保管施設、鉄道・道路、荷役機械、その他の施設を計画する。

(2) 工費及び工期

1995年整備計画の工事費は、施設の計画及び施工法を検討のうえ、1989年7月現在の市場価格に基づいて積算する。総工事費は、約6億4百萬元（約229億円）であり、そのうち、荷役機械、三大材料等の外貨分は約1億7千萬元（約28%、約64億円）である。工事の施工期間は、約3年半である。

(3) 管理運営計画

新港区の港湾施設の管理運営と荷役作業を行うために、港務局の内部組織として墟溝港区荷役公司（仮称）の設置を計画する。墟溝港区荷役公司は業務範囲内での自主決定権を有し、財政的にも独立採算の組織である。

(4) 1995年整備計画の評価

整備計画の評価は壙溝港区6バースを対象として、国民経済的観点からプロジェクトを実施する意義があるかどうかを評価する経済分析、及びプロジェクト自体の採算性と管理運営主体の財務的健全性を評価する財務分析を行って総合的に評価する。

経済分析は、費用便益分析法により、経済的内部収益率(EIRR)を算出し、これをもとに評価を行う。分析に用いる便益は滞船費用、時間費用の節減額とし、費用は建設費、更新投資、維持補修費、人件費及びその他運営費とした。

プロジェクトライフを34年とし、内部収益率を算定すると13.1%となり、本プロジェクトは国民経済的にみて十分実施する意義のある計画であると判断される。

財務分析は、Discount Cash Flow法により財務的内部収益率(FIRR)を算定し、また財務諸表を作成し、これらに基づき評価を行う。

建設資金の調達は、中国政府の補助分を除き、外貨分は外国政府の低利の借款とし、内貨分は一部を国家資金、残りを国内金融機関からの借り入れによるものとする。港湾料金については現行料金水準を用いて財務分析を行った。

財務分析の結果、財務的内部収益率は、3.6%であり平均調達金利1.1%を上回っている。また、金融債務補填率は概ね、2.0以上の水準にあり、資金繰上の問題もない。

したがって、本プロジェクトは、プロジェクトの採算性及び管理運営主体の財務的健全性の両面から評価して、財務的に実施可能であると判断される。

提 言

1. 西大堤工事の円滑な推進

連島西端と黄石咀を結ぶ西大堤（全長 6.7km）は現在建設中であり、連島の石材を利用した捨石緩傾斜式の防波堤が連島側から約2.25kmのところまで既に建設されている。壙溝港区第1期工事完成時には、西大堤も完成予定であり、本港は西側が密閉された港湾になる。西大堤の有無は壙溝港区の供用に大きな影響を及ぼすものであり、西大堤が未完成のまま供用を始めた場合には、波浪条件の悪化による荷役可能日数の減少、埋没量の増加等の障害が発生することが明白である。

また、臨海部開発の鍵は西大堤の完成であり、この観点からも壙溝港区の完成と同時に西大堤の完成することが望ましい。

2. 臨海部工業開発と浚渫土の有効利用

西大堤が完成すると、その南岸湾内は直ちに埋立可能な状態となる。この埋立地に対する港湾建設および臨海工業開発の潜在的需要は巨大で、連雲港の開発と発展のために、そのプロジェクトの緊急性は極めて高い。

維持浚渫土砂の埋立への有効利用の可能性については、現在試験工事が行われている。壙溝港区の浚渫土砂も壙溝第I期の東側に仮締切堤を設けて堆積することになっている。ただし、現在行われている試験工事の結果のみを基にして、将来の浚渫土有効利用を論ずることは、情報不足であると思われる。更に本格的な試験を行い合理的な処理方法を検証することが望ましい。

3. 円滑な背後輸送機関の整備

港湾の効率的な運営にあたっては、港湾整備だけでなく背後圏との間の円滑な輸送機関の整備が不可欠である。現在幹線鉄道の複線化工事が進行中である。また幹線道路も主要都市である青島、徐州、南京とは連結されているが輸送条件は充分とはいえない。

壙溝港区の整備にあわせ、輸送機関の改善整備が強く望まれる。また、背後輸送の強化に資するため、現在構想中の運河の開発を工夫することが望まれる。

なお、輸送機関相互の連絡調整の場を設置し、港湾管理主体と輸送機関管理当局間との相互調整をすることが望ましい。

4. 管理運営体制

現在中国の港湾で進められている管理部門と企業部門の分離は港湾の効率向上のために有効

である。

今後とも企業部門への権限の委譲と責任の付与を進め、経営の効率化を図っていくことが必要である。

また、荷役の効率化のために最新の荷役機械等の整備及び港湾管理システムを積極的に導入するとともに、職員の研修を計画的、効果的に実施することが必要である。

5. その他

港湾に関する統計並びに現況についての情報は、港湾計画だけでなく、港湾の建設、管理運営等全ての分野において重要である。今後、港湾に関する統計について必要な項目と内容を十分に検討し統計制度を充実するとともに、その他港湾の現況についても基本的な情報については常に掌握し、必要に応じて即時に活用できるように体制的に整備する必要がある。

序 論

序 論

1. 調査の背景と目的

1-1 背景

中華人民共和国においては、経済社会発展五ヵ年計画を策定し、それにより経済社会の発展を図ることとしており、現在は、1986～1990年を計画期間とする第7次経済社会発展五ヵ年計画を強力に推進しているところである。

中華人民共和国では、1978年に、国内経済の活性化と対外開放政策を軸とした経済政策を打ち出し、この一環として、1981年、長期的視点にたった「2000年工農業生産4倍増計画」が決定されている。また、対外開放政策の一環として、1978年深圳をはじめとする4都市において経済特区を設定し、さらに1984年には、秦皇島、連雲港を含め14都市において経済技術開発区を設けることが決定されるなど、近年、経済の近代政策を積極的に推進しているところである。

しかしながら、現在の中華人民共和国では、経済社会発展を図る上で輸送基盤施設の不足が大きな隘路となっており、その整備が喫緊の課題となっている。とりわけ、港湾については、経済発展に伴う需要の増大に 대응だけでなく工業開発の基盤としての機能確保の点からもその量的質的拡充が強く望まれている。

秦皇島港は、北京に近く、また石炭の主産地からも近いことなどから石炭・石油の積み出し港及びその他貨物の取扱港として整備が進められてきており、いまや年間取扱貨物量5400万ト(1987年)を数える、中国北方沿岸地区の主要港湾の一つとなっている。秦皇島港は、石炭、石油を大宗貨物としているが、近年それ以外の雑貨貨物が増加しており、将来の雑貨バースの不足が予想されている。これに対し、中国側では、石炭輸送用貨物列車の有効利用、近傍の経済技術開発区の動向等をも勘案し、長期的に同港をバルク貨物及び雑貨貨物の両方を取り扱う総合的な港湾として整備を進める方針としている。

連雲港は、江蘇省東北部に位置する天然の良港であり、鉄道により連絡された内陸奥深くまでを背後圏としてかかえる中国屈指の港湾である。しかし、最近の港湾整備により改善の方向にあるものの、係留施設、保管施設の不足の問題は残されており、近年の経済開放政策等による背後の経済発展を想定すれば、港湾取扱貨物量は大きく増大し将来再び港湾施設の不足を招来することが予想される。これに対し、中国側では、短期的には当面の緊急課題である雑貨バースの整備を行い、長期的には大幅なバースの増設とそれらの効率化を図ることによって対応する方針としている。

また、石臼港は、背後で産出される石炭の積み出し港として山東省に新規に建設された港湾であり、鉄道整備等と相俟って急速に発展しつつある港湾である。現在の港湾取扱貨物は石炭

に特化しており雑貨等の貨物は少ないが、臨海部工業開発等による地域開発の発展に伴い、将来のそれら貨物量の増大が見込まれているところである。これに対し、中国側では、要請されるバースを整備し、同港を核とした地域開発を促進するとともに、あわせて輸送の合理化を図り、周辺港湾の負担を軽減する方針としている。

以上の経緯を踏まえ、中華人民共和国では、秦皇島港戊己埠頭、連雲港墟溝港区及び石臼港第二期建設計画について、これらを第7次五ヵ年計画に盛りこみ、第3次円借款の対象案件として実施すべく、日本国に対してこれら3港湾の建設計画についてのフィージビリティ調査に関する協力要請がなされたものである。なお、中国側においてはすでに工程可行性調査を実施しており、今回の調査においてはこれを活用するものとする。

1-2 目的

本調査は、前述のような3港の状況に対し、増大する貨物需要に対処し、3港の将来の発展に資するため、秦皇島港戊己埠頭、連雲港墟溝港区及び石臼港第二期建設計画に係るフィージビリティ調査を行なうことを目的とする。

このうち、本編は、連雲港墟溝港区計画に係るフィージビリティ調査を内容とする。

2. 経緯

日本国政府は、中華人民共和国政府からの三港灣の整備計画についてのフィージビリティ調査に関する協力要請を受けて調査の実施を決定し、国際協力事業団にこれを委託することとした。

国際協力事業団は、本格調査の実施に先立ち、1988年7月、塩田精一氏を団長とする予備調査団を現地に派遣した。同調査団は交通部および三港灣港務局等の関係者との協議を通じて中国側の要請内容を把握すると共に、本格調査の範囲・内容について協議を行い、本格調査のための実施細則を中国側と締結した。

実施細則に基づき、国際協力事業団は財団法人国際臨海開発研究センター専務理事相良英明氏を団長とする本格調査団を編成し、1989年1月より調査を開始した。

3. 調査の内容

本調査は、中国における現地調査と日本における国内調査より構成されるが、それぞれの現在までの作業内容は以下のとおりである。

(1) 現地調査

- 1 調査対象地域及び関連地域の現地踏査
- 2 必要な資料、情報の収集、分析
- 3 国内作業の中国側への説明
- 4 現地踏査の検討及び中国側との協議、調整
- 5 現地報告書の作成と中国側への提出、説明及び協議
- 6 中間報告書の中国側への提出、説明及び協議
- 7 最終報告書（案）の中国側への提出、説明、補足作業及び協議

(2) 国内調査

- 1 必要な資料、情報の収集
- 2 自然条件の解析
- 3 収集資料、情報の分析
- 4 長期的港灣開発構想の検討
- 5 港灣貨物量の子測
- 6 港灣整備計画の作成
- 7 港灣施設の基本設計
- 8 事業実施計画の作成

9 管理・運営計画の作成

10 事業費の積算

11 経済分析・財務分析

4. 調査団

(1) 日本側調査団

連雲港墟溝港区建設計画の調査を担当する日本側調査団は、12名の専門家で構成されており、各調査団員の氏名、担当、所属は以下のとおりである。

| 氏名 | 担当 | 所属 |
|------|------------|-----------------|
| 相良英明 | 総括 | (財)国際臨海開発研究センター |
| 加納治郎 | 港湾計画 | " |
| 黒田誠一 | " | " |
| 亀井幸雄 | 需要予測、経済分析 | " |
| 藤木正之 | " " | " |
| 渡辺国久 | 管理運営、財務分析 | " |
| 西村昭雄 | " " | " |
| 足立隆志 | 自然条件、設計 | 八千代エンジニアリング(株) |
| 塩見文明 | 施工、積算 | " |
| 天野審 | 付帯施設、施工、積算 | " |
| 三木季雄 | 臨海工業立地計画 | (財)国際臨海開発研究センター |
| 飯村直子 | 通訳 | (財)国際協力サービスセンター |

(2) 中国側専門家

中国側専門家の主たる構成員は次のとおりである。

| 氏名 | 所属 | 職位 |
|-----|--------|-------|
| 孟广钜 | 交通部外事司 | 司長 |
| 張徳容 | 交通部計画司 | 副司長 |
| 罗韵琴 | " | 副総経済師 |
| 曹争天 | " | 副処長 |
| 崔学忠 | " | 工程師 |
| 卞亦眉 | " | 工程師 |
| 徐广香 | " | 官員 |
| 蔣国芳 | 交通部財務司 | 処長 |

| 氏 名 | | | 所 屬 | 職 位 |
|-----|---|---|-----------------------------|-------------|
| 李 | | 浩 | " | 副處長 |
| 許 | 春 | 風 | " | 官 員 |
| 局 | 成 | 志 | 交 通 部 外 事 司 | 副處長 |
| 王 | 益 | 萍 | " | 官 員 |
| 張 | 壽 | 年 | " | 官 員 |
| 董 | 京 | 海 | " | 官 員 |
| 李 | 惠 | 源 | 交 通 部 工 程 管 理 司 | 高級工程師 |
| 王 | 功 | 卿 | 連 雲 港 港 務 局 | 局 長 |
| 金 | | 鏐 | " | 副局長兼建港指揮部指揮 |
| 汪 | 盤 | 林 | 計 画 處 | 處長、高級經濟師 |
| 朱 | 从 | 富 | 計 画 統 計 處 | 助理經濟師 |
| 徐 | 光 | 平 | 計 画 處 | 處長、高級經濟師 |
| 武 | 心 | 明 | 局長辦公室 | 秘 書 |
| 劉 | 佳 | 有 | 連雲港建港指揮部 | 副指揮、高級工程師 |
| 張 | 慶 | 曙 | " | 主 任、高級工程師 |
| 武 | 可 | 貴 | " | 副處長、工程師 |
| 張 | 名 | 根 | " | 科 長、工程師 |
| 薛 | | 峰 | " | 工程師 |
| 崔 | | 吉 | " | 通 訊 |
| 牟 | 挺 | 洪 | 交 通 部 第 三 航 務 工 程 勘 察 設 計 院 | 高級工程師 |
| 張 | 鴻 | 業 | " | " |
| 戊 | 維 | 敏 | " | 工程師 |
| 季 | 颯 | 爽 | " | " |
| 牙 | | 凌 | " | " |
| 史 | 濟 | 辰 | " | " |
| 頤 | 鷺 | 然 | " | " |

5. 現地調査

現地調査団は1989年1月より2度にわたって現地調査を実施した。それぞれの現地調査の期間および主な調査内容は次のとおりである。

5-1 第1次現地調査

(1) 期 間 1989年1月5日～2月1日

(連雲港滞在期間 1月12日～1月25日)

(2) 概 要

国内で事前に準備した着手報告書を中国政府交通部に提出し、本調査の範囲、方法等について説明、協議を行った。

引き続き、資料の収集、分析および現地視察等を実施した。

(3) 調査、作業内容

① 必要資料の収集、分析

② 連雲港の現状および将来計画についてのヒアリング、協議

③ 現地および周辺港湾の視察

・連雲港

・石臼港

・青島港

④ 連雲港経済技術開発区の現状および将来計画についてのヒアリング

5-2 第2次現地調査

(1) 期 間 1989年2月20日～3月16日

(連雲港滞在期間 2月22日～3月8日)

(2) 概 要

第1次現地調査に引き続き資料の収集、分析を実施した上で現地報告書を作成し、交通部および連雲港港務局に提出し、説明、協議を行った。

(3) 調査、作業内容

① 追加資料の収集、分析

② 現地視察

③ 現地報告書の作成

④ 現地報告書の説明、協議

5-3 第3次現地調査

(1) 期 間 1989年5月26日～6月8日

(2) 概 要

国内においてとりまとめ、作成した中間報告書を中国政府関係機関に提出し、内容の説明及び協議を行った。

(3) 調査、作業内容

① 中間報告書の説明・協議

② 港務局財務会計についてのヒヤリング

5-4 第4次現地調査

(1) 期 間 1989年12月21日～1990年1月20日

(連雲港滞在期間12月25日～1月6日)

(2) 概 要

国内においてとりまとめ、作成した最終報告書(案)を中国政府関係機関に提出し、内容の説明及び協議を行った。

また、現地視察、資料の収集、分析等を実施した。

(3) 調査、作業内容

① 最終報告書(案)の説明・協議

② 現地視察及び補足調査

・連雲港

第1部 地域及び港湾の概況

第1章 中国及び背後地域の概況

1-1 中国の概況

1-1-1 経済活動

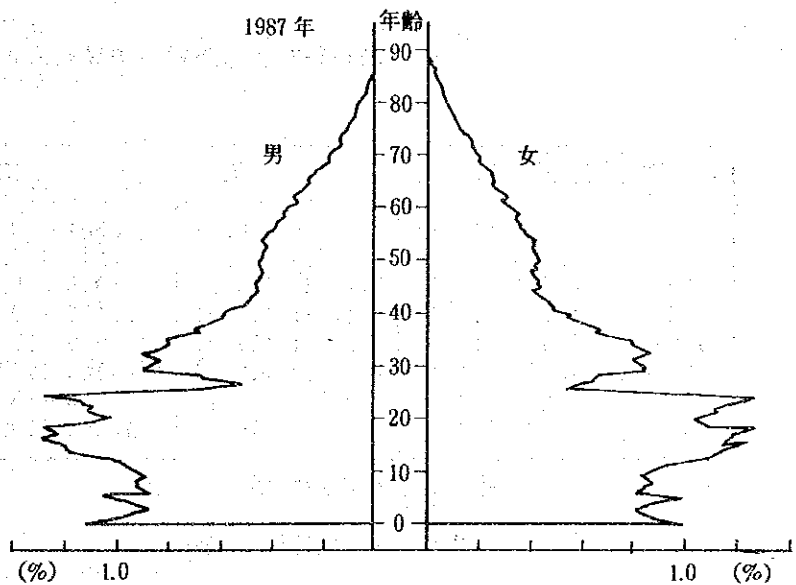
(1) 人口

人口は1987年末で10億 6,800万人で1978年以降の人口抑制策が効果を現わして、人口増加率は徐々に逓減し、最近では1%前後となっている。

図1-1-1の人口構成図は最近の出生者数の減少をよく表わしている。

表1-1-1 人口経年変化（単位：万人）

| 年次 | 人口 |
|------|---------------|
| 1975 | 92,420 (1.7) |
| 1976 | 93,717 (1.4) |
| 1977 | 94,974 (1.3) |
| 1978 | 96,259 (1.4) |
| 1979 | 97,452 (1.3) |
| 1980 | 98,705 (1.2) |
| 1981 | 100,072 (1.4) |
| 1982 | 101,541 (1.5) |
| 1983 | 102,495 (1.2) |
| 1984 | 103,475 (0.9) |
| 1985 | 104,532 (1.0) |
| 1986 | 105,721 (1.1) |
| 1987 | 106,793 (1.0) |



出典：「中国統計年鑑1988」国家统计局編

図1-1-1 年齢別人口構成

注) () 内の数値は対前年増加率(%)

出典：「中国統計年鑑1988」国家统计局編

(2) 所得

1985年における中国1人当たり国民所得は310米ドルであり、他のアジア諸国と比較してもまだ低い水準にある。しかし、成長のスピードはきわめて速く、最近5年間の経済成長率は年平均9.8%で世界的にみても高い水準にある。(表1-1-2 参照)

表1-1-2 国民所得と経済成長率の国際比較

| 1人当たりGNP | 国名 | 1人当GNP(1985年) | 1980~85GDP年平均成長率 |
|----------------------|--------|---------------|------------------|
| I. 1,000US\$未満 | インド | 270 US\$ | 5.2% |
| | 中国 | 310 | 9.8 |
| | インドネシア | 530 | 3.5 |
| II. 1,000~3,000 US\$ | マレーシア | 2,000 | 5.5 |
| | 韓国 | 2,150 | 7.9 |
| III. 3,000US\$以上 | イギリス | 8,460 | 2.0 |
| | 日本 | 11,300 | 3.8 |
| | アメリカ | 16,690 | 2.5 |

出典：「世界開発報告1987」世界銀行

部門別の成長をみると、最近5年間では、商業、建築・運輸、工業、農業の順でいずれも大きい伸びを示している。

表1-1-3 部門別の国民収入と成長率

(単位：億元，%)

| 年次 | 国民収入 | 農業 | 工業 | 建築、運輸業 | 商業 |
|------|--------------|--------------|--------------|------------|-------------|
| 1980 | 3,688 (10.1) | 1,326 (8.2) | 1,804 (10.8) | 311 (23.9) | 247 (0.8) |
| 1981 | 3,940 (6.8) | 1,509 (13.8) | 1,840 (2.0) | 323 (3.9) | 268 (8.5) |
| 1982 | 4,261 (8.1) | 1,723 (14.2) | 1,948 (5.9) | 359 (11.1) | 231 (-13.8) |
| 1983 | 4,730 (11.0) | 1,921 (11.5) | 2,136 (9.7) | 419 (16.7) | 254 (10.0) |
| 1984 | 5,650 (19.5) | 2,251 (17.2) | 2,516 (17.8) | 506 (20.8) | 377 (48.4) |
| 1985 | 7,031 (24.4) | 2,492 (10.7) | 3,163 (25.7) | 659 (30.2) | 717 (90.2) |
| 1986 | 7,887 (12.2) | 2,720 (9.1) | 3,573 (13.0) | 822 (24.7) | 772 (7.7) |
| 1987 | 9,321 (18.2) | 3,154 (16.0) | 4,262 (19.3) | 966 (17.5) | 939 (21.6) |

注) ()内の数値は対前年増加率(%)

出典：「中国統計年鑑1988」国家统计局編

労働者1人当りの賃金の水準は、1987年現在全業種平均で年間1,546円で1980年の1.93倍の水準に達している。農林水産部門の賃金水準は、1,171円で全体に比べるとなお低い。

表1-1-4 全民所有制各部門職工平均賃金

(単位：元)

| 年次 | 工業 | 建築・農・林・ | | 運輸・通信 | 商業・ | | 平均 |
|------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|----|
| | | 資源探索 | 水産等 | | サービス業等 | | |
| 1980 | 854 (100) | 923 (100) | 836 (100) | 906 (100) | 723 (100) | 803 (100) | |
| 1981 | 852 (100) | 948 (103) | 654 (103) | 909 (100) | 736 (102) | 812 (101) | |
| 1982 | 864 (101) | 982 (106) | 676 (106) | 934 (103) | 745 (103) | 836 (104) | |
| 1983 | 878 (103) | 1,023 (111) | 713 (112) | 959 (106) | 764 (106) | 865 (108) | |
| 1984 | 1,071 (125) | 1,269 (137) | 797 (125) | 1,177 (130) | 957 (132) | 1,034 (129) | |
| 1985 | 1,193 (140) | 1,474 (160) | 866 (136) | 1,343 (148) | 1,048 (145) | 1,213 (151) | |
| 1986 | 1,388 (163) | 1,682 (182) | 1,028 (162) | 1,568 (173) | 1,221 (169) | 1,414 (176) | |
| 1987 | 1,601 (187) | 1,897 (206) | 1,171 (184) | 1,800 (199) | 1,407 (195) | 1,546 (193) | |

注) () 内の数値は1980= 100とした指数

出典：「中国統計年鑑1988」国家统计局編

(3) 産業構造

一般に一人当りの国民所得の水準が上がるに従って、まず、第二次産業、次いで第三次産業の従業者の比率が高くなっていく傾向がある。

中国でも第二次、第三次産業の構成比率は、1980年には、それぞれ18%、13%であったものが、1987年には22%、18%と10年間で4%、5%の伸びを示している。しかし、第三次産業の発達はまだ十分とはいえない。

表1-1-5 産業別従業者構成と重工業・化学工業化率の国際比率：1980年

(単位：%)

| 1人当たりGNP | 国名 | 産業別従業者構成 | | | 重工業・化学工業比率 (重工業・化学工業生産額 /工業生産額) |
|-------------------|--------|----------|----|----|---------------------------------------|
| | | 1次 | 2次 | 3次 | |
| I. 1,000ドル未満 | インド | 71 | 13 | 16 | 63.2 |
| | 中国 | 74 | 14 | 12 | 48.0* |
| | インドネシア | - | - | - | 44.3 |
| II. 1,000~2,000ドル | マレーシア | 50 | 16 | 34 | 22.2 |
| | 韓国 | 34 | 29 | 37 | 56.2 |
| III. 2,000ドル以上 | イギリス | 2 | 42 | 56 | 67.7 |
| | 日本 | 12 | 39 | 49 | 71.1 |
| | アメリカ | 2 | 42 | 66 | 68.6 |

注) 1. 重工業、化学工業……金属、機械、化学工業

2. * は1983年値

出典：「世界開発報告1984」世界銀行、「中国統計年鑑1984」国家统计局編

表1-1-6 産業部門別労働者の構成

(単位：万人、%)

| 年次 | 労働者数 | 構 成 比 | | |
|------|--------|-------|------|------|
| | | 1 次 | 2 次 | 3 次 |
| 1980 | 42,361 | 68.9 | 18.3 | 12.8 |
| 1981 | 43,725 | 68.2 | 18.4 | 13.4 |
| 1982 | 45,295 | 68.3 | 18.5 | 13.2 |
| 1983 | 46,436 | 67.2 | 18.8 | 14.0 |
| 1984 | 48,197 | 64.2 | 20.0 | 15.8 |
| 1985 | 49,873 | 62.5 | 20.9 | 16.6 |
| 1986 | 51,282 | 61.1 | 21.9 | 17.0 |
| 1987 | 52,783 | 60.1 | 22.3 | 17.6 |

出典：「中国統計年鑑1988」国家统计局編

(4) 貿易

対外開放政策の進展に伴ない、貿易額は著しく増加してきている。

1987年の輸出額は1,470億元、輸入額は1,614億元であるが、この5年間で輸出が3.6倍、輸入が4.5倍と大きく伸びている。

しかし、輸出を上回る輸入の増加であったため、1984年以降、貿易収支は赤字となっている。1985年には経済過熱による工業製品の輸入の急増、原油価格の低迷による輸出の伸び悩みで貿易収支は大きく悪化した。その後の強力な引締め策により赤字幅は縮小に向っている。

表1-1-7 輸出入額の推移

(単位：億元)

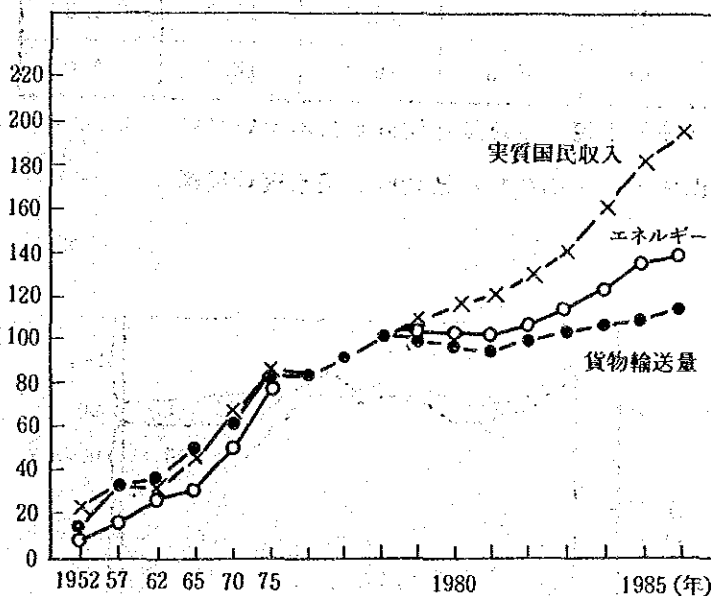
| 年次 | 輸 出 額 | 輸 入 額 | 差 額 |
|------|---------|---------|--------|
| 1982 | 413.8 | 357.5 | + 56.3 |
| 1983 | 438.3 | 421.8 | + 16.5 |
| 1984 | 580.6 | 620.5 | - 39.9 |
| 1985 | 808.9 | 1,257.8 | -448.9 |
| 1986 | 1,082.1 | 1,498.3 | -416.2 |
| 1987 | 1,470.0 | 1,614.2 | -144.2 |

注) 差額の+は出超、-は入超を示す。

出典：「中国統計年鑑1988」国家统计局編

1-1-2 交通輸送

中国は広大な国土を有しており、様々な天然資源、産業の製品を各地に輸送する必要があるため、膨大な量のかつ長距離にわたる輸送需要が発生する。加えて、近年の経済成長と地域ごとの自給自足からの脱却は物資の流動を増加させてきた。しかし、中国の輸送施設への投資はこのような状況に依えるには程遠く、図1-1-2に示すように、エネルギー供給と並んで経済成長を制約する要因ともなっているように見受けられる。したがって、鉄道、道路、そして港湾施設の輸送能力の増強は早期に達成されるべき重要な課題となっている。



注) エネルギーは標準炭消費量(万トン)として、また貨物輸送量(万トン)として算出。

出典: 「アジア経済をどう捉えるか」渡辺利夫・日本放送出版協会

図1-1-2 中国におけるエネルギー・運輸部門のボトルネック(1978年=100)

(1) 鉄道

鉄道は、輸送分担率が徐々に低下してはいるものの、中国の国内輸送において60.5%と最も大きな比率を占めている(表1-1-8)。

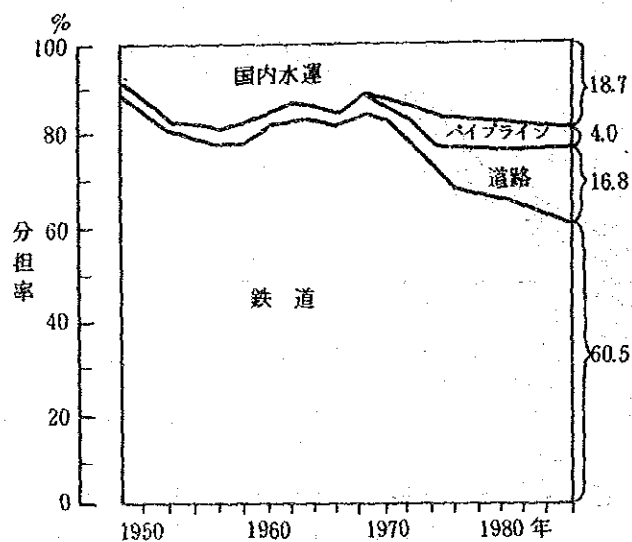
石炭、各種鉱石、鉄鋼、セメント、穀物等の重要物資の長距離輸送において、鉄道は重要な役割を担っている。しかし、輸送能力の増強が輸送需要に追いつかず、経済発展の隘路ともなっている。

表1-1-8 輸送手段別貨物輸送分担率 (t・kmでの構成比)
(単位：%)

| 年 度 | 鉄 道 | 道 路 | 水 運 | そ の 他 |
|------|------|------|------|-------|
| 1981 | 67.2 | 9.2 | 17.7 | 5.9 |
| 1982 | 66.0 | 10.2 | 18.4 | 5.4 |
| 1983 | 66.0 | 10.8 | 18.0 | 5.2 |
| 1984 | 64.0 | 13.6 | 17.3 | 5.1 |
| 1985 | 63.5 | 13.2 | 18.5 | 4.8 |
| 1986 | 61.8 | 14.9 | 19.0 | 4.3 |
| 1987 | 60.5 | 16.8 | 18.7 | 4.0 |

(注) 水運には遠洋運輸分を含んでいない。

出典：「中国統計年鑑1988」国家统计局編



資料：「中国統計年鑑1988」国家统计局編

図1-1-3 国内貨物輸送手段別分担率 (トンキロ)

(2) 道 路

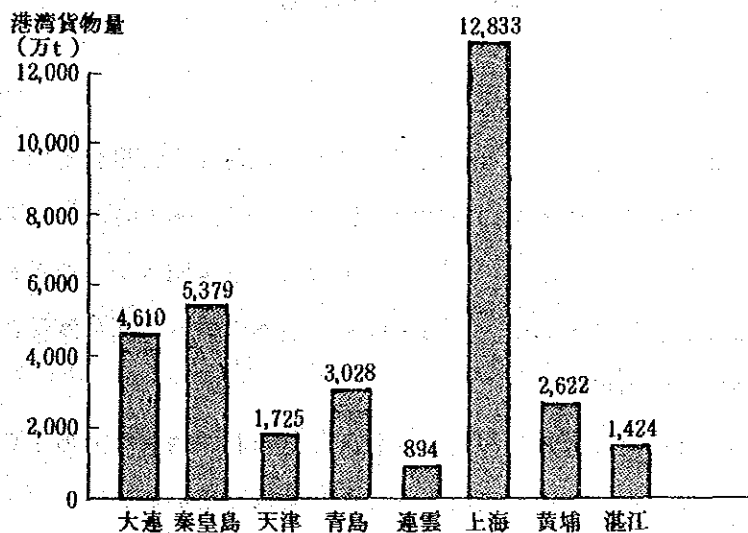
道路の輸送分担率は年々高まってきている(前掲表1-1-8)が、道路の総延長は98.2万kmと国土面積の割に短い。また1級道路、2級道路が総延長の3%に過ぎず、質の面からも、道路網の整備が必要となっている。

(3) 水 運

1976年以降、対外開放政策が進められて沿海地区での貨物輸送需要が大幅に増加しており、港湾の取扱い能力は絶対的不足の状況にある。全国で 10,000 t 級以上の設計能力を有するバースは 257バースであるが、これを海岸線延長で換算すると 1,000km 当りで 8 バースにし過ぎない。

50万 t 以上の貨物取扱港は全国で38港存在するが、中でも16の港湾に貨物取扱量が集中しており、これらの港湾では、滞船、滞貨が生じている。

今後の経済発展に伴う沿海、遠洋の貨物輸送需要に対応するため、港湾整備は重要な課題となっている。



資料：「中国統計年鑑 1988」国家统计局編より調査団作成

図 1-1-4 沿海主要港湾取扱貨物量 (1987年)

1-1-3 主要貨物の流動

中国の主要貨物である石炭、石油、鉄鋼、セメント、木材、化学肥料、穀物について、中国全体の需給動向と生産量の地域分布を検討し貨物の流動状況を概観する。(数字は1987年現在)

(1) 石 炭

石炭は中国のエネルギーにおいて重要な役割を果たしており、国内のエネルギー消費に占める石炭の割合は76%に達している。中国の石炭埋蔵量は世界一と言われており、今後もエネルギーにおいて石炭は重要な地位を占めていくと予想される。

石炭の生産量は1987年で9億3千万 t であり、輸出も行なっているがその量は 1,400万 t 強で生産量の 1.5%程度にすぎない。生産量のほとんどが国内で消費される自給自足型の資源である。

表1-1-9 エネルギー消費量と構成

(単位: 万t、%)

| 年次 | エネルギー 国内消費量 | 構成比 | | | |
|------|----------------|------|------|------|------|
| | | 石炭 | 石油 | 天然ガス | 水力発電 |
| 1981 | 59,447 | 72.7 | 20.0 | 2.8 | 4.5 |
| 1982 | 62,646 | 73.9 | 18.8 | 2.5 | 4.8 |
| 1983 | 66,040 | 74.2 | 18.1 | 2.4 | 5.3 |
| 1984 | 70,904 | 75.3 | 17.4 | 2.4 | 4.9 |
| 1985 | 77,020 | 75.9 | 17.0 | 2.3 | 4.8 |
| 1986 | 81,665 | 76.1 | 17.0 | 2.2 | 4.7 |
| 1987 | 85,943 | 76.3 | 17.0 | 2.1 | 4.6 |

注) エネルギー消費量は標準炭換算値

出典: 「中国統計年鑑1988」 国家統計局編

産地は中国の北部に偏在しており、山西、河南、黒龍江、山東、それに四川を加えた5省で全国の47%を生産する。中でも山西省は全国の25%を生産し各地への石炭供給地になっている。したがって主に北から南へ、とりわけ山西省から全国各地への長距離の輸送が京広線、京尹線、京哈線等で、武漢・広州・上海・沈陽・長春等の各方面に鉄道によって行われることになる。(図1-1-5-(1)参照)

鉄道の貨物輸送量に占める石炭の割合は41%と言われ、輸送能力の不足は石炭輸送の遅滞を招くとともに他の貨物の輸送を制約することにもなっている。

このような問題の解決のため、中国では山西省からの石炭積出しのための大同一秦皇島の電化・複線化等の鉄道整備、石炭輸送の陸運から水運への一部転換等を推進している。

(2) 石油

原油の生産量は1億3,400万tである。そのうち約2,700万t(生産量の20%)を輸出しており、中国の重要な外貨獲得源となっている。

中国の原油生産は石炭よりもさらに偏在しており、大慶油田を擁する黒龍江省で全国の41%を、勝利油田を擁する山東省で24%を生産している。

大慶油田の石油は京哈線、京広線を経て華北・武漢・広州方面へ、また海外へは秦皇島港・大連港より積出される。勝利油田の石油は京尹線を経て上海方面へ、また海外へは青島港より積み出される。(図1-1-5-(2)参照)

(3) 鉄 鋼

中国の鋼材生産量は1987年で4,386万t、過去6年間順調に増加してきているが、消費量の伸びに追いついていかず、輸入を余儀なくされている。輸入量は1987年で1,240万tと国内消費量の22%に達するが、その割合は減少の傾向にある。中国の人口1人当り鉄鋼消費量はまだ低い水準にあり、今後の中国の経済発展に伴って、基礎資材である鉄鋼の輸入は今後も継続していくことが予想される。

中国における鋼材の生産は遼寧省(鞍山)、上海市、湖北省(武漢)に集中しており、この3地区だけで全国の40%を越す鋼材を生産している。これらの地区から主に鉄道によって消費地に輸送されるとともに約1,200万tの鋼材が沿海地区の港湾に輸入される。(図1-1-5-(3)参照)

(4) セメント

1987年のセメントの生産量は18,600万tで、年々順調に増加してきており、若干量の輸入はあるものの国内消費はほぼまかないうる水準にある。しかし、近年消費量が生産量を上回るテンポで増加してきており、今後も経済発展に伴ってセメント消費量は堅調に増加していくことが予想される。将来はセメントの輸入が増加する可能性も考えられる。

セメントの生産は全国各地に分散しており、最大の生産地である山東省でさえ全国の8%を生産するにすぎない。したがって輸送距離は他の主要物資に比べると短く、大部分は道路によって近くの消費地に輸送されている。

(5) 木 材

中国の森林被覆率は全国土の12%で、国際的にも低い水準(世界平均被覆率は31%)にある。したがって広大な国土にもかかわらず木材の供給力は乏しい。

1987年の木材生産量は6,400万 m^3 で順調に伸びてきているが、消費量の伸びに追いつかない状況である。その結果、輸入量は1987年には646万 m^3 、全消費量の9%を輸入するに至っており、将来もこの傾向は続くと予想される。

木材の産地は北に偏在しており、黒龍江、吉林、内蒙古の3省で全国生産量の49%を占める。次いで、福建省、四川省等の南の地区で自給に必要な程度の木材が生産される。したがって京哈線を経て東北地区から華北地区、中央部へ、主として鉄道で輸送されている。

(図1-1-5-(4))

(6) 化学肥料

化学肥料の消費量は近年の農業生産額の増加に伴って着実に増加し、1987年で2,762万tとなっている。これに対し、生産量が大幅に不足し、全消費量の39%(1,090万t)を輸入に依存する結果となっている。しかも化学肥料の生産増加のテンポが消費量の増加に追いつかないため、輸入量は年々増加を続けている。

化学肥料の生産は全国的に分散しており、生産量の多い四川、江蘇両省とも10%に満たない。したがって国内産地から消費地への鉄道による長距離輸送は少ないと考えられる。海外からの輸入量が多いため沿海港湾における主要物資の1つになっている。

(7) 穀物

中国の1987年の穀物生産量は4億473万tであり、そのうち、米・とうもろこしを中心として1987年には737万tを輸出しているが、一方では、小麦等について1987年で1,628万tの輸入を行っている。

穀物生産量の中では米が最も多く全体の43%、小麦、とうもろこしがそれに次ぎ、それぞれ22%、20%となっている。(表1-1-10参照)

表1-1-10 主要穀物の生産量(1987)

(単位:万t、%)

| | 穀物計 | 米 | 小麦 | とうもろこし | 大豆 | いも類 |
|-----|--------|--------|-------|--------|-------|-------|
| 生産量 | 40,473 | 17,442 | 8,777 | 7,982 | 1,218 | 2,822 |
| 構成比 | 100 | 43.1 | 21.7 | 19.7 | 3.0 | 7.0 |

出典:「中国統計年鑑1988」国家统计局編

1) 米

米の産地は長江流域以南の地区に集中しており、その生産量は全国の92%になる。最も多いのが湖南省で全国の14%、四川省、江蘇省がそれに次ぎそれぞれ11%、9%となっている。

米は南部の産地から華北、東北地区へ主に鉄道で輸送される。(図1-1-5-(5))

2) 小麦

小麦は中国中央部の長江と黄河の中間地帯が主な産地となっている。河南省、山東省、江蘇省が大産地でこの3省で中国の小麦生産量の46%を占める。

国内の小麦の輸送は主として鉄道で中央部の産地から東北部へ行なわれる。

また、消費量の13%にあたる1,320万tが海外から輸入されている。(図1-1-5-(6))

3) どうもろこし

どうもろこしは東北地区、黄河下流流域が大産地であり、東北3省で全国の32%、山東・河北・河南の3省で32%を生産している。これに四川省を加えると全国の70%を超える。

なかでも東北の吉林省は全国の15%を生産しており、南部へ主に鉄道によって配送される。また、秦皇島港、大連港等より海外へも積み出されている。

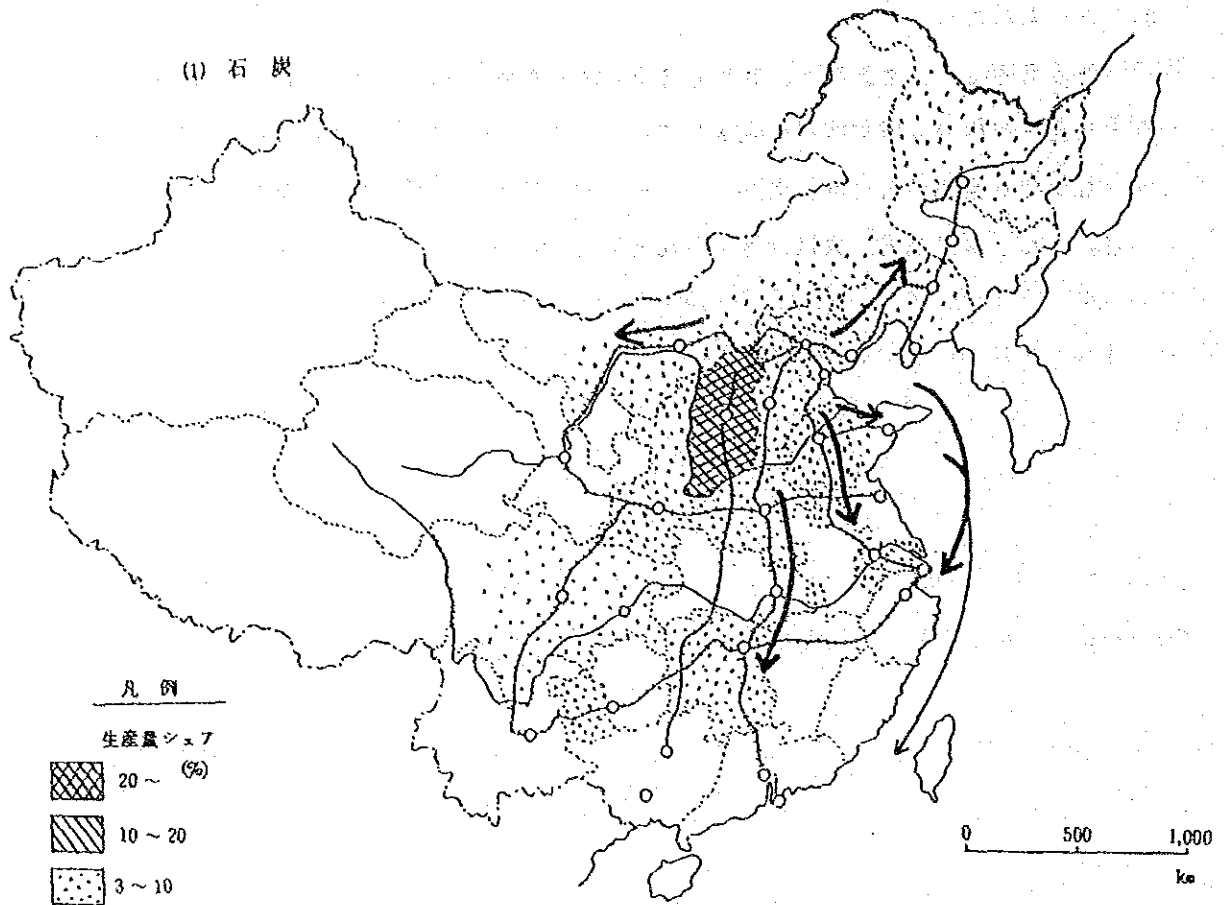
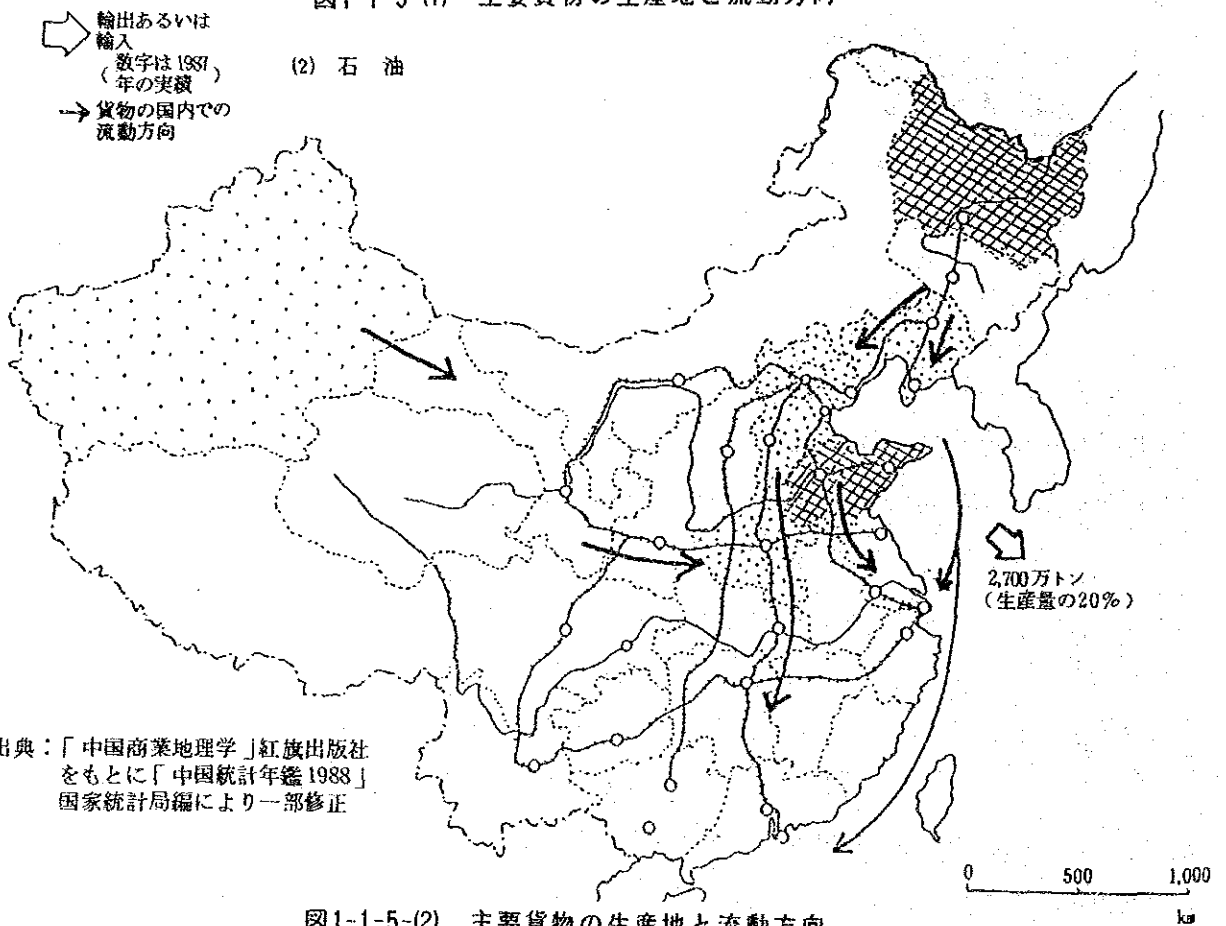


図1-1-5-(1) 主要貨物の生産地と流動方向



出典：「中国商業地理学」红旗出版社
をもとに「中国統計年鑑1988」
国家统计局編により一部修正

図1-1-5-(2) 主要貨物の生産地と流動方向

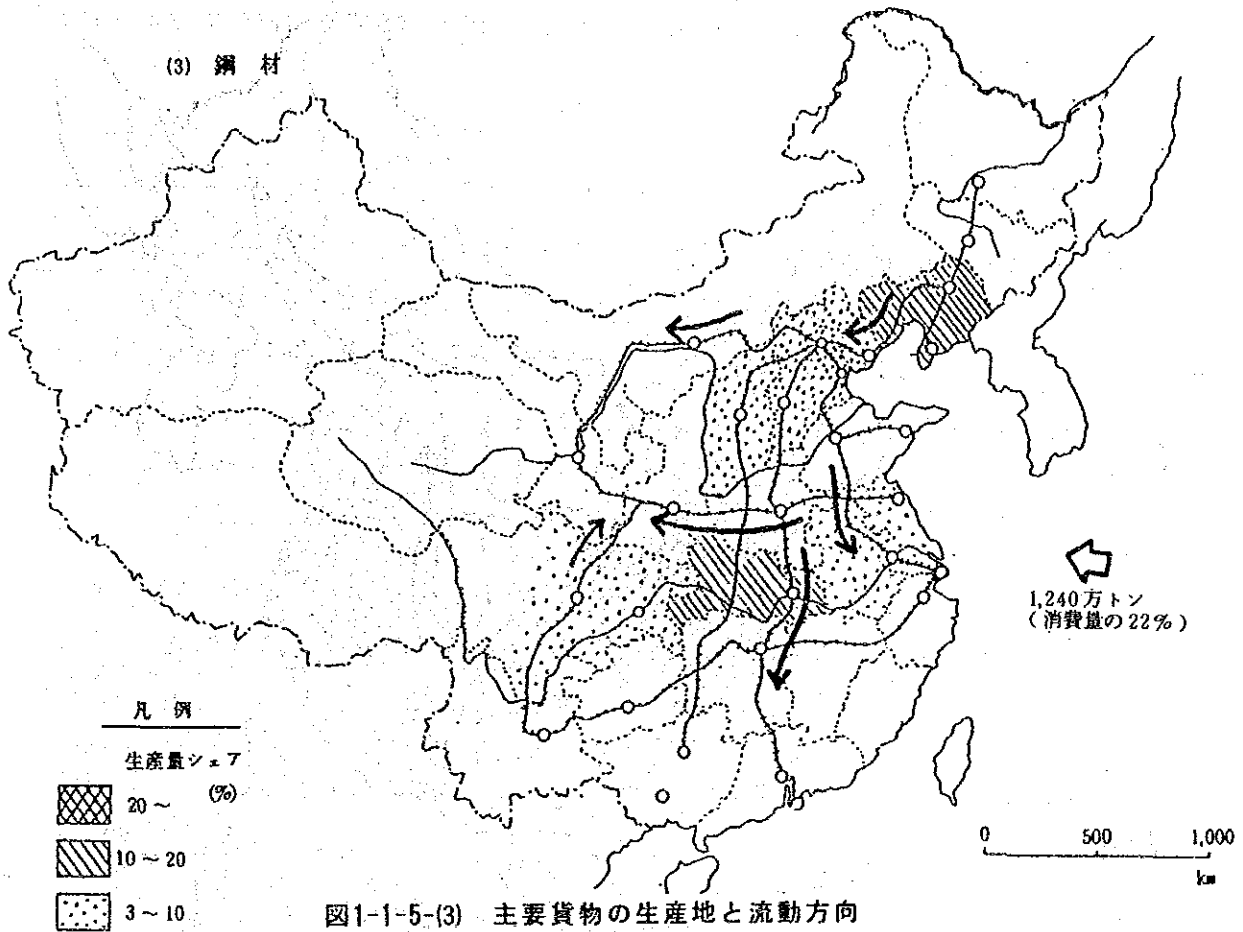


図1-1-5-(3) 主要貨物の生産地と流動方向

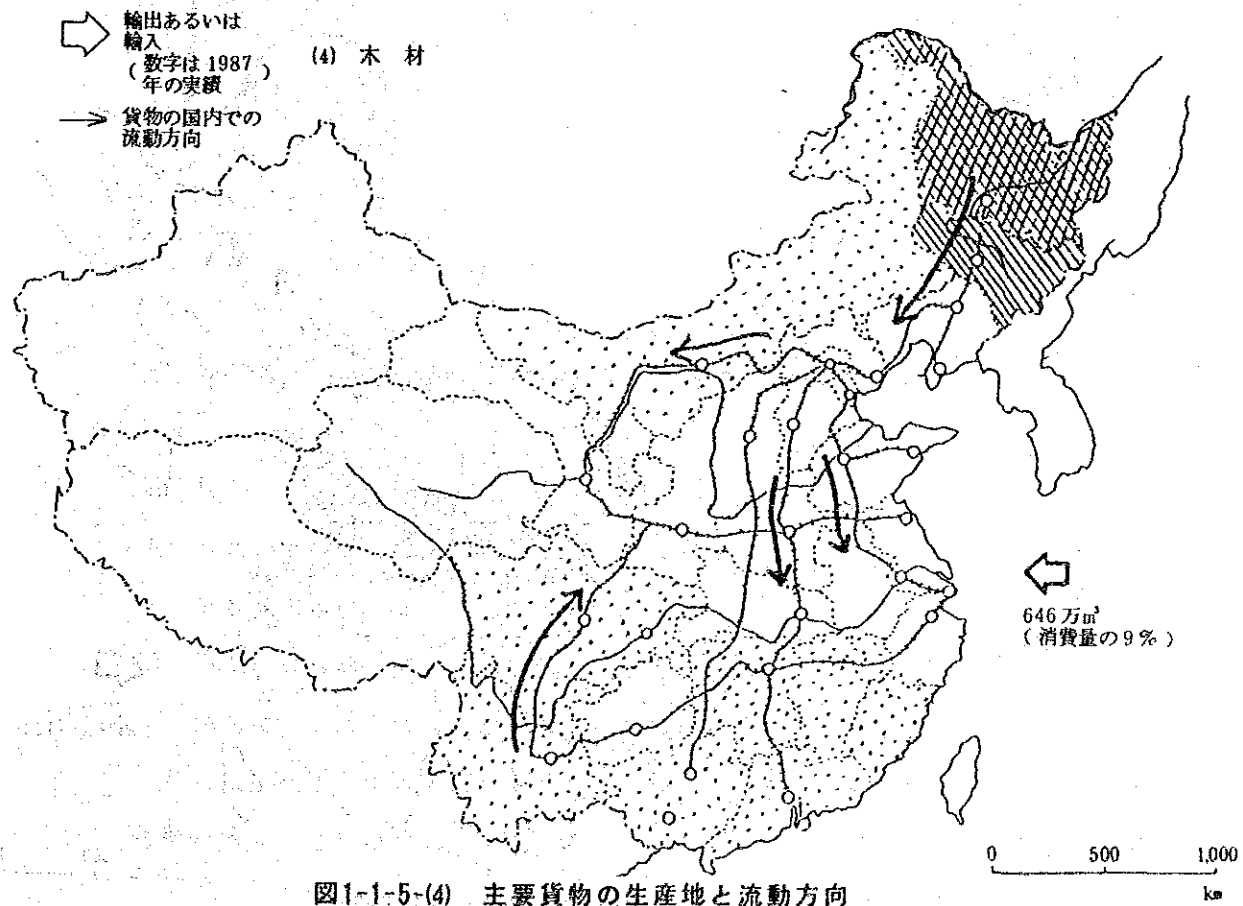
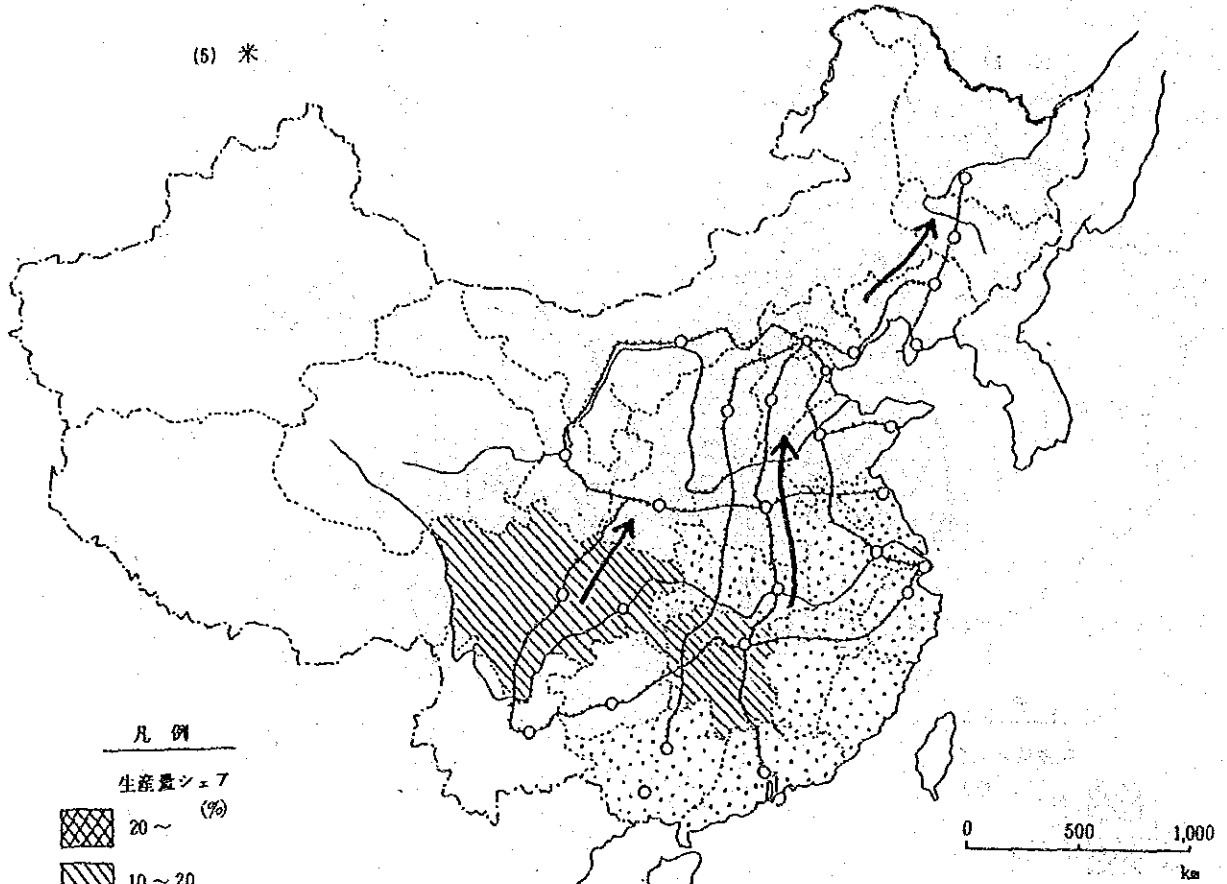


図1-1-5-(4) 主要貨物の生産地と流動方向

(5) 米



凡例

生産量シェア (%)



20~



10~20



3~10

図1-1-5-(5) 主要貨物の生産地と流動方向

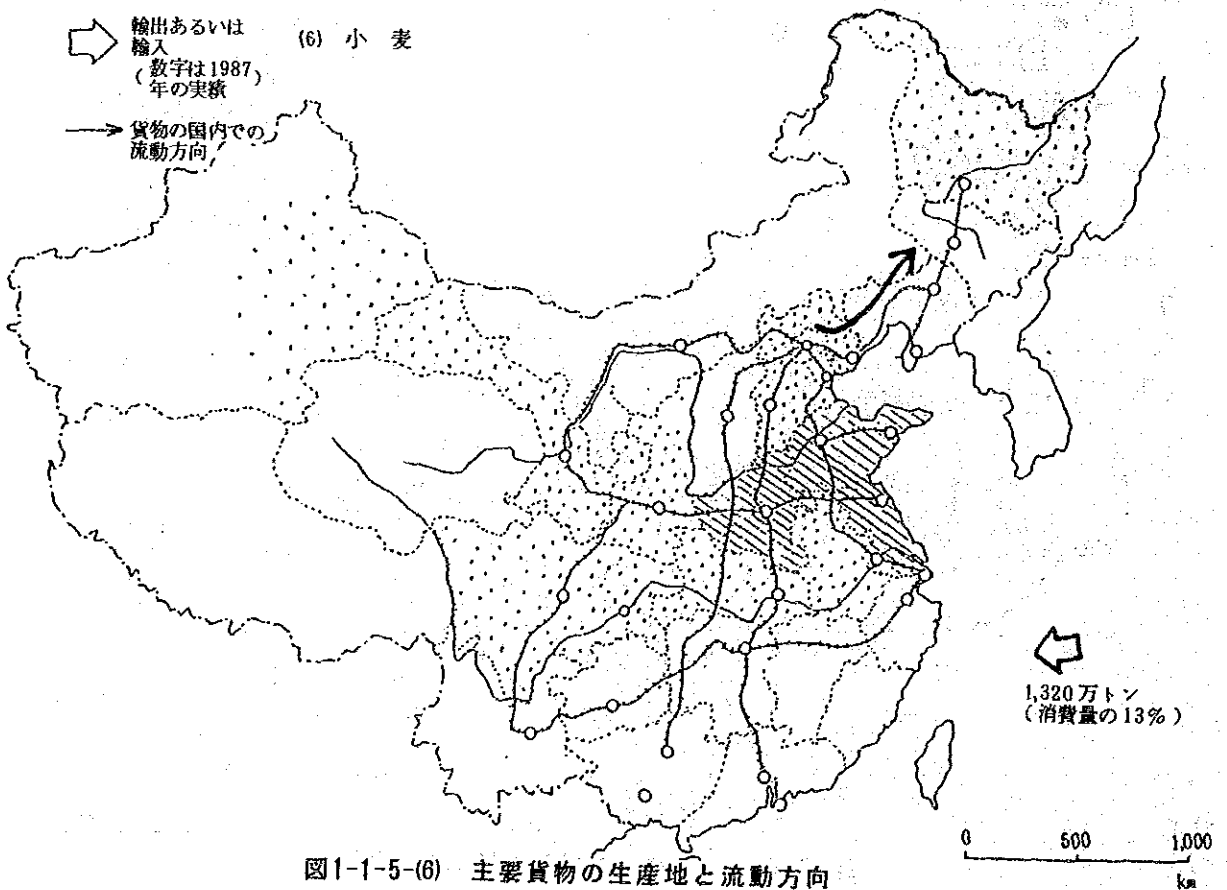


輸出あるいは
輸入
(数字は1987
年の実績)

(6) 小麦



貨物の国内での
流動方向



1,320万トン
(消費量の13%)

図1-1-5-(6) 主要貨物の生産地と流動方向

1-1-4 5ヶ年計画にみる今後の中国の経済政策

(I) 第7次5ヶ年計画

1) 方針と目標

1981から85年に至る第6次5ヶ年計画期間中、中国経済は前述の通り順調な発展を遂げ、1985年の農工業生産額をはじめ経済諸指標の多くは第6次5ヶ年計画の目標値を超過達成した。第7次5ヶ年計画では第6次5ヶ年計画期間中の実績を踏まえ、次の5ヶ年を古い経済モデルから新しい経済モデルへ転換するため鍵になる時期と位置づけている。

第7次5ヶ年計画の主要任務は、

- ① 社会の総需要と総供給との均衡を図ること
- ② 経済の持続的安定成長の持続
- ③ 都市・農村の人民の生活改善

とされており、この5年間の国民総生産の目標は表1-1-11の通りである。

表1-1-11 第7次5ヶ年計画期間の国民総生産の目標

| 項 目 | 1990年 目 標 (億元) | 平均成長率(85/90) (%) |
|-----------|-------------------|---------------------|
| 国 民 総 生 産 | 11,170 | 7.5 |
| 第1次産業総生産 | 3,060 | 4.2 |
| 第2次産業総生産 | 5,300 | 7.7 |
| 第3次産業総生産 | 2,810 | 11.4 |

出典：「第7次5ヶ年計画」

なお、第7次5ヶ年計画における産業別、品目別の目標について需要予測の章において紹介する。

2) 主要な施策

以上の政策目標を達成するために、第7次5ヶ年計画では産業構造の調整を図ろうとしている。調整の方法は次のとおりである。

- ① 農業、軽工業、重工業の内部構造を改善する。

農業は、国民の経済基盤として位置づけ、食糧生産の増加に努めると共に経営の多角化、水利・気象事業を推進する。軽工業においては消費水準の向上に応じて品種の増加、品質の向上等を図っていく。重工業については諸産業の基盤となる素材・プラント設備を製造する製鉄業、電気・機械製造業の育成を予定している。

② エネルギー、素材産業の発展を促進し、一般加工業との間の関係をバランスのとれたものとする。

③ 交通運輸・通信の発展を優先させる。

④ 建設業を発展させる。

⑤ 生産と生活に役務を提供する第3次産業の発展を促進させる。

これらを実施するため次のような施策が考えられている。

① 基本建設投資の重点をエネルギー、交通、通信部門におき、これら部門の全体に占める割合を34.4%から37.4%に引き上げる。

② 外国の資本と技術の導入を推進する。とくに電力、石油、港湾などの施設建設・機械・エレクトロニクス等の業種の技術改造に積極的に導入する。

③ 都市における企業の改革を推進する。行政機関と企業の職責を分離し、企業の自主権の拡大、独立採算制の導入を促進して経営者を育成する。

④ 農業における生産責任制はさらに整備、発展させていく。

(2) 第8次5ヶ年計画策定の動向

現在、第7次5ヶ年計画に引き続く、1995年を目標年次とする第8次5ヶ年計画について基本的な方向、重点施策の検討が進められている。

エネルギー、交通の発展は、今後とも中国における重点課題として位置づけられており、なかでも沿海港湾については、対外貿易・エネルギー輸送に果たす役割も大きく、その合理的配置を図るため、以下の基本方針に基づきその建設が検討されているとのことである。

① 石炭、石油の輸送能力の確保

総合的にバランスのとれた輸送体系の構築

② 対外貿易重視の港湾整備

コンテナバース、多目的バースの建設促進、鉱石、木材輸入能力の増強

③ 既存港湾の技術的改善

設備更新、倉庫等の貯蔵能力増強、電算化導入を含む管理の近代化

④ 深水港湾の整備

国際的な中継港としての港湾整備

⑤ 旅客輸送能力の増強

既存施設の改善、旅客と貨物との兼用

なお、第8次5ヶ年計画は現在、検討段階にあり、経済指標等の目標値が未定のため、今次調査における将来の社会経済フレームとしては、第7次5ヶ年計画および2000年の中国等の目標値を用いることとした。

1-2 背後圏各省の概況

1-2-1 連雲港の背後圏

連雲港の背後圏は主として隴海鉄道沿線の地域に展開しており、他港との鉄道距離の比較及び歴史的な貨物取扱実績等を考慮してこれを定めると、山西省東南部、江蘇省北部、安徽省北部、山東省南部、河南省、四川省北部、陝西省、甘肅省、青海省、寧夏回族自治区南部及び新疆ウイグル自治区となる。本報告書では、石臼港建設に伴う影響も考慮した上で、港湾取扱貨物量予測の計算のための背後圏を設定する必要があるが、それは第3部第2章で述べることにする。

1-2-2 人 口

1987年末における背後圏11省区の全人口は約4億8000万人であり、これは全国の約45%にあたる。最近6年間の平均増加率は1.06%となっており、全国平均を若干下回っている。また、陝西省から西北地区では、増加率は高目になっている。11省区の中で最も人口が多いのは四川省で1億400万人程であり、これは全国の約10%にあたる。続いて河南省、山東省、江蘇省、安徽省の順になっている。

連雲港背後圏における人口は約2億5～6000万人と推定できる。これは全国の約23%にあたる。

表1-2-1 背後圏各省の人口（1987年）

| | 人 口 (万人) | 構 成 比 (%) | 81~'87 年平均増加率 (%) |
|-----------|-------------|--------------|-------------------------|
| 山 西 省 | 2,689 | 2.52 | 1.16 |
| 江 蘇 省 | 6,326 | 5.92 | 0.86 |
| 安 徽 省 | 5,273 | 4.94 | 1.04 |
| 山 東 省 | 7,906 | 7.40 | 1.12 |
| 河 南 省 | 7,924 | 7.42 | 1.15 |
| 四 川 省 | 10,439 | 9.77 | 0.85 |
| 陝 西 省 | 3,094 | 2.90 | 1.29 |
| 甘 肅 省 | 2,097 | 1.96 | 1.30 |
| 青 海 省 | 420 | 0.39 | 1.59 |
| 寧 夏 自 治 区 | 429 | 0.40 | 1.91 |
| 新 疆 自 治 区 | 1,409 | 1.32 | 1.31 |
| (背後圏計) | 48,006 | 44.95 | 1.06 |
| 全 国 | 106,793 | 100.00 | 1.09 |

出典：「中国統計年鑑1988」国家統計局編

1-2-3 国民所得

背後圏11省の国民収入の合計は3132億元（1986年）で全国の33.6%となるが、人口構成比に比べるとかなり低い値である（表1-2-2 参照）。実際に一人当たり国民収入の項目を見ると、全国平均以上は江蘇省と山東省のみとなっている。これは中国の国民収入の構成が平均値を大幅に上回る少数の省市と平均値を若干下回る多数の省区で成り立っている構造に依るところが多い。

背後圏11省区の中では、江蘇省が全国第五位となっており、生産力が高い水準であることがわかる。

また労働者1人当りの賃金水準の11省区平均値は全国平均値を僅かに下回る程度ではほぼ全国水準と言える。

表1-2-2 背後圏各省の所得水準 (1986年)

| | 国民収入 総額 (億元) | 構 成 比 (%) | 一人当り 国民収入 (元) | 全民所有制単位労働者 一人当り賃金 ('87) (元/年) |
|-----------|--------------------|--------------|---------------------|-------------------------------------|
| 山 西 省 | 180.10 | 2.28 | 678 | 1,521 |
| 江 蘇 省 | 663.90 | 8.42 | 1,059 | 1,581 |
| 安 徽 省 | 310.53 | 3.94 | 595 | 1,392 |
| 山 東 省 | 595.84 | 7.55 | 766 | 1,516 |
| 河 南 省 | 419.41 | 5.32 | 537 | 1,347 |
| 四 川 省 | 528.33 | 6.70 | 512 | 1,441 |
| 陝 西 省 | 160.61 | 2.04 | 528 | 1,493 |
| 甘 肅 省 | 117.12 | 1.48 | 566 | 1,761 |
| 青 海 省 | 28.57 | 0.36 | 693 | 2,143 |
| 寧夏自治区 | 25.85 | 0.33 | 610 | 1,661 |
| 新 疆 自 治 区 | 101.52 | 1.29 | 734 | 1,717 |
| (背後圏計) | 3,131.78 | 39.71 | 661 | 1,514 |
| 全 国 | 7,887.00 | 100.00 | 746 | 1,546 |

出典：「中国統計年鑑1988」国家统计局編

1-2-4 産 業

(1) 産業全般

背後圏各省区の産業別国民収入を全国と比較すると、山西省、江蘇省では工業の比率が高く、安徽省、新疆ウイグル自治区で農業の比率が高い(表1-2-3参照)。

これを国民収入額で見ると、農業部門では山東省、江蘇省、四川省がそれぞれ全国第1, 2, 3位を占めており、工業部門では江蘇省、山東省がそれぞれ全国第1, 4位を占めている。また建築部門では四川省、江蘇省、山東省、河南省がそれぞれ全国第1, 2, 3, 5位、運輸部門では江蘇省、河南省がそれぞれ全国第3, 5位、商業部門では四川省、江蘇省がそれぞれ全国第3, 4位を占めており、背後圏の産業は活発である。特に江蘇省の産業が全部門に渡って高い水準であることがわかる。

表1-2-3 背後圏各省の産業別国民収入構成比 (1986年) 単位：%

| | 農 業 | 工 業 | 建築業 | 運輸業 | 商 業 | 合 計 |
|-----------|-------|-------|-------|------|-------|-----|
| 山 西 省 | 21.14 | 53.85 | 10.33 | 6.67 | 8.01 | 100 |
| 江 蘇 省 | 32.86 | 51.08 | 5.79 | 2.98 | 7.29 | 100 |
| 安 徽 省 | 48.72 | 34.70 | 6.22 | 3.66 | 6.70 | 100 |
| 山 東 省 | 41.32 | 42.24 | 6.33 | 2.63 | 7.48 | 100 |
| 河 南 省 | 41.61 | 39.23 | 6.71 | 3.81 | 8.64 | 100 |
| 四 川 省 | 43.40 | 36.44 | 7.35 | 2.72 | 10.09 | 100 |
| 陝 西 省 | 34.91 | 43.70 | 8.71 | 4.09 | 8.59 | 100 |
| 甘 肅 省 | 29.77 | 42.82 | 7.57 | 6.54 | 13.30 | 100 |
| 青 海 省 | 34.83 | 34.83 | 13.79 | 2.69 | 13.86 | 100 |
| 寧 夏 自 治 区 | 38.39 | 35.95 | 12.11 | 5.15 | 8.40 | 100 |
| 新 疆 自 治 区 | 44.92 | 31.78 | 8.58 | 3.22 | 11.50 | 100 |
| 全 国 | 34.49 | 45.30 | 6.52 | 3.90 | 9.79 | 100 |

出典：「中国統計年鑑1988」国家統計局編

(2) 農 業

背後圏11省区の農業生産額の合計は、全国値の45%であり人口構成比並の水準である。特に江蘇省、安徽省、山東省、河南省、四川省の5省で全国値の38%を占めている(表1-2-4参照)。

表1-2-4 背後圏各省の農業生産額
(1987年当年価格)

| | 農業生産額 (億元) | 構成比 (%) |
|--------|---------------|------------|
| 山西省 | 61.4 | 1.31 |
| 江蘇省 | 380.3 | 8.13 |
| 安徽省 | 255.3 | 5.46 |
| 山東省 | 413.2 | 8.84 |
| 河南省 | 323.6 | 6.92 |
| 四川省 | 388.9 | 8.32 |
| 陝西省 | 103.4 | 2.21 |
| 甘肅省 | 65.5 | 1.40 |
| 青海省 | 15.9 | 0.34 |
| 寧夏自治区 | 14.8 | 0.32 |
| 新疆自治区 | 81.6 | 1.75 |
| (背後圏計) | 2,103.9 | 45.00 |
| 全 国 | 4,675.7 | 100.00 |

出典：「中国統計年鑑1988」国家統計局編

穀物について各省の生産量をまとめたのが表1-2-5である。米の生産量は四川省、江蘇省がそれぞれ全国第2、3位、小麦は河南省、山東省、江蘇省、安徽省がそれぞれ全国第1、2、3、5位、玉米(とうもろこし)は山東省、河南省がそれぞれ全国第2、4位、大豆は河南省、山東省、安徽省がそれぞれ全国第2、3、5位、いも類は四川省、山東省、安徽省、河南省がそれぞれ全国第1、2、3、4位となっている。また穀物全体の生産量は四川省、山東省、江蘇省、河南省がそれぞれ全国第1、2、3、4位となっており穀物の一大生産地とすることができる。

表1-2-5 背後圏各省の主要農産品生産量 (1987年)

| | 米 (万トン) | (%) | 小麦 (万トン) | (%) | 玉米 (万トン) | (%) |
|--------|------------|--------|-------------|--------|-------------|--------|
| 山西省 | 4 | 0.02 | 234 | 2.67 | 218 | 2.73 |
| 江蘇省 | 1,652 | 9.47 | 900 | 10.25 | 241 | 3.02 |
| 安徽省 | 1,189 | 6.82 | 718 | 8.18 | 100 | 1.25 |
| 山東省 | 57 | 0.33 | 1,474 | 16.79 | 1,170 | 14.66 |
| 河南省 | 198 | 1.14 | 1,626 | 18.53 | 677 | 8.48 |
| 四川省 | 1,980 | 11.35 | 658 | 7.50 | 521 | 6.53 |
| 陝西省 | 95 | 0.54 | 418 | 4.76 | 325 | 4.07 |
| 甘肅省 | 2 | 0.01 | 302 | 3.44 | 90 | 1.13 |
| 青海省 | 0 | 0.00 | 68 | 0.77 | 0 | 0.00 |
| 寧夏自治区 | 44 | 0.25 | 46 | 0.52 | 29 | 0.36 |
| 新疆自治区 | 36 | 0.21 | 354 | 4.03 | 175 | 2.19 |
| (背後圏計) | 5,257 | 30.14 | 6,798 | 77.45 | 3,546 | 44.42 |
| 全 国 | 17,442 | 100.00 | 8,777 | 100.00 | 7,982 | 100.00 |

出典：「中国統計年鑑1988」国家統計局編

| 大豆 (万トン) | (%) | いも類 (万トン) | (%) | 穀物全体 (万トン) | (%) |
|-------------|--------|--------------|--------|---------------|--------|
| 21 | 1.72 | 54 | 1.91 | 713 | 1.76 |
| 66 | 5.42 | 132 | 4.68 | 3,258 | 8.05 |
| 88 | 7.22 | 267 | 9.46 | 2,429 | 6.00 |
| 103 | 8.45 | 478 | 16.94 | 3,394 | 8.39 |
| 110 | 9.03 | 233 | 8.26 | 2,948 | 7.28 |
| 32 | 2.63 | 562 | 19.91 | 3,921 | 9.69 |
| 25 | 2.05 | 62 | 2.20 | 988 | 2.44 |
| 8 | 0.66 | 41 | 1.45 | 529 | 1.31 |
| 0 | 0.00 | 9 | 0.32 | 104 | 0.26 |
| 3 | 0.25 | 4 | 0.14 | 139 | 0.34 |
| 2 | 0.16 | 4 | 0.14 | 588 | 1.45 |
| 458 | 37.59 | 1,846 | 65.41 | 19,011 | 46.97 |
| 1,218 | 100.00 | 2,822 | 100.00 | 40,473 | 100.00 |

江蘇省はその他綿花生産の全国的に重要な産地であり、太湖流域では全国の三大養蠶基地の一つになっている。また淡水漁業区としても全国的に重要である。

安徽省は茶の産地として全国的に有名である。

河南省は煙草と胡麻の生産量は常に全国一であり、柞蚕糸の四大産地の一つである。

山東省は全国落花生生産量の40%近くを生産しており、河南省と同様柞蚕糸の四大産地の一つである。

四川省は菜種の生産量は全国一、豚毛、腸衣（加工済の羊、豚の腸、ソーセージの皮、バトミントンのガット等）は伝統的な輸出品となっている。

陝西省以下西北地区の5省区はいずれも重要な牧畜業基地であり、陝西省は乳用山羊、甘肅省は漢方薬、青海省は羊毛、寧夏回族自治区は皮用羊、新疆ウイグル自治区は果樹類がそれぞれ全国的に有名である。

(3) 鉱工業

背後圏11省区の工業生産額の合計は、全国値の38%であり人口構成比と比較すると低水準となっている。これは人口構成比が比較的高い安徽省、河南省、四川省における工業構成比が低いのが主な原因と考えられる（表1-2-6 参照）。

表1-2-6 背後圏各省の工業生産額（1987年当年価格）

| | 工業生産額 (億元) | 構成比 (%) | 重工業 比率 (%) | 軽工業 比率 (%) |
|--------|---------------|------------|------------------|------------------|
| 山西省 | 304.3 | 2.20 | 71.77 | 28.23 |
| 江蘇省 | 1,590.5 | 11.51 | 45.98 | 54.02 |
| 安徽省 | 394.9 | 2.86 | 46.22 | 53.78 |
| 山東省 | 1,032.9 | 7.48 | 51.20 | 48.80 |
| 河南省 | 594.6 | 4.30 | 53.44 | 46.56 |
| 四川省 | 725.1 | 5.25 | 53.60 | 46.40 |
| 陝西省 | 258.5 | 1.87 | 58.17 | 41.83 |
| 甘肅省 | 159.9 | 1.16 | 72.62 | 27.38 |
| 青海省 | 31.3 | 0.23 | 62.12 | 37.88 |
| 寧夏自治区 | 33.4 | 0.24 | 67.68 | 32.32 |
| 新疆自治区 | 116.0 | 0.84 | 53.69 | 46.31 |
| (背後圏計) | 5,241.3 | 37.94 | 52.24 | 47.76 |
| 全国 | 13,813.0 | 100.00 | 51.81 | 48.19 |

出典：「中国統計年鑑1988」国家統計局編

山西省、甘肅省、寧夏回族自治区の重工業比率が高いのは鉱物資源採掘業が大きな割合を占めているためであり、江蘇省、安徽省の軽工業比率が高いのは食品工業、紡績工業、造紙工業等が発展しているためである。

主要工業産品について各省の生産量をまとめたのが表1-2-7である。

原塩の生産量は山東省、江蘇省、四川省、青海省がそれぞれ全国第1、2、3、5位であり、この4省を合計すると全国生産量の50%近くなる。

砂糖の生産量は四川省が全国6位である。

石炭の生産量は山西省、河南省、四川省がそれぞれ全国第1、2、5位であり、特に山西省は全国生産量の約25%を産する。

原油の生産量は山東省、河南省、新疆ウイグル自治区がそれぞれ全国第2、4、6位であり、特に山東省は全国生産量の約24%を産する。

粗鋼の生産量は四川省が全国第4位である。

セメントの生産量は山東省、江蘇省、四川省がそれぞれ全国第1、2、4位である。

木材の生産量は四川省が全国第5位である。

化学肥料の生産量は四川省、江蘇省、山東省がそれぞれ全国第1、2、4位である。

表1-2-7 背後圏各省の主要工業品目生産量 (1987年)

| | 原 塩 (万トン) | (%) | 砂 糖 (万トン) | (%) | 石 炭 (万トン) | (%) | 原 油 (万トン) | (%) |
|-----------|--------------|--------|--------------|--------|--------------|--------|--------------|--------|
| 山 西 省 | 0 | 0.00 | 3 | 0.59 | 23,094 | 24.89 | 0 | 0.00 |
| 江 蘇 省 | 201 | 11.39 | 0 | 0.00 | 2,235 | 2.41 | 66 | 0.49 |
| 安 徽 省 | 0 | 0.00 | 0 | 0.00 | 2,884 | 3.11 | 2 | 0.01 |
| 山 東 省 | 273 | 15.48 | 0 | 0.00 | 5,318 | 5.73 | 3,160 | 23.56 |
| 河 南 省 | 0 | 0.00 | 0 | 0.00 | 8,062 | 8.69 | 932 | 6.95 |
| 四 川 省 | 185 | 10.49 | 16 | 3.16 | 6,132 | 6.61 | 12 | 0.09 |
| 陝 西 省 | 7 | 0.40 | 0 | 0.00 | 2,856 | 3.08 | 36 | 0.27 |
| 甘 肅 省 | 2 | 0.11 | 5 | 0.99 | 1,282 | 1.38 | 153 | 1.14 |
| 青 海 省 | 144 | 8.16 | 0 | 0.00 | 274 | 0.30 | 58 | 0.43 |
| 寧夏自治区 | 0 | 0.00 | 3 | 0.59 | 1,297 | 1.40 | 31 | 0.23 |
| 新 疆 自 治 区 | 77 | 4.37 | 9 | 1.78 | 1,578 | 1.70 | 575 | 4.29 |
| (背後圏計) | 889 | 50.40 | 36 | 7.11 | 55,012 | 59.28 | 5,025 | 37.46 |
| 全 国 | 1,764 | 100.00 | 506 | 100.00 | 92,796 | 100.00 | 13,414 | 100.00 |

出典：「中国統計年鑑1988」国家统计局編

| 粗 綱 (万トン) | (%) | セメント (万トン) | (%) | 木 材 (万立米) | (%) | 化学肥料 (万トン) | (%) |
|--------------|--------|---------------|--------|--------------|--------|---------------|--------|
| 204 | 3.63 | 538 | 2.89 | 15 | 0.23 | 56 | 3.35 |
| 134 | 2.38 | 1,524 | 8.18 | 3 | 0.05 | 143 | 8.55 |
| 212 | 3.77 | 776 | 4.17 | 51 | 0.79 | 94 | 5.62 |
| 164 | 2.91 | 1,559 | 8.37 | 7 | 0.11 | 123 | 7.36 |
| 118 | 2.10 | 1,001 | 5.37 | 16 | 0.25 | 112 | 6.70 |
| 430 | 7.64 | 1,242 | 6.67 | 432 | 6.68 | 153 | 9.15 |
| 40 | 0.71 | 469 | 2.52 | 81 | 1.25 | 36 | 2.15 |
| 46 | 0.82 | 323 | 1.73 | 55 | 0.85 | 21 | 1.26 |
| 24 | 0.43 | 49 | 0.26 | 8 | 0.12 | 4 | 0.24 |
| 2 | 0.04 | 73 | 0.39 | 8 | 0.12 | 9 | 0.54 |
| 21 | 0.37 | 218 | 1.17 | 35 | 0.54 | 17 | 1.02 |
| 1,395 | 24.79 | 7,772 | 41.73 | 711 | 10.99 | 768 | 45.93 |
| 5,628 | 100.00 | 18,625 | 100.00 | 6,471 | 100.00 | 1,672 | 100.00 |

その他代表的な鉱工業を述べると、江蘇省の化学工業、製糸（絹糸）工業及び絹織物工業は全国的に有名である。また扇風機、テープレコーダー、自転車等の生産量はいずれもトップクラスである。安徽省の銅鉱も全国的に重要である。河南省の巻煙草は全国第一位、四川省の石棉、雲母、飲料酒も全国的に重要である。また四川省では製鉄業が盛んで鉄道用貨車の生産量は全国第三位である。その他陝西省の金、甘粛省の銅、硫黄、石膏、青海省のカリウム塩等が全国的に有名である。

輸出品としては、河南省、四川省、陝西省などの紡織製品や河南省、四川省の機械製品が有名である。

1-2-5 運 輸

背後圏11省区の輸送手段は中国の他地区と同様ほとんど鉄道に依存している（表1-2-8 参照）。しかしながら、他地区と比較すると道路整備も進んでおり、運河の多い江蘇省では水運輸送もかなり発展している。

表1-2-8 背後圏各省の輸送手段別貨物輸送量
(億トン・Km) (1987年) 単位：%

| | 鉄 道 | % | 道 路 | % | 水 運 | % | 合 計 |
|-----------|--------|------|-------|------|-------|------|---------|
| 山 西 省 | 373.3 | 93.8 | 24.8 | 6.2 | 0.0 | 0.0 | 398.5 |
| 江 蘇 省 | 271.2 | 58.8 | 22.2 | 4.8 | 168.2 | 36.4 | 461.6 |
| 安 徽 省 | 398.3 | 85.5 | 17.0 | 3.6 | 50.5 | 10.8 | 465.8 |
| 山 東 省 | 490.7 | 88.5 | 38.2 | 6.9 | 25.3 | 4.6 | 554.2 |
| 河 南 省 | 917.7 | 97.0 | 22.2 | 2.3 | 6.0 | 0.6 | 945.9 |
| 四 川 省 | 366.3 | 83.4 | 26.7 | 6.1 | 46.2 | 10.5 | 439.2 |
| 陝 西 省 | 291.6 | 97.2 | 8.3 | 2.8 | 0.2 | 0.1 | 300.1 |
| 甘 肅 省 | 292.9 | 97.7 | 6.9 | 2.3 | 0.0 | 0.0 | 299.8 |
| 青 海 省 | 23.0 | 87.8 | 3.2 | 12.2 | 0.0 | 0.0 | 26.2 |
| 寧 夏 自 治 区 | 55.0 | 97.2 | 1.6 | 2.8 | 0.0 | 0.0 | 56.6 |
| 新 疆 自 治 区 | 89.0 | 87.7 | 12.5 | 12.3 | 0.0 | 0.0 | 101.5 |
| (背後圏計) | 3569.4 | 88.1 | 183.6 | 4.5 | 296.4 | 7.3 | 4049.4 |
| 全 国 | 9471.4 | 88.6 | 390.8 | 3.7 | 822.4 | 7.7 | 10684.6 |

出典：「中国統計年鑑1988」国家統計局編

1-3 連雲港市の概況

1-3-1 連雲港市

連雲港市は、黄海の中央及び中国沿海の中央に位置する中国主要の港湾都市である。地理的立地条件が良く、背後の各地域は豊富な資源に恵まれており、連雲港市の経済発展の潜在力は大きい。中国の東西を結ぶ隴海鉄道（連雲港－徐州－西安－ウルムチ）の始点になっており、鉄道沿線11省・自治区の海の玄関口になっている。

連雲港市は、三区三県で構成され、総人口 3,180千人、市区人口 485千人である。総面積 6,327km²、市街地面積は 830km²である。

海洋性気候に属し、温暖である。年平均気温は、14度、年間降水量は、970mmである。

(1) 連雲港市の工業

連雲港市には約 1,850の企業があり、工場従業員数は、約30万人強であり1987年の工業生産額は約36億人民元（1980年不変価格）である。主要業種は、化学工業、建築材料、紡績、機械工業、製塩業、その他非金属工業などであり、生産額の割合は、軽工業60%、重工業40%となっている。連雲港市の工業は順調に発展している。

(2) 連雲港市の農業

連雲港市は、温暖な気候に恵まれ農地環境は良好である。主要農作物は、穀類（米、小麦、メイズ、大豆）、水産物（エビ、貝）、家畜（豚、羊、山羊、鶏）などである。特にエビの養殖は、有名で全国の約25%、年間 2,100トンを生産している。

1987年の農業生産額は18億人民元（1980年不変価格）である。

(3) 連雲港市の主要経済指標の予測

連雲港市の主要経済指標の将来見込は表 1-3-1のとおりである。

表1-3-1 主要経済指標の予測

| | 単 位 | 1987 | 1990 | 1995 | 2000 |
|------------|-----|--------------|-------|--------|-----------|
| 1. 総人口 | 千人 | 3,180 | 3,300 | — | — |
| 2. 市街地人口 | 千人 | 485 | — | 550 | 800~1,000 |
| 3. 工業生産額 | 億元 | 36 | 80 | 120 | |
| 4. 農業生産額 | 億元 | 18 (1980) | 23 | 40 | |
| 5. 連雲港輸出入額 | 億ドル | 11 | — | — | 100以上 |
| 6. 給電能力 | 万kW | 8.6 | ————→ | 48.6 | |
| 7. 電話回線数 | 回線 | 11,000 | ————→ | 60,000 | |

資料：連雲港市ヒアリングによる。

1-3-2 連雲港経済技術開発区

(1) 概 要

1985年9月に中雲台地区で建設が開始された連雲港経済技術開発区は、新浦（連雲港市政府所在地）まで22km、鉄道の中雲駅、連雲港駅までそれぞれ2km、11km、連雲港墟溝港区まで5km、白塔埠空港まで42kmの位置にある。（図1-3-1参照）

計画総面積は30平方kmという広大な規模であるが、中国国務院の批准を受けた第一期開発面積は3平方kmである。開発は段階的に行なわれる予定であるが、3平方km分の全体計画及びその内1.3平方km分の詳細計画はすでにできている。

また開発区から3km離れた位置に朝陽編成駅を建設中（1990年完成予定）であり、さらに現在は長江から連雲港市中心部まで通じている運河を港湾まで延長させる構想もあり、これらが整備されると、一応空港、港湾、鉄道、道路、運河などあらゆる交通手段の利用条件が整うことになる。

(2) 開発区の現況

現在（1989年始め）までに0.87平方kmを建設、20の企業が生産中であり、25の企業が建設中である。この45の企業の内外国との合資企業は4、残りは内陸部企業との合資である。外国との合資企業で生産しているのは紡績品、水道計器、塗料、急速冷凍設備等である。

現在開発区内の基盤設備工事は終わり、開発区外の水道・電気・通信の一期付設工事も終了している。開発区内の110KV変電所、下水処理場、火力発電所は建設中である。工場建屋及び公共サービス用建築はすでに11万㎡が完成している。

開発区での主要生産輸出品は、刺繍、養殖海老、包装用アルミ箔、大理石材、海産物（車海老・大正海老・伊勢海老・海老の玉子・魚）、金属、銅線、紙、衣服、タオル、桐材等である。

また開発区では中国政府の意向により種々の企業優遇政策を実施している。この優遇政策には外資利用企業向けと内陸部連合企業向けのものがある。前者の主なもの挙げると以下の様になる。

- ① 企業所得税の免税・減税……………最初の2年間は免税。3年目から5年目まで減税。
- ② 地方所得税の免税・減税……………先進企業、輸出企業は免税。その他の外資企業は年間所得額が100万元以下の場合50%減税。
- ③ 利潤を中国国内で使用する場合の税還付。
- ④ 輸出入関税等の免税……………企業自家用の建材、生産施設、事務用品、生産用原材料等はすべて免税。

⑤ 都市建設協力費は無料。

⑥ 土地使用料の優待……………1990年以前に設立された生産性外資企業の土地使用料は5～8元/年・㎡。その内輸出企業・先進技術型企业については、5年間無料。6年目から2元/年・㎡。

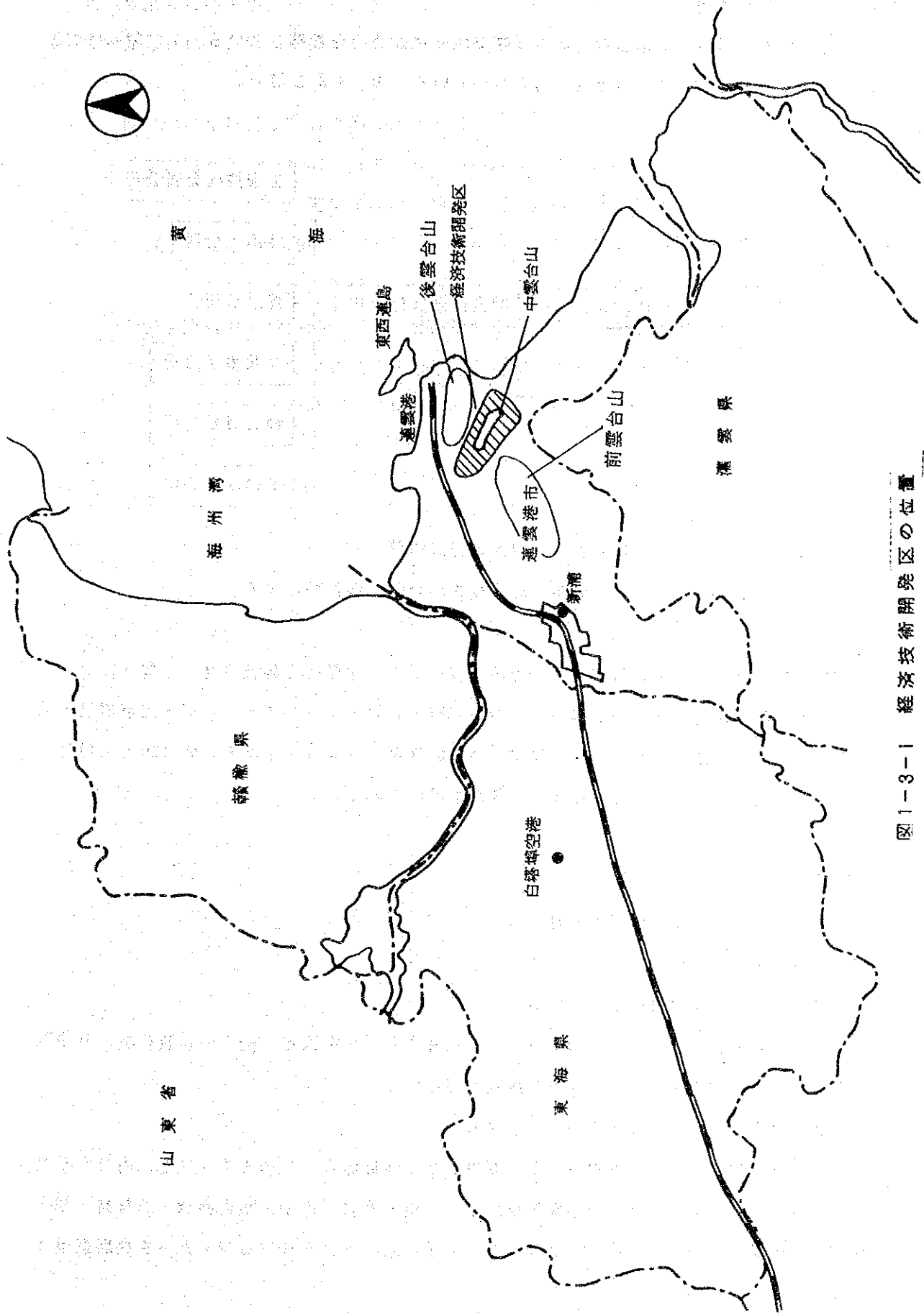


圖 1-3-1 經濟技術開發區の位置
資料：「連雲港市交通図」に基づき調査団作成

(3) 開発区の行政機構

開発区は連雲港市に管轄されており、開発区発展総公司を管轄している。また開発区発展総公司はその管轄下に8つの專業公司をおいている（図1-3-2 参照）。

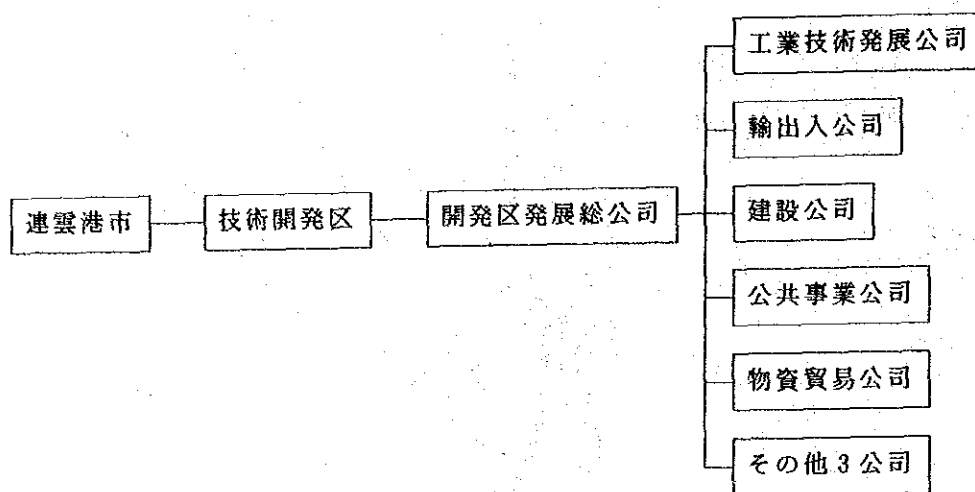


図1-3-2 開発区の行政機構

資料：経済技術開發区提供資料による

開發区發展總公司是法人資格をもつ企業グループで、開發区の各種業務を行なっている。またその管轄下にある8つの專業公司是投資商談・契約・コンサルティング・工事建設・輸出入業務及び生活面サービス・労働保険・物資調達等を行なう。またその他に商工・税務・税関・商品検査・銀行・公安・保険等の部門も設けられている。

(4) 開發区の将来計画

開發区には以下の4つの基本方針がある。

- ① 工業生産型プロジェクトを主とする。
- ② 輸出・外貨獲得型製品を主とする。
- ③ 外資、先進技術、科学的管理を導入し、三資企業（a 中国と外国との合資企業、b 中国と外国との合作企業、c 外国企業）振興を主とする。
- ④ 経済構造、産業機能は外向型を主とする。

さらに具体的には、「国内連合企業を基礎として外資導入でレベルアップし、内外を結合させ相互促進をはかる」という路線を徹底し、紡績・食品・電子・精密機械・新材料・精密化学・外貿用包装等の7大産業を支柱とし、下記に述べるようなプロジェクトを發展促進させる。

- ① 先進技術・知識集約型プロジェクト

② 輸出外貨獲得型プロジェクト

③ 既存企業の技術改造に波及効果があり、資源開発・農業生産の構造改善に有用なプロジェクト

段階的な発展目標を具体的に述べると、

第1段階……1987～1990。外向型経済及びその他の業務の基礎固め。企業数約 100、工業生産高約 3 億元、開発区総人数 8000 人、開発面積 1.3 km²。

第2段階……1991～1995。外向型経済の成熟・発展の時期。企業数約 200、工業生産高約 15 億元、開発区総人数 15,000 人、開発面積 3 km²。

第3段階……1996～2000。外向型経済の安定的大幅発展時期。企業数約 300、外資・輸出企業比率 70%、工業生産高約 25 億元、開発区総人数 30,000 人、開発総面積 5 km²程度。

第2章 連雲港をとりまく周辺の概況

2-1 位置と交通

2-1-1 位置

連雲港は黄海の海州湾南西側の岸に位置し、隴海鉄道の東側の終点駅となっている。陸路は徐州まで 223km、海路は青島まで97海里（180km）大連まで 339海里（628km）、上海まで 398海里（737km）の距離となっている。（図2-1-1、図2-1-2 参照）。

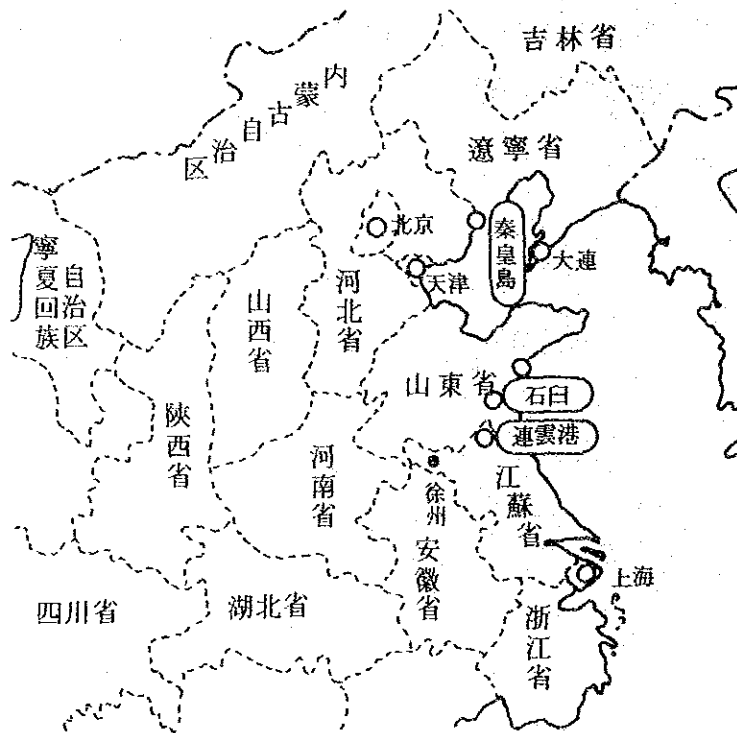
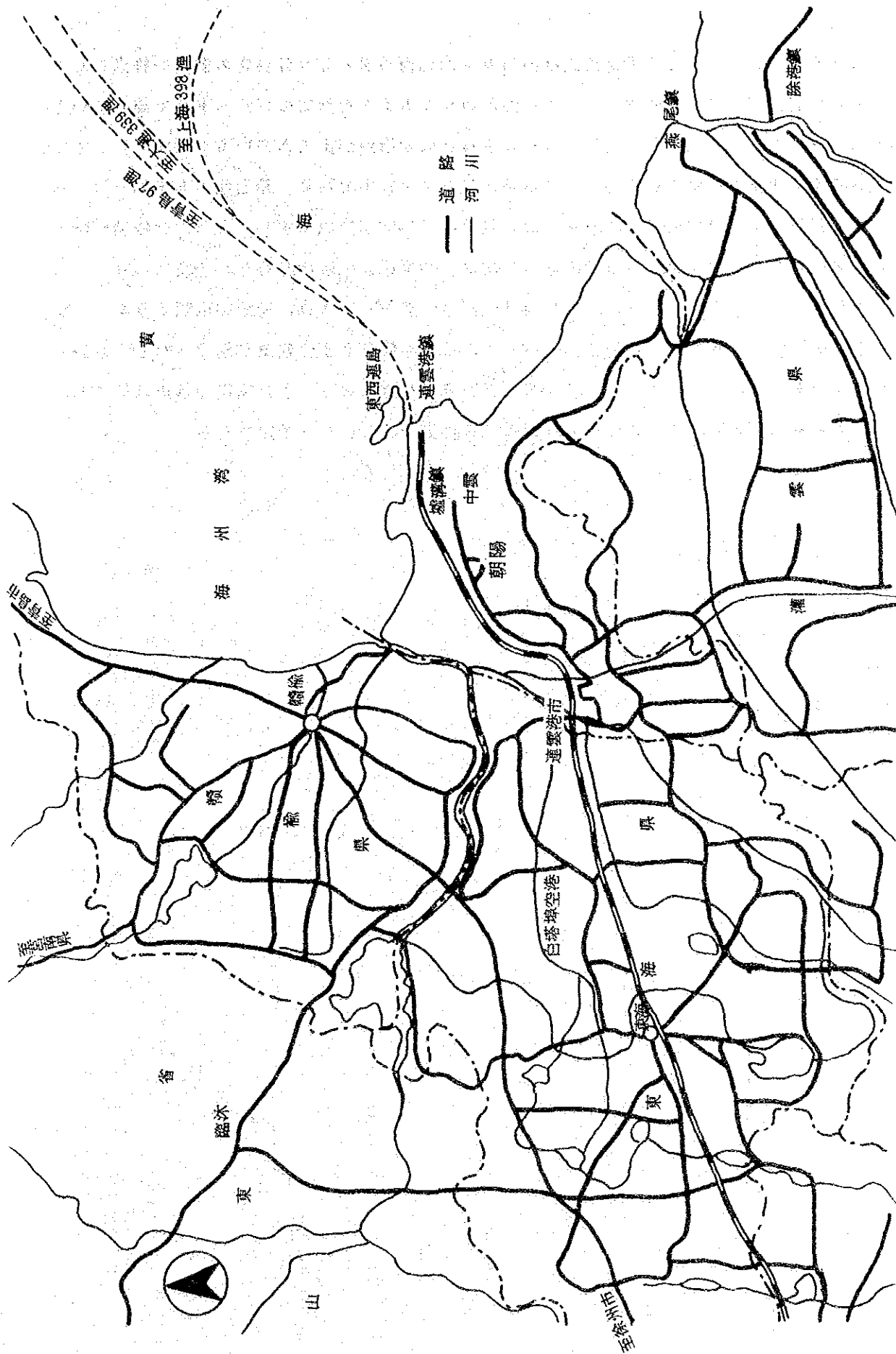


図2-1-1 連雲港の位置

港湾の北東側には長さ約 6 km の東西連島（平均幅 2 km）が横たわっており、遮蔽された天然の良港となっている。また背後には雲台山が控えており、すぐれた景観を提供している。東西連島との海峡水域の幅は約 2 km である。



2-1-2 鉄 道

連雲港を東の起点とする東隴海鉄道は徐州から西隴海鉄道となり甘肅省の蘭州を終点とする。鉄道は蘭州で分岐し、新疆ウイグル自治区のウルムチと青海省のゴルムドまで達している。現在この鉄道をさらに西側へ延長し、ヨーロッパと結ぶ構想が出てきている。(図2-1-3 参照)。

現在徐州-連雲港を結ぶ東隴海線では複線化工事が進行中であり、輸送能力も増加しつつある。また連雲港市と連雲港間に朝陽編成駅を建設中(1990年完成予定)である。朝陽編成駅では連雲港区及び付近の工場の専用引込線への配線、列車編成・解体を行なう予定であり、この地区全体をカバーすることになる。また鉄道の経路が若干変更され、朝陽編成駅より南へ6 km の位置に中雲駅という新駅が建設されるが、ここから港側へ2本の鉄道が建設される。北側の鉄道は交通部の管理する鉄道で老港区以外の貨物専用鉄道となる。また南側の鉄道は鉄道部の管理する鉄道で、老港区の貨物及び一般旅客・貨物用の鉄道となる予定である。

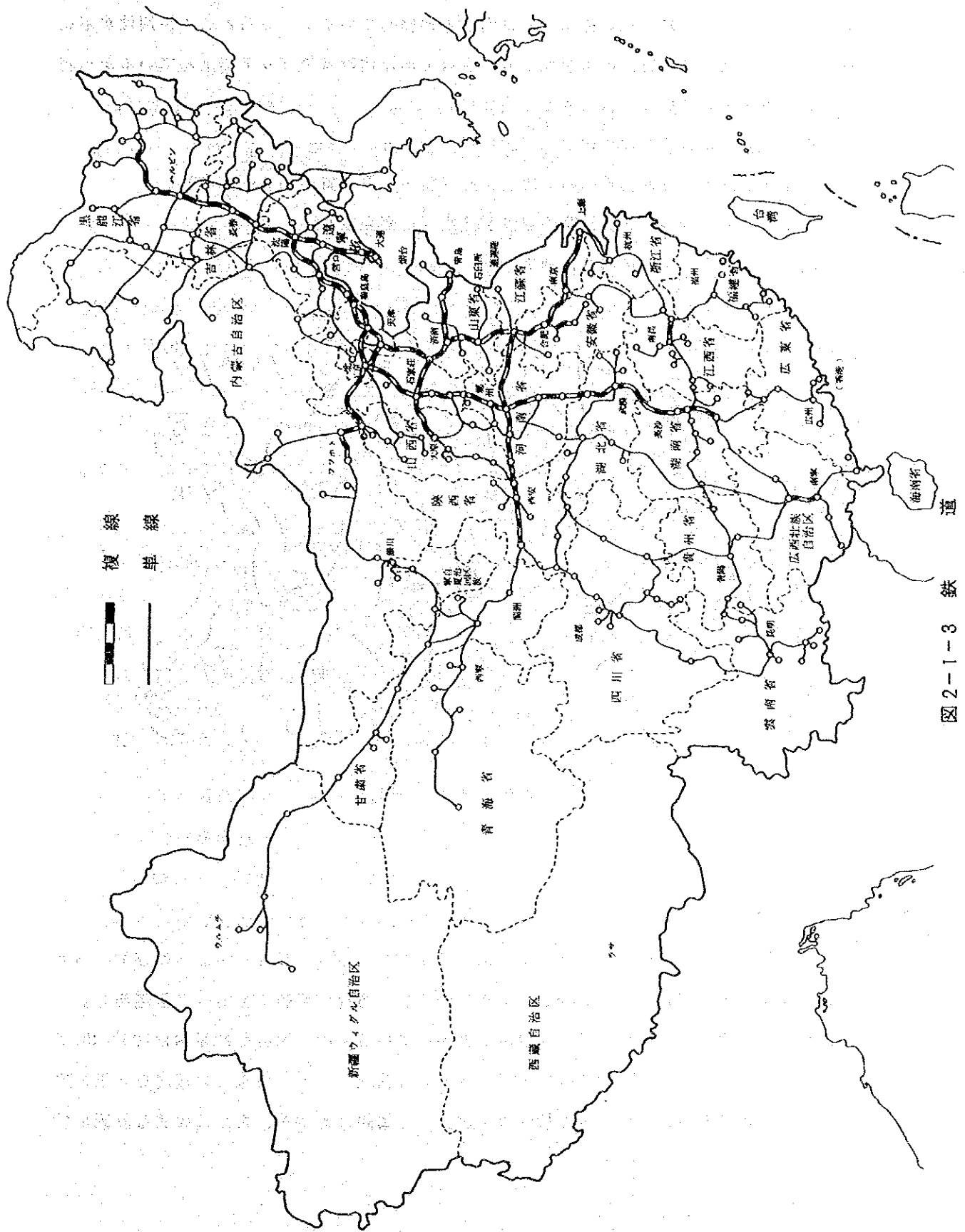


図 2-1-3 鉄 道

2-1-3 道 路

現在幹線道路は北は青島、西は徐州、南は南京と連絡しているがところどころ快適性が不備な箇所がある。今後の道路輸送の重要性が考慮されて道路建設は急ピッチで進んでいるが、現地点ではかなり不足していると言わざるをえない。

連雲港を中心とした道路の建設状況は下記の通りである。

- ①河南省の洛陽から連雲港への一級道路を建設中（河南省の部分は完成）
- ②南京から連雲港への一級道路の建設が決定（一部完成）
- ③南通から連雲港への道路を計画中

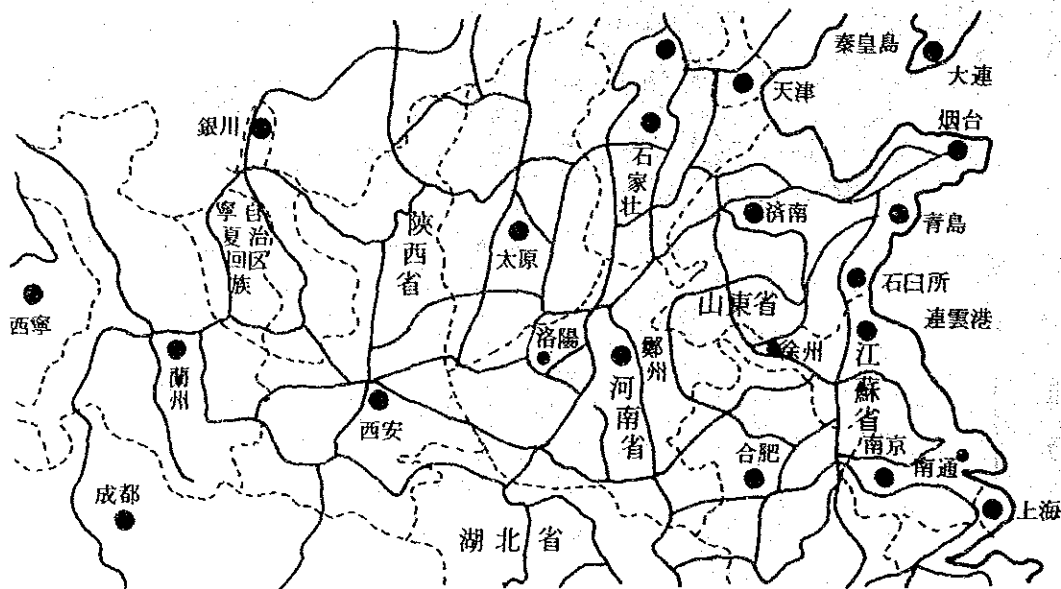


図 2-1-4 道 路

2-1-4 水 運

1-2-5 でも述べた様に江蘇省は非常に水運輸送は発達しており、長江から北へ伸びている大運河も江蘇省最北部の邳県までは2000トンクラスの船舶の通行が可能である（2級運河）。

連雲港市からの運河もこの大運河と淮陰市で繋がっているものの通行可能船舶は100~300トンクラス（6級運河）で、塩の輸送のみを行なっている状況である。将来この運河を4級まで引き上げ、さらに連雲港市と港を結ぶ新運河を建設する構想はあるが、まだ具体的な計画には到っていない。